

Raport

Wyniki 10 największych europejskich portów kontenerowych w I połowie 2022 roku

Sierpień 2022

port 
monitor

TOP 10 europejskich portów kontenerowych w I połowie 2022 roku

Spośród 10 największych portów kontenerowych w Europie, w pięciu można zauważyć spadek przeładunków w pierwszym półroczu 2022 roku. Od stycznia do czerwca br. 10 największych europejskich portów kontenerowych przeładowało łącznie ponad 33,3 mln TEU, co stanowi wynik o 3,28% niższy niż w pierwszej połowie ubiegłego roku oraz o 0,72% niższy niż w analogicznym okresie 2020 roku. Spadek przeładunków wiąże się z ograniczeniem relacji handlowych z Rosją w związku z agresją Federacji Rosyjskiej na Ukrainę w lutym br., a także jest pokłosiem zakłóceń w globalnych łańcuchach dostaw w związku z pandemią Covid-19.

Największym europejskim portem kontenerowym pozostaje **Port Rotterdam** z przeładunkami na poziomie 7,3 mln TEU. Wielkość przeładunków kontenerowych spadła o 4,4% w odniesieniu do TEU oraz o 8,9% w ujęciu tonażowym. Różnica ta wynika z wzmożonych przeładunków pustych kontenerów. Spadek przeładunków kontenerowych w Porcie Rotterdam spowodowany jest dwoma aspektami: pierwszym jest zawieszenie możliwości rezerwowania kontenerów przez największych armatorów wykonujących połączenia do Rosji, natomiast drugim są zmiany, które wywołała nadal trwająca pandemia Covid-19. Duża niepewność dotycząca terminowości zawinięć kontenerowców sprawia, że zajętość placów składowych w terminalach jest obecnie na bardzo wysokim poziomie. Aby poprawić terminowość, duże kontenerowce często odwołują zawinięcia do hubów kontenerowych, jednocześnie starając się załadowywać i rozładowywać jak najwięcej kontenerów podczas jednego zawinięcia. W wyniku zaistniałej sytuacji, przedsiębiorstwa żeglugowe korzystają obecnie z mniejszych portów.

Portem, który zajmuje drugą lokatę spośród największych portów kontenerowych w Europie jest port **Antwerpia-Brugia**. W kwietniu 2022 roku Zarząd Portu Antwerpia oraz Zarząd Portu Zeebrugge połączyły siły i obecnie operują pod jednym zarządem. Przeładunki obu portów spadły o 6,2% w porównaniu z pierwszym półroczem 2021 roku. Na spadki w porcie wpłynęły opóźnienia kontenerowców, co zakłóciło globalne łańcuchy dostaw.

Port Hamburg odnotował w pierwszym półroczu 2022 roku zwiększenie przeładunków kontenerowych (4,4 mln TEU, +0,92%). Port ten zyskał na znaczeniu jako hub przeładunkowy dla portów bałtyckich. W szczególności zwiększeniu uległy wolumeny na trasach z Polską, Szwecją, Finlandią oraz Danią za sprawą większego wykorzystania połączeń feederowych. Wielkość transshipmentów w pierwszym półroczu 2022 roku w Porcie Hamburg szacowana jest na 1,6 mln TEU (+2,7%). Jednakże, na obraz przeładunków portowych wpływ miały również inne czynniki. Należy do nich zaliczyć przede wszystkim czynniki geopolityczne, a także zmiany wywołane pandemią Covid-19. Po agresji Federacji Rosyjskiej na Ukrainę handel zagraniczny z Rosją został objęty sankcjami. Przeładunki kontenerów na trasie Hamburg - porty rosyjskie spadły w pierwszych 6 miesiącach 2022 roku o 50,9%, do poziomu 79 tys. TEU. Warto zaznaczyć, że Rosja była dotychczas czwartym największym partnerem handlowym portu. Do czynników, które miały wpływ na wielkość przeładunków portowych należy również zaliczyć reperkusje spowodowane pandemią Covid-19, w szczególności lockdown w Szanghaju, który rzutował na opóźnienia kontenerowców.

Niemal 10-procentowy spadek odnotował **Port Bremerhaven** (2,3 mln TEU, -9,74% w porównaniu z pierwszym półroczem 2021 roku). Analizując szczegółowo przeładunki w porcie, we wszystkich miesiącach, za wyjątkiem maja 2022 roku można zauważyć spadek przeładunków kontenerowych w ujęciu miesięcznym. W maju przeładunki kontenerowe były wyższe o 5,4% niż w maju 2021 roku. Najbardziej

dotkliwy spadek przeładunków miesięcznych został odnotowany w lutym i w czerwcu w odniesieniu do 2021 roku.

W kluczowych terminalach kontenerowych w niemieckich portach (m. in. w Hamburgu, Bremerhaven oraz Wilhelmshaven) 14-ego lipca rozpoczął się strajk pracowników portowych. Strajk trwał 48 godzin. Przedstawiciele związków zawodowych domagają się wzrostu płac, aby zniwelowały one skutki inflacji. Do strajku doszło po załamaniu szóstej rundy negocjacji między związkiem zawodowym a stowarzyszeniem niemieckich portów. Według orzeczenia niemieckiego sądu zakazuje się stosowania strajków jako formy protestu do czasu zakończenia 10. rundy negocjacji. Oczekuje się, że negocjacje zostaną zakończone do końca sierpnia 2022 r. Wydarzenia te mogą mieć wpływ na wielkość przeładunków w poszczególnych portach w drugim półroczu 2022 roku.

Spadek przeładunków odnotował również hiszpański **Port Walencja**, który w minionym półroczu przeładował 2,6 mln TEU (-6,46% w porównaniu z okresem styczeń-czerwiec 2021 roku). Największy wpływ na obraz przeładunków portu miał spadek transshipmentów (o ponad 12%), zmniejszyła się także liczba przeładowywanych pustych kontenerów (-2,7%).

Pozostałe hiszpańskie porty znajdujące się w rankingu odnotowały wzrosty. Niewielkie zwiększenie przeładunków kontenerowych można zauważyć w **Portcie Algeciras** (+0,19%, 2,3 mln TEU). Warto zaznaczyć, że dużym wzrostem charakteryzowała się obsługa pustych kontenerów, których przeładunki wzrosły o ponad 65% w porównaniu z analogicznym okresem 2021 roku. Wzrost odnotował także **Port Barcelona** (+0,72%, 1,8 mln TEU). Na wynik wpłynęło zwiększenie przeładunków kontenerowych w tranzycie (881 493 TEU, +2,9%). Zwiększyła się również wielkość przeładunków w ujęciu tonażowym o 2,0% w porównaniu z pierwszym półroczem 2021 roku.

Tabela 1. Przeładunki kontenerów w 10 największych europejskich portach kontenerowych w pierwszej połowie 2021 i 2022 roku [TEU]

	H1 2021	H1 2022	Zmiana H1 2022/ H1 2021
Rotterdam	7 612 000	7 277 072	-4,40%
Antwerpia-Brugia	7 217 484	6 770 000	-6,20%
Hamburg	4 360 000	4 400 000	0,92%
Walencja	2 819 645	2 637 604	-6,46%
Algeciras	2 335 330	2 339 705	0,19%
Bremerhaven	2 588 841	2 336 743	-9,74%
Piraeus	2 370 900	2 144 000	-9,57%
Felixstowe*	1 889 002	1 889 003	0,00%
Barcelona	1 791 826	1 804 689	0,72%
Gioia Tauro**	1 448 678	1 705 541	17,73%
Razem	34 433 706	33 304 357	-3,28%

*Dane za 2020 r., brak danych za 2021 i 2022. Port nie ujawnia danych.

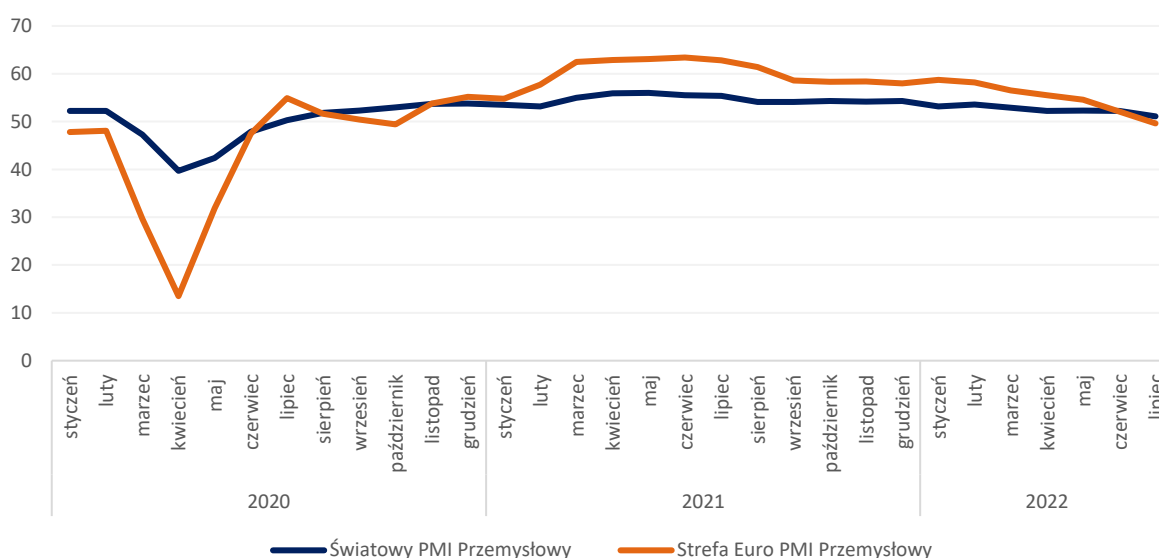
**Dane oszacowane na podstawie wyniku portu w pierwszych 7 miesiącach 2022

W największym greckim porcie, **Porcie Piraeus** miało miejsce zmniejszenie przeładunków (-9,53%, 2,1 mln TEU). W kwietniu 2022 roku w porcie doszło do 24-godzinnego strajku. Pracownicy domagali się między innymi dopłat do pracy w nocy oraz w soboty, niedziele i święta.

Ranking zamyka **Port Gioia Tauro** z wynikiem przeładunków na poziomie 1,7 mln TEU (+17,73%). W pierwszym kwartale 2022 roku miał miejsce wysoki, dwucyfrowy wzrost przeładunków kontenerowych w porcie (+28,1% w porównaniu z pierwszym kwartałem 2021 roku). Wzrost utrzymał się również w drugim kwartale.

Z uwagi na brak danych dotyczących **Portu Felixstowe** przyjęto wynik przeładunków z 2020 roku. Warto zaznaczyć, że w terminie od 21 do 29 sierpnia, po raz pierwszy od 30 lat, dokerzy zapowiedzieli strajk po nieudanej próbie osiągnięcia porozumienia płacowego (pracownicy domagają się podwyżki płac o 7%). Strajk w Porcie Felixstowe wpłynie na przekierowanie ruchu do innych portów, które nadal pozostają bardzo zatłoczone.

Wykres 1. Wielkość wskaźnika PMI na świecie oraz w strefie Euro w latach 2020-2022



Analizując wskaźnik PMI¹ dla strefy Euro możemy zauważyć pesymistyczne nastroje (49,8 pkt w lipcu 2022). To najniższy odczyt od 25 miesięcy. Po raz pierwszy od maja 2020 roku zauważalne są wyraźne obawy inwestorów związane z panującą sytuacją gospodarczą, trwającą wojną w Ukrainie oraz zakłóceniami w łańcuchach dostaw. Wyłączając z analizy czas pandemii można zaobserwować, że dynamika spadku poziomu nowych zamówień jest wyższa od wielkości uzyskanej podczas kryzysu finansowego w 2012 roku. Respondenci podkreślają głównie wpływ inflacji na decyzje biznesowe. Zmniejszenie zamówień oraz działalności produkcyjnej będzie miało wpływ na wolumeny obsługiwane w portach, co może mieć odzwierciedlenie w przeładunkach kontenerowych w drugim półroczu 2022 roku.

¹ The Purchasing Managers 'Index™ (PMI™) to oparty na ankietach wskaźnik aktywności gospodarczej, który obejmuje wskaźniki podrzędne: produkcji, nowych zamówień, zatrudnienia, kosztów, cen sprzedaży, eksportu, aktywności zakupowej, wydajności dostawców, zaległości w zamówieniach i zapasów. W ankietach respondenci są proszeni o zgłaszanie zmian w każdej zmiennej w porównaniu z poprzednim miesiącem, odnotowując, czy każda z nich wzrosła/poprawiła się, spadła/pogorszyła się lub pozostała niezmienną. Tym obiektywnym pytaniom towarzyszy jedno subiektywne pytanie dotyczące „nastrojów”, polegające na pytaniu firm, czy prognozują wyższą, taką samą lub niższą produkcję w ciągu roku. PMI jest szeroko stosowany do przewidywania zmieniających się trendów gospodarczych. PMI jest opracowywany globalnie przez IHS Markit, chociaż niewielka liczba stowarzyszeń branżowych opracowuje również lokalne indeksy PMI na niektórych rynkach, takich jak ISM w Stanach Zjednoczonych. Wskaźnik pierwotnie opracowany był dla produkcji, ale IHS Markit był pionierem rozszerzenia zasięgu na inne sektory w latach 90., w tym usługi, budownictwo i handel detaliczny.

Autorzy

Ewelina Ziajka

Specjalista ds. analiz rynkowych
ewelina@actiaforum.pl
tel. +48 505 925 436

Monika Rozmarynowska-Mrozek

Lider projektów konsultingowych
monika@actiaforum.pl
tel. +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