



Raport

Polskie porty morskie jako biegun
rozwoju gospodarczego kraju i regionów lokalizacji

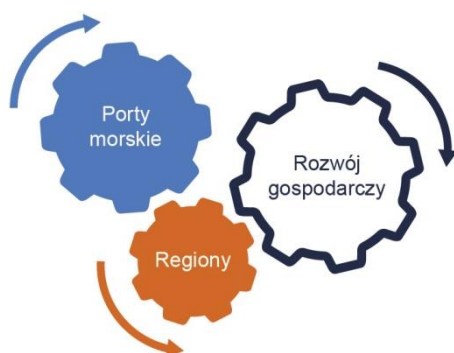


Spis treści

Wprowadzenie.....	3
1. Działalność polskich portów morskich w latach 2005-2015	6
1.1. Przeładunki oraz obsługa pasażerów w portach morskich w Polsce	6
1.2. Inwestycje rozwojowe realizowane w portach w okresie 2005-2015	11
2. Miejsce portów morskich w obsłudze polskiego handlu zagranicznego	13
3. Sektor portowy i jego otoczenie jako obszar aktywności podmiotów gospodarczych	16
4. Miejsce sektora portowego na regionalnym i krajowym rynku pracy	20
5. Znaczenie portów morskich w tworzeniu wartości dodanej w gospodarce	24
6. Inwestycje w portach morskich.....	28
7. Sektor portowy jako źródło przychodów finansów publicznych na poziomie krajowym i regionalnym	30
8. Podsumowanie – efekty mnożnikowe	37

Wprowadzenie

Porty morskie, z uwagi na szereg pełnionych funkcji¹ stanowią ważny element gospodarki, zarówno na szczeblu krajowym, jak i regionalnym. W pierwszym przypadku porty determinować będą możliwości prowadzenia wymiany handlowej z państwami zamorskimi, w drugim, obok tradycyjnej funkcji transportowej i handlowej, będą w dużym stopniu decydować o rozwoju regionów i miast portowych. Tym samym działalność oraz rozwój w portach powinien w szerokim zakresie uwzględniać zarówno potrzeby narodowego systemu transportowo-logistycznego, ale także wpływ jaki posiada port na najbliższe otoczenie. Dynamiczne zmiany zachodzące we współczesnym życiu społecznym i gospodarczym, powodują więc konieczność nowego spojrzenia na kwestię interakcji pomiędzy portami a ich otoczeniem, co wymaga przebadania skali oraz kierunków wzajemnych oddziaływań. Podkreślić należy, że oddziaływanie to ma charakter obustronny, co sprowadza się również do aktywnej roli państwa i regionów w kreowaniu warunków dla rozwoju działalności portowej (Rysunek 1).



Rys. 1. Wzajemne oddziaływanie państwa, regionów oraz portów morskich

Niezbędne jest więc zdefiniowanie oraz kwantyfikacja podstawowych relacji występujących pomiędzy portami morskimi, a regionami ich lokalizacji oraz systemem społeczno-gospodarczym kraju. Realizacja tego celu wymaga wieloaspektowego i wielowymiarowego spojrzenia na funkcjonowanie współczesnych portów morskich. Wynika to zarówno z ich złożoności podmiotowej, funkcjonalnej i przestrzennej, jak też z perspektywy czasowej obserwacji zjawisk związanych z ich działalnością. Podstawowym problemem jest więc sprecyzowanie obszaru badawczego oraz określenie podmiotów związanych z działalnością portową oraz tych na które port oddziałuje.

Analiza struktury podmiotowej portów morskich, a także jej weryfikacja z punktu widzenia dostępnych źródeł informacji umożliwi zdefiniowanie czterostopniowego modelu podmiotów za-

¹ Funkcje, jak np.: transportowa, handlowa, przemysłowa, turystyczna.

angażowanych w działalność sektora portowego, gdzie wyróżnia się następujące poziomy analizy:

- Poziom I – PORT MORSKI,
- Poziom II – poziom I + SEKTOR PORTOWY,
- Poziom III – poziom II + OTOCZENIE BEZPOŚREDNIE,
- Poziom IV – poziom III + OTOCZENIE GOSPODARCZE.

Podkreślić należy, że wyniki uzyskiwane na poszczególnych poziomach prezentowane są w sposób narastający obejmując określone rodzaje aktywności gospodarczej (Rysunek 2).

W ramach zaprezentowanego modelu przebadano parametry społeczno-gospodarcze, ich wartość oraz dynamikę zmian (lata 2005-2015), co odnosi się do takich wielkości, jak: liczba podmiotów gospodarczych, wielkość zatrudnienia, wartość dodana brutto oraz produkt krajowy brutto, nakłady inwestycyjne, a także przychody podatkowe (VAT, akcyza, PIT, CIT, podatek od nieruchomości) oraz celne generowane dzięki aktywności sektora.

Podkreślić należy, że z uwagi na brak możliwości uzyskania odpowiednich danych statystycznych analiza na Poziomie IV ma charakter szacunkowy, a tym samym mogą w niej wystąpić odchylenia (zniekształcenia) w stosunku do wielkości realnych. Konsekwentne stosowanie przyjętej w analizie metodologii pozwala zaobserwować w analizowanej grupie podmiotów tendencje zmian jakie zachodziły na przestrzeni ostatnich lat.



Rys. 2. Model analityczny oddziaływań portów morskich i ich otoczenia społeczno-gospodarczego²

Analizę rozpoczęto jednak od prezentacji zmian jakie miały miejsce w portach morskich w okresie 2005-2015, co odnosi się w szczególności do wyników ich funkcjonowania oraz inwestycji realizowanych we wskazanym okresie. Ponadto skalkulowano udział portów morskich

² Do grupy „działalność wspomagająca transport morski” zaliczane są: nawigacja, pilotaż, ratownictwo, roboty czerpalne i podwodne, usługi portowe i morskie, holowanie, cumowanie i inne.

Do grupy „agencje transportowe” zaliczane są: agencje celne, morskie agencje, maklerstwo, doradztwo morskie, ekspertyzy morskie, ekspertyzy dotyczące rozmieszczania i zabezpieczania ładunku.

Do grupy „pozostałe” zaliczane są: wydobywanie ropy naftowej z morza, budowa obiektów inżynierii wodnej dla gospodarki morskiej, działalność w zakresie architektury, inżynierii dla gospodarki morskiej, wynajem środków transportu wodnego, doradztwo, badania i analizy techniczne, rekrutacja pracowników i inne rodzaje działalności na rzecz gospodarki morskiej.

w obsłudze polskiego handlu zagranicznego, czyli elementu stanowiącego o wadze i znaczeniu portów w rozwoju gospodarczym (eksport jako element PKB).

Badanie oparto o informacje pochodzące z Głównego Urzędu Statystycznego, które generowane są w przeważającej części na poziomie województw. Tym samym prezentowane dane uwzględniają fakt działania w województwach pomorskim i zachodniopomorskim, obok głównych portów (Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście) wielu mniejszych ośrodków portowych (tzw. małych portów), gdzie w szczątkowej formie prowadzona jest również tego typu działalność.

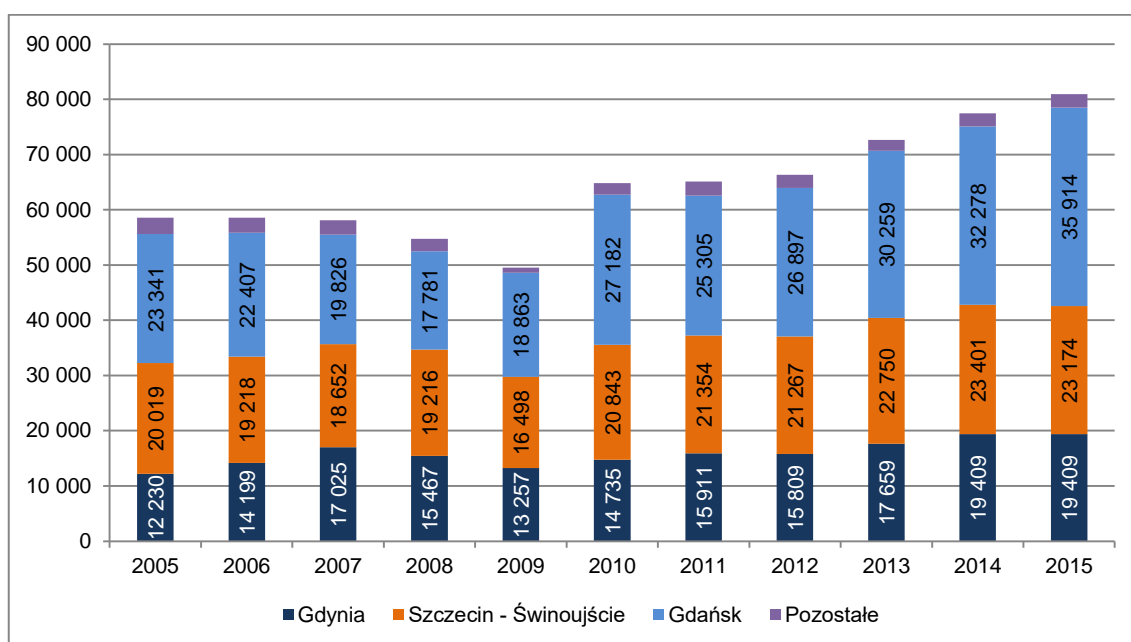
1 Działalność polskich portów morskich w latach 2005-2015

1.1. Przeładunki oraz obsługa pasażerów w portach morskich w Polsce

Podstawowym kryterium oceny działania portów morskich są wielkości ich obrotów przeładunkowych, dlatego też pierwszym krokiem analizy będzie analiza wyników osiągniętych w badanym okresie. W tym czasie, łączne obroty polskich portów, uwzględniając zarówno trzy podstawowe ośrodki portowe (Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście) jak również mniejsze porty (m.in. Police, Kołobrzeg, Darłowo, Elbląg, Stepnica, Ustka, Władysławowo, Hel, Trzebież) zwiększyły się z 58,54 mln ton w 2005 roku do 80,9 mln ton w 2015 roku. Podkreślić jednak należy, że większość przeładunków (94%-97%) realizowana była w dużych portach morskich (Rysunek 3), dlatego też dalsza szczegółowa analiza odnosić się będzie do tej grupy.

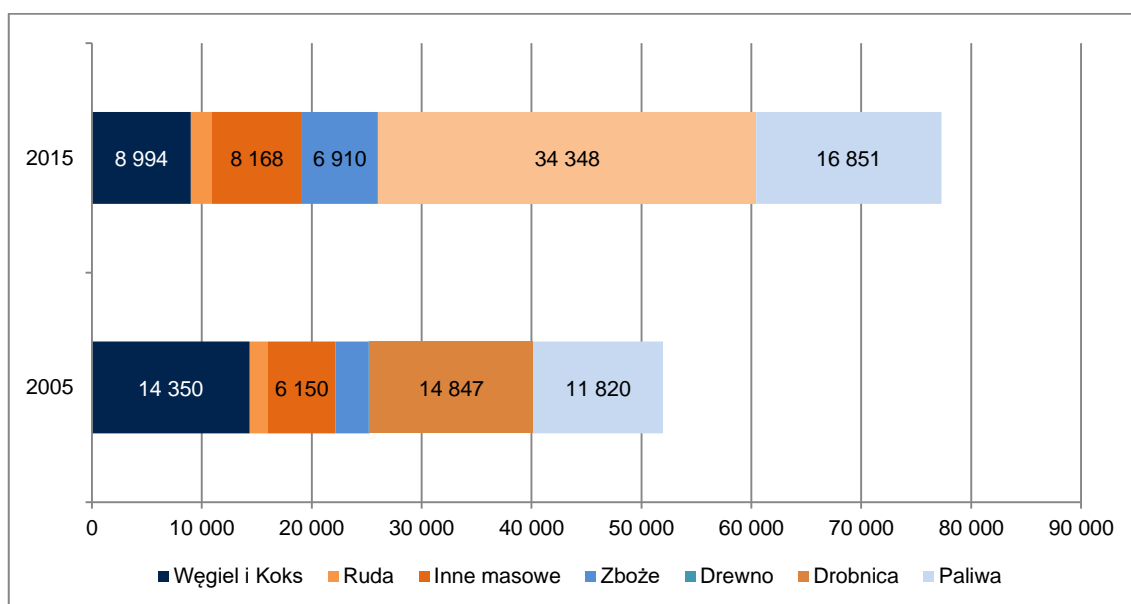
Warto również odnieść wskazane wyniki do sytuacji w sektorze portowym w regionie bałtyckim. Polskie porty bowiem nie tylko poprawiły swoją pozycję rynkową, ale w kilku przypadkach stały się regionalnymi liderami. Odnosząc się do całkowitych obrotów przeładunkowych zrealizowanych przez bałtyckie porty wskazać można, że udział Polski wzrósł z 7,3% w 2005 roku do 12,7% w roku 2015.

Badany okres był także czasem istotnych zmian w strukturze towarowej obsługiwanej w portach, co miało istotny wpływ na funkcjonowanie całego sektora. Porównując dane z 2005 i 2015 roku widoczny jest znaczący wzrost znaczenia ładunków drobnicowych przy względnej stabilności w pozostałych grupach (Rysunek 4). Tak istotny wzrost wielkości przeładunków drobnicy spowodowany był w głównej mierze rozwojem ruchu kontenerowego, którego obroty zwiększyły się z 4,8 mln ton w 2005 roku do 18,1 mln ton w roku 2015. Systematyczny wzrost obrotów ładunków drobnicowych dotyczył ponadto technologii ro-ro.



Rys. 3. Obroty przeładunkowe portów morskich w Polsce w okresie 2005-2015 (tys. ton)³

W efekcie wskazać można na zmiany potrzeb w obsłudze organizacyjnej portów morskich, gdzie coraz większego znaczenia nabierają firmy spedycyjne oraz logistyczne. Następuje bowiem rozdrobnienie rynku po stronie popytowej a jednocześnie wzrost znaczenia kompleksowych usług logistycznych, gdzie konieczne jest zaangażowanie wielu podmiotów w procesie realizacji przewozu.



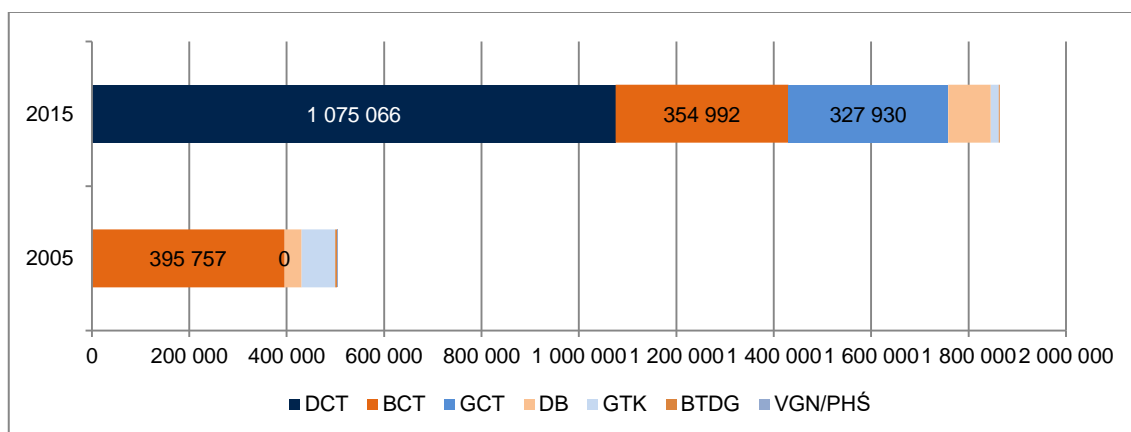
Rys. 4. Struktura towarowa przeładunków w głównych portach morskich w Polsce w latach 2005 i 2015 (mln ton)⁴

³ M. Matczak, B. Ołdakowski, *Polskie porty morskie w 2006/2007/2008/2009/2010/2011/2012/2013/2014/2015. Podsumowanie i perspektywy na przyszłość. Raport rynkowy.* Wyd. Actia Forum Ltd, Gdynia 2007-2016.

Innym ważnym zjawiskiem obserwowanym w portach morskich w badanym okresie była zmiana dominujących kierunków obsługi, co głównie dotyczy węgla i koksu oraz paliw płynnych. Dominujący jeszcze w 2005 roku kierunek eksportowy (w przypadku ropy re-eksport rosyjskiej ropy) został odwrócony. W efekcie w 2015 roku udział eksportu ropy i produktów naftowych wyniósł 32% (wskazać również trzeba, że eksport odnosi się głównie do produktów polskich rafinerii).

Szczególnie ważnym obszarem rozwoju aktywności portów jest rynek obsługi kontenerów (Rysunek 5). W 2005 roku funkcjonowały na nim trzy terminale, w tym jeden duży terminal w porcie w Gdyni (Bałtycki Terminal Kontenerowy – BCT) obsługujący wtedy 78% ruchu oraz dwa mniejsze, Gdański Terminal Kontenerowy – GTK (17%) oraz terminal Drobnicza Port Szczecin (9%). Łącznie terminale obsługiwały wtedy 506 632 TEU rocznie. Do 2015 roku obroty przeładunkowe wzrosły do 1 863 782 TEU (z rekordowym wynikiem w 2014 roku wynoszącym 2 139 616 TEU), a na rynku funkcjonowało siedem terminali zdolnych do obsługi kontenerów, w tym trzy z przeładunkami powyżej 300 tys. TEU rocznie (Rysunek 5). Oprócz Bałtyckiego Terminala Kontenerowego, Gdańskiego Terminala Kontenerowego i terminala DB Port Szczecin funkcjonuje również od 2006 roku *Gdynia Container Terminal* (GCT) i od 2007 roku terminal *Deepwater Container Terminal* Gdańsk (DCT).

Podkreślić należy, że w czterech przypadkach za terminalami stoją globalne przedsiębiorstwa. Terminal BCT należy do filipińskiego operatora ICTSI; terminal GCT do jednego z tzw. wielkiej czwórki⁵ światowych operatorów terminali kontenerowych, firmy *Hutchison Port Holding*; terminal DCT do największego na świecie funduszu infrastrukturalnego *Macquarie Infrastructure and Real Assets* (MIRA); natomiast terminal w DB Szczecinie do niemieckiego operatora logistycznego *Deutsche Bahn*. Dodać można, że właścicielem Bałtyckiego Terminala Drobnicowego Gdynia oraz terminala kontenerowego w Porcie Handlowym Świnoujście jest obecnie przedsiębiorstwo OT Logistics SA.



Rys. 5. Obsługa kontenerów w terminalach morskich w latach 2005 i 2015 (TEU)⁶

⁴ M. Matczak, B. Ołdakowski, *Polskie porty morskie w 2006r.* „Logistyka” Nr. 2/2007.; M. Matczak, B. Ołdakowski, M. Rozmarynowska, *Polskie porty morskie w 2013 roku. Podsumowanie i perspektywy na przyszłość. Raport rynkowy Port Monitor.* Wyd. Actia Forum Ltd, Gdynia 2014 r.

⁵ Oprócz HPH, do grona tego zalicza się firmy: APM Terminals, PSA oraz DP World.

⁶ M. Matczak, B. Ołdakowski, *Polskie porty morskie w 2006r.* „Logistyka” Nr. 2/2007.; M. Matczak, B. Ołdakowski, M. Rozmarynowska, *Polskie porty morskie w 2013 roku. Podsumowanie i perspektywy na przyszłość. Raport rynkowy Port Monitor.* Wyd. Actia Forum Ltd, Gdynia 2014 r.

Ładunki zjednostkowane obsługiwane były również w portach w technologii ro-ro (Tabela 1). w badanym okresie na rynku dominowały trzy przedsiębiorstwa: Unity Line, Stena Line oraz Polska Żegluga Bałtycka. Dodatkowo, w 2009 roku otwarte zostało połączenie pomiędzy Niemcami, Polską (Gdynia) i Finlandią obsługiwane przez armatora Finnlines oraz w 2014 roku połączenie armatora TT-Line ze Świnoujścia do Trelleborga. Rynek przewozów ro-ro systematycznie zwiększający swoje obroty nie odnotował jednak tak spektakularnych wzrostów w badanym okresie (dodać jednak trzeba że radykalna zmiana nastąpiła na przełomie lat 2004/2005).

Tabela 1. Obsługa samochodów osobowych w ruchu promowym oraz ładunków ro-ro w portach morskich w Polsce w latach 2005 i 2015 (sztuk)⁷

Port	2005	2015	Zmiana 2015/2005
Samochody osobowe			
Gdańsk	39 491	37 090	-6,1%
Gdynia	71 411	100 421	40,6%
Szczecin-Świnoujście	188 188	243 149	29,2%
Razem:	299 090	380 660	27,3%
Jednostki frachtowe⁸			
Gdańsk	10 390	12 963	24,8%
Gdynia	103 083	148 648	44,2%
Szczecin-Świnoujście	249 229	376 353	51,0%
Razem:	362 702	537 964	48,3%

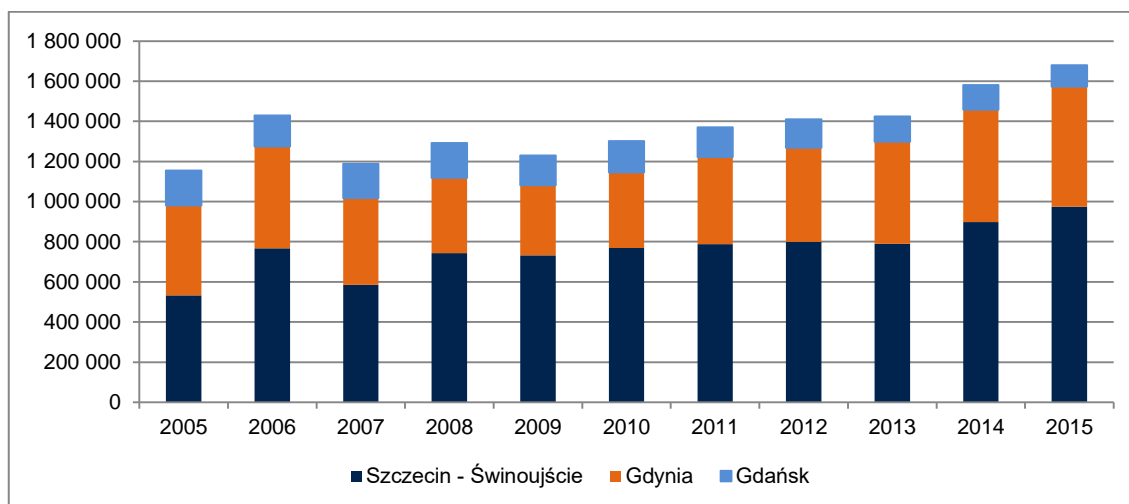
Rozwój przewozów promowych ro-ro miał również bezpośrednie przełożenie na obsługę pasażerów. O ile mówić jednak można o wzroście przeładunków towarowych, to ruch pasażerski pozostawał na relatywnie stałym poziomie. Po dwuletnich spadkach, w 2005 roku porty obsłużyły 1,16 mln pasażerów⁹, następnie obserwowano powolny wzrost, który w efekcie pozwolił obsłużyć 1,68 mln pasażerów w 2015 roku. Największy wpływ na wyniki miała działalność portu w Świnoujściu, który jest głównym ośrodkiem obsługi pasażerów promowych w Polsce. Morski ruch pasażerski w ostatnich latach znacząco zmienił także swoją strukturę. Z portów zniknęli pasażerowie podróżujący statkami bez środka transportu (samochodu osobowego), a ich miejsce zajęli kierowcy samochodów ciężarowych oraz, coraz częściej turyści, którzy korzystają z promów dla rozrywki lub w celu zwiedzenia miast, portów przeznaczenia.

Oprócz pasażerskiego ruchu promowego w portach morskich obsługiwani byli turyści przyplwający na statkach wycieczkowcach (*cruise*). Był to segment notujący istotne wzrosty do 2009 roku oraz wyraźnie spadkowy trend w kolejnych latach (Rysunek 7).

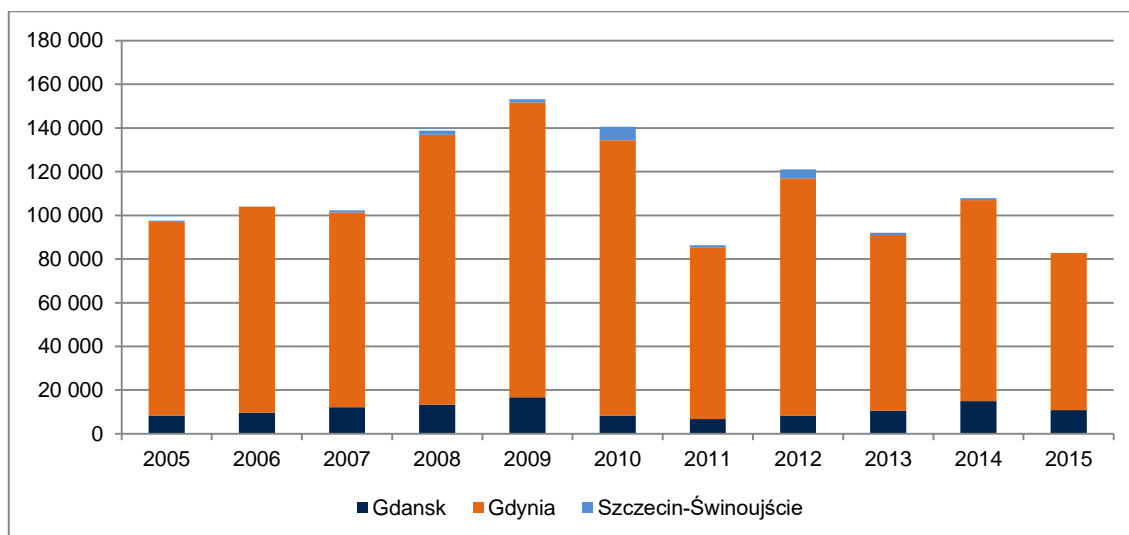
⁷ Transport – wyniki działalności GUS Warszawa.

⁸ Grupa obejmuje: samochody ciężarowe, wagony, przyczepy ciężarowe, naczepy, podwozia niskie.

⁹ Dane obejmują zarówno pasażerów pieszych oraz kierowców pojazdów obsługiwanych przez linie promowe.



Rys. 6. Obsługa pasażerów regularnego ruchu promowego w latach 2005-2015 w polskich portach (osób)¹⁰



Rys. 7. Obsługa turystów odwiedzających polskie porty na statkach wycieczkowych w okresie 2005-2015 (osób)¹¹

Podsumowując, wskazać niewątpliwie można, że ostatnia dekada w portach morskich należała do dobrych, co oznacza duży wzrost aktywności gospodarczej związanej z funkcjonowaniem sektora. Sukcesy portów są jednak efektem pozytywnych zmian rynkowych, w tym systematycznego wzrostu gospodarczego Polski, jak i intensyfikacji wymiany handlowej napędzanej produkcją (eksport) oraz konsumpcją (import).

¹⁰ Polskie porty morskie w 2006/2007/2008/2009/2010/2011/2012/2013/2014/2015. Podsumowanie i perspektywy na przyszłość. Raport rynkowy. Wyd. Actia Forum Ltd, Gdynia 2007-2016.

¹¹ Polskie porty morskie w 2006/2007/2008/2009/2010/2011/2012/2013/2014/2015. Podsumowanie i perspektywy na przyszłość. Raport rynkowy. Wyd. Actia Forum Ltd, Gdynia 2007-2016.

1.2. Inwestycje rozwojowe realizowane w portach w okresie 2005-2015

Ważnym czynnikiem rozwojowym, a zarazem warunkiem pozytywnych zmian w portach morskich w badanym okresie był szeroki program inwestycyjny tam realizowany. Odnosi się to zarówno do ich infrastruktury, jak i suprastruktury (m.in. sprzęt i urządzenia przeładunkowe) portowej. Dodatkowo realizowano działania inwestycyjne na infrastrukturze zapleczonej obejmującej głównie połączenia drogowe i kolejowe do/z portów. Niewątpliwie, kluczowym czynnikiem rozwojowym portów, jak i ich zaplecza był pełen dostęp do funduszy pomocowych UE, w tym dostępnych w ramach: Sektorowego Programu Operacyjnego – Transport na lata 2004-2006 (SPO-T 2004-2006) oraz Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013 (POIiŚ 2007-2013). Program SPOT-Transport, wykorzystujący środki Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego pozwolił na realizację dziewięciu projektów w ramach Priorytetu 1: *Zrównoważony gałęziowo rozwój transportu*, Działanie 1.2. *Poprawa dostępu do portów morskich*, o łącznej wartości wynoszącej 641,3 mln zł. Największym projektem współfinansowanym w ramach działania była budowa Trasy Kwiatkowskiego w Gdyni, która umożliwiła bezpośredni dojazd z Estakady Kwiatkowskiego (m.in. obszar lokalizacji terminali kontenerowych BCT, GCT) do Obwodnicy Trójmiasta. Zrealizowano również cztery projekty w porcie w Gdańsku oraz dwa w Szczecinie. W ramach SPO-T zrealizowano również szereg inwestycji infrastrukturalnych w ramach innych działań, które wpłynęły na działalność portów morskich (np. Przebudowa ulicy Marynarki Polskiej w Gdańsku).

We wskazanym okresie rozpoczęto jeszcze jedną ważną inwestycję infrastrukturalną, czyli budowę autostrady A1 na odcinku Rusocin-Swarożyn-Nowe Marzy (całość oddano do użytku 17.10.2008). w następnych latach budowano kolejne odcinki autostrady A1, co w efekcie pozwoliło uzyskać długość 372 km w 2013 roku. Oznacza to, że ukończone było 65% jej długości. Połączenie to znakomicie poprawiło możliwości przewozu ładunków do i z portów morskich Trójmiasta. Po ukończeniu realizowanej obecnie autostradowej obwodnicy Łodzi oraz Częstochowy umożliwiające będzie dotarcie do południowej granicy Polski drogą szybkiego ruchu.

Druga fala inwestycji portowych związana była z wdrożeniem Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013. W ramach programu, którego łączna wartość zaangażowanych środków finansowych wyniosła 37,7 mld zł (wkład unijny to 28,3 mld zł) na inwestycje transportowe przeznaczono 23,9 mld zł. Działaniami, które stanowiły główny obszar zainteresowania portów morskich były: Działanie 7.2 *Rozwój transportu morskiego* oraz Działania 7.4 *Rozwój transportu intermodalnego*. W efekcie zrealizowano osiemnaście projektów inwestycyjnych o łącznej wartości 3,743 mld zł. Inwestycje dotyczyły głównie infrastruktury dostępowej (kanały portowe, drogi, linie kolejowe), jak i infrastruktury portowej i wyposażenia portów. Program POIiŚ 2007-2013 przyczynił się również w istotny sposób do rozwoju krajowych połączeń drogowych i kolejowych prowadzących do portów morskich (m.in. modernizacja linii kolejowej CE-65 (Gdynia-Warszawa), budowa autostrady A1 odcinek Nowe Marzy-Toruń, budowa drogi ekspresowej S3 (Szczecin-Gorzów Wielkopolski-autostrada A2), modernizacja linii kolejowej E-59 (Szczecin-Poznań-Wrocław).

Oprócz przedstawionych wyżej projektów w portach morskich prowadzone były inne prace rozwojowe, zarówno przez zarządców portów, jak i bezpośrednio przez przedsiębiorstwa portowe. Wskazać jeszcze trzeba na dwie największe inwestycje terminalowe typu *green field*, jakie rea-

lizowane były w badanym okresie. Największym projektem inwestycyjnym w ostatnich lat w polskich portach jest budowa Terminalu LNG w Świnoujściu. Inwestycja, która umożliwić ma dywersyfikację źródeł energii dla kraju kosztować ma łącznie ok. 4,26 mld zł. Terminal o zdolności magazynowej 320 tys. m³ LNG będzie w stanie dostarczyć do kraju ok. 5 mln m³ gazu rocznie (docelowo może być to 7,5 mld m³). W ramach projektu powstał nowy rejon portu w Świnoujściu (tzw. port zewnętrzny), który potencjalnie będzie miał możliwość obsługi również innych ładunków. Drugą inwestycją realizowaną w latach 2005-2007 była wspomniana już budowa terminalu kontenerowego DCT Gdańsk. Wskazać trzeba, że uruchomienie terminalu DCT Gdańsk zmieniło znaczenie polskich portów morskich, bowiem udowodniło że nie są one ważne jedynie dla krajowej gospodarki ale także mogą odgrywać wiodącą rolę w regionie Morza Bałtyckiego.

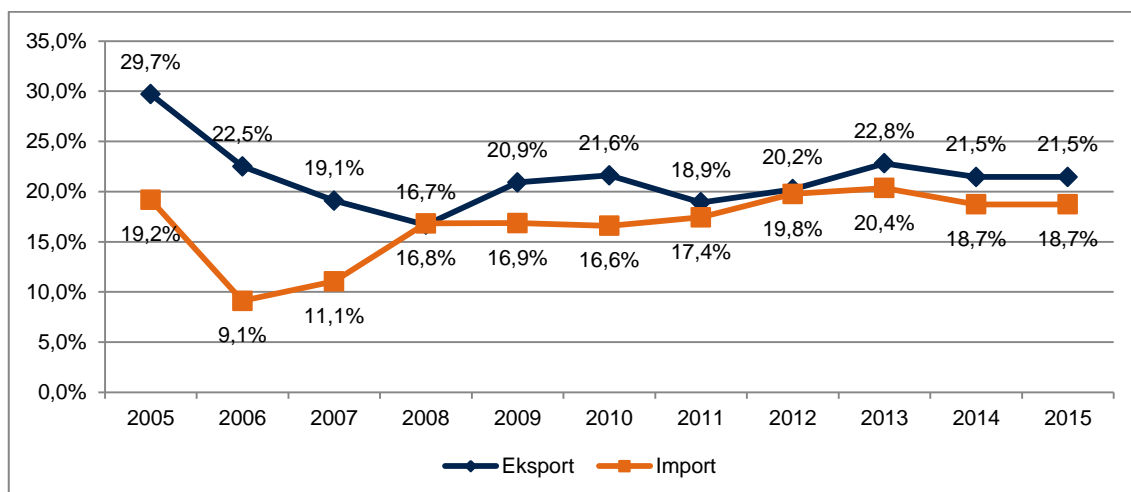
Obecnie realizowane są kolejne inwestycje, których efektem będzie dalszy wzrost potencjału przeładunkowego rodzimych portów. Wśród kluczowych projektów wymienić należy budowę terminalu DCT II oraz budowę nowej obrotnicy w porcie w Gdyni, która umożliwi obsługę oceanicznych statków kontenerowych w porcie.

2 Miejsce portów morskich w obsłudze polskiego handlu zagranicznego

Jednym z kluczowych czynników determinujących międzynarodową konkurencyjność kraju jest jego aktywność na obcych rynkach, co utożsamiać można z wartością i wielkością realizowanej przez ten kraj wymiany handlowej. Szczególnie ważny jest tutaj poziom eksportu, który tworzy wartość dodaną oraz pozytywnie wpływa na poziom produktu krajowego brutto. W okresie 2005-2015 polski eksport towarów zwiększył się z poziomu 71,4 mld Euro do 178,7 mld Euro, co pociągnęło za sobą wzrost strumienia eksportowego ładunków z poziomu 76,6 mln ton do 106,1 mln ton. Wyraźnie widoczny jest więc również wzrost średniej wartości eksportu, który zmienił się z 932 Euro na tonę do 1684 Euro za tonę. Podobne pozytywne zmiany dotyczyły także importu, gdzie przyrost wartości wyniósł 122%, natomiast ilości 46%.

W przypadku eksportu odnotowano również zmianę udziału eksportu do PKB z poziomu 29,3% w 2005 roku do 42,0% w 2015. Nie ma więc wątpliwości, że sprawna, a tym samym optymalna kosztowo obsługa handlu zagranicznego będzie czynnikiem dynamizującym rozwój systemu społeczno-gospodarczego Polski.

Niekwestionowane znaczenie dla obsługi wymiany handlowej posiadają porty morskie, które w 2015 roku obsłużyły 21,5% masy ładunków eksportowanych oraz 18,7% ładunków importowanych do kraju (Rysunek 8).



Rys. 8. Udział portów morskich w obsłudze masy ładunkowej polskiego handlu zagranicznego w okresie 2005-2015

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Gospodarka morską. Przegląd statystyczny 2005-2015*. Instytut Morski w Gdańsku 2005-2015.

Co ważne, w badanym okresie średnia wartość jednej tony towarów obsługiwanych w portach wzrosła ponad dwukrotnie osiągając poziom 1255 Euro w eksporcie oraz 1634 Euro w imporcie (w 2005 roku było to odpowiednio 509 i 628 Euro). Wykorzystanie portów morskich w wymianie handlowej w dużym stopniu determinowane jest specyfikami technologicznymi ładunków (m.in. ładunki masowe sypkie i płynne, ładunki skonteneryzowane) oraz charakterystyką kierunkową wymiany (kraje zamorskie), co znacząco ogranicza możliwość wykorzystania innych dróg transportu.

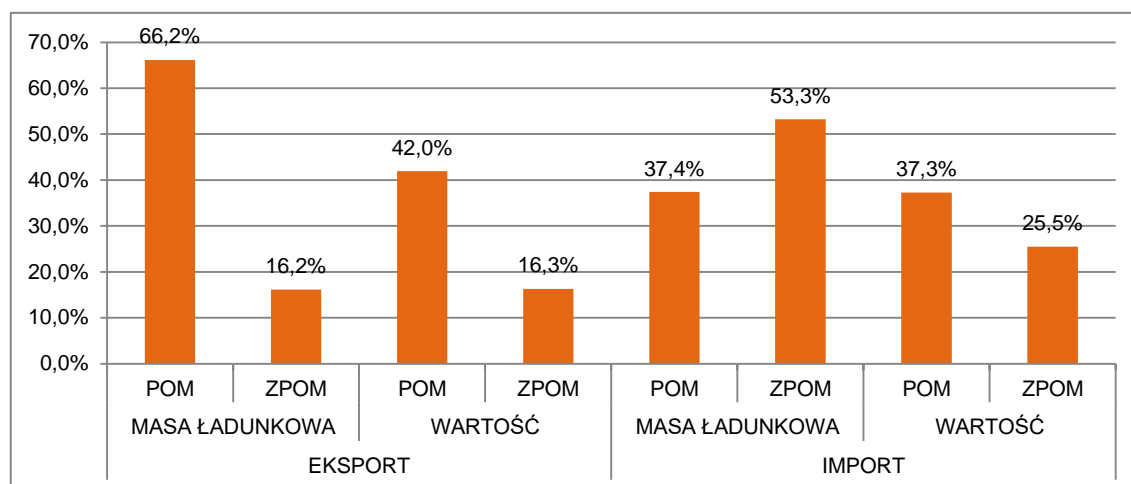
Na tym tle warto zwrócić uwagę, że regiony lokalizacji portów morskich odgrywają coraz większą rolę w tworzeniu krajowej wymiany handlowej. Potwierdzeniem tego jest wysoki 17,8% udział w wartości strumienia eksportowego oraz 19,1% importowego (Tabela 2), który obsługiwany jest w regionach nadmorskich.

Tabela 2. Eksport i import towarów województw pomorskiego i zachodniopomorskiego w latach 2005-2015 (mld EUR) oraz ich udział w krajowym handlu zagranicznym¹²

		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
EKSPORT	Pomorskie	5,9	7,5	8,2	10,0	7,2	11,8	16,6	15,9	19,7	22,1	20,1
	Zachodniopomorskie	2,5	2,9	3,2	4,0	2,9	6,4	8,3	7,0	7,8	7,8	7,1
	Razem	8,4	10,4	11,4	14,0	10,1	18,2	25,0	22,9	27,5	29,9	27,2
	Udział % w krajowym HZ	11,7	11,9	11,2	12,1	10,2	15,1	18,3	15,9	17,8	18,0	15,2
IMPORT	Pomorskie	5,4	6,6	7,6	7,5	5,4	11,4	23,5	22,2	24,2	25,7	22,5
	Zachodniopomorskie	1,8	2,2	2,4	2,4	1,7	4,7	6,6	5,4	5,8	5,6	4,9
	Razem	7,2	8,8	9,9	9,9	7,1	16,1	30,1	27,7	30,0	31,3	27,4
	Udział % w krajowym HZ	8,9	8,7	8,2	6,9	6,6	12,0	19,8	18,0	19,1	18,6	15,7

¹² Wartości dla 2015 roku zostały doszacowane na podstawie rocznej dynamiki zmian w handlu zagranicznym, odpowiednio dla wartości i masy ładunków.

Dodać należy, że ładunki eksportowane i importowane przez podmioty z województw pomorskiego (POM) i zachodniopomorskiego (ZPOM) w dużej części ciężą do portów morskich (Rysunek 9).



Rys. 9. Udział portów w obsłudze zagranicznej wymiany handlowej regionów nadmorskich w 2015 roku

Szczególnie wysoki odsetek udziału obserwowany jest w województwie pomorskim, z którego ponad 66% masy ładunkowej stanowiącej 42% wartości towarów eksportowanych obsługiwana jest przez porty morskie w Gdańsku i Gdyni. Wynik ten związany jest z jednej strony z działalnością przedsiębiorstwa LOTOS (import oraz eksport ładunków płynnych), z drugiej z lokalizacją w regionie dużych przedsiębiorstw zarządzających ładunkami handlu zagranicznego, w tym skonteneryzowanymi i ro-ro. Również relacja importowa województwa w dużej części przechodzi przez porty morskie. W województwie zachodniopomorskim wskazać można na dominację transportu morskiego w obsłudze importowanej masy ładunkowej, a także na mocny, ponad 16% udział portów morskich w serwisie relacji eksportowej.

Rozpatrując wyżej przedstawione informacje, można stwierdzić, że porty morskie stanowią niezbędny element krajowego systemu gospodarczego przyczyniając się w dużym stopniu do poprawy otwartości i konkurencyjności kraju generując tym samym możliwości rozwoju w długim okresie. Rozwój ten rozumiany powinien być nie tylko w kategoriach ekonomicznych (np. wzrost PKB) ale również społecznych, bowiem sektor portowy tworzyć będzie rynek pracy, zarówno w wymiarze lokalnym (porty morskie), regionalnym (otoczenie portowe) ale także krajowym (przedsiębiorstwa wykorzystujące porty do prowadzenia handlu zagranicznego). Dodatkowo, sektor portowy będzie pozytywnie wpływać na strukturę finansów publicznych, co utożsamiać należy ze wzrostem wpływów budżetowych.

3 Sektor portowy i jego otoczenie jako obszar aktywności podmiotów gospodarczych

Obsługa strumienia ładunków przechodzącego przez porty morskie w Polsce wymaga odpowiedniego zaplecza podmiotowego, dlatego też pozytywne zmiany w funkcjonowaniu portów (wzrost przeładunków oraz ich struktury technologicznej) będzie skutkowało rozwojem firm transportowych, zarówno w skali lokalnej, regionalnej, jak i krajowej.

Wykorzystując zdefiniowany we wprowadzeniu podział na cztery poziomy analizy wskazać można, że szacowana łączna liczba podmiotów związanych bezpośrednio z działalnością portów morskich (poziom III) to ponad 3,5 tys. firm. Oczywiście przedsiębiorstwa te różnią się pomiędzy swoją wielkością, powiązaniem własnościowym czy zakresem funkcjonalnym.

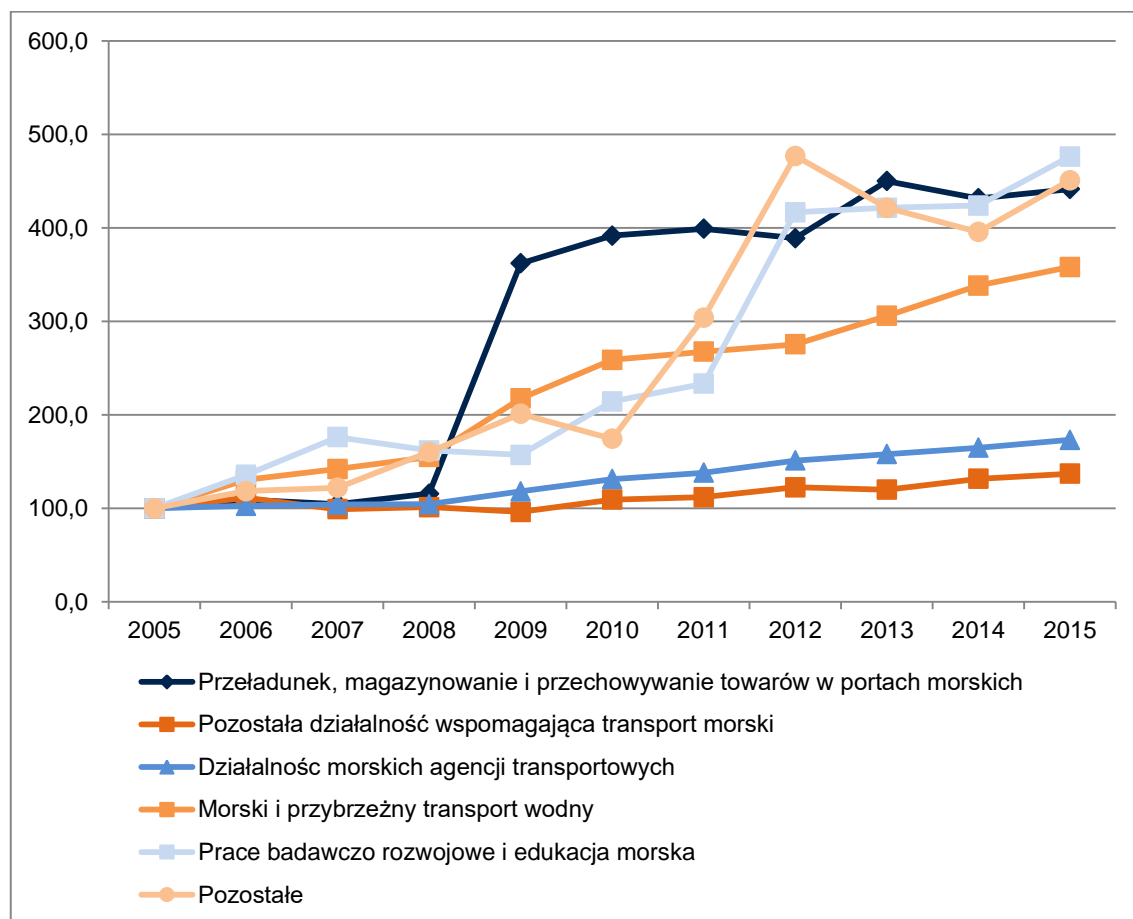
Tabela 3. Liczba podmiotów gospodarczych funkcjonujących w sektorze portowym i jego otoczeniu bezpośrednim w latach 2005-2015

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Poziom I	349	386	352	370	624	687	703	718	779	786	810
Poziom II	747	823	805	837	1 195	1 339	1 384	1 445	1 557	1 617	1 686
Poziom III	1 152	1 310	1 322	1 487	1 991	2 062	2 585	3 351	3 264	3 231	3 522
Poziom IV	26 516	24 407	23 529	23 960	23 477	27 545	28 502	32 094	34 565	36 061	42 047

Jak zaprezentowano w tabeli, na każdym z prezentowanych poziomów nastąpił przyrost liczby przedsiębiorstw, co było szczególnie widoczne w grupie firm z otoczenia bezpośredniego, w szczególności zaliczanych do kategorii „pozostałe”¹³. Szybko rozwijały się także przedsiębiorstwa działające w obszarze badań i rozwoju oraz edukacji morskiej (Rysunek 10). W badanym okresie przybywało także firm zajmujących się działalnością przeładunkową i magazynową

¹³ Tj.: wydobywanie ropy naftowej z morza, budowa obiektów inżynierii wodnej dla gospodarki morskiej, działalność w zakresie architektury, inżynierii dla gospodarki morskiej, wynajem środków transportu wodnego, doradztwo, badania i analizy techniczne, rekrutacja pracowników i inne rodzaje działalności na rzecz gospodarki morskiej.

w portach, a także przedsiębiorstw transportu morskiego. W tym drugim przypadku mówić trzeba o oddziałach lub przedstawicielstwach firm zagranicznych otwieranych w kraju. Najniższy przyrost liczby podmiotów zanotowany był natomiast wśród morskich agencji transportowych¹⁴ i pozostałej działalności wspomagającej¹⁵.



Rys. 10. Dynamika przyrostu liczby przedsiębiorstw sektora transportowego i jego otoczenia bezpośredniego (2005=100)

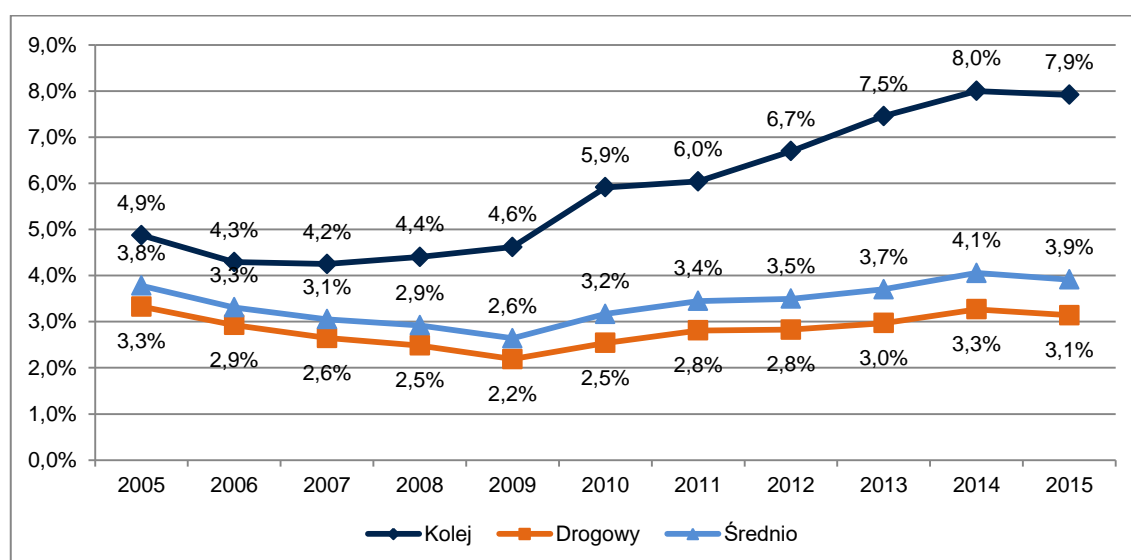
W przypadku ostatniego z analizowanych poziomów (otoczenie gospodarcze) niezbędne było doszacowanie liczby przedsiębiorstw, bowiem tego typu informacje nie są dostępne. Aby tego dokonać w przypadku kategorii „przemysł eksportowy” przeanalizowano stosunek wartości eksportu do produkcji sprzedanej w Polsce, a następnie otrzymany wynik przeliczono zgodnie z udziałem portów morskich w obsłudze polskich ładunków eksportowanych. Zgodnie z otrzymanymi wynikami, aktywność przemysłowa związana z działalnością eksportową opartą o przewozy morzem stanowi około 6% tego rodzaju działalności w kraju. W efekcie można więc mówić o blisko 28,5 tys. przedsiębiorstw, których działalność związana jest z ładunkami wywożonymi z kraju przez polskie porty w 2015 roku (w 2005 roku było to 15,5 tys. firm). Podkreślić należy, że podobnej metodologii nie można zastosować w odniesieniu do importu, którego obsługa oraz wykorzystanie jest również ważnym elementem działalności przedsiębiorstw

¹⁴ Tj.: agencje celne, morskie agencje, maklerstwo, doradztwo morskie, ekspertyzy morskie, ekspertyzy dotyczące rozmieszczania i zabezpieczania ładunku

¹⁵ Tj.: nawigacja, pilotaż, ratownictwo, roboty czerpalne i podwodne, usługi portowe i morskie, holowanie, cumowanie i inne.

w Polsce. Niemniej jednak przyjąć można, że rozmiary działalności gospodarczej powiązanej ze strumieniem importowym towarów (m.in. handel hurtowy i detaliczny, przetwórstwo przemysłowe bazujące na surowcach i materiałach importowanych) będzie przynajmniej tak duży jak części eksportowej.

Drużga kategoria zaliczona do otoczenia gospodarczego to „transport zapleczyowy”, co odnosi się głównie do przedsiębiorstw transportu drogowego i kolejowego zaangażowanych w obsługę ładunków portowych. W tym wypadku doszacowanie oparte zostało o udział pracy przewozowej związanej z ładunkami portowymi (uwzględniając masę ładunków oraz średnią drogę transportu dla poszczególnych gałęzi¹⁶) w stosunku do całej pracy wykonywanej w kraju przez odpowiednio, transport drogowy i kolejowy. Założono również strukturę podziału gałęziowego wynoszącą 30/70 na rzecz transportu drogowego. W efekcie kalkulacji uzyskano wyniki wskazujące na 7,9% udział przewozów zapleczyowych w całości pracy przewozowej kolei w Polsce oraz 3,1% udział w przewozach drogowych. Średnio przyjęto zaś, że udział ten wynosił 3,9% w 2015 roku.

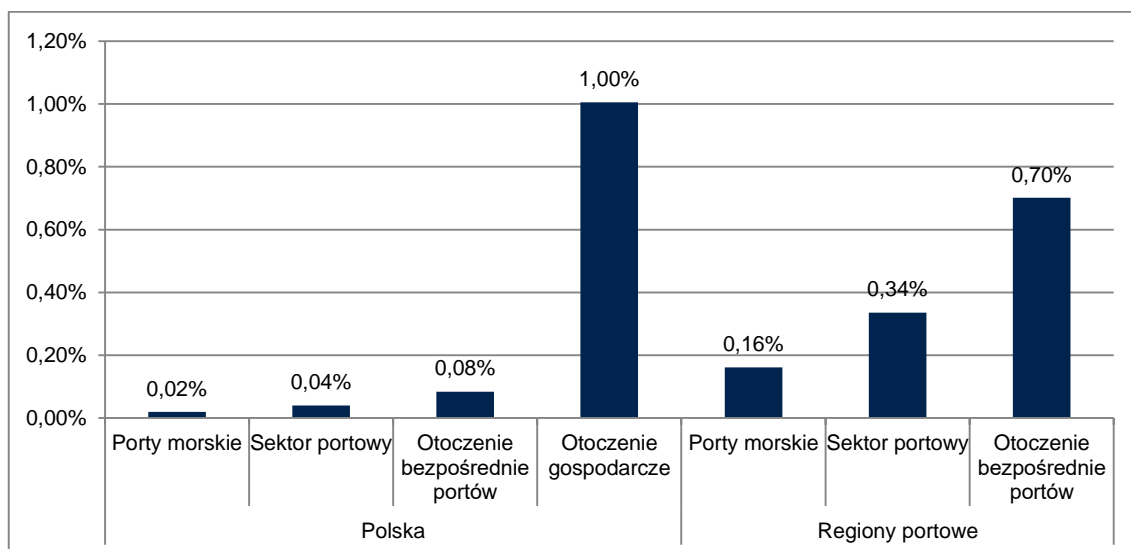


Rys. 11. Udział transportu zapleczyowego w pracy przewozowej ładunków w Polsce w latach 2005-2015

Odnosząc uzyskany wynik do liczby podmiotów działających w Polsce w obszarze „transport i gospodarka magazynowa” mówić można o kolejnych 10 tysiącach firm zaangażowanych w obsługę ładunków portowych.

W efekcie, czwarty poziom obejmuje łącznie ponad 38,5 tys. przedsiębiorstw, których działalność uzależniona jest od funkcjonowania i rozwoju portów morskich (Tabela 3). Odnosząc uzyskane wielkości do liczby podmiotów gospodarczych działających w kraju oraz regionów lokalizacji portów, wskazać można że sektor odpowiedzialny jest za aktywność 1,00% podmiotów gospodarczych w Polsce (uwzględniając IV poziom).

¹⁶ Wyliminowano z kalkulacji jednak ładunki płynne masowe, które w przeważającej części transportowane są systemem rurociągów.



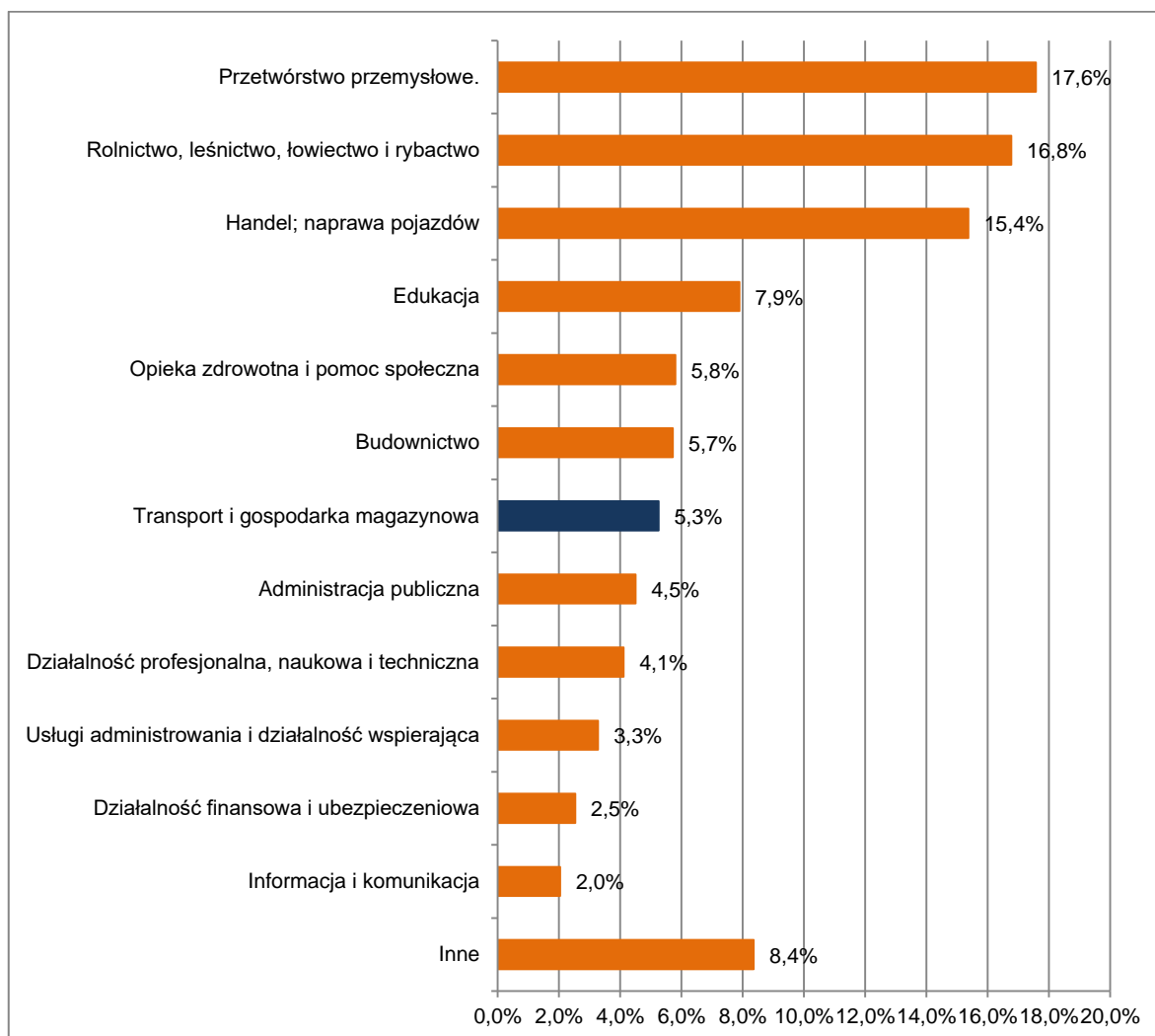
Rys. 12. Udział sektora portowego i jego otoczenia w aktywności podmiotów gospodarczych w Polsce i regionach portowych

W odniesieniu do województw lokalizacji głównych portów w Polsce, udział sektora portowego (poziom III) w liczbie podmiotów gospodarki narodowej wyniósł 0,70%. Podobne zależności można wskazać w odniesieniu do podmiotów działających w obszarze transportu i gospodarki magazynowej. W tym wypadku udział firm portowych (poziom III) w krajowym z sektorze transportu (Sekcja H PKD 2007) to 1,37%, natomiast na poziomie regionu jest to aż 11,1%. Można więc wskazać na istoty wpływ sektora na funkcjonowanie rynku transportowego regionu.

4 Miejsce sektora portowego na regionalnym i krajowym rynku pracy

Jak zaprezentowano w poprzednim rozdziale, liczba podmiotów działających w sektorze portowym nie oddaje realnego ich wpływu na funkcjonowanie systemu społeczno-gospodarczego bowiem nie uwzględnia wielkości firm. Tak samo będzie więc liczona mała, jednoosobowa działalność spedycyjna, jak i duży przewoźnik kolejowy. Z tego względu dużo bardziej precyzyjnym sposobem oceny wpływu sektora na działanie gospodarki kraju i regionów jest generowane tam zatrudnienie.

Odnosząc się do wielkości ogólnych wskazać można, że liczba pracujących w Polsce wyniosła w 2015 roku 14,3 mln osób, z czego 782 tys. osób zatrudnionych było w województwie pomorskim oraz 515,6 tys. osób w zachodniopomorskim. Można więc wskazać, że średni udział regionów portowych w krajowym rynku pracy wynosił łącznie 9,1%. W krajowym sektorze transportu zatrudnienie znajdowało w tym czasie 6,1% ogółu zatrudnionych, natomiast w przypadku regionów nadmorskich było to średnio 5,3%. W obydwu przypadkach sektor transportu znajduje się na siódmej pozycji w rankingu najważniejszych sekcji PKD generujących miejsca pracy (wiodąca jest przetwórstwo przemysłowe, Rysunek 13).



Rys. 13. Struktura pracujących w regionach portowych z podziałem na główne sekcje klasyfikacji PKD 2007

Podkreślić jednak należy, że działalność sektora transportu ma bardzo złożony charakter, co skutkuje zaangażowaniem różnych typów aktywności gospodarczej w jego funkcjonowanie, m.in.: usług administrowania (np. urzędy morskie), działalność profesjonalna, naukowa i techniczna (np. pozostałe usługi), edukacja (m.in. szkolnictwo morskie).

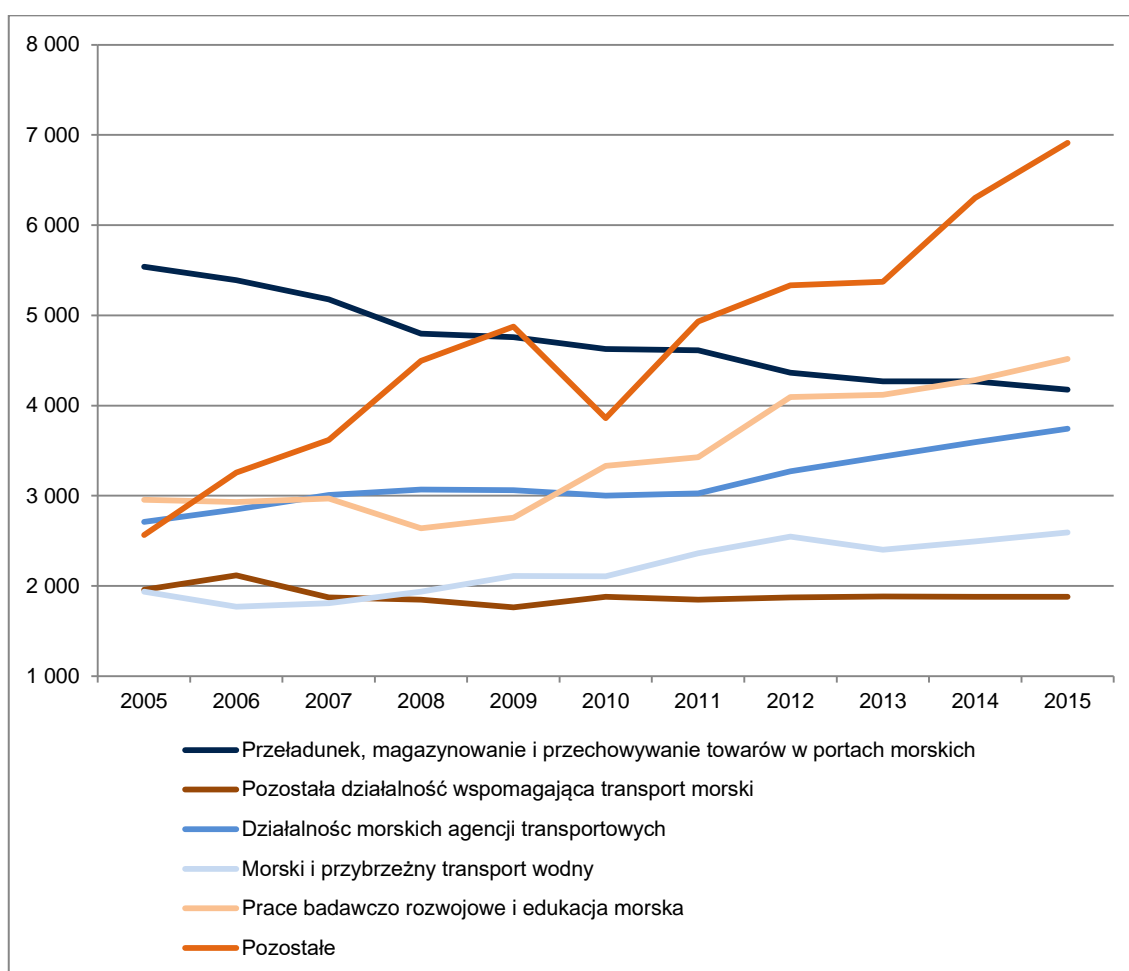
Można więc powiedzieć, że pomimo bliskości portów morskich udział ten jest relatywnie niższy, co jednak nie wynika z mniejszej aktywności transportowej w regionie ale głównie ze stołecznej lokalizacji głównych siedzib, dużych przedsiębiorstw zaliczanych do sekcji transport i gospodarka magazynowa. Potwierdza to wysoki 45% udział województwa mazowieckiego w strukturze zatrudnionych w transporcie.

Szczegółowa analiza danych dotyczących działalności sektora portowego i zatrudnienia tam generowanego pokazała, że łączna liczba pracujących tam osób wynosiła 26,2 tys. (Poziom III), co stanowiło 7,2% ogółu zatrudnionych w regionach lokalizacji portów. W samych portach morskich, co obejmuje terminale przeładunkowo-składowe, zarządy portów oraz firmy wspomagające transport morski zatrudnionych jest ponad 6,9 tys. osób. W grupie tej następuje jednak systematyczny spadek liczby zatrudnionych.

Tabela 4. Zatrudnienie w sektorze portowym morskich i jego otoczeniu w latach 2005-2015 (osób)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Poziom I	8 511	8 527	8 051	7 633	7 436	7 408	7 367	7 113	7 047	7 037	6 944
Poziom II	14 859	14 850	14 480	14 251	14 223	14 130	14 310	14 495	14 427	14 670	14 805
Poziom III	20 381	21 036	21 070	21 387	21 858	21 321	22 669	23 926	23 920	25 253	26 236
Poziom IV	136 350	132 196	134 332	142 522	136 190	149 557	157 414	171 704	181 865	192 059	226 915

Podstawową przyczyną tego stanu jest wprowadzanie do portów nowoczesnych technologii wypierających pracochłonne metody przeładunku, a także poszukiwanie optymalizacji kosztowej przez operatorów portowych. Zatrudnienie rośnie zaś w sektorze portowym oraz otoczeniu bezpośrednim (Rysunek 14).



Rys. 14. Zatrudnienie w wybranych grupach przedsiębiorstw sektora portowego w latach 2005-2015 (osób)

Największy przyrost nastąpił w kategorii „pozostałe”, gdzie zatrudnienie się podwoiło (w okresie 2005-2015 przyrost wyniósł 169%). Wyraźnie większe zatrudnienie jest również w kategorii „prace badawczo rozwojowe i edukacja morska” (53%), „działalność morskich agencji transportowych” (38%) oraz „morski i przybrzeżny transport wodny” (34%).

Funkcjonowanie portów morskich musi być jednak analizowane w dużo szerszym kontekście, dlatego też trzeba odnieść się do ostatniego poziomu analizy, jaką jest otoczenie gospodarcze. Uwzględniając udział portów morskich w obsłudze eksportowanej produkcji przemysłowej oraz udział zapleczonej pracy przewozowej w funkcjonowaniu sektora transportu w Polsce wskazać można, że łączne zatrudnienie związane z portamiorskimi to kolejne 200 tys. miejsc pracy w całym kraju.

Porównując skumulowane wyniki uzyskane na każdym poziomie analizy wskazać można, że udział zatrudnionych w sektorze i jego otoczeniu w stosunku do rynku krajowego to 1,59%, natomiast sam sektor tworzy w regionach lokalizacji portów ponad 2% miejsc pracy (Tabela 5).

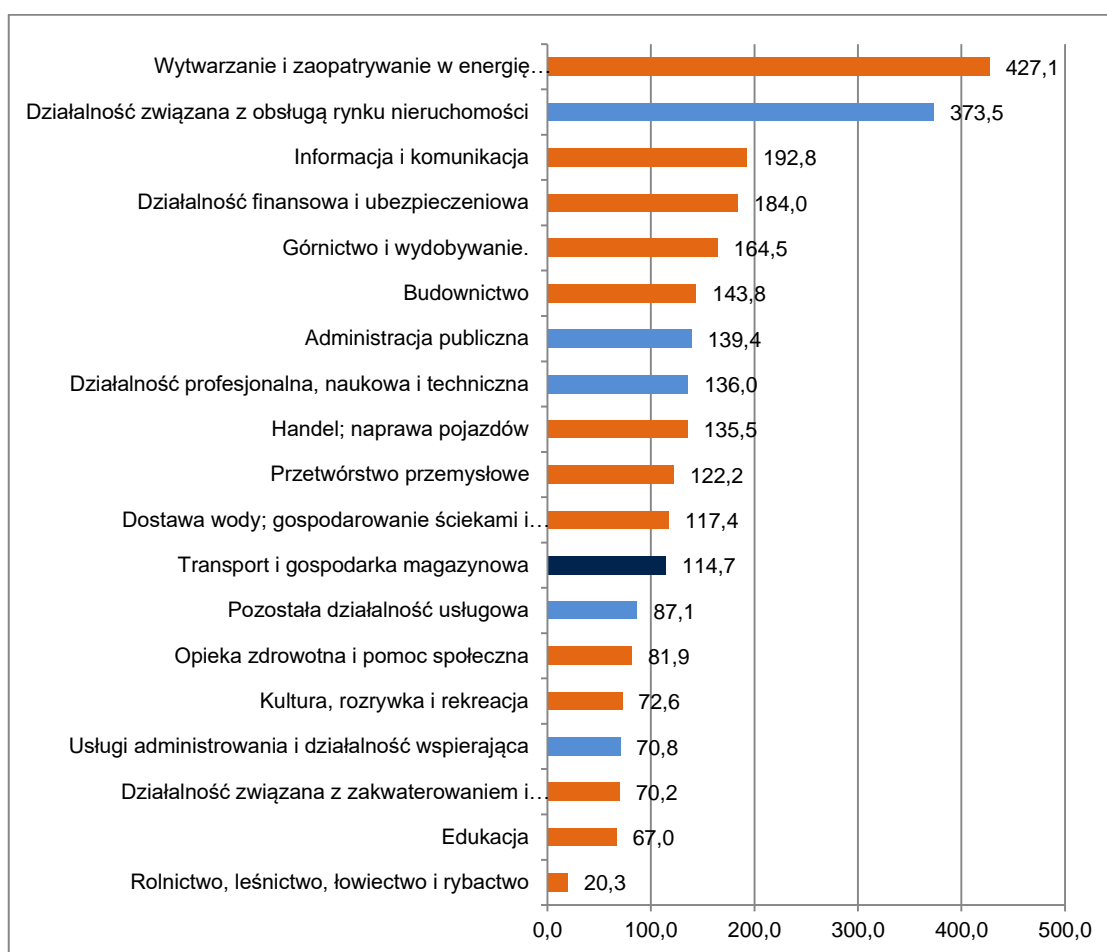
Tabela 5. Udział pracujących w sektorze portowym w odniesieniu do krajowego i regionalnego rynku pracy w 2015 roku

	Polska	Regiony portowe
Poziom I	0,05%	0,54%
Poziom II	0,10%	1,14%
Poziom III	0,18%	2,02%
Poziom IV	1,59%	—

W przypadku analizy wielkości zatrudnienia, podobnie jak w przypadku działalności gospodarczej, uwzględnione są wielkości charakterystyczne dla całego województwa. Analiza oparta o badanie poszczególnych, kluczowych przedsiębiorstw wskazuje jednak, że większość miejsc pracy w sektorze generowana jest w portach Trójmiasta, Szczecina i Świnoujścia oraz ich otoczeniu. Wiodąca dla niniejszej analizy funkcja transportowa, niemalże nie występuje w innych ośrodkach portowych województwa (tzw. małe porty i przystanie morskie).

5 Znaczenie portów morskich w tworzeniu wartości dodanej w gospodarce

Działalność portów morskich oprócz generowania aktywności gospodarczej oraz pozytywnego wpływu na rynek pracy posiada także duże znaczenie dla tworzenia wartości w gospodarce. Jest to wynikiem dwóch podstawowych czynników, mianowicie relatywnie dużego udziału w zatrudnieniu, a także wysokiego poziomu jednostkowej wartości dodanej generowanej w sektorze. Na rysunku 15 zaprezentowano wartość dodaną brutto przypadającą na jednego zatrudnionego w kraju z uwzględnieniem podstawowych sekcji PKD.

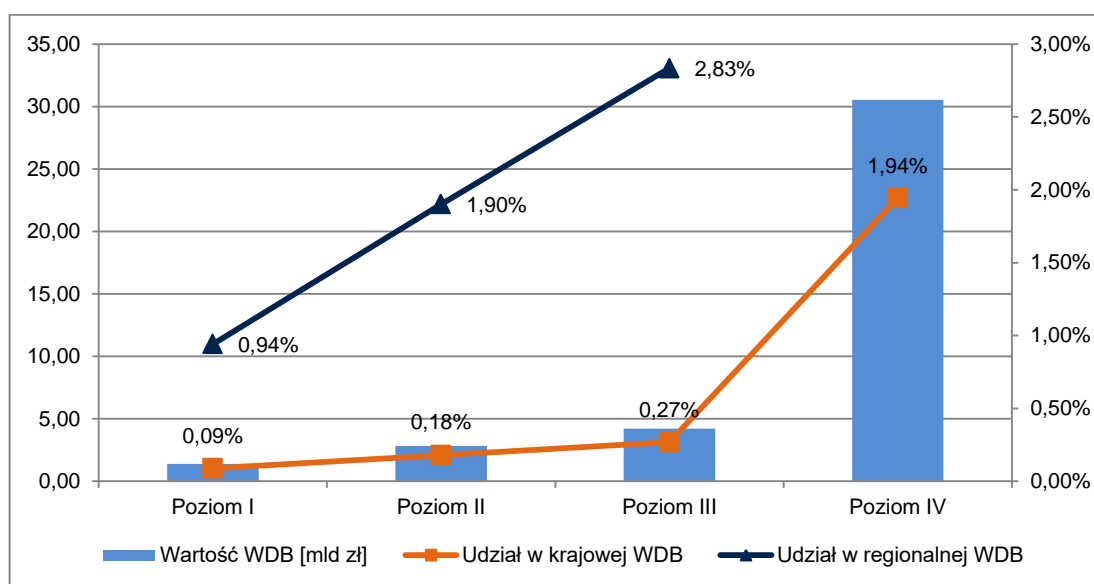


Rys. 15. Wartość dodana brutto wytworzona przez jednego zatrudnionego w Polsce w 2015 roku z podziałem na sekcje PKD (tys. zł)

W efekcie można przyjąć, że udział sektora portowego i jego otoczenia gospodarczego będzie mocno wpływać na generowanie wartości, a tym samym przyczyni się do tworzenia produktu krajowego brutto.

Całkowita wartość WDB wytworzona w kraju w 2015 roku osiągnęła poziom 1 571,0 mln zł z czego województwo pomorskie miało w tym 5,7%, a zachodniopomorskie 3,7% udział.

Bazując na prezentowanych wcześniej parametrach rynku pracy w sektorze portowym i jego otoczeniu oraz średniej WBD generowanej w określonych regionach portowych przez jednego zatrudnionego oszacowano poziom wartości dodanej brutto w poszczególnych obszarach analizy. Uwzględniając najszersze spojrzenie na efekty działania portów morskich – Poziom IV – uwzględniające zarówno porty morskie, sektor portowy oraz otoczenie bezpośrednie i gospodarcze portów wskazać można, że w 2015 roku wygenerowane zostało 30,53 mld zł WDB (w 2005 roku było to 11,33 mld zł).



Rys. 16. Wartość dodana brutto wytworzona w portach i ich otoczeniu w 2015 roku

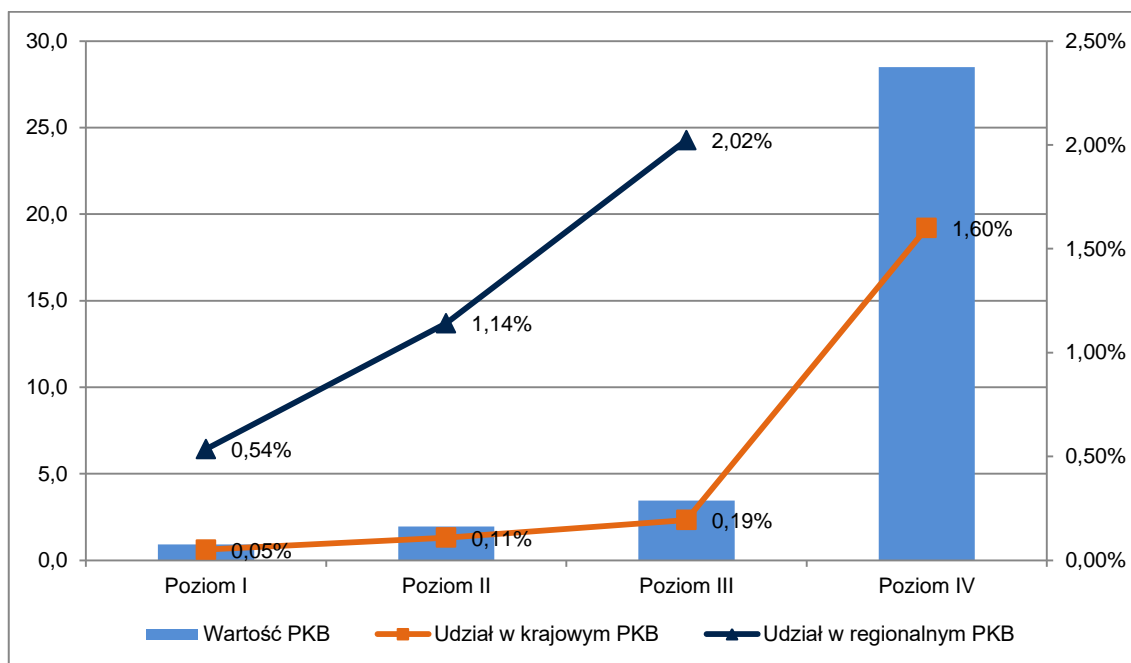
Odnosząc uzyskane wyniki do krajowego WDB można powiedzieć, że w oparciu o działalność portową tworzone jest 1,94% wartości w kraju, co uznać należy za poziom znaczący. Jednocześnie, koncentrując się na regionach portowych, oszacować można, że porty przyczyniają się do wytworzenia tam 2,83% WDB (Poziom III).

Uzyskane wyniki można bezpośrednio odnieść do udziału sektora portowego i jego otoczenia w tworzeniu produktu krajowego brutto. Wychodząc od średniego poziomu PKB przypadającego na jednego zatrudnionego w regionach portowych (dla Poziomu I) oraz w Polsce (dla produkcji eksportowej i transportu zapleczewego) oszacowano udział sektora portowego i jego otoczenia w tworzeniu PKB.

Tabela 6. Poziom PKB na jednego zatrudnionego w regionach portowych i Polsce w latach 2005-2015 (tys. zł ceny bieżące)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Polska	76,4	80,6	86,2	91,0	101,3	101,9	109,2	114,0	116,7	120,7	124,8
Pomorskie	83,7	87,4	92,8	95,5	103,6	106,9	115,8	126,6	128,1	128,7	132,0
Zachodniopomorskie	82,9	85,0	89,6	95,9	103,3	107,7	112,9	120,4	123,3	126,7	131,3

Korzystając z analogicznego podejścia, jak w przypadku wartości dodanej brutto można wskazać, że sektor portowy i działalność z nim związana tworzy 1,60% produktu krajowego brutto w skali krajowej, oraz 2,02% PKB w skali regionalnej.



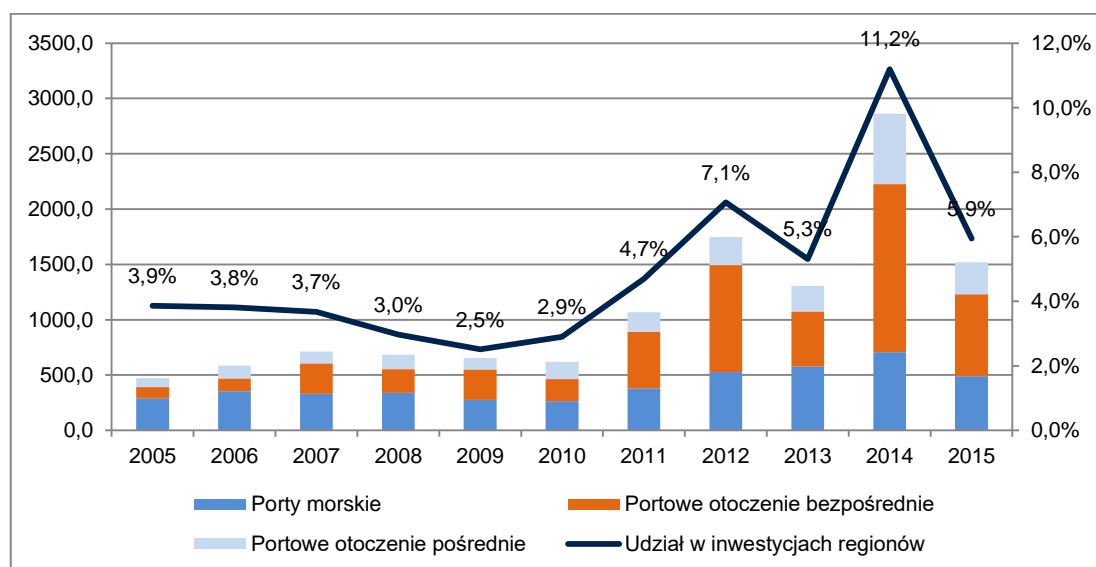
Rys. 17. Produkt krajowy brutto wytworzony w portach i ich otoczeniu w 2015 roku oraz udział w krajowym i regionalnym PKB (mld zł)

Podkreślić jednak należy, że uzyskane wyniki bazują na średnich wartościach przypisanych poszczególnym obszarom analizy, co w świetle ponadprzeciętnego poziomu tworzenia wartości w sektorze transportowym pozwala przypuszczać, że realny wpływ jest większy.

6 Inwestycje w portach morskich

Porty morskie oraz funkcjonujące wokół nich przedsiębiorstwa są również ważnymi ośrodkami, gdzie realizowane są inwestycje. Działania inwestycyjne można podzielić na dwa podstawowe obszary, te dotyczące przedsiębiorstw sektora (sektor prywatny) oraz te związane z rozbudową infrastruktury (sektor publiczny), która w dużej części ukierunkowana jest na poprawę dostępności do portów morskich. W badanym okresie (2005-2015) łączne nakłady inwestycyjne w regionach portowych wyniosły 252,2 mld zł, z czego 61% przypadało na województwo pomorskie.

Duże nakłady inwestycyjne były także ponoszone w sektorze portowym i jego otoczeniu bezpośrednim. W okresie 2005-2015 wyniosły one łącznie 9,9 mld zł, z czego największy udział posiadały urzędy morskie (44,3%), zarządy portów (23,0%) oraz przedsiębiorstwa przeładunkowe (18,8%).

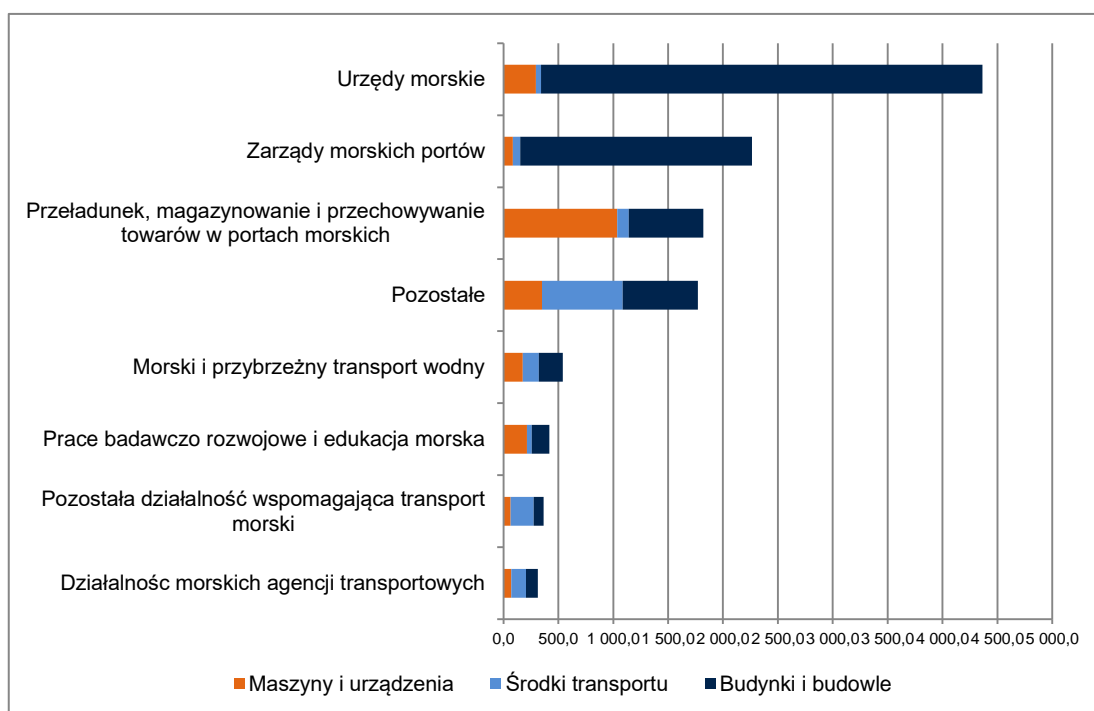


Rys. 18. Nakłady inwestycyjne w środki trwałe w sektorze portowym i jego otoczeniu bezpośrednim w okresie 2005-2015 (mln zł)

Analiza danych rocznych wskazuje na systematyczny wzrost nakładów inwestycyjnych w okresie 2005-2015, z rekordowym poziomem wynoszącym 2,8 mld zł w 2014 roku. Tak dobry wynik związany był głównie z realizacją projektu terminala LNG w Świnoujściu i nakładami inwestycyjnymi Urzędu Morskiego w Szczecinie. Porównując inwestowane kwoty do łącznych nakładów inwestycyjnych na poziomie regionów portowych mówić można o średnim udziale

sektora wynoszącym 4,9% (Rysunek 18). Dodatkowo skalkulowano, że inwestycje portowe stanowią około 0,50% nakładów inwestycyjnych ponoszonych w skali kraju.

Dominująca pozycja urzędów morskich oraz zarządów portów w strukturze nakładów inwestycyjnych jest związana głównie z infrastrukturalnym charakterem projektów rozwojowych. Udział nakładów inwestycyjnych na budynki i budowle wynosi w tym przypadku 93,2% dla zarządów portów oraz 92,2% dla urzędów morskich. Istotną kwestią, mającą odbicie w prezentowanych wielkościach jest możliwość wykorzystania środków pomocowych UE przez zarządy portów i urzędy morskie, które klasyfikowane są jako beneficjenci publiczni. Stąd też okres wysokich nakładów rozpoczął się w praktyce od 2005 roku, kiedy to stały się w pełni dostępne środki z programów operacyjnych.



Rys. 19. Łączne nakłady inwestycyjne na środki trwałe dla poszczególnych grup podmiotów sektora portowego w okresie 2005-2015 (mln zł)

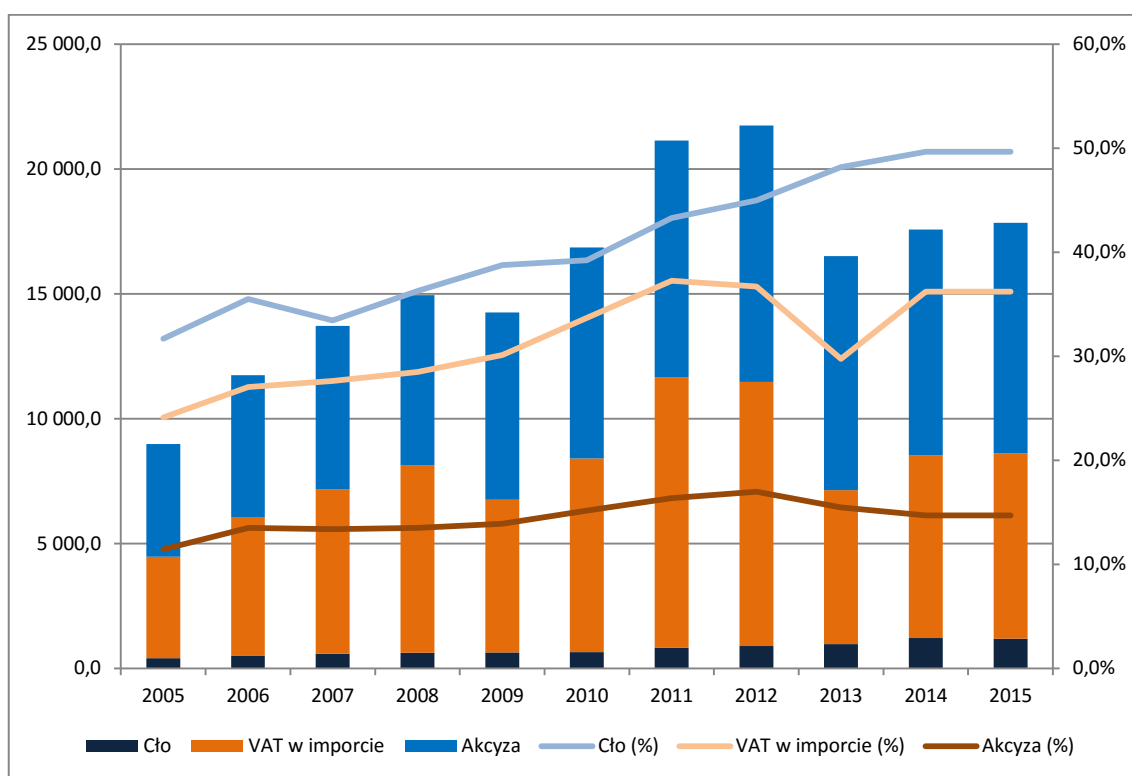
Istotne nakłady zostały również poczynione przez przedsiębiorstwa przeładunkowe, magazynowe i składowe (terminale i bazy portowe). W tym wypadku jednak głównym obszarem zainteresowania były maszyny i urządzenia, na które przeznaczono 57% środków inwestycyjnych (Rysunek 19). Oprócz inwestycji realizowanych w regionach portowych, w obszarze oddziaływań portów morskich znajdować się będą także inne nakłady inwestycyjne ponoszone w sektorach powiązanych. Mówić tutaj można oczywiście o transporcie, gdzie część inwestycji infrastrukturalnych (m.in. autostrada A1, droga ekspresowa S3, linie kolejowe CE-65 i CE-59) po części były inicjowane i realizowane na potrzeby portów morskich. Z drugiej strony, inwestycje przedsiębiorstw przemysłowych korzystających z transportu morskiego dla obsługi eksportu również można uznać pośrednio za związane z funkcjonowaniem sektora portowego. Przyjmując średni poziom nakładów inwestycyjnych przypadających na jednego zatrudnionego w kraju oraz rozmiary zatrudnienia w przemyśle eksportowym i przedsiębiorstwach transportu zapleczewego mówić można o kolejnych 23,6 mld zł zainwestowanych w okresie 2005-2015, co oznacza około 1,4% udział w całości nakładów ponoszonych w kraju.

7 Sektor portowy jako źródło przychodów finansów publicznych na poziomie krajowym i regionalnym

Funkcjonowanie systemu społeczno-gospodarczego kraju wymaga realizacji wielu celów o charakterze publicznym oraz strategicznym, dlatego też ważnym czynnikiem wpływającym na poziom i tempo jego rozwoju jest możliwość generowania w nim odpowiednich przychodów budżetowych, które następnie służą jako źródło pokrycia wydatków.

Wśród głównych źródeł generowania przychodów na poziomie kraju wymienić można podatki: VAT, akcyzowy, PIT i CIT. Ważnym generatorem przychodów są także cła pobierane na granicach, w tym morskich (porty morskie). W przypadku poziomu regionalnego i lokalnego wskazać można na PIT i CIT oraz na podatek od nieruchomości, stanowiący ważne źródło przychodów gmin.

Przychody budżetowe z tytułu podatku VAT, które generowane są w portach morskich dotyczą relacji importowej. Szacuje się, że Izby Celne z regionów lokalizacji portów (Gdynia i Szczecin) uzyskały 7,43 mld zł wpływów z tego tytułu, co stanowiło aż 36,2% przychodów w 2015 roku. Jednocześnie, w badanym okresie, widoczny jest systematyczny wzrost udziału regionów nadmorskich (w 2005 roku było to 24,1%) w tego rodzaju przychodach (Rysunek 20).



Rys. 20. Przychody Izby Celnych regionów nadmorskich (Gdyni i Szczecina)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie, *Kompendium statystyczne Służby Celnej 2005-2009*, MF, Warszawa 2009 r.; *Biuletyn statystyczny Służby Celnej 2010-2014*, MF, Warszawa 2011-2015.

Drugim podatkiem, który zasila budżet centralny jest akcyza. W 2015 roku Izby Celne w Gdyni i Szczecinie pozyskały około 9,23 mld zł z tego tytułu. Stanowiło to 14,7% przychodów z podatku akcyzowego w Polsce. W tym przypadku również obserwuje się systematyczny wzrost znaczenia portów w generowaniu przychodów podatkowych.

Trzecim źródłem przychodów budżetowych generowanych w portach morskich są cła nakładane na towary spoza Unii Europejskiej. Łączna suma ceł pozyskanych w 2015 roku przez Izby Celne regionów nadmorskich może być oszacowana na 1,2 mld zł, co stanowi aż 49,6% przychodów z tego tytułu. Udział portów w generowaniu przychodów celnych również systematycznie wzrasta (w 2005 roku było to 31,7%).

Sumując wszystkie wyżej przedstawione źródła przychodów, wskazać można że łącznie dostarczają one do budżetu państwa kwotę wynosząca 17,8 mld zł.

Prezentacja udziału podatków PIT i CIT generowanych w portach morskich w przychodach budżetowych jest bardziej skomplikowana, co wynika z dwóch zasadniczych kwestii. Po pierwsze istnieje potrzeba dokonania szacunków bazujących na charakterystykach rynku pracy w sektorze, a pod drugie podatki te dzielone są pomiędzy cztery poziomy budżetów publicznych (centralny, wojewódzki, powiatowy i gminny).

Punktem wyjścia do kalkulacji wpływów z tytułu podatku PIT, była charakterystyka rynku pracy, która uzupełniona średnim wynagrodzeniem brutto dla określonych typów działalności gospodarczej (Tabela 7) pozwoliła skalkulować podstawę opodatkowania.

Tabela 7. Średnie miesięczne wynagrodzenie brutto w wybranych rodzajach działalności w latach 2005 i 2015

Rodzaj działalności	2005	2015	Przyrost 2005→2015
Przeładunek, magazynowanie i przechowywanie towarów w portach morskich	3 144,48 zł	4 265,85 zł	35,7%
Zarządy morskich portów	3 664,27 zł	5 510,28 zł	51,1%
Działalność morskich agencji transportowych	3 797,19 zł	5 852,43 zł	59,7%
Pozostała działalność wspomagająca transport morski	3 646,50 zł	5 685,23 zł	49,7%
Urzędy morskie	2 189,87 zł	4 048,31 zł	84,9%
Morski i przybrzeżny transport wodny	4 149,48 zł	7 132,63 zł	71,9%
Prace badawczo rozwojowe i edukacja morska	3 565,89 zł	5 682,42 zł	59,4%
Pozostałe	3 704,86 zł	6 185,57 zł	67,0%
Przemysł eksportowy	2 099,07 zł	3 691,16 zł	75,8%
Transport zapleczy	2 327,42 zł	3 480,00 zł	49,5%

Przegląd średnich stawek wynagrodzeń pokazuje dodatkowo, że sektor portowy jest obszarem aktywności zawodowej w którym spotykane są ponadprzeciętne poziomy wynagrodzeń (średnie wynagrodzenie brutto w Polsce w gospodarce narodowej w 2015 roku wyniosło 3900 zł, dla sekcji transport i gospodarka magazynowa było to 4139 zł).

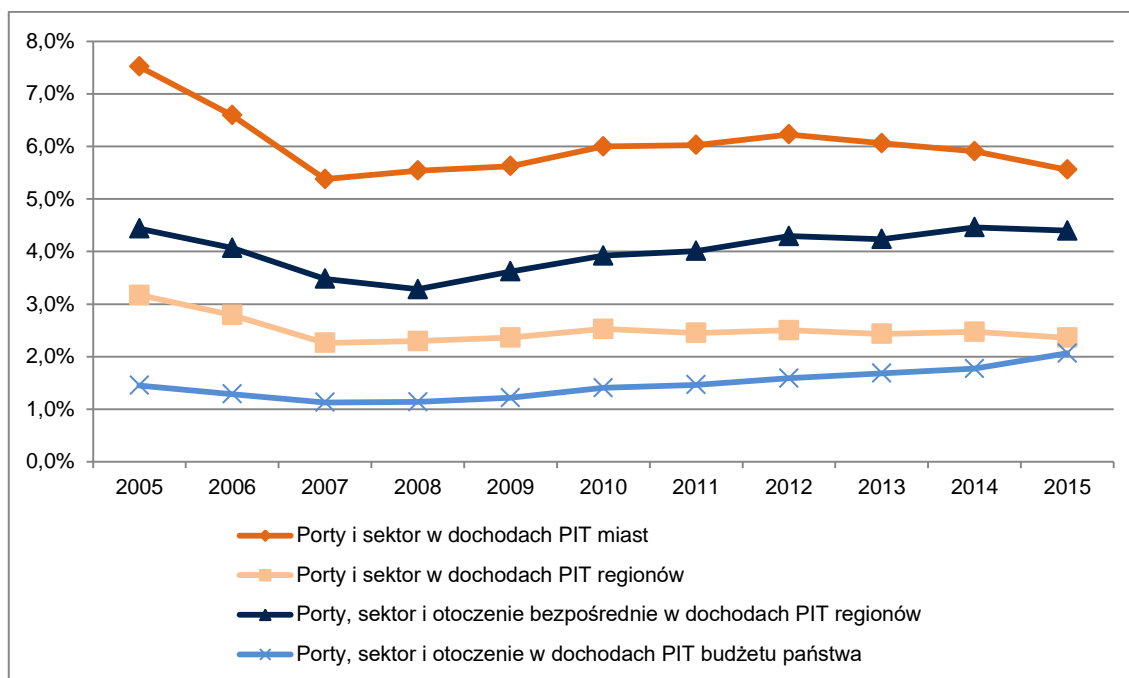
Uwzględniając więc fundusz płac w sektorze portowym i jego otoczeniu oraz średnią 18% stawkę opodatkowania PIT wskazać można, że przychody budżetów z tego tytułu wyniosły w 2015 roku 1,9 mld zł (Tabela 8). Uzyskane wielkości rozkładają się następnie na cztery podstawowe poziomy budżetów publicznych w kraju, odpowiednio dla poszczególnych poziomów: budżetu państwa (48,81%), budżetu gminy (39,34%), budżetu powiatu (10,25%) i budżetu regionalnego (1,6%). Zakładając, że miejscem lokalizacji analizowanych aktywności gospodarczych są gminy miast portowych (Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście) uzyskane wyniki odnieść należy do łącznych przychodów PIT tam generowanych. Podobnie, uwzględniając udziały poszczególnych budżetów można zrobić w odniesieniu do poziomu regionalnego oraz krajowego.

Tabela 8. Przychody budżetowe z tytułu podatku PIT z sektora portowego i jego otoczenia w latach 2005-2015 (mln zł)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Poziom I	64,5	65,9	63,1	64,5	62,5	68,2	71,0	69,3	69,6	71,4	72,1
Poziom II	114,7	117,0	119,5	135,0	132,3	139,3	147,5	154,0	157,9	164,6	171,3
Poziom III	160,5	170,4	183,9	193,0	202,6	216,5	241,1	264,3	274,8	296,9	319,1
Poziom IV	726,8	742,0	816,9	901,1	891,7	1 026,2	1 140,9	1 295,4	1 422,7	1 560,4	1 905,6

Przyjmując zatem, że działalność gospodarcza w grupach porty morskie i sektor morski realizowane są w gminach miejskich wskazać można, że ich udział w generowaniu przychodów z tytułu podatku PIT wyniósł 5,6% w 2015 roku. Podobnie, udział ten w dochodach województw z tytułu podatku PIT wyniósł 2,4%. Rozszerzając obszar analizy o otoczenie bezpośrednie portów, wskazać można że przychody z tytułu podatku PIT w budżetach regionalnych mają 4,4%

udziału. Na najwyższym, IV poziomie gdzie uwzględnione są przedsiębiorstwa przemysłowe i firmy transportowe działające na obszarze całego kraju odnieść się można tylko do przychodów budżetu państwa. W tym wypadku, udział wynosi 2,1% przychodów z tytułu podatku PIT (Rysunek 20).



Rys. 21. Udział sektora portowego i jego otoczenia w tworzeniu przychodów z tytułu podatku PIT w latach 2005-2013

Drugim podatkiem, który został przeanalizowany jest CIT. Na podstawie informacji o zapłaconym podatku dochodowym CIT publikowanych w *Roczniku statystycznym gospodarki morskiej GUS* oszacowano łączne przychody budżetowe uzyskiwane na poszczególnych poziomach analizy sektora (Tabela 9)¹⁷.

Tabela 9. Przychody z tytułu podatku CIT uzyskiwane na poszczególnych poziomach analizy w sektorze portowym i jego otoczeniu w latach 2005-2015 (mln zł)

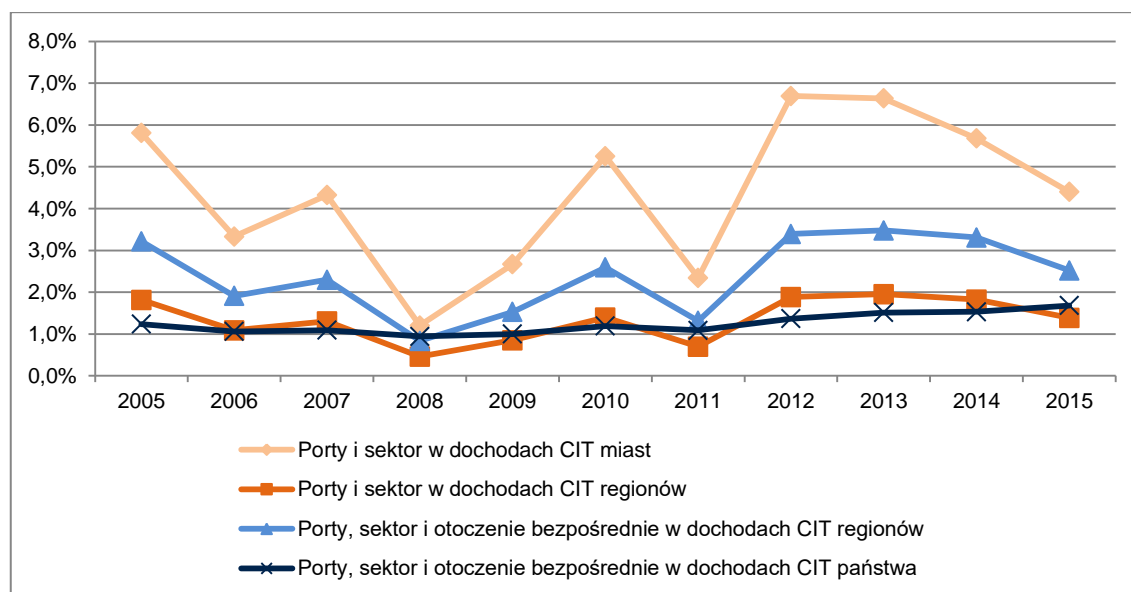
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Poziom I	19,2	20,5	23,2	6,6	18,4	27,3	16,0	36,5	42,2	40,7	32,5
Poziom II	52,1	42,0	64,4	20,7	34,8	57,0	32,0	78,4	90,8	80,0	67,6
Poziom III	53,5	42,8	65,8	21,7	36,2	61,3	34,8	81,8	93,6	84,1	71,1
Poziom IV	195,3	205,4	267,6	256,1	241,6	259,2	270,2	344,0	349,5	356,5	434,1

Chcąc wskazać znaczenie sektora portowego i jego otoczenia dla budżetów publicznych uwzględniono również dystrybucję uzyskanych kwot pomiędzy poszczególne poziomy, przyjmując

¹⁷ W części dotyczącej otoczenia gospodarczego kalkulację oparto o średni poziom płaconego podatku CIT do budżetu państwa na jednego zatrudnionego w Polsce w latach 2005-2013.

jąc udział województwa w dochodach z CIT na poziomie 14,00%, gmin 6,71%, a powiatów 1,40%. Pozostała część należała do budżetu państwa.

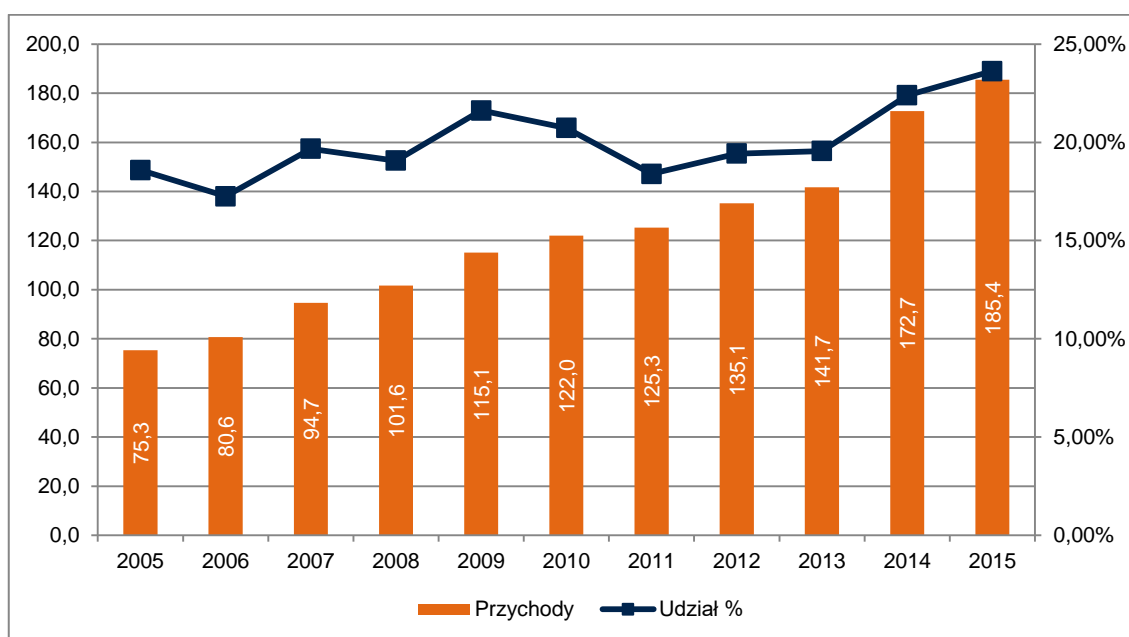
Bazując na całkowitych przychodach generowanych przez budżety (CIT) można wskazać, że udział portów i ich otoczenia w zasileniu przychodami z tego tytułu wynosi od 4,4% w przypadku miast portowych (najwyższy udział wynoszący 6,7% zanotowano w 2012 roku) do 1,4% w przypadku budżetu regionów (w 2008 roku było to tylko 0,5%) w 2015 roku (Rysunek 22).



Rys. 22. Udział sektora portowego i jego otoczenia w tworzeniu przychodów z tytułu podatku CIT w latach 2005-2015

Przebieg krzywych na wykresie wskazuje na istotny wpływ zmian koniunkturalnych na efektywność (finansową) funkcjonowania przedsiębiorstw działających w sektorze. Podkreślić należy również, że na taki stan rzeczy składają się dwa elementy. Pierwszym jest poziom obrotów przeładunkowych w portach (czynnik realny) drugim natomiast poziom kursów walutowych, który z uwagi na międzynarodowy charakter działalności (ceny usług rozliczane głównie w Euro) jest podatny na istotne wahania. Dlatego też zaobserwować można znoszenie się przeciwstawnych efektów, czego dowodem jest wzrost zyskowności działalności portowej w okresie 2012-2013.

Ostatnim analizowanym podatkiem, z którego wpływy zasilają budżety samorządowe jest podatek od nieruchomości. W tym wypadku 100% beneficjentem są gminy w których zlokalizowane są porty morskie. Tym samym w analizie pominięto otoczenie gospodarcze portów. Do wyliczenia udziału sektora w przychodach z tytułu podatku od nieruchomości wykorzystano informacje dotyczące wartości brutto środków trwałych w obszarze budynków i budowli, które pozostają w dyspozycji poszczególnych podmiotów. Dla uproszczenia analizy, a także z uwagi na brak dostatecznie szczegółowych danych odnoszących się do poszczególnych podmiotów nie uwzględniono w kalkulacji zwolnienia z podatku od nieruchomości jakie przewiduje dla portów morskich Ustawa o podatkach i opłatach lokalnych z 1991 roku. W obliczeniach wykorzystano 2% stawkę podatku która odnosi się do wartości budynków i budowli (nie ma możliwości identyfikacji obszaru terenu oraz powierzchni budynków pozostających we władaniu poszczególnych podmiotów).

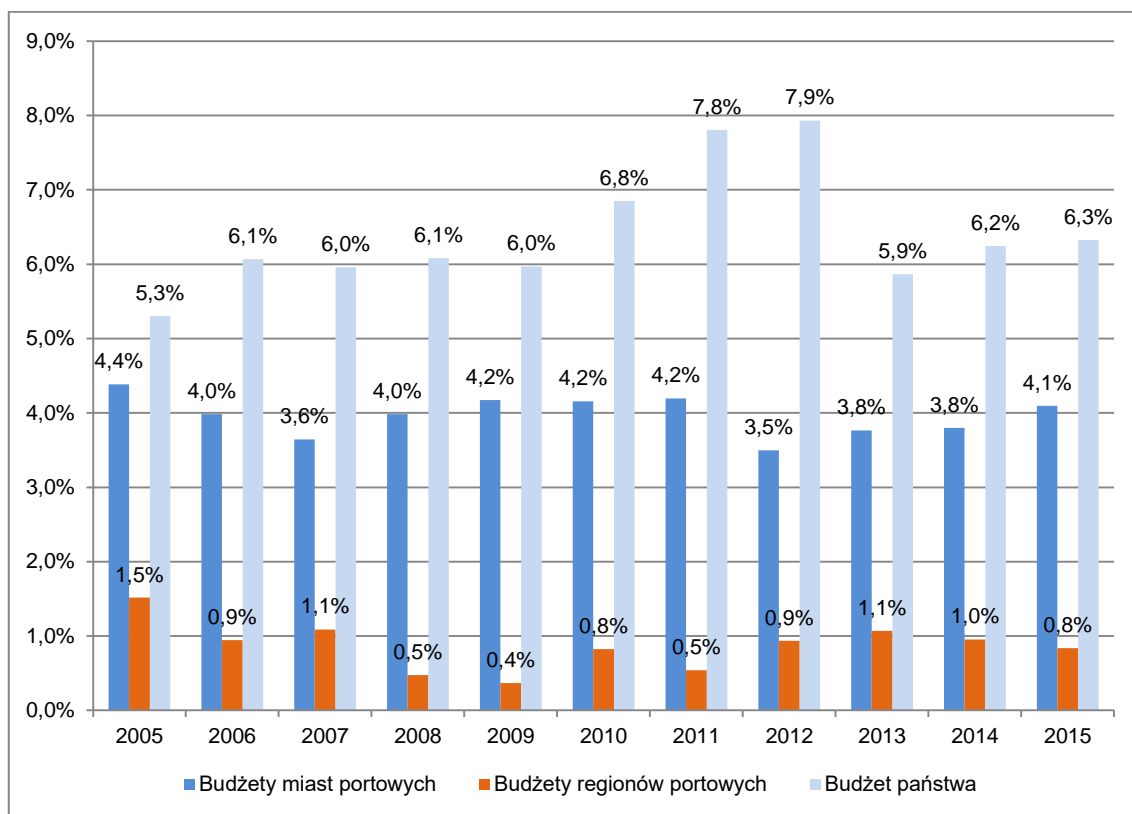


Rys. 23. Przychody z tytułu podatku od nieruchomości związane z działalnością sektora portowego i jego otoczenia bezpośredniego oraz udział procentowy w przychodach miast portowych w latach 2005-2015 (mln zł)

W wyniku analizy uzyskano kwotę 185,4 mln zł przychodów z tytułu podatku od nieruchomości, jaki zasilił gminy miast portowych w 2015 roku. Z uwagi na fakt, iż prowadzone badanie nie identyfikuje lokalizacji poszczególnych właścicieli nieruchomości nie ma możliwości precyzyjnego określenia rozkładu przychodów pomiędzy gminy miejskie Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście. Z drugiej strony widoczny jest istotny udział sektora i jego otoczenia w generowaniu przychodów oscylujący pomiędzy 17,25% (2006), a 23,62% (2015).

W podsumowaniu oszacować można łączny udział w przychodach budżetowych generowanych przez sektor portowy i jego otoczenie kumulując poszczególne wielkości (VAT, akcyza, cło, CIT, PIT, podatek od nieruchomości) oraz odnosząc je do całkowitych przychodów budżetów publicznych (Rysunek 24).

Zgodnie z danymi, największe znaczenie posiadają porty dla budżetów publicznych na poziomie lokalnym (miasta portowe), natomiast w przypadku budżetów regionalnych czy budżetu państwa udział ten jest ograniczony, choć nie można powiedzieć że nieistotny. Jednocześnie wskazać należy na inne pochodne źródła przychodów budżetowych, zwłaszcza na poziomie centralnym jakimi są podatki VAT i akcyza (m.in. paliwa wykorzystywane przez środki transportu zapleczewego). Nie ma więc wątpliwości, że strumień przychodów publicznych generowanych przez sektor jest dużo szerszy niż zaprezentowany w analizie ilościowej.



Rys. 24. Udział przychodów podatkowych związanych z sektorem portowym (PIT, CIT, podatek od nieruchomości) w budżetach publicznych w latach 2005-2015

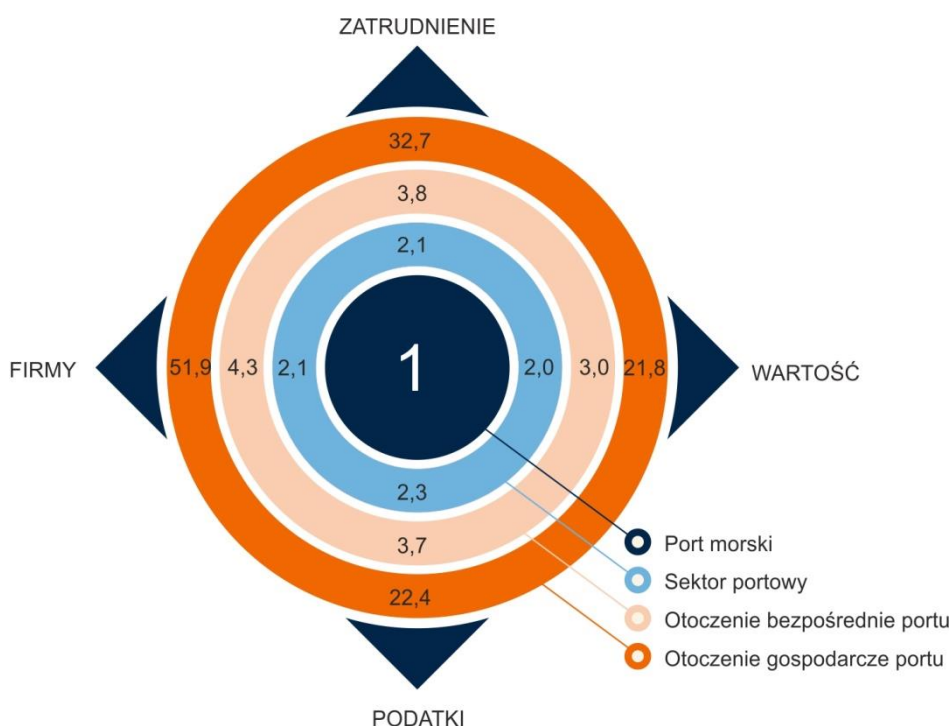
8 Podsumowanie – efekty mnożnikowe

Zaprezentowana analiza ilościowa oddziaływań sektora portowego i jego otoczenia na system społeczno-gospodarczy kraju, regionów lokalizacji portów, a także miast portowych pozwala określić efekty mnożnikowe pojawiające się na poszczególnych poziomach analizy. Działalność portów, utożsamiana na pierwotnym poziomie (I) z funkcjonowaniem przedsiębiorstw przeładunkowych i składowych oraz zarządów portów będzie źródłem aktywności gospodarczej wymagającej zaangażowania kolejnych firm w sektorze, bliskim oraz dalszym otoczeniu. Tym samym, obsługa określonej jednostki ładunku na terminalu wygeneruje kolejne aktywności tworząc wskazany wyżej efekt.

Pierwszym elementem analizy ilościowej były rozmiary działalności gospodarczej utożsamiane z liczbą przedsiębiorstw w porcie i jego otoczeniu. W tym zestawieniu jedna firma przeładunkowa przyczynia się do utworzenia dodatkowych 2 firm w sektorze portowym oraz 4 przedsiębiorstw otoczenia bezpośredniego. Układ ten natomiast jest obsługiwany (transport zapleczewy) lub działa na rzecz (przemysł eksportowy) kolejnych 52 podmiotów gospodarczych. Podobne zależności odnieść można do pozostałych obszarów analizy, co przy uwzględnieniu kumulacji parametrów na kolejnych poziomach analizy zobrazowane zostało na rysunku 25.

Szczególnie ważnym obszarem poddanym analizie w niniejszym opracowaniu jest rynek pracy związany z portami morskimi. Uzyskane wyniki wskazują, że każde miejsce pracy w porcie morskim tworzy dwa miejsca pracy w sektorze oraz cztery kolejne w otoczeniu bezpośrednim. Jednocześnie od niego uzależnione jest przynajmniej trzydzieści dwa miejsca pracy w polskiej gospodarce.

Miejsca pracy oraz majątek wykorzystywany w przedsiębiorstwach sektora portowego są jednocześnie ważnym źródłem przychodów budżetowych. Biorąc pod uwagę jedynie podatki PIT, CIT i podatek od nieruchomości wskazać można na szybki przyrost mnożnika, który na ostatnim poziomie analizy (otoczenie gospodarcze portu) uzyskuje wartość 22,4. Do układu tego trzeba jeszcze dodać przychody z tytułu podatków VAT, akcyza i z ceł, które generowane są w portach i zasilają budżet centralny kwotą 17,96 mld zł (2015 rok). Oczywiście, za przychody te odpowiada cały sektor transportu w regionie obsługujący wymianę handlową.



Rys. 25. Efekty mnożnikowe funkcjonowania portów morskich

Odnosząc wartości mnożników do realnych informacji rynkowych, powiedzieć można, że porty morskie odpowiadają za tworzenie lub funkcjonowanie w gospodarce narodowej (2015 rok):

- 42 tysięcy przedsiębiorstw,
- 227 tysięcy miejsc pracy,
- 30,5 mld zł wartości dodanej brutto,
- 19,2 mld zł przychodów budżetowych.

Podsumowując zaprezentowane w raporcie informacje należy niewątpliwie wskazać na ważną rolę portów morskich w funkcjonowaniu systemu społeczno-gospodarczego kraju, regionu oraz miast portowych. Z tego względu konieczne jest strategiczne postrzeganie miejsca portów morskich, a co za tym idzie nadanie im odpowiedniego poziomu priorytetowego zwłaszcza w odniesieniu do aktywności inwestycyjnej sektora publicznego. Porty zapewniają bowiem łatwy dostęp do zagranicznych odbiorców, a także dogodną drogę dostarczania do kraju niezbędnych surowców (m.in. surowce energetyczne) i towarów. Co więcej, polskie porty zaczynają odgrywać coraz ważniejszą rolę zarówno w regionie Morza Bałtyckiego, jak i w Europie Środkowej i Wschodniej. Dalsze umacnianie się portów na tych rynkach stanowi istotny warunek kontynuacji pozytywnych zmian w krajowej gospodarce, a także tworzenia dobrobytu społecznego dla wszystkich mieszkańców Polski.

Autor

Raport został przygotowany przed Dr hab. Maciejem Matczak, szefem działu konsultingu firmy Actia Forum z Gdyni, przy współpracy z Bałtyckim Terminalem Kontenerowym S.A. oraz Radą Interesantów Portu Gdynia



Dr hab. Maciej Matczak

szef działu konsultingu Actia Forum
adiunkt w Katedrze Logistyki i Systemów Transportowych AM w Gdyni
tel. +48 604 056 280
email: maciej@actiaforum.pl