

POLSKIE PORTY MORSKIE W 2007

PODSUMOWANIE I PERSPEKTYWY NA PRZYSZŁOŚĆ

1. Wyniki działalności polskich portów morskich w 2007 roku

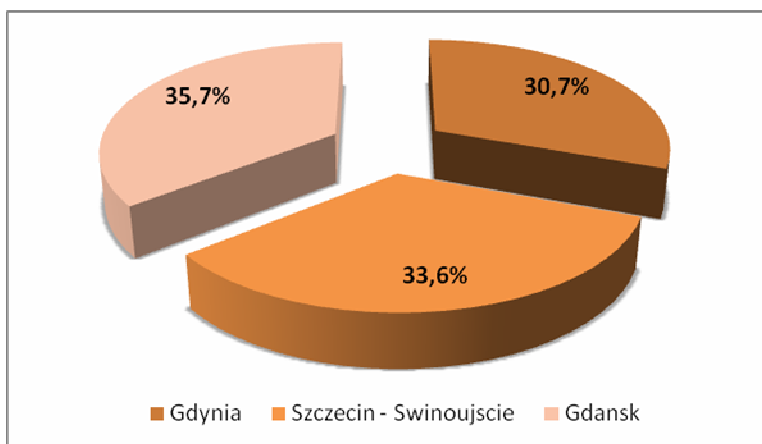
1.1. Całkowite obroty przeładunkowe (2000 – 2007)

W 2007 roku polskie porty morskie przeładowały łącznie 55,5 mln ton. Oznacza to niewielki spadek obrotów, na poziomie 0,6%. Podobną tendencję notowano ostatnio w 2002 roku, kiedy to obroty portów również charakteryzowały się blisko jednoprocentowym spadkiem.

Tabela 1. Całkowite obroty przeładunkowe w polskich portach w latach 2000-2007.

Porty (tys. ton)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Zmiana 2006/ 2005
Gdynia	8 599	8 458	9 365	9 748	10 740	12 230	14 199	17 025	19,90%
Szczecin - Świnoujście	18 876	18 161	17 367	15 646	15 570	20 019	19 218	18 652	-2,94%
Gdańsk	16 596	17 884	17 372	21 292	23 310	23 341	22 407	19 826	-11,52%
	44 071	44 503	44 104	46 686	49 620	55 590	55 824	55 504	-0,6%

Na wynik roku 2007 złożyły się spadki w portach Gdańska i Szczecina – Świnoujścia, których nie zdołał zrekompensować duży wzrost przeładunków w Gdyni. Łącznie w Gdańsku i Szczecinie - Świnoujściu zanotowano spadek przeładunków o 7,6%, natomiast w porcie w Gdyni osiągnięto wzrost o 19,9%.



Rys. 1. Udział rynkowy poszczególnych portów morskich w Polsce w 2007 roku

Rynek portowy w Polsce, w wyniku dwukierunkowych zmian w obrotach całkowitych polskich portów, podzielony jest niemalże równo pomiędzy trzy główne ośrodki portowe. Wciąż pozycję lidera zachowuje Gdańsk przed Szczecinem – Świnoujściem i Gdynią, jednak różnice pomiędzy portami są już bardzo niewielkie. Należy podkreślić, że jeszcze trzy lata temu Gdynia obsługiwała jedynie połowę wolumenu Gdańska, posiadając jedynie 21,6% udziału w rynku. Obecnie ta różnica zatarła się znacząco – Gdynia obsłużyła w 2007 jedynie 2 801 tys. ton mniej ładunków niż Gdańsk.

1.2. Struktura przeładunków

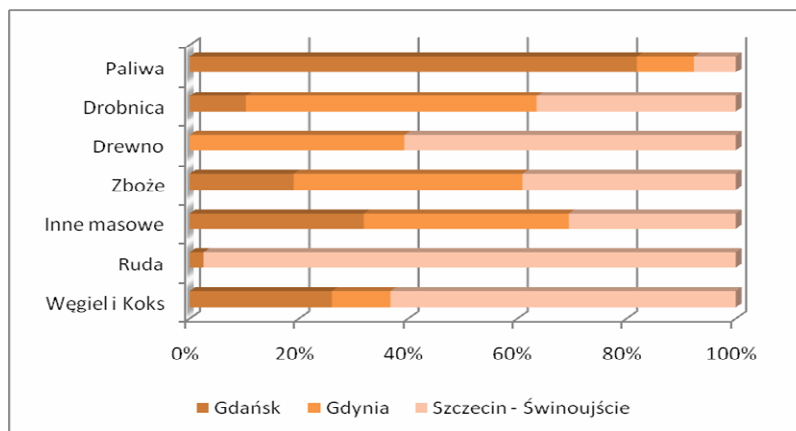
Szukając przyczyn tendencji wzrostowych i spadkowych w poszczególnych portach w Polsce należy zwrócić uwagę na strukturę ich obrotów. Największy wzrost tonażu odnotowano w grupie ładunków drobnicowych (2 118,6 tys. ton) oraz innych masowych (1 611,8 tys. ton). Natomiast największe spadki dotyczyły węgla i koksu (3 344,6 tys. ton). Zmiany obserwowane w innych grupach nie miały większego wpływu na ogólne tendencje.

Tabela 2. Struktura ładunkowa obrotów polskich portów morskich w 2007 roku

	Gdańsk	Gdynia	Szczecin - Świnoujście	Razem	2007/2006
Węgiel i Koks	1 892,9	670,0	4 326,1	6 889,0	-32,7%
Ruda	30,7		1 106,2	1 136,9	-17,2%
Inne masowe	3 203,3	3 241,0	2 891,2	9 335,5	20,9%
Zboże	770,4	1 456,0	1 486,5	3 712,9	-1,3%
Drewno		36,0	60,9	96,9	15,9%
Drobnica	2 338,5	10 349,0	7 763,9	20 451,4	11,6%
Paliwa	11 590,5	1 273,0	1 017,5	13 881,0	-3,0%
Razem:	19 826,3	17 025,0	18 652,3	55 503,6	-0,6%

W grupie **ładunków drobnicowych** dobry wynik zawdzięczamy głównie Gdyni, gdzie zanotowano wzrost rzędu 17,3% (1,5 mln ton). Również w pozostałych portach drobnica była grupą, w której notowano pozytywne zmiany – 18,9% w Gdańsku oraz 2,9% w Szczecinie – Świnoujściu (razem 0,59 mln ton). Ponad jeden milion ton dodatkowych obrotów uzyskał port w Gdyni w grupie **inne masowe**. Pozostałe porty odpowiedzialne są za kolejne pół miliona ton w tej grupie. Pozytywne zmiany dotyczyły także grupy - **drewno**, osiągnięte zostały jednak na bardzo niskim poziomie bezwzględnym obrotów (96,9 tys. ton).

Największym problemem polskich portów w ubiegłym roku było ograniczenie eksportu **węgla**, co w znaczący sposób odbiło się na ich wynikach. W Gdańsku spadek ten wyniósł aż 2 238,1 tys. ton, co oznacza spadek o 54,2% w stosunku do roku 2006. W pozostałych portach, pomimo dużych procentowo zmian, obroty zmniejszyły się łącznie o 1,1 mln ton. Również w grupie - **ruda**, zanotowano mniejsze przeładunki, jednak spadek o 17,2% przełożył się jedynie na różnicę 235,7 tys. ton. W przypadku **zboża** obroty zachowały niemalże dotychczasowy poziom (-1,3%), co związane było ze wzrostem przeładunków w Gdańsku (330,8 tys. ton) oraz ograniczeniem w Gdyni (54,1 tys. ton) oraz Szczecinie – Świnoujściu (325,8 tys. ton).

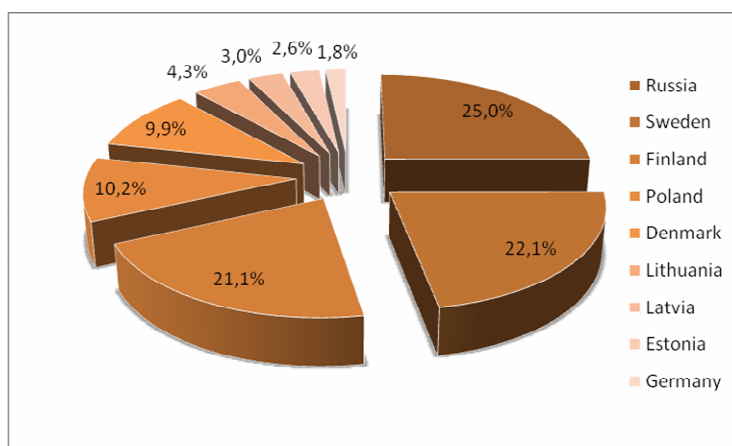


Rysunek 3. Struktura przeładunków portów morskich w Polsce (2007 r.)

Tendencja spadkowa obserwowana była także w odniesieniu do grupy - **paliwa płynne**. Na całkowity spadek wynoszący 3% złożyło się w głównej mierze ograniczenie przeładunków w Gdańsku. W tym wypadku odnotowano o 1,3 mln ton przeładunku paliw mniej, co przekłada się na 10,3% spadek. Mimo pozytywnych zmian w innych portach, nie udało się zrekomensować dużych ograniczeń Gdańska.

1.3. Kontenery

Dynamiczny wzrost wymiany handlowej Polski oraz realizacja kilku kluczowych inwestycji w potencjał przeładunkowy w portach morskich przyniósł w 2007 roku wzrost obrotów kontenerowych o 31,9%. Polska tym samym była najszybciej rozwijającym się rynkiem kontenerowym na Bałtyku oraz jednym ze światowych liderów. Dzięki tak znakomitym wynikom udział Polski w bałtyckim rynku kontenerowym wzrósł do 10,2% (9% w 2006 roku), co pozwoliło zająć jej czwartą pozycję za Rosją, Szwecją i Finlandią.



Rys. 2. Rynek przeładunku kontenerów w bałtyckich portach morskich w 2007 roku.

Łącznie w Polsce obsłużono 767 522 TEU, co w porównaniu do roku 2006 oznacza wzrost o ponad 185 tys. TEU (dla porównania z 2006 roku było to zaledwie 75 tys. TEU). 83% tego wzrostu przypada na port w Gdyni, 10% na port w Gdańsku, natomiast pozostałe 7% na zespół portowy Szczecin – Świnoujście.

Tabela 4. Liczba obsłużonych kontenerów w polskich portach morskich (2000-2007)

Kontenery	2000	2002	2004	2006	2007	2007/2006
Gdynia	188 272	252 247	377 236	461 170	614 373	33,2%
Gdańsk	18 037	20 136	43 739	78 364	96 873	23,6%
Szczecin - Świnoujście	21 865	19 367	27 680	42 424	56 276	32,7%
Razem:	228 174	291 750	448 655	581 958	767 522	31,9%

W przypadku Gdyni podstawowym czynnikiem sukcesu w tej grupie ładunków były inwestycje realizowane przez Baltic Container Terminal oraz otwarcie w 2006 roku nowego terminalu – Gdynia Container Terminal. Prace rozwojowe prowadzone były także w pozostałych portach. Zaliczyć do nich można otwarcie nowego terminalu DCT Gdańsk oraz budowę infrastruktury terminalu kontenerowego w Szczecinie.

1.4. Pasażerowie

Morskie regularne przewozy pasażerskie na Bałtyku realizowane z polskich portów stanowią jedynie niewielką część przewozów osób pomiędzy państwami regionu. Cieszące się rosnącą popularnością przewozy lotnicze sukcesywnie zdobywają coraz większą część rynku. Efektem jest spadek (o 17,5%) liczby obsługiwanych pasażerów w portach morskich.

Tabela 5. Ruch pasażerski w portach morskich w Polsce (2000-2007)

PAX	2000	2002	2004	2006	2007	2007/2006
Szczecin - Świnoujście	2 203 000	748 000	695 000	767 015	584 925	-23,7%
Gdynia	256 000	364 202	496 000	506 961	432 158	-14,8%
Gdańsk	137 828	171 987	165 477	165 649	170 782	3,1%
	2 596 828	1 284 189	1 356 477	1 439 625	1 187 865	-17,5%

Największy spadek sięgający 182 tys. pasażerów zanotowano w porcie Szczecin – Świnoujście (Baza Promowa Świnoujście). Należy podkreślić, iż ograniczenie to ma miejsce w czasie kiedy operatorzy promowi mocno inwestują w rozwój floty, a obroty ładunkowe dynamicznie rosną.

W 2007 roku liczba obsługiwanych na terminalu w Świnoujściu samochodów ciężarowych zwiększyła się o 7,5% (196 448 pojazdów), samochodów osobowych o 11,7% (167 373 auta), a ładunków o 71,3% (4 891,1 tys. ton).

Oznacza to sukcesywną zmianę struktury obsługiwanych podróży. Wystarczy wskazać, że w 2002 roku na jeden obsługiwany pojazd przypadało średnio 2,5 pasażera, a w 2007 jest to już tylko 1,6 pasażera. Potwierdza się reguła, mówiąca o tym, że z promów korzystają najczęściej osoby podróżujące swoim własnym środkiem transportu. Reszta pasażerów przesiadła się do samolotów tanich linii lotniczych.

2. Perspektywy na 2008 rok

2.1. Drobnica i kontenery

W kolejnym roku będzie najprawdopodobniej kontynuowany zeszłoroczny trend wzrostowy dotyczący ładunków drobnicowych, szczególnie skonteneryzowanych oraz obsługiwanych w technologii ro-ro. Czynnikiem sprzyjającym będzie tutaj wysokie tempo wzrostu gospodarczego (6,5% wzrostu PKB w 2007 roku), rozwój wymiany handlowej (wyniki wstępne wskazują na 11,2% wzrost wartości eksportu oraz 13,4% importu¹) oraz inwestycje zagraniczne, które w 2007 roku wyniosły w Polsce 18,1 mld USD.

Niezmiernie istotnym elementem funkcjonowania rynku, w przypadku ruchu kontenerowego, jest zapewnienie odpowiednich połączeń zaplecзовych obejmujących odpowiednie wydajne drogi i torowiska. Sprzyjającym wydarzeniem było więc otwarcie pierwszego odcinka autostrady A1 oraz zapowiedź szybkiej kontynuacji inwestycji. W 2007 roku realizowano ponadto takie projekty jak dokończenie Trasy Kwiatkowskiego w Gdyni (połączenie z Obwodnicą Trójmiasta), modernizacja ulicy Janka Wiśniewskiego czy modernizacja ulicy Marynarki Polskiej.

¹ Dane za okres styczeń-październik 2007 liczone w PLN.

2.2. Węgiel

W minionym roku nastąpił kolejny spadek ilości sprzedawanego za granicę węgla przez firmę Węglkokoks. Z 15,3 mln ton w 2006 roku pozostało jedynie ok. 10 mln w ubiegłym roku. Zgodnie z prognozami firmy ilość ta może w przyszłości jeszcze nieco spaść. Co ważniejsze, spadki dotyczyły głównie odbiorców, do których węgiel dostarczany jest drogą morską, stąd ponad 30% ograniczenie obrotów przeładunkowych w portach morskich. Podstawowi odbiorcy polskiego węgla to Niemcy, Austria i Słowacja, do których węgiel dociera drogą lądową. Do przyczyn spadku eksportu węgla należy generalny spadek wydobycia w polskich kopalniach i bardziej atrakcyjne ceny na węgiel w Polsce.

Ten drastyczny spadek obrotów węgla przełożył się również na problemy finansowe spółek przeładunkowych, które zaczęły poszukiwać nowych obszarów aktywności. Jako efekt bezpośredni wskazać tutaj można poszukiwanie inwestora przez spółkę PPS Port Północny, która najdotkliwiej odczuła ubiegłoroczne spadki – w ubiegłym roku firma w obsłużyła łącznie aż o 3,6 mln ton mniej ładunków.

2.3. Paliwa

Przyszłość przeładunków paliw płynnych jest najmniej pewnym obszarem działalności polskich portów, co w głównej mierze dotyczy sytuacji gdańskiego Naftoportu. W grudniu 2007 roku wygasła pięcioletnia umowa pomiędzy PERN SA, a J&S na tranzyt i załadunek ropy rosyjskiej poprzez port w Gdańsku. Niepewność potęgują 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. W roku bieżącym planowane jest też zwiększenie do 120 mln ton rocznie możliwości przeładunkowych portu Primorsk, końcowego elementu Baltic Pipeline System. W 2007 roku Primorsk obsłużył 74 mln ton ropy. Inwestycja ta jest konsekwencją planów rosyjskiego prezydenta Putina dotyczących zmniejszenia kosztów tranzytu rosyjskich surowców energetycznych do odbiorców docelowych.

2.4. Ładunki inne masowe

Realizowany w Polsce program inwestycyjny dotyczący zarówno infrastruktury transportowej, jak i zbliżających się mistrzostw EURO 2012 powoduje znaczący wzrost popytu na przeładunki towarów z grupy inne masowe (m.in. kruszywa budowlane). Biorąc pod uwagę możliwości finansowania projektów inwestycyjnych z kolejnej edycji budżetu UE 2007-2013 można się spodziewać, że wysoka dynamika wzrostu przeładunków w grupie zostanie zachowana.

3. Inwestycje portowe

Przyszły rozwój polskich portów morskich związany jest głównie z inwestycjami realizowanymi w ramach Programu Operacyjnego – Infrastruktura i Środowisko 2007 – 2013 (POIS). Szereg projektów portowych uznane zostało za kluczowe dla polskiego systemu transportowego i wpisane na listę indykatywną. Zgodnie z najnowszą jej wersją, z 1 lutego 2008 roku, projekty dotyczące Rozwoju transportu morskiego (Działanie 7.2, POIS) reprezentują łączny koszt na poziomie 4 145,06 mln PLN, z czego 1 075,89 mln PLN to projekty rezerwowe. Wśród projektów dotyczących największych portów morskich w znalazły się:

- Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa);
- Projekt poprawy dostępu drogowego do Portu Gdańsk - Budowa Trasy Sucharskiego;
- Modernizacja wejścia do portu wewnętrznego w Gdańsku - przebudowa falochronu wschodniego oraz przebudowa szlaku wodnego na martwej Wiśle i Motławie;

- Budowa infrastruktury portowej do obsługi promów morskich wraz z dostępem drogowym i kolejowym w Porcie Gdynia;
- Modernizacja kanału portowego w Porcie Gdynia;
- Rozbudowa infrastruktury portowej do obsługi statków ro-ro z dostępem drogowym i kolejowym w Porcie Gdynia;
- Rozbudowa infrastruktury portowej w północnej części Płw. Ewa w porcie w Szczecinie;
- Modernizacja dostępu drogowego do Portu w Szczecinie;
- Rozbudowa infrastruktury portowej w południowej części portu w Świnoujściu;
- Przebudowa infrastruktury drogowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu;
- Przebudowa infrastruktury kolejowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu;
- Remont falochronu wschodniego o długości 1 500,0 m w Świnoujściu.

Istotnym faktem jest wykreślenie z listy projektów inwestycji dotyczącej budowy terminalu LNG w Świnoujściu. Dotychczas nadawano inwestycji rangę strategiczną dla kraju. Bez wsparcia ze strony publicznej niezmiennie trudno będzie zapewnić odpowiedni poziom finansowania dla projektu.

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

Autorzy raportu:

Dr Maciej Matczak – starszy konsultant w Actia Consulting, adiunkt na Akademii Morskiej w Gdyni
0604-056-280
maciej@actiaforum.pl

Bogdan Oldakowski, prezes zarządu Actia Forum Sp. z o.o., Sekretarz Generalny Baltic Ports Organization
0502-559-631
bogdan@actiaforum.pl