



Raport

***Polskie porty morskie w 2013 roku
Podsumowanie i perspektywy na przyszłość***

Gdynia, marzec 2014



Podsumowanie

- Uzyskany w 2013 roku wynik dotyczący całkowitych przeładunków polskich portów morskich w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu okazał się rekordowym i wyniósł 70,67 mln ton (+10,5%). Największym polskim portem pozostaje Gdańsk, którego obroty przekroczyły trzydzieści milionów ton.
- Największy przyrost przeładunków obserwowano w grupach: węgiel i koks (+3,53 mln ton), ładunki drobnicowe (+2,73 mln ton) oraz ruda (+1,93 mln ton). Istotny spadek przeładunków dotyczył zaś tylko grupy – ładunki inne masowe (-3,0 mln ton).
- Rekordowy, blisko dwumilionowy wynik zanotowano także na rynku obsługi kontenerów (1,97 mln TEU), a co ważniejsze uzyskany on był dzięki wzrostowi obrotów we wszystkich analizowanych portach. W 2013 roku terminal DCT Gdańsk, jako drugi na Bałtyku przekroczył 1 milion TEU.
- Porty obsłużyły również blisko 1,2 mln osób (-0,9%), z czego 1,1 mln osób stanowili pasażerowie regularnych linii promowych, natomiast 92 tys. osób to turyści odwiedzający Polskę na morskich statkach wycieczkowych.
- W 2013 roku zwiększyły się również o 6,7% przeładunki jednostek frachtowych w technologii ro-ro i osiągnęły poziom 426 tys. sztuk. W ruchu promowym obsłużono także 328,5 tys. samochodów osobowych (-0,8%).
- W kolejnym roku porty morskie powinny utrzymać obecny, wysoki poziom przeładunków. Sprzyjać temu będzie ożywienie gospodarcze, którego efektem powinien być wzrost wymiany handlowej. Ważnym czynnikiem wzrostu mogą być również projekty inwestycyjne, których uruchomienie wygenerować może dodatkowe strumienie ładunków. Pamiętać jednak należy o bezpośrednim powiązaniu wyników sektora z funkcjonowaniem europejskiej i światowej gospodarki, a także o jego wrażliwości na sytuację geopolityczną.
- Rok 2014 będzie okresem kontynuacji oraz realizacji projektów inwestycyjnych w portach morskich, a także czasem prezentacji nowych strategii rozwojowych zarządów portów. Szczególnie istotnymi wydarzeniami będą w tym wypadku: rozpoczęcie budowy terminalu DCT II, podjęcie działań mających na celu pogłębienie portu w Gdyni (budowa obrotnicy portowej) oraz uruchomienie Terminala LNG w Świnoujściu.



Wyniki działalności polskich portów morskich w 2013

Rok 2013 był kolejnym, w którym wzrost polskiej gospodarki uległ ograniczeniu osiągając poziom 1,6%¹. Podkreślić jednak należy, że z jednej strony był to jeden z lepszych rezultatów osiągniętych przez państwa regionu Morza Bałtyckiego, z drugiej wskazuje się na istotne przyspieszenie wzrostu gospodarczego w kolejnych latach. Zgodnie z prognozą IMF, tempo to powinno stopniowo wzrastać aby w 2018 roku wejść na poziom 3,5%². Negatywne zmiany dotknęły również polskiego handlu zagranicznego. W 2013 znacząco ograniczeniu uległ polski import, którego wartość zmniejszyła się o 5,1% (8,3 mld Euro) natomiast ilość sprowadzonych ładunków spadła o 5,3% (5,9 mln ton). W przypadku eksportu widoczne było natomiast zwiększenie strumienia ładunków (4,1 mln ton), których łączna wartość uległa jednak niewielkiemu ograniczeniu (-0,1%). W efekcie polski handel zagraniczny zmierza do stanu zrównoważenia, czego dowodem jest pojawienie się nadwyżek w czterech miesiącach 2013 roku.

1.1. Obroty całkowite portów w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu w 2013 roku

Pomimo niekorzystnych zmian dotyczących wymiany handlowej Polski, główne porty morskie osiągnęły w 2013 roku rekordowy wynik przeładunków wynoszący 70,67 mln ton (Tabela 1). Co ważne, wszystkie analizowane ośrodki zwiększyły przeładunki. Portem, który najwięcej zyskał w ubiegłym roku był Gdańsk, gdzie obsłużono ponad 3,36 mln ton więcej ładunków niż rok wcześniej (+11,7%). W wyniku tego port w Gdańsku przekroczył barierę 30 mln ton łącznych przeładunków i tym samym umocnił się na pozycji krajowego lidera. Drugą pozycję w tym względzie zajął port w Gdyni gdzie pojawiło się dodatkowe 1,85 mln ton. Kompleks portów Szczecina i Świnoujścia zaś zyskał dodatkowe 1,48 mln ton (+7,0%).

Tabela 1. Przeładunki w największych polskich portach morskich w latach 2009-2013 (tys. ton)

	2009	2010	2011	2012	2013	Zmiana 2010/2011
Gdańsk	18 863	27 182	25 305	26 897	30 259	11,7%
Szczecin-Świnoujście	16 498	20 843	21 354	21 267	22 750	7,0%
Gdynia	13 257	14 735	15 911	15 810	17 659	12,5%
Razem:	48 618	62 760	62 571	63 973	70 668	10,5%
Roczna zmiana:	-7,33%	29,09%	-0,30%	2,24%	10,46%	

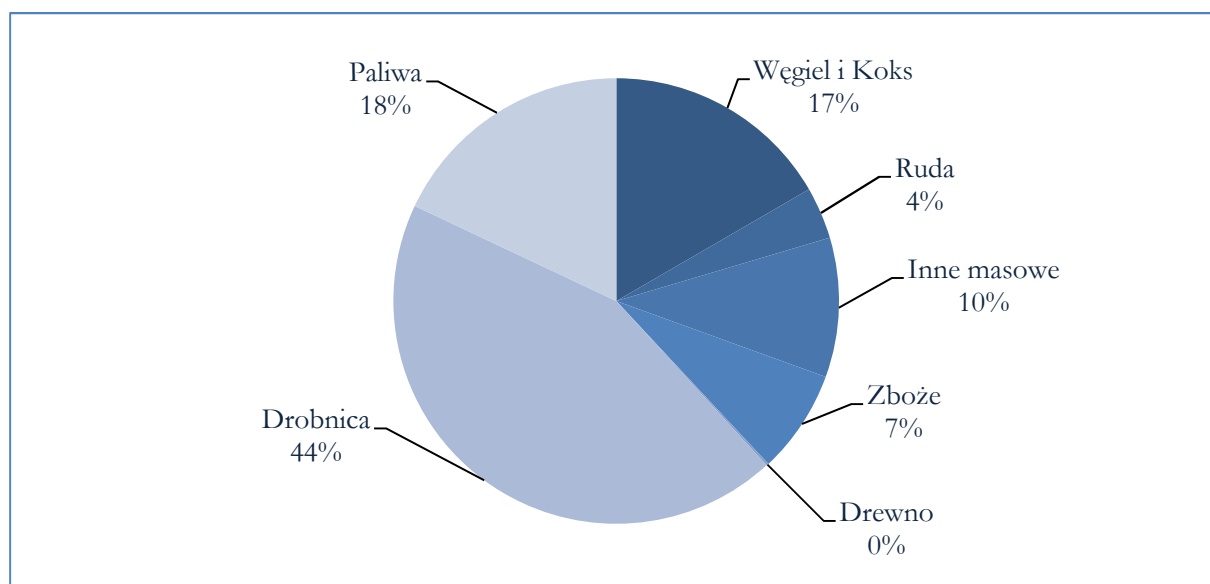
¹ Wzrost PKB.

² IMF Economic Outlook, 10.2013.

Podstawowymi motorami wzrostu całkowitych przeładunków w portach była wysoka dynamika wzrostu obrotów w grupie węgiel (+3,5 mln ton) oraz grupach ładunki drobnicowe (+2,7 mln ton) i ruda (+1,9 mln ton). Szczególną uwagę zwrócić należy na trzecią pozycję, w odniesieniu do której przyrost wyniósł aż 262%. O ile więc głównym beneficjentem przyrostu w dwóch pierwszych grupach był port w Gdańsku o tyle, ruda była domeną portu w Świnoujściu.

1.2. Struktura przeładunków w 2013 roku

W analizowanym okresie ładunki drobnicowe stanowiły wiodącą grupę przeładunkową w polskich portach (43,8%) ale pomimo że zwiększyły się ich przeładunki, zmniejszyły one swój udział w ogólnej strukturze obrotów portowych (-0,3 pkt. procentowego). Sytuacja ta była wynikiem znaczącego wzrostu przeładunków węgla i koksu, których udział z 12,9% w 2012 wzrósł do 16,6% w roku 2013. Istotny wpływ na strukturę towarową miał także znaczny spadek obsługi ładunków innych masowych, w wyniku którego udział grupy zmniejszył się o 5,8 pkt. procentowego (do 10,1%). Ostatnią grupą ładunkową, która zyskała w 2013 roku było zboże. Dodatkowe obroty na poziomie 1,1 mln ton poprawiły jej udział do 7,5%.



Rysunek 1. Struktura przeładunków w głównych portach w Polsce w 2013 roku

Pomimo niższego przyrostu obrotów (11,4%) niż notowany w sąsiednim porcie w Gdańsku (18,3%), pozycję lidera pod względem ilości obsługiwanej **drobnicy** zachował port w Gdyni. W przypadku obydwu portów podstawowym czynnikiem wzrostu była dynamicznie rosnąca obsługa kontenerów. W portach wybrzeża zachodniego obserwowano zaś niewielkie ograniczenie obrotów (-0,4%). Pomimo wskazanych wyżej rozbieżności, powiedzieć można że ładunki drobnicowe rozkładają się niemalże równomiernie pomiędzy trzy podstawowe polskie porty (udziały od 30,3% do 35,7%).

Drugą największą grupą ładunkową są **paliwa płynne**. W tym wypadku obserwowano trzy procentowy wzrost obrotów przeładunkowych, który determinowany był zdecydowanie przez

port w Gdańsku posiadający 87% udział w krajowym rynku. Podkreślić jednocześnie należy, że w ubiegłym roku nastąpiła istotna zmiana kierunku obsługi paliw w Gdańsku. Terminal paliwowy w zewnętrznej części portu w Gdańsku, dotychczas wykorzystywany głównie jako droga reeksportu rosyjskiej ropy stał się terminalem importowym. Co więcej stosunek strumienia importowego do eksportowego osiągnął poziom jak 74% do 26%. Swoistym wsparciem dla Gdańska była wysoka dynamika wzrostu obserwowana w portach Szczecina i Świnoujścia. Przyrost wynoszący 15,5% przełożył się na dodatkowe 218 tys. ton. Jednocześnie istotne załamanie przeładunków paliw obserwowano w Gdyni, gdzie spadki wyniosły 71% (151 tys. ton).

Szczególnie ciekawą grupą ładunkową w minionym roku był **węgiel i koks**. Nastąpił bowiem radykalny wzrost obrotów przeładunkowych w Gdańsku (139%), jak również notowano wzrosty w pozostałych portach. W efekcie, Gdańsk stał się głównym polskim portem obsługującym tę grupę ładunkową wyprzedzając nieznacznie Szczecin i Świnoujście. Co ważne, dominującym kierunkiem obsługi węgla w Gdańsku był eksport (73%). Również w Gdyni obsługowano dodatkowe 590 tys. ton węgla.

Jak było już wskazane, obszarem szczególnego spadku aktywności portów morskich w minionym roku była obsługa ładunków z grupy **inne masowe**. Najwięcej straciły na niej porty w Gdańsku (-1,7 mln ton) oraz w Szczecinie i Świnoujściu (-1,2 mln ton). Negatywne zmiany były także udziałem Gdyni.

Tabela 2. Struktura przeładunków w portach Gdańska, Gdyni i Szczecina-Świnoujścia w 2013 roku (tys. ton)

Ładunek	Gdańsk		Gdynia		Szczecin-Świnoujście	
	tys. ton	Zmiana 2013/2012	tys. ton	Zmiana 2013/2012	tys. ton	Zmiana 2013/2012
Węgiel i Koks	4 589,3	138,6%	2 639,9	28,8%	4 529,4	6,4%
Ruda	12,4	-22,5%	0,0		2 654,7	268,3%
Inne masowe	2 638,0	-38,8%	1 630,7	-9,1%	2 887,6	-28,5%
Zboże	1 479,4	45,4%	2 178,0	22,2%	1 648,5	18,2%
Drewno	0,0	-	95,0	88,5%	16,8	-33,3%
Drobnica	10 513,9	18,3%	11 053,2	11,4%	9 392,2	-0,4%
Paliwa	11 026,3	2,7%	61,8	-71,0%	1 620,8	15,5%
	30 259,3	12,5%	17 658,6	11,7%	22 750,0	7,0%

Ładunkiem który poddany jest silnym wahaniom koniunkturalnym, a jednocześnie co do którego widoczny jest systematyczny trend wzrostowy jest **zboże**. W 2013 roku, po trzech słabszych latach ponownie odnotowano wzrost przeładunków do poziomu 5,3 mln ton, co oznacza przebicie rekordowego poziomu (4,5 mln ton) z 2009 roku. Najwięcej przyrosły przeładunki zbóż w porcie w Gdańsku (+462 tys. ton) oraz w Gdyni (+396 tys. ton). W portach Szczecina i Świnoujścia obsługowano dodatkowe 254 tys. ton tego ładunku. W efekcie zmian, największym portem zbożowym w kraju pozostaje Gdynia posiadając 41% rynku.

Ładunkiem który po wielu latach zastoju wraca do polskich portów jest **ruda**. Obsługa 2,6 mln ton oznacza bowiem powrót do wyników notowanych wcześniej w latach 2000-2004. Podkreślić trzeba, że 99,5% obrotów realizowanych jest w portach Szczecina i Świnoujścia. Grupą ładunko-

wą, która wciąż jest wyszczególniana w układzie statystycznym jest także **drewno**, którego obroty w ostatnim roku znacząco wzrosły. W praktyce jednak drewno ma jedynie marginalne znaczenie dla działalności portowej w Polsce, dlatego też nie ma potrzeby prowadzenia bardziej szczegółowej jego analizy.

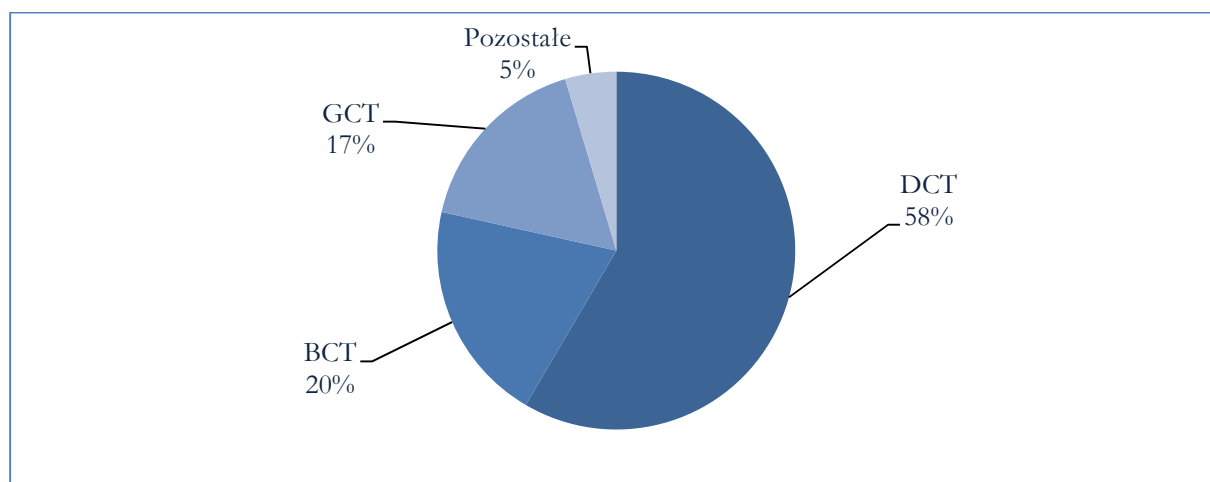
1.3. Kontenery

Kolejny rok dynamicznych wzrostów przeładunków odnotowany był w odniesieniu do kontenerów, których obsłużono łącznie 1,97 mln TEU, co oznacza 17,8% przyrost w stosunku do 2012 roku. Co istotne, wynik ten na tle rosnącego tylko o 4% rynku bałtyckiego (wstępne szacunki wskazują na 9,4 mln TEU obsłużone w Bałtyckich portach w 2013 roku) wydaje się jeszcze lepszy. Dodatkowo wskazać można na przełomowy fakt, który miał miejsce w ostatnim roku, mianowicie przekroczenie poziomu miliona TEU przeładunków w porcie w Gdańsku (1,18 mln TEU). Tym samym, ustępując jedynie St. Petersburgowi, port ten stał się drugim bałtyckim portem kontenerowym na Bałtyku. Dobre wyniki zanotowały również pozostałe polskie porty, w których przyrosty wyniosły odpowiednio +38,8 tys. TEU (5,6%) w Gdyni oraz +10,1 tys. TEU (19,4%) w Szczecinie i Świnoujściu.

Tabela 3. Przeładunki kontenerów w największych polskich portach morskich w latach 2010-2013 (TEU)

	2010	2011	2012	2013	2013/2012
Gdańsk	508 587	685 643	928 399	1 177 626	26,8%
Gdynia	485 255	616 441	690 414	729 165	5,6%
Szczecin-Świnoujście	56 503	55 098	52 179	62 307	19,4%
	1 050 345	1 357 182	1 670 991	1 969 098	17,8%

Terminalem, na którym odnotowano największy ruch kontenerów był wskazywany wyżej terminal DCT Gdańsk (Rysunek 2). Drugą pozycję z przeładunkami na poziomie 394,5 tys. TEU zanotował terminal BCT w Gdyni, dla którego poprzedni rok stał pod znakiem niewielkich spadków (-3,5%). Trzecie miejsce należy do kolejnego gdyńskiego terminala GCT. W tym wypadku obroty wzrosły do 333,7 tys. TEU (26,6%). Spadki zanotowały zaś mniejsze trójmiejskie terminale, zarówno GTK (-16,8%), jak i BTDG (-62,3%). Pamiętać jednak należy, że w przypadku BTDG obsługa kontenerów jest pobocznym obszarem aktywności.



Rysunek 2. Struktura udziałów głównych terminali na krajowym rynku obsługi kontenerów (%)

Z przypadku portów Szczecina i Świnoujścia zanotowano pozytywne zmiany obrotów kontenerowych. Dotyczy to zarówno terminala DB Port Szczecin, którego przeładunki wzrosły o 17,5% (do 61,3 tys. TEU), jaki i faktu ponownego uruchomienia (po czterech latach przerwy) obsługi kontenerów w Świnoujściu. Terminal otwarty w kwietniu 2013 roku terminal w Porcie Handlowym Świnoujście, którego nabrzeża są w stanie przyjmować statki o pojemności do 4000 TEU obsłużył do końca roku 990 TEU.

Analizując dane dotyczące dynamiki polskiej wymiany gospodarczej, jak również dane z bałtyckiego rynku kontenerowego wskazać trzeba, że głównym motorem rozwoju przeładunków kontenerowych w Polsce były obroty transshipmentowe realizowane na DCT. Brak jest niestety dostępnych danych na temat operacji transshipmentowych realizowanych na terminalu, jednakże wskazuje się na około 40% ich udział w ogólnych obrotach³.

1.4. Obsługa ładunków w technologii ro-ro

W minionym roku zwiększyły się również przewozy ładunków w technologii ro-ro. Wzrost wynoszący średnio 6,7% pozwolił na uzyskanie kolejnego, rekordowego wyniku. Udało się bowiem przekroczyć poziom czterystu tysięcy obsłużonych jednostek frachtowych (426,4 tys. sztuk). Największym beneficjentem wzrostów był port w Gdyni, którego obroty na rynku ro-ro (dane dla przewoźnika Stena Line) zwiększyły się o 18,4% do poziomu 102,8 tys. sztuk. Dodatkowo zmiany obserwowano również w największym polskim porcie promowym Świnoujściu (Tabela 4). Z drugiej strony, wycofanie z linii Gdańsk-Nynäshamn jednego z dwóch kursujących tam wcześniej promów *Baltivia* (na linię Świnoujście-Ystad) spowodowało ponad 50% spadek przewozów.

³ Szacunki autorów.

Tabela 4. Przewozy promowe ro-ro w największych polskich portach w latach 2012 i 2013

	Samochody osobowe			Jednostki frachtowe		
	2012	2013	2013/2012	2012	2013	2013/2012
Świnoujście	201 036	194 972	-3,0%	292 917	313 893	7,2%
Gdynia ⁴	86 256	93 026	7,8%	86 867	102 837	18,4%
Gdańsk	43 795	40 502	-7,5%	19 768	9 634	-51,3%
Total	331 087	328 500	-0,8%	399 552	426 364	6,7%

Drugim obszarem aktywności przewozów promowych jest obsługa samochodów osobowych, będących w głównej mierze pojazdami którymi poruszają się pasażerowie odbywający podróż statkiem. W tym wypadku widoczny był niewielki spadek obrotów (-0,8%). Analiza uzyskanych przez poszczególne porty wyników wskazuje już na dużo mniejszą skalę zmian, co można tłumaczyć zdecydowanie innym źródłem popytu pierwotnego dla tego typu usług. Port w Gdyni zyskał w tym segmencie blisko 8%, natomiast porty w Świnoujściu i Gdańsku traciły. Co ciekawe, pomimo dużo mniejszej dostępności do serwisów, port w Gdańsku zanotował „tylko” 7,5% spadek. Oprócz regularnego ruchu promowego istotnym obszarem aktywności portowej bazującej na technologii ro-ro jest obsługa nowych samochodów osobowych. W 2013 roku w Gdańsku obsłużono 13 027 pojazdów, z czego większość (99%) stanowił strumień importowy. Nowe auta obsługiwane były także w Gdyni na terminalu BCT.

1.5. Pasażerowie linii promowych

Kolejnym obszarem aktywności portów morskich są przewozy pasażerskie obsługiwane przez regularne połączenia promowe. Ubiegłoroczne wyniki wskazują na niewielki spadek ruchu pasażerskiego (-0,9%) wraz z istotnymi zmianami odnoszącymi się do struktury przestrzennej jego rozłożenia. Przy ruchu na poziomie ponad 1 mln pasażerów, szczególnie ważnym wydarzeniem była zmiana na pozycji krajowego lidera, od lat zajmowanej przez Świnoujście.

Tabela 5. Regularny ruch pasażerski w głównych portach Polski w latach 2011-2013 (osób)

	2011	2012	2013	2012/2013
Gdynia	499 920	502 021	474 528	-5,5%
Świnoujście	467 965	469 516	502 842	7,1%
Gdańsk	147 864	141 835	125 897	-11,2%
	1 115 749	1 113 372	1 103 267	-0,9%

Z uwagi na fakt, iż jedynie w Gdyni wzrósł ruch pasażerki (+33,3 tys. osób) stała się ona największym portem pasażerskim Polski. Największe straty poniósł natomiast port w Świnoujściu, gdzie spadek wyniósł 27,5 tys. pasażerów. Także na linii armatora Polferries: Gdańsk-Nynäshamn nastąpiło ograniczenie ruchu pasażerskiego o blisko 16 tys. osób, co przełożyło się na 11,2% spadek.

⁴ Tylko Stena Line

1.6. Obsługa statków wycieczkowych

Ostatnim z analizowanych obszarów działalności przeładunkowej portów jest obsługa morskiego turystycznego ruchu pasażerskiego. W ubiegłym roku nastąpił spadek liczby turystów odwiedzających polskie porty, na co największy wpływ miała sytuacja w porcie w Gdyni który obsługuje 87% rynku. Po bardzo dobrym 2012 roku (+40%) nastąpił powrót do poziomu z 2011 roku. Dwanaście statków wycieczkowych mniej w porcie przełożyło się na spadek liczby odwiedzających o 28 tys. osób. W przeciwieństwie do Gdyni, w pozostałych portach zaobserwowano wzrost ruchu, jednakże niewielki ich udział w rynku nie pozwolił zrekompensować strat.

Tabela 6. Morski ruch wycieczkowy w polskich portach w 2012 i 2013 roku

	Turyści			Liczba zawinięć		
	2012	2013	2013/2012	2012	2013	2013/2012
Gdańsk	8 264	10 508	27,2%	29	30	+1
Gdynia	108 628	80 470	-25,9%	69	57	-12
Szczecin-Świnoujście	4 169	1 000	-76,0%	6	3	-3
	121 061	91 978	-24,0%	104	90	-14

W portach Szczecina i Świnoujścia notowany jest także ruch turystyczny rzeczny, który w praktyce znacząco przewyższa wyniki części morskiej. W 2013 roku port w Szczecinie odwiedziło 90 jednostek rzecznych (wzrost w stosunku do roku poprzedniego o 6 zawinięć), na których przypłynęło 6,3 tys. osób (+420). W efekcie łączna liczba turystów w portach Szczecina i Gdyni wyniosła 7,3 tys. osób w 2013 roku.



Perspektywy na 2014 rok

Funkcjonowanie rynku przewozów morskich jest bezpośrednio uzależnione od globalnej sytuacji gospodarczej, jak również zjawisk ekonomicznych, społecznych i transportowych w skali regionalnej. W związku powyższym niezmiennie trudno jest przewidzieć przyszłe zmiany, co odnosi się zarówno do kondycji europejskiej i polskiej gospodarki, jak również do ich relacji handlowych, głównie z rynkami azjatyckim. Innym ważnym aspektem, który wydaje się być coraz bardziej istotnym w prognozowaniu przyszłości portów jest sytuacja geopolityczna. Konflikty występujące w Europie i państwach ościennych mogą spowodować istotne zmiany w wielkości oraz strukturze przestrzennej strumieni ładunkowych. Innym szczególnie ważnym czynnikiem, który wpłynie na funkcjonowanie przewozów morskich na Bałtyku są nowe limity zawartości siarki w paliwie statkowym, które obowiązywać będą od 1 stycznia 2015 roku (Dyrektywa 2012/33/UE). W efekcie spodziewany jest wzrost kosztów (a zatem i cen) usług transportowych, co może spowodować istotne przesunięcia gałęziowe oraz międzygałęziowe (tzw. *modal back-shift*).

Kontenery

Domeną przewozów kontenerowych są międzykontynentalne szlaki żeglugowe, dlatego też sytuacja polskich portów morskich będzie w dużym stopniu uzależniona od zjawisk globalnych. Biorąc więc pod uwagę malejące tempo światowych przewozów kontenerowych (5% wzrostu w 2013 roku⁵) spodziewać się można ograniczenia tempa wzrostu obrotów w portach w Polsce. Z drugiej strony, czynnikiem pozytywnie wpływającym na obroty kontenerowe w polskich portach może być dalsza intensyfikacja wymiany handlowej Polski z partnerami zamorskimi oraz rozwój oceanicznych połączeń kontenerowych i związana z tym rola portu bazowego jaką obecnie posiada Gdańsk, a w przyszłości może posiadać Gdynia. Jako podstawowe zagrożenia wskazać zaś można konkurencję ze strony portów Morza Północnego (lub/i Adriatyckiego), które dzięki rozwojowi przewozów intermodalnych stają się coraz lepiej skomunikowane z południowymi obszarami Polski (tendencję tą wzmacniać będzie wspomniana wyżej Dyrektywa Siarkowa), a także ograniczenia w możliwościach przeładunkowych terminala DCT. Można więc stwierdzić, że potrzeba rozbudowy potencjału przeładunkowego i dostępowego w polskich portach, stanowi już nie tylko przyszłościowy plan, ale wyzwanie dnia dzisiejszego.

Ładunki ro-ro

⁵ Review of Maritime Transport 2013. UNCTAD 2013.

Dalszy rozwój ruchu ro-ro będzie uzależniony od zmian strumieni ładunkowych podlegających wymianie w układzie Regionu Morza Bałtyckiego. Dotyczy to zarówno wymiany Polska-Skandynawia, jak również roli jaką zajmować będą polskie porty w obsłudze ruchu tranzytowego z państw Północy (Szwecja, Finlandia, Norwegia) do krajów Południa i Wschodu Europy. Czynnikiem sprzyjającym jest tutaj systematycznie realizowana budowa autostrady A1 oraz drogi ekspresowej S3, a także modernizacje na liniach kolejowych CE-65 i CE-59. Swoistym potwierdzeniem atrakcyjności polskiego rynku jest wejście trzeciego przewoźnika, firmy TT Line do portu w Świnoujściu w styczniu 2014 roku (połączenie Świnoujście-Trelleborg). Wyzwaniem stojącym przed tym segmentem rynku będzie również wskazywana wyżej Dyrektywa Siarkowa. Wzrost kosztów przewozu może skutkować skróceniem średniej odległości transportu. W tym układzie w uprzywilejowanej pozycji znajdują się porty w zachodniej części Bałtyku.

Węgiel

Obroty przeładunkowe węgla w polskich portach w dużym stopniu uzależnione są od cen surowca na światowym rynku, a także od kierunków rozwoju krajowej energetyki. Utrzymanie się cen na relatywnie niskim poziomie roku 2013 (ok. 60 USD/tonę) sprzyjać powinna polskiemu eksportowi. Jednocześnie, rozwój potencjału przeładunkowego w portach (Port Północny w Gdańsku) zwiększy możliwości usługowe sektora.

Paliwa

Biorąc pod uwagę obecną strukturę kierunkową przeładunków paliw (znacząca przewaga importu) wskazać można na dominującą rolę krajowego zapotrzebowania w kształtowaniu obrotów przeładunkowych w portach w Polsce. Jednocześnie, mało prawdopodobnym wydaje się powrót reeksportowanej ropy do Gdańska (Rosja rozbudowuje własne porty eksportowe w Zatoce Fińskiej). Można więc powiedzieć, że głównymi czynnikami sprzyjającymi przeładunkom będzie poziom konsumpcji produktów ropopochodnych w kraju (import surowców oraz produktów), a także możliwości eksportowe polskiego przemysłu petrochemicznego. Istotne zmiany mogą być także efektem napięć politycznych obserwowanych w ostatnich miesiącach pomiędzy Rosją, a Europą.



Inwestycje i plany rozwojowe portów

Miniony rok był szczególnym okresem dla planowania rozwoju portów w Polsce. Perspektywa wejścia nowej unijnej perspektywy finansowej (2014-2020) przyczyniła się do podjęcia prac studyjnych, których efektem mają być nowe strategie rozwoju portów. Elementem ich przygotowania było przygotowanie przez zespół ekspertów firmy Actia Forum na zlecenie zarządów portów Gdańska, Gdyni oraz Szczecina i Świnoujścia przy współpracy z Ministerstwem Skarbu Państwa, dokumentu: *Analiza warunków funkcjonowania i perspektyw rozwoju polskich portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej*. Obecnie strategie rozwojowe pozostają na końcowym etapie analiz, dlatego też wskazać można główne projekty rozwojowe, które będą realizowane w portach.

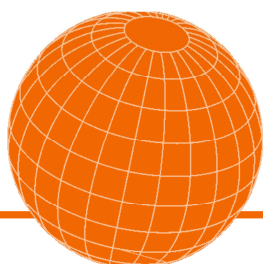
W przypadku projektów skoncentrowanych na poprawie dostępu do portów od strony morza, szczególne miejsce zajmują dwa przedsięwzięcia, którymi mają być: Pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia oraz pogłębienie toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 metra. Oprócz tego modernizacji poddane mają być akweny wewnętrzne (Gdańsk, Szczecin) oraz tory podejściowe (Gdańsk).

Szczególnie ważnym obszarem inwestycji jest infrastruktura portowa. Wśród kluczowych inwestycji planowanych do realizacji w najbliższych latach można zaliczyć takie przedsięwzięcia, jak:

- 1) Dla portu w Gdańsku: Rozbudowa terminala DCT (część DCT1 i DCT2); Modernizacja i rozbudowa GTK; Głębokowodny terminal masowy operatora Port Północny; Baza składowa ropy i produktów PERN; Budowa głębokowodnego terminalu uniwersalnego przy południowej stronie Pirsu Rudowego; Budowa Nabrzeża Północnego przy Falochronie Półwyspowym Północnym.
- 2) Dla portu w Gdyni: Zagospodarowanie rejonu Nabrzeża Bułgarskiego; Przebudowa Nabrzeża Szwedzkiego; Przebudowa Intermodalnego Terminalu Kontenerowego; Przebudowa Nabrzeża Rumuńskiego.
- 3) Dla portów Szczecina i Świnoujścia: Rozbudowa infrastruktury portowej w północnej części Płw. Ewa; Rozbudowa infrastruktury do przeładunków intermodalnych w rejonie Kanału Dębickiego; Budowa nabrzeża w porcie zewnętrznym w Świnoujściu; Rozbudowa infrastruktury portowej w południowej części portu w Świnoujściu; Budowa stanowiska statkowego do eksportu LNG w porcie zewnętrznym w Świnoujściu; Przystosowanie infrastruktury Terminalu Promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego.

Ostatnim obszarem działań rozwojowych jest poprawa infrastruktury dostępu od strony lądu, gdzie szczególne miejsce zajmuje poprawa układów drogowych i kolejowych. Kierunkiem aktywności, który coraz częściej stanowi obszar zainteresowania zarządców portów jest budowa magazynów oraz powierzchni biurowych. Szczególnie szeroki program inwestycyjny w tym zakresie realizowany jest przez ZMP Gdynia. Inną drogę rozwoju zaplecza magazynowego przyjęto dla portu w Gdańsku oraz w Szczecinie i Świnoujściu. W Gdańsku zaplecze takie budowane jest w ramach Pomorskiego Centrum Logistycznego przez firmę Goodman oraz GARG⁶. W Szczecinie i Świnoujściu inwestycje magazynowe planowane, a następnie realizowane są przez operatorów portowych.

⁶ Gdańska Agencja Rozwoju Gospodarczego.



Autorzy

actia CONSULTING
providing the best solutions

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
www.actiaconsulting.pl
www.actiaforum.pl
www.actiaconferences.com

Autorzy:



Dr Maciej Matczak, szef działu Actia Consulting, adiunkt w Katedrze Logistyki i Systemów Transportowych, AM w Gdyni
tel.: (+48) 604 05 62 80
email: maciej@actiaforum.pl



Bogdan Ołdakowski, prezes zarządu Actia Forum sp. z o.o.
tel.: (+48) 502 559 631
email: bogdan@actiaforum.pl



Monika Rozmarynowska, konsultant w dziale Actia Consulting, asystent w Katedrze Transportu i Logistyki AM w Gdyni
tel.: (+48) 502 559 631
email: monika@actiaforum.pl