

Monitoring wyników operacyjnych branży



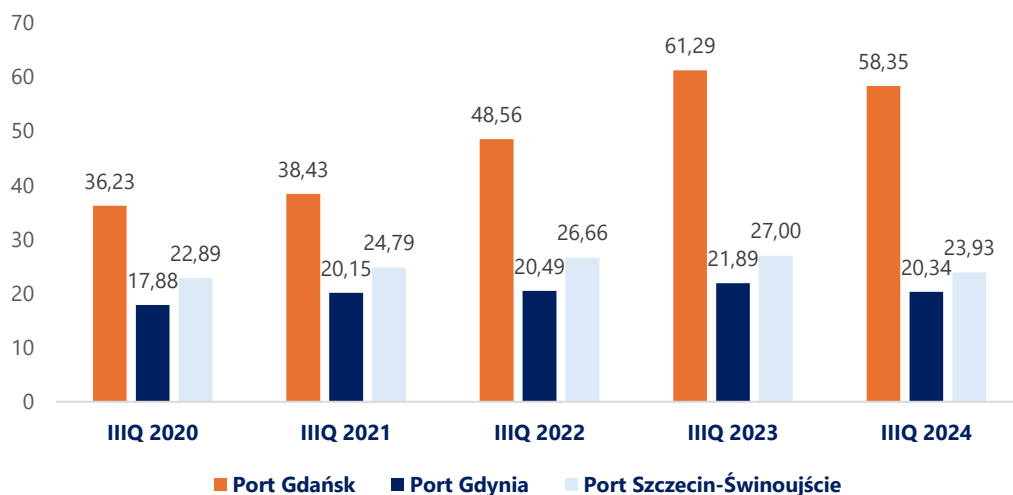
Biuletyn statystyczny Kwartalny monitoring polskich portów III kwartał 2024

Październik 2024



Przeładunki ogółem

Suma przeładunków portów polskich w pierwszych trzech kwartałach 2024 roku wyniosła 102,62 mln ton ładunków i była o 6,8% niższa niż w analogicznym okresie 2023 roku. Łączny wynik polskich portów za III kwartał 2024 roku był o 0,12% niższy od wyniku za II kwartał, ale o 6,16% większy niż pierwsze trzy miesiące bieżącego roku.



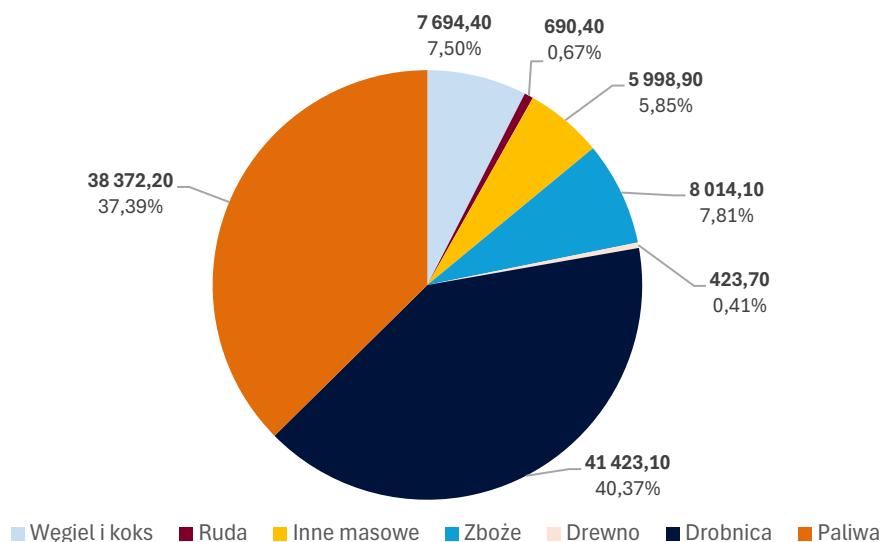
Rysunek 1. Przeładunki w polskich portach od stycznia do września w latach 2020-2024 [mln ton]

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządków portów

We wszystkich analizowanych portach morskich w ostatnich dziewięciu miesiącach nastąpiły spadki przeładunków. W Porcie Gdańsk spadek obrotów ładunkowych (-4,69%) to przede wszystkim kontynuacja spadkowego trendu w grupie węgla i koksu (-49%), chociaż okres lipiec-wrzesień oznaczał wzrost w stosunku do pierwszych dwóch kwartałów. W Porcie Gdynia oraz zespole portów Szczecin-Świnoujście, analogicznie, spadki o kolejno 7,09% i 11,35% wiązały się przede wszystkim ze zmniejszeniem obsługi ładunków węgla.

Struktura przeładunków

Wykres kołowy przedstawia strukturę przeładunków w polskich portach morskich według różnych grup ładunkowych. Największy udział w przeładunkach w ostatnich dziewięciu miesiącach mają kategorie ładunkowe drobnica (40,37%) oraz paliwa (37,39%). Najmniejszy udział odnotowano w przypadku drewna (0,41%) i rudy (0,67%). W porównaniu z analogicznym okresem 2023 roku, węgiel i koks zmniejszył swój udział o 7,23 p.p. (z 14,73% do 7,50%), a paliwa wzmocniły swoją drugą pozycję w strukturze, z 33,83% o 3,56 p.p. W porównaniu z trzema kwartałami ubiegłego roku, zmniejszył się udział także zbóż, o 0,36 p.p., a także rudy – o 0,42 p.p.



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

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów

W polskich portach morskich odnotowano wzrosty w następujących grupach ładunkowych: drobnica (+4,22%), paliwa płynne (+3,00%) oraz drewno (+0,72%). Spadki wystąpiły w pozostałych kategoriach: węgiel (-52,55%), ruda (-42,78%), inne masowe (-4,31%), oraz zboże (-10,90%).

Tabela 1. Przeładunki w portach polskich od stycznia do września 2023 i 2024 roku w podziale na grupy ładunkowe [tys. ton]

	Gdańsk			Gdynia			Szczecin i Świnoujście			Razem		
	IIIQ 2023	IIIQ 2024	Zmiana	IIIQ 2023	IIIQ 2024	Zmiana	IIIQ 2023	IIIQ 2024	Zmiana	IIIQ 2023	IIIQ 2024	Zmiana
Węgiel i koks	11 203,6	5 716,6	-48,97%	2 394,9	949,3	-60,36%	2 618,8	1 028,5	-60,73%	16 217,2	7 694,4	-52,55%
Ruda	263,0	100,2	-61,97%	4,0	0,0	-100,00%	939,1	590,2	-37,15%	1 206,6	690,4	-42,78%
Inne masowe	2 607,9	2 584,1	-0,91%	798,0	702,1	-12,02%	2 863,5	2 712,8	-5,26%	6 269,4	5 998,9	-4,31%
Zboże	2 065,3	2 013,3	-2,52%	4 963,10	4 410,3	-11,14%	1 965,9	1 590,5	-19,09%	8 994,3	8 014,1	-10,90%
Drewno	142,3	60,9	-57,22%	136,4	86,8	-36,36%	141,9	276,0	94,48%	420,6	423,7	0,72%
Drobnica	16 827,8	17 578,7	4,46%	10 935,2	11 913,5	8,95%	11 982,7	11 931,0	-0,43%	39 745,7	41 423,1	4,22%
Paliwa	28 109,5	30 292,4	7,77%	2 658,4	2 275,6	-14,40%	6 485,8	5 804,2	-10,51%	37 253,8	38 372,2	3,00%
Razem	61 219,9	58 346,2	-4,69%	21 890,0	20 337,6	-7,09%	26 997,7	23 933,1	-11,35%	110 107,6	102 616,9	-6,80%

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów

W dalszym ciągu rok 2024 przynosi spadki w przeładunkach węgla w polskich portach. W następstwie wprowadzonego zakazu importu węgla z zagranicy przez spółki z udziałem Skarbu Państwa, a także z uwagi na wciąż niezagospodarowane nadwyżki z 2022 roku, obrót węglem zmniejsza się do wolumenów sprzed wybuchu wojny na Ukrainie. Zanik ładunków węgla i koksu dotyka także w zdecydowanym stopniu pozostałe porty o znaczeniu dla gospodarki krajowej – w zespole portowym Szczecin-Świnoujście oraz Porcie Gdynia obrót w kategorii węgla i koksu zmniejszył się o około 60%.

W Porcie Gdańsk redukcji tonażu w tej kategorii nie nadrobiły wzrastające ilości paliw przeładowywanych w terminalu Naftoport. Umacnia się rola Gdańska jako hubu paliwowego – podjęte w porcie inwestycje zwiększą znaczenie największego portu Polski w regionie Bałtyku. Ważną inwestycją w Porcie Gdańsk jest inwestycja w terminal LNG. Na początku trzeciego kwartału wydana została decyzja o usta-

leniu lokalizacji inwestycji dotyczącej Terminalu FSRU na Zatoce Gdańskiej, a także pozwolenie wodnoprawne. Terminal FSRU będzie zlokalizowany w południowej części Zatoki Gdańskiej, w bezpośrednim sąsiedztwie terminalu kontenerowego Baltic Hub.

Pierwsze trzy kwartały 2024 roku zakończono także ze spadkiem w obsłudze zbóż o 10,9%. To pierwsza od wielu miesięcy zmiana in minus, którą notują polskie porty. W Porcie Gdańsk obsłużono o 52 tys. ton mniej ziarna, w zespole portów Szczecin-Świnoujście o 375,4 tys. ton, a w największym porcie zbożowym Polski, Porcie Gdynia, o 552,8 tys. ton. Wyniki oznaczają więc zahamowanie w obsłudze przede wszystkim w miesiącach lipiec-wrzesień, ponieważ półroczne obroty były zbliżone do tych z pierwszych sześciu miesięcy 2023 roku, rekordowego pod względem obsługi zboża w polskich portach. Niski wynik w tej kategorii może wynikać z powolnego tempa eksportu zbóż z kraju w pierwszych miesiącach sezonu, oraz wciąż wysokich zapasów ziarna w kraju, które nie pozwala na optymalną rotację produktu. Według analityków rynku rolnego, trudno liczyć na rekordy w eksporcie zbóż w ostatnim kwartale z uwagi na umacniającą się konkurencję portów Basenu Morza Czarnego.

W okresie styczeń-wrzesień 2024 roku spadki zanotowano także w grupie „inne masowe”. W porównaniu z analogicznym okresem 2023 roku, porty przeładowały o 270,5 tys. ton mniej. Żaden z polskich portów nie zanotował wzrostu w tej kategorii, jednak najmniejszy spadek dotyczył Portu Gdańsk (-0,91%, -23,9 tys. ton), a największy pod względem tonażu w Porcie Szczecin-Świnoujście (-5,26%, -150,7 tys. ton).

Od stycznia do września 2024 roku przeładunek drewna zwiększył się o 0,72%, i wyniósł 423,7 tys. ton. Największy przyrost dotyczył Portu Szczecin-Świnoujście, w którym niemal podwojono obsługę w tej kategorii. Zmniejszyła się obsługa drewna w pozostałych dwóch portach, w Porcie Gdańsk o ponad połowę (60,9 tys. ton), w Gdyni o 1/3 (86,8 tys. ton). Warto podkreślić, że spadki te mogą odzwierciedlać zmianę w modelu sprzedaży polskiego, nieprzetworzonego drewna na rynki zagraniczne. Zgodnie z opublikowanymi przez Lasy Państwowe informacjami dotyczącymi kierunków eksportu, wśród których jednym z głównych odbiorców były Chiny (35% drewna wywiezionego z Polski w latach 2019-2023, tj. 5,1 mln ton). Część tego ładunku z pewnością przyczyniła się do zwiększonych obrotów drewnem w poprzednich latach.

Obsługą rudy zajmują się przede wszystkim Porty Szczecin-Świnoujście, w tym spółka Bulk Cargo Port Szczecin i OT Port Świnoujście. Łącznie polskie porty zanotowały wysoki spadek o 42,8% do rzędu jedynie 690,4 tys. ton w porównaniu z analogicznym okresem 2023. Niezmiennie na rynek rudy wpływa utrzymujący się konflikt zbrojny na Ukrainie, ale także obniżony popyt krajowy i osłabiony rynek stali.

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. Przeładunki kontenerowe w portach polskich od stycznia do września w latach 2022-2024 [TEU]

	IIIQ 2022	IIIQ 2023	IIIQ 2024	Zmiana 2024/2023
Port Gdańsk	1 620 138	1 504 745	1 675 590	8,13%
Port Gdynia	698 122	615 057	722 923	9,99%
Port Szczecin-Świnoujście	54 141	52 631	54 411	-6,87%
Razem	2 372 401	2 172 433	2 452 924	8,28%

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów

Koniec trzeciego kwartału 2024 roku w polskich terminalach oznaczał wzrost obsługiwanych kontenerów, sięgający 12,91% w stosunku do dziewięciu miesięcy 2023 roku. Najwięcej jednostek przybyło w Porcie Gdańsk, w którym odnotowano wzrost o 171 tys. TEU (+11,35%). Trzeci kwartał oznaczał w Baltic Hubie uruchomienie czwartej suwnicy RMG, która podniosła przepustowość bocznic kolejowej do ponad 800 tys. TEU rocznie. Wzrost wolumenów oraz przyszłe uruchomienie nowego terminalu T3 to także plany budowy drugiej bocznic kolejowej.

Na początku lipca rozpoczęły się także operacje nowego serwisu z Baltic Hub. Połączenie SWAN-SENTOSA obsługiwane przez operatora MSC to linia będąca połączeniem istniejących dwóch serwisów: SWAN i SENTOSA. Serwis będzie obejmować porty Dalekiego Wschodu, Morza Bałtyckiego, a także zachodnie wybrzeże USA. Trasa będzie obsługiwana przez 20 statków o ładowności 8-19 tysięcy TEU.

Wzrosty odnotowały także pozostałe polskie porty. W Porcie Szczecin-Świnoujście łączny wolumen ładunków skonteneryzowanych zwiększył się o 3,38% (+1 781 TEU). W przypadku Portu Gdynia – wzrost wyniósł 17,54% (+107 866 TEU). Największy przyrost odnotował terminal GCT, w którym obsłużono o ¼ więcej kontenerów (+56 tys. TEU) niż w analogicznym okresie 2023 roku. Zwiększenie ruchu w terminalu może być związane z nowymi, regularnymi połączeniami do Wielkiej Brytanii przez armatora Ellerman City Liners.

Ro-ro

W miesiącach styczeń-wrzesień 2024 roku polskie porty przeładowały łącznie 41 423,1 tys. ton drobnicy (+4,22% r/r). Wynik generował przede wszystkim Port Gdynia (+978,3 tys. ton) oraz Port Gdańsk (+750,9 tys. ton), ponieważ w Porcie Szczecin-Świnoujście zanotowano spadek obrotów o 0,43%. Jednakże ruch ro-ro to przede wszystkim porty w Gdyni i Świnoujściu. W przypadku Portu Gdańsk zdecydowana większość tonażu to ładunki skonteneryzowane (>90%), które mają największy wpływ na wynik końcowy tej kategorii, jednakże w pierwszym półroczu 2024 roku wzrost zanotował także ruch kłowy – jednostki frachtowe zanotowały przyrost o 13,8% w stosunku do analogicznego okresu 2023 roku.

Port Szczecin-Świnoujście z kolei zanotował 0,43% spadek, co oznacza poprawę względem pierwszych dwóch kwartałów – w pierwszym półroczu w grupie drobnicy notowano spadek o 2,24%, co wskazuje na odbicie wyniku w trzecim kwartale. Na początku sierpnia w Porcie Świnoujście odebrano drugi transport wagonów ze szwedzkiego Ystad, na zmodernizowanym Terminalu Promowym w Świnoujściu. Rozbudowa objęła m.in. stworzenie jednej linii cumowniczej o długości 294 metrów oraz przystosowanie do transportu intermodalnego. Planowane są kolejne inwestycje, mające na celu zwiększenie przewozów kolejowych.

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*	85 296	87 955	3,12%	18 822	21 423	13,82%
Gdynia	94 872	91 531	-3,52%	251 786	253 747	0,78%
Port Szczecin-Świnoujście	208 934	186 657	-10,66%	345 377	316 065	-8,49%
Razem	389 102	366 143	-5,90%	615 985	591 235	-4,02%

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 (-5,16%) mniej osób niż w analogicznym okresie 2023 roku. W Porcie Gdynia spadek wynosił 1,69%, co oznaczało o niemal 8 tys. pasażerów mniej. Port Gdańsk zakończył dziewięciomiesięczny okres ze spadkiem o 2,76%, to jest mniejszym o 3 254 pasażerów.

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

	IIIQ 2023	IIIQ 2024	Zmiana
Port Gdańsk	118 024	114 770	-2,76%
Port Gdynia	471 934	463 937	-1,69%
Port Szczecin-Świnoujście	815 419	773 377	-5,16%
Razem	1 405 377	1 352 084	-3,79%

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.

ul. Pułaskiego 8, 81-368 Gdynia

+48 58 627 24 67

office@actiaforum.pl

www.actiaforum.pl