

**Andrzej MONTWILL<sup>1</sup>**

# **WYBRANE ASPEKTY BUDOWY, MODERNIZACJI I UTRZYMANIA INFRASTRUKTURY PORTOWEJ W POLSKICH PORTACH MORSKICH O PODSTAWOWYM ZNACZENIU DLA GOSPODARKI NARODOWEJ**

## **STRESZCZENIE**

*W polskich portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej budową, modernizacją i utrzymaniem infrastruktury portowej zajmują się podmioty zarządzające powołane do życia na mocy Ustawy o portach i przystaniach morskich z 20 grudnia 1996 r. Zarządy morskich portów realizują wszelkie działania związane z cyklem powstawania, funkcjonowania i likwidacji infrastruktury portowej, na który składają się takie etapy jak: prognoza zapotrzebowania na nową lub zmodernizowaną, planowanie budowy nowej lub modernizacja istniejącej, konstrukcja finansowania jej budowy lub modernizacji oraz przyszłego utrzymania, budowa lub modernizacja, eksploatacja i likwidacja infrastruktury. Każdy z tych etapów wymaga działań prawnych, finansowych, inwestycyjnych, organizacyjnych, technicznych i marketingowo-handlowych. Stąd podmioty zarządzające portami w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu mają rozbudowane struktury organizacyjne zajmujące się infrastrukturą portową na poszczególnych etapach jej cyklu powstawania, funkcjonowania i likwidacji.*

Słowa kluczowe: infrastruktura portowa, procesy inwestycyjne i remontowe, podmioty zarządzające, porty morskie.

## **WSTĘP**

Infrastruktura portowa jest jednym z kluczowych elementów decydujących o znaczeniu portu morskiego oraz jego zdolności do obsługi różnorodnych ładunków i środków transportu. Dlatego też jej właściwa rozbudowa i modernizacja oraz eksploatacja muszą odpowiadać oczekiwaniom użytkowników portu oraz jego otoczenia. Podmioty zarządzające polskimi portami morskimi odpowiadają za rozwój i utrzymanie infrastruktury portowej w polskich portach o podstawowym znaczeniu dla

---

<sup>1</sup> Andrzej MONTWILL, dr inż., Akademia Morska w Szczecinie.

gospodarki narodowej. Ich zadania w tym zakresie precyzuje ustawa o portach i przystaniach morskich natomiast sposób organizacji wszelkich procesów z tym związanych jest wewnętrzną sprawą podmiotów zarządzających portami w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu. Wybrane aspekty tych procesów zostały zaprezentowane w tym artykule jako rozwiązania pozwalające polskim portom morskim na ciągłe dostosowywanie ich do oczekiwań europejskiego rynku branży Transport Spedycja Logistyka (TSL).

## INFRASTRUKTURA TECHNICZNA PORTU MORSKIEGO

Pojęcie „infrastruktura”, mimo iż od lat funkcjonujące w języku polskim, nie ma do dzisiaj ogólnie uznanej definicji i tym samym nie jest jednoznacznie rozumiane. Przyczyną tego stanu – uniemożliwiającego praktycznie wszelkie precyzyjne analizy rozwoju, porównania międzygałęziowe czy międzynarodowe stopnia i tempa rozwoju infrastruktury, jej kapitałochłonności, efektywności inwestowania itp. – jest ogólnikowość definicji pozwalająca na dowolną ich interpretację.<sup>2</sup> Powyższe nie oznacza, że panuje w tej materii całkowita dowolność. Z jednej strony mamy definicję W. Grzywacza, wpisującą się w określony nurt jej rozumienia, który pojęcie infrastruktury traktuje w kategorii społeczno-gospodarczej jako podstawę funkcjonowania gospodarki obejmującą urządzenia i instytucje zapewniające materialne i społeczne warunki jakiegokolwiek działalności w ramach gospodarki a z drugiej A. Piskozuba, który pojęcie infrastruktury traktuje w kategorii technicznej. Wg A. Piskozuba „infrastruktura to zatem stworzone przez człowieka trwale zlokalizowane, liniowe i punktowe obiekty użytku publicznego, stanowiące podbudowę życia społecznego-gospodarczego z uwagi na ich funkcje przemieszczania osób i ładunków (transport), wiadomości (łącność), energii elektrycznej (energetyka) i wody (gospodarka wodna)”<sup>3</sup>. Te dwie definicje pokazują, jak różne może być podejście do problemu samego pojęcia „infrastruktura” a w konsekwencji do jednoznacznego określenia jej „składowych” i tym samym stopnia i wielkości oddziaływania na życie społeczno-gospodarcze społeczności i państwa. Tym bardziej, że pojęcie infrastruktury jest łączone z takimi określeniami jak „ekonomiczna”, „techniczna”, „techniczno-ekonomiczna”, co oczywiście nie wyczerpuje mnogości określeń pozwalających ich autorom na doprecyzowania zakresu opisu bądź analizy konkretnych przykładów czy zbiorów. Wydaje się, że takie doprecyzowanie pojęcia jest słuszne i pozwala w większości wypadków uniknąć

---

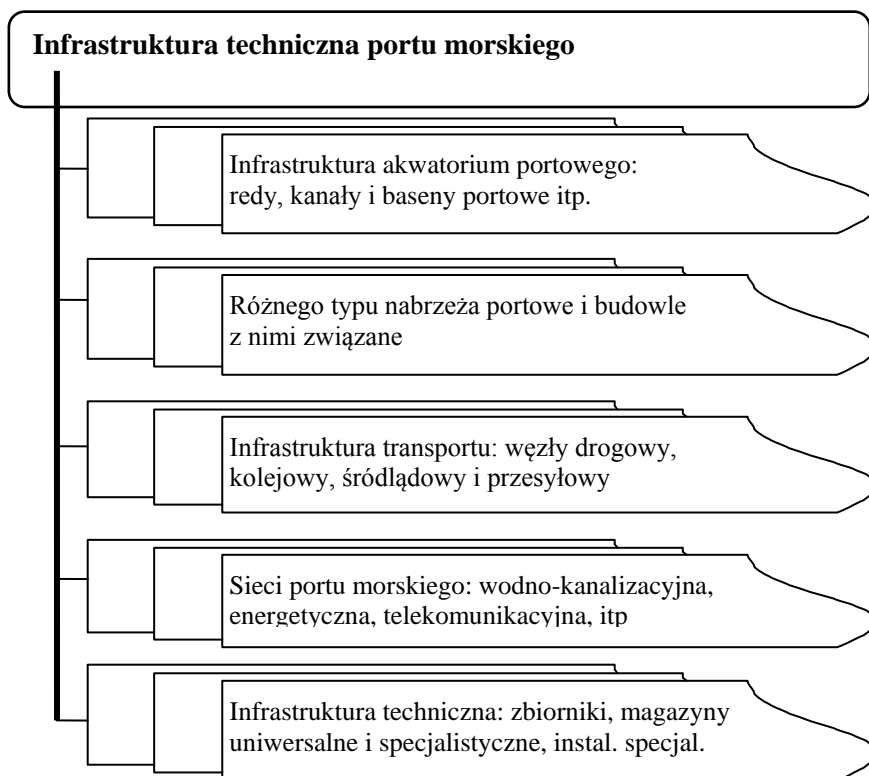
<sup>2</sup> *Rozwój infrastruktury transportu*. Praca zbiorowa pod redakcją K. Wojewódzkiej - Król, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2002

<sup>3</sup> A. Piskozub: *Gospodarka w transporcie. Podstawy teoretyczne*. Warszawa 1982, s. 41.

nieporozumień. Bardzo dobrym przykładem jest branża transportowa, w której pojęcie infrastruktury jako infrastruktury transportu zawęża się do urządzeń, budowli i obiektów trwale zlokalizowanych, liniowych i punktowych, służących do przemieszczania osób, towarów a rozpatrywanej w kategoriach technicznej, ekonomicznej i organizacyjnej. „W skład infrastruktury transportowej wchodzi przede wszystkim trzy podstawowe grupy elementów:<sup>4</sup>

- drogi wszystkich gałęzi transportu,
- punkty transportowe (porty morskie, dworce, lotniska itp.),
- urządzenia pomocnicze służące bezpośrednio do obsługi dróg i punktów transportowych.

Podobnie jak cała infrastruktura, infrastruktura transportu dzieli się na gospodarczą i społeczną. Wymienione elementy należą do infrastruktury gospodarczej transportu”.



Źródło: opracowanie własne

**Rys. 1.** Elementy infrastruktury technicznej portu morskiego.

<sup>4</sup> M. Ciesielski, A. Szudrowicz: *Ekonomika transportu*. Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań 2000, s. 7.

Reasumując, pojęcie infrastruktury zawiera w sobie aspekty techniczny, ekonomiczny i społeczny, a opis danych elementów czy zbiorów infrastruktury może dotyczyć jednego, dwóch czy trzech powyższych segmentów. W przypadku portów morskich infrastruktura pojmowana w aspekcie technicznym to nie tylko infrastruktura transportu niezbędna dla procesów przemieszczania osób i ładunków, ale również infrastruktura techniczna związana z gospodarką energetyczną, wodną i zarządzaniem informacją.

Na rys. 1 zaprezentowano podział infrastruktury technicznej portu morskiego na 5 segmentów. Kryterium podziału związane jest z typem infrastruktury i jej rolą w procesach eksploatacyjno-usługowych przebiegających w przestrzeni portu morskiego.

## **ROLA PODMIOTÓW ZARZĄDZAJĄCYCH POLSKIMI PORTAMI MORSKIMI W ZAKRESIE BUDOWY, MODERNIZACJI I UTRZYMANIA INFRASTRUKTURY PORTOWEJ**

W ustawie o portach i przystaniach morskich z dnia 20 grudnia 1996 r., w art. 7, określone zostały zadania podmiotu zarządzającego portem morskim. „1. Przedmiot działalności przedsiębiorstwa podmiotu zarządzającego obejmuje w szczególności:

- 1) zarządzanie nieruchomościami i infrastrukturą portową,
- 2) prognozowanie, programowanie i planowanie rozwoju portu,
- 3) budowę, rozbudowę, utrzymanie i modernizację infrastruktury portowej,
- 4) pozyskiwanie nieruchomości na potrzeby rozwoju portu,
- 5) świadczenie usług związanych z korzystaniem z infrastruktury portowej,
- 6) zapewnienie dostępu do portowych urządzeń odbioru odpadów ze statku w celu przekazania ich do odzysku lub unieszkodliwienia.

2. Przedmiotem działalności przedsiębiorstwa podmiotu zarządzającego nie może być prowadzenie innej działalności gospodarczej niż ta, o której mowa w ust. 1 pkt 1, 5 i 6.”<sup>5</sup>

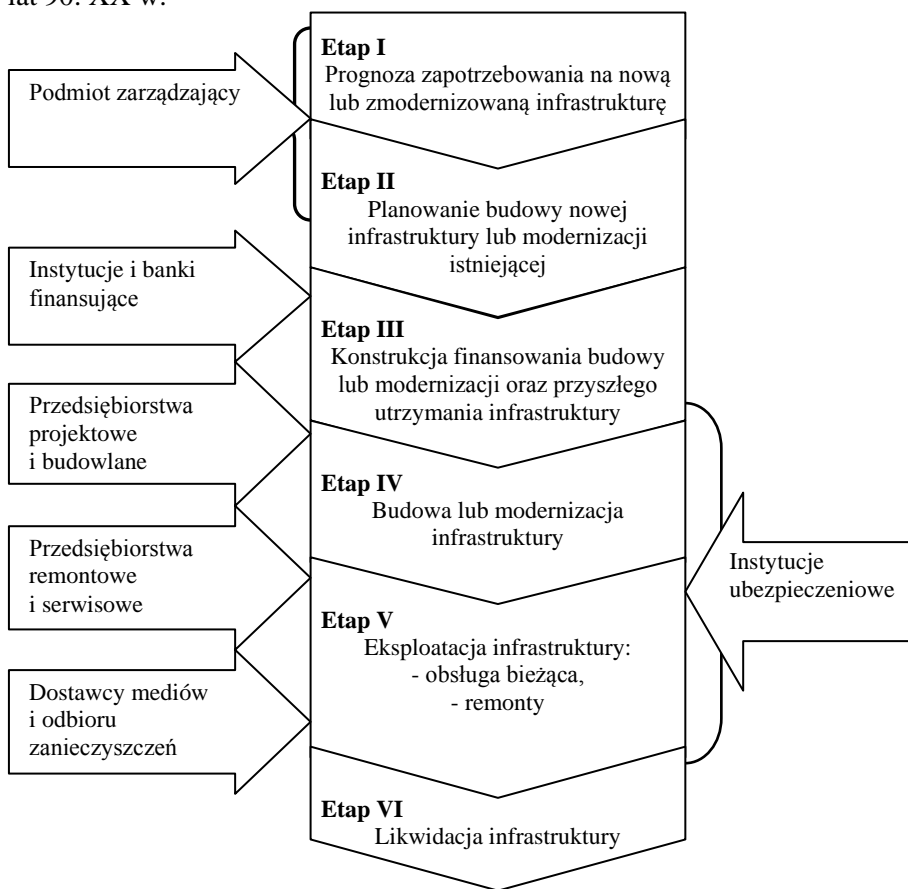
Powyższy zapisy wskazują, że zadania podmiotów zarządzających determinowane zapisami ustawowymi koncentrują się na problematyce infrastruktury portowej znajdującej się na akwenach i terenach portowych

---

<sup>5</sup> Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 o portach i przystaniach morskich (tekst jednolity) Art. 3. pkt 1., Dz. U. 04.281.2782

będących w ich bezpośrednim władaniu<sup>6</sup>. Zarządy polskich portów morskich są jej właścicielami odpowiadając za jej rozwój i utrzymanie.

Procesy związane z infrastrukturą portową możemy podzielić na dwie podstawowe grupy. Do pierwszej należą wszelkie związane z jej budową, do drugiej z remontami i utrzymaniem, wliczając w to likwidację. Realizacja powyższych procesów była i jest zadaniem zarządów morskich portów, zarówno tych obecnych powołanych na mocy ustawy o portach i przystaniach morskich jak i ich poprzedników funkcjonujących od początku lat 90. XX w.



Źródło: opracowanie własne

**Rys. 2.** Etapy cyklu powstawania, funkcjonowania i likwidacji infrastruktury portowej

<sup>6</sup> W polskich portach morskich tereny portowe są w wieczystym użytkowaniu nie tylko podmiotów zarządzających lecz również we władaniu innych przedsiębiorstw.

Cykl powstawania, funkcjonowania i likwidacji infrastruktury portowej zaprezentowano na rys. 2. Cykl podzielono na 6 etapów uwzględniających specyfikę jej powstawania, budowy i eksploatacji. Wskazano również instytucje i przedsiębiorstwa występujące w procesach realizowanych w poszczególnych etapach cyklu. Są one partnerami podmiotu zarządzającego portem morskim na różnych etapach cyklu powstawania, funkcjonowania i likwidacji infrastruktury portowej. W dalszej części artykułu zostały zaprezentowane relacje pomiędzy nimi a zarządami portów morskich w Polsce.

### **WYBRANE ASPEKTY POWSTAWANIA INFRASTRUKTURY PORTOWEJ W LATACH 90. XX W. I W PIERWSZYCH LATACH XXI W.**

Budowa infrastruktury portowej z racji jej kapitałochłonności wymaga znacznych nakładów finansowych. Realizowane od lat przez podmioty zarządzające polskimi portami morskimi inwestycje finansowane są ze środków własnych i zewnętrznych. Do wejścia Polski do Unii Europejskiej finansowanie zewnętrzne możliwe było poprzez pozyskiwanie środków z sektora bankowego, z funduszy przedakcesyjnych UE oraz z budżetu państwa. Po wejściu Polski do Unii Europejskiej w miejscu funduszy przedakcesyjnych pojawiły się środki pozyskiwane z funduszy strukturalnych przeznaczonych na rozwój regionalny. Możliwość inwestowania w infrastrukturę portową przez podmioty zarządzające w oparciu o środki zewnętrzne jest bardzo ważnym elementem łączącym jedną z cech infrastruktury, w tym portowej, jaką jest długi zwrot nakładów na nią. Jeżeli złożymy to z kolejną cechą, jaką jest brak zależności między nakładami a efektami (finansowymi) uzyskanymi w krótkim czasie rozumianym w kategorii kilku czy kilkunastu lat, to już na etapie II i III (rys. 2.) cyklu „życia” infrastruktury portowej podmiot zarządzający portem morskim ma do rozwiązania podstawowy problem, jakim jest ułożenie konstrukcji finansowania jej budowy czy modernizacji. Dotyczy to również etapu V (rys. 2.) w przypadku konieczności przeprowadzenia remontów o znacznym zakresie i wartości. Zakładane okresy zwrotu nakładów muszą uwzględniać niewielką rentowność tego typu inwestycji, jak również wzrastającą niepewność prognoz jej wykorzystania w perspektywie 20 czy 30 lat, gdzie wzrost niepewności prognozy jest funkcją jej perspektywy czasowej. Niepewność prognozowanych obrotów ładunkowych polskich portów morskich była do lat 2002-2003 największym problemem zarządzających polskimi portami morskimi. Pierwsze lata XXI w. pokazały, jak zdezaktualizowały się prognozy obrotów przygotowanych na początku lat 90. XX w. przez niezależne od siebie ośrodki i grupy badawcze, obejmujące 15. letnią perspektywę czasową. Proces transformacji polskiej gospodarki

wymykał się analizom realizowanym przez grupy posługujące się metodami badawczymi jeszcze z epoki gospodarki centralnie sterowanej.

Niepewność prognoz obrotów ładunkowych w polskich portach morskich oraz niska rentowność inwestycji w infrastrukturę portową powodowały, że w latach 90. XX w. zarządzający polskimi portami morskimi w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu koncentrowali swoje działania inwestycyjne na modernizacji istniejącej infrastruktury portowej, kończeniu inwestycji rozpoczętych w latach 80. XX w., jak również na remontach powstrzymujących dekapitalizację tej infrastruktury. Zachowawcza polityka inwestycyjna zarządów portów wynikała również z tego, że w praktyce całość finansowania opierała się na środkach własnych. Sektor bankowy w Polsce poprzez wysokie koszty pieniądza był niedostępny dla zarządzających portami. W latach 90. XX w. banki nie były przygotowane do udzielania długoterminowych kredytów o niskim oprocentowaniu, odroczonym początku spłaty aż do zakończenia inwestycji oraz niskim poziomie prowizji. Generalizując, nie były przygotowane do spełniania funkcji inwestycyjnej. Tym samym zarządy portu w Polsce, z jednym wyjątkiem o czym poniżej, były generalnie odcięte od tego źródła finansowania. Nie korzystały również z pieniędzy budżetowych, gdyż kolejne polskie rządy nie wykazywały zainteresowania polskimi portami morskimi a brak polityki transportowej z określeniem ich roli w polskim systemie transportu skutkowało tym, że zarządzający portami nie mieli podstaw do występowania o sfinansowanie określonych inwestycji portowych.

W drugiej połowie lat 90. XX w. jedynym możliwym źródłem pozyskiwania środków zewnętrznych na inwestycje portowe były środki przeznaczone na inwestycje w szeroko rozumianą ochronę środowiska. W tych latach Zarząd Portu Szczecin-Świnoujście S.A. uzyskał kilka pożyczek z Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Pożyczki te, w przedziale od kilkuset tysięcy do dwóch milionów złotych, przeznaczane były na modernizację kilku kotłowni oraz na budowę kanalizacji sanitarnej w portach w Szczecinie i Świnoujściu. Kolejnym źródłem finansowania inwestycji w ochronę środowiska w porcie w Szczecinie było uzyskanie w tym samym czasie przez Spółkę Wodną „Międzyodrze” (większościowy udział Zarządu Portu Szczecin-Świnoujście S.A.) środków od duńskiej agencji rządowej na zakup w Danii urządzeń do budowanej oczyszczalni ścieków. W następnych latach (przełom XX i XXI w.) na budowę i modernizację istniejącej infrastruktury technicznej związanej z ochroną środowiska w porcie w Szczecinie w dalszym ciągu pozyskiwano środki z ww. źródeł wzbogaconych o dotację szwedzkiej agencji rządowej na zakup urządzeń

Zmiana powyższej sytuacji w kierunku możliwości pozyskiwania przez podmioty zarządzające środkami na inwestycje w infrastrukturę portową związaną z funkcją transportową portu morskiego nastąpiła w latach 1999 – 2001. Ówczesne Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej, a następnie

Ministerstwo Infrastruktury zaczęło dostrzegać znaczenie polskich portów morskich w polskim systemie transportu. Również banki w Polsce zaczęły zmieniać swoje podejście do sektora gospodarki morskiej, mimo że dalej traktowały go jako obszar wysokiego ryzyka, a to za sprawą stoczni i przedsiębiorstw żeglugowych będących w owym czasie trudnymi beneficjentami kredytów i pożyczek bankowych. Porty morskie takimi beneficjentami nie były, ponieważ dzięki ostrożnej w latach 90. XX w. polityce inwestycyjnej uniknęły procesów upadłościowych czy naprawczych. Na ostrożną zmianę podejścia banków do finansowania infrastruktury portowej miał wpływ również fakt uregulowania w Polsce sytuacji prawnej zarządzania portamiorskimi. Ustawa o portach i przystaniach morskich z 1996 r. i następnie powołanie na jej podstawie umocowanych prawnie podmiotów zarządzających wyklarowało problematykę nie tylko zakresu działania zarządów morskich portów, ale również układania się, ze wskazaniem ich beneficjentów, strumieni finansowych przepływających przez port. do odbioru zanieczyszczeń ze statków.

## **ROLA INSTYTUCJI FINANSOWYCH I UBEZPIECZENIOWYCH W PROCESACH INWESTYCYJNYCH W POLSKICH PORTACH MORSKICH**

Ujęcie portów morskich w polskiej polityce transportowej oraz zmiana nastawienia banków, pozwoliły podmiotom zarządzającym polskimi portamiorskimi na sięgnięcie po pieniądze z sektora bankowego celem sfinansowania niektórych inwestycji portowych. Pierwszym był Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., który w 2001 roku uzyskał, nominowany w dolarach amerykańskich (USD) i frankach szwajcarskich (CHF), kredyt inwestycyjny na zakup od Polskiej Żeglugi Bałtyckiej S.A. Bazy Promów Morskich w Świnoujściu. Kredytu w wysokości 198 milionów złotych z okresem spłaty w latach 2003 – 2016 udzielił bank PKO S.A. Był to w tamtym czasie największy kredyt udzielony przez komercyjny bank podmiotowi zarządzającemu polskim portem morskim. Pozyskanie tegoż kredytu poprzedziła analiza techniczna rentowności inwestycji dokonana pod egidą autora, w ówczesnym czasie Prezesa Zarządu, przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. i przyjęta przez bank kredytujący. Należy jednak stwierdzić, że założona siedemnastoletnia perspektywa zwrotu nakładów przy uwzględnieniu kosztów eksploatacyjnych nie jest optymalną dla wielu terminali portowych. Przyjęcie tego założenia możliwe było tylko w przypadku właśnie Bazy Promów Morskich w Świnoujściu. Niezależnie jednak od powyższego pozyskanie tegoż kredytu pokazało, że możliwe jest również w Polsce finansowanie inwestycji w infrastrukturę portową z kredytów pozyskiwanych z banków komercyjnych.



Potwierdzeniem powyższego było sfinansowanie budowy terminalu kontenerowego Deepwater Container Terminal Gdańsk (DCT) w Porcie Północnym w Gdańsku przez prywatny kapitał brytyjski z kredytów bankowych w wysokości ok. 200 mln €. Istotą tej inwestycji była budowa od podstaw terminalu kontenerowego, tj. włącznie z budową infrastruktury portowej, która w czasie trwania umowy będzie własnością DCT. Konsorcjum finansujące budowę pokazało, że możliwe jest tworzenie w polskich portach terminali od podstaw i pozyskiwanie na ten cel środków finansowych z banków komercyjnych. Oczywiście aby to było możliwe, konieczne są dwa elementy: rzetelna wieloletnia analiza ekonomiczna przedsięwzięcia oraz powiązanie, na etapie tworzenia business planu, działalności terminalu z kontrahentami, tak aby do minimum ograniczyć niepewność uzyskania planowanych obrotów ładunkowych i finansowych terminalu<sup>7</sup>.

Kolejnymi instytucjami współfinansującymi inwestycje w infrastrukturę portową w Polsce są: Światowy Bank Odbudowy i Rozwoju oraz Unia Europejska. Światowy Bank Odbudowy i Rozwoju wchodzi w skład Banku Światowego udzielającego pożyczek państwom na cele rozwojowe i działania związane z transformacją gospodarek krajowych. Bank ten, pod warunkiem pozyskania gwarancji państwowych, udziela również pożyczek przedsiębiorstwom. Polska w latach 90. XX w. pierwszych latach XXI w. korzystała w szerokim stopniu z finansów Banku Światowego, skorzystały na tym również porty morskie: pośrednio – przy współfinansowaniu przez Bank inwestycji rządowych w poprawę infrastruktury dostępu do polskich portów morskich; bezpośrednio - Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. na budowę infrastruktury portowej w porcie w Szczecinie. Pożyczka w wysokości 11 mln € udzielona została w 2000 r. Mimo że tylko w jednym przypadku podmiot zarządzający stał się beneficjentem pożyczki z Banku Światowego, to znaczenie środków z tego banku dla rozwoju portów w Polsce było istotne, gdyż rozwój portów morskich jest warunkowany również stanem infrastruktury dostępu do portów od strony przedpola i od strony zaplecza, a w tym zakresie rząd zrealizował szereg inwestycji poprawiających dostęp do największych portów z udziałem środków z Banku Światowego.

Dla polskich portów morskich kluczowa jednak jest możliwość finansowania budowy infrastruktury ze środków Unii Europejskiej. Podmioty zarządzające polskimi portami morskimi o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, w ramach perspektywy finansowej 2004-2006, korzystając z funduszy przewidzianych w ramach SPO Transport (Fundusze Strukturalne), zrealizowały 7 dużych zadań inwestycyjnych w infrastrukturze

---

<sup>7</sup> Rozmowa J. Drzemczewskiego z J. Najderem: *Kontrowersyjny 8 lat temu terminal kontenerowy w Gdańsku bliski finału*, *Nadmorski Przegląd Gospodarczy* 2-3 (81-82) 2007, str. 16-17

portowej na łączną kwotę 120 mln €, co stanowiło 100% przewidzianej na ten cel kwoty. Podmioty zarządzające złożyły akces na kolejne inwestycje portowe w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (perspektywa czasowa 2007-2013). Na liście podstawowej przyjętych projektów związanych z budową i modernizacją infrastruktury portowej i zapewniającej dostęp do portów znajduje się 12 projektów, które mają być realizowane przez podmioty zarządzające portami, urzędy morskie i miasta portowe. Łączna kwota, na jaką opiewają te projekty, to 908,9 mln € przy możliwym unijnym dofinansowaniu w wysokości 432,11 mln €<sup>8</sup>. Oczywiście nie oznacza to, że jest to ostateczna lista projektów. Procedury krajowe oraz unijne mogą doprowadzić do zmian na tej liście. Nie mniej jednak wielkość przewidywanych kwot na budowę i modernizację infrastruktury portowej i zapewniającej dostęp do portów nie powinna się w istotny sposób zmienić.

W dzisiejszej rzeczywistości gospodarczej powszechne jest ubezpieczenie majątku i działalności. Towarzystwa ubezpieczeniowe oferują więc szeroki pakiet produktów pozwalających ubezpieczyć się od różnego ryzyka występującego w działalności gospodarczej. Podmioty zarządzające portami w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu ubezpieczają majątek portowy od typowych szkód, od odpowiedzialności cywilnej. Ubezpieczane są niektóre kontrakty budowlane.

## **WYBRANE ASPEKTY PROCESÓW INWESTYCYJNYCH W ZAKRESIE INFRASTRUKTURY PORTOWEJ**

Zgodnie z polskim ustawodawstwem zarządzanie polskimi portami morskimi zaliczane jest do sfery publicznej i z tego tytułu podmioty zarządzające polskimi portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej we wszelkich sprawach związanych z inwestowaniem w infrastrukturę portową muszą przestrzegać zapisów ustawy o zamówieniach publicznych. Oznacza to stosowanie procedur przetargów publicznych lub przetargów ograniczonych na wykonanie dokumentacji inwestycyjnej i samej realizacji inwestycji. Informacje o przetargach oraz ich rezultaty muszą być prezentowane w formule publicznego dostępu poprzez zamieszczanie informacji o powyższym w prasie (ogłoszenia o przetargach) oraz na stronach internetowych w części BIP, tj. Biuletynie Informacji Publicznych, do prowadzenia których zobowiązane są podmioty zarządzające portami w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu.

Powstanie infrastruktury portowej (jako IV etap cyklu jej „życia” zaprezentowany na rys. nr 2.) można podzielić na dwa podstawowe podetapy.

---

<sup>8</sup> Lista projektów indywidualnych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, załącznik do projektu obwieszczenia Ministra Rozwoju Regionalnego, [www.mrr.gov.pl](http://www.mrr.gov.pl)

Pierwszym jest procedura przygotowawcza związana z uzyskaniem zezwolenia na budowę i wyłonienia wykonawcy inwestycji. Drugim realizacją przez wykonawcę inwestycji włącznie z jej odbiorem przez podmiot zarządzający. W polskich realiach powstawanie infrastruktury portowej o nakładach rządu kilkudziesięciu milionów złotych, a tym samym o istotnym oddziaływaniu na środowisko naturalne, podobnie jak w innych dziedzinach gospodarki, to proces kilkuletni, w którym podetap przygotowawczy często trwa dłużej niż fizyczne wykonywanie inwestycji. Powyższe wynika również z cechy technicznej infrastruktury, jakim jest długi okres jej powstawania.

Podetap przygotowawczy to oczywiście szereg czynności do wykonania po stronie podmiotu zarządzającego oraz firmy projektowej. W dzisiejszej praktyce stosowane są rozwiązania, w których firma projektowa, na podstawie zawartej z podmiotem zarządzającym umowy, ma za zadanie poprowadzić podetap przygotowawczy aż do momentu uzyskania zezwolenia na budowę. Dojście do tego wymaga, generalnie ujmując:

- uzyskania wskazania lokalizacyjnego (czasami występuje o to podmiot zarządzający, ale po przygotowaniu dokumentów przez firmę projektową),
- wykonania operatu oddziaływania na środowisko,
- wykonania projektu budowlanego wraz z kosztorysem inwestorskim,
- uzyskanie zezwolenia na budowę.

Uzyskanie zezwolenia na budowę otwiera procedurę przetargową mającą za zadanie wyłonienie wykonawcy inwestycji. Działanie to realizują podmioty zarządzające portami własnymi zespołami pracowników działów inwestycyjnych. Wyłonienie w przetargu przedsiębiorstwa budowlanego jako wykonawcy inwestycji, podpisanie umowy oraz przekazanie placu budowy otwiera podetap wykonania inwestycji. Obecnie, szczególnie w sytuacji, kiedy inwestycja jest współfinansowana ze środków unijnych, podmioty zarządzające zatrudniają przedsiębiorstwa nadzoru inwestorskiego zwane inżynierami kontraktu. Ich zadaniem jest kontrolowanie przebiegu realizacji inwestycji, rozwiązywanie problemów w czasie trwania budowy infrastruktury, uzgadnianie zmian projektowych pomiędzy biurem projektowym, podmiotem zarządzającym i wykonawcą.

Dzisiejszy rynek przedsiębiorstw projektowych, nadzoru inwestorskiego i budowlanych jest rynkiem firm prywatnych, z kapitałem krajowym i międzynarodowym. Z powyższych grup firm tylko wśród biur projektowych występuje specjalizacja, szczególnie w segmencie projektowania budowli hydrotechnicznych. Z kolei podmioty zarządzające w specyfikacjach warunków przetargowych na wykonanie inwestycji hydrotechnicznych stosują dopuszczalne prawem ograniczenia sprowadzające

się do wymogu doświadczenia firm budowlanych w dziedzinie budowli hydrotechnicznych.

## **WYBRANE ASPEKTY EKSPLOATACJI I REMONTÓW INFRASTRUKTURY PORTOWEJ**

W procesie eksploatacji infrastruktury portowej wyróżniamy:

- bieżące jej użytkowanie przez przedsiębiorstwa sfery eksploatacyjno-usługowej lub sam podmiot zarządzający,
- serwisowanie związane z drobnymi remontami czy naprawami,
- serwisowanie związane ze świadczeniem przez podmiot zarządzający dla przedsiębiorstw sfery eksploatacyjno-usługowej usług związanych z dostawą mediów oraz usług telekomunikacyjnych i informatycznych,
- remonty wynikające z naturalnego zużycia eksploatowanej infrastruktury.

Zarządy Morskich Portów: Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście są właścicielami infrastruktury portowej, w skład której wchodzi również sieci wodno-kanalizacyjne, energetyczne, telekomunikacyjne i informatyczne. Z tego tytułu pełnią funkcję dostawców wody, energii i usług telekomunikacyjnych, posiadając stosowne zezwolenia na tworzenie taryf za powyższe. Przykładowo Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., zgodnie z przepisami ma prawo do dystrybucji energii elektrycznej do swoich dzierżawców. Stawki i zasady dostawy określa taryfa każdorazowo zatwierdzana przez URE<sup>9</sup>. Posiadanie własnej sieci energetycznych zobowiązuje z kolei podmiot zarządzający do jej eksploatacji, utrzymania w określonym stanie, remontów wynikających czy to z normalnego, czy awaryjnego zużycia oraz oczywiście inwestycji w przypadku jej rozbudowy.

Serwisowaniem związanym z drobnymi remontami czy naprawami oraz dostarczaniem do przedsiębiorstw sfery eksploatacyjno-usługowej przez podmiot zarządzający mediów zajmują się wyspecjalizowane w powyższym przedsiębiorstwa. Są to z reguły firmy wyodrębnione z ówczesnych zarządów portów w procesach rozdzielania na początku lat 90. XX w. sfery administracyjno-zarządczej i eksploatacyjno-usługowej. Działają na podstawie stałych, kontynuowanych przez lata, umów z podmiotami zarządzającymi, realizując dostawy mediów i eksploatując portową infrastrukturę sieciową. Niejednokrotnie również prowadzą remonty infrastruktury portowej, działając w tym wypadku na podstawie jednostkowych umów zawieranych z zarządzającym portem lub przedsiębiorstwami sfery eksploatacyjno-zarządczej.

---

<sup>9</sup> Urząd Regulacji Energetyki

Remonty infrastruktury portowej są realizowane na zlecenie podmiotów zarządzających. Ich wykonaniem zajmują się przedsiębiorstwa budowlane, gdyż często remont obiektów portowych, w punktu widzenia wykonania technicznego, nie różni się tak bardzo od budowy czy modernizacji infrastruktury portowej. W wielu sytuacjach jest to nawet proces trudniejszy, szczególnie przy budowłach starszego typu, gdyż wiąże się niejednokrotnie z przeróbkami wynikającymi z zastosowania nowych technologii w zakresie materiałów czy też dostosowania infrastruktury, w sensie użytkowym, do aktualnych wymogów eksploatacyjnych.

## WNIOSKI

1. W polskich portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej większość zadań w zakresie rozwoju i utrzymania infrastruktury portowej jest realizowanych przez podmioty zarządzające nimi co wynika z zapisów ustawy o portach i przystaniach morskich.
2. W latach 90. XX w. podmioty zarządzające polskimi portami morskimi o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej prowadziły ostrożną politykę inwestycyjną finansując rozwój i utrzymanie infrastruktury portowej ze środków własnych. Wyjątkiem były niewielkie inwestycje w ochronę środowiska współfinansowane z kredytów Narodowego i Wojewódzkich Funduszy Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.
3. Brak zewnętrznych źródeł finansowania hamował w latach 80. i 90. XX. w. rozwój infrastruktury portowej w polskich portach, pogarszając pozycję konkurencyjną polskich portów morskich.
4. Ustawowe określenie w grudniu 1996 r. sytuacji prawnej sfery zarządzania w polskich portach morskimi umożliwiło podmiotom zarządzającym pozyskiwanie kredytów inwestycyjnych na rozwój i modernizację infrastruktury portowej.
5. Ustawowe określenie publicznego charakteru sfery zarządzania portami morskimi pozwala podmiotom zarządzającym na pozyskiwanie środków na rozwój infrastruktury portowej z sektora publicznego, w tym środków pomocowych, w ramach Funduszy Strukturalnych, Unii Europejskiej.
6. Bez zewnętrznych środków finansowych polskie porty morskie nie byłyby w stanie zmniejszyć stopnia dekapitalizacji posiadanej infrastruktury i budowania nowej lub modernizowania istniejącej celem dostosowania jej do zapotrzebowania rynku.
7. Publiczny charakter sfery zarządzania portami morskimi zobowiązuje podmioty zarządzające do prowadzenia inwestycji portowych w sposób wynikający z ustawy o zamówieniach publicznych.
8. Podmioty zarządzające polskimi portami morskimi o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej prowadząc zrównoważoną politykę

inwestycyjną sukcesywnie poprawiają stan infrastruktury portowej i jej dopasowanie do wymogów rynku europejskiej branży TSL

9. W procesach rozwoju i eksploatacji infrastruktury portowej w polskich portach morskich zaangażowane są instytucje i przedsiębiorstwa finansowe i ubezpieczeniowe, firmy projektowe, budowlane, nadzoru budowlanego, zaopatrzeniowe i serwisowe tworząc szerokie spektrum kooperujących ze sobą organizacji.

## LITERATURA

1. Ciesielski M., Szudrowicz A.: *Ekonomika transportu*. Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań 2000,
2. Piskozub A.: *Gospodarka w transporcie. Podstawy teoretyczne*. Warszawa 1982,
3. *Rozwój infrastruktury transportu*. Praca zbiorowa pod redakcją K. Wojewódzkiej - Król, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2002,
4. Rozmowa J. Drzemczewskiego z J. Najderem: Kontrowersyjny 8 lat temu terminal kontenerowy w Gdańsku bliski finału, *Nadmorski Przegląd Gospodarczy* 2-3 (81-82) 2007,
5. *Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 o portach i przystaniach morskich* (tekst jednolity) Art. 3. pkt 1., Dz. U. 04.281.2782,
6. [www.mrr.gov.pl](http://www.mrr.gov.pl) - lista projektów indywidualnych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, załącznik do projektu obwieszczenia Ministra Rozwoju Regionalnego.

***SOME ASPECTS OF CONSTRUCTION, MODERNIZATION AND  
MAINTENANCE OF PORT INFRASTRUCTURE IN POLISH SEA  
PORTS OF PRIMARY IMPORTANCE FOR THE NATIONAL  
ECONOMY***

***ABSTRACT***

*In the Polish ports of primary importance for the national economy construction, upgrading and maintenance of port infrastructure to deal with management companies appointed for life under the Law on Sea Ports and Harbours 20 December 1996. Port authorities perform all activities related to the cycle of creation, operation and decommissioning of port infrastructure, which consists of steps such as forecast demand for new or upgraded, planning the construction of new or upgrading existing, construction financing of the construction or upgrading and future maintenance, construction or upgrading, operation and decommissioning of infrastructure. Each of these steps requires legal, financial, investment, organizational, technical, marketing and trading actions. Port authorities in Gdansk, Gdynia, Szczecin and Swinoujscie have complex organizational structures involved in port infrastructure at various stages of its cycle of formation, operation and decommissioning.*