

# UWARUNKOWANIA PRZESTRZENNE I FINANSOWE BUDOWY PORTU ZEWNĘTRZNEGO W GDYNI

## SPATIAL AND FINANCIAL CONDITIONS OF CONSTRUCTION EXTERNAL PORT IN GDYNIA

**Sławomir SKIBA**  
s.skiba@wpit.am.gdynia.pl

Uniwersytet Morski w Gdyni  
Wydział Przedsiębiorczości i Towaroznawstwa  
Katedra Logistyki i Systemów Transportowych

### STRESZCZENIE

*Transport morski ma ogromne znaczenie dla handlu europejskiego, prawie 90% eksportu z Unii Europejskiej i 40% wewnętrznych przewozów towarów odbywa się drogą morską. Decydujące znaczenie dla sektora morskiego i innych dziedzin gospodarki mają porty morskie. Ich potencjał wzrostu w nadchodzących latach jest ogromny. Porty są bramą do całej sieci transportowej UE, a także motorem rozwoju gospodarczego i źródłem dobrobytu dla miast, regionów i państw. Dostępność transportowa jest jednym z podstawowych parametrów decydujących o atrakcyjności i konkurencyjności portów morskich. Od dostępności transportowej danego portu zależy wielkość obrotów, czyli jego konkurencyjność, a także jego pozycja w gospodarce krajowej jak i regionalnej oraz udział w pośrednictwie obrotów handlu zagranicznego kraju. Celem artykułu jest przedstawienie uwarunkowań przestrzennych i finansowych związanych z planowaną budową portu zewnętrznego w Gdyni.*

### SUMMARY

*Sea transport is of great importance for European trade, as almost 90% of exports from the European Union and 40% of internal transport of goods take place by sea. Decisive importance for the maritime sector and other sectors of the economy have seaports. Their growth potential in the coming years is huge. Ports are a gateway to the entire EU transport network, as well as a motor for economic development and a source of prosperity for cities, regions and states. Transport availability is one of the basic parameters determining the attractiveness and competitiveness of seaports. The availability of transport depends on the volume of the port, that is, its competitiveness and its position in the domestic economy as well as regional and participation in the mediation of foreign trade turnover of the country. The purpose of the article is to present spatial and financial conditions related to the planned construction of an external port in Gdynia.*

*Słowa kluczowe: port zewnętrzny, uwarunkowania przestrzenne, finansowanie*

*Key words: external port, spatial conditions, financing*

### WSTĘP

Znaczący wzrost morskiej międzynarodowej wymiany towarowej po II wojnie światowej, spowodował bardzo szybki rozwój transportu morskiego, a tym samym i rozwój

portów morskich. Współczesny rozwój portów morskich ma charakter wielopłaszczyznowy i odbywa się na szeroką skalę zwłaszcza w zakresie infrastruktury portowej. Rozwój portów morskich od dawna leżał w sferze zainteresowania władz publicznych ze względu na priorytetowe znaczenie gospodarcze portu dla miasta, regionu, a także państwa.

We współczesnym świecie, w erze rosnącej konkurencyjności portów morskich, ich rozwój stał się koniecznością, obejmującą zwłaszcza realizowanie rozległych planów inwestycyjnych. Zakres rozwoju portów morskich zależy przede wszystkim od uwarunkowań finansowych. W portach morskich UE zakres finansowania inwestycji przez zarząd portu i władze publiczne jest bardzo różny i zależy przede wszystkim od stosunków podmiotowo-własnościowych panujących w porcie i wykształconych na ich podstawie organizacji. Na ogół porty morskie traktowane są jako element krajowego systemu transportowego, dzięki czemu funkcje zarządzania portem przejmują czynniki publiczne (Kuciewicz, 2007).

W celu zapewnienia efektywnego rozwoju portów w skali gospodarki narodowej niezbędne są pewne działania koordynacyjne, mające na celu wybór takiego portu lub portów, w których zainicjowane inwestycje przyniosą największe efekty ekonomiczne w makroskali oraz zapewnienie odpowiedniego rozwoju portów morskich z punktu widzenia potrzeb i wymagań użytkowników portowych. Stworzenie określonych ram organizacyjnych dla sterowania rozwojem portów morskich zależy od wielu czynników i okoliczności, w tym głównie od liczebności portów w danym kraju, systemu ich administracji oraz stopnia zaangażowania się państwa w sprawy portów.

Port Gdynia jest obecnie nowoczesnym portem uniwersalnym, specjalizującym się w obsłudze ładunków drobnicowych, w tym głównie zjednostkowanych, przewożonych w kontenerach i w systemie ro-ro, w oparciu o sieć połączeń multimodalnych z zapleczem, regularne linie żeglugowe bliskiego zasięgu oraz połączenia promowe. W strategicznym interesie Portu Gdynia leży wzmocnienie jego pozycji konkurencyjnej w skali krajowej, bałtyckiej i europejskiej. Nowoczesny potencjał do obsługi ładunków, statków i środków transportu lądowego warunkuje utrzymanie silnej pozycji portu w kluczowych segmentach ładunkowych. Ograniczony dziś obszar portu nie może stać się barierą uniemożliwiającą jego rozwój.

Zwiększona dostępność transportowa warunkuje poprawę konkurencyjności portu, umożliwiając przyciąganie ładunków i inwestycji kapitałowych oraz ich kształtowanie w taki sposób, aby oddziaływały na rzecz trwałego rozwoju portu. Sprawny dostęp stwarza tym samym możliwości budowania dobrych powiązań ekonomicznych (wymiana gospodarcza, w tym inwestycje zewnętrzne, przyciąganie i wdrażanie innowacji

biznesowych) oraz edukacyjnych i naukowych (bałtyckie, europejskie i globalne sieci współpracy), a także społecznych (tworzenie i rozwijanie powiązań kulturowych, również w wymiarze międzynarodowym).

## **1. UWARUNKOWANIA PRZESTRZENNE BUDOWY PORTU ZEWNĘTRZNEGO**

Głównym celem rozwoju Portu Gdynia jest podniesienie rangi w międzynarodowej sieci transportowej oraz ustanowienie portu w Gdyni liderem wśród portów morskich basenu Morza Bałtyckiego, pełniącego rolę kluczowego węzła globalnych łańcuchów dostaw dla Europy Środkowo – Wschodniej. Dla uszczegółowienia, a zarazem wsparcia realizacji celu głównego, można sformułować następujące cele szczegółowe, które mają charakter gospodarczy jak i pozagospodarczy:

- dostosowanie oferty usługowej Portu Gdynia do zmieniających się potrzeb rynkowych;
- stworzenie bezpiecznego oraz przyjaznego dla środowiska systemu portowego.

Celom szczegółowym można przypisać wynikające z nich priorytety o charakterze inwestycyjnym, do których należą:

- a) rozwój infrastruktury portowej oraz infrastruktury zapewniającej dostęp do portu od strony morza;
- b) dostosowanie infrastruktury portowej do zmieniającej się struktury ładunkowej oraz rozwoju pozostałych funkcji gospodarczych;
- c) integracja portu z innymi uczestnikami łańcuchów transportowych poprzez rozwój infrastruktury dostępu do portu od strony lądu;
- d) digitalizacja Portu Gdynia;
- e) zapewnienie bezpieczeństwa uczestników ruchu portowego;
- f) uwzględnienie w działalności portowej wymogów środowiskowych (<https://www.port.gdynia.pl/pl/port/strategia-rozwoju>).

Najważniejszym wyzwaniem stojącym przed Portem Gdynia wydaje się jest dostosowanie parametrów infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępu do portu od strony morza do obsługi większych, niż dotychczas obsługiwane, statków. Jest to związane ze zmianami jakie następują w strukturze wielkościowej statków, w tym statków pływających w relacjach z portami bałtyckimi. Jak już zauważono m. in. w *Port of Hamburg Magazine* w pierwszej połowie 2012 roku w porównaniu do pierwszej połowy 2011 roku ilość największych statków (o długości 230 m, szerokości 32,5 m) jakie mogą skorzystać z Kanału Kilońskiego

wzrosła z 257 do 339, przy wzroście pojemności brutto w tym samym okresie o 11% (Port of Hamburg Magazine, <https://www.hafen-hamburg.de/>). Zauważalny jest tu trend rosnących parametrów pojemności i nośności statków handlowych. W przypadku portu w Gdyni wspomniane dostosowanie powinno umożliwić obsługę największych statków mogących wejść na Bałtyk (zanurzenie 15 m). Osiągnięcie takich parametrów oraz przebudowa obrotnicy wewnętrzportowej i infrastruktury nabrzeżowej pozwolą gdyńskim terminalom kontenerowym na obsługę kontenerowców oceanicznych. Dalsza rozbudowa portu Gdynia będzie wymagała rewitalizacji już zagospodarowanych terenów, w tym pozyskiwania terenów obecnie użytkowanych przez inne podmioty lub załadownia obszarów morskich poza istniejącym falochronem, a także rozwoju funkcji logistycznych na obszarze tzw. „Doliny Logistycznej”. Jeden z projektów inwestycyjnych dotyczy budowy nowej infrastruktury na rozszerzonych terenach portu, czyli budowy Portu Zewnętrznego w Gdyni (rysunek 1) (<https://www.port.gdynia.pl/pl/port/strategia-rozwoju>).

W odstępstwie kilku miesięcy minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej (M. Gróbarczyk) – dał zielone światło do realizacji dwóch wielkich projektów, których skala równa się historycznej budowie Portu Północnego w Gdańsku w latach 1970-75 (Fragment wypowiedzi Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej – M. Gróbarczyka – dla telewizji regionalnej TVP 3 Gdańsk, <http://gdansk.tvp.pl/>). Można by przypuszczać, że ambicją ministerstwa jest stworzenie w Trójmieście portów i terminali głębokowodnych, których możliwości przeładunkowe będą konkurować z europejskimi gigantami – Hamburgiem, Rotterdamem czy Bremerhaven. W teorii oznaczałoby to otwarcie morskiej drogi Polski na rynek globalny i obsługę największych kontenerowców z całego świata typu postpanamax.



Rys. 1. Projekt budowy terminala zewnętrznego w Gdyni – obszar Portu Gdynia (kolor żółty), nowy port zewnętrzny (kolor czerwony)

Źródło: <https://www.port.gdynia.pl/pl/port/strategia-rozwoju>.

W Gdańsku minister zaaprobował rozpoczęcie prac nad budową Portu Centralnego, natomiast w Gdyni dał rządowe przyzwolenie na rozbudowę tzw. Portu Zewnętrznego, w ramach którego miałyby powstać dwa terminale – kontenerowy i pasażerski do obsługi wycieczkowców. Koszty realizacji każdej z tych inwestycji szacowane są w miliardach złotych i obie według koncepcji zarządów spółek miałyby zostać ukończone w najbliższej dekadzie. Szef resortu gospodarki morskiej stwierdził podczas Międzynarodowych Targów Morskich Baltexpo w Gdańsku, że „*plan zdecydowanej rozbudowy Portu Gdynia jest dla nas kluczowy. Wszystkie porty muszą dzisiaj mieć równe szanse rozwoju. Jestem przekonany, że rozwój Portu Gdynia o Port Zewnętrzny i nowa strategia, która niebawem będzie przyjęta, da nowe szanse na bycie liderem wśród polskich portów*” (Fragment wypowiedzi Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej – M. Gróbarczyka – dla telewizji regionalnej TVP 3 Gdańsk, <http://gdansk.tvp.pl/>).

Według wstępnych koncepcji port zewnętrzny będzie przedłużeniem nabrzeży Szwedzkiego i Śląskiego, terminal wychodziłby w głąb zatoki za obecnie istniejący falochron. Wspomniane nabrzeża znajdują się przy drugim od północy pirsie wychodzącym na zatokę. Działalność terminalu władze Portu Gdynia określiły jako uniwersalny. Inwestycja zakłada również powstanie zaplecza magazynowego – składowego i ściśle powiązanie z działalnością Doliny Logistycznej, jako jednej całości. Plany rozbudowy gdyńskiego portu zakładają też wybudowanie nowego terminala pasażerskiego do przyjmowania cruiserów (rysunek 2), które obecnie cumują przy nabrzeżu Francuskim (<https://www.port.gdynia.pl/pl/port/strategia-rozwoju>).



Rys. 2. Nowy publiczny terminal promowy w Gdyni

Źródło: <https://www.port.gdynia.pl>.

Plany wychodzenia portów w morze (w celu wykorzystania dużych naturalnych głębokości), związane ze wzrostem ich dostępności dla statków oceanicznych, wydają się słuszne, zwłaszcza w sytuacji braku terenów do zagospodarowania w portach wewnętrznych oraz braku możliwości przyjmowania tam dużych jednostek jak w przypadku portu w Gdyni. Jednakże o skali inwestycji i zastosowaniu konkretnych rozwiązań technicznych powinien decydować rachunek ekonomicznej efektywności inwestycji. Procesy realizacji inwestycji tak ambitnych jak tzw. porty zewnętrzne (przewidziane na wiele lat) powinny charakteryzować się etapowaniem (<http://www.gospodarkamorska.pl/Porty,Transport/port-zewnetrzny-klucz-do-sukcesu-portu-gdynia.html>). Mówiąc o zasadności wielkich projektów inwestycyjnych w polskich portach, trzeba mieć na uwadze powiązania rynków usług portowych z rynkami towarowymi na zapleczu portów, ponieważ to właśnie sytuacja na rynkach towarowych jest jednym z podstawowych czynników determinujących funkcjonowanie i rozwój rynków usług portowych. To gestorzy ładunków stanowiących przedmiot obrotów w handlu morskim generują popyt na przewozy lądowe i morskie tych ładunków oraz popyt na ich obsługę w portach.

Z punktu widzenia spedytora o wyborze terminala kontenerowego decyduje długość transit time statku, dobór armatora, stawka frachtowa, taryfikator opłat terminalowych, dostępność taboru kolejowego oraz drogowego, możliwość składowania, rozformowania kontenera, przepustowość drogowa – możliwość szybkiego wywiezienia towaru z portu, możliwość wykonania czynności związanych z cieniem towaru oraz czynności dodatkowych takich jak wystawienie kontenera do skanowania, rewizja, dostępność do systemu terminalowego. Wszystkie powyższe

determinanty są składową decyzji spedytora oceanicznego.

Szczególnie istotnym czynnikiem decydującym o atrakcyjności portu jest możliwość wywiezienia towarów z portu. Planowana inwestycja w Gdyni przyspoży jednak wiele problemów przestrzennych w tej kwestii.



Rys. 3. Wizualizacja ulicy Nowej Węglowej w Gdyni

Źródło: <https://www.port.gdynia.pl>.

Kłopotliwy jest właśnie odcinek od nabrzeży Śląskiego i Szwedzkiego do tras wylotowych. Przedstawiana na wizualizacjach ulica Nowa Węglowa (Rysunek 3) w założeniu ma przebiegać tuż przy nowoczesnym osiedlu mieszkaniowym. Niewiele pomogłoby tu wybudowanie odcinka portowego Via Maris – Drogi Czerwonej (Rysunek 4), czyli planowanej drogi krajowej łączącej Władysławowo z obwodnicą, co do której są różne koncepcje. Nadal nie ustalono budżetu jaki ma obejmować budowa nowej trasy oraz w jakiej części będzie finansowana przez budżet państwa, ani którędy ma przebiegać. Inwestycję miałyby współfinansować miasto Gdynia i port bez udziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, która nie ma możliwości budowy dróg na terenach miast na prawach powiatu (<http://www.gospodarkamorska.pl/Porty,Transport/port-zewnetrzny-klucz-do-sukcesu-portu-gdynia.html>). To powoduje, że Estakada Kwiatkowskiego pozostaje w kompetencji Gdyni a nie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA). Miasto średniej wielkości, jak Gdynia, stać na doraźne remonty estakady, ale nie może sobie pozwolić na budowę drogi alternatywnej do portu gdyńskiego, w tym terminali kontenerowych BCT i GCT, stosownie do wymogów BAC, będącego częścią unijnej sieci TEN-T, do czego zobowiązują Polskę regulacje UE. Do granicy państwa, a port



gdynski ma status przejścia granicznego osobowego i towarowego o charakterze nieograniczonym, prowadzić mają bowiem tzw. drogi autostradowe. W dodatku według obecnych przepisów porty nie mogą realizować inwestycji poza swoim terenem, ale ministerstwo zapewnia, że już planuje zmianę przepisów.



Rys. 4. Wizualizacja trasy Via Maris łączącej bezpośrednio Port Gdynia z obwodnicą trójmiejską

Źródło: <https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Droga-Czerwona-ciernlpowali-olbrzymba-n117746.html>.

Odciążenie Trasy Kwiatkowskiego jest konieczne. Estakada powstawała w dwóch etapach przez 24 lata. Pierwsza jej część ma już ponad 40, a druga prawie 20 lat. Jest już w znaczącym stopniu wyeksploatowana i wymaga gruntownego remontu, a ma ponad 2 km długości. Parametry techniczne trasy nie odpowiadają wymogom polskich i unijnych regulacji prawnych dotyczących dróg dostępu do portów w korytarzu Bałtyk-Adriatyk (BAC), tzw. ostatniej mili, które mówią o dopuszczalnym nacisku 11,5 ton na oś. A estakada dopuszcza nacisk 8 ton na oś, jest więc drogą powiatową, a nie krajową (<https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Droga-Czerwona-ciernlpowali-olbrzymbaon117746.html>). Jeśli nastąpi awaria techniczna tzw. estakady, będącej częścią Trasy Kwiatkowskiego w Gdyni, łączącej autostradę A1, poprzez obwodnicę Trójmiasta z portem gdyńskim, w tym z terminalami BCT i GCT, które obsługują około 40% kontenerowych przeładunków morskich w Polsce, to Gdynię, jako miasto i port czeka swego rodzaju katastrofa komunikacyjna. Port Gdynia, zarówno jego część zachodnia, jak i wschodnia, "wisi" więc na jednej nitce dwupasmowej estakady, którą trzeba będzie zamknąć i przebudować całościowo do wymogów "ostatniej mili". Ekspertyza techniczna przebudowy estakady, na zlecenie Urzędu Miasta Gdyni wykazała jednak, że ewentualna modernizacja potrwa 4 lata i nie zagwarantuje wymaganych parametrów. Nic więc dziwnego, że Zarząd



Morskiego Portu Gdynia nie wyraża zgody na wyłączenie estakady z ruchu do czasu, gdy zostanie zbudowana droga alternatywna, spełniająca parametry Korytarza Bałtyk-Adriatyk (<http://trojmiasto.wyborcza.pl/trojmiasto/1,35612,17946505>).

Udzielając wywiadu dla Gazety Wyborczej były wiceprezydent Gdańska ds. polityki gospodarczej A. Bojanowski stwierdza: *fakt, że rozbudowa portów w Gdyni i Gdańsku jest potrzebna, nie podlega dyskusji. Wystarczy popatrzeć na porty niemieckie czy holenderskie i zobaczymy bardzo wyraźnie, jak dobrze funkcjonują terminale usytuowane blisko siebie, z różną siecią połączeń i o różnych charakterystykach. Podstawowe pytanie dotyczące rozbudowy portu w Gdyni brzmi, czy towar mógłby zostać wywieziony koleją? Bo sieci drogowej nie ma już gdzie budować w omawianej lokalizacji* (<sup>1</sup> <http://trojmiasto.wyborcza.pl/trojmiasto/7,35612,22480234,porty-za-miliardy-gdzie-konczy-sie-ekonomia-a-zaczyna-polityka.html>).

Osiągnięcie sprzężenia zwrotnego, w postaci wzrostu przeładunków towarów w porcie możliwe jest dzięki rozwojowi zaplecza logistycznego. Te zależności uwzględniane są w strategii rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku. Zarząd Morskiego Portu Gdynia zakłada, że jego rozwój oparty będzie o:

- polepszenie dostępności transportowej;
- dostępność zewnętrznych źródeł finansowania inwestycji;
- rozwój gospodarczy zaplecza portu;
- prorozwojowe regulacje rynku transportowego.

Przyjmuje się, że w 2027 r. przeładunki portowe osiągną wartość ok. 32 mln. ton. W tym celu realizowany jest program inwestycyjny zwiększający radykalnie zdolność przeładunkową portu. Największy przyrost przeładunków nastąpi w grupie towarów skonteneryzowanych, promowych i ro-ro, a więc przewożonych głównie drogami. Zgodnie z tymi prognozami, rozwija się zaplecze składowo-magazynowe w porcie i w obszarze „Doliny Logistycznej”.

## **2. FINANSOWANIE BUDOWY PORTU ZEWNĘTRZNEGO W GDYNI**

Tradycyjny model finansowania inwestycji infrastrukturalnych w transporcie oparty jest głównie na środkach publicznych. Główny kierunek zmian w portach Europy Zachodniej sprowadza się do przeniesienia praw własności do infrastruktury portowej z podmiotów publicznych (państwa, miasta) na prywatne podmioty gospodarcze, bardziej efektywne w działaniu, szczególnie w warunkach

konkurencyjnych. Aby jednak infrastruktura portowa nie utraciła swojego publicznego charakteru i rozwijała się zgodnie z kierunkami polityki gospodarczej danego państwa, przy finansowaniu inwestycji infrastrukturalnych na popularności zaczęło zyskiwać partnerstwo publiczno – prywatne. PPP przybiera różne formy współpracy, charakteryzujące się tym, że sektor prywatny czasowo zarządza obiektami infrastruktury oraz finansuje lub współfinansuje projekty infrastrukturalne. Coraz częściej w krajach wysoko rozwiniętych (Wielka Brytania, Francja, Niemcy, Włochy) podejmowane są próby wprowadzania prywatnego kapitału w dziedzinę dotychczas objęte monopolem państwowym, takie jak lotniska, porty i linie kolejowe. W Polsce nadal dominuje tradycyjny model finansowania budowy/rozbudowy infrastruktury portowej, wzbogacony o zasilanie zewnętrznymi środkami polityki regionalnej UE (mieszczącymi się jednak w grupie środków publicznych) (Brzozowska, 2009). Dotychczas finansowanie budowy, rozbudowy i modernizacji infrastruktury portowej najważniejszych polskich portów morskich odbywało się w oparciu o środki finansowe publicznych podmiotów zarządzających tymi portami. Sam obowiązek realizacji tych zadań na państwowo – samorządowe spółki zarządzające portami nałożyła ustawa o portach i przystaniach morskich z 1996 r. W ustawie portowej wymieniono też źródła środków finansowych podmiotów zarządzających portami, wśród których znalazły się:

- opłaty z tytułu użytkowania, najmu, dzierżawy, lub innej umowy, na mocy której podmiot zarządzający oddaje w odpłatne korzystanie grunty oraz obiekty, urządzenia i instalacje portowe;
- opłaty portowe;
- przychody z usług świadczonych przez podmiot zarządzający;
- wpływy z innych tytułów (Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich, Dz. U. 1997 nr 9, poz. 44).

Ustawa portowa sprecyzowała także na jakie cele mogą być wydawane środki finansowe podmiotów zarządzających portami (przede wszystkim na zadania wynikające z przedmiotu jego działalności, w tym na budowę, rozbudowę, utrzymanie i modernizację infrastruktury portowej). Kluczowe znaczenie dla inwestycji infrastrukturalnych realizowanych w granicach portów morskich o podstawowym znaczeniu dla polskiej gospodarki narodowej mają środki Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Finansowanie rozwoju infrastruktury portowej

przewidziane zostało w VII osi priorytetowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (z głównym celem „Zwiększenie konkurencyjności polskich portów morskich w regionie Morza Bałtyckiego”). Przyjęto również, iż inwestycje portowe będą mogły uzyskać dodatkowe dofinansowanie ze środków Banku Światowego oraz innych międzynarodowych instytucji finansowych. Ponadto ustalono, że z funduszu TEN-T oraz programu Marco Polo 2 możliwe będzie współfinansowanie przygotowania programu rozwoju żegluga bliskiego zasięgu, w tym połączeń typu „autostrady morskie”.

W polskim modelu finansowania infrastruktury portowej nadal przeważają kierunki ewolucji wparcia ze środków Unii Europejskiej. Taki scenariusz brały i biorą pod uwagę podmioty zarządzające największymi portami morskimi w Polsce, zakładające w swoich planach inwestycje infrastrukturalne po 2013r. dofinansowanie ze środków wspólnotowych. Zarządzający tymi podmiotami zdają sobie jednak sprawę, że w konsekwencji wzrostu PKB Polski oraz problemów finansowych samej Unii Europejskiej, strumień środków finansowych w kolejnych okresach będzie mniejszy niż ma to miejsce obecnie. Pojawia się więc coraz większa presja na angażowanie kapitału prywatnego w finansowanie inwestycji infrastrukturalnych na obszarach portowych. Przy takim modelu finansowania to inwestor zewnętrzny przejmuje cały ciężar inwestycji na siebie. Poza wyposażeniem terminalu, realizuje inwestycje infrastrukturalne, których wykonanie na mocy ustawy portowej leży w gestii zarządu portu. Umowa dzierżawy, obejmująca długi okres (np. 30 lat) zobowiązuje inwestora do realizacji poniższych elementów infrastruktury portowej: m.in. doprowadzenie uzbrojenia do terminalu, połączenie terminalu z zapleczem np.: budowa drogi i torów kolejowych leżących w granicach portu, utwardzenie terenu, budowy nabrzeża (Brzozowska, 2009).

Dokładny zakres inwestycji jest uzgadniany indywidualnie w zależności od istniejącego stopnia uzbrojenia i zagospodarowania danego terenu. Obok infrastruktury inwestor realizuje tę część inwestycji, która na mocy ustawy portowej jest w zakresie jego obowiązków (budowa placów składowych i magazynów, pozostałych elementów naziemnej infrastruktury technicznej terminalu, wyposażenie terminali w niezbędną suprastrukturę). W zamian za realizację inwestycji infrastrukturalnych zarząd portu obniża inwestorowi czynsz dzierżawny przez okres zwrotu poniesionych nakładów. Przy takim modelu głównym przychodem zarządu portu jest opłata tonażowa pobierana od armatorów,

jak również obniżona stawka dzierżawna. Przychodem dzierżawcy natomiast są opłaty za usługę przeładunkową i składową otrzymywane ze strony armatora i gestora ładunku (w zależności od warunków kontraktu i formy żeglugi).

Optymalnym rozwiązaniem do finansowania działalności portowej wydaje się jest użycie modelu mieszanego, w ramach którego czynnik publiczny i prywatny dzielą między siebie koszty realizacji portowych inwestycji infrastrukturalnych. Prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia realizację inwestycji budowy portu zewnętrznego widzi w formule partnerstwa publiczno – prywatnego. *Port w Gdyni był to początek ery kontenerów w polskich portach. Właśnie w Porcie Gdynia powstał pierwszy polski terminal kontenerowy. Pozycja Gdyni przez lata była niezagrożona. Mam wrażenie, że w pewnym momencie nie doceniono ewentualności, że większe terminale kontenerowe mogą od zera powstać w innych polskich portach. Stąd dziś wiodąca rola Gdańska, który posiada terminal DCT gdzie mogą zawijać największe kontenerowe świata jakie mogą wpłynąć na Morze Bałtyckie.(...) Realizowana przez nas obrotnica o szerokości 480 metrów pozwoli nawet 400 metrowym statkom zawijać do Portu Gdynia. Mamy jednak świadomość, że nie będziemy obsługiwać największych jednostek. Jesteśmy nastawieni na przyjmowanie kontenerowców o długości do 366 metrów co i tak w ogromnym stopniu zwiększy nasze możliwości przeładunkowe. Wdalszej perspektywie planujemy zupełnie nową inwestycję w postaci budowy Portu Zewnętrznego. To stworzy nam możliwości obsługi największych statków i Port Gdynia trafi do ekstraligi portów kontenerowych. Obecnie rynek kontenerowy na Morzu Bałtyckim rośnie i ma świetne perspektywy, dlatego też traktujemy Port Zewnętrzny jako inwestycję priorytetową (M. Kowalewski, Przed Portem Gdynia czas inwestycji i dynamicznego rozwoju - rozmowa z Adamem Mellerem prezesem Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A., [www.gospodarkamorska.pl/Porty,Transport/](http://www.gospodarkamorska.pl/Porty,Transport/)).*

*Jest to projekt skomplikowany, ale nie boimy się wyzwań. Wiemy, że przyniesie realne wpływy do budżetu państwa i samego miasta Gdyni. Zadbamy o jego poparcie i będziemy kontynuować rozmowy z potencjalnymi inwestorami. To jest duża inwestycja, dlatego będziemy poszukiwali partnera zewnętrznego. Mamy już zielone światło od resortu gospodarki morskiej. Na razie są to wstępne koncepcje, myślimy jednak o terminalu kontenerowym, ale nie wykluczamy też stanowiska dla dużych wycieczkowców. Mam nadzieję, że całość powstanie może nawet już za 10 lat – przewiduje Prezes ZMPG, A. Meller (W. Kakowska-Mehring, Port nie „gasi światła” tylko inwestuje miliard złotych, <https://biznes.trojmiasto.pl/>) .*

Prezes wyjawiał podczas Międzynarodowych Targów Morskich Baltexpo w Gdańsku, iż prowadzone są obecnie bardzo wstępne rozmowy - *Port musi znaleźć partnera, który będzie gotowy zapewnić odpowiedni wkład finansowy*. Jako że Port Zewnętrzny będzie prawdopodobnie wyposażony zarówno w terminal pasażerski, jak i kontenerowy, to właśnie operator kontenerowy mógłby być głównym partnerem Portu. Konieczne wydaje się zatem poszukiwanie inwestorów zewnętrznych, którzy nie tylko zechcą ulokować na polskim wybrzeżu swoją działalność gospodarczą i sfinansować inwestycje, a potem eksploatować powstałe obiekty, ale będą w stanie przyciągnąć do polskich portów ładunki. I tu powstaje pytanie: z którym ze światowych właścicieli flot port mógłby nawiązać współpracę? – Do tej pory z terminalem BCT był związany szwajcarski Mediterranean Shipping Company (MSC), główny klient terminala, który po nawiązaniu sojuszu z duńskim Maersk Line przeniósł znaczną część ładunków do Gdańska. Choć armator MSC nie przeniósł całego swojego wolumenu, od 2014 r. odnotowywane są spadki w przeładunkach na terminalu BCT. W dobrej kondycji pozostaje natomiast terminal GCT, który mimo dużego giganta na plecach jakim jest DCT, radzi sobie całkiem nieźle. Terminal obsługuje dwa duże alianse armatorów Ocean Alliance (2017 r.): francuski CMA CGM, chiński COSCO, tajwański Evergreen i spółka z siedzibą w Hongkong - Orient Overseas Container Line (OOCL) oraz The Alliance (2017 r.) niemiecki Hapag-Lloyd, tajwański Yang Ming Line oraz trzy japońskie - MOL, NYK, 'K' Line.

Jednym z pierwszych w Polsce przykładów zaangażowania kapitału prywatnego w finansowanie budowy infrastruktury portowej jest Deepwater Container Terminal w Gdańsku. Tereny Portu Północnego (ok. 30 ha) wydierżawione zostały brytyjskiemu inwestorowi na 30 lat z możliwością przedłużenia na kolejne 30 lat. DCT Gdańsk SA jest brytyjskim konsorcjum powstałym specjalnie do realizacji tej inwestycji na terenie portu Gdańsk. Jest to spółka zarejestrowana w Polsce, będąca w większości własnością Global Infrastructure Fund (GIF), specjalnego funduszu zarządzanego przez Macquaire Bank Group, z siedzibą główną w Australii (<https://dctgdansk.pl/pl/>).

Mając świadomość znaczącej dekapitalizacji infrastruktury portowej gdańskiego portu wewnętrznego oraz niezbędnych nakładów inwestycyjnych na infrastrukturę, które należałoby ponieść w okresie najbliższych 30 lat, zaangażowanie przyszłego inwestora w finansowanie projektów infrastrukturalnych w tej części portu przyjęto jako jedno z kryteriów przy wyborze najlepszego oferenta. Chcąc zachować jednak

publiczny charakter infrastruktury portowej przyjęto, iż pozostanie ona w gestii podmiotu zarządzającego portem, zaś potencjalny inwestor będzie mógł liczyć na rekompensatę za środki finansowe zaangażowane w inwestycje infrastrukturalne, która przyjmie formę obniżonych opłat dzierżawnych. Praktyka stosowana przez Zarząd Portu Gdańsk jest efektywna i przynosi zakładane korzyści. Być może jest to dobry kierunek do naśladowania i wykorzystania przy planowaniu działalności portu zewnętrznego w Gdyni.

Zgodnie z trendami występującymi w Europie Zachodniej, w polskich portach morskich w najbliższych latach w coraz większym stopniu w realizację inwestycji infrastrukturalnych zaangażowany będzie kapitał prywatny. Wynika to z dwóch zasadniczych przesłanek. Po pierwsze zaangażowanie kapitału prywatnego przedsiębiorstw eksploatacyjnych w inwestycje infrastrukturalne na obszarach portowych daje większy wpływ tym przedsiębiorstwom na kierunki rozwoju wspomnianej infrastruktury. Po drugie wsparcie państwa dla realizowanych projektów w infrastrukturę portową uznać można za iluzoryczne (szczególnie w kontekście wysokich kosztów budowy samej infrastruktury i permanentnych problemów z deficytem budżetu centralnego). Dofinansowanie inwestycji infrastrukturalnych ze środków UE w kolejnych okresach (perspektywach finansowych) będzie się również zmniejszało, z uwagi na rosnące PKB naszego kraju, w tym regionów nadmorskich oraz ograniczenia budżetowe samej UE. W końcu podkreślenia wymaga fakt, że wpływy podmiotów zarządzających portami z opłat statkowych i czynszów dzierżawnych są niewystarczające dla realizacji przez zarządy portów ich ustawowych obowiązków związanych z budową, rozbudową i modernizacją infrastruktury portowej.

### **3. PODSUMOWANIE**

Stopień nowoczesności i ciągłe inwestycje w rozbudowę infrastruktury portowej oraz wzrost zdolności przeładunkowej polskich portów morskich należą do elementów, które stanowią o ich przyszłym rozwoju. Port Gdynia stoi przed trudnym zadaniem sprostania konkurencji nie tylko na poziomie lokalnym. Dzięki ciągłym inwestycjom Port Gdynia ma szansę odeprzeć atak konkurencji i zwiększyć obroty przeładunkowe, zwłaszcza w segmencie przeładunków kontenerów i dorównać swojemu największemu lokalnemu konkurentowi DCT w porcie gdańskim. Potencjał gdyńskiego portu ze względu na jego niedostatki w zakresie dostępności transportowej, nie jest w pełni wykorzystywany, a działalność gospodarcza mogłaby być na o wiele wyższym poziomie. Z całą pewnością



budowa terminala zewnętrznego w Gdyni podkreśliłaby znaczenie polskich portów w Europie. Lepsza dostępność terminala zaowocowałaby wzrostem zdolności przeładunkowych na znaczną skalę. Nie tylko mogłoby to spowodować podwyższenie konkurencyjności portu, ale też znacznie ożywić województwo pomorskie, a w dalszej kolejności także wpłynąć na całą gospodarkę narodową. Trzeba jednak wyraźnie podkreślić, iż bez pomocy państwa i bez aktywnej polityki transportowej i morskiej stan obecny nie ma możliwości na jakąkolwiek zmianę. Jest tak dlatego, iż działalność portów morskich zależy w bardzo dużym stopniu nie tylko od nich samych, ale i od aktywności rządu, wyrażającej się w opracowaniu długofalowej polityki rozwoju portów morskich, a nie tylko w podejmowaniu doraźnych działań wspierających.

## LITERATURA

- Brzozowska, K. (2009). *Partnerstwo publiczno – prywatne w finansowaniu infrastruktury transportu w Polsce na przykładzie programu operacyjnego infrastruktura i środowisko*, w: Finansowanie rozwoju transportu europejskiego, red. E. Załoga. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Ekonomiczne Problemy Usług, 2009/32.
- Fragment wypowiedzi Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej – M. Gróbarczyka – dla telewizji regionalnej TVP 3 Gdańsk, <http://gdansk.tvp.pl/>. (25.08.2018)
- <http://www.gospodarkamorska.pl/Porty,Transport/port-zewnetrzny-klucz-do-sukcesu-portu-gdynia.html>. (22.03.2018).
- <http://trojmiasto.wyborcza.pl/trojmiasto/1,35612,17946505>. (25.08.2018).
- <http://trojmiasto.wyborcza.pl/trojmiasto/7,35612,22480234,porty-za-miliardy-gdzie-konczy-sie-ekonomia-a-zaczyna-polityka.html>. (22.07.2018).
- <https://dctgdansk.pl/pl/>. 25.06.2018).
- <https://www.port.gdynia.pl>. (29.08.2018).
- <https://www.port.gdynia.pl/pl/port/strategia-rozwoju>. (21.07.2018).
- <https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Droga-Czerwona-ciernlpowali-olbrzyma-n117746.html>. (28.03.2018).
- Kakowska-Mehring W., *Port nie „gasi światła” tylko inwestuje miliard złotych*, <https://biznes.trojmiasto.pl/>. (02.08.2018).
- Kowalewski M, *Przed Portem Gdynia czas inwestycji i dynamicznego rozwoju - rozmowa z A. Mellerem prezesem zarządu Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A.*,
- Kuciewicz, P. (2007). *W stronę Europy*, Spedycja i Transport, 2007/1.
- Port of Hamburg Magazine, <https://www.hafen-hamburg.de/>. (21.07.2018).
- [www.gospodarkamorska.pl/Porty,Transport/](http://www.gospodarkamorska.pl/Porty,Transport/). (02.08.2018).
- Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich, Dz. U. 1997 nr 9, poz. 44.