

Izabela KOTOWSKA¹

MODELE INWESTOWANIA W INFRASTRUKTURĘ PORTOWĄ

Port morski, jako ogniwo łańcucha transportowego, ma istotny wpływ na funkcjonowanie gospodarki. Poziom usług oferowanych w porcie powinien odpowiadać aktualnemu zapotrzebowaniu na usługi transportowe, co pociąga za sobą konieczność stałego dostosowywania elementów infrastruktury portowej do współczesnych wymogów.

W niniejszym artykule scharakteryzowano podstawowe formy inwestowania w infrastrukturę, jakie mają zastosowanie w polskich portach morskich oraz wskazano okoliczności decydujące o wyborze każdej z nich.

INVESTMENT MODELS IN PORT INFRASTRUCTURE

The sea port, as a link in transport chain, has an important influence on economy. The level of services offered in port should correspond to present demand on transport service. It involves necessity of constant improving of port infrastructure elements. The article characterizes basic forms of investing in port infrastructure and indicates circumstance of choosing each of presented form.

1. WSTĘP

System transportowy jest jednym z najistotniejszych czynników determinujących rozwój kraju. Port morski, jako element tego systemu, ma ogromny wpływ na funkcjonowanie i rozwój gospodarki narodowej, dlatego istotne jest, aby poziom usług oferowanych w porcie odpowiadał aktualnemu zapotrzebowaniu. Ze względu na kapitałochłonność, a przede wszystkim czasochłonność inwestycji, infrastruktura portowa powinna być tworzona z dużym wyprzedzeniem, zanim pojawi się popyt na dany rodzaj usług. Podejmowanie decyzji o realizacji inwestycji dopiero w momencie pojawienia się popytu na daną usługę portową jest decyzją spóźnioną. Brak możliwości zrealizowania usługi w momencie zaistnienia popytu, skutkuje wykształceniem się alternatywnych łańcuchów transportowych, które po zrealizowaniu inwestycji, ze względu na przyzwyczajenia uczestników procesu transportowego, trudno zmienić.[1]

Powodzenie przedsięwzięcia inwestycyjnego wymaga przewidzenia zapotrzebowania na daną usługę transportową odpowiednim wyprzedzeniem oraz jego konsekwentna

¹Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu Akademii Morskiej w Szczecinie, i.kotowska@am.szczecin.pl

realizacja. Takie podejście do inwestowania angażuje duży kapitał i niesie za sobą spore ryzyko związane ze zwrotem poniesionych nakładów. Dlatego, mając na uwadze fakt, że port morski pełni nie tylko funkcje gospodarcze, ale również społeczne (regionotwórcze) czy obronne, główny ciężar inwestycji powinien być realizowany z publicznych źródeł finansowania.

W tym celu na mocy Ustawy o portach i przystaniach morskich zostały powołane Zarządy Portów. Zgodnie z Ustawą do głównych zadań portów jest prognozowanie i planowanie rozwoju portu, pozyskanie odpowiednich gruntów, a w konsekwencji budowa i utrzymanie infrastruktury portowej.[2] Na bazie tej infrastruktury podmioty prywatne realizują szeroko pojęte usługi portowe. W praktyce wykształciły się różne modele inwestowania w infrastrukturę portową. Wśród nich wyróżnić można:

- inicjatywę prywatną, przy zaangażowaniu jednego inwestora zewnętrznego
- inicjatywę publiczno-prywatną, przy zaangażowaniu jednego inwestora zewnętrznego
- inicjatywę publiczno-prywatno-prywatną, przy zaangażowaniu wielu inwestorów zewnętrznych.

Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie wymienionych modeli inwestowania w infrastrukturę portową oraz wskazanie okoliczności decydujących o wyborze danego modelu.

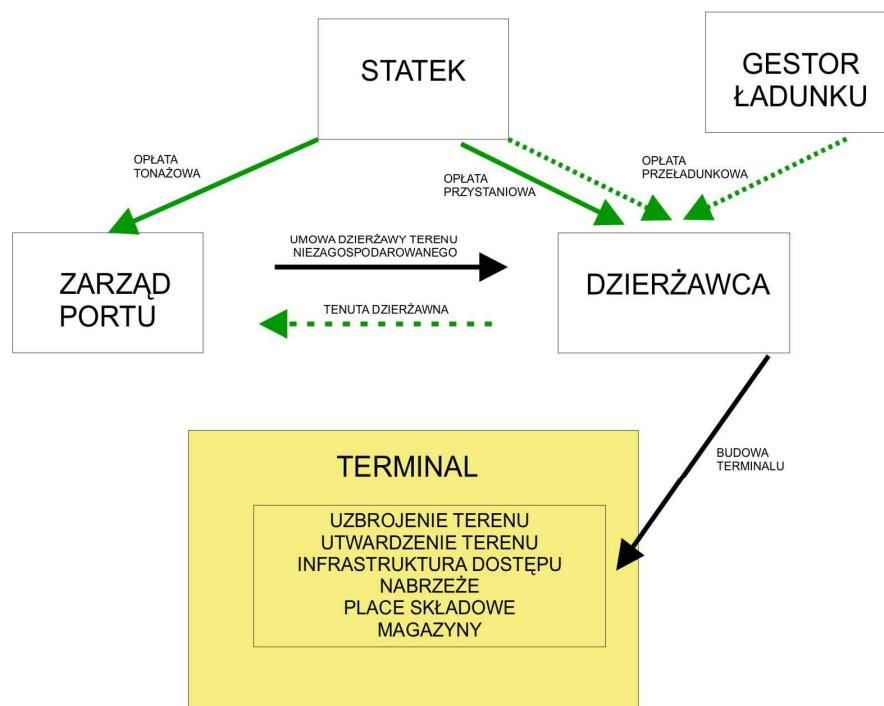
2. INICJATYWA PRYWATNA – JEDEN INWESTOR ZEWNĘTRZNY

Model inwestowania w infrastrukturę portową, w którym występuje jeden inwestor prywatny jest najkorzystniejszy dla Zarządu Portu. W wariantcie tym inwestor zewnętrzny przejmuje cały ciężar inwestycji. Inwestor w ramach przedsięwzięcia, poza wyposażeniem terminalu, realizuje inwestycje infrastrukturalne, których wykonanie na mocy ustawy leży w gestii Zarządu Portu. Umowa dzierżawy, najczęściej obejmująca okres 30 lat z możliwością dalszego przedłużenia, poza inwestycjami infrastrukturalnymi na terenie przyszłego terminalu tj. utwardzenie terenu, budowa nabrzeża, rozproszanie uzbrojenia, może zobowiązywać inwestora do realizacji dodatkowych elementów infrastruktury portowej np.:

- doprowadzenia uzbrojenia do terminalu
- połączenia terminalu z zapleczem np.: budowy drogi i torów kolejowych leżących w granicy portu.

Dokładny zakres inwestycji jest uzgadniany indywidualnie w zależności od istniejącego stopnia uzbrojenia i zagospodarowania terenu.

Ponadto inwestor realizuje tę część inwestycji, która na mocy Ustawy jest w zakresie jego obowiązków. Należy do nich budowa placów składowych i magazynów, pozostałych elementów naziemnej infrastruktury technicznej terminalu, jak również wyposażenie terminalu w niezbędną suprastrukturę. W zamian za realizację inwestycji infrastrukturalnych Zarząd Portu obniża czynsz dzierżawny przez okres zwrotu poniesionych nakładów (rys. 1).



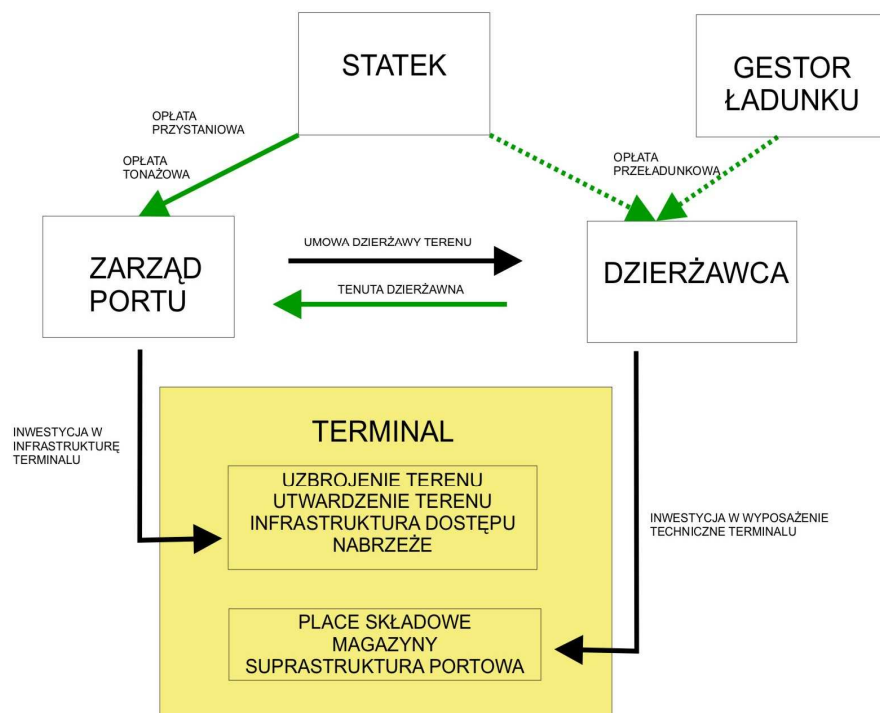
Rys.1. Model inwestowania z jednym inwestorem zewnętrznym – inicjatywa prywatna.
Źródło: opracowanie własne.

Głównym przychodem Zarządu Portu jest opłata tonażowa pobierana od armatorów, jak również obniżona stawka dzierżawna. Przychodem dzierżawcy natomiast są opłaty za usługę przeładunkową i składową otrzymywaną z strony armatora i/lub gestora ładunku (w zależności od warunków kontraktu i formy żegluga) oraz opłata przystaniowa.

3. INICJATYWA PUBLICZNO-PRYWATNA – JEDEN INWESTOR ZEWNĘTRZNY

Inicjatywa publiczno-prywatna to model inwestowania zakładający zaangażowanie finansowe jednego inwestora zewnętrznego oraz Zarządu Portu. Rolą Zarządu Portu jest przygotowanie terenu dla inwestora: doprowadzenie uzbrojenia i utwardzenie terenu, budowa dróg dojazdowych i linii kolejowych a także przygotowanie nabrzeża pod przyszłe przeładunki. W gestii inwestora prywatnego jest wyposażenie techniczne terminalu: przygotowanie placów składowych i magazynów oraz suprastruktura portowa, jak również rozproszanie mediów na terenie terminalu.

Przychodem Zarządu Portu jest podstawowa stawka czynszu dzierżawnego oraz opłaty przystaniowe i tonażowe za usługi bierne na rzecz statku (rys. 2). Dochodem dzierżawcy jest przede wszystkim opłata za usługi przeładunkowe.



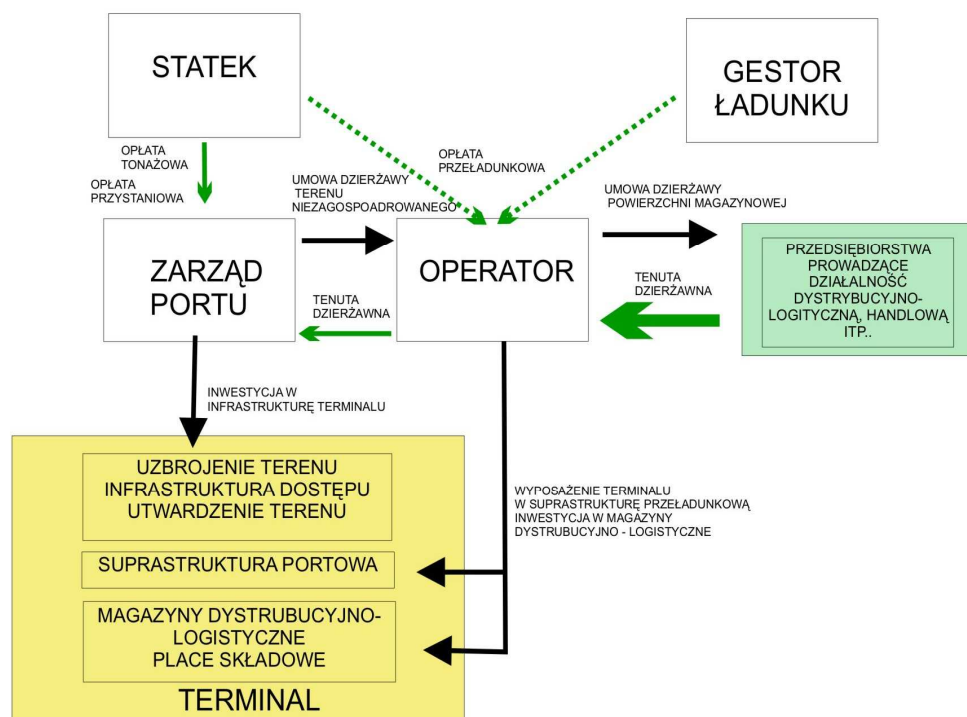
Rys. 2. Model inwestowania z jednym inwestorem zewnętrznym – inicjatywa publiczno-prywatna.

Źródło: opracowanie własne.

Ten model inwestowania może przybierać dwa scenariusze. W pierwszym inwestycja Zarządu Portów realizowana jest dopiero po podpisaniu umowy z przyszłym operatorem. Taki scenariusz jest korzystny dla obu stron. Z jednej strony rodzaj i zakres inwestycji uzgadniany jest z przyszłym operatorem, przez co unika się ewentualnych kosztów związanych z dostosowaniem infrastruktury do potrzeb danego operatora, z drugiej strony Zarząd Portów ma pewność, że inwestycja jest celowa i będzie na niej prowadzona działalność portowa. Wadą tego rozwiązania jest długi okres realizacji całego procesu inwestycyjnego.

Drugi scenariusz zakłada budowę przez Zarząd Portów infrastruktury portowej w oparciu o prowadzone badania aktualnego i prognozowanego popytu na usługi portowe. Dopiero po zrealizowaniu inwestycji rozpoczyna się procedurę pozyskania inwestora realizującego działalność operacyjną. To rozwiązanie pociąga za sobą większe ryzyko inwestycyjne dla Zarządu Portu związane z możliwością niespełnienia oczekiwań przyszłych inwestorów i trudnościami z ich pozyskaniem. Zaletą rozwiązania jest krótszy okres przygotowania inwestycji do działalności portowej od momentu podpisania umowy pomiędzy operatorem a Zarządem Portu.

W opisywanym modelu istnieje możliwość wydzierżawienia terenów portowych innym podmiotom. Operator terminalu będący dzierżawcą głównym, po zagospodarowaniu terenu może wynająć część powierzchni składowej przedsiębiorstwom prowadzącym działalność dystrybucyjno-logistyczną lub handlową (rys.3).



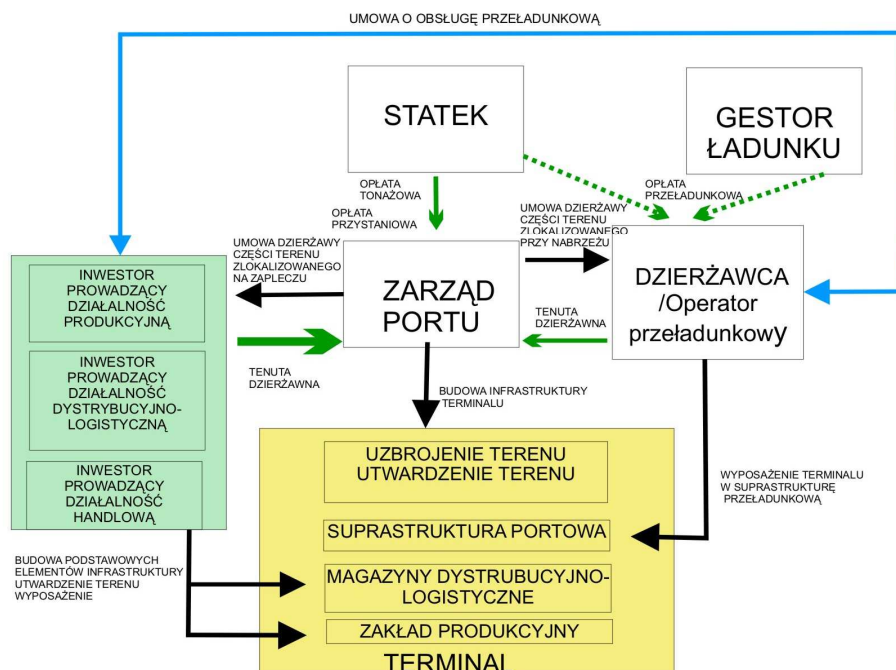
Rys. 3. Model inwestowania z jednym inwestorem zewnętrznym i wieloma użytkownikami – inicjatywa publiczno-prywatna.

Źródło: opracowanie własne.

W tym przypadku dodatkowym przychodem dzierżawcy głównego/operatora jest czynsz dzierżawny od wspomnianych przedsiębiorstw, którego wysokość jest zazwyczaj wyższa niż podstawowa stawka płacona Zarządowi Portu. Ze względu na możliwość zaistnienia powyższej sytuacji umowa dzierżawy pomiędzy Zarządowi Portu a operatorem (dzierżawcą głównym) zawiera najczęściej klauzulę wymagającą uzyskania pisemnej zgody Zarządu Portu na przekazanie przez operatora terenu portowego w użytkowanie innemu podmiotowi.

4. INICJATYWA PUBLICZNO-PRYWATNO-PRYWATNA – WIELU INWESTORÓW ZEWNĘTRZNYCH

Trzecim modelem mogąym mieć zastosowanie w portach morskich jest inicjatywa publiczno-prywatno-prywatna, która zakłada zaangażowanie podmiotu publicznego - Zarządu Portu i dwu lub więcej inwestorów prywatnych. W gestii Zarządu Portu jest, tak jak w poprzednim wariantcie, przygotowanie infrastruktury terminalu (doprowadzenie mediów w poprzednim wariantcie, przygotowanie infrastruktury terminalu (doprowadzenie mediów, przygotowanie terenu, budowa nabrzeża), który w późniejszym etapie zostaje wydierżawiony operatorowi przeładunkowemu. Poza samym nabrzeżem operator dzierżawi minimalny obszar niezbędny do prowadzenia manipulacji przeładunkowych. W jego gestii jest wyposażenie terminalu w niezbędną suprastrukturę przeładunkową. Operator nie dysponuje własną powierzchnią magazynowo-składową (rys. 4).



Rys. 4. Model inwestowania z wieloma inwestorami zewnętrznymi – inicjatywa publiczno-prywatno-prywatna.

Źródło. opracowanie własne.

Pozostałe tereny Zarząd Portu dzierżawi przedsiębiorstwu zajmującym się różnymi dziedzinami działalności gospodarczej np.:

- składowo-magazynową lub dystrybucyjno-logistyczną
- produkcyjną
- handlową.

Warunkiem koniecznym uzyskania dzierżawy terenu przez wymienionych inwestorów jest prowadzenie działalności generującej przeładunki portowe. Przeładunki te są wykonywane przez operatora dzierżawiącego nabrzeże na mocy umowy odrębnej umowy.

W gestii inwestorów prywatnych jest wyposażenie terenu, budowa magazynów, placów składowych, zakładów produkcyjnych itp. Czynniki dzierżawny dla powyższych dzierżawców powinien być wyższy niż dla operatora i uzależniony m.in. od:

- generowanych przeładunków w terminalu, od których zależą przychody Zarządu Portu z tytułu opłat tonażowych i przystaniowych
- przewidywanej liczby zatrudnionych osób
- współczynnika inwestycji (zainwestowanej sumy w stosunku do dzierżawionego obszaru).

To rozwiązanie stosuje się często, gdy Zarząd Portu nie dysponuje wolnymi obszarami portowymi. Nowe przedsiębiorstwa, oferujące szeroki zakres usług np. przemysłowych, logistycznych czy handlowych, lokalizowane są na terenach istniejących spółek przeładunkowych. Tereny te Zarząd Portu wyłącza z dzierżawy wspomnianych spółek, oferując je za wyższe stawki dzierżawne nowym inwestorom. W ramach rekompensaty obowiązkiem nowych inwestorów jest generowanie ładunków i korzystanie z usług i korzystanie z usług przeładunkowych spółek portowych, na terenie których zlokalizowane jest przedsiębiorstwo.

5. WNIOSKI

Przedstawione w niniejszym artykule rozważania stanowią próbę systematyzacji rozwiązań stosowanych w portach morskich mających na celu rozwój infrastruktury portowej. Nie można dokonać jednoznacznej oceny, który z wymienionych modeli jest najkorzystniejszym rozwiązaniem dla Zarządu Portu i operatora, ponieważ wybór każdego z nich uwarunkowany jest wieloma czynnikami zewnętrznymi. Do najważniejszych czynników decydujących o wyborze modelu inwestowania zaliczyć można: dostępność niezagospodarowanych terenów portowych, stopień przygotowania infrastruktury portowej pod inwestycje suprastrukturalne i jej funkcjonalność, oczekiwania inwestorów w stosunku do zastanej infrastruktury związane z rodzajem prowadzonej działalności, dopuszczalny zakres zaangażowania finansowego inwestora prywatnego w inwestycje infrastrukturalne czy też planowany termin rozpoczęcia działalności.

6. BIBLIOGRAFIA

- [1] S. Krzemiński, *Prawne bariery rozwoju transportu*, Ekonomiczne Problemy Usług nr 32, Finansowanie rozwoju, transportu europejskiego, Wyd. US, Szczecin 2009, s. 139.
- [2] *Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich*, Dz.U. z 2002 r. Nr 110, poz. 967, Nr 166, poz. 1361, Nr 200, poz. 1683, z 2004 r. Nr 169, poz. 1766.