

Monitoring wyników operacyjnych branży



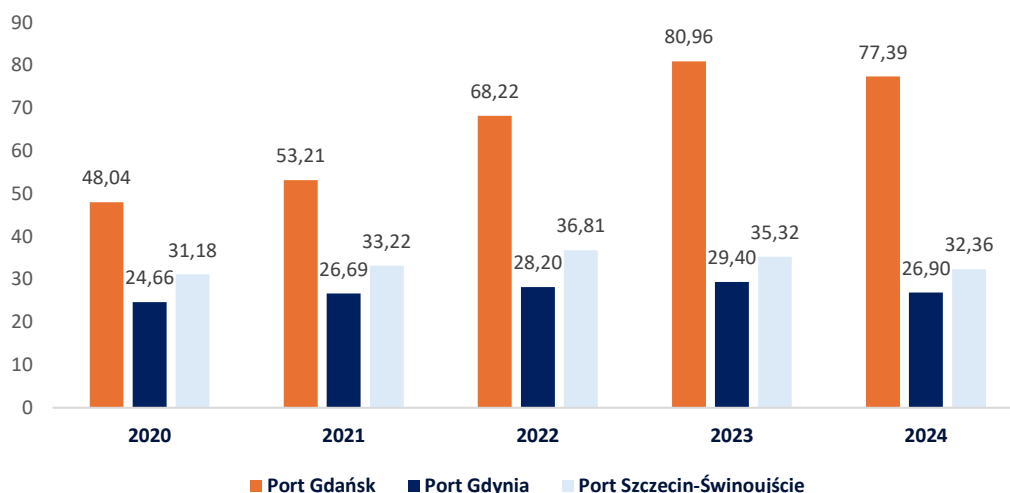
Biuletyn statystyczny Monitoring polskich portów 2024 rok

Luty 2025



Przeładunki ogółem

Suma przeładunków portów polskich w 2024 roku wyniosła 136,65 mln ton ładunków i była o 6,2% niższa niż w roku 2023. Łączny wynik polskich portów za IV kwartał 2024 roku był o 4,26% niższy od wyniku za ostatni kwartał 2023 roku, i o 2,39% niższy niż wynik za trzeci kwartał bieżącego roku.



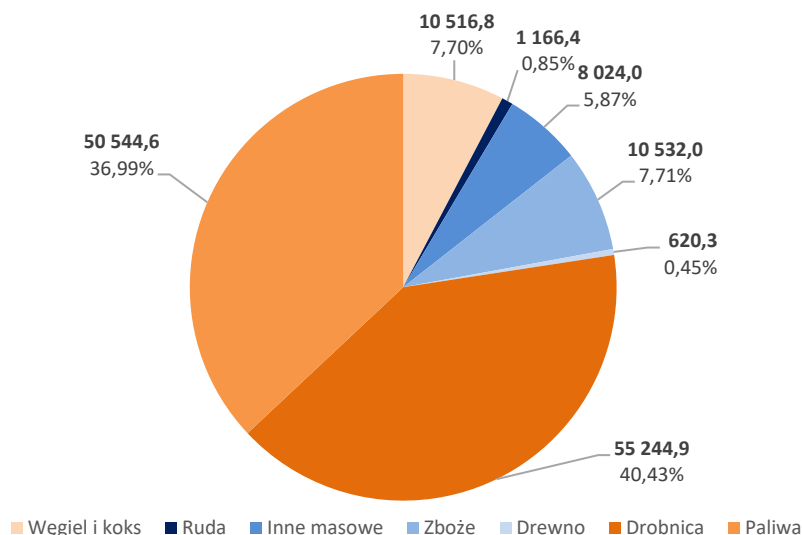
Rysunek 1. Przeładunki w polskich portach w latach 2020-2024 [mln ton]

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów

We wszystkich analizowanych portach morskich w 2024 roku nastąpiły spadki przeładunków. Spadek obrotów ładunkowych w Porcie Gdańsk (-4,40%), Porcie Gdynia (-8,52%) oraz zespole portów Szczecin-Świnoujście (-8,38%) wynikał przede wszystkim ze szczególnej redukcji przeładunków masowych – znaczącego zmniejszenia obrotów w grupie węgla i koks, ale także zboża czy rudy.

Struktura przeładunków

Wykres kołowy przedstawia strukturę przeładunków w polskich portach morskich według różnych grup ładunkowych. Największy udział w przeładunkach w 2024 roku miały kategorie ładunkowe drobnica (40,43%) oraz paliwa (36,99%). Najmniejszy udział odnotowano w przypadku drewna (0,45%) i rudy (0,85%). W porównaniu z wynikami z 2023 roku, węgiel i koks zmniejszył swój udział o 5,43 p.p. (z 13,13% do 7,70%), a paliwa wzmocniły swoją drugą pozycję (+3,45 p.p.).



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

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów

W polskich portach morskich odnotowano wzrosty w następujących grupach ładunkowych: drobnica (+2,58%), paliwa płynne (+1,60%) oraz drewno (+19,94%). Spadki wystąpiły w pozostałych kategoriach: węgiel (-45,01%), ruda (-17,10%), inne masowe (-5,99%), oraz zboże (-15,63%).

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

	Gdańsk			Gdynia			Szczecin i Świnoujście			Razem		
	2023	2024	Zmiana 2024/23	2023	2024	Zmiana 2024/23	2023	2024	Zmiana 2024/23	2023	2024	Zmiana 2024/23
Węgiel i koks	13 360,9	7 848,8	-41,26%	2 825,3	1 142,3	-59,57%	2937,6	1525,7	-48,06%	19 123,8	10 516,8	-45,01%
Ruda	263,5	291,8	10,75%	7,9	0,0	-100,00%	1135,6	874,6	-22,98%	1 407,0	1 166,4	-17,10%
Inne masowe	3 519,7	3 455,2	-1,83%	1 024,6	990,7	-3,31%	3991,4	3578,1	-10,35%	8 535,6	8 024,0	-5,99%
Zboże	3 091,9	2 887,0	-6,63%	6 759,8	5 594,4	-17,24%	2631,8	2050,6	-22,08%	12 483,5	10 532,0	-15,63%
Drewno	156,6	71,8	-54,12%	178,4	118,9	-33,35%	182,2	429,6	135,78%	517,2	620,3	19,94%
Drobnica	22 917,8	23 347,8	1,88%	15 062,2	16 009,4	6,29%	15883,7	15887,7	0,03%	53 863,7	55 244,9	2,56%
Paliwa	37 646,4	39 488,5	4,89%	3 541,1	3 040,2	-14,15%	8560,3	8015,9	-6,36%	49 747,8	50 544,6	1,60%
Razem	80 956,7	77 390,9	-4,40%	29 399,3	26 895,9	-8,52%	35322,5	32362,2	-8,38%	145 678,5	136 649,0	-6,20%

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów

Rok 2024 dla polskich portów oznaczał w szczególności dalsze spadki w przeładunkach węgla. Po rekordowym okresie 2022-2023 przeładunki węgla w polskich portach ulegały stopniowej redukcji. Rekordowy kwartalny obrót w tej grupie padł w ostatnich trzech miesiącach 2022 roku, z kolei najniższy w ostatnich trzech latach notowano w pierwszym kwartale 2024 roku. W całym 2024 roku porty polskie przeładowały łącznie 10,5 mln ton, co oznacza spadek o połowę w porównaniu z wynikami na poziomie 20,9 mln ton (2022 rok) i 19,1 mln ton (2023 rok). Jest to jednak powrót do wolumenów notowanych przed wybuchem pandemii Covid-19 oraz wojny na Ukrainie, gdy wynosiły one w dekadzie lat 2012-2021 między 8,9 a 13,3 mln ton.

W każdym z polskich portów wolumen spadł o 40-60% – największy procentowy spadek odnotowano w Porcie Gdynia (-59,57% r/r), natomiast najwięcej ładunku liczonemu w tonażu ubyło w Porcie Gdańsk

(-5,51 mln ton). W ubiegłym roku węgiel i koks stanowiły zaledwie 7,70% łącznych przeładunków w polskich portach, w porównaniu do 13,13% w 2023 roku.

Ubiegły rok to także dalsze wzmocnianie roli Portu Gdańsk jako hubu paliwowego w tej części Unii Europejskiej, a także na Bałtyku, choć i tak wiodącą rolę w tym zakresie mają i będą miały porty rosyjskie. Łączne przeładunki paliw płynnych w polskich portach wzrosły o 1,6% r/r, co oznaczało przekroczenie bariery 50 mln ton. Największy terminal paliwowy, gdański Naftoport, odpowiadał za obsługę 76% paliw, w tym 36,65 mln ton ropy naftowej oraz 2,16 mln ton paliw płynnych, które zostały dostarczone w niespełna pół tysiąca zawinięć (489 zbiornikowców, +18 zawinięć w porównaniu do 2023 roku).

Port Gdańsk kontynuuje swoje inwestycje w infrastrukturę paliwową – terminal LNG w formie jednostki FSRU na Zatoce Gdańskiej, kolejne nabrzeże do rozładunku ropy naftowej w Porcie Północnym (tzw. stanowisko „W”), ale także prywatną inwestycję Orlenu – terminal morski na Martwej Wiśle jako element projektu budowy Hydrokokingowego Bloku Olejowego (HBO). Wśród ważnych kroków miłosłowych inwestycji terminala LNG należy wskazać podpisanie umowy czarteru jednostki regazyfikacyjnej LNG w kwietniu 2024 roku przez Gaz-System z firmą White Eagle Energy Ltd., spółką z grupy Mitsui O.S.K. Lines, a także uzyskanie decyzji lokalizacyjnej, pozwolenia wodnoprawnego i pozwolenie na budowę morskiej części inwestycji. W przypadku nabrzeża „W”, które umożliwi obsługę jednostek VLCC, z końcem roku ogłoszono postępowanie na wybór generalnego wykonawcy inwestycji. Ostatnia z inwestycji to nowy terminal o zdolności ładunkowej ok. 1,5-2 mln ton/rocznie, którego zadaniem będzie obsługa nowych linii produkcyjnych rafinerii. Uruchomienie terminala zaplanowano na drugą połowę 2025 roku.

Ubiegły rok w polskich portach morskich zakończono ze spadkiem w obsłudze zbóż o 15,63%. W Porcie Gdańsk obsłużono o 205 tys. ton mniej ziarna, w zespole portów Szczecin-Świnoujście o 581 tys. ton, a w największym porcie zbożowym Polski, Porcie Gdynia, o 1 165 tys. ton. Największe zahamowanie w tej kategorii ładunkowej obserwowano w trzecim kwartale. Na niski wynik obrotów w portach może wpływać obecna na polskim rynku niska podaż. Polskie zboże stało się niekonkurencyjne na rynkach światowych, a ograniczona podaż ze strony rolników (której przyczyną upatruje się głównie w niskich, mniej opłacalnych dla rolnika cenach skupu) nie zachęcała eksporterów do aktywnego poszukiwania rynków zbytu.

W Porcie Gdynia rok 2024 oznaczał zakończenie ponownej procedury wyboru nowego dzierżawcy Terminala Zbożowego – nieruchomości przy Nabrzeżach Indyjskim i Norweskim w Porcie Gdynia. Do konkursu stanęli: dotychczasowy dzierżawca – spółka Mondry, Krajowa Grupa Spożywcza, OT Port Gdynia, Szczecin Bulk Terminal (wraz z Tapini i Ribera) oraz konsorcjum firm Speed, Astar i Tridente. Oferta ostatniego konsorcjum otrzymała największą liczbę punktów w przetargu na dzierżawę terminalu.

Koniec roku to także ogłoszenie budowy terminalu zbożowego w Porcie Gdańsk. Planowana inwestycja znajdować się będzie na terenach Portu Wewnętrznego, a jej operatorem będzie Port Gdański Eksploatacja, spółka-córka Zarządu Morskiego Portu Gdańsk. Wskazano, że w roku 2026 zdolności przeładunkowe terminala zbożowego mają wzrosnąć do 2 mln ton z obecnie obsługiwanych 700 tys. ton rocznie, a w 2027 roku – do rzędu 3 mln ton.

W 2024 roku spadki zanotowano także w grupie rudy oraz ładunków innych masowych. 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 17,1% do rzędu 1,16 mln ton w porównaniu z rokiem 2023. W przypadku „innych masowych” porównaniu z analogicznym okresem 2023

roku, porty przeładowały o 511,6 tys. ton mniej. Żaden z polskich portów nie zanotował wzrostu w tej kategorii, jednak najmniejszy spadek dotyczył Portu Gdańsk (-1,83%), a największy – w Porcie Szczecin-Świnoujście (-10,35%).

W 2024 roku przeładunek drewna zwiększył się o 19,93%, i wyniósł 620,3 tys. ton. Największy, ale także jedyny wzrost w obsłudze tej kategorii dotyczył Portu Szczecin-Świnoujście, w którym niemal podwójono obroty.

Kontenery

Polskie terminale kontenerowe ubiegły rok zakończyły ze wzrostem sięgającym 10,28%, co oznaczało na powrót przekroczenie bariery 3 mln TEU, a także osiągnięcie rekordowego wyniku w historii obsługi ładunków skonteneryzowanych w Polsce. W Porcie Gdańsk odnotowano wzrost o 9,68%, tj. o 198,5 tys. TEU więcej niż w 2023 roku. W Porcie Gdynia rok 2024 zakończono ze wzrostem o 11,52% (+100 694 TEU), a w zespole portów Szczecin-Świnoujście o 12,23% (+ 8 264 TEU).

Tabela 2. Przeładunki kontenerowe w portach polskich w latach 2022-2024 [TEU]

	2022	2023	2024	Zmiana 2024/2023
Port Gdańsk	2 072 122	2 050 287	2 248 764	9,68%
Port Gdynia	914 488	873 892	974 586	11,52%
Port Szczecin-Świnoujście	75 381	67 592	75 856	12,23%
Razem	3 061 991	2 991 771	3 299 206	10,28%

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów

Rosnące wolumeny w największym terminalu na Bałtyku, gdańskim Baltic Hub, potwierdzają konieczność inwestycji w nowe nabrzeże przeładunkowe zlokalizowane na nowy, 36-hektarowym terminalu T3. Dzięki nowej części zdolności przeładunkowe Baltic Hub wzrosną do 4,5 mln TEU rocznie. W październiku 2024 roku terminal zaopatrzył się w cztery z siedmiu suwnic STS przeznaczonych do obsługi nowego nabrzeża, a kolejnej dostawy sprzętu przeładunkowego operator oczekuje w lutym 2025 roku. Zakończenie prac budowlanych i włączenie go do operacji przeładunkowych planowane jest jeszcze w 2025 roku.

W Porcie Gdynia największy wzrost odnotował terminal GCT, w którym obsłużono o 16,2% więcej kontenerów (+54 865 tys. TEU). Wzrost tym terminalu może być związany z uruchomieniem regularnych połączeń w ramach Poland Express Service (Ipx) do Wielkiej Brytanii przez armatora Ellerman City Liners. W sąsiednim terminalu BCT także bardzo duża zmiana na plus (+8,54%, +45 571 TEU).

W Porcie Szczecin-Świnoujście obsługą kontenerów zajmuje się DB Port Szczecin, jednak dla dalszego rozwoju zespołu portów w obsłudze kontenerów istotne będą działania w związku z budową Głębokowodnego Terminala Kontenerowego. Rok 2024 oznaczał dalsze postępowanie w zakresie uzyskania ostatecznej decyzji środowiskowej, która została wydana na początku nowego roku umożliwiając dalsze kroki w procesie przygotowawczym inwestycji.

Na rynku kontenerowym rok 2025 przyniesie istotne zmiany. Na początku 2024 roku armatorzy Maersk i Hapag-Lloyd ogłosili zawiązanie aliansu pod nazwą Gemini Cooperation, którego inauguracja odbę-

dzie się w lutym 2025 roku. Inauguracja aliansu jest zarazem zakończeniem współpracy w ramach dotychczas funkcjonujących: aliansu 2M (Maersk i MSC), oraz THE Alliance (Hapag Lloyd, ONE, HMM, Yang Ming). We wrześniu 2024 roku pozostali armatorzy poinformowali o nawiązaniu współpracy w ramach Premier Alliance (MSC, ONE, HMM, Yang Ming) i zawarciu umów VSA na liniach Azja-Europa. Nowy układ sił z pewnością będzie zmieniał reguły na rynku kontenerowym, zwłaszcza dla Portu Gdańsk – celem Gemini Cooperation jest skrócenie tras oceanicznych i zakończenie ich na zawinięciach do portów Morza Północnego. Zgodnie z najnowszymi publikacjami armatorów, Port Gdańsk będzie posiadał bezpośrednie połączenia mniejszymi jednostkami z terminalami w portach Wilhelmshaven i Bremerhaven.

Ro-ro

W 2024 roku polskie porty przeładowały łącznie 698 tys. jednostek frachtowych (+2,99%). W Porcie Gdańsk obsłużono o niemal 15% więcej ładunków, a w Gdyni – o 4,55%. Port Gdańsk obsługuje regularny ruch promowy na linii do Nynäshamn (Polferries), a także pozostały ruch ro-ro. W Gdyni, oprócz regularnych linii ro-ro do Karlskrony i Hango, w maju do oferty dołączył serwis od Lakeway Link (joint-venture Wallenius i Greencarrier) do szwedzkich portów Södertälje i Västerås. Najmniejszy wzrost zanotował Port Świnoujście, pomimo iż w drugim kwartale 2024 roku Finnlines uruchomił nowe połączenie do Malmö, obsługiwane na nabrzeżach Euro Terminalu. W lipcu 2024 roku do floty Polferries dołączyła nowo wybudowana jednostka Varsovia, która obsługuje linię do Ystad.

Tabela 3. Obsługa ładunków ro-ro w największych polskich portach w 2023 i 2024 roku [sztuki]

	Jednostki frachtowe		
	2023	2024	Zmiana 2024/23
Port Gdańsk*	24 556	28 212	14,89%
Port Gdynia**	192 790	201 566	4,55%
Port Szczecin-Świnoujście	460 456	468 346	1,71%
Razem	677 802	698 124	2,99%

*W przypadku Portu Gdańsk dane obejmują zarówno regularny ruch promowy jak i pozostały ruch ro-ro (ale bez aut handlowych)

**dane dot. jednostek frachtowych dla Portu Gdynia nie są porównywalne z danymi prezentowanymi w poprzednich wydaniach Port Monitorów z uwagi na inny sposób zliczania i podawania danych przez Port Gdynia w ubiegłych latach. Obecnie dane obejmują samochody ciężarowe i ich przyczepy, naczepy, pół-przyczepy, przyczepy w regularnym ruchu do Karlskrony, Hango i Södertälje.

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów

Regularny ruch pasażerski

W polskich portach morskich, oprócz zmniejszonych wolumenów przeładunków, zaobserwowano także spadek w obsłudze regularnego ruchu pasażerskiego. W polskich portach morskich w 2024 roku obsłużono o 4,15% mniej osób niż w analogicznym okresie 2023 roku. Największy spadek odnotował Port Szczecin-Świnoujście, w którym zmniejszenie ruchu sięgnęło 5,76%.

Tabela 4. Regularny ruch pasażerski w głównych portach polskich w 2023 i 2024 roku [liczba pasażerów i samochody osobowe w sztukach]

Pasażerowie		Prywatne samochody osobowe	
Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, ul. Okopowa 21/27, 80-810 Gdańsk tel. 58 32 68 300, fax 58 32 68 303, e-mail: drg@pomorskie.eu, www.pomorskie.eu			



	2023	2024	Zmiana 2024/23	2023	2024	Zmiana 2024/23
Port Gdańsk	142 628	138 774	-2,70%	49 577	45 412	-8,40%
Port Gdynia	572 187	563 159	-1,58%	115 747	110 397	-4,62%
Port Szczecin-Świnoujście	1 040 455	980 501	-5,76%	262 156	249 180	-4,95%
Razem	1 755 270	1 682 434	-4,15%	416 454	395 853	-5,26%

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów

Kwartalny biuletyn statystyczny *Monitoring wyników operacyjnych branży – polskie porty w 2024 roku* 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-Wojcik

Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego
Dział Naukowo-Technologiczny
Budynek IV, Piętro 0, Lokal F0.22
office@actiaforum.pl
www.actiaforum.pl