

# Wpływ kryzysu gospodarczego na obroty kontenerowe w portach Gdyni i Gdańska

Włodzimierz Rydzkowski  
Aleksandra Gus-Puszczewicz

*W ostatnich latach obserwujemy w światowym handlu morskim dynamiczny wzrost udziału przewozów kontenerowych w całości konwencjonalnych przewozów drobnicy. Wysoki udział tego rodzaju przeładunków w całości obrotów w portach morskich świadczy o nowoczesności i wysokiej pozycji konkurencyjnej portu.*

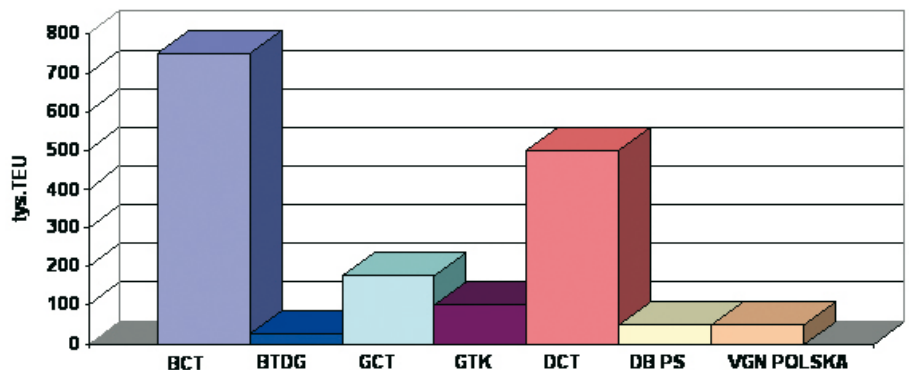
W Polsce przeładunek kontenerów odbywa się w siedmiu terminalach:

- Bałtycki Terminal Kontenerowy Gdynia (BCT),
- Gdynia Container Terminal (GCT),
- Bałtycki Terminal Drobnicowy Gdynia (BTDG),
- Deepwater Container Terminal Gdańsk (DCT),
- Gdański Terminal Kontenerowy (GTK),
- Port Szczecin (DB PS),
- VGN Polska w Świnoujściu.

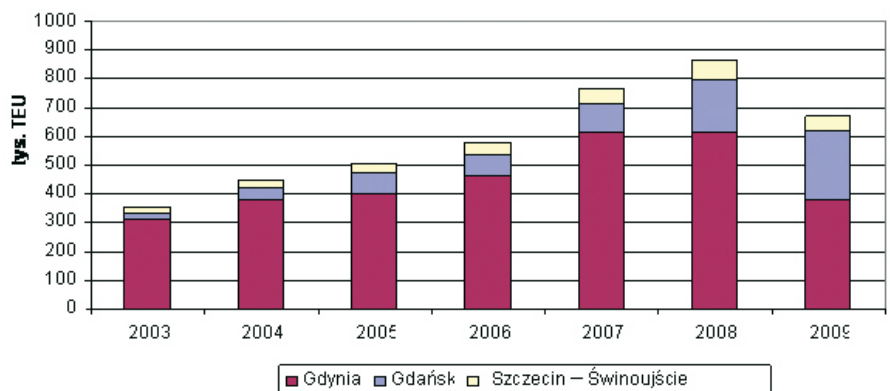
Dwa spośród wymienionych terminali, Bałtycki Terminal Drobnicowy Gdynia i VGN Polska w Świnoujściu, specjalizują się w przeładunku drobnicy. Obsługa ładunków w kontenerach w całości wykonywanych przeładunków w tych terminalach jest wielkością marginalną (ok. 4000 sztuk rocznie).

Możliwości przeładunkowe terminali kontenerowych w polskich portach morskich wynoszą obecnie ponad 1 600 000 TEU (rys. 1). Największą zdolnością przeładunkową charakteryzuje się Bałtycki Terminal Kontenerowy Gdynia (750 000 TEU), najmniejszą Bałtycki Terminal Drobnicowy Gdynia (25 000 TEU). Najwyższy wskaźnik wykorzystania posiadanych zdolności przeładunkowych wszystkich terminali kontenerowych, wynoszący 50%, uzyskano w 2008 roku (rys. 2, 3).

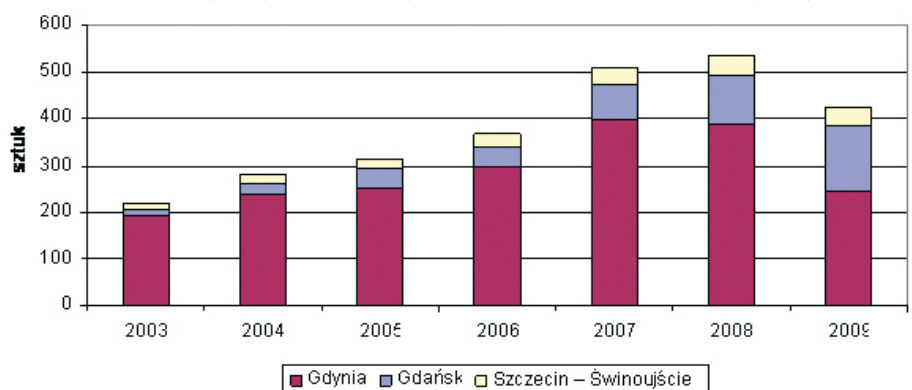
W 2009 roku odnotowano łączny spadek obrotów kontenerowych i tym samym wykorzystano posiadane zdolności przeładunkowe zaledwie w 41%. Na szczególną uwagę zasługuje systematyczne zwiększanie zdolności przeładunkowych polskich portów w latach 2005–2007 na skutek otwierania nowych terminali oraz wzrost liczby przeładowywanych kontenerów. W 2003 r. w polskich portach przeładowano 353 087 TEU (220 313 sztuk) kontenerów. Do 2006 roku obsługiwano średnio o 50 000 TEU kontenerów rocznie więcej. W 2005 roku rozpoczęła działalność Gdynia Container Terminal (GCT), w związku z tym dynamika przeładunków kontenerów w 2006 roku w stosunku do 2005 roku wyniosła 15%. W październiku 2007 roku otwarto Deepwater Container Terminal Gdańsk (DCT), drugi pod względem zdolności przeładunkowych terminali kontenerowy w Polsce (500 000 TEU). Od



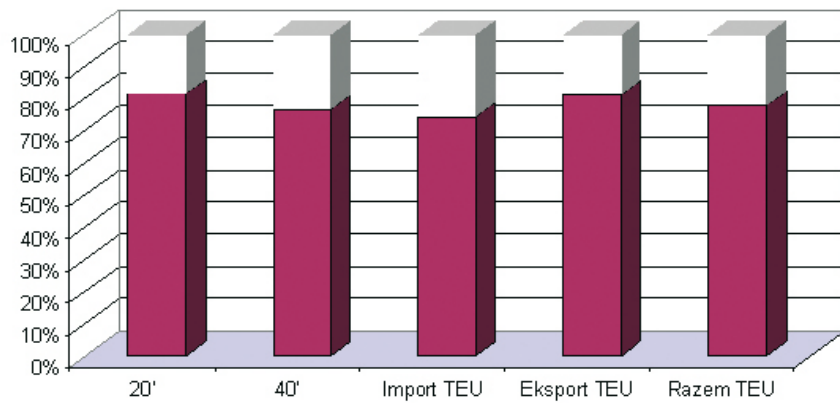
1. Zdolność przeładunkowa terminali kontenerowych w polskich portach morskich w 2008 roku  
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z poszczególnych terminali



2. Przeładunki kontenerów w polskich portach morskich w latach 2003 – 2009 w tys. TEU  
Źródło: opracowanie własne na podstawie: „Namiary na Morze i Handel”, dodatek specjalny – luty 2008; „Namiary na Morze i Handel”, dodatek specjalny – luty 2010

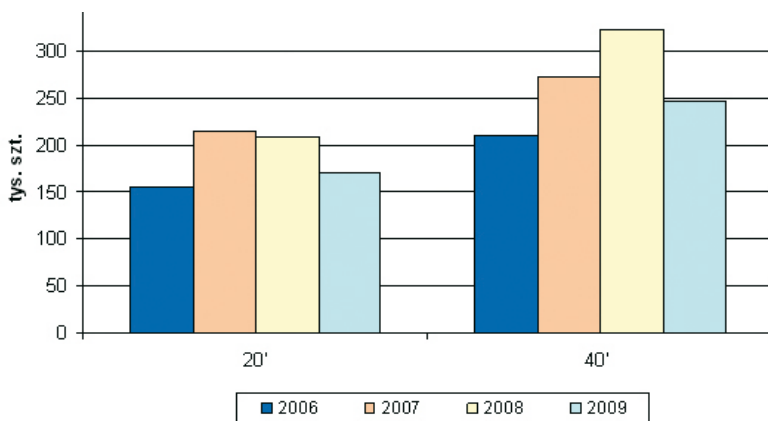


3. Przeładunki kontenerów w polskich portach morskich w latach 2003 – 2009 w sztukach  
Źródło: opracowanie własne na podstawie: „Namiary na Morze i Handel”, dodatek specjalny – luty 2008; „Namiary na Morze i Handel”, dodatek specjalny – luty 2010

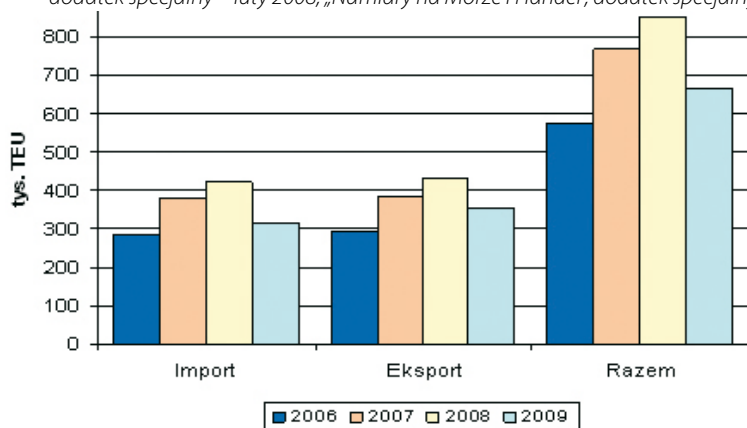


4. Dynamika przeładunków w terminalach kontenerowych 2009/2008 % (rok 2008=100)

Źródło: opracowanie własne na podstawie: „Namiary na Morze i Handel”, dodatek specjalny – luty 2010

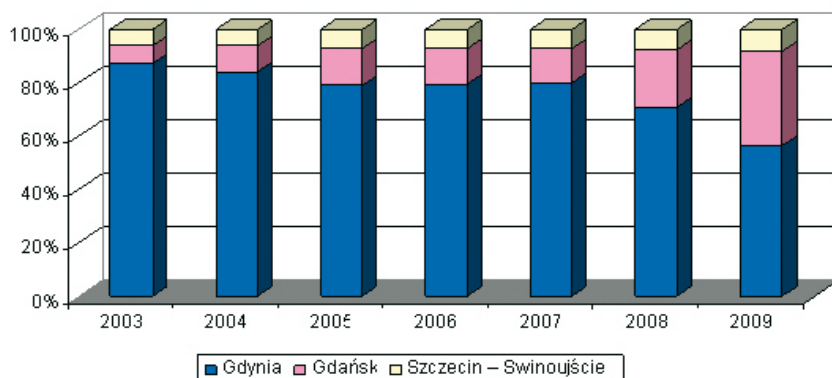


5. Wielkość przeładunków 20' i 40' kontenerów w portowych terminalach kontenerowych w latach 2006 – 2009. Źródło: opracowanie własne na podstawie: „Namiary na Morze i Handel”, dodatek specjalny – luty 2008; „Namiary na Morze i Handel”, dodatek specjalny – luty 2010



6. Przeładunki w portowych terminalach kontenerowych w latach 2006 – 2009

Źródło: opracowanie własne na podstawie: „Namiary na Morze i Handel”, dodatek specjalny – luty 2008; „Namiary na Morze i Handel”, dodatek specjalny – luty 2010



7. Procentowy udział portów morskich w przeładunkach kontenerów w latach 2003 – 2009

Źródło: opracowanie własne na podstawie: „Namiary na Morze i Handel”, dodatek specjalny – luty 2008; „Namiary na Morze i Handel”, dodatek specjalny – luty 2010

tego roku obserwujemy wzrost znaczenia gdańskich terminali w obsłudze kontenerów. Łącznie we wszystkich Polskich terminalach kontenerowych w 2007 roku obsłużono o 184 tys. TEU (125 180 szt.) kontenerów więcej niż rok wcześniej. Rok 2008 zamknięto rekordową dotychczas wielkością przeładunków 854 391 TEU (531 827 szt.) kontenerów.

W 2009 roku przeładowano zaledwie 78% tego, co w 2008 roku (rys. 4). Tak wielki spadek przeładunków wynika ze specyfiki pracy portów morskich uzależnionej od wymiany handlowej z innymi krajami nadmorskimi. Kryzys gospodarczy, zapoczątkowany w 2008 roku w Stanach Zjednoczonych, odbił się niekorzystnie na światowej wymianie handlowej, co uwidoczniło się szczególnie w spadku morskich przewozów kontenerowych. Wyniki czołowych armatorów już po I połowie 2009 roku wskazywały, że nie ma żadnych szans na osiągnięcie podobnych przychodów jak w 2008 roku. Obroty 16 największych armatorów spadły w okresie 3 kwartałów 2009 roku o 40%. W opinii ekspertów 2009 rok był najgorszym okresem dla floty kontenerowej od początków konteneryzacji. Dekoniunktura w morskich przewozach kontenerowych oznaczała także zagrożenie dla dużej liczby firm je obsługujących, w tym także dla terminali kontenerowych.

Polskie terminale kontenerowe na skutek panującego kryzysu odnotowały spadek łącznych obrotów o 22% względem 2008 roku (rys. 4). Analizując strukturę przeładunków dokonywanych w portach, należy zauważać wysoki ponad 25-procentowy spadek obrotów w relacji import oraz 23-procentowy spadek obrotu kontenerami 40'. Odpowiednio też zmalał ruch w eksporcie o 19% i obrót kontenerami 20' o 18%.

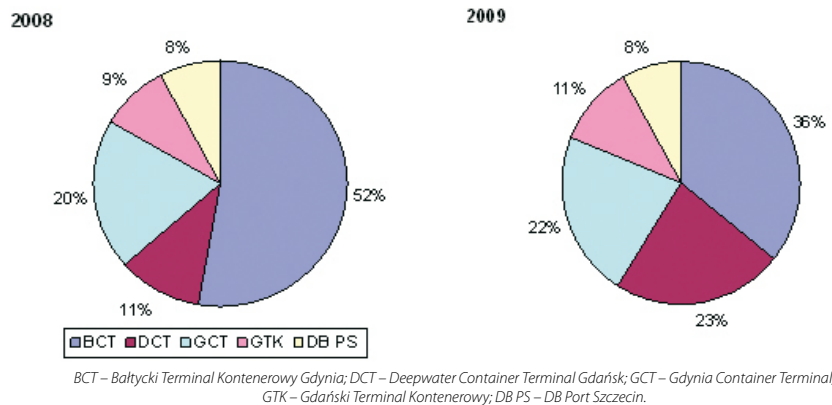
W transporcie morskim są używane różne podrodzaje kontenerów: 20', 40', 45' i 53'. Polskie terminale kontenerowe obsługują głównie kontenery 20' i 40', z decydującą przewagą 40'. W 2006 roku przeładowano o ponad 53 000 sztuk więcej kontenerów 40' niż kontenerów 20' (rys. 5). W 2008 roku różnica ta wyniosła ponad 112 979 sztuk, a w 2009 roku – 76 369 sztuk (spadek o 23% względem 2008 roku).

Spadek importu o 25% oznacza spadek wielkości przeładunków o 107 229 TEU (rys. 6) w 2009 roku względem 2008 roku. Dominujący w polskich terminalach ruch w relacji eksport zmalał w tym okresie o 81 342 TEU. W latach 2006 – 2008 różnica między importem a eksportem kontenerów wynosiła ok. 10 000 TEU, natomiast w 2009 roku, po łącznym spadku obrotu o 188 571 TEU, eksport przewyższył import o ponad 35 000 TEU.

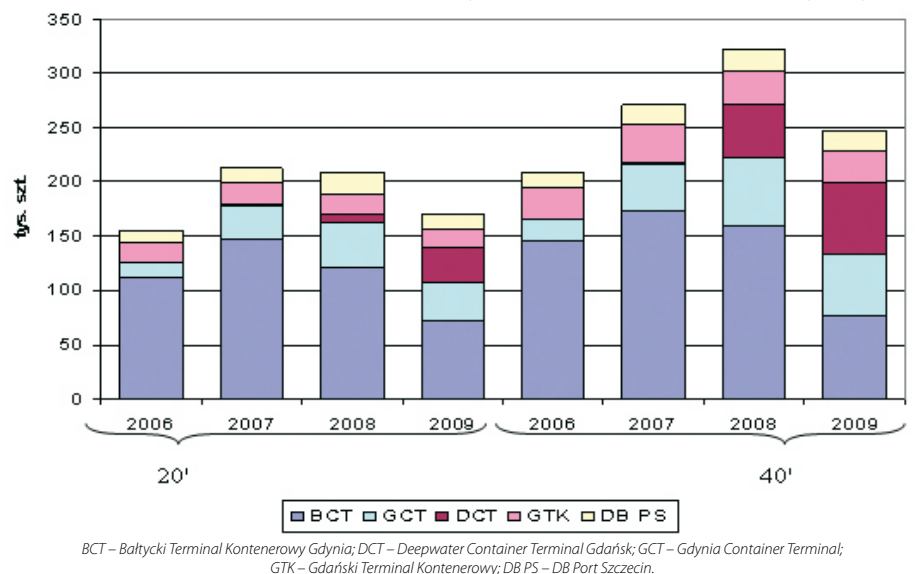
Z uwagi na to, że kryzys gospodarczy w różnym stopniu wpłynął na działalność

poszczególnych polskich portów, warto dokładniej przeanalizować ruch kontenerów w poszczególnych terminalach. Dominującą rolę w obsłudze kontenerów w Polsce, do końca 2007 roku zajmowały terminale zlokalizowane w porcie w Gdyni (rys. 7). W latach 2003 – 2007 obsługiwały od 87% do 80% wszystkich kontenerów. Od 2008 roku obserwujemy bardzo wyraźną tendencję spadkową z 80% w 2007 roku do 71% w 2008 roku i 57% w 2009 roku. Tak duży spadek udziału w rynku należy tłumaczyć z jednej strony panującym kryzysem, a z drugiej wzrostem znaczenia terminali kontenerowych zlokalizowanych w Gdańsku. Przedstawiony wzrost udziału w obsłudze kontenerów Gdańska z 6% w 2003 roku do 35% w 2009 roku wynika w głównej mierze z uruchomienia w 2007 roku w Gdańsku nowego terminalu DCT. Do 2007 roku działał wyłącznie GTK, którego udział w obsłudze kontenerów od 2004 roku wynosił ok. 10%. W latach 2008 – 2009 swoją pozycję na rynku umocnił DCT, podwajając swój udział w rynku (rys. 8). Wraz ze wzrostem udziału w obsłudze kontenerów z 11% w 2008 roku do 23% w 2009 roku obserwujemy spadek obrotów w BCT z 52% w 2008 roku do 36% w roku 2009, przy nieznacznych tylko 1 – 2-procentowych zmianach w udziale przeładunków kontenerowych w pozostałych terminalach. Do takiej sytuacji w BCT przyczynił się bez wątpienia strajk w marcu 2008 roku. Ucierpiała na nim wiarygodność terminalu, a skorzystali dwaj konkurenci – Gdynia Container Terminal i DCT. Dwóch czołowych klientów BCT – Mediterranean Shipping Company i Maersk, którzy na czas strajku tymczasowo zawijali do Gdańska, rozważali przeniesienie się na stałe do DCT. We wrześniu 2008 roku Maersk, największy światowy armator kontenerowy, ogłosił, że od grudnia tego samego roku przenosi swoją działalność do DCT. Uzasadniał swą decyzję tym, że DCT z nabrzeżem o głębokości 16,5 m może stać się w przyszłości hubem, który obsługiwałby południowo-wschodni rejon Bałtyku.

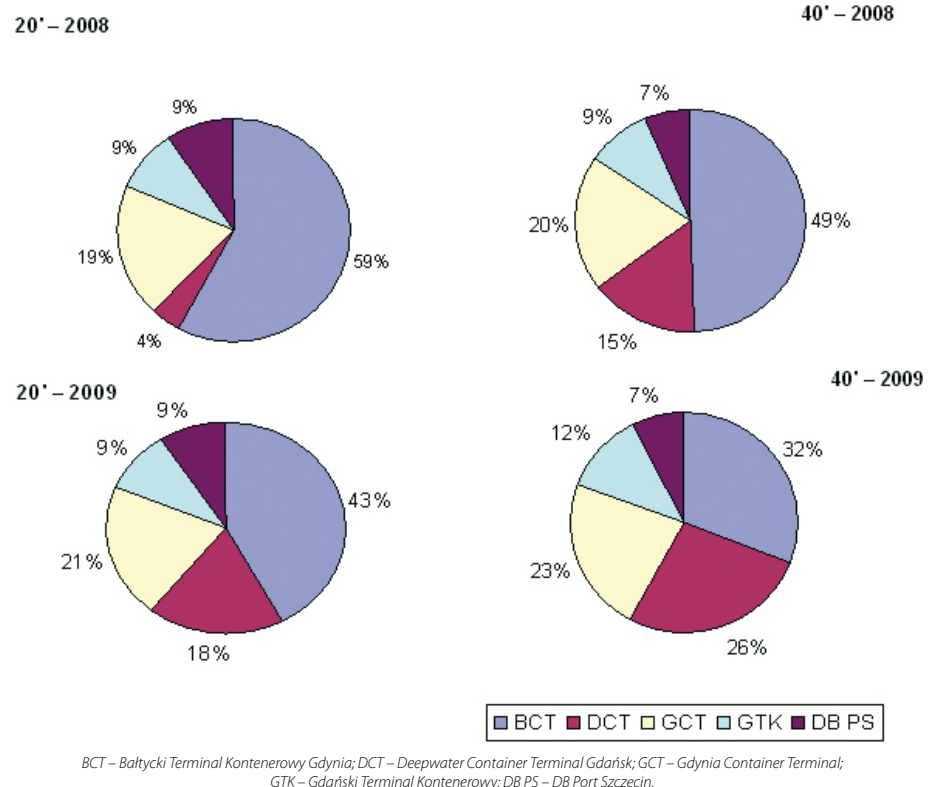
Struktura przeładunków dokonywanych w poszczególnych terminalach jest bardzo podobna. W latach 2006 – 2009 dominował ruch kontenerów 40' (rys. 9). Terminale, które w latach 2008 – 2009 odnotowały wzrost udziału w rynku obrotu kontenerami (rys. 10), to DCT z 15 – 26% w obsłudze kontenerów 40' oraz z 4 – 18% w obsłudze kontenerów 20'; GCT z 20 – 23% w obsłudze kontenerów 40' oraz z 19 – 21% w obsłudze kontenerów 20'; GTK z 9 – 12% w obsłudze kontenerów 40'. Wzrost udziału w rynku nie jest jednoznaczny ze wzrostem obrotu kontenerami. Porównując dynamikę przeładunków 20' i 40' kontenerów w latach 2008 – 2009 (przyjmując z podstawę porównania 2008 rok = 100), (rys. 11) zauważamy, że wzrost liczby obsługiwanych kontenerów odnotował



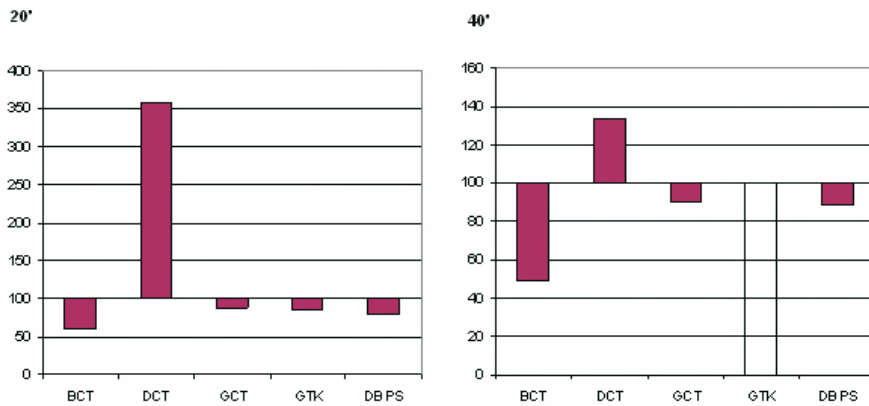
8. Procentowy udział portowych terminali kontenerowych w przeładunkach w latach 2008 i 2009  
Źródło: opracowanie własne na podstawie: „Namiary na Morze i Handel”, dodatek specjalny – luty 2010



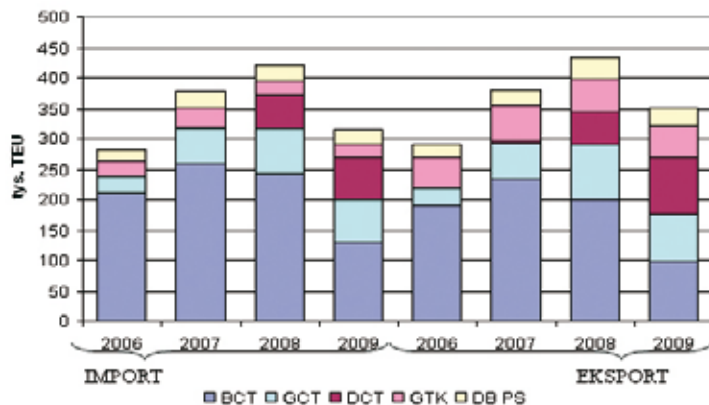
9. Przeładunki 20' i 40' kontenerów w portowych terminalach kontenerowych w latach 2006 – 2009  
Źródło: opracowanie własne na podstawie: „Namiary na Morze i Handel”, dodatek specjalny – luty 2010



10. Procentowy udział portowych terminali kontenerowych w przeładunkach 20' i 40' kontenerów w 2008 i 2009 roku. Źródło: opracowanie własne na podstawie: „Namiary na Morze i Handel”, dodatek specjalny – luty 2010



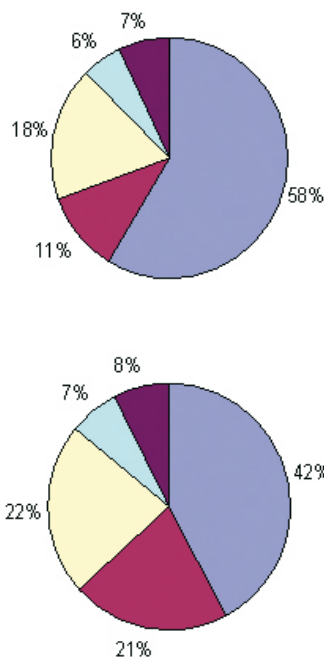
11. Dynamika przeładunków 20' i 40' kontenerów w portach terminali kontenerowych 2009/2008% (rok 2008 = 100). Źródło: opracowanie własne na podstawie: „Namiary na Morze i Handel”, dodatek specjalny – luty 2010



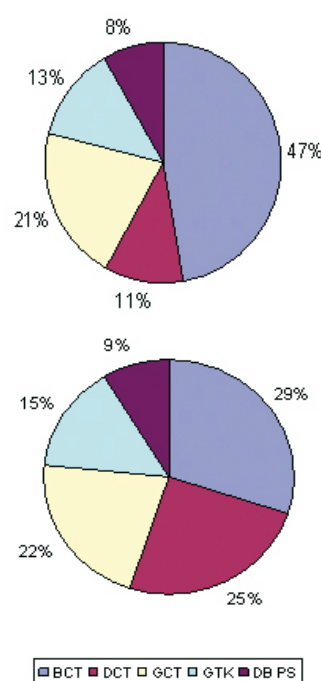
BCT – Bałtycki Terminal Kontenerowy Gdynia; DCT – Deepwater Container Terminal Gdańsk; GCT – Gdynia Container Terminal; GTK – Gdański Terminal Kontenerowy; DBPS – DB Port Szczecin.

12. Przeładunki kontenerów w relacjach import – eksport w portowych terminalach kontenerowych w latach 2006 – 2009. Źródło: opracowanie własne na podstawie: „Namiary na Morze i Handel”, dodatek specjalny – luty 2010

## import 2008



## eksport 2008



BCT – Bałtycki Terminal Kontenerowy Gdynia; DCT – Deepwater Container Terminal Gdańsk; GCT – Gdynia Container Terminal; GTK – Gdański Terminal Kontenerowy; DBPS – DB Port Szczecin.

13. Procentowy udział portowych terminali kontenerowych w imporcie i eksporcie w latach 2008 i 2009. Źródło: opracowanie własne na podstawie: „Namiary na Morze i Handel”, dodatek specjalny – luty 2010

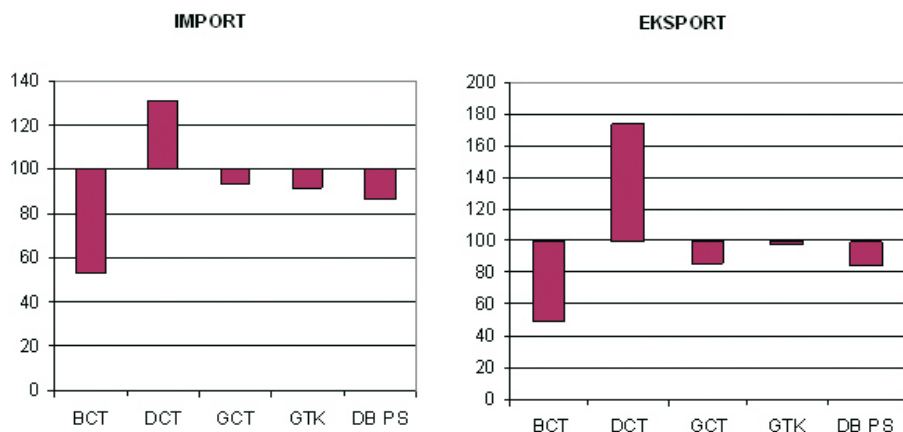
wyłącznie DCT. W DCT w 2009 roku przeładowano o 260% (22 642 sztuki) więcej kontenerów 20' oraz o 33% (16 571 sztuk) więcej kontenerów 40' niż w 2008 roku. Największy spadek o ok. 50% ruchu kontenerów 20' i 40' odnotował BCT.

Niekorzystna sytuacja na rynku przeładunków kontenerowych dla BCT wynika z prowadzonej wymiany handlowej. W skali wszystkich polskich portów morskich dominuje eksport nad importem (rys. 12), natomiast w obrotach BCT dominują operacje w relacji importowej. W 2008 roku import przewyższył eksport o 41 313 TEU a w 2009 roku o 30 024 TEU. W 2009 roku BCT obsługiwał 42% rynku obsługi towarów importowanych (w 2008 r – 58%) i zaledwie 29% rynku towarów importowanych (w 2008 roku – 47%) (rys. 13).

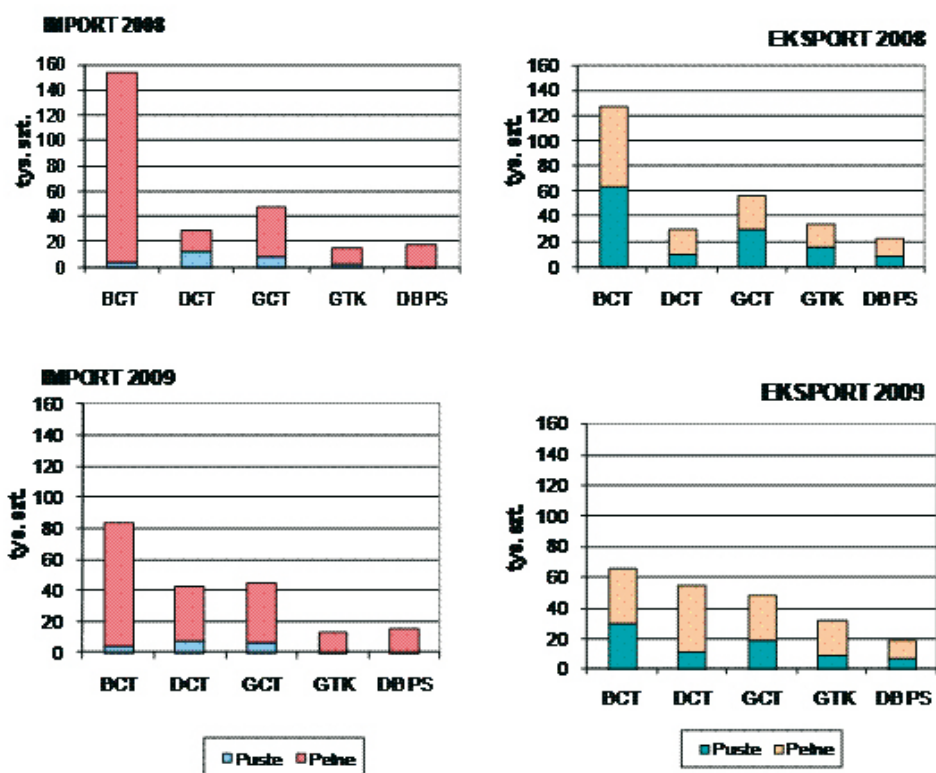
W prezentowanym okresie znacząco swój udział w rynkach zwiększył DCT z 11% do 21%, w imporcie i z 11% do 25% w eksporcie. Wraz ze wzrostem udziału w rynku DCT odnotował w 2009 roku wzrost w eksporcie o 74% (39 483 TEU) i w imporcie o 30% (16 301 TEU) w stosunku do 2008 roku (rys. 14). W tym samym okresie przeładunki w BCT spadły o 50%. Najmniejszy 2-procentowy i 8-procentowy spadek w eksporcie i imporcie odnotował GTK.

Ostatnim elementem porównań jest analiza eksportu i importu dotycząca zapelnienia kontenerów (rys. 15). Relacja przywózowa (import) charakteryzuje się dominacją pełnych kontenerów. Odmienna jest sytuacja w eksporcie. W 2008 roku pustych kontenerów było zaledwie o 13% mniej niż pełnych, podczas gdy w 2009 roku przy zbliżonej liczbie pełnych kontenerów ponad 143 000 sztuk pustych kontenerów eksportowano o 40% mniej niż rok wcześniej. Najwięcej pustych kontenerów w relacji – eksport obsługują porty w Gdyni. BCT w 2008 roku przyjął 63 759 sztuk pustych kontenerów i 62 850 sztuk pełnych, w 2009 roku pustych kontenerów przyjęto 29 885 sztuk i 35 725 sztuk pełnych. GCT w 2008 roku przeładował 28 572 sztuk pustych i 27 951 sztuk pełnych kontenerów, w 2009 roku relacja została odwrócona i dominowała obsługa pełnych kontenerów (29 301 sztuk).

Niekorzystna sytuacja na rynkach międzynarodowych przełożyła się bezpośrednio na obroty polskich terminali kontenerowych. Zaledwie jeden (DCT) z pięciu polskich terminali kontenerowych w badanym okresie odnotował wzrost obrotów. Należy zaznaczyć, że DCT był jedynym bałtyckim terminalem kontenerowym, który w 2009 roku osiągnął wzrost obrotów. Największy spadek obrotów (20' i 40' kontenerów oraz w relacjach import – eksport) odnotował BCT, pozostając nadal największym terminalem kontenerowych w Polsce. W terminalu tym w badanym okresie zmniejszył się, na



14. Dynamika przeładunków relacji import i eksport w portach terminali kontenerowych 2009/2008 % (rok 2008 = 100). Źródło: opracowanie własne na podstawie: „Namiary na Morze i Handel”, dodatek specjalny – luty 2010



15. Przeładunki kontenerów w sztukach wg relacji import i eksport w portach terminali kontenerowych w latach 2008 i 2009. Źródło: opracowanie własne na podstawie: „Namiary na Morze i Handel”, dodatek specjalny – luty 2010

skutek spadku ruchu kontenerów, wskaźnik wykorzystania zdolności przeładunkowej z 59% w roku 2008 do 30% w 2009 roku. W Deepwater Container Terminal Gdańsk, który działała zaledwie od dwóch lat, wskaźnik wykorzystania zdolności przeładunkowej w tym okresie wzrósł z 21% w 2008 roku do w 32% w 2009 roku.

Warto w tym miejscu dodać, że na początku 2010 roku nastąpił istotny przełom jakościowy w działalności polskich terminali kontenerowych, gdyż 4 stycznia zainaugurował do DCT bezpośrednio z Chin największy w historii polskich portów kontenerowiec oceaniczny „Maersk Taikung”, zdolny załadować 8 400 TEU, zainaugurował cotygodniowy serwis pomiędzy Chinami a Polską. Tym samym DCT stał się hubem mającym obsługiwać nie tylko polskie zaplecze, ale także inne porty bałtyckie. Uruchomienie bezpośredniego serwisu azjatyckiego spowodowało większy obrót kontenerowy także mniejszymi statkami. Feederowe połączenia do portów rosyjskich i skandynawskich obsługują zarówno kontenerowce „Maerska”, jak i „Uni-feeder”.

Próbując dokonać krótkiego podsumowania stwierdzić należy, że po okresie gwałtownego spadku obrotów kontenerowych w terminalach Gdańska i Gdyni (z wyjątkiem DCT) spodziewać się należy ponownego wzrostu obrotów. Twierdzenie takie ma uzasadnienie w stale wzrastających przewozach kontenerowych w Polsce i w całym rejonie Morza Bałtyckiego. Duże znaczenie ma także stworzenie w DCT hubu zdolnego obsługiwać zarówno bezpośrednie zaplecze lądowe, jak i porty rosyjskie i skandynawskie. Wyniki stycznia 2010 roku potwierdzają tę tezę wszystkie, bowiem omawiane terminale przeładowały o ok. 15% kontenerów więcej niż w styczniu 2009 roku. Największy wzrost obrotów odnotowano w BCT (46% – kontenery 20' i 19% - kontenery 40') i DCT (20% – kontenery 20' i 26% – kontenery 40'). ◀

prof. zw. dr hab. Włodzimierz Rydzkowski  
(UG Wydział Ekonomiczny,  
Katedra Polityki Transportowej)

mgr Aleksandra Gus-Puszczewicz  
(UG Wydział Ekonomiczny,  
Katedra Polityki Transportowej)