

Michał PLUCIŃSKI<sup>1</sup>

**ZASADY I ŹRÓDŁA FINANSOWANIE INWESTYCJI  
INFRASTRUKTURALNYCH W POLSKICH PORTACH MORSKICH – STAN  
OBECNY, KIERUNKI EWOLUCJI**

*W referacie zaprezentowano stan obecny oraz kierunki dalszej ewolucji systemu finansowania inwestycji infrastrukturalnych w największych portach morskich w Polsce. Ukazano w nim aktualne tendencje w przedmiocie badań, jakie występują w Europie Zachodniej. Przedstawiono również aktualnie funkcjonujący w Polsce system finansowania infrastruktury portowej, w tym rolę bezzwrotnych środków finansowych UE w dofinansowaniu inwestycji infrastrukturalnych. Kończącą część referatu poświęcono dotychczasowym doświadczeniom oraz dalszym możliwościom zaangażowania kapitału prywatnego w finansowanie inwestycji w infrastrukturę portową największych polskich portów morskich. Zaprezentowano m.in. dobre przykłady partnerstwa publiczno – prywatnego przy finansowaniu projektów infrastrukturalnych na terenach portu morskiego w Gdańsku (terminal kontenerowy DTC, terminal masowy spółki Sea-Invest). W końcowej części referatu przedstawiono argumenty przemawiające za zwiększeniem zaangażowania kapitału prywatnego w finansowaniu portowych projektów infrastrukturalnych.*

**PRINCIPLES AND SOURCES OF FUNDING FOR INFRASTRUCTURE  
INVESTMENT IN POLISH SEAPORTS - THE PRESENT SITUATION, AND  
POSSIBLE FUTURE DIRECTIONS**

*This paper presents the current state, and possible future direction, of the system for financing infrastructure investment in the largest Polish seaports. It also shows current trends in research in Western Europe, the Polish system for the financing of port infrastructure, including the role of non-repayable EU funds, and the possibilities for the investment of private capital to finance investment in port infrastructure in the largest Polish seaport. Good examples of such involvement in the area of the seaport of Gdansk are also presented, such as the DTC container terminal and Sea-Invest bulk-cargo terminal. The final part of the paper presents the arguments for increasing the participation of private capital in the financing of port infrastructure projects.*

---

<sup>1</sup> Katedra Gospodarki Światowej i Transportu Morskiego, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin, ul. Cukrowa 8, tel. 0914443199, e-mail: [michal.plucinski@wzieu.pl](mailto:michal.plucinski@wzieu.pl)

## 1. WSTĘP

W działalności portów morskich o charakterze publicznym i znaczeniu ponadlokalnym, można rozróżnić dwie sfery: sferę zarządzania oraz sferę eksploatacji. Sfera zarządzania obejmuje, ogólnie rzecz biorąc, wykonywanie zadań związanych z formułowaniem strategii rozwoju, tworzeniem materialnych podstaw funkcjonowania i rozwoju oraz konstruowaniem narzędzi regulacji działalności portów<sup>2</sup>. Wśród szczegółowych zadań realizowanych przez podmioty reprezentujące sferę zarządzania znajduje się budowa, rozbudowa, utrzymanie i modernizacja obiektów infrastruktury portowej. Różnorodność istniejących systemów finansowania utrzymania i rozwoju infrastruktury portów morskich zawiera się w przedziale między skrajnymi wariantami, tj. pełną samowystarczalnością zarządów portów oraz koniecznością korzystania z zewnętrznych źródeł finansowania.

## 2. ISTNIEJĄCE TENDENCJE W SPOSOBACH FINANSOWANIU INFRASTRUKTURY PORTOWEJ, ZE SZCZEGÓLNYM UWZGLĘDNIENIEM PARTNERSTWA PUBLICZNO - PRYWATNEGO

Tradycyjny model finansowania inwestycji infrastrukturalnych w transporcie oparty jest na środkach publicznych. Główny kierunek zmian w portach Europy Zachodniej sprowadza się do przeniesienia praw własności do infrastruktury portowej z podmiotów publicznych (państwa, miasta) na prywatne podmioty gospodarcze, bardziej efektywne w działaniu, szczególnie w warunkach konkurencyjnych<sup>3</sup>. Aby jednak infrastruktura portowa nie utraciła swojego publicznego charakteru i rozwijała się zgodnie z kierunkami polityki gospodarczej danego Państwa, przy finansowaniu inwestycji infrastrukturalnych na popularności zaczęto zyskiwać partnerstwo publiczno – prywatne. Wg. H. Bronka<sup>4</sup> zakres działania takich inicjatyw można odnieść do:

- stworzenia nowej infrastruktury transportowej i logistycznej,
- prywatyzacji już istniejącej infrastruktury,
- modernizacji, rozszerzenia lub poprawy dotychczasowej infrastruktury transportowej i logistycznej.

Przywołany autor prezentuje również pozytywne własności partnerstwa publiczno – prywatnego, wśród których z punktu widzenia inwestycji infrastrukturalnych lokalizowanych na terenach portów morskich na szczególne podkreślenie zasługuje przyczynianie się do wykorzystania wolnych środków na sfinansowanie we właściwym czasie innych zadań związanych z infrastrukturą transportową i logistyczną (tzw. „kupowanie czasu”)<sup>5</sup>.

PPP przybiera różne formy współpracy, charakteryzujące się tym, że sektor prywatny czasowo zarządza obiektami infrastruktury oraz finansuje lub współfinansuje projekty

<sup>2</sup> D. Bernacki, J. Góra, K. Luks, Prywatyzacja w polskich portach morskich, Szczecin 1994, s. 7.

<sup>3</sup> K. Misztal (red.), Organizacja i funkcjonowanie portów morskich, Gdańsk 2010, s. 132.

<sup>4</sup> H. Bronk, Modele finansowania infrastruktury transportowej, w: Finansowanie rozwoju transportu europejskiego, praca pod red. E. Załogi. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Ekonomiczne Problemy Usług nr 32, 2009, s. 20.

<sup>5</sup> Ibidem, s. 21.

infrastrukturalne<sup>6</sup>. Jak zauważa K. Brzozowska<sup>7</sup>, uwzględniając rozbieżności celów działania sektora publicznego (nastawionego na maksymalizowanie użyteczności publicznej) i sektora prywatnego (nastawionego na maksymalizowanie korzyści indywidualnych), można zakładać, że udział sektora prywatnego w finansowaniu obiektów publicznych będzie pełnił rolę uzupełniającą w stosunku do innych możliwych źródeł finansowania. Ta sama autorka potwierdza jednak, iż coraz częściej podejmowane są próby wprowadzania prywatnego kapitału w dziedziny dotychczas objęte monopolem państwowym, takie jak lotniska, porty i linie kolejowe. Wnioski takie oparte zostały przede wszystkim o badania przeprowadzone w krajach wysoko rozwiniętych (Wielka Brytania, Francja, Niemcy, Włochy). Inne badania przeprowadzone w 2004 r. przez Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju pokazały natomiast, iż w regionie Europy Środkowej i Wschodniej udział sektora prywatnego w finansowaniu inwestycji infrastrukturalnych<sup>8</sup>, poza nielicznymi wyjątkami, uznać należy za nieistotny lub mały. W przypadku infrastruktury portów lotniczych i wodnych w Polsce udział ten osiągnął wartość 2,0 (nie więcej niż 15% rynku obsługiwanego przez sektor prywatny)<sup>9</sup>. Na podstawie przywołanych badań należy sformułować wniosek, iż w Polsce nadal dominuje tradycyjny model finansowania budowy/rozbudowy infrastruktury portowej, wzbogacony o zasilanie zewnętrznymi środkami polityki regionalnej UE (mieszczącymi się jednak w grupie środków publicznych).

### 3. AKTUALNIE DOMINUJĄCY MODEL FINANSOWANIA INFRASTRUKTURY PORTOWEJ W POLSCE

Dotychczas finansowanie budowy, rozbudowy i modernizacji infrastruktury portowej najważniejszych polskich portów morskich odbywało się w oparciu o środki finansowe publicznych podmiotów zarządzających tymi portami. Sam obowiązek realizacji tych zadań na państwowo – samorządowe spółki zarządzające portami nałożyła ustawa o portach i przystaniach morskich z 1996 r. W ustawie portowej wymieniono też źródła środków finansowych podmiotów zarządzających portami, wśród których znalazły się:

- opłaty z tytułu użytkowania, najmu, dzierżawy, lub innej umowy, na mocy której podmiot zarządzający oddaje w odpłatne korzystanie grunty oraz obiekty, urządzenia i instalacje portowe,
- opłaty portowe,
- przychody z usług świadczonych przez podmiot zarządzający,
- wpływy z innych tytułów.

Według K. Kruczalaka<sup>10</sup>, „wpływy z innych tytułów” należy rozumieć jako środki pieniężne ze sprzedaży akcji i obligacji, kredyty bankowe, dotacje celowe Skarbu Państwa,

<sup>6</sup> K. Brzozowska, Partnerstwo publiczno – prywatne w finansowaniu infrastruktury transportu w Polsce na przykładzie programu operacyjnego infrastruktura i środowisko, w: Finansowanie rozwoju transportu europejskiego, praca pod red. E. Załogi. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Ekonomiczne Problemy Usług nr 32, 2009, s. 35.

<sup>7</sup> Ibidem, s. 36.

<sup>8</sup> Wyłączając z badań infrastrukturę telekomunikacyjną.

<sup>9</sup> Za K. Brzozowska, Partnerstwo publiczno – prywatne ... op. cit., s. 38 - 39.

<sup>10</sup> K. Kruczalak (red.), Przekształcenia własnościowe w gospodarce morskiej. Wydawnictwo LEX, Sopot 1997, s. 203.

udziały w innych spółkach, z wyjątkiem podmiotów, których przedmiotem działalności byłaby bezpośrednia i wyłącznie zarobkowa działalność związana z handlowym charakterem usług portowych. W dobie członkostwa Polski w Unii Europejskiej i zaliczenia wszystkich polskich regionów, w tym regionów nadmorskich, do regionów zacofanych (poniżej 75% średniego PKB per capita w UE), a całej Polski z PKB poniżej 90% średniej w UE do dofinansowania z Funduszu Spójności<sup>11</sup>, ważnym źródłem środków finansowych stała się bezzwrotna pomoc Unii Europejskiej.

Ustawa portowa sprecyzowała także na jakie cele mogą być wydawane przychody podmiotów zarządzających portami (przede wszystkim na zadania wynikające przedmiotu jego działalności, w tym na budowę, rozbudowę, utrzymanie i modernizację infrastruktury portowej). Dodatkowo uznano, iż dochody podmiotu zarządzającego w części przeznaczonej na budowę, rozbudowę i modernizację infrastruktury portowej, prognozowanie, programowanie i planowanie rozwoju portu oraz pozyskiwanie gruntów na potrzeby rozwoju portu zostały zwolnione od podatku dochodowego od osób prawnych.

W artykule 10 ustawy portowej dokonano klarownego podziału obowiązków w zakresie budowy, modernizacji utrzymania infrastruktury portowej oraz dojazdowej do portów od strony morza. Przyjęto iż infrastruktura zapewniająca dostęp do portów (od strony morza), będzie finansowana ze środków budżetu państwa w wysokości określonej w corocznej ustawie budżetowej. W praktyce zadania w tym zakresie realizowane są za pośrednictwem terenowych organów administracji morskiej – urzędów morskich, których obowiązki określa Ustawa o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej z dnia 21 marca 1991 r. Analogiczne prace dotyczące infrastruktury portowej i znajdującej się na gruntach, którymi ten podmiot gospodaruje, oraz utrzymanie akwenów portowych powinny być natomiast pokrywane ze środków właściwego zarządu portu.

Ustawa portowa dopuściła również możliwość dofinansowania zadań związanych z budową, modernizacją i utrzymaniem infrastruktury portowej (finansowanej przez podmiot zarządzający) ze środków budżetu państwa. Zapis ten jest jednak zbyt ogólnikowy i nie zobowiązujący, powodując iż obecne i przyszłe zarządy nie będą mogły go uwzględniać w systemie racjonalnego i długofalowego planowania. Należy przyjąć, iż dofinansowanie inwestycji w infrastrukturę portową przez państwo będzie miało raczej charakter pośredni (ulgi podatkowe, dofinansowanie spłaty kredytów o preferencyjnej stopie oprocentowania, gwarancje kredytowe).

Jak wspomniano wcześniej, wejście Polski 1 maja 2004 r. do UE, przy zacofaniu zarówno poszczególnych regionów, jak i całej polskiej gospodarki, było przepustką do korzystania z bezzwrotnego wsparcia ze środków finansowych UE na rozwój infrastruktury portowej oraz dojazdowej do portów, w ramach:

- Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ),
- Regionalnych Programów Operacyjnych (RPO),
- Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej,
- Europejskiego Funduszu Rybackiego.

Kluczowe znaczenie dla inwestycji infrastrukturalnych realizowanych w granicach portów morskich o podstawowym znaczeniu dla polskiej gospodarki narodowej mają środki Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Finansowanie rozwoju infrastruktury

---

<sup>11</sup> Z Funduszu Spójności mogą być finansowane jedynie inwestycje transportowe oraz inwestycje dotyczące ochrony środowiska naturalnego.

portowej przewidziane zostało w VII osi priorytetowej POIiŚ (z głównym celem „Zwiększenie konkurencyjności polskich portów morskich w regionie Morza Bałtyckiego”).

Przyjęto również, iż inwestycje portowe będą mogły uzyskać również dofinansowanie ze środków Banku Światowego oraz innych międzynarodowych instytucji finansowych. Ponadto ustalono że z funduszu TEN-T oraz programu Marco Polo 2 możliwe będzie współfinansowanie przygotowania programu rozwoju żeglugi bliskiego zasięgu, w tym połączeń typu „autostrady morskie”. Maksymalna kwota finansowania z budżetu TEN-T wynosi 20% kosztów projektów infrastrukturalnych i 50% kosztów ekspertyz i dokumentacji<sup>12</sup>.

#### **4. KIERUNKI EWOLUCJI MODELU FINANSOWANIA INFRASTRUKTURY PORTOWEJ W POLSCE**

W kolejnej perspektywie finansowej UE (2014 – 2020) należy spodziewać się dalszego wparcia infrastrukturalnych inwestycji portowych ze środków Unii Europejskiej. Taki scenariusz biorą pod uwagę podmioty zarządzające największymi portami morskimi w Polsce, zakładające w swoich planach inwestycji infrastrukturalnych po 2013 r. dofinansowanie ze środków wspólnotowych. Zarządzający tymi podmiotami zdają sobie jednak sprawę, iż w konsekwencji wzrostu PKB Polski oraz problemów finansowych samej Unii Europejskiej, strumień środków finansowych w kolejnych okresach będzie mniejszy niż ma to miejsce obecnie. Pojawia się więc coraz większa presja na angażowanie kapitału prywatnego w finansowanie inwestycji infrastrukturalnych na obszarach portowych. Przy takim modelu finansowania to inwestor zewnętrzny przejmuje cały ciężar inwestycji na siebie. Poza wyposażeniem terminalu, realizuje inwestycje infrastrukturalne, których wykonanie na mocy ustawy portowej leży w gestii zarządu portu. Umowa dzierżawy, obejmująca długi okres (np. 30 lat) zobowiązuje inwestora do realizacji poniższych elementów infrastruktury portowej<sup>13</sup>:

- doprowadzenie uzbrojenia do terminalu,
- połączenie terminalu z zapleczem np.: budowa drogi i torów kolejowych leżących w granicach portu,
- utwardzenie terenu,
- budowy nabrzeża.

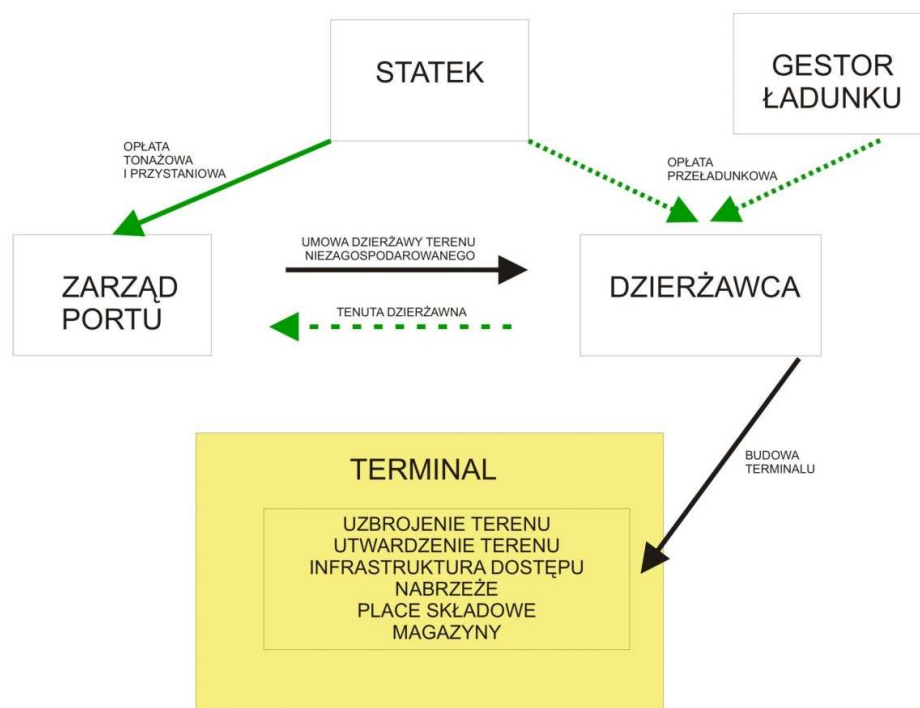
Dokładny zakres inwestycji jest uzgadniany indywidualnie w zależności od istniejącego stopnia uzbrojenia i zagospodarowania danego terenu. Obok infrastruktury inwestor realizuje tę część inwestycji, która na mocy ustawy portowej jest w zakresie jego obowiązków (budowa placów składowych i magazynów, pozostałych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

Przy takim modelu głównym przychodem zarządu portu jest opłata tonażowa pobierana od armatorów, jak również obniżona stawka dzierżawna. Przychodem dzierżawcy natomiast są

<sup>12</sup> Strategia rozwoju portów morskich do 2015 roku. Ministerstwo Gospodarki Morskiej, Warszawa 2007, s. 40.

<sup>13</sup> I. Kotowska, M. Mańkowska, M. Pluciński, Uwarunkowania i kierunki aktywizacji obszaru portowego zlokalizowanego na północ od terminalu morskiego portu Police, Szczecin - Police 2009 (maszynopis powielony).

opłaty za usługę przeładunkową i składową otrzymywane ze strony armatora i/lub gestora ładunku (w zależności od warunków kontraktu i formy żeglugi).



Rysunek 1. Model zaangażowania kapitału prywatnego w finansowanie portowych inwestycji infrastrukturalnych

Źródło: I. Kotowska, M. Mańkowska, M. Pluciński, Uwarunkowania i kierunki aktywizacji obszaru portowego zlokalizowanego na północ od terminalu morskiego portu Police, Szczecin - Police 2009 (maszynopis powielony).

Nie należy również wykluczać przy finansowaniu portowych inwestycji infrastrukturalnych zastosowania modelu mieszanego, w ramach którego czynnik publiczny i czynnik prywatny dzielą między siebie koszty realizacji portowych inwestycji infrastrukturalnych.

## 5. PRZYKŁADY DOBRZYCH PRAKTYK ZWIĄZANYCH Z ZAANGAŻOWANIEM KAPITAŁU PRYWATNEGO W REALIZACJĘ PORTOWYCH PROJEKTÓW INFRASTRUKTURALNYCH W GDAŃSKU

Jednym z pierwszych w Polsce przykładów zaangażowania kapitału prywatnego w finansowanie budowy infrastruktury portowej jest Deepwater Container Terminal w Gdańsku. Terminal kontenerowy DCT Gdańsk to pierwszy terminal w basenie Morza

Bałtyckiego zdolny do obsługi statków klasy Post-Panamax, zarówno ze względu na głębokość podejść i stanowisk postojowych, jak również dzięki infrastrukturze i wyposażeniu na lądzie.



Rys. 2. Terminal kontenerowy DCT w Gdańsku

Źródło: Materiały Zarządu Morskiego Portu Gdańsk, [www.portgdansk.pl](http://www.portgdansk.pl)

Tereny Portu Północnego (ok. 30 ha) wydierżawione zostały brytyjskiemu inwestorowi na 30 lat z możliwością przedłużenia na kolejne 30 lat. DCT Gdańsk SA jest brytyjskim konsorcjum powstałym specjalnie do realizacji tej inwestycji na terenie portu Gdańsk. Jest to spółka zarejestrowana w Polsce, będąca w większości własnością Global Infrastructure Fund (GIF), specjalnego funduszu zarządzanego przez Macquaire Bank Group, z siedzibą główną w Australii. Inwestycja realizowana przez spółkę obejmowała budowę pirsu o powierzchni 21 ha, nabrzeża o długości 650 m i szerokości 315 m, dwóch stanowisk statkowych (o długości 265 m i głębokości 13,5 m oraz o długości 385 m i głębokości 16,5 m), rampy ro-ro. Terminal został wyposażony w trzy suwnice nabrzeżowe typu post-panamax (udźwig 58 ton), które mogą obsługiwać kontenerowce o pojemności 6 tys. TEU, osiem suwnic placowych typu RTG o udźwigu 40,6 t, 336 stanowisk dla kontenerów chłodniczych oraz bocznicę kolejową. Dodatkowo spółka pokryła koszty budowy drogi dojazdowej do terminalu. Dzięki inwestycją w infrastrukturę portową DCT uzyskał obniżenie czynszu dzierżawnego do czasu zwrotu poniesionych nakładów<sup>14</sup>.

<sup>14</sup> Materiały informacyjne ZMP Gdańsk, [www.port.gdansk.pl](http://www.port.gdansk.pl), 16.06.2009.

Terminal kontenerowy DCT Gdańsk rozpoczął działalność operacyjną 1 czerwca 2007 r. Budowę ukończono w październiku 2007 r. W pierwszym etapie terminal osiągnął roczną zdolność przeładunkową 500 tys. TEU. Dotychczasowy rozwój terminalu kontenerowego DTC potwierdza konieczność dalszej rozbudowy jego potencjału, początkowo do 1 mln TEU (do 2020 r.), a następnie 2 mln TEU (do 2030 r.).

Terminal DTC nie jest jedynym przykładem zaangażowania kapitału prywatnego w realizację projektów infrastrukturalnych w porcie Gdańsk. Innym przykładem partnerstwa publiczno – prywatnego w finansowaniu tego typu przedsięwzięć jest współpraca ZMP Gdańsk oraz grupy SEA-Invest, która stała się większościowym udziałowcem spółki „Port Północny”. SEA-Invest, który swoją działalność prowadzi w 25 portach morskich na świecie, obsługuje rocznie ok. 120 milionów ton ładunków w terminalach o łącznej powierzchni ponad 800 ha<sup>15</sup>. Stosowna umowa dotycząca budowy głębokowodnego terminalu dla obsługi ładunków masowych w porcie zewnętrznym w Gdańsku została podpisana w maju 2010 r. pomiędzy spółką Port Północny (główny udziałowiec SEA-Invest), spółką Rudoport (główny udziałowiec koncern Arcelor-Mittal) a Zarządem Morskiego Portu Gdańsk<sup>16</sup>.

Terminal będzie przeznaczony dla ładunków suchych masowych, głównie węgla i rudy żelaza. Planowana infrastruktura ma pozwolić na rozładunek statków ze średnią wydajnością 30 tys. ton na dobę. Z kolei załadunek wagonów na nabrzeżu odbywałby się w tempie 2,4 tys. ton na godzinę. Średnia pojemność placów składowych przewidywana jest na 2 mln ton. Baza będzie mogła przyjmować statki typu cape size o zanurzeniu 15 m<sup>17</sup>. Całkowita zdolność przeładunkowa nowego terminalu będzie kształtowała się w granicach 10 – 15 mln ton (w zależności od rodzaju ładunku oraz wąskich gardeł poza samym terminalem).

SEA-Invest podjął wspólne z ZMPG działania inwestycyjne dotyczące remontu Pirsu Węglowego. Podmiot zarządzający portem zobowiązał się pokryć koszty związane z wymianą pali, SEA-Inwest koszty związane z pomostem i ewentualnym stanowiskiem statkowym. Podobnie granica podziału kosztów przebiega w przypadku zachodniej części Pirsu Rudowego, który wymaga gruntownego remontu. SEA-Invest zainteresowany jest również wykorzystaniem, nie posiadającej nabrzeża, wschodniej częścią Pirsu Rudowego. Należy więc oczekiwać w przyszłości jego zaangażowania w rewitalizację infrastruktury tej części Pirsu.

Potwierdzeniem filozofii władz portowych w Gdańsku dotyczącej angażowanie sektora prywatnego w finansowanie rozwoju infrastruktury portowej jest podejście zastosowane przy prywatyzacji portowej spółki Eksploatacja. Mając świadomość znaczącej dekapitalizacji infrastruktury portowej gdańskiego portu wewnętrznego oraz niezbędnych nakładów inwestycyjnych na infrastrukturę, które należałoby ponieść w okresie najbliższych 30 lat, zaangażowanie przyszłego inwestora w finansowanie projektów infrastrukturalnych w tej części portu przyjęto jako jedno z kryteriów przy wyborze najlepszego oferenta. Chcąc zachować jednak publiczny charakter infrastruktury portowej przyjęto, iż pozostanie ona w gestii podmiotu zarządzającego portem, zaś potencjalny

<sup>15</sup> Oficjalna strona internetowa PAIZ, [www.paiz.gov.pl](http://www.paiz.gov.pl), 3.01.2010.

<sup>16</sup> [www.promare.pl](http://www.promare.pl)

<sup>17</sup> [www.maritime.com.pl](http://www.maritime.com.pl)



inwestor będzie mógł liczyć na rekompensatę za środki finansowe zaangażowane w inwestycje infrastrukturalne, która przyjmie formę obniżonych opłat dzierżawnych.

## 6. ZAKOŃCZENIE

Należy oczekiwać, iż w kolejnych latach, zgodnie z trendami występującymi w Europie Zachodniej, w polskich portach morskich w coraz większym stopniu w realizację inwestycji infrastrukturalnych angażowany będzie kapitał prywatny. Wynika to z dwóch zasadniczych przesłanek.

Po pierwsze zaangażowanie kapitału prywatnego przedsiębiorstw eksploatacyjnych w inwestycje infrastrukturalne na obszarach portowych daje większy wpływ tym przedsiębiorstwom na kierunki rozwoju wspomnianej infrastruktury (same ją przecież budują). Przy tradycyjnym modelu inwestowania wpływ ten jest znacznie mniejszy. Jak bowiem pisał M. Matczak<sup>18</sup> przedsiębiorstwa portowe mogą mieć bezpośredni wpływ na infrastrukturalne projekty rozwojowe jedynie w odniesieniu do infrastruktury portowej, i to tylko w przypadku, gdy firmy te pozostają zależne od zarządów portów (sytuacja ta ma jeszcze częściowo miejsce w portach Gdańska i Gdyni, gdzie zarządy portów pozostają właścicielami/współwłaścicielami spółek eksploatacyjnych). Jeżeli taka zależność ustaje (proces prywatyzacji), to ograniczeniu ulega też ich wpływ na kierunki rozwojowe. Sytuację zmieniłoby jednak bezpośrednie zaangażowanie podmiotów sfery eksploatacyjnej w realizację projektów infrastrukturalnych.

Po drugie wsparcie Państwa dla realizowanych projektów w infrastrukturę portową uznać można za iluzoryczne (szczególnie w kontekście wysokich kosztów budowy samej infrastruktury i perpanantnych problemów z deficytem budżetu centralnego). Dofinansowanie inwestycji infrastrukturalnych ze środków UE w kolejnych okresach (perspektywach finansowych) będzie się również zmniejszało, z uwagi na rosnące PKB naszego kraju, w tym regionów nadmorskich oraz ograniczenia budżetowe samej UE. W końcu podkreślenia wymaga fakt, iż wpływy podmiotów zarządzających portami z opłat statkowych i czynszów dzierżawnych są niewystarczające dla realizacji przez Zarządy Portów ich ustawowych obowiązków związanych z budową, rozbudową i modernizacją infrastruktury portowej.

## 7. LITERATURA

- [1] Bernacki D., Góra J., Luks K., Prywatyzacja w polskich portach morskich, Szczecin 1994.
- [2] Bronk H., Modele finansowania infrastruktury transportowej, w: Finansowanie rozwoju transportu europejskiego, praca pod red. E. Załogi. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Ekonomiczne Problemy Usług nr 32, 2009.
- [3] Brzozowska K., Partnerstwo publiczno – prywatne w finansowaniu infrastruktury transportu w Polsce na przykładzie programu operacyjnego infrastruktura i środowisko,

---

<sup>18</sup> M. Matczak, Wpływ portowych inwestycji infrastrukturalnych realizowanych przy wykorzystaniu funduszy Unii Europejskiej na funkcjonowanie polskich przedsiębiorstw portowych, w: Finansowanie rozwoju transportu europejskiego, praca pod red. E. Załogi. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Ekonomiczne Problemy Usług nr 32, 2009, s. 605.

- w: Finansowanie rozwoju transportu europejskiego, praca pod red. E. Załogi. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Ekonomiczne Problemy Usług nr 32, 2009.
- [4] Kotowska I., Mańkowska M., Pluciński M., Uwarunkowania i kierunki aktywizacji obszaru portowego zlokalizowanego na północ od terminalu morskiego portu Police, Szczecin - Police 2009 (maszynopis powielony).
- [5] Kruczalak K. (red.), Przekształcenia własnościowe w gospodarce morskiej. Wydawnictwo LEX, Sopot 1997.
- [6] Matczak M., Wpływ portowych inwestycji infrastrukturalnych realizowanych przy wykorzystaniu funduszy Unii Europejskiej na funkcjonowanie polskich przedsiębiorstw portowych, w: Finansowanie rozwoju transportu europejskiego, praca pod red. E. Załogi. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Ekonomiczne Problemy Usług nr 32, 2009.
- [7] Materiały informacyjne ZMP Gdańsk, [www.port.gdansk.pl](http://www.port.gdansk.pl).
- [8] Misztal K. (red.), Organizacja i funkcjonowanie portów morskich, Gdańsk 2010.
- [9] Oficjalna strona internetowa PAIZ, [www.paiz.gov.pl](http://www.paiz.gov.pl),
- [10] Strategia rozwoju portów morskich do 2015 roku. Ministerstwo Gospodarki Morskiej, Warszawa 2007.
- [11] [www.promare.pl](http://www.promare.pl),
- [12] [www.maritime.com.pl](http://www.maritime.com.pl)