

Portowy Bałtyk

Rok 2020, który mijął pod znakiem rozwijającej się pandemii koronawirusa, przyniósł znaczące perturbacje w systemie społeczno-gospodarczym, co przełożyło się zarówno na aktywność gospodarczą, wymianę handlową, jak i w efekcie na działalność rynku transportowego. Negatywne skutki odczuwane były zarówno w wymiarze globalnym, jak i regionalnym, na co wskazują również dane odnoszące się do rynku usług portowych w rejonie Morza Bałtyckiego.

Przeładunki portów morskich na Bałtyku spadły w ub.r. o blisko 55 mln t (5,9%), co w efekcie pozwoliło uzyskać łączny wolumen wynoszący 867,9 mln t. Negatywne zmiany dotyczyły wszystkich krajów, a największe straty odnotowały porty lotewskie (17,5 mln t), rosyjskie (10,9 mln t) oraz niemieckie (9,2 mln t). Dodać należy, że w tym samym okresie przeładunki wszystkich

portów Unii Europejskiej (27) straciły 8,4% wolumenu wyrażonego w tonach.

Dominację rynkową utrzymały porty rosyjskie, które łącznie obsłużyły 241,5 mln t ładunków (spadek o 5,8%), gdzie dominowały ładunki masowe płynne (128,7 mln t), głównie eksportowana ropa naftowa. Na kolejnych pozycjach znalazły się porty szwedzkie (169 mln t), polskie (103,8 mln t) oraz fińskie (94,4 mln t).

Zdecydowanym liderem wśród bałtyckich portów w 2020 r. była rosyjska Ust-Ługa z przeładunkami na poziomie 102,6 mln t, natomiast na kolejnych pozycjach ze zbliżonymi do siebie wynikami znalazły się: Petersburg (59,9 mln t), Primorsk (49,3 mln t), Gdańsk (48 mln t) oraz Kłajpeda (47,7 mln t). Uwagę zwraca jednak Primorsk, którego przeładunki przez rok spadły o blisko 12 mln t. W polskich portach ub.r.

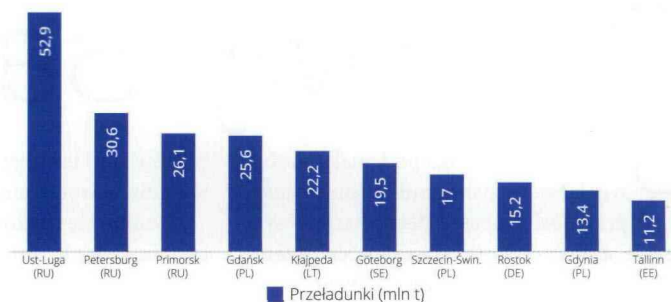
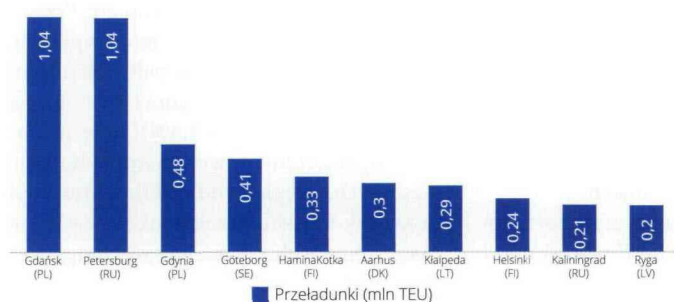
przyniósł różnokierunkowe zmiany. Przeładunki Gdańska spadły o 8%, na co wpłynęły głównie niższe przeładunki paliw płynnych. Również w portach Szczecina i Świnoujścia zanotowano spadek (o 3,4%), determinowany ograniczeniem wolumenu ładunków masowych (węgiel, ruda). Dla Gdyni był to zaś rok wzrostu przeładunków. Znaczne zwiększenie wolumenu zbóż zrekompensowało spadki w węglu i koksie.

Słabe wyniki rynku portowego były efektem znaczącego spowolnienia procesów gospodarczych wynikających głównie z zawirowań rynkowych powodowanych pandemią COVID-19, które miały miejsce w 2020 r. W tym okresie notowano negatywne zmiany PKB oraz ograniczenie wymiany handlowej. Ilustracją może być tutaj spadek PKB krajów UE wynoszący w pierwszym i drugim kwartale 2020 r. odpowiednio 3,4% oraz 11,1% (kwartał do kwartału). Cały ub.r. zakończył się zaś w UE spadkiem PKB wynoszącym 6% (r/r). Można więc wskazać, że to gospodarka krajów unijnych szczególnie ucierpiała w analizowanym okresie, bowiem globalny

RAPORT

TOP 10 BAŁTYCKICH PORTÓW KONTENEROWYCH, I PÓŁROCZE 2021 r.

TOP 10 BAŁTYCKICH PORTÓW, I PÓŁROCZE 2021 r.



PKB spadł o 3,2%. Negatywne zmiany PKB notowane były we wszystkich krajach bałtyckich, choć trzeba wskazać, że ich wartość oscylowała wokół 2,5%.

Znaczące spadki obserwowano również w odniesieniu do wymiany handlowej. Szacunki wskazują, że wartość handlu światowego spadła o 8,3%. Podobnie jak w przypadku PKB, szczególnie dotkliwie dla światowej gospodarki były wyniki II kwartału 2020 r., w którym globalny eksport towarów został ograniczony o 16,4% (kwartał do kwartału). Jedynie chińska gospodarka, wśród krajów G20, notowała w tym okresie znaczący przyrost (o 16,4%).

Z kolei I półrocze 2021 r. przyniosło szczęśliwie poprawę sytuacji, bowiem w miejsce spadków pojawiły się niewielkie wzrosty. Prognozy wskazują, że br. powinien się zamknąć wzrostem PKB na poziomie 4,8% dla UE oraz 6% dla gospodarki światowej. Co istotne, pozytywne zmiany oczekiwane są we wszystkich krajach europejskich. Czynnikiem, który niewątpliwie przyczynił się do pozytywnych zmian w gospodarce, była aktywizacja wymiany handlowej obserwowana od III kwartału 2020 r. Bazując na danych dla krajów G20, można wskazać na kolejne przyrosty kwartalne wartości handlu towarami, wynoszące 21,3% (III kwartał 2020 r.), 7,5% (IV kwartał 2020 r.) oraz 8% (I kwartał 2021 r.). Zmiany te przełożyły się na dużą aktywizację globalnego rynku transportowego,

szczególnie na połączeniach morskich obsługujących ruch towarowy w relacjach równoleżnikowych (Azja-Europa-Ameryka).

Kontenerowe ożywienie

Dobłą ilustracją ożywienia w światowym handlu jest sytuacja na globalnym rynku kontenerowym, który ze stanu zapaści w połowie ub.r. przeszedł w stan rozkwitu, a problemem stały się ograniczenia podaży. Potwierdzają to zmiany w wielkości pojemności przewozowej kontenerowców pozostającej bez zatrudnienia, która w II kwartale 2020 r. przekroczyła poziom 11%, aby spaść obecnie do 1%. Wzrastający popyt spowodował jednocześnie przyrost stawek przewozowych. Bazując na World Container Index, można mówić o wzroście wynoszącym 334% w okresie ostatniego roku.

Silna presja ze strony załadowców oraz wysokie stawki przewozowe skutkują również zwiększonymi zamówieniami na nowe statki kontenerowe. Zgodnie z danymi BIMCO portfel zamówień stoczniowych wynosi obecnie 619 statków kontenerowych o łącznej pojemności 5,3 mln TEU i jest największy od 2008 r. Co ciekawe, widoczny jest również zwrot w kierunku jednostek o średniej pojemności (13-16 tys. TEU), które zapewniają większą elastyczność i wszechstronność.

Powracając do sytuacji bałtyckiego rynku portowego, można powiedzieć, że po trudnym

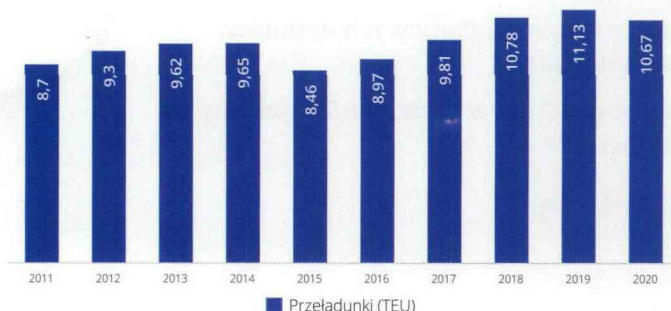
ub.r., I półrocze 2021 r. przyniosło stabilizację (wzrost o 0,03%) w przeladunkach portowych na Bałtyku, co pomogło uzyskać wynik na poziomie 446,4 mln t. W poszczególnych krajach notowano jednak różnokierunkowe zmiany przeladunków. Wśród zyskujących znalazły się Polska (wzrost o 5,5 mln t), Łotwa (2,9 mln t), Dania (2,2 mln t), Estonia (2,1 mln t) i Niemcy (0,9 mln t). Z drugiej strony spadki wolumenu notowano w Rosji (spadek o 4,4 mln t), Finlandii (3,9 mln t) oraz Szwecji (2,9 mln t) i Litwie (2,2 mln t).

Ranking głównych portów bałtyckich klasyfikowany według obsługanej masy towarowej pozostał niezmienny w odniesieniu do wyników z poprzedniego roku. Jednocześnie widoczne są duże pozytywne zmiany wolumenów, szczególnie w portach w Rostocku, Gdańsku, Szczecinie-Świnoujściu i Gdyni. Kolejne spadki były zaś udziałem portów w Primorsku i Ust-Łudze.

W wypadku przeladunków kontenerowych obserwowano również spadki ruchu w całym 2020 r. W rezultacie zmian łączny wolumen można oszacować na 10,67 mln TEU, co oznacza spadki w wysokości 4,1% (460 tys. TEU). Na wynik ten składały się głównie negatywne zmiany w portach rosyjskich, które niewątpliwie wynikały z ograniczonej wymiany handlowej rynku rosyjskiego. Relatywnie niewielkie przyrosty były zaś udziałem Danii, Szwecji i Estonii.

PRZELADUNKI PORTÓW MORZA BAŁTYCKIEGO W LATACH 2011-2020

PRZELADUNKI KONTENERÓW W PORTACH MORZA BAŁTYCKIEGO W LATACH 2011-2020



RAPORT

◀ CD. ZE STR. 10 Duże fluktuacje ruchu kontenerowego notowane były również w poszczególnych portach, wśród których tradycyjnie dominowały porty w Petersburgu (2,1 mln TEU) oraz Gdańsku (1,9 mln TEU). Trzeba dodać, że obydwie porty straciły część wolumenu, odpowiednio, 5,5% i 7,2%. Na kolejnych pozycjach znalazły się porty w Gdyni oraz Göteborgu, które, zwiększając obroty o 1 pkt. procentowy, osiągnęły przeładunki wynoszące odpowiednio 0,905 mln TEU oraz 0,771 mln TEU.

Opisane wyżej zmiany na globalnym rynku kontenerowym miały oczywiście swoje odzwierciedlenie w regionie Morza Bałtyckiego. Ruch kontenerów w portach wzrósł bowiem o 5,1% w pierwszym kwartale bieżącego roku. Największy wpływ na wzrost miały porty polskie, które zyskując przyrost 11,5%, obsłużyły 1,57 mln TEU. Duże przyrosty zanotowały również porty duńskie oraz rosyjskie. Ograniczenia obrotów były udziałem portów Litwy (spadek o 6,8%) i Łotwy (10,2%), a także w niedużym stopniu Szwecji (0,3%). Łącznie w I półroczu 2021 r. przeładowano 5,6 mln TEU.

Znaczące przyrosty ruchu kontenerowego w polskich portach pozwoliły na poprawę ich pozycji rynkowej, a co istotniejsze, na zajęcie pozycji lidera przez Gdańsk. Z wynikiem wynoszącym 1,043 mln TEU nieznacznie wyprzedził Petersburg, który zanotował obroty w wysokości 1,037 mln TEU. Na 3. pozycji umocnił się zaś port w Gdyni, który rósł w tempie 14,5%. Również porty Szczecin i Świnoujście odnotowały 7,6% przyrostu ruchu kontenerowego. Wśród portów osiągających znaczące pozytywne zmiany obrotów wymienić można również Kaliningrad (72,1%) oraz Aarhus (16,3%). Z drugiej strony znaczne ograniczenia ruchu kontenerów były notowane w portach krajów bałtyckich oraz fińskich, Rydze (spadek o 10,2%), Helsinkach (o 7,2%), Raunie (7,1%) czy Kłajpedzie (6,8%).

Pasażerska odbudowa

Odnosząc się do specyfiki rynku bałtyckiego, należy również zwrócić uwagę na zmiany, jakie zachodziły w przewozach promowych, zarówno w kontekście pasażerów, jak i ładunków tocznych, zwłaszcza że obostrzenia związane z pandemią w szczególności dotknęły właśnie ruch pasażerski. Szacunki dla ruchu pasażerskiego w portach bałtyckich krajów UE wskazują na 55,4-proc. ograniczenie przewozów. Ze 100,9 mln pasażerów obsłużonych w 2019 r. zostało zaledwie 45 mln.

Przeglądając wyniki poszczególnych portów, można mówić o proporcjonalnych spadkach ruchu, które sprowadzają się do

utrąty połowy pasażerów. Tym samym układ rynkowych liderów nie uległ znaczącym zmianom, wciąż dominującymi ośrodkami ruchu pasażerskiego są porty Szwecji, Danii, Niemiec, Finlandii i Estonii.

Z drugiej strony przewozy ładunków ro-ro zostały ograniczone jedynie o 2,5%, co przełożyło się na ruch wynoszący ok. 6,2 mln jednostek ładunkowych w 2020 r. W tym wypadku widoczne były jednak różnokierunkowe zmiany, bowiem część krajów zwiększyła obroty, a w innych one spadły. Spadki widoczne były na rynku niemieckim, fińskim, szwedzkim i łotewskim.

Częściowe dane z 2021 r. wskazują na wzrosty na rynku ro-ro, czego przykładem może być 4,5-proc. wzrost ruchu ro-ro w portach Szwecji w I kwartale 2021 r. Jednocześnie wciąż widoczne jest ograniczenie ruchu pasażerskiego. W fińskich portach w I półroczu 2021 r. ruch pasażerski zmalał o kolejne 55%, osiągając zaledwie 1,58 mln osób (w 2019 r. było to 8,5 mln osób). Podobnie sytuacja wygląda w I połowie br. w portach duńskich, gdzie liczba pasażerów promowych w ruchu międzynarodowym spadła o 31,5%, tj. 2,9 mln osób (w 2019 r. było to 9,4 mln osób). Sytuacja ta wynika niewątpliwie z wciąż istniejących ograniczeń w ruchu spowodowanych pandemią COVID-19, a także z niepewności co do dalszego rozwoju sytuacji. Przy tej okazji można również wspomnieć o rynku przewozów wycieczkowych, który w zasadzie zamarł w ub.r. (spadek aż o 98%). W 2020 r. miało miejsce 109 zawinięć wycieczkowców z 58,6 tys. osób, podczas kiedy jeszcze rok wcześniej było to 2768 zawinięć i 5,9 mln pasażerów na Bałtyku. Plany na 2021 r. wskazują znów na częściową odbudowę rynku, bowiem planowanych jest ponad 2,2 tys. zawinięć i obsługa blisko 3,5 mln turystów.

Na zakończenie można wskazać, że poprawiające się oczekiwania co do przyszłego rozwoju gospodarek i aktywności handlowej krajów regionu powinny pozytywnie oddziaływać na bałtycki rynek portowy, utrzymując pozytywne zmiany z pierwszego półrocza. Niebezpieczeństwem jest oczywiście dalszy rozwój pandemii, który oddziaływać będzie zarówno na kształtowanie się popytu pierwotnego (produkcja, konsumpcja), jak i wtórnego na rynku (przewozy towarowe i pasażerskie). Należy mieć nadzieję, że powszechny dostęp do szczepień oraz zachowanie reżimu sanitarnego pozwolą na powolną odbudowę rynku, co odnosi się szczególnie do obsługi pasażerów.

dr hab. MACIEJ MATCZAK, prof. UMG
Instytut Morski
Uniwersytet Morski w Gdyni