

Monitoring wyników operacyjnych branży



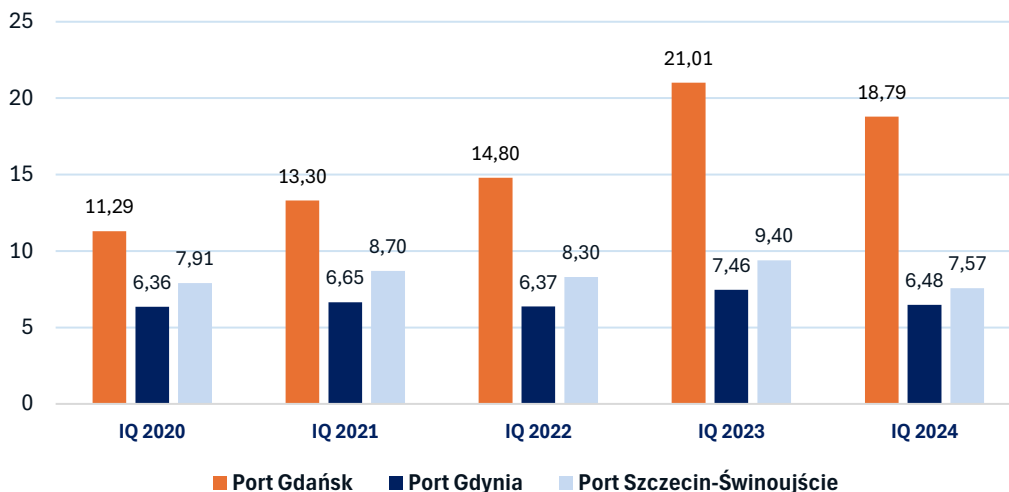
Biuletyn statystyczny Kwartalny monitoring polskich portów I kwartał 2024

Maj 2024



Przeładunki ogółem

Łączne przeładunki portów polskich w pierwszym kwartale 2024 roku wyniosły 32,84 mln ton ładunków. Odnotowany wynik był drugim rekordowym pierwszym kwartałem w historii polskich portów. Nastąpiło jednak wyraźne zmniejszenie obrotów względem I kwartału 2023 roku – spadek wyniósł -13,26%.



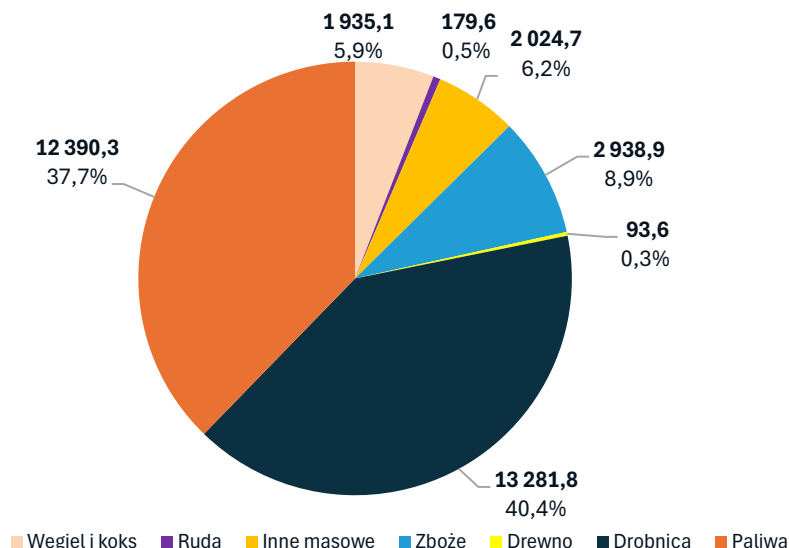
Rysunek 1. Przeładunki w portach polskich od stycznia do marca w latach 2020-2024 (tys. ton).

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów.

We wszystkich badanych portach odnotowano spadki przeładunków w pierwszym kwartale 2023 roku. W Porcie Gdańsk obroty ładunkowe zmalały o 10,56% (-2,22 mln ton), głównie z powodu zmniejszenia wolumenów przeładunku węgla i koksu. W Porcie Gdynia przeładunki zmniejszyły się o 13,05% (-973,3 tys. ton), przy czym największy spadek odnotowano w grupie węgla i koksu oraz paliw płynnych. Natomiast w Porcie Szczecin-Świnoujście spadek wyniósł niemal 20%, głównie z powodu redukcji w grupach paliw oraz węgla i koksu. Wzrosty przeładunków zbóż we wszystkich portach nie były wystarczające, aby zrekompenzować straty wynikające ze zmniejszenia obrotów surowcami energetycznymi.

Struktura przeładunków

Wykres kołowy przedstawia strukturę przeładunków w polskich portach morskich według różnych grup ładunkowych. Największy udział w przeładunkach mają drobnica (40,44%) oraz paliwa (37,72%). Najmniejszy udział odnotowano w przypadku drewna (0,28%) i rudy (0,55%). Co istotne, jeszcze w 2020 roku struktura przeładunków zdominowana była przez ładunki drobnicowe, które wówczas w I kwartale stanowiły 51,6% łącznych obrotów. Około 1/5 stanowiły paliwa – porównując do obecnej struktury jest to wzrost o 18 p.p. w ciągu zaledwie 4 lat.



Rysunek 2. Udział poszczególnych grup ładunkowych w łącznych przeładunkach portów polskich w IQ 2024 [tys. ton].

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów.

W polskich portach morskich odnotowano wzrosty w następujących grupach ładunkowych: zboże (+24,55%), drobnica (+2,28%) oraz paliwa płynne (+4,02%). Natomiast spadki wystąpiły we wszystkich pozostałych kategoriach: węgiel (-75,23%), rudy (-51,74%), inne masowe (-7,89%) oraz drewno (-58,11%). Znaczne zmniejszenie przeładunków węgla oraz odnotowanie wzrostu w kategorii drobnicy przyczyniły się do osłabienia dominacji ładunków masowych w łącznych obrotach, które zmniejszyły swój udział z 65% w okresie styczeń-marzec 2023 do 59% w analogicznym okresie 2024 roku.

Tabela 1. Przeładunki w portach polskich od stycznia do marca 2023 i 2024 roku w podziale na grupy ładunkowe (tys. ton).

| | Gdańsk | | | Gdynia | | | Szczecin i Świnoujście | | | Razem | | |
|----------------------|----------|----------|---------|---------|---------|---------|------------------------|---------|---------|----------|----------|---------|
| | IQ 2023 | IQ 2024 | Zmiana | IQ 2023 | IQ 2024 | Zmiana | IQ 2023 | IQ 2024 | Zmiana | IQ 2023 | IQ 2024 | Zmiana |
| Węgiel i koks | 5 154,8 | 1 351,4 | -73,78% | 1 306,1 | 384,8 | -70,54% | 1 351,2 | 198,9 | -85,28% | 7 812,1 | 1 935,1 | -75,23% |
| Ruda | 60,7 | 3,6 | -94,01% | - | - | - | 311,3 | 175,9 | -43,49% | 372,0 | 179,6 | -51,74% |
| Inne masowe | 1 028,2 | 902,7 | -12,20% | 215,6 | 239,4 | 11,04% | 954,4 | 882,6 | -7,53% | 2 198,2 | 2 024,7 | -7,89% |
| Zboże | 559,9 | 754,1 | 34,69% | 1 334,5 | 1 561,1 | 16,98% | 465,1 | 623,6 | 34,08% | 2 359,5 | 2 938,9 | 24,55% |
| Drewno | 93,4 | 7,6 | -91,86% | 67,3 | 20,4 | -69,69% | 62,8 | 65,6 | 4,55% | 223,5 | 93,6 | -58,11% |
| Drobnica | 5 187,6 | 5 713,9 | 10,15% | 3 592,0 | 3 672,8 | 2,25% | 4 206,3 | 3 895,1 | -7,40% | 12 985,9 | 13 281,8 | 2,28% |
| Paliwa | 8 922,9 | 10 056,3 | 12,70% | 940,2 | 603,9 | -35,76% | 2 048,7 | 1 730,1 | -15,55% | 11 911,6 | 12 390,3 | 4,02% |
| Razem | 21 007,5 | 18 789,6 | -10,56% | 7 455,7 | 6 482,4 | -13,05% | 9 399,9 | 7 572,0 | -19,45% | 37 863,0 | 32 844,0 | -13,26% |

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów.

Port Gdańsk szczególnie odczuł zmiany w przeładunkach węgla i koksu (-73,78%), które w największej mierze odpowiadały za ogólne zmniejszenie wyniku na koniec pierwszego kwartału. Pomimo poprawie odnotowanej w przeładunkach drobnicy (+10,15%), której większość stanowią jednostki skonteneryzowane, a także zwiększonych obrotach w kategorii paliw (+12,7%).

W Porcie Gdynia istotne spadki pod względem tonażu dotyczyły przeładunków węgla i koksu (-70,54%), paliw płynnych (-35,76%). Zmniejszenie obrotów miało miejsce także w przeładunku drewna (-69,69%).



Z kolei wzrost odnotowano w przeładunku drobnicy (+2,25%), zbóż (+16,98%), a także ładunków innych masowych (+11,04%).

Port Szczecin-Świnoujście odnotował zmniejszenie przeładunków w większości kategorii ładunkowych: węgiel (-85,3%), ruda (-43,49%), paliwa (-15,55%), inne masowe (-7,53%), drobnica (-7,4%). Jedyne grupy, w których odnotowano wzrost to grupa drewna (+4,55%) oraz zbóż (+34,1%).

Od lutego 2022 roku na rynek polskich portów wpływają problemy z pozyskiwaniem surowców energetycznych związane z agresją Rosji na Ukrainę i sankcjami prowadząc do rekordowych wyników w imporcie węgla w 2022 roku. Dostawy węgla kolumbijskiego, australijskiego czy indonezyjskiego, związane były z koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego kraju, zwłaszcza w obliczu zmniejszającego się wydobycia krajowego surowca, jak i z obraną polityką dywersyfikacji kierunków importu – dotąd uzależnionego od dostaw kolejowych z Rosji. W pierwszym kwartale 2024 roku import węgla spadł do poziomów sprzed 2022 roku. Pojawił się także problem zagospodarowania zalegającego na terenach portowych węgla. Na początku kwietnia 2024 roku Ministerstwo Przemysłu wydało zakaz importu surowca przez spółki Skarbu Państwa, również celem wspierania polskiego górnictwa. Niestety, rosnące koszty i niska wydajność sprawiają, że polski węgiel stał się w ostatnich latach niekonkurencyjny w porównaniu do węgla zza granicy. W pierwszym kwartale 2024 roku przeładunki węgla w polskich portach spadły łącznie o 75,23%, a rządowy zakaz importu prawdopodobnie utrzyma trend spadkowy.

Pierwszy kwartał 2024 roku oznaczał także wzrost w grupie paliw płynnych o 4,02%. Do wzrostu przeładunków przyczyniło się, podobnie jak w przypadku węgla energetycznego, wprowadzenie sankcji import ropy naftowej (5 grudnia 2022 roku) i produktów ropy naftowej (5 lutego 2023 roku) drogą morską z Rosji. Wzrost w grupie wynika przede wszystkim z umacniającej się roli Portu Gdańsk na rynku paliw. W pierwszych trzech miesiącach Port przekroczył barierę 10 mln ton/kwartał. Wzrost przeładunków podyktował potrzebę inwestycji w terminalu Naftoport, który na początku roku podpisał umowę na wykonanie dokumentacji projektowej dla projektu rozbudowy terminalu o nowe głębokowodne stanowisko. Dzięki rozbudowie o tzw. stanowisko „W”, zwiększą się możliwości technologiczne terminalu o około 9 mln ton rocznie. Inwestycję wskazuje się jako kluczową pod kątem zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego, a planowany termin zakończenia rozbudowy to rok 2028. Oprócz koncernów paliwowych (Orlen, TotalEnergies i Shell), kontrahentami spółki Naftoport są ważne dla niemieckiego rynku rafinerie zlokalizowane w Schwedt i Leunie.

Pierwsze trzy miesiące 2024 roku oznaczały dla najważniejszych polskich portów wzrosty w grupie zbóż. W Porcie Gdańsk, pomimo spadku wolumenów w porównaniu z kwartałami drugiego półrocza 2023 roku, zboża odgrywają coraz ważniejszą rolę. Port Gdynia, największy port zbożowy w regionie Morza Bałtyckiego zwiększył obsługę w grupie zbóż o 16,98% rok do roku. W 2023 roku polski sektor rolniczy zdominował temat zboża ukraińskiego, które w związku z toczącą się wojną na Ukrainie przechodziło tranzytem przez Polskę. Rządowa decyzja z września 2023 roku o zakazie importu ukraińskiego ziarna może mieć w pewnym stopniu wpływ na dalsze obroty w tej kategorii ładunkowej w polskich portach.

W związku z wysokim zapotrzebowaniem na przeładunki z tej kategorii, w polskich portach podejmowane są kroki w kierunku realizacji ważnych dla sektora inwestycji. Port Gdańsk ogłosił przetarg na wynajem nieruchomości z częściowym przeznaczeniem na przeładunki zbóż, z kolei w Porcie Świnoujście spółka z grupy OT Logistics planuje rozbudowę terminalu agro. W Porcie Gdynia nie ustają także





prace nad podpisaniem umowy z najemcą Terminala Zbożowego, do 2022 roku eksploatowanego przez operatora Bałtycki Terminal Zbożowy, a od dwóch lat przez spółkę Mondry. Zgodnie z najnowszymi informacjami, Port Gdynia planuje wyłonić następnego operatora do końca 2024 roku.

W grupie ładunków masowych ważną rolę odgrywała także ruda, szczególnie ważna dla Portów Szczecin-Świnoujście. Przeładunki w tych portach w okresie styczeń-marzec 2024 roku zmniejszyły się o 43,5% w stosunku do analogicznego okresu 2023 roku. Przed wybuchem wojny na Ukrainie jednym z ważnych kierunków importu rudy do Polski była Rosja. Wstrzymanie dostaw z kraju agresora najprawdopodobniej stanowi jedną z głównych przyczyn gwałtownego wyhamowania dostaw zamorskich. Drugim, istotnym czynnikiem wpływającym na zmniejszenie wolumenów jest obniżony popyt krajowy z uwagi na osłabienie rynku stali z uwagi na ogólną, słabszą koniunkturę gospodarczą.

Kontenery

W pierwszych trzech miesiącach 2024 roku porty polskie przeładowały łącznie 13 281,8 tys. ton drobnicy, co było wynikiem o 2,3% wyższym niż w analogicznym okresie roku 2023. Wzrost jest wynikiem wygenerowanym przede wszystkim przez Port Gdańsk, w którym obsłużono o 0,53 mln ton ładunków więcej (+10,15%), spośród których największy przyrost notowały kontenery (+8,57%). Wzrost w obrotach kontenerowych w Porcie Gdańsk to przede wszystkim powrót do wolumenów notowanych w latach 2021-2022. Spadek przeładunków w porcie w ostatnich kwartałach związany był ściśle z odcięciem się od rosyjskiego rynku, który miał duży udział w wolumenach ładunków w transshipmentie (szacuje się że stanowiły one nawet ok. 30%). W kontekście możliwych zmian na polskim rynku kontenerowym istotne było ogłoszone w styczniu zawiązanie współpracy (alianisu) *Gemini* między armatorami *Maersk* i *Hapag-Lloyd* od 2025 roku, której istotną częścią jest postanowienie o rezygnacji z bezpośrednich zawinięć do portów bałtyckich na trasach z Dalekiego Wschodu i zakończeniu serwisu oceanicznego w portach Morza Północnego. Według armatorów zapowiadana zmiana ma wiązać się ze zwiększeniem elastyczności, którą umożliwiają w regionie Morza Bałtyckiego jedynie jednostki feederowe z uwagi na ograniczenia dostępności terminali głębokowodnych.

Tabela 2. Przeładunki kontenerowe w portach polskich w miesiącach styczeń-marzeń 2021-2024 (TEU).

| | IQ 2020 | IQ 2021 | IQ 2022 | IQ 2023 | IQ 2024 | Zmiana 2024/2023 |
|---------------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------------|
| Port Gdańsk | 474 393 | 512 437 | 560 808 | 462 580 | 535 547 | 15,77% |
| Port Gdynia | 225 257 | 239 458 | 237 712 | 217 982 | 220 055 | 0,95% |
| Port Szczecin- Świnoujście | 20 921 | 20 188 | 19 293 | 20 017 | 17 432 | -12,91% |
| Razem | 720 571 | 772 083 | 817 813 | 700 579 | 773 034 | 10,34% |

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów.

W Porcie Gdynia początek 2024 roku przyniósł wzrost wolumenów o zaledwie 0,95%. Dwaj najwięksi operatorzy, BCT i GCT zakończyli kwartał z odmiennymi wynikami – w przypadku pierwszego terminala zaobserwowano spadek o 2,9%, a w terminalu GCT wzrost o 7,4%. Spadki zanotował także OT Port Gdynia, jednak jego udział w ogólnych przeładunkach stanowi mniej niż 1% sumarycznych przeładunków kontenerów w Porcie Gdynia. Wzrost w GCT może wynikać m.in. z uruchomienia nowego regularnego połączenia w ramach Poland Express Service (Ipex). Połączenie do Tilbury, oferowane przez Ellerman City Liners, jest drugim połączeniem w ofercie brytyjskiego armatora z cotygodniowymi zawinięciami do Gdyni – w 2023 roku uruchomiony został serwis do





Teesport. W Porcie Gdynia intensyfikują się także prace nad realizacją projektu budowy Portu Zewnętrznego, o którą ubiegają się cztery podmioty. Port Gdynia w pierwszym kwartale 2024 roku ponownie postanowił o przesunięciu terminu składania ofert na budowę terminala na czerwiec 2024, jednocześnie ogłaszając ważny dla inwestycji przetarg na budowę falochronów osłonowych, którym zainteresowały się trzy podmioty: PORR, NDI oraz konsorcjum Budimex, Roverpol i Rover Maritime.

W Porcie Szczecin-Świnoujście zanotowano niemal 13-procentowy spadek obrotów kontenerowych, pomimo ostatniej inwestycji w terminalu związanej z zakupem nowej suwnicy STS przez operatora DB Port Szczecin, która wraz z nowo pogłębionym torem wodnym miała umożliwić przyjmowanie jednostek o większym tonażu. Port Szczecin-Świnoujście przygotowuje się jednak do zwiększenia swojej roli w obsłudze ładunków skonteneryzowanych. W połowie kwietnia inwestycja budowy terminala kontenerowego w Świnoujściu uzyskała zgodę lokalizacyjną, która umożliwi rozpoczęcie etapu projektowania infrastruktury dostępowej.

Ro-ro

W Porcie Gdynia w kategorii ładunków ro-ro odnotowano zwiększenie obrotów o 3% w stosunku do analogicznego okresu 2023 roku w obsłudze jednostek frachtowych oraz zmniejszenie o 2,25% pod względem obsługi samochodów osobowych. Pod względem tonażu odnotowano wzrost o 7,82%. Dobry wynik był zasługą utrzymanych wysokich wolumenów na liniach ro-ro do Finlandii pomimo utrzymujących się w fińskich portach strajków. Dalszy rozwój sektora przeładunków tocznych będzie możliwy także dzięki otwarciu nowej linii Gdynia-Södertälje. W 2023 roku spółki logistyczne i transportowe Wallenius i Greencarrier powołały do życia nową firmę żegludową Lakeway Link, której celem jest połączenie Polski i szwedzkich portów Södertälje i Västerås nad jeziorem Melar zakupioną na ten cel jednostką Miramar Express. Statek zawiązać będzie do nabrzeży, których operatorem jest OT Port Gdynia, a pierwszą inauguracyjną wizytę jednostki zaplanowano na maj 2024 roku.

W Porcie Gdańsk obsługiwane ładunki ro-ro są w terminalu promowym (jednostki frachtowe i samochody osobowe), ale także na terenie WOC (samochody osobowe). W pierwszym kwartale 2024 roku w obu kategoriach ładunków tocznych zanotowano spadki, kolejno o 14,16% i 11,45%.

Tabela 3. Przeładunki ro-ro w sztukach w portach polskich w miesiącach styczeń-marzeń 2023 i 2024 roku (TEU).

| | Samochody osobowe | | | Jednostki frachtowe | | |
|----------------------------------|-------------------|------------|------------|---------------------|------------|------------|
| | I kw. 2023 | I kw. 2024 | Zmiana r/r | I kw. 2023 | I kw. 2024 | Zmiana r/r |
| Gdańsk* | 22 428 | 19 252 | -14,16% | 6 385 | 5 654 | -11,45% |
| Gdynia | 17 782 | 17 382 | -2,25% | 68 552 | 70 607 | 3,00% |
| Port Szczecin-Świnoujście | 47 946 | 46 190 | -3,66% | 119 757 | 112 166 | -6,34% |
| Razem | 88 156 | 82 824 | -6,05% | 194 694 | 188 427 | -3,22% |

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów.

*wliczone samochody osobowe na WOC

Port Szczecin-Świnoujście zanotował 6,4-procentową redukcję w obsłudze ładunków ro-ro pod względem tonażu, ale także w jednostkach frachtowych i samochodach osobowych – kolejno o 3,66% i o 6,34%. Jest to kolejny kwartał z notowanymi spadkami w tej grupie ładunkowej. Koniec 2023 roku w zachodniopomorskich portach wiązał się ze sprzedażą promu Jan Śniadecki greckiemu operatorowi, wobec czego na początku stycznia 2024 roku do serwisu włączono nową jednostkę – Epsilon. Pod koniec stycznia, podczas cumowania w porcie Trelleborg jednostka uległa kolizji, a konieczność naprawy uszkodzonej części dziobowej statku wymusiła czasowe wyłączenie jednostki z eksploatacji, co mogło się przyczynić do niższego wyniku obrotów w terminalu promowym w Świnoujściu. Na przeładunki wpływ miały także wyjątkowo niekorzystne warunki pogodowe panujące na Bałtyku, a także problemy techniczne promów, przez które wielokrotnie terminy rejsów ulegały zmianom.





W dniu 10 kwietnia br. otwarto nowe połączenie promowe oferowane przez Finnlines z portu w Świnoujściu do Malmö. Jednostka Finnfellow zawija do Euro Terminalu. Początek kwietnia to także inauguracja obsługi intermodalnej w nowo wyremontowanym terminalu promowym w Świnoujściu – wagony kolejowe służące do przewozu kontenerów przyplłynęły do portu promem Polonia. Z kolei na lato zaplanowane jest włączenie nowej jednostki PŻB (Polferries), promu Varsovia, na linię Świnoujście-Ystad, która aktualnie przechodzi testy na wodach Morza Adriatyckiego po opuszczeniu włoskiej stoczni Cantiere Navale Visentini. Inauguracja terminalu przystosowanego do usług intermodalnych, nowy prom w serwisach Polferries, a także nowe połączenie Finnlines dają perspektywę na odbudowę wolumenów w Porcie Szczecin-Świnoujście w kolejnym kwartale.

Pasażerowie

W Porcie Szczecin-Świnoujście w pierwszych trzech miesiącach 2024 roku, wraz z redukcją ruchu na liniach promowych, zmniejszeniu uległa również liczba obsłużonych pasażerów. W pierwszym kwartale pasażerów regularnych linii promowych ubyło o 6,53%, co oznacza 13 804 osób mniej. Z kolei w Porcie Gdańsk spadek sięgał 12,51%, czyli 2 746 pasażerów mniej. W Porcie Gdynia ilość osób była zbliżona do pierwszego kwartału 2023.

Tabela 4. Liczba pasażerów w portach polskich w miesiącach styczeń-marzeń 2023 i 2024 roku.

| | IQ 2023 | IQ 2024 | Zmiana 2024/2023 |
|---------------------------------------|---------|---------|---------------------|
| Port Gdańsk | 21 951 | 19 205 | -12,51% |
| Port Gdynia | 93 292 | 93 365 | 0,08% |
| Port Szczecin- Świnoujście | 211 498 | 197 694 | -6,53% |
| Razem | 326 741 | 310 264 | -5,04% |

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów.



Kwartalny biuletyn statystyczny *Monitoring wyników operacyjnych branży – polskie porty w I kwartale 2024* jest częścią przedmiotu Umowy na wykonanie badania naukowego oraz sporządzenie analizy oddziaływań branż gospodarki morskiej na system społeczny i ekonomiczny województwa pomorskiego wraz z cyklicznym monitoringiem rynku portowego i Morskiej Energetyki Wiatrowej, zawartej pomiędzy Pomorskim Urzędem Marszałkowskim a firmą Actia Forum.

Zakres Umowy obok analizy oddziaływań branż gospodarki morskiej na system społeczny i ekonomiczny województwa pomorskiego obejmuje niniejszy kwartalny biuletyn statystyczny – monitoring wyników operacyjnych branży obejmujący polskie porty w I kwartale 2024 roku, w szczególności przeładunki (statystyki i trendy) z podziałem na kategorie, ruch wycieczkowy i promowy oraz perspektywy dla rynku portowego – dodatkowo dwutygodniowy monitoring wydarzeń oraz działań rozwojowych sektora gospodarki morskiej, półroczny monitoring statystyczny danych makroekonomicznych oraz roczny monitoring strategiczny.

Celem całego projektu jest stworzenie modelu zależności funkcjonalnych wraz ze strukturami powiązań opartymi na obserwacji funkcjonowania rynku portowego, MEW oraz stoczniowego. Projekt zakłada 2 letni (26 miesięcy) okres aktualizacji danych w ramach cyklicznego monitoringu rynku i będzie realizowany w ramach naboru o objęcie wsparciem z Planu Rozwojowego dotyczącego realizacji projektu w ramach naboru Inwestycji A.3.1.1 pt. „Zbudowanie systemu koordynacji i monitorowania regionalnych działań na rzecz kształcenia zawodowego, szkolnictwa wyższego oraz uczenia się przez całe życie, w tym uczenia się dorosłych”, nr wniosku o objęcie wsparciem KPO/22/LLL/W/0013.



Autorzy:

- Ewelina Synak-Miłosz, Project Manager

Actia Forum sp. z o.o.

ul. Pułaskiego 8, 81-368 Gdynia

+48 58 627 24 67

office@actiaforum.pl

www.actiaforum.pl

