

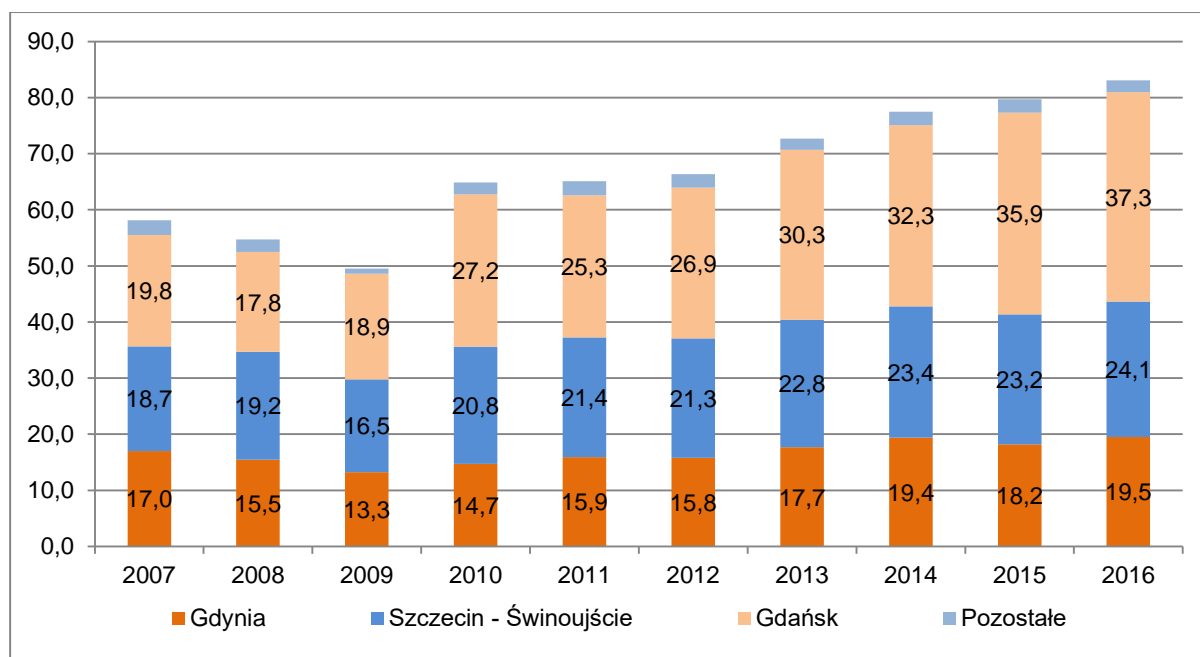


Biuletyn

Raport: Polskie porty morskie
jako biegun rozwoju gospodarczego
kraju i regionów lokalizacji

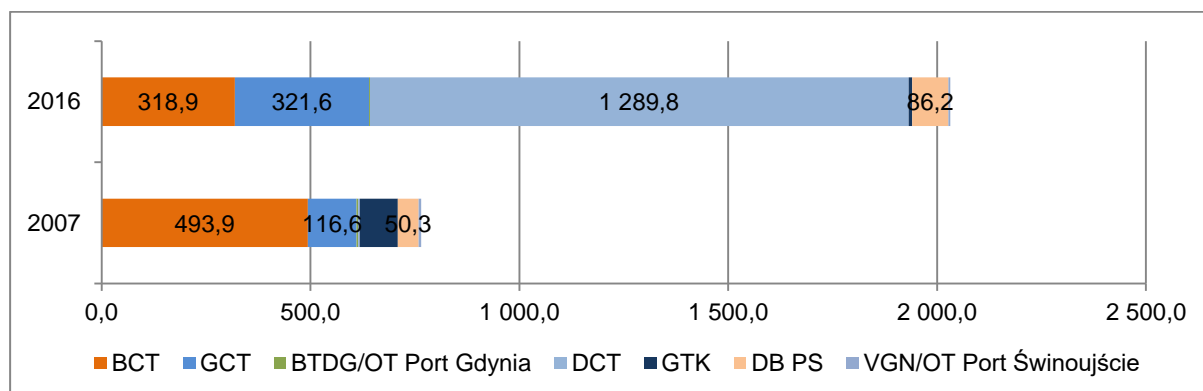
Biuletyn

Porty morskie, uważane często za barometr rozwoju gospodarczego kraju, w ostatniej dekadzie przeszły radykalną transformację odnosząc niewątpliwy sukces. W efekcie notowane są kolejne, rekordowe wielkości przeładunków, które w 2016 roku osiągnęły 83,03 mln ton. Polskie porty nie tylko poprawiły swoją pozycję na rynku Morza Bałtyckiego, uzyskując w nim 13% udziału, ale w określonych obszarach stały się regionalnymi liderami.



Rys. 1. Obroty przeładunkowe portów morskich w Polsce w okresie 2007-2016 (mln. ton)

Niewątpliwie największa zmiana dotyczyła rozwoju ruchu kontenerowego, którego obroty zwiększyły się z 7,4 mln ton w 2007 roku do 20,4 mln ton w roku 2016. Wynik ten można wyrazić również w jednostkach. W 2007 roku terminale obsłużyły łącznie 767,5 tys. TEU. W 2016 roku obroty przeładunkowe znów przekroczyły dwa miliony TEU (2,032 mln TEU) osiągając niemalże rekordowy wynik z 2014 roku (2,14 mln TEU). Istotne znaczenie w tak szybkim rozwoju obrotów ma fakt, iż za większością terminali kontenerowych stoją międzynarodowe korporacje (BCT-ICTSI, GCT-HPH, DCT-MIRA, DB Port Szczecin-DB Schenker, BTDG-OT Logistics) co wzmacnia ich rynkową pozycję.



Rys. 2. Obsługa kontenerów w terminalach morskich w latach 2007 i 2016 (TEU)

Silny wpływ na sukces portów morskich miał również realizowany tam program inwestycyjny, co dotyczy zarówno infrastruktury, jak i sprzętu oraz wyposażenia przeładunkowego. Realizowane były także działania na infrastrukturze zapleczewej, obejmującej głównie połączenia drogowe i kolejowe do/ z portów. Kluczowym czynnikiem rozwojowym portów był pełen dostęp do funduszy pomocowych UE, w tym SPO-T 2004-2006 (inwestycje o łącznej wartości 641,3 mln zł) oraz POIiŚ 2007-2013 (inwestycje o łącznej wartości 3,743 mld zł). Co więcej, inwestowały również urzędy morskie i zarządcy portów, jak i przedsiębiorstwa portowe (terminale). W okresie tym zrealizowano także dwie duże inwestycje typu *green field*, budowę terminalu kontenerowego DCT Gdańsk oraz Terminalu LNG w Świnoujściu.

Podkreślić należy, że porty morskie stanowią ważny element gospodarki. Determinując w istotny sposób prowadzenie wymiany handlowej, decydują o możliwościach rozwoju kraju, regionów i miast portowych. W okresie 2007-2016 polski eksport towarów zwiększył się z poziomu 101,8 mld Euro do 183,6 mld Euro, co pociągnęło za sobą wzrost strumienia eksportowego ładunków z poziomu 76,9 mln ton do 108,6 mln ton. Wzrastała również średnia wartość eksportu (1325 Euro/tonę → 1691 Euro/tonę), a także jego udział w tworzeniu PKB (32,6% → 43,1%).

Ponad 1/5 ładunków polskiego handlu zagranicznego przeszła przez porty morskie. Coraz większe znaczenie dla tworzenia krajowej wymiany handlowej posiadają również regiony lokalizacji portów morskich, czego potwierdzeniem jest wysoki, 20% udział w wartości strumienia eksportowego oraz 22% udział w wartości strumienia importowego tych regionów. Szczególnie wysoki odsetek udziału obserwowany jest w województwie pomorskim, z którego blisko 65,6% masy ładunkowej, stanowiącej 35,3% wartości towarów eksportowanych, obsługiwana jest przez porty morskie w Gdańsku i Gdyni.

Tabela 1. Udział województw pomorskiego i zachodniopomorskiego w krajowym handlu zagranicznym w latach 2007-2016.

		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
EX	Udział % w krajowym HZ	11,2	12,1	10,2	15,1	18,3	15,9	17,8	18,0	12,0	12,4
	Udział % w krajowym HZ	8,2	6,9	6,6	12,0	19,8	18,0	19,1	18,6	12,4	12,8

Pomiędzy portami morskimi a ich otoczeniem występować będą więc zależności, których identyfikacja wydaje się niezbędna dla kreowania warunków dalszego rozwoju sektora. Na potrzeby badania uwzględniono cztery poziomy aktywności gospodarczej: porty morskie, sektor portowy, otoczenie bezpośrednie oraz otoczenie gospodarcze.



Na każdym z poziomów wskazano specyficzne rodzaje działalności, obserwując poziomy oraz dynamikę (2007-2016) takich parametrów, jak: liczba podmiotów gospodarczych, wielkość zatrudnienia, tworzona wartość dodana brutto oraz produkt krajowy brutto, nakłady inwestycyjne, a także przychody podatkowe (VAT, akcyza, PIT, CIT, podatek od nieruchomości) oraz przychody celne, generowane dzięki aktywności sektora. Przeprowadzone analizy pozwoliły sformułować szereg wniosków odnoszących się do roli portów morskich w funkcjonowaniu i rozwoju systemu społeczno-gospodarczego.



917 podmiotów w portach morskich współpracuje z 40 tys. podmiotów

Obsługa ładunków przechodzących przez porty wymaga odpowiedniego zaplecza podmiotowego, dlatego też wzrost przeładunków wywierał pozytywne zmiany w aktywności gospodarczej, zarówno w skali lokalnej, regionalnej, jak i krajowej. 917 podmiotów zlokalizowanych w portach morskich współpracowało w 2016 roku z blisko 860 firmami w sektorze portowym oraz 3,6 tys. w otoczeniu bezpośrednim (regiony portowe). Otoczenie to było jednocześnie miejscem najszybszego przyrostu liczby firm. Przybywało także przedsiębiorstw zajmujących się działalnością przeładunkową i magazynową w portach, a także przedsiębiorstw transportu morskiego.

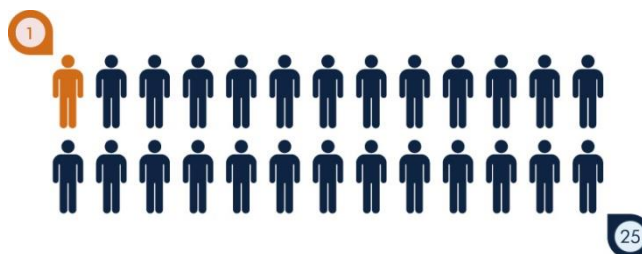
Wskazać również można na 24 tys. podmiotów, których działalność zawiązana była z ładunkami eksportowymi, obsługiwanymi w portach oraz o kolejnych 10 tysiącach firm zaangażowanych w obsługę transportową i magazynową ładunków na zapleczu. Sektor odpowiedzialny jest więc za aktywność 0,94% podmiotów gospodarczych w Polsce. Jednocześnie, udział firm w portach i ich otoczeniu to 2,07% podmiotów związanych z krajowym sektorem transportu oraz aż 16,7% firm transportowych regionów nadmorskich.



32,16 mld zł wartości dodanej brutto tworzone jest co roku w oparciu o porty morskie

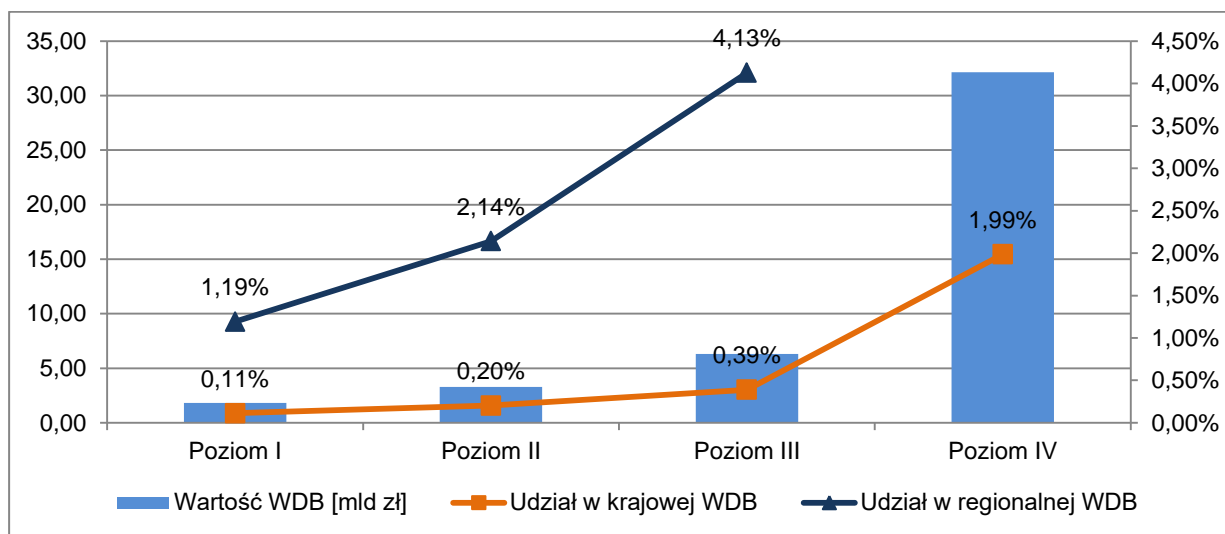
W 2016 roku w krajowym sektorze transportu pracowało 5,4% ogółu zatrudnionych, natomiast w przypadku regionów nadmorskich było to średnio 6,5%. W samych portach morskich (terminale przeładunkowo-składowe, zarządy portów oraz przedsiębiorstwa wspomagające transport morski) zatrudnionych było ponad 8,3 tys. osób, które wspomagało blisko 7,4 tys. pracowników sektora portowego. Uwzględniając firmy otoczenia bezpośredniego, mówić można już o łącznym zatrudnieniu wynoszącym 32,5 tys. osób, co stanowiło 2,49% zatrudnionych w regionach lokalizacji portów.

W badanym okresie zatrudnienie zwiększało się głównie w obszarach „prace badawczo rozwojowe i edukacja morska” (+48%), „działalność morskich agencji transportowych” (+35%) oraz „pozostała działalność wspomagająca transport morski” (+35%). Uwzględniając dalej udział portów morskich w obsłudze eksportowanej produkcji przemysłowej oraz tworzeniu miejsc pracy w firmach transportowych, wskazać można, że łączne zatrudnienie związane z portami morskimi to 208,1 tys. miejsc pracy w całym kraju, co oznacza 1,46% rynku krajowego.



1 zatrudniony w porcie morskim to 25 osób pracujących w kraju

Całkowita wartość dodana brutto (WDB) wytworzona w kraju w 2016 roku osiągnęła poziom 1 619,7 mln zł z czego województwo pomorskie miało w tym 5,7%, a zachodniopomorskie 3,7% udział. Uwzględniając zarówno porty morskie, sektor portowy oraz otoczenie bezpośrednie i gospodarcze portów wskazać można, że wygenerowane tam zostało 32,16 mld zł WDB (12,61 mld zł w 2007), co stanowi 1,99% wartości tworzonej w Polsce. Jednocześnie, koncentrując się na regionach portowych, oszacować można, że porty przyczyniają się do wytworzenia tam 4,13% WDB. Uwzględniając różnice pomiędzy parametrami można również powiedzieć, że sektor portowy i działalność z nim związana tworzy 1,38% produktu krajowego brutto.



Rys. 3. Produkt krajowy brutto wytworzony w portach i ich otoczeniu w 2016 roku oraz udział w krajowym i regionalnym PKB (mld zł)



11,7 mld zł inwestycji w portach i ich otoczeniu oraz 24,1 mld zł inwestycji w sektorach powiązanych w okresie 2006-2017

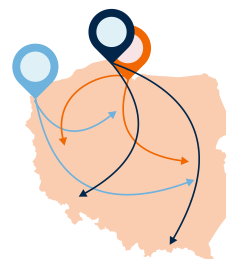
Nakłady inwestycyjne w portach, sektorze portowym i ich otoczeniu bezpośrednim wyniosły łącznie 11,7 mld zł (2007-2016), z czego największy udział posiadały urzędy morskie (37,7%), zarządy portów (18,0%) oraz przedsiębiorstwa przeładunkowe (16,4%). Co istotne, widoczny był systematyczny wzrost nakładów inwestycyjnych, co pozwoliło na uzyskanie 9,1% średniego udziału sektora w inwestycjach regionów oraz 1,0% w nakładach inwestycyjnych ponoszonych w skali kraju. Urzędy morskie oraz zarządy portów inwestowały głównie w budynki i budowle, natomiast przedsiębiorstwa przeładunkowe, magazynowe i składowe w maszyny i urządzenia, na które przeznaczono 51,4% środków inwestycyjnych. W obszarze oddziaływań portów morskich znajdowały się także nakłady inwestycyjne ponoszone w sektorach powiązanych, gdzie wskazać można na inwestycje infrastrukturalne (m.in. autostrada A1, droga ekspresowa S3, linie kolejowe CE-65 i CE-59) oraz taborowe firm transportu zapleczonego czy też inwestycje przedsiębiorstw przemysłowych eksportujących wyroby drogą morską. W tym wypadku mówić można o kolejnych 24,1 mld zł zainwestowanych w okresie 2007-2016.



21,3 mld zł przychodów budżetowych generowanych przez porty i ich otoczenie w 2016 roku.

Wśród głównych źródeł generowania przychodów budżetowych związanych z działalnością portową wymienić można podatki: VAT, akcyzowy, PIT i CIT, a także podatek od nieruchomości pobierany przez gminy. Ważnym generatorem przychodów są także cła pobierane na morskiej granicy państwa w regionach portowych. Odnosząc się do kolejnych kategorii wskazać można na następujący poziom przychodów, które zasiliły budżety w 2016 roku:

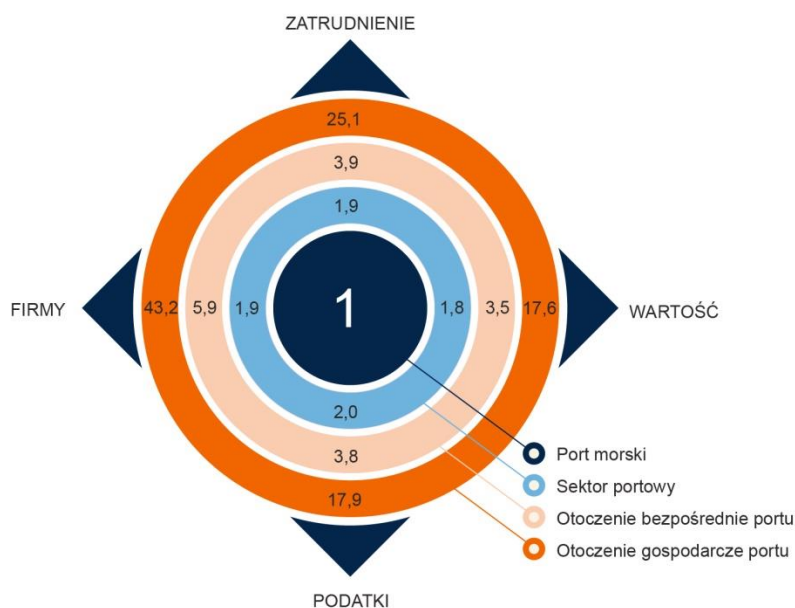
Podatek VAT od importu:	16,3 mld zł;
Podatek akcyzowy:	1,13 mld zł;
Należności celne:	1,42 mld zł;
Podatek PIT:	1,83 mld zł;
Podatek CIT:	401 mln zł;
Podatek od nieruchomości:	211,5 mln zł.



Porty morskie jako centrum impulsów rozwojowych dla krajowej i regionalnej gospodarki

Łączne przychody wyniosły więc 21,3 mld zł, co oznacza potrojenie wpływów w okresie 2007-2016 (6,12 mld zł w 2007 roku). Uzyskane kwoty stanowią więc ważną część przychodów budżetowych, która w badanym okresie osiągała maksymalne poziomy, odpowiednio dla budżetu państwa (6,4%), budżetów regionów nadmorskich (1,0%) oraz budżetów miast portowych (4,5%). Wskazać należy również na inne pochodne źródła przychodów budżetowych, zwłaszcza na poziomie centralnym, jakimi są podatki VAT i akcyza (m.in. paliwa wykorzystywane przez środki transportu zapleczonego). Nie ma więc wątpliwości, że strumień przychodów publicznych generowanych przez sektor jest dużo szerszy niż zaprezentowany w analizie ilościowej.

Zaprezentowana analiza pozwala określić efekty mnożnikowe pojawiające się na poszczególnych poziomach badania. Przypisując w punkcie wyjścia wartości jednostkowe (jedna firma, jeden pracownik, 1 złoty WDB, 1 zł przychodu budżetowego) dla działalności portu morskiego, wskazać można na transmisję i multiplikację efektów na sektor portowy, otoczenie bezpośrednie oraz otoczenie gospodarcze portów.



Rys. 4. Efekty mnożnikowe funkcjonowania portów morskich

Nie ma więc wątpliwości, że porty morskie posiadają ważne zadanie w procesie funkcjonowania i rozwoju systemu społeczno-gospodarczego kraju, regionu oraz miast portowych. Konieczne jest więc strategiczne postrzeganie portów morskich, a co za tym idzie nadanie im odpowiedniego poziomu priorytetowego w aktywności inwestycyjnej sektora publicznego. Dalsze umacnianie pozycji rynkowej i strategicznej portów stanowi bowiem istotny warunek kontynuacji pozytywnych zmian w gospodarce, a także tworzenia dobrobytu społecznego w Polsce.

Autor

Raport został przygotowany przed dr hab. Maciejem Matczak, z Katedry Logistyki i Systemów Transportowych Akademii Morskiej w Gdyni oraz eksperta firmy Actia Forum z Gdyni, przy współpracy z Bałtyckim Terminalem Kontenerowym S.A. oraz Radą Interesantów Portu Gdynia



Dr hab. Maciej Matczak

profesor nadzwyczajny Akademii Morskiej w Gdyni

ekspert Actia Forum

tel. +48 604 056 280

email: maciej@actiaforum.pl