

Monitoring wyników operacyjnych branży



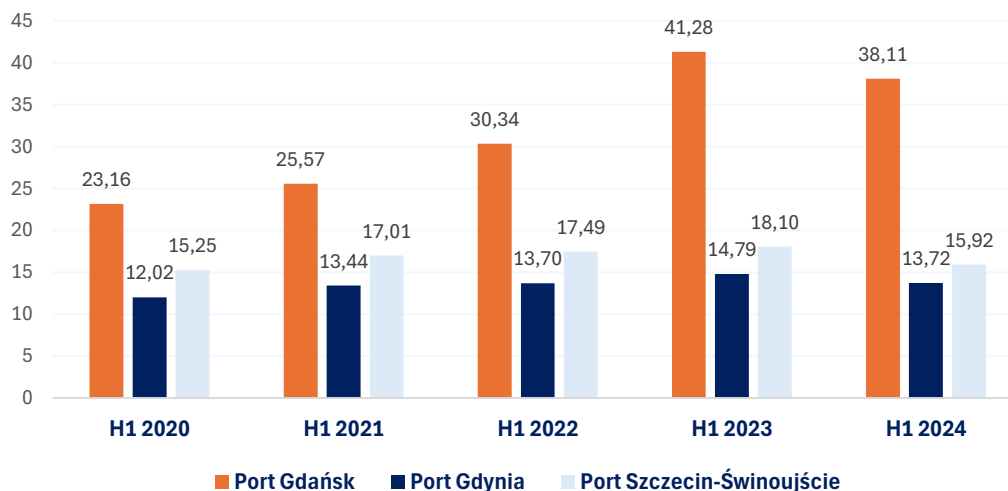
Biuletyn statystyczny Monitoring polskich portów I półrocze 2024

Sierpień 2024



Przeładunki ogółem

Łączne przeładunki polskich portów w pierwszym półroczu 2024 roku wyniosły 67,75 mln ton ładunków i były o 8,65% mniejsze niż w analogicznym okresie 2023 roku. To drugi najlepszy, po pierwszej połowie 2022 roku, łączny wynik polskich portów osiągnięty w ciągu pierwszego półrocza.



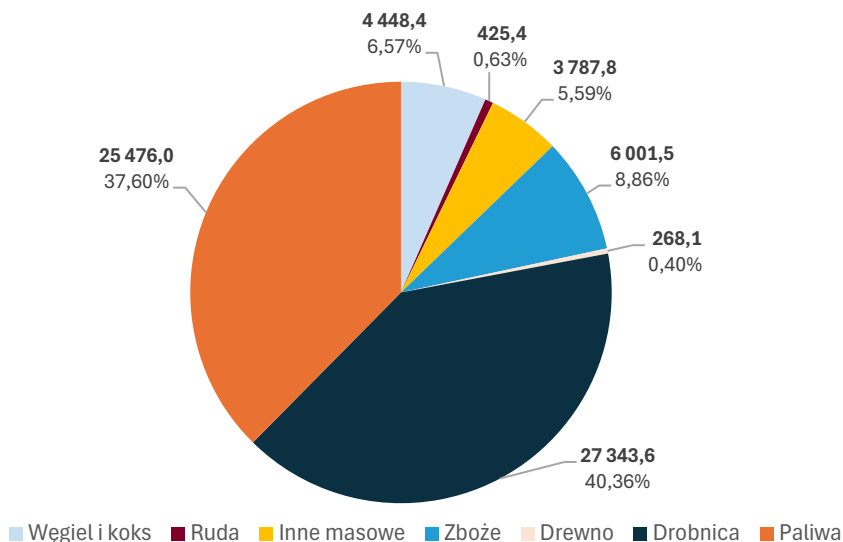
Rysunek 1. Przeładunki w polskich portach w pierwszym półroczu w latach 2020-2024 [tys. ton]

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów

We wszystkich opisywanych portach odnotowano spadki przeładunków: Port Gdańsk (-7,68%), Port Gdynia (-7,24%) oraz Port Szczecin-Świnoujście (-12,01%). W Porcie Gdańsk obroty ładunkowe zmalały o 3,17 mln ton, z czego największy spadek przypadł na grupę węgla i koks – w ubiegłym roku pierwsze półrocze zakończono wynikiem 8,42 mln ton, a tegoroczne z 3,28 mln ton. W Porcie Gdynia przeładunki zmniejszyły się o 1,07 mln ton, i podobnie jak w sąsiednim Porcie Gdańsk, największa redukcja dotyczyła grupy węgla i koksu (-70,95%). Mniejsze przeładunki w tej grupie stanowiły także główny powód dużego spadku w zespole portów Szczecin-Świnoujście, w którym odnotowano o 2,17 mln ton ładunków mniej niż w analogicznym okresie 2023 roku, z czego 1,23 mln ton przypadało na samą grupę węgla i koksu.

Struktura przeładunków

Wykres kołowy przedstawia strukturę przeładunków w polskich portach morskich według różnych grup ładunkowych. Największy udział w przeładunkach mają drobnica (40,36%) oraz paliwa (37,6%). Najmniejszy udział odnotowano w przypadku drewna (0,4%) i rudy (0,63%). Od 2020 roku struktura przeładunków zmieniła się od zdominowanej przez ładunki drobnicowe na tę, w której przeważają masowe. Choć spada udział ładunków masowych suchych, w których największą rolę w latach 2022-2023 odgrywała grupa węgla i koksu, regularnie zwiększa się przeładunek paliw – przede wszystkim w Porcie Gdańsk. W porównaniu z pierwszym półroczem 2023 roku węgiel i koks zmniejszył swój udział o 9,85 p.p. (z 16,43% do 6,57%), a paliwa wzmocniły swoją drugą pozycję w strukturze, z 32,75% do 37,6%. Z uwagi na duży spadek przeładunków węgla, udział drobnicy wzrósł o 4,55 p.p.



Rysunek 2. Udział poszczególnych grup ładunkowych w łącznych przeładunkach portów polskich w H1 2024 [tys. ton]

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów

W polskich portach morskich odnotowano wzrosty w następujących grupach ładunkowych: zboże (+2,53%), drobnica (+2,96%) oraz paliwa płynne (+4,99%). Natomiast spadki wystąpiły we wszystkich pozostałych kategoriach: węgiel (-63,46%), rudy (-50,62%), inne masowe (-8,03%) oraz drewno (-19,57%).

Tabela 1. Przeładunki w portach polskich w pierwszym półroczu 2023 i 2024 roku w podziale na grupy ładunkowe [tys. ton]

	Gdańsk			Gdynia			Szczecin i Świnoujście			Razem		
	1H 2023	1H 2024	Zmiana	1H 2023	1H 2024	Zmiana	1H 2023	1H 2024	Zmiana	1H 2023	1H 2024	Zmiana
Węgiel i koks	8 424,9	3 277,0	-61,10%	1 904,6	553,3	-70,95%	1 845,7	618,1	-66,51%	12 175,3	4 448,4	-63,46%
Ruda	211,0	52,6	-75,06%	0,0	0,0	-	650,6	372,8	-42,70%	861,5	425,4	-50,62%
Inne masowe	1 714,3	1 527,9	-10,87%	513,1	493,1	-3,90%	1 891,0	1 766,8	-6,57%	4 118,4	3 787,8	-8,03%
Zboże	1 369,3	1 510,6	10,33%	3 285,0	3 311,4	0,80%	1 199,3	1 179,4	-1,66%	5 853,5	6 001,5	2,53%
Drewno	124,5	39,3	-68,46%	113,2	57,5	-49,20%	95,6	171,3	79,22%	333,3	268,1	-19,57%
Drobnica	11 092,0	11 587,1	4,46%	7 231,6	7 706,6	6,57%	8 234,6	8 049,9	-2,24%	26 558,2	27 343,6	2,96%
Paliwa	18 348,6	20 117,7	9,64%	1 738,1	1 593,1	-8,34%	4 179,3	3 765,2	-9,91%	24 266,0	25 476,0	4,99%
Razem	41 284,5	38 112,3	-7,68%	14 785,6	13 715,0	-7,24%	18 096,1	15 923,5	-12,01%	74 166,1	67 750,7	-8,65%

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów

W Porcie Gdańsk, oprócz szczególnego osłabienia wyniku w przeładunkach węgla i koksu, pod względem tonażu największe redukcje odnotowano w grupie rudy oraz innych masowych, o kolejno 158 tys. ton i 186,4 tys. ton. Z kolei największe wzrosty dotyczyły przeładunku paliw (+1,77 mln ton) i drobnicy (+0,5 mln ton). W Porcie Gdynia utrata nieco ponad 1 mln ton oznaczała przede wszystkim zmniejszoną obsługę węgla – w pozostałych grupach ładunkowych nie odnotowano znaczących spadków w tonażu, a największa redukcja dotyczyła grupy paliw i wynosiła jedynie 145 tys. ton w stosunku do odnotowanego wyniku w pierwszym półroczu 2023. W grupie drobnicy, podobnie jak w Porcie



Gdańsk, zanotowano niemal 0,5 mln ton więcej ładunków. Wzrostu w przeładunkach drobnicy nie odnotowano natomiast w Porcie Szczecin-Świnoujście, w którym wyniki w obsłudze ładunków promowych i ro-ro odpowiadały za znaczący spadek całej grupy, który sięgał 184,7 tys. ton. W tym porcie w dalszym ciągu zauważalne są także istotne dla końcowego wyniku redukcje przeładunku rudy oraz paliw, kolejno o 414,1 tys. ton i 277,8 tys. ton. Poprawę wyników w grupie ładunków masowych suchych, w tym węgla i rudy, może wróżyć zakończona w maju modernizacja Nabrzeża Chorzowskiego w Porcie Szczecin. Nabrzeże z nową głębokością techniczną 12,5 m umożliwi obsługę statków o zanurzeniu do 11 m, dzięki czemu do Szczecina będą mogły zawijać większe masowce. Wyremontowane nabrzeże, z nowymi parametrami, w najbliższych miesiącach będzie umożliwiała obsługę jednostek przywożących jednorazowo nawet 55 tys. ton ładunku.

Dalsze, pogłębiające się spadki w przeładunkach węgla to przede wszystkim powrót do wartości notowanych w latach 2020-2021, kiedy to przeładunek w pierwszym półroczu wynosił kolejno 4,5 mln ton i 5,0 mln ton. Dalsze utrzymanie tendencji może przyczynić się do odnotowania rekordowo niskiego, rocznego wolumenu przeładunku. Najniższy w ostatniej dekadzie półroczny wynik polskie porty odnotowały w roku 2017, kiedy obroty za pierwsze sześć miesięcy sięgały jedynie ok. 3,8 mln ton.

W polskich portach występuje także problem z rozdysponowaniem nadwyżek importowanego surowca. Zalegający w portach węgiel importowany w ostatnich dwóch latach stanowił podstawę do implementacji zakazu importu węgla przez spółki z udziałem Skarbu Państwa. Zakaz nie dotyczy jednak importu przez spółki z prywatnym kapitałem. Na początku lipca kolumbijski węgiel został sprowadzony do polski jednostką Romandie, którą obsłużono w terminalu Port Gdańsk Eksploatacja. Zakupiony surowiec należał do firmy Energo sp. z o.o. z Bielska Podlaskiego.

Dwa pierwsze kwartały 2024 roku oznaczały również dalsze wzrosty w grupie paliw płynnych. Największe wolumeny paliw obsługiwane są przez gdański terminal Naftoport. Ubiegły rok po raz kolejny zakończono z najwyższym wynikiem w historii terminalu, a pierwsza połowa bieżącego roku pozostaje w pozytywnym trendzie. Utrzymane przeładunki wskazują na umacnianie pozycji terminalu jako międzynarodowego hubu paliwowego.

Ważnym wydarzeniem dla rynku paliw było wprowadzenie pod koniec półrocza także nowego, 14. pakietu sankcji na Rosję, w której zapisach zamieszczono m.in. import LNG. Paliwo z Rosji stanowi jednak jedynie 5% całkowitego zużycia gazu w Unii Europejskiej, a sama Polska nie pozyskuje paliwa od kraju agresora. Największymi hubami rosyjskiego LNG w UE są Francja, Hiszpania i Belgia. Do polskiego terminalu LNG w Świnoujściu dociera przede wszystkim gaz ze Stanów Zjednoczonych, a w mniejszym stopniu także z Kataru.

W kategorii zbóż największe przyrosty w porównaniu z ubiegłorocznym pierwszym półroczem odnotował Port Gdańsk (+10,33%), jednakże niezmiennie to Port Gdynia jest głównym portem zbożowym Polski. Pierwsze sześć miesięcy w gdyńskich terminalach zbożowych zakończono z wynikiem 3,31 mln ton. Jedynym portem ze spadkami w tej grupie jest Port Szczecin-Świnoujście, w którym obsłużono o 19,9 tys. ton ładunków mniej (-1,66%).

Kontenery

W przeładunkach kontenerowych niezmiennie prym wiedzie Port Gdańsk i terminal Baltic Hub – w okresie pierwszych sześciu miesięcy obsłużono tam ponad 1 mln TEU, co pod względem przeładowanych TEU stanowiło drugi z kolei rekordowy wynik odnotowany dla pierwszego półrocza w historii

tego portu, po wyniku z 2022 roku. Wzrost liczony w jednostkach TEU wyniósł 8,13%, jednak pod względem tonażu wynik był już tylko o 2,9% większy. W przypadku Portu Gdynia, wysoki wzrost zanotowano zarówno w TEU, jak i tonażu, kolejno o 9,99% oraz 10,2% w stosunku do analogicznego okresu 2023 roku. Natomiast w Porcie Szczecin-Świnoujście zanotowano spadek TEU o 6,87%, przy jednoczesnym zmniejszeniu masy ładunków zaledwie o 0,8%.

Tabela 2. Przeladunki kontenerowe w portach polskich w pierwszym półroczu w latach 2021-2024 [TEU]

	H1 2020	H1 2021	H1 2022	H1 2023	H1 2024	Zmiana 2024/2023
Port Gdańsk	950 413	1 049 054	1 073 902	992 714	1 073 464	8,13%
Port Gdynia	417 864	478 311	477 687	409 033	449 891	9,99%
Port Szczecin- Świnoujście	38 855	41 793	35 075	36 775	34 248	-6,87%
Razem	1 407 132	1 569 158	1 586 664	1 438 522	1 557 603	8,28%

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów

Bardzo dobry wynik terminalu Baltic Hub wskazuje na zasadność obecnie prowadzonej inwestycji – na terenie terminala Baltic Hub postępują prace budowlane związane z utworzeniem nowego, trzeciego terminala kontenerowego. W dniu 5 czerwca br. odbyła się uroczystość wmurowania kamienia węgielnego na terenie T3 mającego uczcić osiągnięcie kolejnego etapu w konstrukcji terminala, który docelowo ma zwiększyć ładowność do 4,5 mln TEU. Koniec pierwszej połowy 2024 roku w gdańskim terminalu kontenerowym oznaczał także uruchomienie nowego, regularnego serwisu kontenerowego – od 22 czerwca br. cotygodniowe zawinięcia do Portu Gdańsk będą realizowane jednostką Containerships Aurora, obsługiwana przez linię żeglugową Diamond Line, należąca do COSCO. Serwis o akronimie BALT będzie łączyć terminal w Polsce z Portem Teesport i Portem Tilbury.

W Porcie Gdynia największy wzrost procentowy odnotował OT Port Gdynia (+26,2% r/r), jednak wciąż wolumeny terminalu stanowią mniej niż 1% łącznego obrotu drobnicą skonteneryzowaną w Porcie Gdynia. Drugi dwucyfrowy przyrost odnotował terminal GCT (+18,5%), którego półroczny wynik przekroczył 180,7 tys. TEU. Wzrost w GCT może być związany z uruchomieniem regularnych połączeń w ramach Poland Express Service (Iplex) do Wielkiej Brytanii przez armatora Ellerman City Liners.

Port Szczecin-Świnoujście w pierwszej połowie 2024 roku kontynuował prace dotyczące budowy terminala kontenerowego. W połowie kwietnia inwestycja uzyskała zgodę lokalizacyjną, umożliwiającą rozpoczęcie etapu projektowania infrastruktury dostępowej. Z kolei początek maja to podpisanie umowy na studium wykonalności oraz przygotowanie raportów i opracowań pomocniczych na budowę nowego, wschodniego toru podejściowego do Portu Świnoujście. Inwestycja będzie realizowana ze środków europejskich w ramach programu FEnIKS. Wykonawcą zostali Projmors i EKO-Konsult. Nowy tor podejściowy w Porcie Świnoujście ma mieć długość 70 km, szerokość od 250 do 530 m, oraz głębokość techniczną 17 m, co pozwoli to na obsługiwanie statków o długości do 400 m, szerokości do 60 m przy maksymalnym zanurzeniu 15 m.

Ro-ro

Pierwsze półrocze 2024 roku dla polskich portów oznaczało spadek w przeladunkach ro-ro i promowych – pod względem tonażu o 1,7%, a pod względem sztuk: w jednostkach frachtowych odnotowano zmniejszenie obrotów o 3,03%, a w samochodach osobowych – o 6,39%. Spadek w tej grupie wynika

przede wszystkim z osłabienia wyników w Porcie Szczecin-Świnoujście, ponieważ pod względem tonażu, wolumen obsługiwany w porcie stanowi około 2/3 wszystkich ładunków ro-ro obsługiwanych w polskich portach morskich.

W pierwszych sześciu miesiącach terminale w Porcie Szczecin-Świnoujście obsłużyły o niemal 10% mniej samochodów osobowych i o 5,3% mniej jednostek frachtowych, co przełożyło się na 5-procentowy spadek obsługiwanego tonażu. Wyniku nie poprawiło nawet otwarte na początku kwietnia nowe połączenie promowe do Malmö, oferowane przez Finnlines, obsługiwane na nabrzeżach Euro Terminalu w Świnoujściu. Najbliższe miesiące dla terminala promowego w Porcie Świnoujście oznaczają także inaugurację nowego promu – jednostka, która zasilą flotę PŻB na linii Świnoujście-Ystad, Varsovia, dotarła do świnoujskiego portu 24 lipca, a pierwszy rejs rozpoczęła 27 lipca.

W przypadku Portu Gdynia i Portu Gdańsk obserwowany był wzrost tonażu, o kolejno 6,5% i 0,7%. Jednakże w przypadku Portu Gdynia duży wzrost tonażu nie odzwierciedla liczba obsłużonych sztuk – w przypadku samochodów osobowych zanotowano nawet spadek sięgający 7,1%. Co ważne, w maju uruchomiony został serwis spółki Lakeway Link między Gdynią a szwedzkimi portami Södertälje i Västerås, który prawdopodobnie zapewni dodatkowy ruch w tej kategorii ładunkowej.

Tabela 3. Przeładunki ro-ro w portach polskich w pierwszym półroczu w latach 2023 i 2024 [sztuki]

	Samochody osobowe			Jednostki frachtowe		
	H1 2023	H1 2024	Zmiana	H1 2023	H1 2024	Zmiana
Gdańsk*	48 911	50 249	2,74%	12 970	13 006	0,28%
Gdynia	46 736	43 418	-7,10%	151 434	151 781	0,23%
Port Szczecin-Świnoujście	115 310	103 818	-9,97%	237 652	225 103	-5,28%
Razem	210 957	197 485	-6,39%	402 056	389 890	-3,03%

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów

*wliczone samochody osobowe na WOC

Pasażerowie

W polskich portach morskich, oprócz zmniejszonych wolumenów przeładunków, zmniejszył się także regularny ruch pasażerski. W Porcie Szczecin-Świnoujście w pierwszej połowie 2024 roku obsłużono o 42,2 tysięcy mniej osób (-8,83%) mniej osób niż w analogicznym okresie 2023 roku. W Porcie Gdynia spadek wynosił 3,2%, co oznaczało o 8 tys. pasażerów mniej. Z kolei Port Gdańsk odnotował zmniejszenie ruchu o niemal 3 tys. pasażerów.

Tabela 4. Liczba pasażerów w portach polskich w pierwszym półroczu w latach 2023 i 2024

	H1 2023	H1 2024	Zmiana
Port Gdańsk	60 688	57 756	-4,83%
Port Gdynia	251 510	243 487	-3,19%
Port Szczecin-Świnoujście	478 336	436 098	-8,83%
Razem	790 534	737 341	-6,73%

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów



Kwartalny biuletyn statystyczny *Monitoring wyników operacyjnych branży – polskie porty w I półroczu 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.

Al. Zwycięstwa 96/98

81-451 Gdynia, Polska

Pomorski Park Naukowo-Technologiczny

Budynek IV, Piętro 0 Lokal F0.22

office@actiaforum.pl

www.actiaforum.pl

