

Raport

Przeładunki w największych bałtyckich portach
w 2021 roku – odbudowa przeładunków
po trudnym 2020 roku

Styczeń 2022

port 
monitor

Łączne przeładunki w 10 największych portach bałtyckich

W 2021 roku przeładunki dziesięciu największych portów bałtyckich uległy zwiększeniu o **5,21%** do poziomu **471,1 mln ton** w porównaniu z 2020 rokiem. Łączny wynik portów jest również wyższy o 1,57% niż w ostatnim roku przed pandemią Covid-19 – Tabela 1.

Czołowe porty na Bałtyku to porty rosyjskie¹, których łączne przeładunki stanowią 47% obrotów ładunkowych topowej dziesiątki. W największym bałtyckim porcie - Porcie **Ust-Ługa** przeładunki drobnicy zwiększyły się o 12% r/r, w szczególności drobnicy promowej (+96,6 tys. ton, +9% r/r). Wzrost odnotowano także w obsłudze ropy (+5% r/r) oraz produktów naftowych (+4% r/r). W **Porcie St. Petersburg** przeładunki drobnicy również uległy zwiększeniu o 13% w porównaniu z 2020 rokiem. Oba porty odnotowały ożywienie przeładunków w grupie węgiel i koks (w każdym z analizowanych portów nastąpił wzrost o 11% w porównaniu z 2020 rokiem). Według danych Międzynarodowej Agencji Energetycznej (IEA) rok 2020 przyniósł spadek światowego zapotrzebowania na węgiel o 4,4% w porównaniu z 2019 rokiem. Z kolei wartości dziennego zapotrzebowania w 2021 roku były wyższe o około 6% od wyników z 2020 roku.

Tuż za rosyjskimi portami Ust-Ługa i St. Petersburg znalazł się **Port Gdańsk**, który w 2021 roku awansował na trzecią lokatę. Znaczące wzrosty port odnotował w obsłudze paliw płynnych (+37,9% r/r), zboża (+7,6% r/r) oraz drobnicy (+5,5% r/r). Pozostałe polskie porty, zajmujące 7. i 9. lokatę także charakteryzowały się wzrostem przeładunków. W **Porcie Szczecin-Świnoujście** łączne przeładunki wyniosły 33,2 mln ton. Obroty zmniejszyły się wyłącznie w 2 grupach ładunkowych: inne masowe (- 5,2% r/r) oraz zboże (- 4,8% r/r). Z kolei przeładunki w **Porcie Gdynia** w 2021 roku były rekordowe. Imponujący wzrost port odnotował w przeładunkach paliw płynnych (+0,7 mln ton, +42% r/r), do czego przyczyniła się rozbudowa Bazy Paliw w gdyńskim Dębogórze.

W **Porcie w Primorsku** przeładunki ropy naftowej wzrosły o 9%, osiągając 36,3 mln ton, a przeładunki produktów naftowych wyniosły ponad 16,6 mln ton (+4% w odniesieniu do 2020 roku). W 2021 roku przeładunki w porcie nie osiągnęły wyników sprzed pandemii. Należy mieć na uwadze, że 2019 rok był dla Portu Primorsk rekordowy, ze względu na wysokie przeładunki ropy naftowej (47,5 mln ton w 2019 roku).

Wzrost w przeładunkach ropy naftowej w 2021 roku to wynik zwiększonego zapotrzebowania. Według danych Międzynarodowej Agencji Energetycznej (IEA), w 2020 roku ze względu na ograniczenie działalności przedsiębiorstw spowodowane pandemią Covid-19, zapotrzebowanie na ropę spadło o 8,6% w stosunku do 2019 roku. W 2021 roku widoczne było ożywienie w tym sektorze – według wstępnych szacunków dzienne zapotrzebowanie na ropę wzrosło o ponad 5% r/r. W 2022 roku prognozowany jest wzrost w porównaniu z wartościami sprzed pandemii.

Wzrosty przeładunków odnotowano również w **Porcie Rostock** (+3,6 mln ton, 14,26% r/r) oraz w Porcie Tallinn (+1 mln ton, 5% r/r). Dla Portu Rostock przeładunki w 2021 roku okazały się rekordowe. Największe wzrosty odnotowano w przeładunkach ropy naftowej oraz oleju napędowego

¹ Wśród portów rosyjskich w topowej 10-tce znajdują się Ust-Ługa, St. Petersburg, Primorsk i Kaliningrad

(+27% r/r), drobnicy (+12% r/r) oraz ładunków ro-ro (+18% r/r). W **Porcie Tallinn** największy udział w przeładunkach mają ładunki masowe ciekłe, w których nastąpił nieznaczny spadek (-3% r/r). Niewielki spadek w tej grupie został skompensowany przez wzrosty w grupach ro-ro (16,6% r/r) oraz suche masowe (6,3% r/r).

Spadek w **Porcie Kłajpeda** (-2,2 mln ton, -4,54% w porównaniu z 2020 rokiem) jest wynikiem sytuacji geopolitycznej – w 2021 r. Port w Kłajpedzie stracił dostawy niektórych białoruskich produktów naftowych i nawozów.

W **Porcie Göteborg** nastąpił jednocyfrowy spadek przeładunków (- 2,64% r/r) z uwagi na zmniejszone obroty w grupie ropa naftowa oraz produktów energetycznych w eksporcie. Spadki w tych grupach zostały w pewnym stopniu skompensowane przez wzrosty w przeładunkach kontenerów oraz ładunków ro-ro, w których nastąpił znaczący wzrost.

Tabela 1. Wielkość przeładunków w 10 największych bałtyckich portach w latach 2019-2021 [tys. ton]

Lp.		2019	2020	2021	Zmiana 2021/2020	Zmiana 2021/2019
1.	Ust-Ługa	103 852	102 602	109 377	6,60%	5,32%
2.	St. Petersburg	59 879	59 884	62 031	3,58%	3,59%
3.	Gdańsk	52 154	48 038	53 213	10,77%	2,03%
4.	Primorsk	61 024	49 302	52 998	7,50%	-13,15%
5.	Kłajpeda	46 260	47 790	45 619	-4,54%	-1,39%
6.	Göteborg	38 900	37 900	36 900	-2,64%	-5,14%
7.	Szczecin-Świnoujście	32 175	31 178	33 220	6,55%	3,25%
8.	Rostock	25 700	25 100	28 680	14,26%	11,60%
9.	Gdynia	23 957	24 662	26 686	8,21%	11,39%
10.	Tallinn	19 931	21 327	22 397	5,02%	12,37%
	Łącznie	463 832	447 782	471 121	5,21%	1,57%

Źródło: Actia Forum na podstawie danych portów morskich

Kontenery

Pomimo różnych perturbacji jakie miały miejsce w 2021 roku na światowym rynku kontenerowym (zablokowanie Kanału Sueskiego, niedobór kontenerów na rynku światowym, a także wysokie stawki frachtowe) wielkość przeładunków w największych portach kontenerowych na Bałtyku w 2021 roku uległa zwiększeniu o 4,56% w porównaniu z 2020 rokiem (Tabela 2). Łącznie, topowa 10-tka portów przeładowała 9,2 mln TEU, co wskazuje na wzrost również w odniesieniu do rekordowego 2019 roku.

Dla **Portu Gdańsk** 2021 rok przyniósł awans na pozycję lidera w przeładunkach kontenerowych, ze wzrostem o ponad 10% w stosunku do 2020 roku. W sierpniu 2021 roku gdański port zyskał nowe połączenie feederowe - statki operatora Fields, zawijają dwa razy w tygodniu w ramach połączenia Gdańsk - Lipawa (Łotwa).

Port St. Petersburg, trzeci rok z rzędu odnotował spadek przeładunków. Wynik za 2021 rok pokazuje pogłębienie spadku do 8% w stosunku do 2019 roku.

Na wzrost przeładunków kontenerowych w **Porcie Gdynia** (+8,93% r/r) wpłynęło uruchomienie nowych połączeń feederowych oraz oceanicznych. W 2021 roku Port Gdynia zyskał połączenie z portem w Hamburgu oraz Bremerhaven obsługiwane przez Maersk, cotygodniowe połączenie Gdynia - Oslo - Kłajpeda operatora Viasea, a także dwa połączenia z Wielką Brytanią: operatora Unifeeder oraz Containerships. Wśród połączeń oceanicznych zawijających do Portu Gdynia znalazło się połączenie operatora MSC łączące Gdynię z Portem Rades w Tunezji oraz Indiami i Pakistanem (z zawinięciem do terminalu BCT) oraz transatlantyckie połączenie armatora Hapag-Lloyd z Portu Gdynia (terminal GCT) bezpośrednio do portów Ameryki Północnej.

Port Göteborg jest na wzrostowej fali. Przeładunki w porcie uległy zwiększeniu zarówno w trudnym 2020 roku, jak również w 2021. W ubiegłym roku port uzyskał wynik 828 tys. TEU, co stanowi wzrost o 6,7% r/r. Dla Portu Göteborg to największy wzrost od 2015 roku.

Znaczący wzrost odnotował duński **Port Aarhus**. Na przestrzeni ostatnich pięciu lat przeładunki kontenerowe zwiększyły się o 58%. Wysoka dynamika wzrostu w 2021 roku to zasługa zwiększonych przeładunków kontenerów chłodniczych (+7% r/r) oraz eksportu wieprzowiny do Chin. W związku z problemami w produkcji trzody chlewnej w Chinach, duże ilości wieprzowiny były eksportowane przez Port w Aarhus do Azji.

Jednocyfrowy wzrost przeładunków kontenerowych nastąpił w **Porcie Kłajpeda** (+4,66% r/r), jednak port nie wrócił jeszcze do wielkości przeładunków sprzed pandemii.

Spadki w fińskich portach są wynikiem ogólnoswiatowego niedoboru kontenerów transportowych. W **Porcie Helsinki** przeładunki pustych kontenerów spadły o ponad 25% w odniesieniu do 2020 roku. Co więcej, w 2021 roku spadła wielkość tranzytu do Rosji, co odbiło się na przeładunkach w **Porcie HaminaKotka**. Tranzyt stanowi około 15% przeładunków kontenerowych portu, a w 2021 roku uległ zmniejszeniu o 13% w porównaniu z 2020 rokiem.

Imponujące wzrosty w **Kaliningradzie** to zasługa rozwoju kontenerowych połączeń kolejowych na linii Chiny-Europa o charakterze multimodalnym (morsko-lądowym). Z Portu Kaliningrad w przeciągu ostatnich dwóch lat uruchomione zostały nowe połączenia kontenerowe z portami europejskimi (m.in. od marca 2021 port posiada połączenie z Portem Immingham w Wielkiej Brytanii), a w październiku 2021 roku otwarto nowy terminal kolejowy o przepustowości 450 000 TEU, w którym obsługiwane są kontenery w ruchu tranzytowym pomiędzy Europą a Azją.

W **Porcie Ryga** spadek obsługi kontenerów nastąpił zarówno w segmencie kontenerów pełnych (- 8,8% r/r), jak również pustych (- 7% r/r).

Tabela 2. Wielkość przeładunków w 10 największych bałtyckich portach kontenerowych [TEU]

Lp.		2019	2020	2021	Zmiana 2021/2020	Zmiana 2021/2019
1.	Gdańsk	2 073 215	1 923 785	2 117 829	10,09%	2,15%
2.	St. Petersburg	2 221 724	2 099 649	2 042 358	-2,73%	-8,07%
3.	Gdynia	896 968	905 121	985 919	8,93%	9,92%
4.	Göteborg	772 000	776 000	828 000	6,70%	7,25%
5.	Aarhus	589 486	657 786	718 000	9,15%	21,80%
6.	Kłajpeda	703 000	640 148	666 775	4,16%	-5,15%
7.	HaminaKotka	677 603	621 402	593 550	-4,48%	-12,40%
8.	Helsinki	533 983	509 099	466 658	-8,34%	-12,61%
9.	Kaliningrad	324 172	281 249	437 190	55,45%	34,86%
10.	Ryga	466 890	453 577	415 644	-8,36%	-10,98%
	łącznie	9 259 041	8 867 816	9 271 923	4,56%	0,14%

Źródło: Actia Forum na podstawie danych portów morskich

Autorzy:

Ewelina Ziajka

Specjalista ds. analiz rynkowych

ewelina@actiaforum.pl

tel. 505 925 436

Monika Rozmarynowska-Mrozek

Lider projektów konsultingowych

monika@actiaforum.pl

tel. 798 645 201

Port Monitor to cykliczne raporty poświęcone rynkowi portowemu w Regionie Morza Bałtyckiego, w Europie i na świecie. Raporty przygotowane są przez zespół ekspertów działu konsultingowego firmy Actia Forum, specjalizującego się w badaniach rynkowych z zakresu transportu, turystyki, środowiska, a także przygotowaniu projektów europejskich i prowadzenia doradztwa biznesowego.

Actia Forum sp. z o.o.

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

port 
monitor

actia
FORUM