



**PREZES  
URZĘDU OCHRONY  
KONKURENCJI I KONSUMENTÓW**

Warszawa, dnia 14 marca 2014 r.

DKK2-421/40/13/AI

**DECYZJA nr DKK - 30/2014**

Na podstawie art. 18 w związku z art. 13 ust. 1 pkt 2 oraz ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. Nr 50, poz. 331 ze zm.) Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, po przeprowadzeniu postępowania antymonopolowego wszczętego na wniosek OT LOGISTICS S.A. z siedzibą w Szczecinie, **wydaje zgodę** na dokonanie koncentracji, polegającej na przejęciu przez OT LOGISTICS S.A. z siedzibą w Szczecinie kontroli nad BTDG – Bałtycki Terminal Drobnicowy Gdynia sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni.

**UZASADNIENIE**

W dniu 2 października 2013 r. do Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, zwanego dalej „Prezesem Urzędu” lub „organem antymonopolowym”, wpłynęło zgłoszenie zamiaru koncentracji, polegającej na przejęciu przez OT LOGISTICS S.A. z siedzibą w Szczecinie, zwaną dalej „OT Logistics” lub „Zgłaszającym”, kontroli nad BTDG – Bałtycki Terminal Drobnicowy Gdynia sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni, zwaną dalej „BTDG”.

W związku z tym, iż spełnione zostały niezbędne przesłanki, uzasadniające zgłoszenie zamiaru koncentracji, tj.:

- łączny obrót na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przedsiębiorców uczestniczących w koncentracji w roku obrotowym poprzedzającym rok zgłoszenia przekroczył równowartość 50 mln euro, tj. kwotę określoną w art. 13 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. Nr 50, poz. 331 ze zm.), zwanej dalej „ustawą o ochronie konkurencji” lub „ustawą antymonopolową”,
- przejęcie kontroli nad innym przedsiębiorcą jest jednym ze sposobów koncentracji, określonym w art. 13 ust. 2 pkt 2 ustawy antymonopolowej,
- w sprawie nie występuje żadna okoliczność z katalogu przesłanek wymienionych w art. 14 ustawy antymonopolowej, powodująca odstąpienie od konieczności zgłoszenia zamiaru koncentracji,

zostało wszczęte postępowanie antymonopolowe w przedmiotowej sprawie, o czym - zgodnie z art. 61 § 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2013 poz. 267) - OT Logistics została powiadomiona pismem z dnia 15 października 2013 r.

## **W trakcie postępowania organ antymonopolowy ustalił, co następuje:**

### ***Uczestnicy koncentracji***

**OT LOGISTICS** - aktywny uczestnik koncentracji, jest spółką publiczną notowaną na rynku regulowanym prowadzonym przez Giełdę Papierów Wartościowych w Warszawie S.A. Do głównych akcjonariuszy OT Logistics (według stanu z dnia zgłoszenia) należą:

- 1 Fundusz Mistral S.A. (58,99%),
- NPN II S.A.R.L. (25,39%),
- AMPLICO PTE S.A. (6,47%).

Zgłaszający prowadzi działalność głównie w zakresie śródlądowego transportu wodnego, koncentrując się na rzece Odrze.

OT Logistics tworzy grupę kapitałową, do której należą następujące podmioty prowadzące działalność na terenie Polski:

- RENTRANS CARGO sp. z o. o. z siedzibą w Szczecinie, dalej zwana „Retrans Cargo”, - usługi spedycyjne, a także w ograniczonym zakresie usługi przeładunku towarów w portach morskich,
- RENTRANS INTERNATIONAL SPEDITION sp. z o. o. z siedzibą w Katowicach - usługi spedycyjne i transportowe oraz usługi agencji transportowych,
- RENTRANS EAST sp. z o. o. z siedzibą w Krównikach - usługi spedycyjno-przeładunkowe,
- RCT sp. z o. o. z siedzibą w Szczecinie - sprzedaż paliw,
- TT INTERNATIONAL TRANSPORTE SPEDITION GmbH z siedzibą w Berlinie - ekspedycja towarów,
- PORT HANDLOWY ŚWINOUJŚCIE sp. z o. o. z siedzibą w Świnoujściu, dalej zwany „PHS” - usługi przeładunku i magazynowania towarów w portach morskich,
- ODRA LLOYD sp. z o. o. z siedzibą we Wrocławiu - śródlądowy transport wodny,
- ODRATRANS – PORTY sp. z o. o. z siedzibą we Wrocławiu - przeładunek towarów w portach rzecznych,
- ODRA LOGISTICS sp. z o.o. z siedzibą w Poznaniu - usługi spedycyjne i transportowe,
- ODRA RHEIN LLOYD sp. z o.o. z siedzibą we Wrocławiu - śródlądowy transport wodny,
- ŻEGLUGA BYDGOSKA sp. z o. o. z siedzibą w Bydgoszczy - śródlądowy transport wodny,
- RCI sp. z o.o. z siedzibą w Szczecinie - wynajem nieruchomości,
- RCS SHIPING COMPANY Ltd. z siedzibą w St. John’s - transport morski i międzynarodowa ekspedycja towarów,
- RTS SHIPPING COMPANY Ltd w z siedzibą St. John’s - transport morski i międzynarodowa ekspedycja towarów.

W dniu 18 listopada 2013 r., decyzją nr DKK-145/2013, Prezes Urzędu wydał zgodę na dokonanie koncentracji, polegającej na przejęciu przez OT Logistics kontroli nad C. HARTWIG GDYNIA S.A. z siedzibą w Gdyni, prowadzącą działalność głównie w zakresie usług spedycyjnych i transportowych.

Działalność grupy OT Logistics obejmuje świadczenie usług przeładunku towarów na obszarze Portu Świnoujście (poprzez PHS) oraz na obszarze Portu Kołobrzeg (poprzez

Rentrans Cargo). Wielkość przeładunku poszczególnych grup ładunków dokonanego przez grupę OT Logistics w latach 2011–2012 ilustruje poniższa tabela 1.

**Tab. nr 1.** OT Logistics - wielkość przeładunku poszczególnych grup ładunków (w tys. ton) w latach 2011–2012 (stan na dzień 31 grudnia każdego roku)

	OT LOGISTICS wielkość przeładunków (w tys. ton)					
	2011			2012		
	Port Świnoujście (PHS)	Port Kołobrzeg (Rentrans Cargo)	razem	Port Świnoujście (PHS)	Port Kołobrzeg (Rentrans Cargo)	razem
ropa i prz. naftowe	<i>[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 1 załącznika nr 1 do decyzji]</i>					
węgiel i koks						
rudy						
zboża i pasze						
drewno						
inne masowe						
drobnica ogółem						
razem						

Źródło: Dane zawarte w zgłoszeniu

Biorąc powyższe pod uwagę wskazać należy, że głównym portem, w którym grupa OT Logistics świadczy usługi przeładunkowe jest Port Świnoujście (na port ten w 2012 r. przypadało ok. *[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 2 załącznika nr 1 do decyzji]*% przeładunków wykonanych przez grupę OT Logistics). Natomiast podstawową kategorią ładunków przeładowanych przez OT Logistics są towary masowe. W 2012 r. stanowiły one ok. *[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 3 załącznika nr 1 do decyzji]*% ładunków przeładowanych przez OT Logistics, zaś podstawową grupą ładunków w tym okresie był węgiel i koks, który stanowił ok. *[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 4 załącznika nr 1 do decyzji]*% przeładowanych towarów. Przeładunek drewna stanowił natomiast w 2012 r. ok. *[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 5 załącznika nr 1 do decyzji]*% wszystkich przeładowanych towarów.

**BTDG** - pasywny uczestnik koncentracji, prowadzi działalność głównie w zakresie usług przeładunku towarów w portach morskich. BTDG ma charakter terminalu uniwersalnego, świadczącego w Porcie Gdynia usługi przeładunkowe ładunków drobnicowych (drobnicy konwencjonalnej i obsługiwanej w technologii ro-ro) oraz ładunków masowych. Wielkość przeładunków wykonanych przez Spółkę w latach 2011–2012 przedstawia poniższa tabela nr 2.

**Tab. nr 2.** BTDG - wielkość przeładunku poszczególnych grup ładunków (w tys. ton) w latach 2011–2012 (stan na dzień 31 grudnia każdego roku)

	BTDG wielkość przeładunków (w tys. ton)	
	2011	2012
ropa i prz. naftowe	<i>[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 6 załącznika nr 1 do decyzji]</i>	
węgiel i koks		
rudy		
zboża i pasze		
drewno		
inne masowe		
drobnica ogółem		
razem		

Źródło: Dane zawarte w zgłoszeniu

Biorąc powyższe pod uwagę wskazać należy, że podstawową kategorią ładunków przeładowanych przez BTDG są ładunki drobnicowe (w 2011 r. stanowiły one ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 7 załącznika nr 1 do decyzji]%, a w 2012 r. ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 8 załącznika nr 1 do decyzji]% przeładowanych towarów). Spośród ładunków masowych podstawowymi grupami ładunków w tym okresie były węgiel i koks oraz zboża i pasze (w 2012 r. węgiel i koks stanowił ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 9 załącznika nr 1 do decyzji]%, a zboża i pasze ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 10 załącznika nr 1 do decyzji]% wszystkich przeładowanych towarów i odpowiednio ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 11 załącznika nr 1 do decyzji]% i ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 12 załącznika nr 1 do decyzji]% wszystkich przeładowanych towarów masowych). Przeładunek drewna stanowił w 2012 r. ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 13 załącznika nr 1 do decyzji]% wszystkich przeładowanych towarów.

BTDG świadczy także usługi składowania towarów, sztauwowania oraz morskich agencji transportowych. BTDG nie posiada podmiotów zależnych. Wchodzi w skład grupy kapitałowej, na czele której stoi Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. z siedzibą w Gdyni, który sprawuje kontrolę także nad:

- Przedsiębiorstwem Portowym Sieć sp. z o. o. w Gdyni, zajmującym się m.in. budową, eksploatacją i utrzymaniem sieci i urządzeń energetycznych, stacji transformatorowych, linii kablowych, sieci ciepłowniczych, kanalizacyjnych i wodociągowych,
- Spedycja Polska – Spedcont sp. z o. o. w Łodzi, prowadzącą działalność w zakresie kolejowego i drogowego transportu towarów,
- Bałtycka Baza Masowa sp. z o. o. w Gdyni, prowadzącą działalność w zakresie usług przeładunkowo-składowych ładunków masowych płynnych oraz ładunków masowych sypkich luzem,
- Terramar Spedycja Międzynarodowa sp. z o. o., prowadzącą działalność w zakresie usług spedycyjnych i logistycznych.

### ***Opis i przyczyny koncentracji***

Planowana koncentracja została zgłoszona w trybie art. 13 ust. 2 pkt 2 ustawy o ochronie konkurencji i polega na przejściu przez OT Logistics kontroli nad BTDG poprzez nabycie 100% udziałów w kapitale zakładowym tej Spółki.

Jak wskazuje Zgłaszający, koncentracja stwarza możliwość dalszego rozwoju OT Logistics poprzez zwiększenie kompleksowości i atrakcyjności świadczonych usług. Przejęcie przez OT Logistics kontroli nad BTDG powinno także przyczynić się do poprawy konkurencyjności i dochodowości uczestników koncentracji, a także doprowadzić do wzrostu potencjału gospodarczego oraz skuteczności działań spółek prowadzących działalność w ramach jednej grupy kapitałowej.

### ***Rynki właściwe, na które koncentracja wywiera wpływ***

W myśl art. 4 pkt 9 ustawy o ochronie konkurencji przez rynek właściwy rozumie się rynek towarów, które ze względu na ich przeznaczenie, cenę oraz właściwości, w tym jakość, są uznawane przez ich nabywców za substytuty oraz są oferowane na obszarze, na którym, ze względu na ich rodzaj i właściwości, istnienie barier dostępu do rynku, preferencje konsumentów, znaczące różnice cen i koszty transportu, panują zbliżone warunki konkurencji. A zatem rynek ten wyznacza dwa elementy: towar (*rynek produktowy*) i terytorium (*rynek geograficzny*).

Mając na uwadze powyższe oraz kryteria wyznaczania rynków właściwych, na które koncentracja wywiera wpływ, zawarte w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 17 lipca 2007 r. w sprawie zgłoszenia zamiaru koncentracji przedsiębiorców (Dz. U. Nr 134, poz. 937), organ antymonopolowy uznał, iż:

**a) koncentracja wywiera wpływ w układzie horyzontalnym na:**

- rynek usług przeładunku węgla i koksu w polskich portach morskich,
- rynek usług przeładunku drewna w polskich portach morskich,

bowiem na rynkach tych zaangażowani są przedsiębiorcy uczestniczący w koncentracji i koncentracja prowadzi do uzyskania łącznego udziału w każdym z tych rynków w wysokości większej niż 20%.

### ***1. Uzasadnienie określenia rynku w aspekcie produktowym***

W ocenie Zgłaszającego w przedmiotowej sprawie rynkiem właściwym w aspekcie produktowym jest szeroko rozumiany rynek usług przeładunkowych w polskich portach morskich. Zdaniem OT Logistics, przemawia za tym fakt rozproszenia usług przeładunkowych pomiędzy podmiotami portowymi innymi niż porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, występujące dysproporcje w wielkości przeładunków poszczególnych grup ładunków między uczestnikami koncentracji oraz poziom przeładunków poszczególnych grup ładunków dokonywanych przez porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej.

Organ antymonopolowy nie podziela stanowiska Zgłaszającego w tej kwestii. W ocenie Prezesa Urzędu przedstawione przez OT Logistics ujęcie tego rynku jest zdecydowanie zbyt szerokie. Rozpatrując aspekt produktowy, jakim jest przeładunek towarów w portach morskich, zdaniem organu antymonopolowego zasadne jest wyodrębnienie usług przeładunku poszczególnych grup ładunków. Co prawda cztery polskie porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej<sup>1</sup>, tj. w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu, mają charakter uniwersalny i obsługując różne rodzaje ładunków, tj. zarówno ładunki masowe, jak i drobnicowe, konkurują między sobą, jednakże brak jest pełnej substytucyjności zarówno między przeładunkami poszczególnych kategorii ładunków, jak i poszczególnych grup ładunków. Zastosowania innej technologii i posiadania innego zaplecza technicznego wymaga od przedsiębiorcy, dokonującego przeładunku w danym porcie, przeładunek towarów masowych płynnych, innego przeładunek masowych sypkich, a jeszcze innego ładunków drobnicowych. Także w poszczególnych kategoriach ładunków innej technologii i innego zaplecza wymaga np. przeładunek węgla i koksu, a innego zboża i pasz (choć część zaplecza technicznego po odpowiednim przygotowaniu może służyć do przeładunku różnych grup ładunków). Mając powyższe na względzie, zasadne jest wyróżnienie w rynku usług przeładunkowych usług przeładunku poszczególnych grup ładunków. Takie zakreślenie rynku w aspekcie produktowym zgodne jest z dotychczasową praktyką orzecznictwa Komisji Europejskiej<sup>2</sup> oraz Prezesa Urzędu<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Zgodnie z ustawą z dnia 20 grudnia 1996 o portach i przystaniach morskich (Dz.U. z 2010 r. Nr 33, poz. 179) porty dzieli się na te o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej oraz inne porty. Zgodnie z art. 2 ust. 3 tej ustawy portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej są porty morskie w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu. Portami tymi, w myśl art. 13 tej ustawy zarządzają: Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A., Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

<sup>2</sup> Decyzja w sprawie COMP/M.6376, decyzja w sprawie COMP/M.3884 – ADM Poland/Cefetra/BTZ, dotycząca koncentracji z udziałem spółki Bałtycki Terminal Zbożowy Sp. z o.o., w której Komisja za rynek produktowy przyjęła rynek świadczenia usług przeładunku zbóż i śruty

<sup>3</sup> Decyzja Prezesa Urzędu nr RGD - 9/2007 z dnia 6 kwietnia 2007 r.

Podobne stanowisko w kwestii zakreszenia rynku prezentują zarządy portów. I tak Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. z siedzibą w Szczecinie podnosi, że w aspekcie produktowym właściwy rynek powinien być określony, w zależności od podmiotów poddanych ocenie, jako rynek przeładunku towarów dla całego obszaru portowego oraz jako rynek przeładunku poszczególnych grup ładunków lub jednostek ładunkowych dla operatorów terminali przeładunkowych. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. z siedzibą w Gdańsku wskazuje natomiast, że każda grupa ładunkowa stanowi odmienny rynek o zróżnicowanym stopniu występującej na nim konkurencji. Występują również produkty w ramach poszczególnych grup, które stanowią oddzielny rynek, np. węgiel, ropa naftowa, itp. Z kolei Zarząd Portu Morskiego Elbląg sp. z o.o. z siedzibą w Elblągu zaznacza, że działalność przeładunkowa powinna być wyselekcjonowana w zależności od przygotowania infrastrukturalnego poszczególnych terminali. Poszczególne grupy towarów powinny być przeładowywane na poszczególnych terminalach przygotowanych technicznie i infrastrukturalnie do ich przeładunku czy składowania.

## ***2. Uzasadnienie określenia rynku w aspekcie geograficznym***

Drugim, niezbędnym elementem rynku właściwego jest jego wymiar geograficzny, co przesądza o konieczności wskazania obszaru, na którym warunki konkurencji, mające zastosowanie do określonej usługi, są zbliżone.

W ocenie organu antymonopolowego w przedmiotowej koncentracji dla rynku usług przeładunku węgla i koksu oraz rynku usług przeładunku drewna w portach morskich właściwy jest rynek krajowy. Należy bowiem zauważyć, iż transport lądowy tych towarów jest znacząco droższy od frachtu, co sprawia, iż przedsiębiorcom zależy na określonym, jak najbliższym miejscu załadunku tak, aby ograniczyć do minimum przewóz lądowy. Z drugiej zaś strony, z uwagi na bliskie położenie polskich portów, uznać należy, że rynek właściwy ma wymiar krajowy, a nie lokalny, przypisany do granic danego portu. Takie zakreślenie rynku w aspekcie geograficznym dla rynku usług przeładunku węgla i koksu oraz rynku usług przeładunku drewna znajduje potwierdzenie w orzecznictwie Komisji Europejskiej (sprawa COMP/M.3884 – ADM Poland/Cefetra/BTZ) oraz Prezesa Urzędu, który w decyzji nr RGD-9/2007 z dnia 6 kwietnia 2007 r. wskazał, że z uwagi na bliskie położenie portów w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu rynkiem właściwym dla rynku usług przeładunkowych zbóż i śruty jest rynek krajowy.

## ***3. Charakterystyka rynków, na które koncentracja wywiera wpływ w układzie horyzontalnym***

Do prowadzenia działalności przeładunkowej w portach morskich niezbędne są tereny zawierające dostęp do akwenów portowych, położone bezpośrednio przy nabrzeżach portowych, wyposażone w odpowiednią infrastrukturę portową. Terenami tymi dysponują spółki o charakterze użyteczności publicznej, utworzone w oparciu o przepisy ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz.U. z 2010 r. Nr 33, poz. 179), przez Skarb Państwa oraz gminę właściwą dla miejsca położenia danego portu. Ponadto w myśl tej ustawy, zgody ministra właściwego do spraw Skarbu Państwa udzielonej w drodze administracyjnej i w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej wymaga przeniesienie własności, użytkowania wieczystego albo oddanie w użytkowanie wieczyste oraz oddanie w użytkowanie, dzierżawę najem albo na podstawie innej umowy uprawniającej do korzystania lub pobierania pożytków przez okres powyżej 10 lat nieruchomości stanowiących własność Skarbu Państwa, jednostki samorządu terytorialnego albo podmiotu zarządzającego portem lub przystania morską, położonych w granicach portów

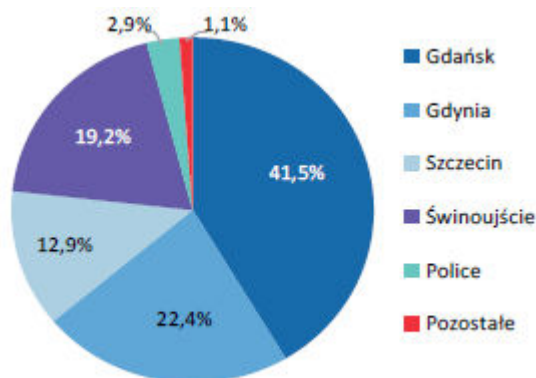
i przystani morskich. Własność akwenów portowych, własność infrastruktury zapewniającej dostęp do portów lub przystani morskich przysługuje Skarbowi Państwa i jest wyłączona z obrotu. Budowa, modernizacja i utrzymanie infrastruktury zapewniającej dostęp do portów są finansowane ze środków budżetu państwa, w wysokości określonej w ustawie budżetowej. Budowa, modernizacja i utrzymanie infrastruktury portowej znajdującej się na gruntach, którymi gospodaruje podmiot zarządzający, oraz utrzymanie akwenów portowych są finansowane ze środków podmiotu zarządzającego.

Jedyną zatem możliwością objęcia terenów portowych w posiadanie przez podmioty trzecie jest zawarcie z właściwym podmiotem zarządzającym portem stosownej umowy dzierżawy. Jak wskazuje Zgłaszający „, zważywszy, że zdecydowana większość ww. terenów jest obecnie wydzierżawiona, sposobem wejścia na rynek usług przeładunkowych jest *de facto* zakup już funkcjonującej spółki. Możliwość zawarcia z Zarządem danego portu umowy dzierżawy obecnie nieużytkowanego terenu portowego jest niezwykle utrudnione, gdyż takich terenów pozostało niewiele zaś te, które istnieją, wymagają bardzo dużych nakładów finansowych”.

Działalność uczestników koncentracji pokrywa się w zakresie usług przeładunku węgla i koksu oraz przeładunku drewna w polskich portach morskich. OT Logistics prowadzi działalność w tym zakresie w Porcie Świnoujście oraz Porcie Kołobrzeg, natomiast BTDG w Porcie Gdynia.

Zgodnie z danymi Głównego Urzędu Statystycznego zawartymi w opracowaniu „Gospodarka morska w Polsce w 2012 r.”, obroty ładunkowe w portach morskich w 2012 r. wyniosły 58,8 mln ton<sup>4</sup>. Ich strukturę według portów morskich w 2012 r. przedstawia poniższy wykres nr 1.

Wykres nr 1. Struktura obrotów ładunkowych według portów morskich w 2012 r.

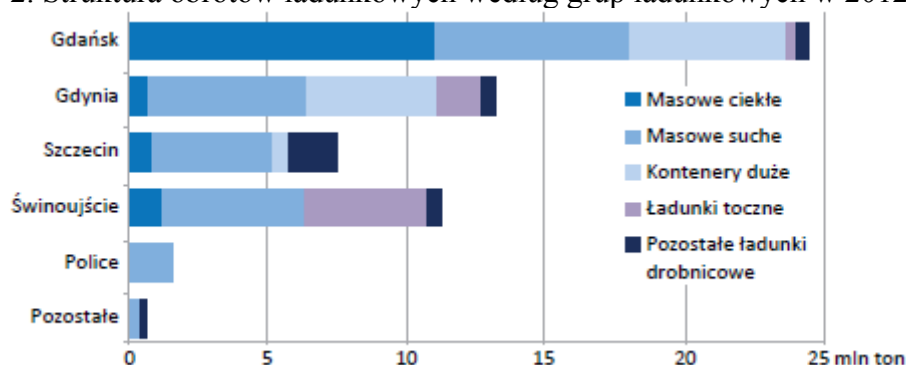


Źródło: Gospodarka morska w Polsce w 2012 r., Główny Urząd Statystyczny, [www.stat.gov.pl](http://www.stat.gov.pl).

Strukturę obrotów ładunkowych według grup ładunkowych (w mln ton) w 2012 r. głównych portów morskich przedstawia wykres nr 2.

<sup>4</sup> Źródłem danych dla informacji dotyczących portów morskich jest badanie zgodne z wymogami Unii Europejskiej. W badaniu na podstawie Formularza ewidencyjnego /.../ nie uwzględnia się statków o pojemności brutto (GT) poniżej 100 ani przywiezionych bądź wywiezionych przez nie ładunków (w tym pasażerów). Dane o obrotach ładunkowych w portach morskich obejmują łączną ilość masy ładunkowej przemieszczonej przez port w danym okresie czasu

Wykres nr 2. Struktura obrotów ładunkowych według grup ładunkowych w 2012 r.



Źródło: Gospodarka morska w Polsce w 2012 r., Główny Urząd Statystyczny, www.stat.gov.pl

W strukturze obrotów ładunkowych w polskich portach morskich w 2012 r. dominowały ładunki masowe suche ok. 41,1% (w tym węgiel i koks – 14,4%), następnie ładunki masowe ciekłe – 23,7% (w tym ropa naftowa i produkty z ropy naftowej – 21,0%) oraz ładunki w kontenerach dużych – 18,3%.

Obroty ładunkowe w portach morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, tj. w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu, według relacji przeładunkowych grup ładunków w 2012 r. przedstawia tabela nr 3.

**Tab. nr 3.** Obroty ładunkowe w portach morskich według relacji przeładunkowych, grup ładunków w 2012 r.

GRUPY ŁADUNKÓW	Ogółem	W tym międzynarodowy obrót morski		
		razem	załadunek	wyładunek
w tys. ton				
<b>OGÓŁEM</b>				
OGÓŁEM	58 825,2	57 727,6	23 982,3	33 745,3
Produkty rolnictwa, łowiectwa, leśnictwa, rybactwa i rybołówstwa	3 525,0	3 503,4	1 833,6	1 669,8
w tym zboża	2 494,6	2 479,4	1 532,9	946,5
Węgiel kamienny i brunatny, ropa naftowa i gaz ziemny	15 754,4	15 274,2	4 431,5	10 842,7
w tym węgiel kamienny	7 982,6	7 684,7	3 592,4	4 092,3
Rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa	8 269,9	7 971,7	237,7	7 734,0
w tym: minerały chemiczne i do produkcji nawozów	1 993,8	1 974,9	104,0	1 870,9
kamienie, piasek, żwir, gliny	5 386,2	5 106,9	108,8	4 998,1
Produkty spożywcze, napoje i wyroby tytoniowe	1 731,9	1 705,3	443,5	1 261,8
Drewno, wyroby z drewna i korka (bez mebli), wyroby ze słomy, papier i wyroby z papieru, wyroby poligraficzne oraz nagrania dźwiękowe	950,9	950,9	174,9	776,0
Koks, brykiety i produkty rafinacji ropy naftowej	5 563,6	5 340,6	4 608,6	732,0
w tym: ciekłe produkty rafinacji ropy naftowej	4 676,8	4 464,2	3 912,9	551,3
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne, wyroby z gumy i tworzyw sztucznych, paliwo jądrowe	3 232,0	3 193,7	2 331,1	862,6
Wyroby z pozostałych surowców niemetalicznych	434,2	434,3	261,7	172,6
Metale, wyroby metalowe gotowe (z wyłączeniem maszyn i urządzeń)	2 139,9	2 132,5	1 234,8	897,7
Sprzęt transportowy	548,6	547,0	249,4	297,6
Surowce wtórne, odpady komunalne	248,8	248,8	191,6	57,2
Puste kontenery i opakowania	7 164,7	7 164,7	3 700,2	3 464,5
Towary mieszane: zbiór różnych rodzajów towarów	4 890,0	4 881,1	2 288,4	2 592,7



transportowanych razem				
Towary, których nie można zidentyfikować	2 350,7	2 350,7	1 171,0	1 179,7
Pozostałe	2 020,6	2 020,6	816,2	1 204,4
<b>GDAŃSK</b>				
<b>RAZEM</b>	<b>24 379,5</b>	<b>23 757,4</b>	<b>9 998,9</b>	<b>13 758,5</b>
Produkty rolnictwa, łowiectwa, leśnictwa, rybactwa i rybołówstwa	962,6	951,9	411,9	540,0
w tym zboża	832,9	827,7	339,2	488,5
Węgiel kamienny i brunatny, ropa naftowa i gaz ziemny	9 495,1	9 242,9	2 161,8	7 081,1
w tym węgiel kamienny	1 847,6	1 775,4	1 355,0	420,4
Rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa	2 801,1	2 504,3	70,9	2 433,4
w tym: minerały chemiczne i do produkcji nawozów	375,9	358,4	2,7	355,7
kamienie, piasek, żwir, gliny	2 322,8	2 043,4	56,9	1 986,5
Produkty spożywcze, napoje i wyroby tytoniowe	334,1	334,1	110,8	223,3
Drewno, wyroby z drewna i korka (bez mebli), wyroby ze słomy, papier i wyroby z papieru, wyroby poligraficzne oraz nagrania dźwiękowe	2,9	2,9	2,9	-
Koks, brykiety i produkty rafinacji ropy naftowej	3 201,2	3 140,5	2 884,8	255,7
w tym: ciekłe produkty rafinacji ropy naftowej	2 976,6	2 917,6	2 682,5	235,1
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne, wyroby z gumy i tworzyw sztucznych, paliwo jądrowe	894,6	894,6	842,2	52,4
Wyroby z pozostałych surowców niemetalicznych	77,9	77,9	30,2	47,7
Metale, wyroby metalowe gotowe (z wyłączeniem maszyn i urządzeń)	521,2	519,5	421,3	98,2
Sprzęt transportowy	46,1	46,1	0,9	45,2
Surowce wtórne, odpady komunalne	171,7	171,7	124,4	47,3
Puste kontenery i opakowania	5 439,6	5 439,6	2 717,2	2 722,4
Towary mieszane: zbiór różnych rodzajów towarów transportowanych razem	253,9	253,9	118,8	135,1
Towary których nie można zidentyfikować	159,3	159,3	95,6	63,7
Pozostałe	18,2	18,2	5,2	13,0
<b>GDYNIA</b>				
<b>RAZEM</b>	<b>13 186,9</b>	<b>12 961,0</b>	<b>6 007,8</b>	<b>6 953,2</b>
Produkty rolnictwa, łowiectwa, leśnictwa, rybactwa i rybołówstwa	1 271,8	1 271,8	784,1	487,7
w tym zboża	1 016,8	1 016,8	650,0	366,8
Węgiel kamienny i brunatny, ropa naftowa i gaz ziemny	2 125,2	1 950,1	829,0	1 121,1
w tym węgiel kamienny	2 074,7	1 899,6	829,0	1 070,6
Rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa	822,7	822,7	19,1	803,6
w tym: minerały chemiczne i do produkcji nawozów	51,3	51,3	17,6	33,7
kamienie, piasek, żwir, gliny	769,9	769,9	-	769,9
Produkty spożywcze, napoje i wyroby tytoniowe	654,9	654,9	39,9	615,0
Drewno, wyroby z drewna i korka (bez mebli), wyroby ze słomy, papier i wyroby z papieru, wyroby poligraficzne oraz nagrania dźwiękowe	348,3	348,3	31,6	316,7
Koks, brykiety i produkty rafinacji ropy naftowej	525,4	510,3	320,1	190,2
w tym: ciekłe produkty rafinacji ropy naftowej	186,9	171,8	44,4	127,4
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne, wyroby z gumy i tworzyw sztucznych, paliwo jądrowe	902,6	876,8	808,5	68,3
Wyroby z pozostałych surowców niemetalicznych	77,2	77,2	1,7	75,5
Metale, wyroby metalowe gotowe (z wyłączeniem maszyn i urządzeń)	207,9	207,0	115,8	91,2
Sprzęt transportowy	34,6	34,6	4,7	29,9
Surowce wtórne, odpady komunalne	52,0	52,0	52,0	0,0
Puste kontenery i opakowania	1 724,9	1 724,9	982,8	742,1
Towary mieszane: zbiór różnych rodzajów towarów transportowanych razem	651,8	642,9	292,3	350,6
Towary których nie można zidentyfikować	1 979,5	1 979,5	997,6	981,9

Pozostałe	1 808,0	1 808,0	728,6	1 079,4
<b>SZCZECIN</b>				
RAZEM	7 590,1	7 483,7	3 039,4	4 444,3
Produkty rolnictwa, łowiectwa, leśnictwa, rybactwa i rybołówstwa	1 054,3	1 044,3	539,0	505,3
w tym zboża	614,0	604,0	519,3	84,7
Węgiel kamienny i brunatny, ropa naftowa i gaz ziemny	988,6	988,6	743,3	245,3
w tym węgiel kamienny	929,6	929,6	723,5	206,1
Rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa	1 455,1	1 455,1	127,5	1 327,6
w tym: minerały chemiczne i do produkcji nawozów	460,3	460,4	73,3	387,1
kamienie, piasek, żwir, gliny	563,8	563,9	42,0	521,9
Produkty spożywcze, napoje i wyroby tytoniowe	407,9	381,3	183,9	197,4
Drewno, wyroby z drewna i korka (bez mebli), wyroby ze słomy, papier i wyroby z papieru, wyroby poligraficzne oraz nagrania dźwiękowe	459,3	459,3	120,7	338,6
Koks, brykiety i produkty rafinacji ropy naftowej	463,4	395,8	170,1	225,7
w tym: ciekłe produkty rafinacji ropy naftowej	214,7	151,4	-	151,4
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne, wyroby z gumy i tworzyw sztucznych, paliwo jądrowe	968,1	968,2	335,2	633,0
Wyroby z pozostałych surowców niemetalicznych	113,3	113,2	94,4	18,8
Metale, wyroby metalowe gotowe (z wyłączeniem maszyn i urządzeń)	1 215,2	1 213,0	542,6	670,4
Sprzęt transportowy	2,4	2,3	1,9	0,4
Surowce wtórne, odpady komunalne	20,5	20,5	15,2	5,3
Puste kontenery i opakowania	0,1	0,1	-	0,1
Towary mieszane: zbiór różnych rodzajów towarów transportowanych razem	43,0	43,0	7,7	35,3
Towary których nie można zidentyfikować	211,8	211,8	77,7	134,1
Pozostałe	187,2	187,2	80,2	107,0
<b>ŚWIDOUJŚCIE</b>				
RAZEM	11 279,9	11 159,4	4 326,5	6 832,9
Produkty rolnictwa, łowiectwa, leśnictwa, rybactwa i rybołówstwa	164,0	163,2	31,2	132,0
w tym zboża	13,4	13,4	10,0	3,4
Węgiel kamienny i brunatny, ropa naftowa i gaz ziemny.	3 101,1	3 050,3	697,4	2 352,9
w tym węgiel kamienny	3 088,5	3 037,8	684,9	2 352,9
Rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa	1 624,4	1 624,4	-	1 624,4
w tym: minerały chemiczne i do produkcji nawozów	14,3	14,3	-	14,3
kamienie, piasek, żwir, gliny	1 313,5	1 313,5	0,0	1 313,5
Produkty spożywcze, napoje i wyroby tytoniowe	327,2	327,2	108,9	218,3
Drewno, wyroby z drewna i korka (bez mebli), wyroby ze słomy, papier i wyroby z papieru, wyroby poligraficzne oraz nagrania dźwiękowe	137,6	137,6	17,9	119,7
Koks, brykiety i produkty rafinacji ropy naftowej	1 298,9	1 231,9	1 187,4	44,5
w tym: ciekłe produkty rafinacji ropy naftowej	1 270,1	1 207,4	1 186,0	21,4
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne, wyroby z gumy i tworzyw sztucznych, paliwo jądrowe	0,6	0,6	0,6	-
Wyroby z pozostałych surowców niemetalicznych	19,4	19,3	19,0	0,3
Metale, wyroby metalowe gotowe (z wyłączeniem maszyn i urządzeń)	189,6	187,9	150,4	37,5
Sprzęt transportowy	463,5	463,5	241,4	222,1
Surowce wtórne, odpady komunalne	4,6	4,6	-	4,6
Puste kontenery i opakowania	0,2	0,2	0,2	-
Towary mieszane: zbiór różnych rodzajów towarów transportowanych razem	3 941,4	3 941,4	1 869,6	2 071,8
Pozostałe	7,3	7,3	2,5	4,8

Źródło: Transport wyniki działalności w 2012 r., tabela 6(137), Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2013, www.stat.gov.pl.

Zgodnie z ustaleniami organu antymonopolowego cztery główne polskie porty morskie w 2012 r. przeładowały łącznie blisko 64 mln ton ładunków. W strukturze obrotów ładunkowych w tym okresie największy udział miały ładunki drobnicowe ok. 44%, ładunki masowe suche ok. 37% (w tym węgiel i koks ok. 13%, zboża i pasze ok. 7%, drewno poniżej 1%) oraz ładunki masowe ciekłe ok. 19%. Wielkość przeładunku poszczególnych grup towarów w 2012 r. w portach morskich objętych badaniem organu antymonopolowego przedstawia tabela nr 4.

**Tabela nr 4.** Wielkość przeładunku poszczególnych grup ładunków w polskich portach morskich w 2012 r.

port	wielkość przeładunku w 2012 r. w tys. ton								
	ropa i przetwory naftowe	masowe suche						drobnica ogółem	ŁĄCZNIE
		węgiel i koks	rudy	zboża i pasze	drewno	inne masowe	łącznie		
Gdynia	212,6	2 050,3	0,0	1 782,1	50,3	1 794,5	5 677,2	9 919,7	15 809,5
Gdańsk	10 741,0	1 923,8	16,2	1 017,6	0,0	4 311,5	7 269,1	8 888,0	26 898,1
Szczecin i Świnoujście	1 403,0	4 257,4	720,8	1 394,4	25,2	4 040,4	10 438,2	9 425,5	21 266,7
razem główne porty	12 356,6	8 231,5	737,0	4 194,1	75,5	10 146,4	23 384,5	28 233,2	63 974,3
<i>udział w strukturze przeładunków poszczególnych ładunków głównych portów</i>	19,3%	12,9%	1,2%	6,6%	0,1%	15,9%	36,6%	44,1%	100,0%
Kołobrzeg	12,4	0,0	0,0	0,0	29,1	124,7	153,8	16,8	183,0
Elbląg	0,0	38,1	0,0	7,8	0,0	0,0	45,9	120,7	166,6
Darłowo	0,0	0,0	0,0	11,6	3,6	162,0	177,2	0,0	177,2
łącznie porty morskie	12 369,1	8 269,6	737,0	4 213,5	108,2	10 433,1	23 761,4	28 370,7	64 501,2
<i>udział w strukturze przeładunków poszczególnych ładunków w portach morskich</i>	19,2%	12,8%	1,1%	6,5%	0,2%	16,2%	36,8%	44,0%	100,0%

Źródło: opracowanie własne UOKiK na podstawie danych przekazanych przez Zarządy Portów (Porty w Szczecinie i Świnoujściu zarządzane są przez jeden podmiot, tj. Zarząd Morskich Portów w Szczecinie i Świnoujściu S.A. z siedzibą w Szczecinie).

Biorąc powyższe pod uwagę wskazać należy, że porty morskie w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu mają charakter portów uniwersalnych, co oznacza, że obsługują różne rodzaje ładunków i konkurują między sobą niemalże o wszystkie grupy ładunków. Pozostałe porty dokonują przeładunku jedynie poszczególnych grup ładunków w niewielkich ilościach w porównaniu do portów o podstawowym znaczeniu. Udział portów w krajowym rynku przeładunków portowych w 2012 r. przedstawiał się następująco: Gdańsk - ok. 41,7% (w tym masowe ciekłe ok. 16,7%, masowe suche ok. 11,3%, drobnica ok. 13,8%), Gdynia – ok. 24,5% (w tym masowe ciekłe ok. 0,3%, masowe suche ok. 8,8%, drobnica ok. 15,4%), Szczecin i Świnoujście – ok. 33% (w tym masowe ciekłe ok. 2,2%, masowe suche ok. 16,2%, drobnica ok. 14,6%), pozostałe - ok. 0,8% (w tym masowe ok. 0,6%, drobnica ok. 0,2%).

Wielkość przeładunku poszczególnych grup ładunków w portach w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu, Kołobrzegu, Darłowie i Elblągu z podziałem na głównych przeładowców w 2012 r. przedstawiają poniższe tabele nr 5-10.

**Tabela nr 5.** Wielkość przeładunku (w tys. ton) poszczególnych grup ładunków w porcie w Gdańsku w 2012 r.

	port w Gdańsku przeładunki w 2012 r. w tys. ton								
	Port Gdański Eksploatacja S.A.	PPS Port Północny sp. z o.o.	PPPP Naftoport sp. z o.o.	PUPS Chemiki sp. z o.o.	PPU SiarkPort sp. z o.o.	DCT Gdańsk S.A.	Polska Żegluga Bałtycka S.A.	Pozostali	RAZEM
ropa i prz. naftowe	<i>[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 1 załącznika nr 2 do decyzji]</i>								10 741,1
węgiel i koks									1 923,8
rudy									16,2
zboża i pasze									1 017,6
drewno									0,0
inne masowe									4 311,5
drobnica ogółem									8 888,0
razem									26 898,2

Źródło: dane przekazane przez Zarząd Morskiego Portu Gdańska S.A.

**Tabela nr 6.** Wielkość przeładunków (w tys. ton) poszczególnych grup ładunków w porcie w Gdyni w 2012 r.

	port w Gdyni przeładunki w 2012 r. w tys. ton								
	BTDG	Bałtycka Baza Masowa sp. z o.o.	BCT Bałtycki Terminal Kontenerowy sp. z o.o.	Bałtycki Terminal Zbożowy sp. z o.o.	MTMG Morski Terminal Masowy Gdynia sp. z o.o.	GCT Gdynia Container Terminal	Stena Line	Pozostali	Razem
ropa i prz. naftowe	<i>[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 2 załącznika nr 2 do decyzji]</i>								212,6
węgiel i koks									2 050,3
rudy									0,0
zboża i pasze									1 782,1
drewno									50,3
inne masowe									1 794,5
drobnica ogółem									9 919,7
razem									15 809,5

Źródło: dane przekazane przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.

**Tabela nr 7.** Wielkość przeładunków (w tys. ton) poszczególnych grup ładunków w portach w Szczecinie i Świnoujściu w 2012 r.

porty w Szczecinie i Świnoujściu przeładunki w 2012 r. w tys. ton								
	Bulk Cargo Port Szczecin sp. z o.o.	OT Logistics (Port Handlowy Świnoujście sp. z o.o.)	DB Port Szczecin sp. z o.o.	Terminal Promowy Świnoujście sp. z o.o.	Fast Terminals sp. z o.o.	Przedsię- orstwo Usług Portowych Elewator Ewa sp. z o.o.	Pozostali	Razem
ropa i prz. naftowe	<i>[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 3 załącznika nr 2 do decyzji]</i>							1 403,0
węgiel i koks								4 257,4
rudy								720,8
zboża i pasze								1 394,4
drewno								25,2
inne masowe								4 040,4
drobnica ogółem								9 425,5
<b>razem</b>								<b>21 266,7</b>

Źródło: dane przekazane przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

**Tabela nr 8.** Wielkość przeładunków (w tys. ton) poszczególnych grup ładunków w porcie w Kołobrzegu w 2012 r.

port w Kołobrzegu przeładunki w 2012 r. w tys. ton								
	Retrans Cargo sp. z o.o.	Morska Agencja Szczecin LTD	PPU Nordtechnik sp. z o.o.	VERTO sp. z o.o.	Oktan- Energy Agency	Wikhekmsen Ship Service Polska	Morska Agencja Gdynia Ltd	Razem
ropa i prz. naftowe	<i>[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 4 załącznika nr 2 do decyzji]</i>							12,4
węgiel i koks								0,0
rudy								0,0
zboża i pasze								0,0
drewno								29,1
inne masowe								124,7
drobnica ogółem								16,8
<b>razem</b>								<b>183,0</b>

Źródło: dane przekazane przez Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg sp. z o.o.

**Tabela nr 9.** Wielkość przeładunków (w tys. ton) poszczególnych grup ładunków w porcie w Darłowie w 2012 r.

port w Darłowie przeładunki w 2012 r. w tys. ton			
	Morska Agencja Gdynia sp. z o.o.	Hanza sp. z o.o.	Razem
ropa i prz. naftowe	<i>[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 5 załącznika nr 2 do decyzji]</i>		0,0
węgiel i koks			0,0
rudy			0,0
zboża i pasze			11,6
drewno			3,6
inne masowe			162,0
drobnica ogółem			0,0
<b>razem</b>			<b>177,2</b>

Źródło: dane przekazane przez Zarząd Portu Morskiego Darłowo sp. z o.o.

**Tabela nr 10.** Wielkość przeładunków (w tys. ton) poszczególnych grup ładunków w porcie w Elblągu w 2012 r.

port w Elblągu przeładunki w 2012 r. w tys. ton						
	KWM Energia sp. z o.o.	Glenport sp. z o.o.	Stokota sp. z o.o.	Morska Agencja Gdynia sp. z o.o.	KMTP Service Polska sp. z o.o.	Razem
ropa i prz. naftowe	<i>[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 6 załącznika nr 2 do decyzji]</i>					0,0
węgiel i koks						38,1
rudy						0,0
zboża i pasze						7,8
drewno						0,0
inne masowe						0,0
drobnica ogółem						120,7
<b>razem</b>						<b>166,6</b>

Źródło: dane przekazane przez Zarząd Portu Morskiego Elbląg sp. z o.o.

### 3.1 Krajowy rynek usług przeładunku węgla i koksu w portach morskich

Wszystkie porty krajowe, na co wskazuje „Analiza wzajemnej pozycji konkurencyjnej polskich portów morskich w zakresie przeładunków: masowych, drobnicowych (LCL) i kontenerowych oraz zmian po przystąpieniu do UE”, posiadają odpowiednią bazę przeładunkową umożliwiającą świadczenie usług przeładunku węgla i koksu, choć niektóre stosują konwencjonalną metodę przeładunku, mniej wydajną, niż metody stosowane w specjalistycznych terminalach. W przypadku węgla i koksu istnieje zatem możliwość swobodnej zamiany miejsca świadczenia usług przeładunkowo-składowych dla kontrahentów w ramach portów krajowych<sup>5</sup>. Wielkość przeładunku węgla i koksu w portach w głównych polskich portach, tj. Gdańsku, Gdyni oraz Szczecinie i Świnoujściu w latach 2007 – 2012 przedstawia poniższa tabela nr 11 oraz wykres nr 3.

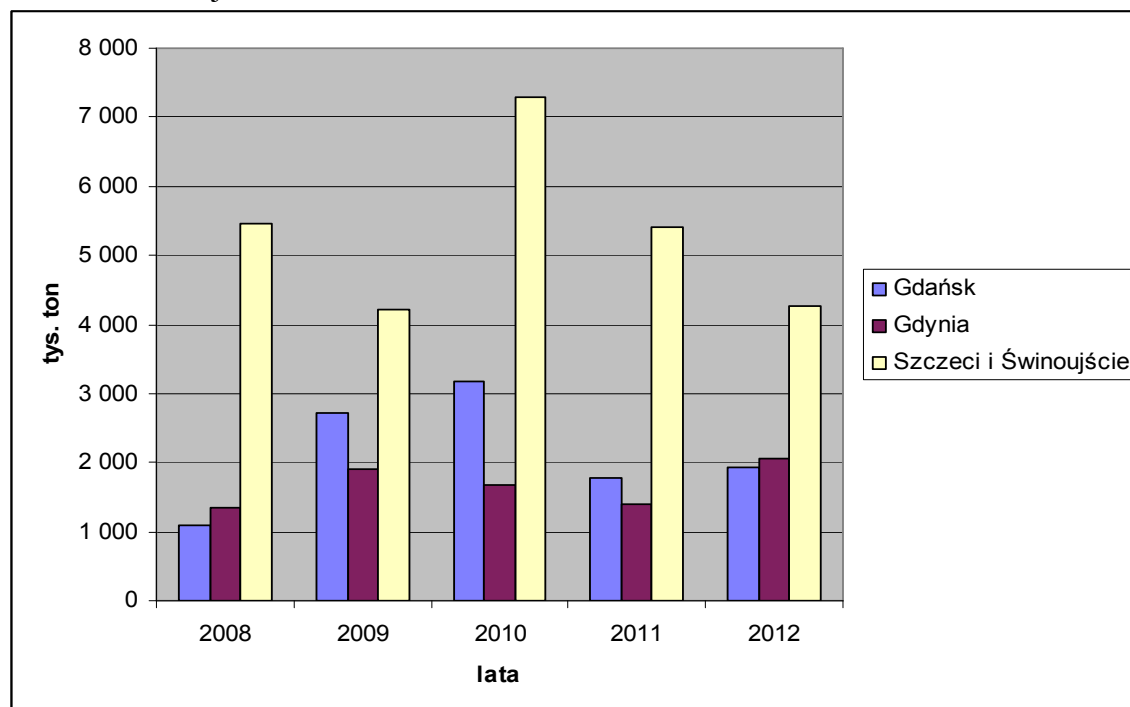
<sup>5</sup> Deloitte Business Consulting S.A. „Analiza wzajemnej ...”, wersja 3.0 z dnia 12 lipca 2007 r., str. 89 ([http://www.uokik.gov.pl/analizy\\_rynk2.php#faq351](http://www.uokik.gov.pl/analizy_rynk2.php#faq351))

**Tabela nr 11.** Wielkość przeładunku węgla i koksu w portach w Gdańsku, Gdyni oraz Szczecinie i Świnoujściu w latach 2008 – 2012.

port	przeładunek węgla i koksu w tys. ton				
	2008	2009	2010	2011	2012
Gdańsk	1.088	2.716	3.181	1.789	1.924
Gdynia	1.343	1.899	1.684	1.400	2.050
Szczeci i Świnoujście	5.464	4.220	7.295	5.422	4.257
razem	7.895	8.835	12.160	8.611	8.231

Źródło: dane Portów dostępne na stronach internetowych ([www.port.gdynia.pl/pl/oporcie/statystyki](http://www.port.gdynia.pl/pl/oporcie/statystyki), [www.portgdansk.pl/o-porcie/statystyki-przeladunkow](http://www.portgdansk.pl/o-porcie/statystyki-przeladunkow), [www.port.szczecin.pl/pl/porty/statystyki](http://www.port.szczecin.pl/pl/porty/statystyki))

**Wykres nr 3.** Wielkość przeładunku węgla i koksu w portach w Gdańsku, Gdyni oraz Szczecinie i Świnoujściu w latach 2008 – 2012.



Źródło: dane Portów dostępne na stronach internetowych

Łączna wielkość usług przeładunku węgla i koksu w portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w 2012 r. wyniosła blisko 8.200 tys. ton, w tym Portu Gdańsk ok. 1.924 tys. ton, Portu Gdynia ok. 2.050 tys. ton, portów Szczecin i Świnoujście ok. 4.312 tys. ton, a tym samym udział tych portów we wskazanym rynku kształtował się na poziomie: Gdańsk ok. 23%, Gdynia ok. 25%, Szczecin i Świnoujście ok. 52%.

Wielkość przeładunku oraz udziały rynkowe przedsiębiorców prowadzących działalność w zakresie przeładunku węgla i koksu w polskich portach morskich w latach 2011 - 2012 przedstawia poniższa tabela nr 12.

**Tabela nr 12.** Wielkość przeładunku i udziały poszczególnych przedsiębiorców w rynku usług przeładunku węgla i koks w polskich portach morskich w latach 2011 - 2012.

port	przedsiębiorca	węgiel i koks			
		2011		2012	
		przeładunek w tys. ton	udział w rynku w %	przeładunek w tys. ton	udział w rynku w %
w Gdańsku	Port Gdański Eksploatacja S.A.	[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 7 załącznika nr 2 do decyzji]			
	PPS Port Północny sp. z o.o.				
w Gdyni	MTMG-Morski Terminal Masowy Gdynia sp. z o.o.	[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 14 załącznika nr 1 do decyzji]			
	BTDG				
w Szczecinie i Świnoujściu	OT Logistics	[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 7 załącznika nr 2 do decyzji]			
	Bulk Cargo				
	Pozostali				
w Elblągu	KWM Energia				
razem		8 677,8	100,0	8 324,6	100,0

Źródło: opracowanie własne UOKiK na podstawie danych przekazanych przez Zgłaszającego oraz Zarządy Portów

W oparciu o powyższe dane wskazać należy, iż:

- łączna wielkość usług przeładunku węgla i koks w krajowych portach morskich w 2012 r. wyniosła ok. 8 324,6 tys. ton,
- udział poszczególnych portów w krajowym rynku usług przeładunku węgla i koks w portach morskich w 2012 r. kształtował się następująco: Port Gdańsk ok. 23,1%, Port Gdynia ok. 24,6%, Porty Szczecin i Świnoujście ok. 51,8%, Port Elbląg ok. 0,5%,
- łączna wielkość usług przeładunku węgla i koks w krajowych portach morskich uczestników koncentracji w 2012 r. wyniosła ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 15 załącznika nr 1 do decyzji] tys. ton,
- łączny udział uczestników koncentracji w krajowym rynku usług przeładunku węgla i koks w portach morskich w 2012 r. kształtował się na poziomie ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 16 załącznika nr 1 do decyzji] %,
- głównymi konkurentami uczestników koncentracji na tym rynku są MTMG-Morski Terminal Masowy Gdynia sp. z o.o., Bulk Cargo Port Szczecin sp. z o.o. oraz PPS Port Północny sp. z o.o., z udziałami kształtującymi się w 2012 r. na poziomie odpowiednio ok. % [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 8 załącznika nr 2 do decyzji] %.

W toku prowadzonego postępowania organ antymonopolowy zwrócił się do Zarządów Portów o wskazanie rocznych zdolności przeładunkowych poszczególnych ładunków. Z pozyskanych informacji wynika, że zdolności przeładunkowe węgla i koks wynoszą:

- w Porcie Gdańsk ok. 10.000 tys. ton (w tym PPS Port Północny sp. z o.o. ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 9 załącznika nr 2 do decyzji] tys. ton, Port Gdański Eksploatacja S.A. ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 10 załącznika nr 2 do decyzji] tys. ton),
- w Porcie Gdynia ok. 7.000 tys. ton (w tym BTDG ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 11 załącznika nr 2 do decyzji] tys. ton, MTMG-Morski



- Terminal Masowy Gdynia sp. z o.o. ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 12 załącznika nr 2 do decyzji] tys. ton<sup>6</sup>),
- w Portach Szczecin i Świnoujście ok. 8.000 tys. ton (w tym Bulk Cargo Port Szczecin sp. z o.o. ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 13 załącznika nr 2 do decyzji] tys. ton, OT Logistics ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 14 załącznika nr 2 do decyzji] tys. ton),
- w Porcie w Elblągu ok. 600 tys. ton,
- w porcie w Darłowie ok. 100 tys. ton.

Łączne zatem zdolności przeładunkowe węgla i koksu polskich portów morskich sięgają ok. 25.700 tys. ton.

Zgłaszający wskazuje, że zdolności uczestników koncentracji w zakresie przeładunku węgla i koksu wynoszą ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 17 załącznika nr 1 do decyzji] tys. ton, w tym OT Logistics ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 18 załącznika nr 1 do decyzji] tys. ton, a BTDG ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 19 załącznika nr 1 do decyzji] tys. ton. Jednocześnie wskaźnik wykorzystania zdolności przeładunkowych w zakresie przeładunku węgla i koksu w 2012 r. kształtował się dla OT Logistics na poziomie ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 20 załącznika nr 1 do decyzji] %, a dla BTDG na poziomie ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 21 załącznika nr 1 do decyzji] %.

Jak podnosi OT Logistics, przedstawiając maksymalne zdolności przeładunkowe w zakresie przeładunku węgla skalkulowano maksymalne wydajności najniższych ogniw procesu przeładunkowego, tj. załadunku węgla do wagonów (wynoszącego ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 22 załącznika nr 1 do decyzji] ton/dobę) oraz wyładunku węgla z wagonów kolejowych na wywrotnicy (wynoszącego ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 23 załącznika nr 1 do decyzji] ton/dobę).

Uwzględniając powyższe należy wskazać, że łączne zdolności przeładunkowe węgla i koksu polskich portów morskich sięgają ok. 29.700 tys. ton.

Biorąc powyższe pod uwagę wskazać należy, iż zdolności przeładunkowe węgla i koksu w polskich portach morskich, niezależnie od przyjętej wielkości, tj. uwzględniając jedynie dane przedstawione przez Zarządy Portów (łącznie ok. 25.700 tys. ton), jak i dane Zgłaszającego (łącznie ok. 29.700 tys. ton), znacznie (ponad trzy krotnie) przekraczają wielkość przeładunku węgla i koksu, która w 2012 r. wyniosła ok. 8.300 tys. ton.

### 3.2 Krajowy rynek usług przeładunku drewna w portach morskich

Wielkość przeładunku i udziały rynkowe przedsiębiorców prowadzących działalność w zakresie przeładunku drewna w polskich portach morskich w latach 2011 - 2012 przedstawia poniższa tabela nr 13.

**Tabela nr 13.** Wielkość i udziały poszczególnych przedsiębiorców w rynku usług przeładunku drewna w polskich portach morskich w latach 2011 - 2012.

port	przedsiębiorca	drewno			
		2011		2012	
		przeładunek w tys. ton	udział w rynku w %	przeładunek w tys. ton	udział w rynku w %
w Gdyni	BTDG	[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 24 załącznika nr 1 do decyzji]			
	pozostali	[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 15 załącznika nr 2 do decyzji]			

<sup>6</sup> Jak wskazuje ZMP Gdynia S.A. w przypadku terminali uniwersalnych nie jest możliwe jednoznaczne przypisanie zdolności przeładunkowej do konkretnej grupy ładunkowej

w Szczecinie i Świnoujściu	DB				
	Bulk Cargo				
	Fast Terminals				
w Kołobrzegu	OT Logistics	[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 24 załącznika nr 1 do decyzji]			
	PPU Nordtechnik sp. z o.o.	[tajemnica przedsiębiorstwa pkt 15 załącznika nr 2 do decyzji]			
	VERTO sp. z o.o.				
w Darłowie	Morska Agencja Gdynia sp. z o.o.				
w Gdańsku	Port Gdański Eksploatacja S.A.				
razem		132,5	100,0	156	100,0

Zródło: opracowanie własne UOKiK na podstawie danych przekazanych przez Zgłaszającego oraz Zarządy Portów

W oparciu o powyższe dane wskazać należy, iż:

- łączna wielkość usług przeładunku drewna w krajowych portach morskich w 2012 r. wyniosła ok. 156 tys. ton,
- udział poszczególnych portów w krajowym rynku usług przeładunku drewna w portach morskich w 2012 r. kształtował się następująco: Port Gdynia ok. 32,3%, Porty Szczecin i Świnoujście ok. 16,1%, Port Kołobrzeg ok. 49,3%, Port Darłowo ok. 2,3%,
- łączna wielkość usług przeładunku drewna w krajowych portach morskich uczestników koncentracji w 2012 r. wyniosła ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 25 załącznika nr 1 do decyzji] tys. ton (w tym BTDG ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 26 załącznika nr 1 do decyzji] tys. ton, OT Logistics ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 27 załącznika nr 1 do decyzji] tys. ton),
- łączny udział uczestników koncentracji w krajowym rynku usług przeładunku drewna w portach morskich w 2012 r. kształtował się na poziomie ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 28 załącznika nr 1 do decyzji] %,
- głównymi konkurentami uczestników koncentracji na tym rynku są Fast Terminals oraz PPU Nordtechnik sp. z o.o. z udziałami kształtującymi się w 2012 r. na poziomie odpowiednio ok. % [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 16 załącznika nr 2 do decyzji] %.

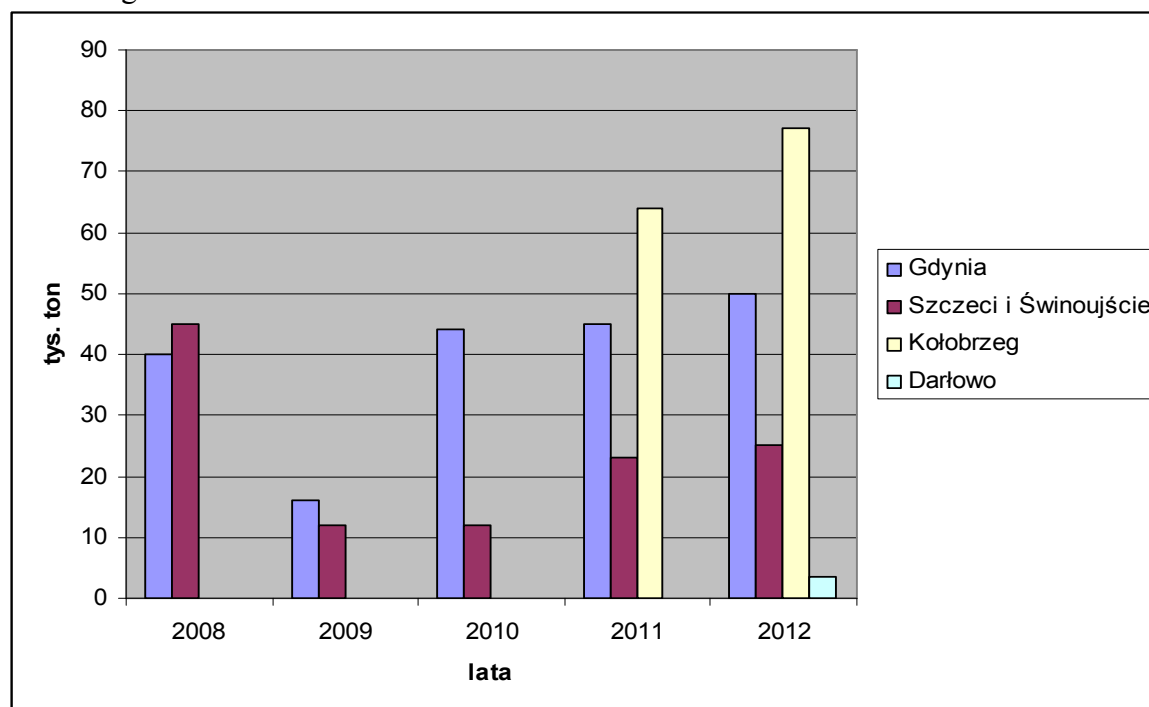
Wielkość przeładunku drewna w portach w Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu, Kołobrzegu oraz Darłowie w latach 2007 – 2012 przedstawia poniższa tabela nr 14 oraz wykres nr 4.

**Tabela nr 14.** Wielkość przeładunku drewna w portach w Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu, Kołobrzegu oraz Darłowie w latach 2008 – 2012.

port	przeładunek drewna w tys. ton				
	2008	2009	2010	2011	2012
Gdynia	40	16	44	45	50
Szczeci i Świnoujście	45	12	12	23	25
Kołobrzeg	bd	bd	bd	64	77
Darłowo	bd	bd	bd	0	2,3

Zródło: dane Portów dostępne na stronach internetowych oraz Zarządy Portów

**Wykres nr 4.** Wielkość przeładunku drewna w portach w Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu, Kołobrzegu oraz Darłowie w latach 2008 – 2012.



Źródło: dane Portów dostępne na stronach internetowych oraz Zarządy Portów

Wskazać także należy, iż, jak podnosi Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. „Rozładunek drewna na plac składowy odbywa się przy pomocy urządzeń samochodów dostawczych, natomiast załadunek na statek przy użyciu urządzeń statkowych (bezpośrednio z miejsca składowania). Z uwagi na brak dużych wymagań sprzętowych (wykorzystanie sprzętu przewoźników) oraz stosowaną technologię obsługa drewna może odbywać się przy jakimkolwiek, najmniej eksploatowanym nabrzeżu. Jest to również jeden z powodów, dla których nie wykorzystuje się tych miejsc do przeładunku innych ładunków (brak dedykowanego sprzętu przeładunkowego)”. Z kolei Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. wskazuje, że „plac i magazyny, w których składowane jest drewno oraz zaplecze technologiczne do jego przeładunku, w tym urządzenia przeładunkowe, wykorzystywane są również do realizacji operacji przeładunkowych innych ładunków drobnicowych, takich jak: blachy, wszelkie ładunki spaletyzowane, konstrukcje, wyroby stalowe, ołów, miedź, walcówka i inne drobnicowe”.

Zgłaszający podnosi natomiast, że całość przeładunku drewna dokonywana jest w Porcie Kołobrzeg z wykorzystaniem maszyn i zaplecza technologicznego podmiotu trzeciego, niebędącego członkiem grupy OT Logistics. Zaplecze to może być wykorzystywane do przeładunku i składowania innych towarów, np. kruszywa czy wapna. Także w odniesieniu do BTDG przeładunki drewna prowadzone są za pośrednictwem dwóch przedsiębiorców spedycyjnych nienależących do grupy, do której należy BTDG. Jednocześnie Zgłaszający wskazuje, że łączne zdolności przeładunkowe uczestników koncentracji w zakresie przeładunku drewna wynoszą ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 29 załącznika nr 1 do decyzji] tys. ton, w tym OT Logistics ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 30 załącznika nr 1 do decyzji] tys. ton, a BTDG ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 31 załącznika nr 1 do decyzji] tys. ton. Natomiast wskaźnik wykorzystania zdolności przeładunkowych w 2012 r. kształtował się na poziomie ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 32 załącznika nr 1 do decyzji] % OT Logistics i ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 33 załącznika nr 1 do decyzji] % BTDG.

**b) koncentracja nie wywiera wpływu na żaden rynek w układzie wertykalnym**

W toku przeprowadzonego postępowania nie zidentyfikowano żadnych rynków, na które przedmiotowa koncentracja wywiera wpływ w układzie wertykalnym (pionowym), bowiem przedsiębiorcy uczestniczący w koncentracji nie prowadzą działalności na rynkach będących jednocześnie rynkami poprzedniego bądź następnego szczebla obrotu, oraz w których indywidualny lub łączny udział tych przedsiębiorców przekraczałby 30%. Grupa OT Logistics prowadzi działalność na krajowym rynku usług spedycyjnych jednakże jej udział w tym rynku nie przekracza wskazanego progu 30%.

**c) koncentracja wywiera wpływ w układzie konglomeratowym na rynek wodnego transportu śródlądowego w Polsce**

Uzasadniając powyższe należy wskazać, iż na rynku tym między przedsiębiorcami uczestniczącymi w koncentracji nie istnieją żadne powiązania (układy) horyzontalne i wertykalne, ale udział grupy OT Logistics w tym rynku kształtował się w 2012 r. na poziomie ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 34 załącznika nr 1 do decyzji] %.

**Na podstawie zgromadzonego materiału i powyższych ustaleń organ antymonopolowy  
zważył, co następuje:**

Przepis art. 18 ustawy o ochronie konkurencji stanowi, iż Prezes Urzędu wydaje zgodę, w drodze decyzji, na dokonanie koncentracji, w wyniku której konkurencja na rynku nie zostanie istotnie ograniczona, w szczególności przez powstanie lub umocnienie pozycji dominującej na rynku. Zgodnie z art. 4 pkt 10 tej ustawy przez pozycję dominującą rozumie się pozycję przedsiębiorcy, która umożliwia mu zapobieganie skutecznej konkurencji na rynku właściwym przez stworzenie mu możliwości działania w znacznym zakresie niezależnie od konkurentów, kontrahentów oraz konsumentów; domniemywa się, że przedsiębiorca ma pozycję dominującą, jeżeli jego udział w rynku przekracza 40%.

Podstawowym celem postępowania antymonopolowego w sprawach koncentracji jest ustalenie, czy w wyniku zrealizowania zamierzonej transakcji dojdzie do istotnego ograniczenia konkurencji na rynku właściwym. Przykładem takiego istotnego ograniczenia konkurencji jest powstanie lub umocnienie pozycji dominującej. Należy jednakże podkreślić, że o ile powstanie lub umocnienie pozycji dominującej będzie zawsze prowadziło do ograniczenia konkurencji na rynku, to do ograniczenia konkurencji może dojść także w przypadkach, kiedy w wyniku koncentracji nie powstaje lub nie umacnia się pozycja dominująca. Samo stwierdzenie „istotne ograniczenie konkurencji” wykracza zatem poza kwestię powstania lub umocnienia pozycji dominującej i ma szersze znaczenie. Obejmuje bowiem sytuacje, kiedy w wyniku dokonanej koncentracji konkurencja zostaje poważnie ograniczona, a nie wiąże się to z powstaniem pozycji dominującej – może to mieć miejsce przykładowo na rynkach oligopolistycznych.

Powołany przepis wskazuje, że to intensywność ograniczenia konkurencji będzie determinowała treść rozstrzygnięcia organu antymonopolowego. Oznacza to, że nie każde ograniczenie konkurencji będące wynikiem planowanej fuzji będzie skutkowało wydaniem zakazu dokonania koncentracji, a jedynie mające charakter „istotnego” ograniczenia.

Przedmiotowa koncentracja wywiera wpływ w układzie horyzontalnym na rynek usług przeładunku węgla i koksu w polskich portach morskich oraz rynek przeładunku drewna w polskich portach morskich.

Łączna wielkość usług przeładunku węgla i koksu w portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w 2012 r. wyniosła blisko 8.300 tys. ton, a ich udziały w krajowym rynku usług przeładunku węgla i koksu w portach morskich w 2012 r. kształtował się na poziomie: Gdańsk ok. 23%, Gdynia ok. 25%, Szczecin i Świnoujście ok. 52%.

Łączny szacunkowy udział uczestników koncentracji w krajowym rynku usług przeładunku węgla i koksu w polskich portach morskich, biorąc pod uwagę wielkość przeładunków, kształtował się w 2012 r. na poziomie ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 35 załącznika nr 1 do decyzji] %. Podkreślić w tym miejscu należy, iż udział ten wynika przede wszystkim z dotychczasowej pozycji rynkowej OT Logistics, którego indywidualny szacunkowy udział w tym rynku kształtował się na poziomie ok. % [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 36 załącznika nr 1 do decyzji] %. Udział BTDG w tym rynku szacowany jest na ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 37 załącznika nr 1 do decyzji] %.

Wskazać w tym miejscu należy na istotne zmiany w wielkości przeładunków węgla i koksu w portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej jakie zachodziły w latach 2008 – 2012 oraz znaczne niewykorzystane moce przeładunkowe polskich portów morskich w zakresie przeładunku węgla i koksu. Jak ustalono w toku prowadzonego postępowania Port Gdynia w 2008 r. przeładował ok. 1.300 tys. ton a w 2012 r. ok. 2.000 tys. ton węgla i koksu. Natomiast Port Gdańsk ok. 1.100 tys. ton w 2008 r. i ok. 3.200 tys. ton w 2010 r. Przeładunki w Portach Szczecin i Świnoujście wyniosły w 2009 r. ok. 4.200 tys. ton, a w 2010 r. ok. 7.300 tys. ton tych towarów. Z kolei zdolności przeładunkowe portów, biorąc pod uwagę dane przedstawione przez Zarządy Portów, kształtują się łącznie na poziomie ok. 25.700 tys. ton. W rozbiciu na poszczególne porty i przedsiębiorców prowadzących w nich działalność w zakresie przeładunku węgla i koksu wielkości zdolności przeładunkowych węgla i koksu wynoszą:

- Port Gdańsk – zdolności przeładunkowe portu szacowane są na ok. 10.000 tys. ton (w tym PPS Port Północny sp. z o.o. ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 17 załącznika nr 2 do decyzji] tys. ton, Port Gdański Eksploatacja S.A. ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 18 załącznika nr 2 do decyzji] tys. ton). Wielkość natomiast przeładunków węgla i koksu w 2012 r. wyniosła ok. 1.924 tys. ton (w tym PPS Port Północny sp. z o.o. ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 19 załącznika nr 2 do decyzji] tys. ton, Port Gdański Eksploatacja S.A. ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 20 załącznika nr 2 do decyzji] tys. ton).
- Port Gdyni – zdolności przeładunkowe portu szacowane są na ok. 7.000 tys. ton (w tym BTDG ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 21 załącznika nr 2 do decyzji] tys. ton, MTMG-Morski Terminal Masowy Gdynia sp. z o.o. ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 22 załącznika nr 2 do decyzji] tys. ton<sup>7</sup>). Wielkość natomiast przeładunków węgla i koksu w 2012 r. wyniosła ok. 2.050 tys. ton (w tym BTDG ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 23 załącznika nr 2 do decyzji] tys. ton, MTMG-Morski Terminal Masowy Gdynia sp. z o.o. ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 24 załącznika nr 2 do decyzji] tys. ton).
- Porty Szczecin i Świnoujście – zdolności przeładunkowe portów szacowane są na ok. 8.000 tys. ton (w tym Bulk Cargo Port Szczecin sp. z o.o. ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 25 załącznika nr 2 do decyzji] tys. ton, OT Logistics ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 26 załącznika nr 2 do decyzji] tys. ton<sup>8</sup>). Wielkość natomiast przeładunków węgla i koksu w 2012 r. wyniosła ok. 4.312 tys. ton (w tym

<sup>7</sup> Jak wskazuje ZMP Gdynia S.A. w przypadku terminali uniwersalnych nie jest możliwe jednoznaczne przypisanie zdolności przeładunkowej do konkretnej grupy ładunkowej

<sup>8</sup> Zdolności przeładunkowych oparto na danych przedstawionych przez Zarządy Portów. Zgłaszający szacuje swoje zdolności przeładunkowe na ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 38 załącznika nr 1 do decyzji] tys. ton

Bulk Cargo Port Szczecin sp. z o.o. ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 27 załącznika nr 2 do decyzji] tys. ton, OT Logistics ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 28 załącznika nr 2 do decyzji] tys. ton, a pozostałych przedsiębiorców ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 29 załącznika nr 2 do decyzji] tys. ton),

- Porcie w Elblągu ok. 600 tys. ton,
- Port w Darłowie ok. 100 tys. ton.

Łączne zdolności przeładunkowe wskazanych portów kształtują się zatem na poziomie ponad trzykrotnie większym od dokonanych w 2012 r. przeładunków i niemal każdy z ujętych w zestawieniu przedsiębiorców dysponuje znacznymi niewykorzystanymi mocami w zakresie przeładunku węgla i koksu. Udziały poszczególnych przedsiębiorców w krajowym rynku usług przeładunku węgla i koksu w portach morskich mogą zatem podlegać znacznym zmianom. Wskazać w tym kontekście należy, iż na rynkach o dużych niewykorzystanych mocach wytwórczy udział w rynku mogą nie być wiarygodnym wskaźnikiem siły rynkowej, ponieważ działające na rynku firmy dysponują możliwością znacznego zwiększenia swojej produkcji, w związku z czym nawet przedsiębiorcy o mniejszym udziale rynkowym mogą stanowić z punktu widzenia odbiorców realną alternatywę dla firm o wysokim udziale, co powoduje, iż te ostatnie nie dysponują pozycją umożliwiającą im utrzymywanie cen na nieuzasadnienie wysokim poziomie. Na tak funkcjonującym rynku udziały mogą się szybko i znacząco zmieniać.

Jak wskazują dane zgromadzone w trakcie niniejszego postępowania, udziały rynkowe poszczególnych portów oraz przedsiębiorców charakteryzują się istotną zmiennością. Relatywny udział poszczególnych portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej ulegał znaczącym zmianom w latach 2008-2012. Udział portu w Gdańsku, wynoszący w roku 2008 ok. 14%, w następnym roku wzrósł do ok. 31%, by w 2012 r. osiągnąć poziom ok. 23%. Z kolei najniższe i najwyższe udziały wyniosły w przypadku portu w Gdyni ok. 14% (2010 r.) oraz ok. 25% (2012 r.), zaś w odniesieniu do Szczecina i Świnoujścia ok. 48% (2009 r.) oraz ok. 69% (2008 r.). Dostrzegalna jest również zmiana udziałów poszczególnych uczestników rynku w latach 2011-2012. Udział OT Logistics spadł w tym okresie z [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 39 załącznika nr 1 do decyzji] %, zaś udział BTDG wzrósł z [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 40 załącznika nr 1 do decyzji] %. Dostrzegalne są również istotne zmiany udziałów u innych uczestników rynku.

Podnieść także należy, iż OT Logistics w zakresie przeładunku węgla i koksu prowadzi działalność na terenie Portu Świnoujście, natomiast BTDG na terenie Portu Gdynia. Tym samym z punktu widzenia klientów, dla których, z uwagi na porównywalne koszty transportu towarów do poszczególnych portów, porty te mogą stanowić realną alternatywę, realizacja planowanej koncentracji nie zmieni sytuacji rynkowej na tyle, żeby stanowiło to zagrożenie dla konkurencji. Z kolei dla klientów, dla których jedyną *de facto* opcją jest tylko jeden port koncentracja ta nie spowoduje żadnej zmiany w ich sytuacji rynkowej. W wyniku koncentracji nie dojdzie bowiem do konsolidacji działalności uczestników koncentracji w ramach jednego portu.

Biorąc powyższe pod uwagę wskazać należy, iż zmiana oraz finalny poziom udziału rynkowego OT Logistics, w kontekście specyfiki funkcjonowania rynku przeładunku węgla i koksu, nie daje podstaw do stwierdzenia, iż konkurencja na tym rynku może zostać ograniczona. Po przejściu przez OT Logistics kontroli nad BTDG, OT Logistics będzie musiał nadal liczyć się z istniejącą na tym rynku konkurencją ze strony innych przedsiębiorców.

Łączny szacunkowy udział uczestników koncentracji w krajowym rynku usług przeładunku drewna w polskich portach morskich, biorąc pod uwagę wielkość przeładunków, kształtował się w 2012 r. na poziomie ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 41 załącznika nr 1 do decyzji] %. Udział ten jest zatem niższy niż 40 % próg, z którego przekroczeniem ustawa o ochronie konkurencji wiąże domniemanie posiadania pozycji dominującej.

Podkreślić należy, iż drewno pojawia się w polskich portach w niewielkich ilościach, w 2012 r. jego przeładunek stanowił jedynie ok. 0,2% przeładowanych towarów w polskich portach morskich. Jak ustalono w toku prowadzonego postępowania, składowanie i przeładunek drewna odbywa się zwyczajowo przy nabrzeżach najmniej eksploatowanych, o niskich parametrach technicznych. Do jego rozładunku na plac składowy mogą bowiem być wykorzystywane urządzenia samochodów dostawczych (przewoźnika), natomiast załadunek na statek może się odbywać przy użyciu urządzeń statkowych. Ponadto place, magazyny i zaplecze technologiczne do jego przeładunku wykorzystywane jest również do realizacji operacji przeładunkowych innych ładunków drobnicowych, takich jak: blachy, wszelkie ładunki spaletyzowane, konstrukcje, wyroby stalowe, ołów, miedź, walcówka i inne drobnicowe. W przypadku Zgłaszającego usługi przeładunku drewna w latach 2011 - 2012 świadczone były wyłącznie w Porcie Kołobrzeg z wykorzystaniem maszyn i zaplecza technologicznego podmiotu trzeciego. Także BTDG świadczy usługi przeładunku drewna za pośrednictwem dwóch przedsiębiorców spedycyjnych nienależących do jego grupy kapitałowej.

Możliwość przeładunku drewna na nabrzeżach najmniej eksploatowanych, czy też na nabrzeżach, na których przeładowywane są inne towary świadczy o dużym potencjale w zakresie możliwości przeładunkowych tego towaru. I tak łączne zdolności przeładunkowe uczestników koncentracji w zakresie przeładunku drewna szacowane są na ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 42 załącznika nr 1 do decyzji] tys. ton (w tym OT Logistics ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 43 załącznika nr 1 do decyzji] tys. ton, a BTDG ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 44 załącznika nr 1 do decyzji] tys. ton), natomiast wielkość ich przeładunków w 2012 r. wyniosła ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 45 załącznika nr 1 do decyzji] tys. ton (w tym OT Logistics ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 46 załącznika nr 1 do decyzji] tys. ton, a BTDG ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 47 załącznika nr 1 do decyzji] tys. ton). Wskaźnik wykorzystania zdolności przeładunkowych zarówno OT Logistics, jak i BTDG nie przekroczył 25% (kształtował się na poziomie odpowiednio ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 48 załącznika nr 1 do decyzji] %).

Wskazać jednocześnie należy na istotne zmiany w wielkości przeładunków drewna w poszczególnych portach. Jak wynika z „Analizy wzajemnej pozycji konkurencyjnej polskich portów morskich w zakresie przeładunków: masowych, drobnicowych (LCL) i kontenerowych oraz zmian po przystąpieniu do UE” w 2006 r. liderem pod względem przeładunków drewna w Polsce był port w Szczecinie (przeładunek na poziomie ok. 58 tys. ton – ok. 54%), a następnie Gdynia (przeładunek na poziomie ok. 42 tys. ton – ok. 39%) i Gdańsk (8 tys. ton – ok. 7%). W 2012 r. liderem pod względem przeładunków drewna w Polsce był port w Kołobrzegu (przeładunek na poziomie ok. 77 tys. ton – ok. 49%), następnie Gdynia (przeładunek na poziomie ok. 50 tys. ton – ok. 32%) i porty Szczecin i Świnoujście (przeładunek na poziomie ok. 25 tys. ton – ok. 16%).

Biorąc powyższe pod uwagę wskazać należy, iż podobnie jak na rynku usług przeładunku węgla i koksu, na rynkach o dużych niewykorzystanych mocach udziały w rynku mogą nie być wiarygodnymi wskaźnikami siły rynkowej. Każdy z polskich portów morskich posiada możliwość obsługi przeładunku drewna. Do którego portu ten ładunek trafi zależy przede wszystkim od lokalizacji nadawców/odbiorców, od jakości obsługi oraz od warunków podpisywanych kontraktów. Podkreślić także należy, że cztery główne porty morskie są portami uniwersalnymi i konkurują między sobą niemalże o wszystkie typy ładunków. Liderem, biorąc pod uwagę wielkość przeładunku w polskich portach morskich, jest port w Gdańsku, na który w 2012 r. przypadało blisko 42% przeładunków, udział portu w Gdyni

szacowany jest na ok. 22%, portu w Świnoujściu na ok. 19%, a portu w i Szczecinie na ok. 13%. Jednocześnie dzięki małym wymaganiom w zakresie niezbędnego zaplecza technologicznego przeładunek drewna może być wykonywany w mniejszych portach z wykorzystaniem sprzętu przewoźnika.

Wskazać także należy, że działalność OT Logistics koncentruje się na przeładunku towarów masowych (w 2012 r. stanowiły one ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 49 załącznika nr 1 do decyzji] % wszystkich przeładunków, w tym węgiel i koks ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 50 załącznika nr 1 do decyzji] %, drewno ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 51 załącznika nr 1 do decyzji] %), a BTDG na przeładunku towarów drobnicowych (w 2012 r. stanowiły one ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 52 załącznika nr 1 do decyzji] % wszystkich przeładunków). Spośród ładunków masowych przeładunek drewna stanowił jedynie ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 53 załącznika nr 1 do decyzji] % wszystkich przeładowanych towarów.

Podnieść także należy, iż uczestnicy koncentracji działalność w zakresie przeładunku drewna prowadzą w różnych portach. OT Logistics na terenie Portu Kołobrzeg, a BTDG na terenie Portu Gdynia. Wskazać zatem należy, iż podobnie, jak w przypadku przeładunku węgla i koksu, z punktu widzenia klientów, dla których, z uwagi na porównywalne koszty transportu towarów do poszczególnych portów, porty te mogą stanowić realną alternatywę, realizacja planowanej koncentracji nie zmieni sytuacji rynkowej na tyle, żeby stanowiło to zagrożenie dla konkurencji. Z kolei dla klientów, dla których jedyną *de facto* opcją jest tylko jeden port koncentracja ta nie spowoduje żadnej zmiany w ich sytuacji rynkowej. W wyniku koncentracji nie dojdzie bowiem do konsolidacji działalności uczestników koncentracji w ramach jednego portu.

Biorąc powyższe pod uwagę wskazać należy, iż zmiana oraz finalny poziom udziału rynkowego OT Logistics, w kontekście specyfiki funkcjonowania rynku przeładunku drewna, nie daje podstaw do stwierdzenia, iż konkurencja na tym rynku może zostać ograniczona. Po przejęciu przez OT Logistics kontroli nad BTDG, OT Logistics będzie musiał nadal liczyć się z istniejącą na tym rynku konkurencją ze strony innych przedsiębiorców.

W sprawie brak jest rynków właściwych, na które koncentracja wywierałaby wpływ w układzie wertykalnym.

Rynkiem, na który planowana koncentracja wywiera wpływ w układzie konglomeratowym jest rynek wodnego transportu śródlądowego w Polsce. Na rynku tym działalność prowadzi grupa OT Logistics, a jej udział w tym rynku w 2012 r. szacowany był na ok. [tajemnica przedsiębiorstwa pkt 54 załącznika nr 1 do decyzji]%. Brak jest jednakże przesłanek do stwierdzenia, że występowanie w sprawie rynku konglomeratowego będzie miało wpływ na rynki, na których działa BTDG (pasywny uczestnik koncentracji nie świadczy usług, do których mógłby zostać wykorzystany potencjał grupy OT Logistics z rynku na który koncentracja wywiera wpływ w układzie konglomeratowym). Brak jest zatem podstaw by sądzić, iż siła rynkowa, jaką posiada OT Logistics na tym rynku zostanie przeniesiona na rynki, na których działalność prowadzi BTDG. Tym samym, w ocenie organu antymonopolowego, występowanie w przedmiotowej sprawie rynków właściwych w układzie konglomeratowym nie jest istotne dla oceny skutków rozpatrywanej koncentracji.

Mając powyższe na uwadze organ antymonopolowy uznał, iż zamierzona koncentracja spełnia kryterium wskazane w art. 18 ustawy o ochronie konkurencji, bowiem w jej wyniku nie dojdzie do istotnego ograniczenia konkurencji na rynku.

W związku z powyższym orzeczono, jak w sentencji.



Stosownie do treści art. 81 ust. 1 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów oraz art. 479<sup>28</sup> § 2 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (Dz. U. z 1964 r. Nr 43, poz. 296 ze zm.) – od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, za pośrednictwem Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, w terminie dwóch tygodni od dnia jej doręczenia.

Z upoważnienia Prezesa Urzędu  
Ochrony Konkurencji i Konsumentów  
DYREKTOR  
Departamentu Kontroli Koncentracji  
*Robert Kamiński*

Otrzymuje:

1) OT LOGISTICS S.A., Szczecin

2) aa.

(decyzja wraz z załącznikiem nr 1 i 2)