

Raport

Przeładunki w portach bałtyckich w pierwszej połowie 2021 roku

Wrzesień 2021

port 
monitor

Całkowite przeładunki w 10 największych portach na Bałtyku

W pierwszej połowie 2021 roku całkowite przeładunki w 10 największych portach na Bałtyku zwiększyły się o **1,5%** do poziomu **232,1 mln ton** w porównaniu z pierwszą połową roku ubiegłego. Nieduży wzrost wynika głównie z istotnego ograniczenia przeładunku paliw płynnych w portach rosyjskich oraz w Porcie Göteborg. W pierwszym półroczu 2021 w stosunku do analogicznego okresu 2020 roku eksport ropy naftowej przez porty rosyjskie został ograniczony z powodu wezwania firm naftowych przez rząd rosyjski do nadania priorytetu popytowi krajowemu w związku z szybkim wyczerpywaniem się zapasów benzyny w okresie zimowym. W efekcie, zwłaszcza w miesiącach styczeń-kwiecień, przeładunki w bałtyckich portach rosyjskich zostały zmniejszone w porównaniu do analogicznych miesięcy roku 2020. Znaczny spadek w grupie ładunkowej paliw płynnych zanotował także Port Göteborg. Wolumeny w tym porcie były niezwykle wysokie w pierwszej połowie 2020 roku w wyniku niskich cen ropy, podczas gdy analogiczny okres 2021 roku charakteryzował się wzrostem cen i zmniejszeniem popytu. Znaczne spadki w grupie paliw płynnych zostały jednak skompensowane przez istotne wzrosty, zwłaszcza w przypadku przeładunków drobnicy zjednostkowanej (przeładunki kontenerów i ładunków ro-ro). Efektem był nieduży wzrost całkowitych przeładunków w 10 największych portach bałtyckich w pierwszej połowie bieżącego roku w stosunku do analogicznego okresu roku 2020.

Blisko połowę (47%) przeładunków 10 największych portów bałtyckich stanowią obroty trzech portów rosyjskich – Ust-Ługi, St. Petersburga i Primorska, z których w pierwszym półroczu tylko **St. Petersburg** zanotował wzrost przeładunków (+2,6%). **W Primorsku** ubyło 11,5% ładunków, a spadek dotyczył przede wszystkim ropy naftowej (-16% do poziomu 17,0 mln ton), obrót produktami ropopochodnymi zmniejszył się z kolei o 1% do poziomu 9,1 mln ton. W przypadku **Portu w Ust-Łudze** znaczne ograniczenie obrotów było widoczne w większości grup ładunkowych, z czego największe w wartościach bezwzględnych dotyczyło ropy naftowej (-3,5 mln ton, -25%). Jednak mimo dwucyfrowych spadków w większości grup ładunkowych, całkowite przeładunki zmniejszyły się na poziomie jednocyfrowym (-1,7%), głównie za sprawą zwiększonego przeładunku węgla (+24%, +3,9 mln ton). Taki wzrost w przypadku węgla związany jest z kontynuacją rosyjskiej polityki przekierowania eksportu rosyjskiego węgla z portów łotewskich do Ust-Ługi. Można to było wyraźnie zauważyć już w 2020 roku, kiedy Rosja wyeksportowała aż o 79% mniej tego surowca przez porty na Łotwie, powodując drastyczny spadek przeładunków węgla w tych portach, z poziomu 16,9 mln ton w 2019 do poziomu 3,5 mln ton w 2020 roku.

Na liście największych portów bałtyckich, tuż za portami rosyjskimi plasuje się **Port Gdańsk**. W pierwszym półroczu bieżącego roku port ten odnotował wzrost na poziomie 10,4% do poziomu 25,5 mln ton w porównaniu do analogicznego okresu roku 2020. W Gdańsku wzrosty dotyczyły przeładunku drewna (+112,7%), zboża (+45,0%), paliw płynnych (+18,7%) oraz drobnicy (+8,5%). Przeładunki w pozostałych grupach ładunkowych zanotowały spadek. W przypadku pozostałych portów polskich: Portu Szczecin-Świnoujście i Portu Gdynia, które plasują się odpowiednio na 7. i 9. pozycji na liście największych bałtyckich portów, przeładunki również zwiększyły się. **W Szczecinie-Świnoujściu** przybyło 11,5% ładunków. Obroty były większe w każdej z grup ładunkowych poza ładunkami innymi masowymi. Z kolei w **Porcie Gdynia** obroty zwiększyły się o 11,8%. Wzrosty zanotowano w większości grup ładunkowych, tylko przeładunki ładunków innych masowych i zbóż uległy zmniejszeniu.

Spośród największych 10 portów na Bałtyku w pierwszym półroczu 2021 roku w stosunku do okresu styczeń-czerwiec roku ubiegłego wzrost obrotów zanotowały także porty w Rostoku i Tallinie. **W Rostoku** przeładowano 14,4 mln ton ładunku, o 13,4% więcej niż w analogicznym okresie 2020 roku. Jak podaje Zarząd Portu, są to rekordowe przeładunki w okresie styczeń-czerwiec w historii portu. W Porcie Rostok, istotny wzrost zanotowano w przypadku ładunków promowych i ro-ro (+20%), obrót tymi ładunkami stanowił 63% całego wolumenu obsługiwanego w tym porcie. **W Tallinie** przeładunki wzrosły o 9,1%. Obroty zwiększyły się w każdej grupie ładunkowej poza ładunkami płynnymi. Szczególne wzrosty zanotowano zwłaszcza w przypadku ładunków masowych suchych (+37,8%) oraz ładunków ro-ro (+20%).

Poza portami rosyjskimi, spadki miały miejsce w Göteborgu oraz w Kłajpedzie. **W Göteborgu** zmniejszenie obrotów na poziomie 5,7% było związane ze znacznym ograniczeniem przeładunków paliw płynnych (-16,9%). W pozostałych grupach ładunkowych zanotowano wzrosty. W **Porcie Kłajpeda** z kolei przeładunki uległy nieznacznemu spadkowi (-0,2%).

Tabela 1. Przeładunki w 10 największych portach bałtyckich w pierwszej połowie 2020 i 2021 roku [tony]

	H1 2020	H1 2021	Zmiana H1 2021/ H1 2020
Ust-Ługa	53 837 607	52 912 174	-1,7%
St. Petersburg	29 869 479	30 638 778	2,6%
Primorsk	29 507 036	26 118 801	-11,5%
Gdańsk	23 163 201	25 565 825	10,4%
Kłajpeda	22 099 667	22 050 000	-0,2%
Göteborg	20 005 485	18 858 705	-5,7%
Szczecin-Świnoujście	15 254 700	17 006 100	11,5%
Rostok	12 700 000	14 400 000	13,4%
Gdynia	12 024 900	13 440 000	11,8%
Tallinn	10 235 000	11 168 000	9,1%
Łącznie	228 697 075	232 158 383	1,5%

Przeładunki kontenerów w 10 największych portach kontenerowych na Bałtyku

W pierwszej połowie 2021 roku przeładunki w 10 największych portach kontenerowych zwiększyły się o **5,7%** i osiągnęły poziom **4 601,5 tys. TEU**. Wynik ten jest jednak nadal trochę niższy niż ten osiągnięty w pierwszej połowie roku 2019 (-1,2%).

Wśród portów, które zanotowały dwucyfrowe wzrosty był Port Kaliningrad (+72,1%), Port Aarhus (+21,5%), Port Gdynia (+14,5%) i Port Gdańsk (+10,4%).

Duże wzrosty w **Kaliningradzie** są związane z rozwojem kolejowych przewozów kontenerowych na linii Chiny-Europa. Przewóz kontenerów pomiędzy Chinami a Europą z wykorzystaniem kolejowej trasy transeuroazjatyckiej ma charakter zarówno wyłącznie lądowy (przez granicę z Polską) jak i multimodalny (lądowo-morski). Na tej drugiej opcji zyskuje w ostatnim czasie Port Kaliningrad, z którego uruchomione zostały w ostatnich dwóch latach nowe połączenia kontenerowe z portami europejskimi. Kontenery z Azji są przywożone koleją do Portu w Kaliningradzie, a stamtąd drogą morską za pomocą połączeń kontenerowych rozwożone do portów europejskich (a także w stronę odwrotną). Od 2019 roku Kaliningrad posiada połączenie z niemieckim portem Mukran/Sassnitz. W kwietniu 2020 roku pojawiło się także nowe połączenie do Rostocku. W grudniu 2020 roku z kolei połączenie do Oslo, a w marcu 2021 roku z Portem Immingham w Wielkiej Brytanii.

Znaczne wzrosty przeładunków kontenerów w **Porcie Aarhus** zauważalne są od kilku lat. W ciągu ostatnich czterech lat port zwiększył obroty kontenerami aż o 37%. W zeszłym roku z Port Aarhus był jednym z nielicznych portów kontenerowych na Bałtyku, które mimo pandemii zanotowały wzrosty. Zwiększenie przeładunków kontenerowych w Porcie Aarhus wynika z jednej strony z zyskiwania pewnej części rynku zarówno w skali narodowej, jak i międzynarodowej. Poza tym, w związku z problemami w produkcji trzody chlewnej w Chinach, od pewnego czasu duże ilości wieprzowiny są eksportowane przez Port w Aarhus do Azji. Duże wzrosty w Porcie Aarhus powodują szybkie wyczerpywanie się możliwości składowych. W ostatnim czasie Gmina Aarhus zezwoliła Portowi na składowanie kontenerów w 7 warstwach (z dotychczas dozwolonych 5 warstw).

Wzrosty w **Porcie Gdynia** związane są w dużej mierze z uruchomieniem nowych połączeń feederowych. W lutym bieżącego roku Bałtycki Terminal Kontenerowy w Gdyni zyskał połączenie feederowe obsługiwane przez Maersk, natomiast w marcu cotygodniowe połączenie między Gdynią a Wielką Brytanią uruchomił Unifeeder. W tym samym czasie Viasea odbyła pierwsze zawinięcie do portu Gdynia w ramach nowego połączenia żeglugowego Gdynia - Oslo - Kłajpeda.

Dla **Portu Gdańsk** pierwsze półrocze 2021 roku okazało się być szczególne, gdyż przyniosło awans na pierwszą pozycję wśród największych portów kontenerowych na Bałtyku. Port Gdańsk z wynikiem 1 049 054 TEU (+10,4% w porównaniu z pierwszą połową 2020 roku) wyprzedził Port St. Petersburg, w którym przeładunki uległy osłabieniu do poziomu 1 037 549 TEU.

Ponadto, wzrosty w pierwszym półroczu 2021 w porównaniu do analogicznego okresu roku ubiegłego odnotowały także porty w **HaminieKotce** (+6,1%) oraz **Göteborgu** (+2,5%). W pierwszym z wymienionych portów przeładunki były jednak o 7,9% niższe niż w pierwszym półroczu roku 2019.

Zmniejszenie przeładunków miało miejsce w czterech portach spośród 10 największych portów kontenerowych na Bałtyku, były to **Port Ryga** (-10,2%), **Port Kłajpeda** (-6,8%), **Port Helsinki** (-4,7%) oraz **Port St. Petersburg** (-3,2%).

Tabela 2. Przeładunki kontenerów w 10 największych bałtyckich portach kontenerowych w pierwszej połowie 2020 i 2021 roku [TEU]

	H1 2020	H1 2021	Zmiana H1 2021/ H1 2020
Gdańsk	950 413	1 049 054	10,4%
St. Petersburg	1 071 850	1 037 549	-3,2%
Gdynia	417 864	478 278	14,5%
Göteborg	401 000	411 000	2,5%
Aarhus	293 000	356 000	21,5%
HaminaKotka	306 956	325 623	6,1%
Kłajpeda	312 785	291 622	-6,8%
Helsinki	253 766	241 956	-4,7%
Kaliningrad	120064	206 613	72,1%
Ryga	226 938	203 878	-10,2%
Razem	4 354 636	4 601 573	5,7%

Autor:

Monika Rozmarynowska-Mrozek

Lider projektów konsultingowych

monika@actiaforum.pl

telefon: +48 798 645 201

Port Monitor to cykliczne raporty poświęcone rynkowi portowemu i handlowi międzynarodowemu w Polsce, Regionie Morza Bałtyckiego oraz w Europie. Raporty przygotowane są przez zespół ekspertów działu konsultingowego firmy Actia Forum.

Actia Forum sp. z o.o.

ul. Pułaskiego 8, 80-368 Gdynia, +48 58 627 24 67, www.actiaforum.pl

port 
monitor

actia
FORUM