

Skala działalności

77,4 mln ton
wielkość przeładunków
w Porcie Gdańsk w 2024 roku

58%
udział Portu Gdańsk w obrotach
ładunkowych w największych polskich
portach morskich w 2024 roku

1 miejsce
największy port
kontenerowy na Morzu Bałtyckim

3 559
obsłużone statki
handlowe w 2024 roku

21
liczba państw, z którymi Port Gdańsk
utrzymuje regularne połączenia żeglugowe

7 mld zł
wartość kluczowych inwestycji
realizowanych na terenie Portu Gdańsk
na dzień sporządzenia raportu

1,5 mld zł
wartość nakładów inwestycyjnych
poniesionych przez ZMPG S.A.
w latach 2015-2024

44,6 mld zł
suma podatków pobranych
w związku z obsługą ładunków
przechodzących przez Port w 2024 roku

około 16 tys.
szacowana liczba osób pracujących na
terenie Portu Gdańsk

około 700
liczba firm działających
na terenie Portu

Wpływ na gospodarkę

83 714
utrzymywane miejsca pracy
w polskiej gospodarce

47 738
miejsca pracy generowane
w województwie pomorskim

15 241
miejsca pracy generowane
w Gdańsku

69,8 tys.
liczba gospodarstw domowych
utrzymywanych z pracy w Porcie

8,1 mld zł
dochody gospodarstw domowych
osób pracujących w Porcie i otoczeniu

20,5 mld zł
wartość dodana generowana
w polskiej gospodarce

3,7 mld
wartość dodana
generowana w Gdańsku

8,8 mld
wpływy podatkowe generowane
w skali kraju

614 mln zł
suma generowanych podatków
lokalnych w województwie pomorskim

261 mln zł
suma generowanych podatków
lokalnych zasilających budżet
Miasta Gdańsk





Spis treści

- 5 Słownik pojęć i definicji
- 8 Wstęp
- 10 Podejście metodologiczne
- 17 Port Gdańsk i jego otoczenie
- 27 Rozwój Portu Gdańsk
- 43 Wpływ Portu Gdańsk na gospodarkę
 - 45 Wpływ na rynek pracy
 - 48 Wpływ na wzrost gospodarczy
 - 51 Wpływ na finanse publiczne
 - 53 Rola Portu Gdańsk w obsłudze polskiego handlu zagranicznego
- 59 **Spojrzenie w przyszłość: analiza trendów wpływających na działalność Portu Gdańsk**
- 69 **Rekomendacje dotyczące wzmocnienia efektów społecznych i gospodarczych działalności Portu Gdańsk**
- 76 Podsumowanie
- 77 **Załącznik 1.**
Nota metodyczna
- 81 **Załącznik 2.**
Tabele dotyczące eksportu i importu w Porcie Gdańsk

Słownik pojęć i definicji

ZMPG S.A.

Zarząd Morskiego Portu Gdańsk Spółka Akcyjna został utworzony w 1997 roku na podstawie ustawy o portach i przystaniach morskich jako podmiot zarządzający portem o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Spółka działa na podstawie przepisów Kodeksu spółek handlowych, chyba że ustawa o portach i przystaniach morskich stanowi inaczej. Przedsiębiorstwo Spółki ma charakter użyteczności publicznej. Akcjonariuszami Spółki są Skarb Państwa, Gmina Miasta Gdańska oraz pracownicy. Skarb Państwa pozostaje z mocy prawa akcjonariuszem większościowym.

GK ZMPG S.A.

Grupa kapitałowa ZMPG S.A. obejmuje jednostkę dominującą oraz jednostki zależne, które wspólnie realizują zadania związane z zarządzaniem i obsługą Portu Gdańsk.

Struktura GK ZMPG:

- Jednostka dominująca: Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. (ZMPG S.A.)
- Jednostki zależne: Port Gdański Eksploatacja S.A. (PGE S.A.), Przedsiębiorstwo Usług Portowych Rezerwa Sp. z o.o. (P.U.P. Rezerwa Sp. z o.o.) oraz Straż Ochrony Portu Gdańsk Spółka z o.o. (w likwidacji)
- Jednostka stowarzyszona: Polski PCS Spółka z o.o.
- Jednostka stowarzyszona pośrednio (przez PGE S.A.): CARGOFRUIT Spółka z o.o.

Port Gdańsk, Obszar Portu Gdańsk

Port Gdańsk jest położony nad Zatoką Gdańską, w ujściowym odcinku Martwej Wisły. Jest portem uniwersalnym, ponieważ obsługuje wszystkie rodzaje ładunków. Port składa się z dwóch głównych części: portu wewnętrznego i portu zewnętrznego. Port wewnętrzny jest zlokalizowany wzdłuż Martwej Wisły i kanału portowego, Port zewnętrzny jest położony bezpośrednio na wodach Zatoki Gdańskiej. W porcie zewnętrznym zlokalizowane są terminale głębokowodne, przy których mogą być przyjmowane i obsługiwane wszystkie statki, które mogą wpłynąć przez cieśninę duńskie na Morze Bałtyckie.

Obszar portu morskiego w Gdańsku obejmuje łącznie ok. 15 986 ha, z czego akweny wodne (w tym część wód Zatoki Gdańskiej) stanowią ok. 13 746 ha, a grunty lądowe ok. 2 240 ha. Z tego 691 ha terenów lądowych znajduje się w użytkowaniu wieczystym Zarządu Morskiego Portu Gdańsk. Granice portu określono w Rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 29 maja 2012 r. w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Gdańsku od strony morza, redy i lądu (Dz.U. 2012 poz. 650 z późn. zm.).

Sektor portowy

Sektor portowy obejmuje korzystanie z infrastruktury portowej i świadczenie usług portowych na terenie portu albo na drodze wodnej zapewniającej dostęp do portu, w tym bunkrowanie, przeładunek, cumowanie, usługi pasażerskie, odbieranie odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku, pilotaż oraz holowanie. Sektor ten funkcjonuje pod nadzorem organów administracji morskiej, w szczególności urzędów morskich.

AFIR

AFIR (ang. *Alternative Fuels Infrastructure Regulation*) oznacza rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylenia dyrektywy 2014/94/UE. Wejście w życie poszczególnych przepisów rozporządzenia 2023/1804 zostało rozłożone w czasie od 12 października 2023 r. do 31 grudnia 2035 r. Jest to bezpośrednio obowiązujący i bezpośrednio stosowany akt prawa unijnego, którego celem jest stworzenie spójnej, interoperacyjnej i dostępnej infrastruktury dla paliw alternatywnych w całej Unii Europejskiej.

CER

Dyrektywa CER (ang. *Critical Entities Resilience Directive*) oznacza dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2557 z dnia 14 grudnia 2022 r. w sprawie odporności podmiotów krytycznych i uchylającą dyrektywę Rady 2008/114/WE. Weszła w życie 16 stycznia 2023 r., a termin transpozycji upłynął 17 października 2024 r. Celem dyrektywy CER jest zmniejszenie podatności na zagrożenia i wzmoc-

nienie fizycznej odporności podmiotów krytycznych w Unii Europejskiej zmierzające do zapewnienia niezakłóconego świadczenia usług kluczowych dla gospodarki i społeczeństwa jako całości. Ponadto dyrektywa sprzyja zwiększeniu odporności podmiotów krytycznych świadczących wspomniane usługi.

GUS

Główny Urząd Statystyczny.

NIS2

Dyrektywa NIS2 (ang. *Network and Information Security Directive 2*) oznacza dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2555 z dnia 14 grudnia 2022 r. w sprawie środków na rzecz wysokiego wspólnego poziomu cyberbezpieczeństwa na terytorium Unii, zmieniająca rozporządzenie (UE) nr 910/2014 i dyrektywę (UE) 2018/1972 oraz uchylająca dyrektywę (UE) 2016/1148. Weszła w życie 16 stycznia 2023 r., a jej termin transpozycji upłynął 18 października 2024 r.

OPS

Onshore Power Supply (OPS), czyli tzw. „zasilanie lądowe” to technologia, która umożliwia statkom pobieranie energii elektrycznej z sieci lądowej podczas postoju w porcie, zamiast korzystania z własnych silników. Rolą systemu OPS jest redukcja emisji gazów cieplarnianych oraz poprawa jakości powietrza w portach morskich.

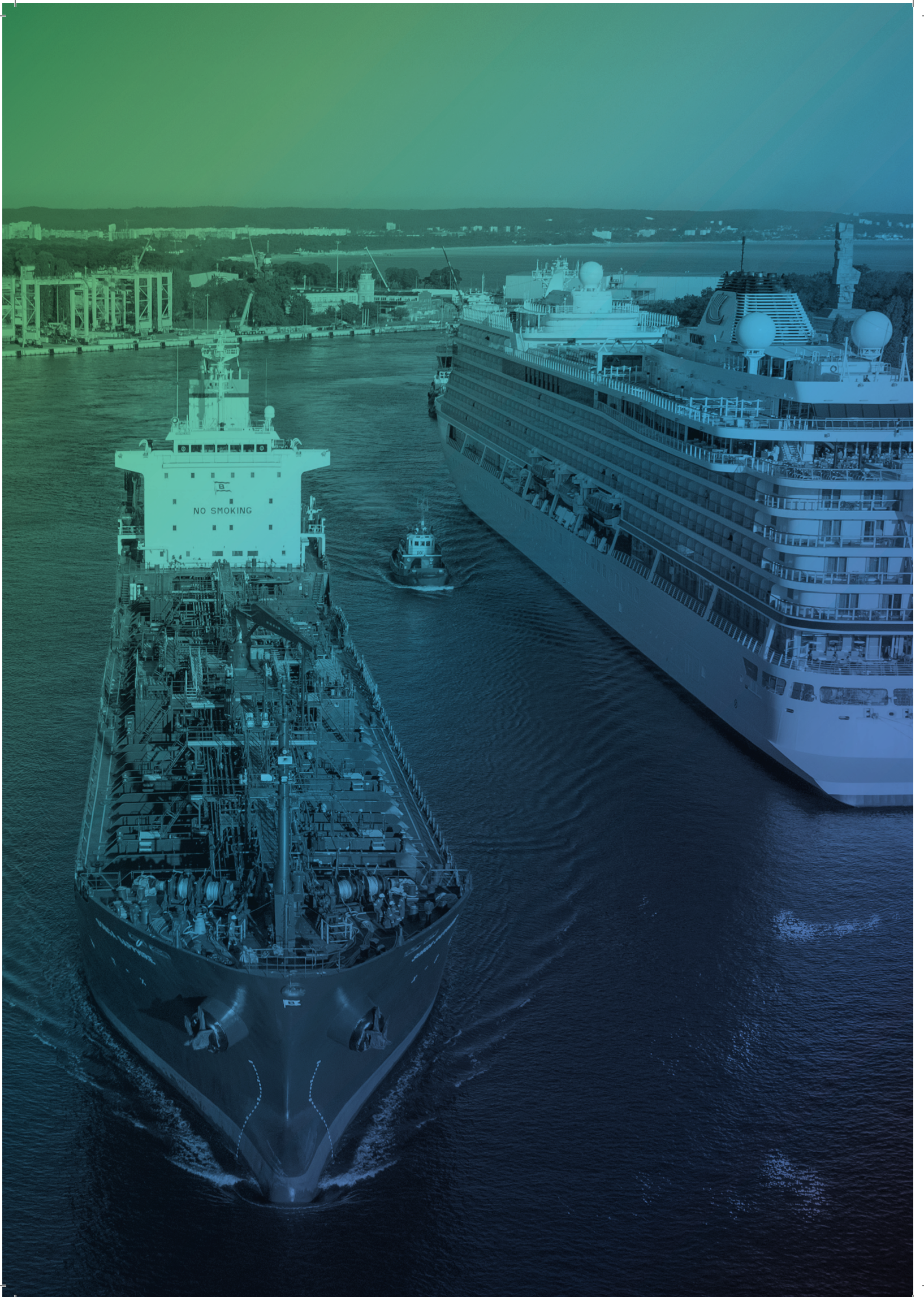
TEN-T

TEN-T (ang. *Trans-European Transport Network*) oznacza transeuropejską sieć transportową, która obejmuje europejskie korytarze transportowe o najwyższym znaczeniu strategicznym. Wymogi, które należy spełnić na potrzeby rozwoju i wdrażania infrastruktury transeuropejskiej sieci transportowej określa rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniające rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1315/2013.

TEU

TEU (ang. *Twenty-foot Equivalent Unit*) – oznacza standardową jednostkę miary pojemności kontenerowej w transporcie morskim, odpowiadającą kontenerowi o długości 20 stóp. Używana jest do określania przepustowości terminali kontenerowych i pojemności statków kontenerowych.





Wstęp

Porty morskie stanowią kluczowe ogniwo łańcucha logistycznego, będąc miejscem styku globalnych szlaków handlowych z krajową infrastrukturą transportową. Ich rozwój ma fundamentalne znaczenie zarówno dla zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego i żywnościowego, jak i dla sprawnego funkcjonowania całych sektorów gospodarki, które są uzależnione od dostaw surowców z zagranicy oraz od możliwości eksportu krajowych produktów.

Funkcjonowanie portów nie tylko umożliwia fizyczny przepływ towarów, lecz także generuje wartość dodaną oraz wpływy do budżetów państwa i samorządów lokalnych, wspierając rozwój usług publicznych i infrastruktury. Co więcej, działalność portów wpływa na konkurencyjność gospodarki, przyciąga inwestycje oraz tworzy miejsca pracy – zarówno w obrębie portów, jak i w sektorach z nimi powiązanych. Dlatego tak istotne jest, aby zrozumieć rolę portów we współczesnym świecie, ich znaczenie dla rozwoju krajowej, regionalnej i lokalnej gospodarki oraz powiązania i relacje, jakie porty tworzą w całym łańcuchu wartości.

W tym kontekście Port Gdańsk odgrywa szczególnie istotną rolę jako największy polski port morski i jeden z kluczowych węzłów logistycznych w regionie Morza Bałtyckiego. Jego strategiczne położenie, dynamiczny rozwój infrastruktury oraz rosnące znaczenie w obsłudze handlu międzynarodowego sprawiają, że nie jest to wyłącznie hub logistyczny, ale również ważny czynnik stymulujący rozwój Gdańska, Pomorza i całej gospodarki narodowej. W obliczu zmieniającej się sytuacji geopolitycznej, w tym wojny w Ukrainie i konieczności dywersyfikacji kierunków dostaw surowców, Port Gdańsk zyskuje na znaczeniu jako nieodzowny element bezpieczeństwa handlowego i obronnego kraju. Jednocześnie, w dobie transformacji energetycznej, port ten staje się ważnym ogni-

wem w budowaniu zrównoważonego rozwoju Polski w długofalowej perspektywie. Wszystko to sprawia, że ranga Portu Gdańsk rośnie, a jego rola w systemie gospodarczym Polski staje się coraz bardziej wielowymiarowa.

Celem niniejszego dokumentu jest przedstawienie kompleksowej analizy działalności Portu Gdańsk oraz generowanego przez nią wpływu na gospodarkę krajową, regionalną i lokalną. W pierwszej części opracowania zawarto opis podejścia metodologicznego, obejmujący zakres podmiotowy i przedmiotowy analizy oraz zastosowanych narzędzi badawczych i źródeł danych. Drugi rozdział raportu koncentruje się na Porcie Gdańsk i jego otoczeniu, prezentując charakterystykę funkcjonowania Portu oraz identyfikując kluczowych interesariuszy zaangażowanych w jego działalność. Trzeci rozdział prezentuje rozwój Portu Gdańsk, uwzględniając analizę obrotów ładunkowych oraz nakładów inwestycyjnych w ostatnich latach. Czwarty rozdział przedstawia wyniki analizy wpływu Portu Gdańsk na gospodarkę w trzech obszarach – rynek pracy i zatrudnienie, wartość dodaną i PKB oraz finanse publiczne – przeprowadzonej z wykorzystaniem modelu Leontiefa. Rozdział ten omawia również rolę Portu Gdańsk w obsłudze polskiego handlu zagranicznego. Piąty rozdział zawiera analizę trendów determinujących kierunki rozwoju i funkcjonowania portu, a także przykłady dobrych praktyk z innych krajów. Szósty rozdział prezentuje zestaw rekomendacji mających na celu wzmocnienie efektów społecznych i gospodarczych działalności portowej, opartych na przeprowadzonych pracach badawczych. Raport kończy podsumowanie kluczowych wniosków z przeprowadzonej analizy.



Podejście metodologiczne



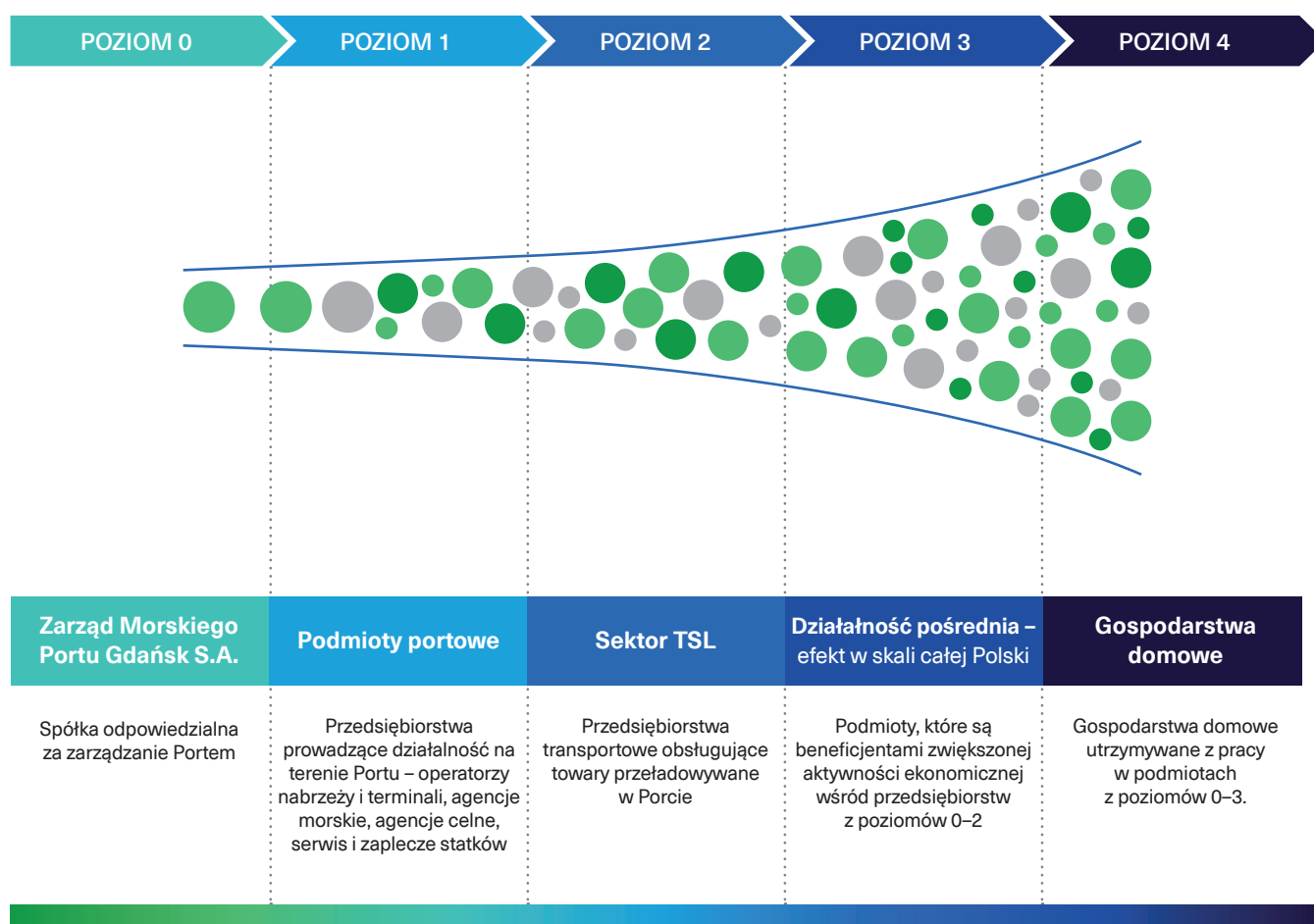
Zakres podmiotowy analizy

Analiza opiera się na **pięciopoziomowym modelu oddziaływania** Portu Gdańsk i obejmuje interesariuszy istotnych z perspektywy przepływów logistycznych realizowanych na obszarze portu.

W granicach administracyjnych morskiego portu w Gdańsku, wyznaczonych przepisami Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 29 maja 2012 r. w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Gdańsku od strony morza, redy i lądu (Dz.U. 2012 poz. 650 z późn.zm (dalej „Obszar Portu”, „Port w Gdańsku”; „Port Gdańsk”)

działa również szereg innych podmiotów (m.in. stocznie, stacje paliw, kluby sportowe) wskazywanych w treści opracowania, które nie uczestniczą bezpośrednio w obsłudze obrotów ładunkowych. Dlatego w pierwszej fazie prac badawczych, opracowano bazę potencjalnych interesariuszy i na jej podstawie zdefiniowano pięć grup interesariuszy definiowanych w kategoriach poziomów oddziaływania, których charakterystykę przedstawiono poniżej.

Rys. 1. Grupy klasyfikacyjne podmiotów będących w bezpośrednim obszarze oddziaływania Portu w Gdańsku





Zakres przedmiotowy analizy

Przedmiotem badania była z jednej strony charakterystyka działalności Portu Gdańsk, w tym skali operacji oraz identyfikacja głównych interesariuszy Portu, a z drugiej strony wpływ Portu Gdańsk na gospodarkę i rynek pracy na czterech poziomach terytorialnych: miasta Gdańska, Trójmiasta, województwa pomorskiego oraz całej Polski.

W ocenie wpływu Portu Gdańsk uwzględniono zarówno wymierne efekty ekonomiczne wartość dodaną brutto (wpływ na PKB), zatrudnienie, wpływy podatkowe i udział w handlu zagranicznym. Wyniki zostały przedstawione w ramach poziomów oddziaływania i kanałów wpływu, co pozwoliło uzyskać pełny obraz znaczenia Portu w całym ekosystemie gospodarczym.

1 Rynek pracy

Przeanalizowano zatrudnienie bezpośrednio w ZMPG S.A. i podmiotach portowych (poziomy 0–1) oraz zatrudnienie w sektorze TSL, wynikające z obsługi towarów przeładowywanych w Porcie (poziomy 2) i szersze wpływy działalności Portu na rynek pracy w skali całej Polski (poziomy 3). Oceniono strukturę i dynamikę zatrudnienia w badanym okresie oraz relacje między zatrudnieniem bezpośrednim, pośrednim i indukowanym. Dodatkowo określono liczbę osób w gospodarstwach domowych utrzymywanych z pracy związanej z Portem (poziomy 4). Dzięki temu możliwe było obliczenie wskaźników intensywności zatrudnienia – m.in. liczby miejsc pracy generowanych przez każdy zainwestowany 1 mln zł – oraz porównanie skali zatrudnienia w Porcie z innymi sektorami gospodarki.

2 Wzrost gospodarczy

Oszacowano wartość dodaną brutto i wkład w PKB generowany przez podmioty portowe oraz sektory powiązane. Efekty przypisano do poszczególnych poziomów oddziaływania i obszarów terytorialnych. Zaprezentowano zarówno wartości nominalne, jak i ich udział procentowy w gospodarce miasta, regionu i kraju.

3 Finanse publiczne

Przeanalizowano wpływy podatkowe i opłaty związane z działalnością Portu i przedsiębiorstw w jego otoczeniu, z podziałem na budżet centralny (VAT od importu, akcyza, PIT, CIT), budżet województwa oraz budżet miasta Gdańska (PIT, CIT, podatek od nieruchomości). Dzięki temu przedstawiono łączną kontrybucję fiskalną Portu i jego otoczenia oraz wskazano, jaka część wpływów trafia lokalnie i regionalnie, a jaka zasila budżet państwa.

4 Handel zagraniczny i inwestycje

W tym obszarze wyznaczono udział Portu Gdańsk w obsłudze polskiego handlu zagranicznego w ujęciu wartościowym i tonażowym, z podziałem na eksport i import. Wartość eksportu i importu została pozyskana z Krajowej Administracji Skarbowej i obejmuje towary podlegające zgłoszeniom celnym w imporcie i eksporcie.



PORT 
GDAŃSK

Zastosowane metody badawcze i źródła danych

Podstawą kwantyfikacji wpływu działalności Portu na gospodarkę był model *input-output*, zwany także **modelem Leontiefa**, który pozwolił na wyodrębnienie trzech kategorii efektów: bezpośrednich (odzwierciedlających wpływ pierwotnych wydatków ZMPG S.A., wszystkich przedsiębiorstw portowych lub wyłącznie podmiotów z sektora TSL na aktywność ekonomiczną gospodarczą miasta Gdańsk, województwa pomorskiego i Polski ogółem), pośrednich (odzwierciedlających wpływ zwiększonej aktywności gospodarczej u wszystkich poddostawców, do których zostały skierowane pierwotne wydatki ZMPG S.A., wszystkich przedsiębiorstw portowych lub wyłącznie podmiotów z sektora TSL) oraz indukowanych (popyt generowany przez dochody gospodarstw domowych utrzymywanych w całym łańcuchu dostaw). Poniżej przedstawiono metody badawcze wykorzystane w trakcie prac nad raportem.

1 Desk research

Metoda ta była podstawą do opisu otoczenia gospodarczego Portu, analizy trendów w przeładunkach, nakładach inwestycyjnych i zatrudnieniu.

W ramach analizy danych zastanych (desk research) zgromadzono i przeanalizowano wtórne dane statystyczne (GUS, Eurostat, Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej GUS), raporty branżowe, dokumenty strategiczne oraz sprawozdania finansowe spółek portowych. Do pozyskania i opracowania danych finansowych spółek wykorzystano bazę Dun & Bradstreet, uzupełnioną o bazę EMIS, co umożliwiło efektywne zbudowanie pełnego obrazu wyników przedsiębiorstw związanych z działalnością portową.

W toku realizacji badania wykorzystano także dane udostępnione przez Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. w zakresie sprawozdań finansowych spółki za lata 2015–2024, wielkości przeładunków w Porcie w latach 2015–2024 oraz dane pozyskane z Krajowej Administracji Skarbowej w zakresie wysokości wpływów z cła, podatku VAT i podatku akcyzowego pobranych w latach 2017–2024 przez Oddziały Celne zlokalizowane w Porcie Gdańsk i w zakresie zgło-

szień celnych w imporcie i eksporcie w Porcie Gdańsk (w tym liczba pozycji, masa brutto oraz wartość towaru w złotych) w latach 2020–2024.

Aby uzyskać możliwie pełny obraz działalności Portu Gdańsk i powiązanych z nim gospodarczo podmiotów, zbiór danych pozyskanych od GUS obejmujący dane o podmiotach działających w szczególności w branżach klasyfikowanych w sekcji H – Transport i gospodarka magazynowa, obejmującej m.in. przeładunek towarów (PKD 52.24), działalność usługową wspomagającą transport morski (PKD 52.22), magazynowanie i przechowywanie towarów (PKD 52.22), wzbogacono o informacje z publicznie dostępnych źródeł, tj. branżowych stron internetowych, katalogów wystawców wydarzeń targowych i konferencji (np. Międzynarodowe Targi Transportu i Logistyki TransLogistica Poland czy Transport Logistic w Niemczech), zaś podmioty działające w granicach administracyjnych Portu w Gdańsku weryfikowano i uzupełniano z wykorzystaniem publicznie dostępnych źródeł informacji, w tym danych lokalizacyjnych zamieszczonych w serwisie Google Maps, a także zawartych w katalogu adresowym zamieszczonym na stronie internetowej Portu Gdańsk.

Pozyskane w ten sposób informacje umożliwiły określenie struktury podmiotowej sektora portowego oraz przygotowanie bazy wejściowej do modelu Leontiefa.

2 Wywiady i konsultacje telefoniczne

Prowadzone z przedstawicielami ZMPG S.A., Gdańskiej Agencji Rozwoju Gospodarczego, kontrahentów Portu oraz instytucji okołoportowych. Umożliwiły uzupełnienie brakujących danych, weryfikację wyników ilościowych oraz zebranie wiedzy eksperckiej dotyczącej procesów obsługi ładunków w Porcie oraz inwestycji na terenie Portu.

3 Model Leontiefa (*input-output*)

Zastosowany do ilościowego oszacowania wpływu działalności Portu Gdańsk na gospodarkę. Dane wejściowe obejmowały m.in. wyniki finansowe spółek portowych (pozyskane z Dun & Bradstreet oraz EMIS i źródeł udostępnionych przez ZMPG S.A.) oraz dane o zatrudnieniu. Model pozwolił oszacować efekty bezpośrednie, pośrednie i indukowane w zakresie

wartości dodanej, PKB, zatrudnienia i wpływów podatkowych. Wyniki modelu stanowią podstawę analiz dotyczących wkładu Portu w gospodarkę krajową, regionalną i lokalną.

Szczegółowe założenia analizy wpływu na gospodarkę i modelu Leontiefa opisano w Załączniku nr 1 do niniejszego raportu.



Port Gdańsk i jego otoczenie



Charakterystyka działalności Portu Gdańsk

Port Gdańsk jest największym portem morskim w Polsce i jednym z najważniejszych w Europie Środkowo-Wschodniej (CEE). Jego strategiczne położenie nad Bałtykiem oraz dostęp do globalnych szlaków handlowych czyni go kluczowym węzłem logistycznym w regionie CEE. Odgrywa on istotną rolę w gospodarce krajowej, regionalnej i lokalnej, przyczyniając się do rozwoju wielu sektorów.

Port Gdańsk zajmuje łącznie ok. 15 986 ha, z czego akweny (w tym część wód Zatoki Gdańskiej) stanowią ok. 13 746 ha, a grunty lądowe ok. 2 240 ha. Z tego Port Gdańsk użytkuje obecnie na potrzeby swojej działalności ok. 691 ha terenów lądowych. Długość nabrzeży eksploatacyjnych w Porcie Gdańsk wynosi ok. 26 km. Są one zlokalizowane na obszarze tzw. portu wewnętrznego oraz portu zewnętrznego. W granicach portu wewnętrznego, położonego wzdłuż Martwej Wisły oraz kanału portowego, rozciągają się m.in. nabrzeża do przeładunku drobnicy, towarów masowych czy samochodów, terminal promowo-pasażerski i Ro-Ro oraz nabrzeża Wolnego Obszaru Celnego. Z kolei port zewnętrzny tworzą m.in. pirsy: paliwowy, węglowy, LPG i rudowy oraz terminal kontenerowy, zlokalizowane bezpośrednio na wodach Zatoki Gdańskiej. **Dzięki temu do Portu zawiązać mogą największe jednostki – o zanurzeniu do 15 m, pojemności ponad 24 tys. TEU, a także o długości do 400 m.** W tej części realizowane jest załadunek akwenu w celu wybudowania terminala mającego stanowić bazę instalacyjną do obsługi budowy morskich farm wiatrowych. Na terenie portu zewnętrznego znajduje się również baza paliw płynnych, obsługująca dostawy surowców zarówno do polskich, jak i zagranicznych rafinerii. To jeden z kluczowych elementów infrastruktury gwarantującej bezpieczeństwo energetyczne Polski.

Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. (ZMPG S.A.) sprawuje zarząd nad Portem od 1998 roku, kontynuując wcześniejszy model zarządzania w nowej formie organizacyjno-prawnej. Udziałowcami spółki są Skarb Państwa, Gmina Gdańsk oraz uprawnieni pracownicy. W niniejszym opracowaniu, w części dotyczącej ana-

lizy wpływu na gospodarkę, spółka ZMPG S.A. jest ujęta jako poziom 0. Należy tutaj wspomnieć o rozróżnieniu pomiędzy ZMPG S.A. a Grupą Kapitałową Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A., w skład której, poza ZMPG S.A. (jednostką dominującą), wchodzi również jednostki zależne i stowarzyszone. Do jednostek zależnych należą: Port Gdański Eksploatacja S.A. (PGE S.A.), zajmująca się realizacją usług portowych w zakresie przeładunku, magazynowania i przechowywania towarów; Przedsiębiorstwo Usług Portowych Rezerwa Sp. z o.o. (P.U.P. Rezerwa Sp. z o.o.), odpowiedzialna za działania wspomagające funkcjonowanie portu; oraz Straż Ochrony Portu Gdańsk Sp. z o.o. – obecnie w likwidacji. W skład Grupy wchodzi także jednostki stowarzyszone: Polski PCS Sp. z o.o. oraz CARGOFRUIT Sp. z o.o., przy czym ta ostatnia jest jednostką stowarzyszoną pośrednio – poprzez PGE S.A.

Zarząd Portu (ZMPG S.A.) odpowiada za utrzymanie i rozwój infrastruktury portowej, w tym nabrzeży, terminali i portowych systemów transportowych, oraz koordynowanie ruchu statków. Dba również o obsługę i pozyskiwanie nowych klientów, którymi są m.in. linie żeglugowe, operatorzy nabrzeży, oraz koordynuje współpracę wielu podmiotów, nie zawsze uczestniczących bezpośrednio w operacjach przeładunkowych, ale stanowiących niezbędny element infrastruktury

Port Gdańsk zajmuje

2 240 ha
powierzchni lądu

13 746 ha
akwenów (w tym wody Zatoki Gdańskiej)

26 km
długość nabrzeży eksploatacyjnych
w Porcie Gdańsk

Baltic Hub Container Terminal

głębokowodny terminal kontenerowy,
przystosowany do rozładunku
i załadunku największych
kontenerowców świata.

Obecnie terminal Baltic Hub
jest powiększany o

nabrzeże T5,

które posłuży jako terminal instalacyjny
na potrzeby budowy morskich farm
wiatrowych stawianych na Bałtyku.

portowej. Mowa tu o podmiotach zaopatrujących statki w paliwo, prowiant i inne dostawy pokładowe,

uzupełniane w trakcie postoju, odbierających zrzuty wód balastowych i nieczystości czy zapewniających bezpieczeństwo przeciwpożarowe oraz fizyczną ochronę mienia znajdującego się w Porcie, jak również cyberbezpieczeństwo. Zarząd Portu jest więc podstawowym elementem logistyczno-transportowego łańcucha operacyjnego, który gwarantuje sprawne działanie całego systemu portowego.

Najbardziej charakterystyczne dla działalności Portu są operacje przeładunkowe, realizowane przez operatorów terminali i nabrzeży (przedsiębiorstwa eksploatacyjne) – przy współpracy osób i podmiotów zajmujących się przemieszczaniem ładunków ze statku na nabrzeże, a później na plac składowy lub do magazynu. W Porcie Gdańsk działa ponad 30 przedsiębiorstw eksploatacyjnych, operujących na nabrzeżach portu wewnętrznego i zewnętrznego, w tym Baltic Hub, Naftoport, Gaspol, PPS Port Północny, Port Gdańsk Eksploatacja, Gdańskie Młyny. To właśnie ich rozwój w dużej mierze warunkuje zdolności przeładunkowe Portu.

Spektrum towarów przeładowywanych w Porcie jest bardzo szerokie, a poszczególne firmy specjalizują się w różnych grupach ładunkowych. Przykładowo na Nabrzeżu Oliwskim obsługiwane są statki z drobnicą oraz jednostki Ro-Ro. Przeładowywane jest tam także zboże. Znajdujące się w obrębie tzw. portu wewnętrznego Nabrzeże Obrońców Poczty Polskiej

przeznaczone jest do rozładunku towarów masowych – suchych i płynnych. Jest ono wyposażone w rurociągowy instalacje przeładunkowe, połączone ze zbiornikami lądowymi i bocznkami kolejowymi. Promy pasażersko-samochodowe obsługuje z kolei Terminal Promowy Westerplatte. Jest on wyposażony zarówno w rampy do załadunku i rozładunku samochodów, jak i w rękaw łączący statek z terminalem pasażerskim. Z kolei nabrzeża położone w Basenie Górniczym (Rudowe, Węglowe, Administracyjne) przeznaczone są do przeładunku węgla, koks, złomu i wyrobów hutniczych oraz kruszyw, drewna i materiałów sypkich. Operująca na tych nabrzeżach spółka Port Gdańsk Eksploatacja dysponuje m.in. urządzeniami samojezdnymi do przeładunku złomu, drobnicy i towarów sypkich.

Ważną i powszechnie kojarzoną częścią Portu Gdańsk jest głębokowodny terminal kontenerowy Baltic Hub Container Terminal (dalej: Baltic Hub). Terminal jest przystosowany do rozładunku i załadunku największych kontenerowców świata. Nabrzeża Baltic Hub (T1, T2 i nowo wybudowany T3) służą w szczególności do rozładunku statków kursujących w ramach regularnych połączeń oceanicznych, obsługiwanych przez największych globalnych armatorów, w tym należących do sojuszu Ocean Alliance (CMA CGM, COSCO, Orient Overseas Container Line [OOCL – grupa Cosco] i Evergreen), firmy Maersk czy MSC oraz serwisu niezależnego CMA-CGM FAL 1. Nabrzeża są wyposażone w kilkadziesiąt suwnic różnego typu, przyłącza do kontenerów chłodniczych, a w obrębie terminalu jest także operacyjna bocznic kolejowa (7 torów o długości 5,25 km¹).

Obecnie terminal Baltic Hub jest powiększany o nabrzeże T5, które posłuży jako terminal instalacyjny na potrzeby budowy morskich farm wiatrowych stawianych na Bałtyku. Powstaną tu nabrzeża przeładunkowe oraz plac składowo-manewrowy o powierzchni ok. 12 ha. Za realizację projektu odpowiada Istrana Spółka z o.o., której współnikami są Baltic Hub Container Terminal Spółka z o.o. i fundusz PFR FIZAN.

Kluczowa z perspektywy bezpieczeństwa energetycznego Polski jest baza przeładunku paliw płynnych, dysponująca 5 stanowiskami do przeładunku ropy oraz produktów ropopochodnych. Stanowiska te znajduje się na wodach Zatoki Gdańskiej i są wyposażone w zapory przeciwrzlewowe, system monitorowania naprężenia lin cumowniczych, instalacje do pomiaru

¹ Dane za stroną internetową Portu Gdańsk, Terminal kontenerowy Baltic Hub, <https://www.portgdansk.pl/port/terminale-i-nabrzeza/terminal-kontenerowy-baltic-hub/> (dostęp: 26 września 2025 roku).

Port Gdańsk

mapa obszaru



Na mapie za pomocą kropek zaznaczono lokalizacje podmiotów portowych, których działalność jest kluczowa dla funkcjonowania Portu Gdańsk.



3559

STATKÓW HANDLOWYCH
ROCZNIE



3287

CIĘŻARÓWEK
DZIENNIE



977

WAGONÓW
DZIENNIE

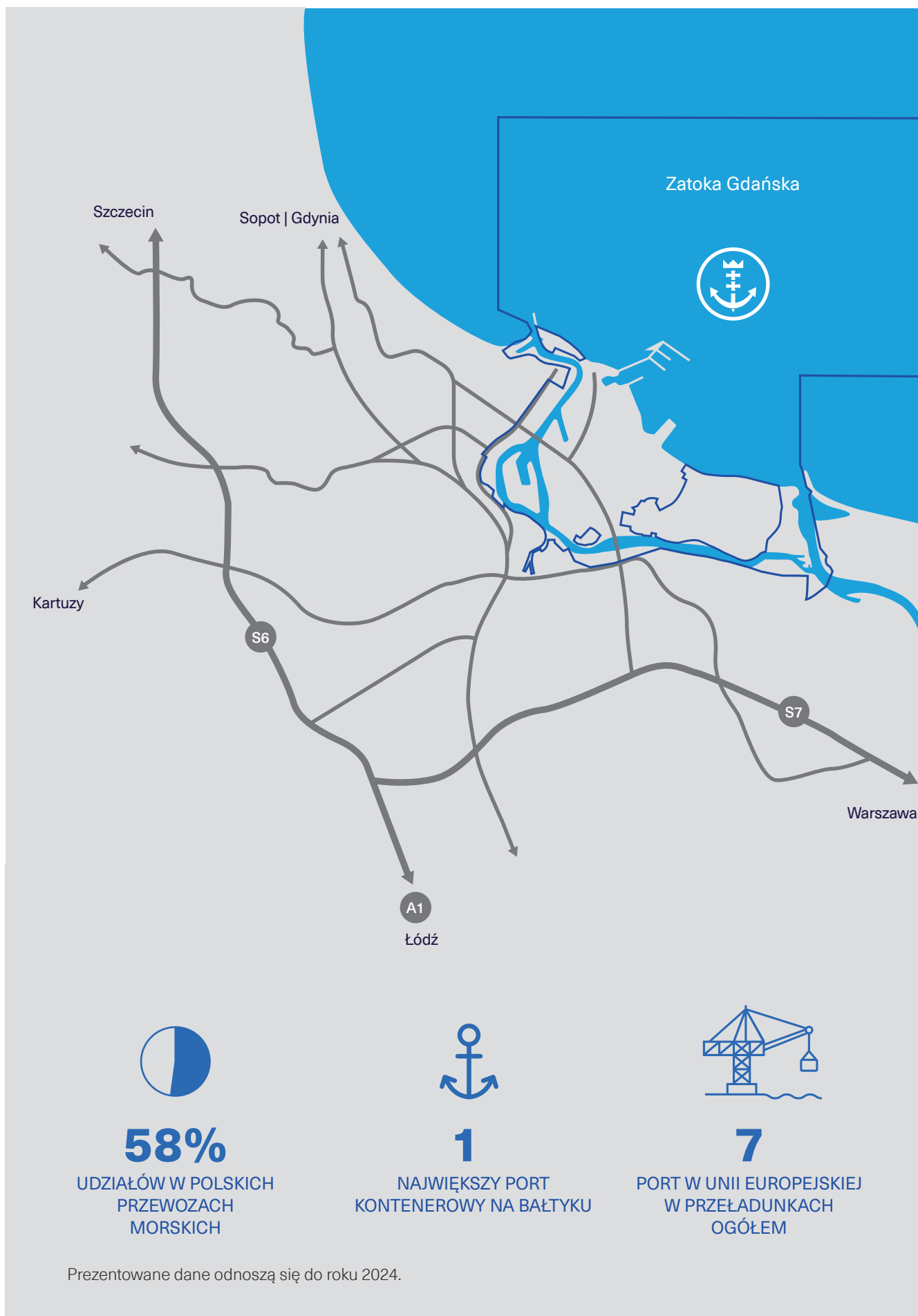


około

700

FIRM
DZIAŁAJĄCYCH NA
TERENIE PORTU

Prezentowane dane odnoszą się do roku 2024.



i monitorowania parametrów nawigacyjnych statków oraz system ochrony przeciwpożarowej. Ta część Portu jest podłączona do sieci rurociągów i baz manipulacyjnych, należących do Przedsiębiorstwa Eksploatacji Rurociągów Naftowych (PERN) oraz Rafinerii Gdańskiej, co daje możliwość bezpośredniego dostarczenia paliw zarówno do krajowych rafinerii i zakładów przetwórczych, jak i do wschodnich landów Niemiec. Właścicielem bazy jest Naftoport Spółka z o.o.

Bezpieczeństwo energetyczne Polski i regionu jest wzmacniane także za sprawą terminalu przeładunku gazu płynnego (LPG), usytuowanego w porcie zewnętrznym, na obszarze ok. 11 ha. Jest on przeznaczony do przyjmowania, przechowywania, częściowego mieszania i rozsyłania gazu propan-butan. Posiada bazę 16 zbiorników o pojemności magazynowej ok. 13,2 tys. ton, a jego utrzymaniem zajmuje się Gaspol S.A. – Gdański Terminal Gazowy.

W Porcie przeładunku się również samochody, dostarczane drogą morską (import) lub kolejową (eksport), produkty spożywcze, kwas siarkowy i wiele innych towarów.

Ważną częścią Portu jest także Wolny Obszar Celny (WOC), który umożliwia przeładunek towarów tranzytowych czy tzw. uszlachetnianie bierne, regulowane postanowieniami Unijnego kodeksu celnego i innymi przepisami wykonawczymi. Na obszarze WOC działa kilku operatorów, nadzorowanych przez Zarząd Morskiego Portu Gdańsk, oraz właściwe służby celne i skarbowe.

Wspomniane służby celne i skarbowe są kluczowymi interesariuszami Portu, bez udziału których realizowany obecnie obrót towarowy nie byłby możliwy. Ich pracę uzupełniają inne służby i organy administracji, tj. Straż Graniczna czy Państwowa Inspekcja Sanitarna. Aby lepiej zrozumieć liczbę podmiotów i osób zaangażowanych nawet w podstawowe operacje przeładunkowo-logistyczne, warto przeanalizować procesy obsługi wybranych ładunków przedstawione na kolejnych stronach. Wraz z rozwojem gospodarki cyfrowej nowoczesnych technologii pewne operacje, realizowane np. przez agentów morskich, spedytatorów, rzeczoznawców, ubezpieczycieli, odbywają się zdalnie. Część z tych podmiotów ma biura na terenie Portu bądź w jego otoczeniu i uczestniczy także fizycznie w niektórych procesach związanych z załadunkiem

Gaspol S.A

Gdański Terminal Gazowy

Posiada bazę

16 zbiorników
o pojemności magazynowej ok.

13,2 tys. ton

Terminal przeładunku gazu płynnego (LPG), usytuowany jest w porcie zewnętrznym, na obszarze ok. 11 ha

i rozładunkiem towarów. Na terenie Portu działają m.in.: Punkt Granicznej Kontroli Sanitarno-Epidemiologicznej w Gdańsku (SANEPID), Graniczny Inspektorat Weterynarii w Gdańsku (Ośrodek Inspekcyjny IC1 i IC2), Wojewódzki Inspektorat Jakości Handlowej Artykułów Rolno-Spożywczych w Gdańsku (WIJHARS), Wojewódzki Inspektorat Ochrony Roślin i Nasiennictwa w Gdańsku, Delegatura Pomorskiego Urzędu Celno-Skarbowego w Gdańsku. Podmioty te zatrudniają do obsługi ładunków i ruchu osobowego w Porcie ponad 200 osób². Wielkość całkowitego zatrudnienia w Porcie Gdańsk jest trudna do jednoznacznego określenia. Szacuje się jednak, że w podmiotach działających w granicach administracyjnych Portu pracuje nawet 16 tys. osób (szczegółowe informacje znajdują się w sekcji dotyczącej wpływu Portu Gdańsk na gospodarkę).

Ważnym interesariuszem, gwarantującym sprawne działanie Portu, jest Urząd Morski, który odpowiada za bezpieczeństwo żeglugi – zarówno na redzie, torze wodnym prowadzącym do Portu, jak i na akwenach portowych. Organem operacyjnym Urzędu Morskiego w Porcie jest Kapitanat, który odpowiada za kontrolę ruchu statków, koordynuje pracę pilotów wspomagających bezpieczne wchodzenie i wychodzenie jednostek z Portu, firm zapewniających holowniki zabezpieczające operacje cumowania, a także koordynuje prace służb celno-skarbowych, fitosanitarnych, Straży Granicznej i innych jednostek, dbających nie tylko o bezpieczeństwo statków, ale także o bezpieczeństwo żywności i innych produktów wwożonych na terytorium Polski.

² Dane zostały przekazane w okresie od 29 lipca do 28 sierpnia 2025 roku przez następujące instytucje: Punkt Granicznej Kontroli Sanitarno-Epidemiologicznej w Gdańsku (SANEPID), Graniczny Inspektorat Weterynarii w Gdańsku, Wojewódzki Inspektorat Jakości Handlowej Artykułów Rolno-Spożywczych (WIJHARS), Wojewódzki Inspektorat Ochrony Roślin i Nasiennictwa w Gdańsku, Pomorski Urząd Celno-Skarbowy oraz Urząd Morski w Gdyni (Kapitanat Portu Gdańsk).



DROGA ZBOŻA

Zgłoszenie wysyłki

1

Eksporter | Spedytor
| Operator terminala zbożowego

Organizacja transportu zboża do portu

2

Przewoźnik drogowy lub kolejowy | Operator terminala zbożowego | Spedytor

Przyjęcie zboża w porcie

3

Operator terminala zbożowego | Służby kontrolne | Kierowcy/Operatorzy wagonów | Agent celny



DROGA KONTENERA

Zgłoszenie jednostki i formalności celne

1

Armator | Agent morski | Agent celny | Służba Celno-Skarbowa | Kapitanat Portu Gdańsk | Spedytor

Przybycie kontenerowca i kontrola celna

2

Kapitan statku | Pilot portowy | Holowniki | Załoga cumownicza | Inspektorzy BLG | Służba Celno-Skarbowa | Agent celny | Spedytor | Służba Ochrony Portu

Przygotowanie do przeładunku i przeładunek

3

Pracownicy portowi | Załoga kontenerowca | Agent celny | Operatorzy suwnic | Operatorzy ciągników | Inspektorzy BLG | Planerzy terminala



DROGA ROPY NAFTOWEJ

Zgłoszenie jednostki i formalności celne

1

Armator | Agent morski | Agent celny | Służba celno-skarbowa | Kapitanat Portu Gdańsk | Naftoport, PERN | Spedytor

Przybycie tankowca i kontrola celna

2

Kapitan statku | Pilot portowy | Holowniki | Załoga cumownicza | Inspektorzy Naftoportu | Służba Celno-Skarbowa | Agent celny | Służba Ochrony portu | Spedytor

Przygotowanie do przeładunku

3

Operatorzy ramionprzeładunkowych | Operatorzy sterowni | Technicy Laboratoryjni | Zespół bezpieczeństwa | Służby przeciwpożarowe | Agent celny | Załoga tankowca



DROGA „AUTOMOTIVE”

Zgłoszenie jednostki i formalności celne

1

Armator | Agent morski | Agent celny | Służba Celno-Skarbowa | Kapitanat Portu Gdańsk | Operator terminalu | Spedytor | Producenci samochodów

Przybycie statku do portu i kontrola celna

2

Kapitan statku | Pilot portowy | Holowniki | Załoga cumownicza | Inspektorzy BLG | Służba Celno-Skarbowa | Agent celny | Spedytor | Służba Ochrony Portu

Przygotowanie do przeładunku

3

Operatorzy ramp Ro-Ro | Operatorzy placów składowych | Załoga Statku | Zespół ds. bezpieczeństwa | Służby przeciwpożarowe | Agent celny | Spedytor

Różnorodność ładunków obsługiwanych w Porcie Gdańsk sprawia, że każda z dróg transportowych angażuje odmiennych interesariuszy i podlega specyficznym warunkom operacyjnym. Transport kontenerowy to domena globalnych operatorów logistycznych, firm spedycyjnych i przewoźników multimodalnych. Charakteryzuje się dużą elastycznością i wymaga sprawnej koordynacji między terminalami, służbami celnymi oraz siecią transportu lądowego.

Kluczowe znaczenie ma tu interoperacyjność systemów oraz dostępność infrastruktury umożliwiającej szybki przeładunek i dalszą dystrybucję towarów. Obsługa zboża opiera się na sezonowości i ściślejszej współpracy z sektorem rolnym. Wymaga odpowiednich warunków magazynowania, kontroli jakości oraz dostępu do infrastruktury kolejowej i drogowej. Interesariuszami są tu m.in. spedytorzy, eksporterzy oraz operatorzy terminali zbożowych, którzy muszą zapew-

Procedury celne

4

Agent celny | Służba Celno-Skarbowa | Eksporter

Załadunek zboża na statek

5

Operator terminala zbożowego | Armator | Służby portowe | Spedytor

Wywóz zboża z portu

6

Armator | Spedytor | Agent celny | Służby portowe

Rozliczenie i monitorowanie

7

Spedytor | Operator terminala zbożowego | Eksporter | Agent celny

Zwolnienie kontenera i transport do odbiorców

4

Armator | Krajowa Administracja Skarbowa | Inspekcje | Spedytor | Operatorzy transportu | Agent celny | Służba Celno-Skarbowa | Odbiorcy kontenerów

Zwrot kontenera i przygotowanie eksportu

5

Armator | Depoty | Agent celny | Agent morski | Spedytor | Firmy transportowe | Eksporter

Załadunek kontenera

6

Planerzy terminala | Służba Celno-Skarbowa | Spedytor | Agent celny | Załoga kontenerowca | Operatorzy suwnic

Zakończenie przeładunku i odprawa kontenerowca

7

Pracownicy portowi | Załoga kontenerowca | Załoga cumownicza | Pilot portowy | Holowniki | Agent morski, Agent celny | Spedytor | Służba Celno-Skarbowa

Przeładunek ropy

4

Operatorzy ramion przeładunkowych | Załoga tankowca | Technicy laboratoryjni | Zespół utrzymywania Infrastruktury | Służby ekologiczne | Agent celny | Spedytor

Transport ropy do rafinerii

5

Operatorzy rurociągów PERN | Rafinerie | Zespół logistyki | Spedytor | Operatorzy transportu drogowego lub kolejowego (w sytuacjach awaryjnych) | Służba Celno-Skarbowa

Zakończenie przeładunku i odprawa statku

6

Operatorzy ramion przeładunkowych | Inspektorzy Naftoportu | Załoga tankowca | Załoga cumownicza | Holowniki | Pilot portowy | Agent morski | Agent celny | Spedytor | Służba Celno-Skarbowa

Monitoring i raportowanie

7

Zespół monitoringu | Technicy laboratoryjni | Dział logistyki | Rafinerie | Agent celny | Spedytor | Służba Celno-Skarbowa

Przeładunek samochodów

4

Agent celny | Kierowcy przeładunkowi | Operatorzy systemów zarządzania | Załoga statku | Inspektorzy BLG/Adampol | Spedytor | Służba Celno-Skarbowa

Transport samochodów do odbiorców

5

Spedytor | Operatorzy transportu kolejowego/drogowego | Agent celny | Służba Celno-Skarbowa | Odbiorcy samochodów | Armator

Zakończenie przeładunku i odprawa statku

6

Operatorzy rampRo-Ro | Inspektorzy BLG/Adampol | Załoga statku | Holowniki | Pilot portowy | Agent morski | Agent celny | Spedytor | Służba Celno-Skarbowa

Monitoring i raportowanie

7

Zespół monitoringu | Inspektorzy | Dział logistyki | Odbiorcy samochodów | Agent celny | Spedytor | Służba Celno-Skarbowa

nić ciągłość dostaw w okresach szczytowych. Droga ropy naftowej wiąże się z wysokimi wymaganiami technologicznymi i bezpieczeństwa. Kluczową rolę odgrywają tu operatorzy infrastruktury paliwowej oraz służby nadzoru technicznego. Obsługa samochodów, zarówno w imporcie, jak i eksporcie, wymaga precyzyjnej logistyki i zabezpieczenia ładunku o wysokiej wartości jednostkowej. Istotne są tu warunki przeładunku, zaangażowanie szerokiego grona podmio-

tów, dostępność placów składowych oraz terminowość dostaw, które wpływają na płynność łańcucha dostaw w branży automotive. Każda z tych ścieżek pokazuje, jak szeroki jest zakres operacji związanych z przeładunkiem towarów obsługiwanych w Porcie oraz jak wielu interesariuszy jest zaangażowanych w te procesy.

sektor TSL

(transport, spedycja, logistyka).
Jest kluczowy dla działalności Portu.
Tworzą go przedsiębiorstwa zaliczane do Sekcji H Polskiej Klasyfikacji Działalności – Transport i Gospodarka Magazynowa

Lokalizacja w rejonie Obwodnicy Trójmiasta, autostrady A1 oraz tras wylotowych w kierunku Szczecina jest szczególnie atrakcyjna dla firm.

Istotną grupą podmiotów, działających na obszarze Portu, są przedsiębiorstwa realizujące dostawy pokładowe na statki cumujące w porcie (ang. *ship-chandlers*), podmioty odpowiedzialne za odbiór i utylizację nieczystości czy wód zęzowych, zaopatrujące jednostki w wodę, paliwo i energię elektryczną. Nie biorą wprawdzie bezpośredniego udziału w przeładunkach, ale umożliwiają niezakłócone funkcjonowanie statków zawijających do Gdańska, które te obroty generują. Tworzą one kolejne miejsca pracy, bezpośrednio związane z działalnością Portu.

Ponieważ działalność Portu musi być odpowiednio zabezpieczona, na jego obszarze funkcjonują także służby ochrony i przeciwpożarowe, w tym Portowa Straż Pożarna Florian Spółka z o.o.

Nabrzeża, stanowiące tzw. morską infrastrukturę dostępową, umożliwiają załadunek i rozładunek towarów, które muszą być dostarczone do odbiorców końcowych. Dlatego kluczowy dla działalności Portu jest tzw. sektor TSL (transport, spedycja, logistyka). Tworzą go przedsiębiorstwa zaliczane do Sekcji H Polskiej Klasyfikacji Działalności – Transport i Gospodarka Magazynowa. Z uwagi na ograniczoną dostępność terenów graniczących z linią brzegową, zarządzanych przez ZMPG S.A., dynamiczny rozwój Portu nie byłby możliwy, gdyby nie zaplecze logistyczne, powstające zarówno w jego granicach administracyjnych, jak i poza nim. Z uwagi na skalę rozwoju Portu i rozbudowaną na przestrzeni ostatnich 10 lat infrastrukturę drogową i kolejową obszar bezpośredniego oddziaływania Portu wykracza poza jego granice. Dobre skomunikowanie Portu z głównymi arteriami komunikacyjnymi, w szczególności z Autostradą A1 i drogami S7 (kierunek Warszawa) oraz

drogą S6 (kierunek Szczecin), sprawia, że niektórzy inwestorzy z sektora TSL, producenci i importerzy decydują się na budowę zaplecza magazynowego poza Obszarem Portu Gdańsk, ale w pobliżu tych arterii. Związana z Portem działalność sektora TSL powinna być zatem analizowana i prezentowana w odniesieniu do obszaru metropolitalnego, a nie do samego Portu czy nawet Gdańska. Lokalizacja w rejonie Obwodnicy Trójmiasta, autostrady A1 oraz tras wylotowych w kierunku Warszawy oraz Szczecina jest szczególnie atrakcyjna dla firm, które korzystają także ze zdolności przeładunkowych portu w Gdyni. To sprawia, że oba porty są postrzegane komplementarnie i stanowią magnes inwestycyjny dla wielu podmiotów.

Według danych GUS³ na terenie województwa pomorskiego siedziby ma ponad 1,5 tys. podmiotów zaliczanych do działów PKD bezpośrednio związanych z działalnością portową (w szczególności: Przeładunek towarów [52.24]; Magazynowanie i przechowywanie towarów [52.10]; Działalność usługowa wspomagająca transport morski [52.22]; Działalność morskich agencji transportowych [52.29]; Transport morski i przybrzeżny pasażerski [50.10]; Transport morski i przybrzeżny towarów [50.20]), a ich zdecydowana większość lokuje działalność na terenach wokół portów i prowadzących do nich arterii komunikacyjnych. Tam magazyny mają również importerzy, którzy konfekcjonują sprowadzane towary i przesyłają je do punktów dystrybucji i handlu na terenie Polski i nie tylko. Znaczna część tych podmiotów działa i rozwija się na Obszarze Portu Gdańsk i leżącego w jego granicach Pomorskiego Centrum Logistycznego, Parku Przemysłowego „Ku Ujściu” czy Pomorskiego Centrum Inwestycyjnego (podmioty te opisano w dalszej części opracowania).

Kolejna strefa oddziaływania Portu obejmuje terminale intermodalne oraz zakłady produkcyjne położone w głębi kraju. Znacząca część przeładowywanych w Porcie Gdańsk towarów jest transportowana dalej koleją i tą drogą trafia do odbiorców w kraju i zagranicą. Obecnie funkcjonuje kilkanaście regularnych połączeń kolejowych pomiędzy Portem a terminalami intermodalnymi w Polsce, dzięki którym towar wyładowany w Gdańsku trafia do odbiorców, a eksporterzy z głębi kraju i z zagranicy mają dogodny dostęp do rynków zbytu na całym świecie. Stanowią one ułatwienie zarówno dla importerów, jak i eksporterów, tworząc spójny łańcuch dystrybucji. Na obroty ładunkowe Portu składają się bowiem zarówno surowce,

³ Baza danych pozyskana z GUS obejmująca przedsiębiorstwa z woj. pomorskiego dla badanych sekcji PKD.

jak i produkty gotowe, które poprzez sieć detaliczną trafiają do gospodarstw domowych. Towary przeładowywane w Porcie to zarówno dobra eksportowane poza granice kraju, jak i surowce i materiały zapewniające sprawne funkcjonowanie lokalnych przedsiębiorstw. Dlatego obszar oddziaływania Portu rozciąga się na podmioty zaliczane do poziomu 3, jak również będące na końcu łańcucha logistycznego gospodarstwa domowe, które są nie tylko konsumentami części towarów przeładowywanych w Porcie, ale także beneficjentami wartości dodanej, generowanej w całym łańcuchu logistycznym.

Rozwój Portu wiąże się z zaangażowaniem zasobów ludzkich i sprzyja tworzeniu miejsc pracy nie tylko

w sektorze portowym i TSL, ale także w przedsiębiorstwach budowlanych, remontowych, u dostawców mediów czy w organach administracji i nadzoru budowlanego. Analiza zdjęć satelitarnych pozwoliła na zidentyfikowanie **około 700 firm działających na Obszarze Portu Gdańsk**. Poza podmiotami z sektora portowego i okołoportowego znajdują się tam stocznie morskie i jachtowe, kluby sportowe, punkty gastronomiczne i handlowe, stacje paliwowe, zakłady naprawy pojazdów, hurtownie i wiele innych podmiotów, znajdujących rynek na swoje produkty i usługi dzięki rozwojowi całego obszaru i obecności coraz większej liczby pracowników i właścicieli obiektów, dużej liczby pojazdów samochodowych i taboru kolejowego.

Znaczenie Portu dla funkcjonowania i rozwoju przemysłu



Port Gdańsk stanowi atrakcyjną przestrzeń nie tylko dla sektora TSL, ale również dla rozwoju działalności przemysłowej, w szczególności przemysłu stoczniowego. Na obszarze Portu funkcjonuje wiele zakładów, w których budowane i remontowane są różnorodne jednostki pływające. Powstają tu zarówno statki i kutry rybackie zamawiane przez zagranicznych armatorów na potrzeby działalności komercyjnej, jak i okręty wojenne wzmacniające bezpieczeństwo na Morzu Bałtyckim. Gdańskie stocznie są także uznanymi producentami rekreacyjnych jachtów pełnomorskich oraz miejscem realizacji specjalistycznych napraw i przeglądów, umożliwiających dopuszczenie jednostek do żeglugi.

Port Gdańsk jest również ważnym ośrodkiem dla rozwijającej się energetyki odnawialnej i szeroko rozumianej branży offshore. Powstają tu m.in. wieże do morskich turbin wiatrowych. Bliskość infrastruktury morskiej, dostęp do centrów logistycznych, rozległe placce składowe i hale montażowe umożliwiające produkcję, montaż i transport elementów wielkogabarytowych, a także wieloletnie tradycje

stoczniowe czynią z Portu Gdańsk kluczowy ośrodek przemysłowy, w którym tradycje morskie łączą się z nowoczesnymi technologiami.

Dzięki zdywersyfikowanym funkcjom Port Gdańsk jest miejscem pracy dla osób o wielu specjalnościach – od projektantów i konstruktorów, przez inżynierów mechaników i elektryków, spawaczy, monterów, operatorów maszyn, po specjalistów od automatyki i systemów napędowych. **Podmioty działające na terenie Portu zatrudniają tysiące osób i należą do kluczowych pracodawców w regionie, odgrywając istotną rolę w kształtowaniu lokalnego rynku pracy oraz rozwoju kompetencji technicznych i menedżerskich, w tym kompetencji przyszłości.**

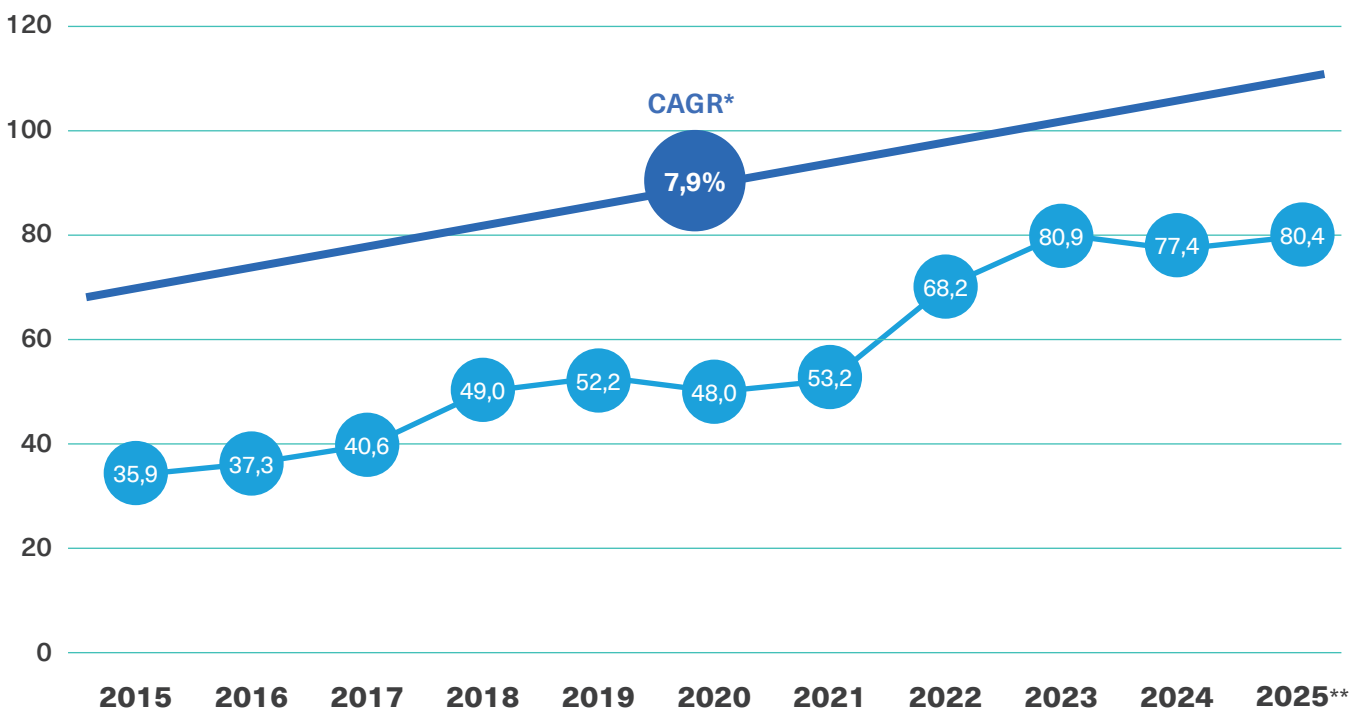
Dalszy ukierunkowany rozwój Portu Gdańsk sprzyjać będzie tworzeniu centrów kompetencji morskich, istotnych zarówno dla utrzymania i rozwoju samego Portu, jak i dla branż powiązanych z jego działalnością – takich jak offshore, stoczniowa, automotive, paliwowa czy przetwórstwo rolno-spożywcze.

Rozwój Portu Gdańsk



Dynamika obrotów ładunkowych oraz pozycja Portu Gdańsk w Polsce i w Europie

Wykres 1. Wielkość przeładunków w Porcie Gdańsk w latach 2015–2024 [mln ton]



*CAGR (ang. *Compound Annual Growth Rate*) – skumulowana roczna stopa wzrostu. Jest to miara używana do określenia średniego rocznego wzrostu wskaźnika w określonym czasie i pokazuje jak wyglądałby ten wzrost, gdyby wartość rosła w tym samym tempie każdego roku.

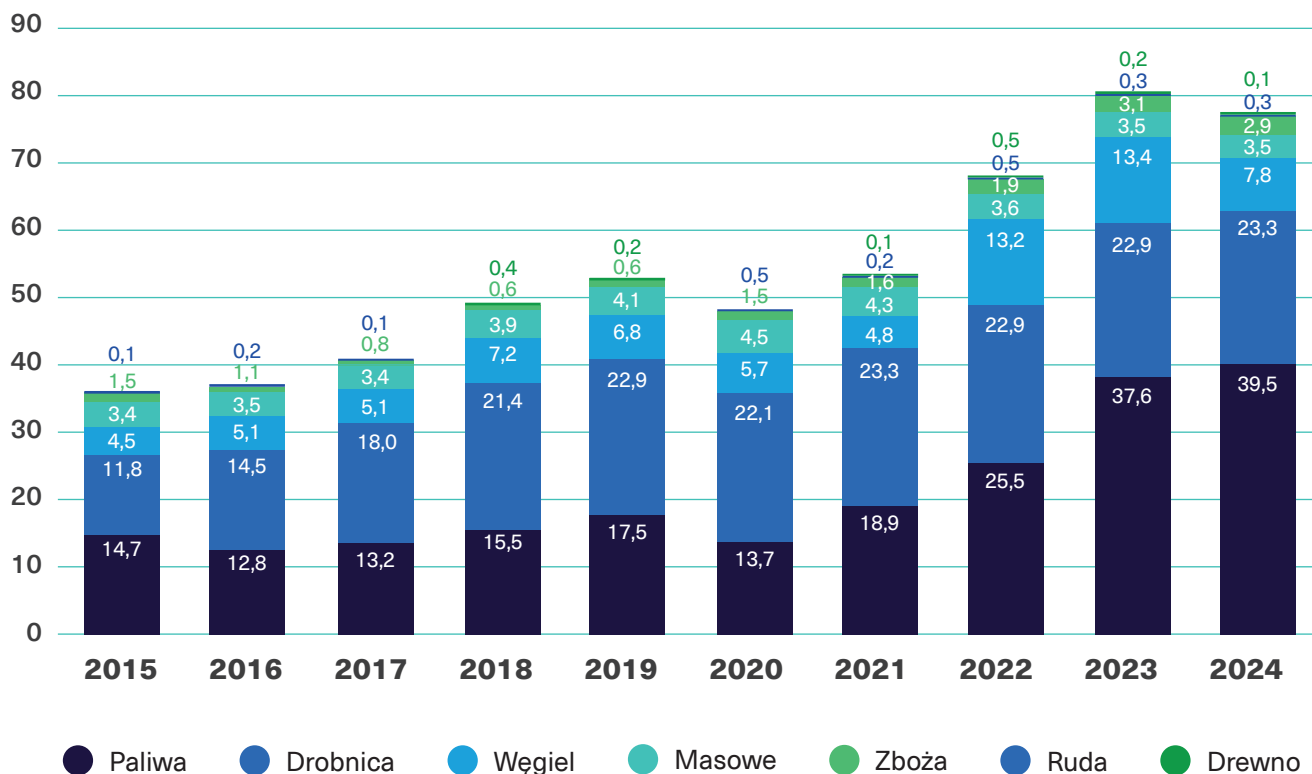
** prognoza

Źródło: opracowanie na podstawie danych ZMPG S.A.

W latach 2015–2024 Port w Gdańsku odnotował dynamiczny wzrost obrotów ładunkowych – skumulowana roczna stopa wzrostu w tym okresie wyniosła 7,9% (CAGR za lata 2015–2024). Najwyższy przyrost względem 2015 roku osiągnięto w 2023 roku – 151,8%, co oznacza, że przeładunki były ponad 2,5 razy większe niż w roku bazowym. Wzrost był szczególnie intensywny po 2021 roku, co z jednej strony jest efektem sukcesywnie zwiększanej przepustowości i rozwoju infrastruktury, z drugiej szybko rosnącego znaczenia Gdańska w łańcuchach logistycznych regionu Morza Bałtyckiego, w szczególności w segmencie paliwowym. W 2023 roku Port Gdańsk osiągnął rekordowy poziom 80,9 mln ton przeładunków, co uplasowało go jako największy polski port nad Bałtykiem i piąty największy port w Unii Europejskiej. Rok później, w 2024 roku, wielkość prze-

ładunków w Porcie Gdańsk wyniosła 77,4 mln ton, co oznacza spadek o około 4,4% w porównaniu z rokiem poprzednim. Był on spowodowany głównie zmniejszeniem obrotów ładunkowych węgla (w tej kategorii odnotowano spadek o około 5,5 mln ton, czyli ponad 43%), które w następstwie kryzysu energetycznego wywołanego po inwazji Rosji na Ukrainę osiągnęły bardzo wysoki poziom w latach 2022 i 2023. W celu zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego i wypełnienia luki węglowej po decyzji o zakazie importu tego surowca z Rosji, Port Gdańsk musiał dostosować infrastrukturę przeładunkową i włączyć nowe nabrzeża, dzięki którym możliwy był dodatkowy rozładunek węgla.

W 2024 roku w Porcie Gdańsk obsłużono ponad 4,2 tys. statków (handlowych i niehandlowych), co

Wykres 2. Struktura towarowa obrotów przeładunkowych w Porcie Gdańsk w latach 2015–2024 [mln ton]

Źródło: opracowanie na podstawie danych ZMPG S.A.

oznacza spadek o 103 zawinięcia w stosunku do roku poprzedniego. W przypadku statków handlowych w ostatnim roku Port Gdańsk obsłużył 3 559 takich jednostek morskich (dla porównania: w 2023 roku były to 3 602 statki), jednak równocześnie obserwowano dużo wyższą średnią pojemność brutto statków (25 025 GT w porównaniu do 24 630 GT w roku poprzednim). Świadczy to o większej liczbie dużych jednostek typu zbiornikowce, co jest skutkiem wzrostu przeładunku ropy naftowej w Porcie oraz większej liczby kontenerowców zawijających do Gdańska. W 2024 roku obsłużono średnio 10 statków handlowych dziennie.

W strukturze obrotów przeładunkowych w Porcie Gdańsk dominują **paliwa płynne**, które w 2024 roku stanowiły ponad 51% przeładunków (dla porównania: w 2015 roku było to 41%). Jest to grupa ładunkowa, w której odnotowano w ostatnim roku rekordowy wolumen, tzn. 39,5 mln ton. Jednocześnie na przestrzeni ostatnich 10 lat wielkość przeładunków w tej grupie wzrosła o blisko 170%. Dzięki infrastrukturze przeładunkowej Naftoportu Port Gdańsk jest w stanie zaspokoić nie tylko pełne zapotrzebowanie na ropę naftową krajowych zakładów rafineryjnych w Gdań-

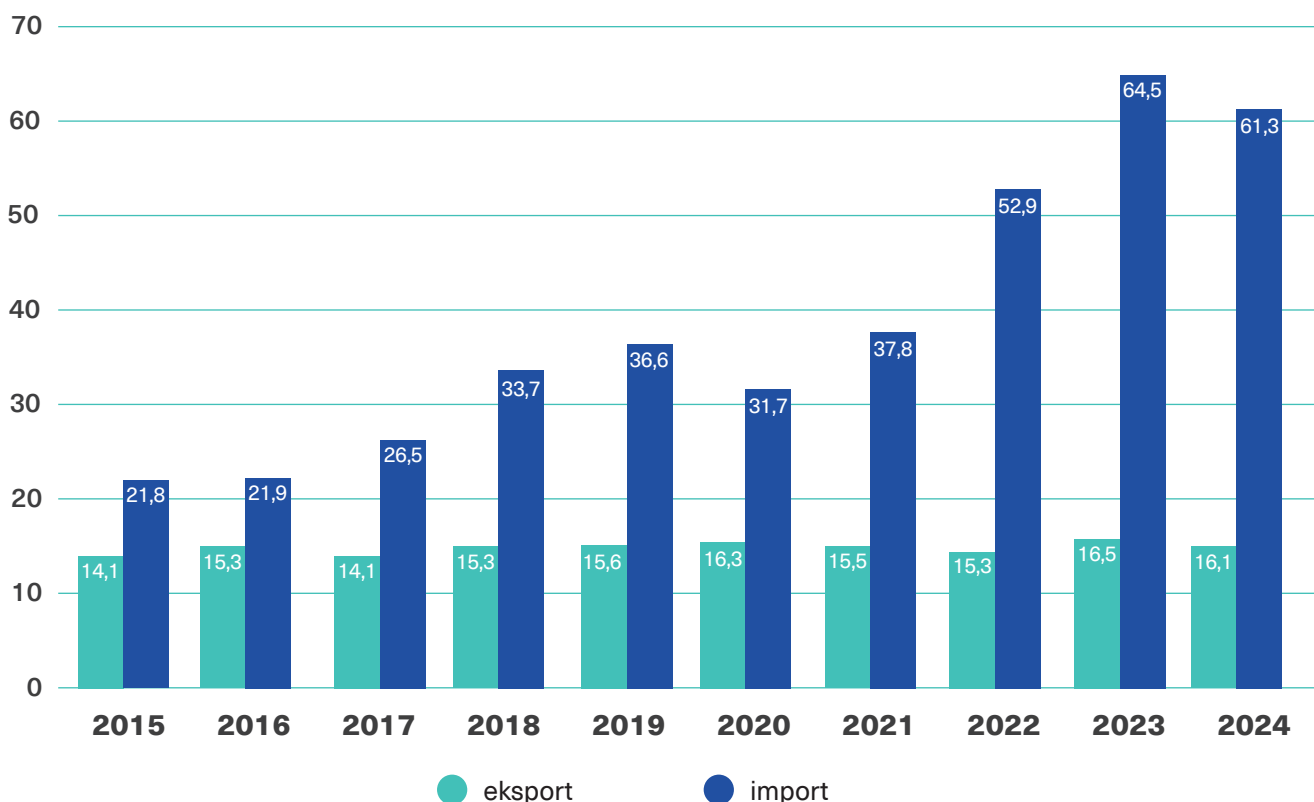
sku i w Płocku oraz rezerwy strategiczne, ale także zapewnić dostawy do dwóch rafinerii niemieckich. Wraz z **węglem**, trzecią pod względem wolumenu grupą ładunkową, surowce energetyczne stanowiły w 2024 roku 61% wszystkich przeładunków w Porcie.

Drugą pod względem wolumenu przeładunków grupą są **ładunki drobnicowe**, głównie **kontenery**. W 2024 roku wielkość obrotów w tej grupie wyniosła rekordowe 23,3 mln ton, czyli 30,2% wszystkich przeładunków. Na przestrzeni ostatnich 10 lat wielkość przeładunków drobnicowych prawie podwoiła się. Wolumen kontenerów, stanowiących w 2024 roku 88% całej drobnicy, wyniósł 2,25 mln TEU – co stanowiło wzrost o 9,7% względem roku poprzedniego, a jednocześnie o 106% względem roku 2015 – i było najwyższym wynikiem odnotowanym do tej pory w Porcie. Wynik ten już czwarty rok z rzędu plasuje Port Gdańsk jako największy port kontenerowy na Morzu Bałtyckim (Port zajmuje pozycję lidera na Bałtyku od 2021 roku). Umacnianie tej pozycji i dalszy wzrost przeładunków kontenerów będą możliwe także dzięki eksploatacji nowego terminalu kontenerowego T3 w Baltic Hub, uruchomionego w czerwcu 2025 roku.

Przeładunki kontenerów w Porcie Gdańsk w latach 2015-2024 [TEU]



Źródło: opracowanie na podstawie danych ZMPG S.A.

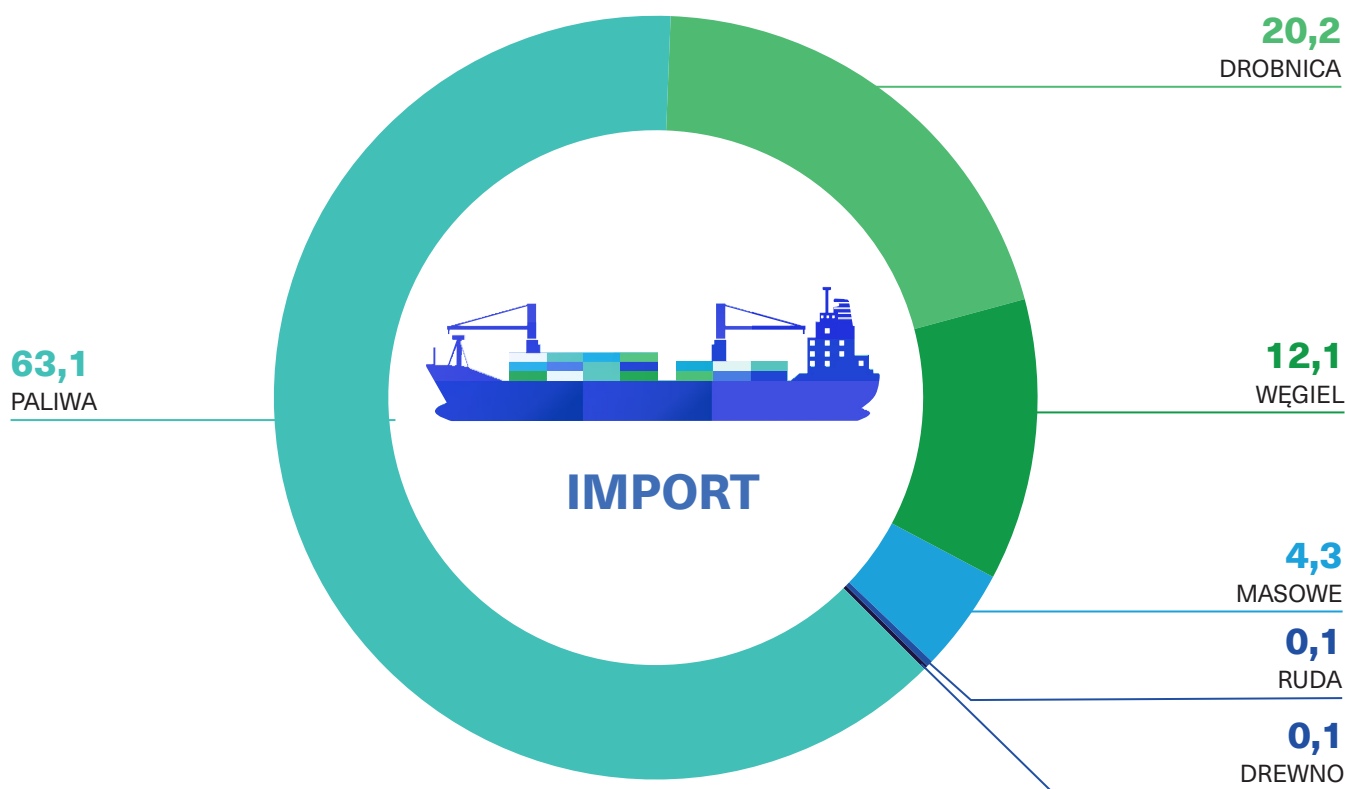
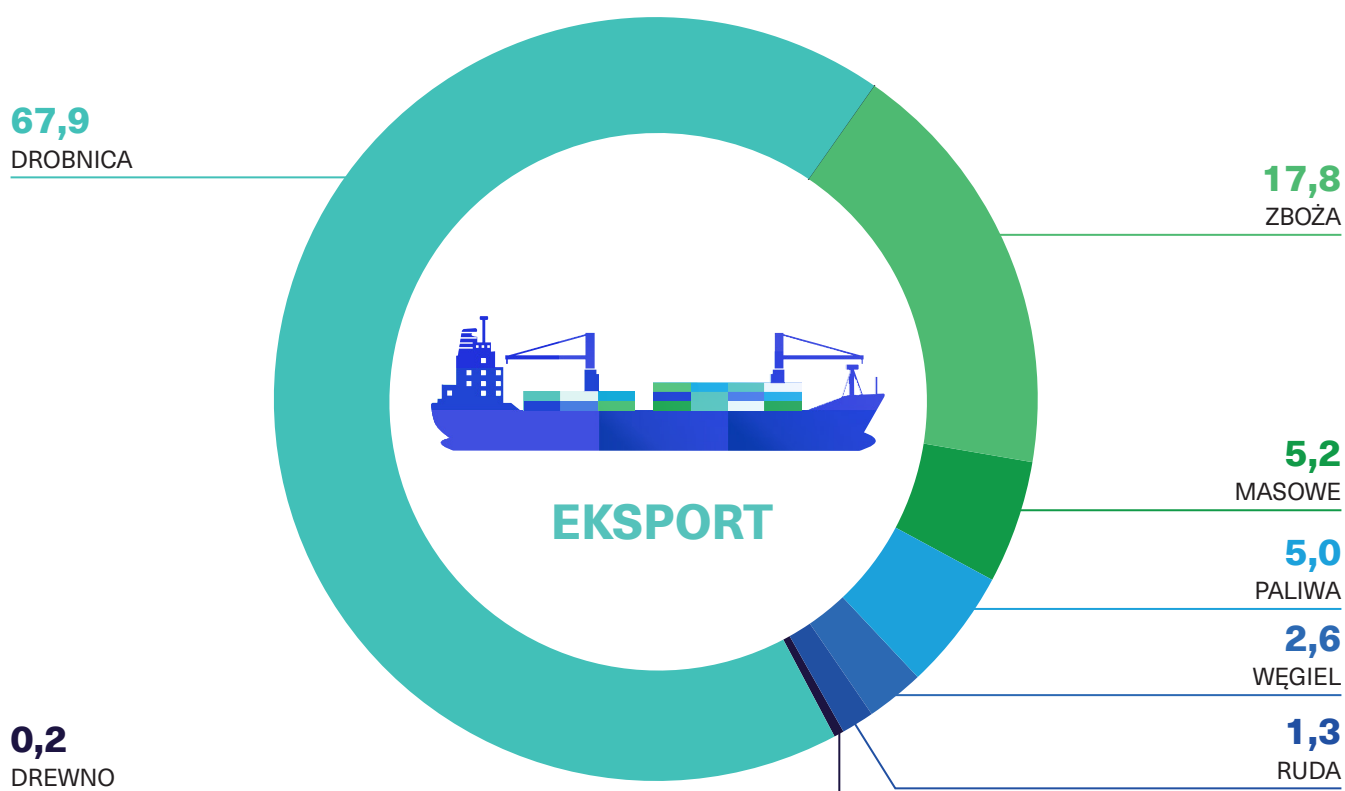
Wykres 3. Wielkość obrotów przeładunkowych w Porcie Gdańsk, w podziale na eksport i import, w latach 2015–2024 [mln ton]

Źródło: opracowanie na podstawie danych ZMPG S.A.

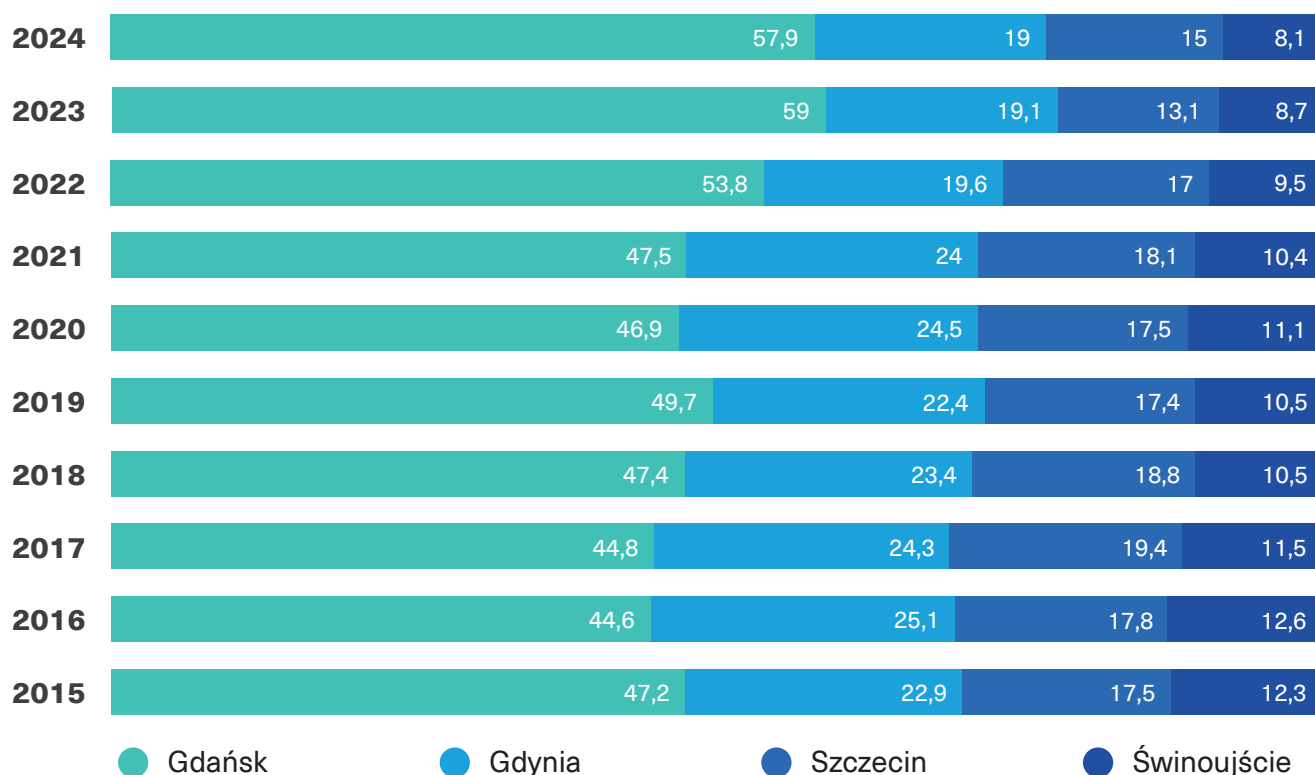
Analiza kierunku przeładunków obsługiwanych przez Port Gdańsk w ciągu ostatnich 10 lat pozwala zauważyć, że **eksport towarów pozostawał w tym czasie relatywnie stabilny** i oscylował na poziomie 14,0–16,5 mln ton, choć widoczna jest stopniowa tendencja wzrostowa – z 14,1 mln ton w 2015 roku do 16,1 mln ton w 2024 roku. Import natomiast wykazuje znaczną tendencję wzrostową. W ciągu dziesięciu lat jego wielkość niemal potroiła się, rosnąc z 21,8 mln ton w 2015 roku do szczytowego poziomu 64,5 mln ton w 2023 roku, a następnie nieznacznie spadając do 61,3 mln ton w 2024 roku. Szczególnie dynamiczny wzrost nastąpił w latach 2020–2023, co może mieć związek z odbudową łańcuchów dostaw po pandemii COVID-19, zmianami geopolitycznymi oraz rosnącymi potrzebami importowymi w zakresie surowców energetycznych po wybuchu wojny w Ukrainie.

Największy udział w eksporcie Portu Gdańsk w 2024 roku miały **ładunki drobnicowe** (67,9%), głównie **kontenery** – co świadczy o względnej specjalizacji w eksporcie produktów o wyższej wartości dodanej.

W eksporcie Polski dominują bowiem towary przetworzone, takie jak elektronika, części samochodowe czy meble, a także odzież, które zaliczają się do towarów drobnicowych. W imporcie natomiast dominują paliwa (63,1%), co wskazuje na istotne znaczenie surowców energetycznych, takich jak ropa naftowa i gaz, i podkreśla strategiczne znaczenie Portu Gdańsk dla bezpieczeństwa energetycznego Polski. Bilans wskazuje na bardziej zaawansowaną strukturę eksportu (duży udział drobnicy), ale bardziej surowcowy charakter importu (paliwa, węgiel). Jednocześnie pokazuje uniwersalność infrastruktury portowej, dostosowanej z jednej strony do obsługi przeładunków strategicznych surowców, a z drugiej strony nowoczesnego handlu kontenerowego, co zwiększa konkurencyjność Portu w regionie Morza Bałtyckiego.

Wykres 4. Struktura eksportu i importu w podziale na kategorie obsługiwanych przeładunków w 2024 roku [%]

Źródło: opracowanie na podstawie danych ZMPG S.A.

Wykres 5. Udział w rynku największych polskich portów morskich ze względu na obroty ładunkowe w latach 2015–2024 [%]

Źródło: opracowanie na podstawie Rocznika Statystycznego Gospodarki Morskiej, 2024, GUS.

Dynamiczny rozwój Portu Gdańsk w ciągu ostatniej dekady sprawił, że zmianie uległa struktura udziałów w rynku pod względem obrotów ładunkowych w czterech głównych polskich portach morskich – Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu. Na przestrzeni ostatnich 10 lat Port Gdańsk zyskał ponad 10 p.p. pod względem udziału w rynku, a **dzisiaj odpowiada za prawie 58% obrotów ładunkowych w największych polskich portach morskich**. Oznacza to, że obecnie Port Gdańsk ma kluczowe znaczenie w obsłudze polskiego transportu morskiego, a jednocześnie pełni rolę uniwersalnego hubu logistycznego, zdolnego do obsługi różnego rodzaju ładunków. Wzrost znaczenia Portu Gdańsk jest m. in. efektem intensywnego rozwoju infrastruktury w ostatnich latach, w tym rozbudowy głębokowodnych terminali kontenerowych (Port Gdańsk jako jedyny polski port głębokowodny może przyjmować największe kontenerowce świata), i skutecznego włączenia Portu w globalne łańcuchy dostaw.

W efekcie w ostatnich latach umocniła się pozycja Portu Gdańsk nie tylko w Polsce, ale i w Europie. Wysoka dynamika wzrostu obrotów ładunkowych w ostatnich latach sprawiła, że **Gdańsk znalazł się w czołówce europejskich portów**, zbliżając się do poziomu obrotów takich portów, jak Amsterdam czy Hamburg. Na koniec 4. kwartału 2024 roku⁴ Port Gdańsk **znalazł się na 7. miejscu wśród największych portów Unii Europejskiej pod względem wolumenu przeładowywanych towarów**. Tendencje rozwojowe Portu Gdańsk są kontynuowane m.in. dzięki sukcesywnej rozbudowie i zwiększaniu zdolności przeładunkowych, w szczególności w obszarze tzw. portu zewnętrznego, oraz skutecznej integracji z europejskimi korytarzami transportowymi w ramach bazowej sieci TEN-T: ETC⁵ Baltic Sea – Adriatic Sea oraz ETC Baltic Sea – Black Sea – Aegean Sea. Port Gdańsk stał się obecnie jednym z głównych punktów dostępu do rynków Unii Europejskiej od strony Bałtyku, pełniąc funkcję bramy morskiej Europy Środkowo-Wschodniej, i strategicznym punktem dostaw surowców energetycznych do Polski.

⁴ Dane Eurostat, Maritime transport – main quarterly results, Top 5 ports – gross weight of goods handled in each port (mar_qg_qm_pwh), https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/mar_qg_qm_pwh/default/table?lang=en&category=mar.mar_q (dostęp: 26 września 2025 roku).

⁵ ETC (ang. European Transport Corridor) – Europejski Korytarz Transportowy.

Masa brutto towarów przeładowanych

w największych portach UE w 2024 roku [mln ton]



Źródło: opracowanie na podstawie danych Eurostat.

*W przypadku Gdańska bazowano na danych przekazanych przez ZMPG S.A.



**Połączenia żeglugowe
w Porcie Gdańsk**



Źródło: strona internetowa Portu Gdańsk (dostęp: 26 września 2025 roku).

Jako największy port morski w kraju i jeden z najszybciej rozwijających się portów Europy Port Gdańsk stał się centralnym ogniwem w łańcuchach dostaw w Europie Środkowo-Wschodniej oraz punktem dostępu do szeregu rynków. Dzisiaj Port obsługuje regularne połączenia żeglugowe, łącząc Polskę z innymi portami bałtyckimi, Morzem Północnym, Ameryką Północną, Afryką i Azją – w sumie z 21 krajami świata oraz ponad 40 portami. Globalna dostępność sprawia, że Port Gdańsk pełni kluczową rolę w handlu międzynarodowym. W kontekście Polski umacniająca się pozycja Portu Gdańsk jest kluczowa

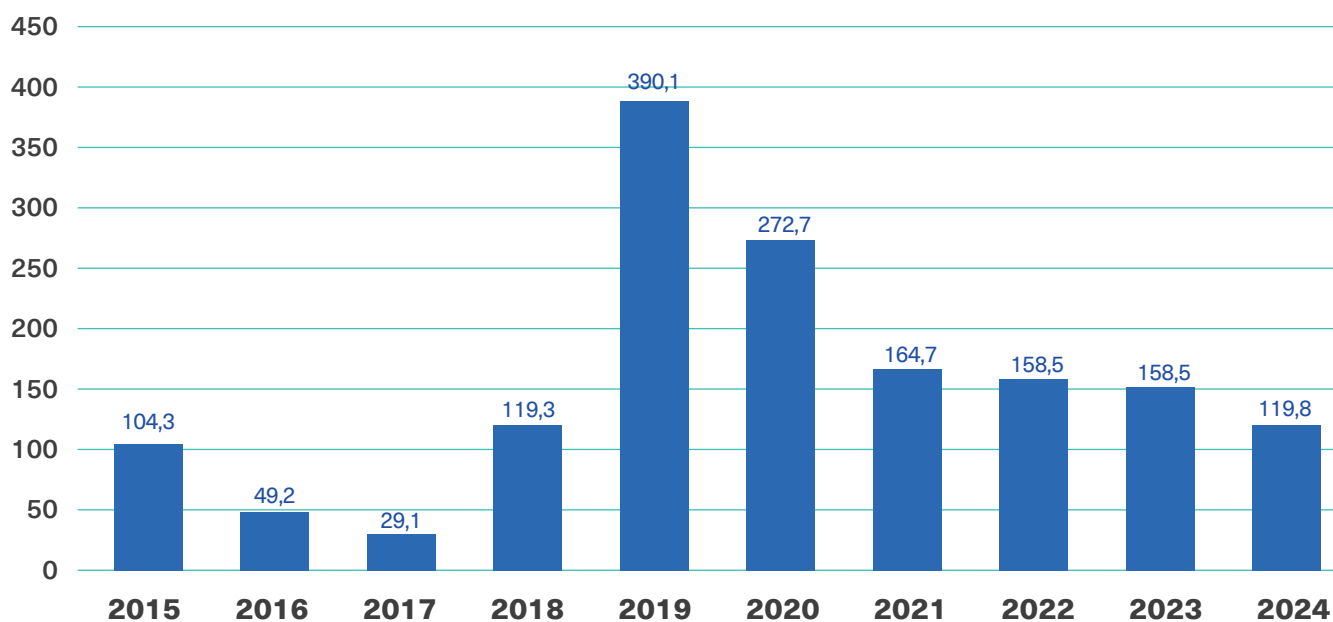
dla dalszego wzmocnienia pozycji naszego kraju jako ważnego hubu logistycznego w regionie i zwiększenia konkurencyjności polskiego eksportu i importu poprzez efektywny dostęp do globalnych łańcuchów dostaw. W założeniach rozwojowych Portu istotne miejsce zajmuje dalsze rozszerzanie siatki połączeń, w szczególności rozwój regularnych połączeń oceanicznych z portami w Azji Południowo-Wschodniej, Ameryce Północnej oraz Ameryce Południowej. Taka ekspansja pozwoli na zwiększenie wolumenów przeładunkowych i dywersyfikację kierunków handlowych⁶.

Nakłady inwestycyjne w Porcie Gdańsk

Dynamiczny rozwój Portu na przestrzeni ostatniej dekady nie byłby możliwy bez znaczących inwestycji. W okresie 2015–2024 nakłady inwestycyjne samego ZMPG S.A. wyniosły ponad 1,5 mld zł. Jednak inwestycje realizowane w Porcie Gdańsk to nie tylko środki angażowane w jego rozwój przez ZMPG S.A., których wartość przedstawiono na poniższym wykresie, ale także nakłady innych podmiotów korzystających z in-

frastruktury portowej, użytkujących poszczególne nabrzeża i tereny składowe, a także Urzędu Morskiego, który dba o morską infrastrukturę dostępową i bezpieczeństwo żeglugi. W latach 2015–2024 nakłady inwestycyjne związane z funkcjonowaniem Portu Gdańsk, dotyczące infrastruktury, takiej jak falochrony, tory wodne, oznakowanie nawigacyjne, poniesione przez Urząd Morski wyniosły w sumie blisko 1 mld zł.

Wykres 6. Nakłady inwestycyjne ZMPG S.A. w latach 2015-2024 [mln zł]



Źródło: opracowanie na podstawie danych ZMPG S.A.

⁶ Sprawozdanie Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A. z działalności w 2024 roku.

Kluczowe inwestycje realizowane w ostatnim czasie na terenie Portu Gdańsk to rozbudowa i modernizacja nabrzeży (Bytomskiego, Rudowego III, Wiślanego, Węglowego – wartość ok. 0,51 mld zł), budowa nowego stanowiska paliwowego „W” w Porcie Zewnętrznym (wartość ok. 0,5 mld zł), rozwój terminalu kontenerowego Baltic Hub (oddanie do użytku nabrzeża T3 – wartość ok. 2 mld zł i budowa T5 – wartość ok. 1,2 mld zł), inwestycja w terminal FSRU, który będzie służył do regazyfikacji i przeładunku gazu płynnego LNG (wartość inwestycji to ok. 4,5 mld zł), a tak-

że modernizacja infrastruktury drogowo-kolejowej i systemów bezpieczeństwa. Inwestycje te mają na celu zwiększenie zdolności przeładunkowych Portu, poprawę dostępności od strony lądu i morza oraz dostosowanie do wymogów środowiskowych UE (np. wdrożenie systemu OPS – zasilania statków z lądu). Dzięki tym działaniom Port Gdańsk utrzymuje konkurencyjność na rynku europejskim i przygotowuje się na dalszy wzrost przeładunków oraz nowe wyzwania, związane z transformacją energetyczną i cyfryzacją.

KLUCZOWE INWESTYCJE ROZWOJOWE REALIZOWANE W PORCIE GDAŃSK

Budowa stanowiska „W”

Budowa nowego stanowiska przeładunkowego „W” w Naftoporcie (Baza Przeładunku Paliw Płynnych) zwiększy do 6 liczbę stanowisk przeładunkowych i pozwoli na obsługę kolejnych jednostek o nośności do 300 tys. DWT oraz zwiększy przepustowość terminalu o 9 mln ton, do 49 mln ton w skali roku. Budowa tego stanowiska, wraz z budową nowych nabrzeży i zagospodarowaniem Kwatery nr I, jest wspólnym projektem Naftoportu i Zarządu Morskiego Portu Gdańsk. Wartość inwestycji to ok. 0,5 mld zł. Stanowisko ma zostać zbudowane do 2027 roku.

Pływający terminal LNG

Pływający terminal LNG typu FSRU (ang. *Floating Storage Regasification Unit*) to kluczowa dla bezpieczeństwa energetycznego Polski inwestycja, która zakłada powstanie infrastruktury zdolnej do odbioru, procesowego składowania i regazyfikacji ponad 6 mld m³ gazu rocznie. Budowie tej części Portu towarzyszy także budowa falochronu osłonowego, realizowana przez Urząd Morski w Gdyni. Wartość inwestycji szacowana jest na 4,5 mld zł. Terminal ma powstać do 2028 roku.

Falochron osłonowy

Falochron osłonowy będzie przede wszystkim osłaniał przed falowaniem terminal FSRU, stanowiący strategiczną inwestycję, która zapewnia bezpieczeństwo i dywersyfikację dostaw gazu ziemnego. Inwestorem falochronu jest Urząd Morski w Gdyni, zaś terminalu FSRU spółka Gaz-System. Wybudowany falochron będzie miał długość blisko 1 300 m. Powstanie również nowy tor podejściowy oraz niezbędne oznakowanie nawigacyjne, zapewniające bezpieczne cumowanie, rozładunek i manewrowanie gazowcom. Wartość inwestycji wynosi prawie 800 mln zł, a planowany termin realizacji to koniec 2027 roku.

Terminal kontenerowy T5

Terminal kontenerowy T5 – inwestycja o powierzchni około 21 ha w pierwszym etapie wykorzystywana będzie jako baza do instalacji morskich turbin wiatrowych dla Polskich Farm Wiatrowych na Bałtyku. W ramach budowy powstaną dwa nabrzeża przeładunkowe, stanowisko Ro-Ro wraz dalbami. Koszt inwestycji to prawie 1,2 mld zł, a całość ma być zrealizowana do końca 2026 roku.

Wdrożenie systemu OPS

Budowa instalacji OPS – na podstawie regulacji Unii Europejskiej, zgodne z rozporządzeniem AFIR (UE) 2023/1804, państwa członkowskie UE muszą zapewnić w portach morskich należących do sieci TEN-T minimalny poziom zasilania energią elektryczną z lądu (tzw. Onshore Power Supply – OPS). Obecnie ZMPG S.A. realizuje projekt budowy systemu OPS w Porcie Gdańsk, którego zadaniem będzie zasilanie jednostek pasażerskich i kontenerowców energią elektryczną w czasie ich postoju przy nabrzeżach portowych. Do 2030 roku przewiduje się wykonanie 9 punktów zasilania na terminalu kontenerowym BHCT oraz 4-5 punktów na Nabrzeżu Obrońców Westerplatte. Projekt obejmuje również rozbudowę sieci elektroenergetycznej na terenie Portu oraz budowę nowego GPZ, który pozwoli na obsługę dwukrotnie większego zapotrzebowania na energię elektryczną w stosunku do stanu obecnego. Planowany okres realizacji inwestycji to perspektywa do 2030 roku.

Sumaryczna wartość opisanych powyżej inwestycji realizowanych na terenie Portu Gdańsk to 7 mld zł.

Istotnym aspektem rozwoju Portu Gdańsk jest stymulowanie działalności inwestycyjnej samorządu w zakresie rozwoju lądowej infrastruktury dostępowej i uzbrojenia terenów znajdujących się na jego obszarze. Łączny poziom środków zainwestowanych na przestrzeni ostatnich 10 lat na tym obszarze przez miasto Gdańsk i podległe mu jednostki można szacować na kwotę ponad 241 mln zł. Sfinansowane z tych środków prace obejmowały budowę układów drogowych, analizy środowiskowe i dokumentację modernizacji węzłów drogowo-kolejowych, konieczne do realizacji inwestycji, czy usuwanie kolizji z istniejącymi instalacjami, w tym rurociągiem PERN⁷.

Inwestycje te są konsekwencją rozwoju Portu, ponieważ dywersyfikacja działalności oraz wzrost obrotów ładunkowych wymagają nie tylko budowy bazy magazynowo-logistycznej, ale także integracji i rozbudowy infrastruktury drogowej, kolejowej oraz rurociągowej. Istotnym elementem jest również rozwój korytarzy transportowych w głąb kraju, aby zapewnić sprawny przepływ ładunków i pełną dostępność Portu w ramach krajowej i międzynarodowej sieci logistycznej.

Modernizacja Trasy Sucharskiego

Trasa Sucharskiego jako część drogi krajowej nr 89 stanowi kluczowe połączenie drogowe Portu Gdańsk (a szczególnie Portu Północnego) z siecią pozostałych dróg krajowych, w tym z drogą ekspresową S7 i autostradą A1. Umożliwia ona dojazd do Portu z pominięciem śródmieścia Gdańska. Głównym celem zadania jest zwiększenie dostępności terenów inwestycyjnych w rejonie Portu Północnego poprzez udrożnienie ruchu kołowego pod kątem intensywnego rozwoju bazy logistycznej i przemysłowej. Wykonawcą prac jest firma Polimex Mostostal. Koszt budowy estakady i układu drogowego przy Sucharskiego to 70 mln zł.

⁷ Dane Dyrekcji Rozbudowy Miasta Gdańsk udostępnione przez Wydział Polityki Gospodarczej Urzędu Miasta Gdańsk.



”

Na przestrzeni ostatnich 10 lat Port Gdańsk zyskał ponad 10 p.p. pod względem udziału w rynku, a dzisiaj odpowiada za prawie 58% obrotów ładunkowych w największych polskich portach morskich.

Wiodącym inwestorem na obszarze zlokalizowanym w granicach administracyjnych Portu Gdańsk jest Gmina Miasta Gdańska, działająca tu przez swoją spółkę – Gdańską Agencję Rozwoju Gospodarczego (InvestGDA), która od wielu lat przygotowuje i uzbraja tereny inwestycyjne wokół Portu i poszukuje inwestorów, zainteresowanych budową i eksploatacją infrastruktury logistycznej na tym obszarze oraz lokowaniem na tych terenach producentów dóbr wymagających (z uwagi na łańcuchy dostaw) dostępu do węzła transportowego jakim jest Port. W okresie 2015–2024 spółka InvestGDA zrealizowała na terenach w granicach administracyjnych Portu Gdańsk kilka dużych projektów, istotnych dla rozwoju Portu.

Pomorskie Centrum Logistyczne (PCL)

Pomorskie Centrum Logistyczne (PCL) to nowoczesny kompleks, zajmujący obszar **109 ha**, położony w sąsiedztwie terminala kontenerowego Baltic Hub. PCL to aktualnie zespół sześciu hal magazynowo-produkcyjno-biurowych o powierzchni **189 tys. m²**, które powstały na obszarze **43 ha**. Z powierzchni tej korzystają dziś m.in. Eurocash, Americold, DHL, BTL, Leroy Merlin, Langowski Logistics, DSV Solutions.

Pomorskie Centrum Inwestycyjne (PCI)

Pomorskie Centrum Inwestycyjne (PCI) to park przemysłowy o łącznej powierzchni **67 ha**, położony w sąsiedztwie Portu oraz PCL, przeznaczony dla podmiotów związanych z branżą morską, *offshore* i TSL (transport, spedycja, logistyka). Obecnie na tym terenie działalność ulokowało sześć podmiotów, przy czym CTP w wybudowanych przez siebie halach zajmujących **118 tys. m²** wynajmuje powierzchnie takim podmiotom, jak Morska Agencja Gdynia, Trichan, MEP. Sama spółka InvestGDA wybudowała w PCI dwa place składowe o powierzchni 1,7 ha, wewnętrzny układ drogowy i zbiorniki retencyjne.

Park Przemysłowy „Ku Ujściu”

Park „Ku Ujściu” – to tereny inwestycyjne o łącznej powierzchni **62 ha**, przeznaczone dla inwestorów z sektora przemysłowego i branży TSL. Powstały tu depoty kontenerowe Balticon i Radunia Containers, które znacząco zwiększają potencjał składowy Portu, a także przestrzenie dla innych lokalnych podmiotów (w tym: HydroMarpp, PHU Metal-System, Handel i Minerality Nowak). Obok zlokalizowanej przy granicy terenu bocznicą kolejowej w przyszłości możliwa jest budowa Terminalu Intermodalnego.

Centrum Biurowe KOGA

Centrum Biurowe KOGA to budynek o powierzchni **8,1 tys. m²**, w bliskim sąsiedztwie wspomnianego Baltic Hub. Stanowi zaplecze administracyjno-usługowe dla ww. parków logistyczno-przemysłowych. Najemcami CB KOGA są m.in. służby odprawy granicznej (Izba Administracji Skarbowej w Gdańsku – Oddział Celny, WIJHARS), agencje celne (Żytkowiak, TSL Silesia) oraz podmioty branży okołoportowej (Americold, Fabe, Off-Dock, FBSerwis). W 18 podmiotach wynajmujących powierzchnie w CB pracuje ok. 200 osób. W CB KOGA znajduje się także przedszkole z oddziałem żłobkowym.

Z 238 ha terenów przygotowywanych dla inwestorów przez InvestGDA (109 ha PCL, 67 ha PCI, 62 ha Parku Przemysłowego „Ku Ujściu”) do końca czerwca 2025 roku zagospodarowano **144 ha** (60%), odpowiednio: 43 ha terenów PCL (39%), 67 ha terenów PCI (100%), 34 ha terenów Parku Przemysłowego „Ku Ujściu” (54%). **Łączny poziom nakładów zainwestowanych przez Gdańską Agencję Rozwoju Gospodarczego i jej inwestorów, w okresie ostatnich 10 lat to 1,42 mld zł.** Szacuje się, że łącznie na tym obszarze dzięki powyższym inwestycjom zatrudnienie znalazło ok. 1,8 tys. pracowników w sektorze produkcyjnym, usługowym oraz w branży dystrybucyjnej. Istotnym aspektem działalności inwestycyjnej InvestGDA w obszarze zawierającym się w granicach administracyjnych Portu Gdańsk jest budowa infrastruktury dostępowej, w tym w szczególności wewnętrznych dróg dojazdowych o podwyższonej nośności, łączących Port z bazą logistyczno-magazynową PCL, czy PCI, oraz zbiorników retencyjnych. Dotychczas spółka InvestGDA współfinansowała wybudowanie na Obszarze Portu ulic prof. W. Andruszkiewicza, kpt. Józefa Dambka oraz Antoniego Grabarczyka, o łącznej długości ok. 3 km.



Wpływ Portu Gdańsk na gospodarkę



Port Gdańsk jest jednym z najważniejszych węzłów logistycznych i handlowych w regionie Morza Bałtyckiego. Jego znaczenie wykracza daleko poza funkcje transportowe – Port jest silnym impulsem rozwojowym zarówno dla gospodarki krajowej, jak i regionalnej.

Przyczynia się do budowania produktu krajowego brutto poprzez generowanie wartości dodanej, a także do tworzenia miejsc pracy w różnych sektorach gospodarki powiązanych z działalnością portową. Działalność portowa ma istotny wpływ na dochody podatkowe, zarówno do budżetu państwa, jak i do instytucji regionalnych, wspierając tym samym stabilność finansową i rozwój lokalnych społeczności. Co więcej, Port oddziałuje na dochody gospodarstw domowych, zwiększając siłę nabywczą i stymulując konsumpcję, która z kolei napędza dalszy wzrost gospodarczy w wielu sektorach usługowych i handlowych.

Celem tej sekcji jest analiza wpływu Portu Gdańsk na gospodarkę poprzez pryzmat oddziaływania na:

- Rynek pracy i zatrudnienie,
- Wartość dodaną i PKB,
- Finanse publiczne,
- Handel zagraniczny.

Każdemu z wyżej wymienionych obszarów poświęcono osobną sekcję. W ramach każdego z nich zaprezentowane zostaną wyniki pogłębionej analizy wpływu działalności Portu Gdańsk, opartej na modelu Leontiefa, które uwzględniają szersze efekty mnożnikowe (szczegółowy zbiór wyników znajduje się na stronach 57–58). Dzięki temu możliwe jest ukazanie pełnego wpływu Portu Gdańsk na gospodarkę – zarówno na poziomie krajowym, jak i regionalnym – obejmującego wartość dodaną, zatrudnienie oraz dochody podatkowe.



Do oszacowania wpływu działalności Portu Gdańsk na gospodarkę wykorzystano model Leontiefa.

Model ten pozwala policzyć ekonomiczny wpływ na PKB (wartość dodaną) i zatrudnienie oraz wpływy podatkowe, jakie generuje dane przedsiębiorstwo. Zastosowane podejście polegało na identyfikacji oraz selekcji ponad 100 spółek związanych z działalnością Portu, których dane finansowe zostały wykorzystane jako dane wejściowe do modelu. W ramach analizy uwzględniono również wkład Portu Gdańsk w gospodarkę województwa pomorskiego, Trójmiasta oraz Gdańska. Pozwoliło to na skwantyfikowanie roli Portu w budowanie nie tylko krajowej, ale również regionalnej i lokalnej gospodarki. Co więcej, w toku analizy wyodrębniono również efekty wygenerowane przez firmy należące do sektora TSL oraz przez ZMPG S.A., aby pokreślić ich znaczenie w kontekście gospodarczego wpływu działalności Portu Gdańsk.

Wydatki i przychody podmiotów działających w Porcie potraktowano jako impuls popytowy, który zwiększa aktywność gospodarczą w Polsce, uwzględniając trzy oddzielne efekty (kanały wpływu):

WPLÝW BEZPOŚREDNI

odzwierciedlający wpływ pierwotnych wydatków na aktywność ekonomiczną gospodarki regionu i kraju,

WPLÝW POŚREDNI

odzwierciedlający wpływ zwiększonej aktywności gospodarczej u wszystkich poddostawców,

WPLÝW INDUKOWANY

obrazujący dodatkowy popyt w gospodarce wynikający z wydatków gospodarstw domowych z tytułu otrzymanych wynagrodzeń w części odpowiadającej zwiększonej aktywności przedsiębiorstw w efektach bezpośrednim i pośrednim.



Wpływ na rynek pracy

Bezpośrednie zatrudnienie w samym Zarządzie Morskiego Portu Gdańsk S.A. w 2024 roku wyniosło 374 osoby. To tzw. „poziom 0” – pracownicy odpowiedzialni przede wszystkim za zarządzanie infrastrukturą, koordynację działalności portu, nadzór inwestycyjny oraz kwestie administracyjne. Biorąc pod uwagę całą Grupę Kapitałową ZMPG S.A., liczba ta zwiększa się do 759 pracowników.

Skala zatrudnienia znacznie zwiększa się biorąc pod uwagę osoby pracujące na terenie Portu w przedsiębiorstwach i instytucjach związanych z działalnością operacyjną, czyli poziomem 1. Trudno jest precyzyjnie określić tę liczbę, ponieważ wiele firm prowadzi równolegle działalność także poza obszarem portowym. Należy jednak pamiętać, że w operacje portowe zaangażowani są także m.in. pracownicy firm zewnętrznych związanych z logistyką, transportem

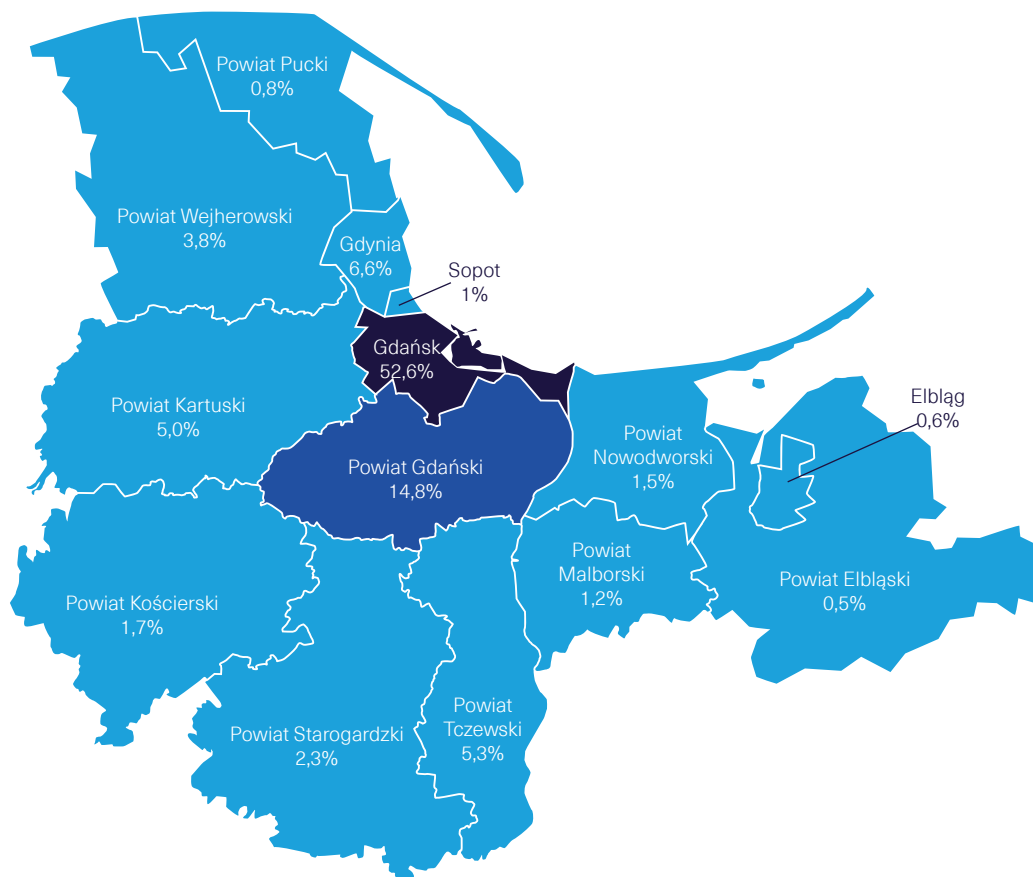
i serwisem, a także służba celna, ochrona i administracja czy inni kontrahenci.

Port Gdańsk jest rozległym obszarem, na którym zatrudnienie znajduje ponad 16 tys. osób, przy czym ze względu na specyfikę działalności liczba ta zmienia się w poszczególnych miesiącach roku. Część z tych osób pracuje na obszarach objętych kontrolą dostępu koordynowaną przez ZMPG S.A., co pozwala stwierdzić, że na dzień 1 czerwca 2025 r. aktywnych było ok. 8,5 tys. przepustek osobowych wydanych przez ZMPG S.A.⁸. Do tego należy doliczyć ponad 1,4 tys. pracowników Baltic Hub, objętych odrębnym systemem przepustek, co daje łącznie ok. 10 tys. osób.

Ponieważ jednak część obszarów portowych nie jest objęta systemem przepustkowym, przeprowadzono dodatkową analizę bazującą na danych z logowań

⁸ Liczba obejmuje pracowników zatrudnianych przez podmioty działające na obszarze zarządzanym przez ZMPG S.A., użytkowanym m.in. przez Naftoport, PERN, Gaspol, Port Północny oraz Węglokoks, które wprawdzie posiadają własne systemy przepustowe, ale z uwagi na specyfikę funkcjonowania Portu ich pracownicy muszą również dysponować przepustkami wydawanymi przez ZMPG S.A.

Struktura zatrudnienia na obszarze Portu Gdańsk według miejsca zamieszkania (średnia z I kwartału 2025 roku)



Źródło: wyniki analizy liczby logowań unikalnych kart SIM na obszarze Portu.

telefonów komórkowych do stacji BTS (ang. *Base Transceiver Station*). Analiza wykazała, że w pierwszym półroczu 2025 r. na obszarze Portu pracowało przeciętnie 15,6 tys. osób, a wartość maksymalną – 16,2 tys. osób – odnotowano w marcu 2025 r.⁹ Dane z kart SIM pozwoliły również określić strukturę miejsca zamieszkania pracowników: ponad połowa (średnio 52,6%) mieszka w Gdańsku, 14,8% na terenie powiatu gdańskiego, a 6,6% w Gdyni. Jak ilustrują dane zaprezentowane na powyższej mapie, firmy działające w Porcie zapewniają miejsca pracy osobom z kilku powiatów obszaru metropolitalnego, a także z ościenego województwa warmińsko-mazurskiego.

Te wyniki potwierdzają, że Port Gdańsk jest istotnym centrum zatrudnienia i rozwoju kompetencji w skali lokalnej i regionalnej, a jego działalność stymuluje popyt na inne usługi, w tym transport publiczny.

Zatrudnienie generowane w związku z działalnością Portu i w jego otoczeniu

Całkowity wpływ działalności Portu na rynek pracy, który jest znacznie szerszy niż zatrudnienie generowane w samym ZMPG S.A. i w otoczeniu portowym, został oszacowany z wykorzystaniem modelu Leontiefa. Analiza uwzględnia cztery poziomy: od ZMPG S.A. (poziom 0), przez podmioty portowe działające na terenie Portu (poziom 1), sektor transportu, spedycji i logistyki (poziom 2), aż po całą gospodarkę narodową (poziom 3).

Na poziomie 0, obejmującym samo ZMPG S.A., w 2024 roku działalność spółki odpowiadała za 2,8 tys. miejsc pracy w skali kraju. W tym 1,7 tys. wynikało z efektu bezpośredniego, 0,4 tys. z efektu pośredniego, a 0,7 tys. z efektu indukowanego. Na poziomie 1, czyli wśród operatorów nabrzeży

⁹ Szacunki zostały przeprowadzone na podstawie liczby logowań unikalnych kart SIM w obrębie miesiąca kalendarzowego oraz w okresie I–VI 2025 r., użytkowanych w telefonach komórkowych i smartfonach w sieci T-Mobile. Wykorzystano algorytmy ekstrapolacyjne operatora telekomunikacyjnego, które umożliwiają oszacowanie całkowitej liczby osób na podstawie logowań części użytkowników jednego operatora, posiadających aktywną zgodę na geolokalizację karty SIM.

Wykres 7. Zatrudnienie w ZMPG S.A. w latach 2015–2024

Źródło: opracowanie na podstawie sprawozdań ZMPG S.A..

i przedsiębiorstw portowych można szacować, że Port generował w 2024 roku 5,9 tys. miejsc pracy. W tym 3,5 tys. było efektem bezpośrednim, 0,8 tys. pośrednim, a 1,6 tys. indukowanym. Ta grupa podmiotów wytwarza podstawowe powiązania gospodarcze wynikające z bieżącej obsługi przeładunków. Największą skalę efektów odnotowano na poziomie 2, obejmującym sektor transportu, spedycji i logistyki, dopowiadających za około 73% całkowitego efektu w obszarze zatrudnienia. W związku z aktywnością sektora TSL działalność Portu odpowiadała w 2024 roku za 60,8 tys. miejsc pracy, z czego 35,8 tys. wynikało z efektu bezpośredniego, 8,6 tys. pośredniego i 16,4 tys. indukowanego. **W skali całej Polski (poziom 3) działalność Portu odpowiadała za 83,7 tys. miejsc pracy**, z czego 49,8 tys. wynikało z efektów bezpośrednich, 11,3 tys. – efektów pośrednich, a 22,6 tys. – efektu indukowanego. Oznacza to, że około 60% całkowitego zatrudnienia powiązane go z działalnością portową wynikało z efektów bezpośrednich, natomiast 40% pochodziło z efektów pośrednich i indukowanych.

W wymiarze regionalnym można oszacować, że działalność portowa generowała w 2024 roku 15,2 tys. miejsc pracy w Gdańsku, 25,5 tys. w Trójmieście i 47,7 tys. w całym województwie pomor-

skim. Udział zatrudnienia powiązane go z działalnością Portu w ogólnej liczbie osób ubezpieczonych zatrudnionych przez płatników w województwie pomorskim wyniósł 5,7% (łącznie zatrudnionych jest 892,7 tys. osób). Oznacza to, że co dwudzieste miejsce pracy w województwie jest powiązane z działalnością Portu.



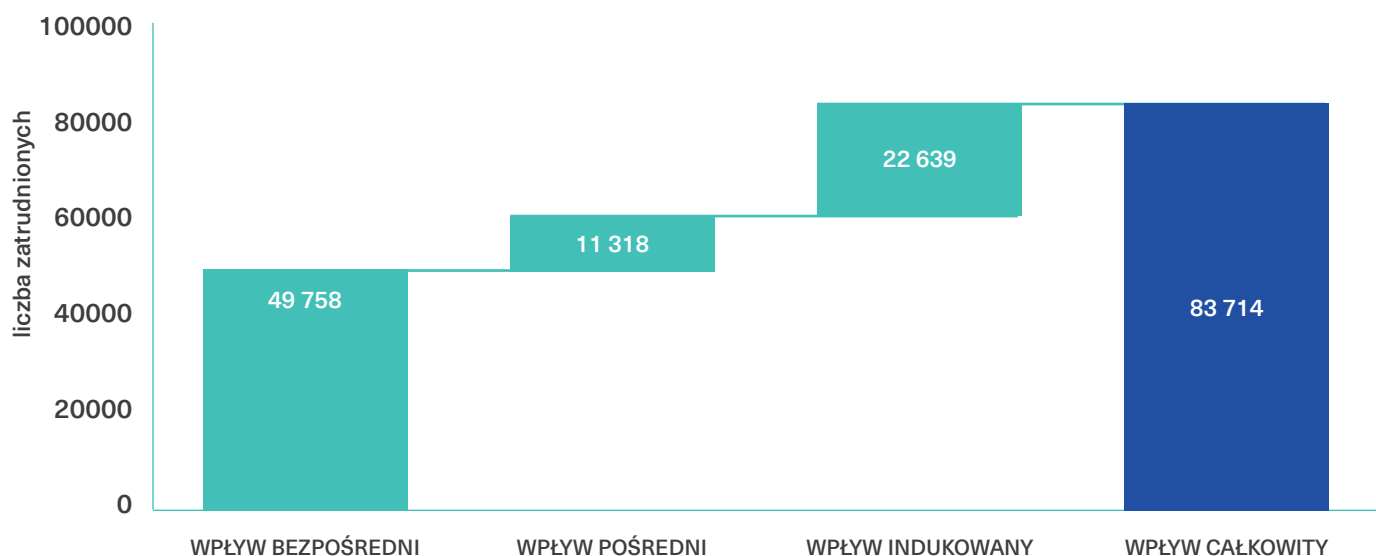
Stworzone i utrzymywane miejsca pracy w wyniku działalności Portu Gdańsk w rozbiciu na poszczególne obszary oddziaływania.

83 714 Polska

47 738 województwo pomorskie

25 494 Trójmiasto

15 241 Gdańsk

Wykres 8. Zatrudnienie generowane w wyniku działalności Portu Gdańsk w 2024 roku

Źródło: opracowanie własne.

Biorąc pod uwagę rodziny osób zatrudnionych dzięki portowi, można oszacować, że działalność Portu Gdańsk zapewnia utrzymanie dla ponad 200 tysięcy osób. Według analizy, około 209,5 tys. osób żyje w gospodarstwach domowych, których dochody pochodzą z pracy związanej z Portem Gdańsk. Ta liczba obejmuje ok. 69,8 tys. gospodarstw domowych utrzymujących się z dochodów powiązanych z Portem – w tym zarówno gospodarstwa jednoosobowe, rodziny bez dzieci, jak i rodziny z dziećmi (łącznie ok. 69,4 tys. dzieci na utrzymaniu). W samym 2024 r. łączna wartość dochodów gospodarstw domowych, generowana w wyniku funkcjonowania Portu, wyniosła 8,1 mld zł¹⁰. Wskazuje to na istotne

znaczenie Portu jako źródła utrzymania, a w konsekwencji także konsumpcji dla wielu gospodarstw w skali kraju.

Dodatkowe wskaźniki potwierdzają skalę oddziaływania Portu. Odnosząc skalę zatrudnienia generowanego w związku z działalnością Portu do zatrudnienia w innych sektorach gospodarki, można oszacować, że liczba etatów generowanych w związku z działalnością portową stanowi 64,3% miejsc pracy całego sektora górnictwa w Polsce (około 130 tys. osób w 2024 roku)¹¹ i około 7,5% zatrudnienia w rolnictwie¹² (1,2 mln osób).

Wpływ na wzrost gospodarczy

Wartość dodana generowana w związku z działalnością Portu i w jego otoczeniu

W niniejszej części przedstawiono analizę oddziaływania Portu Gdańsk na wzrost gospodarczy. Punktem odniesienia jest wartość dodana brutto (WDB), która mierzy wkład podmiotów w tworzenie produktu krajowego brutto (PKB). W ujęciu rachunkowym wartość

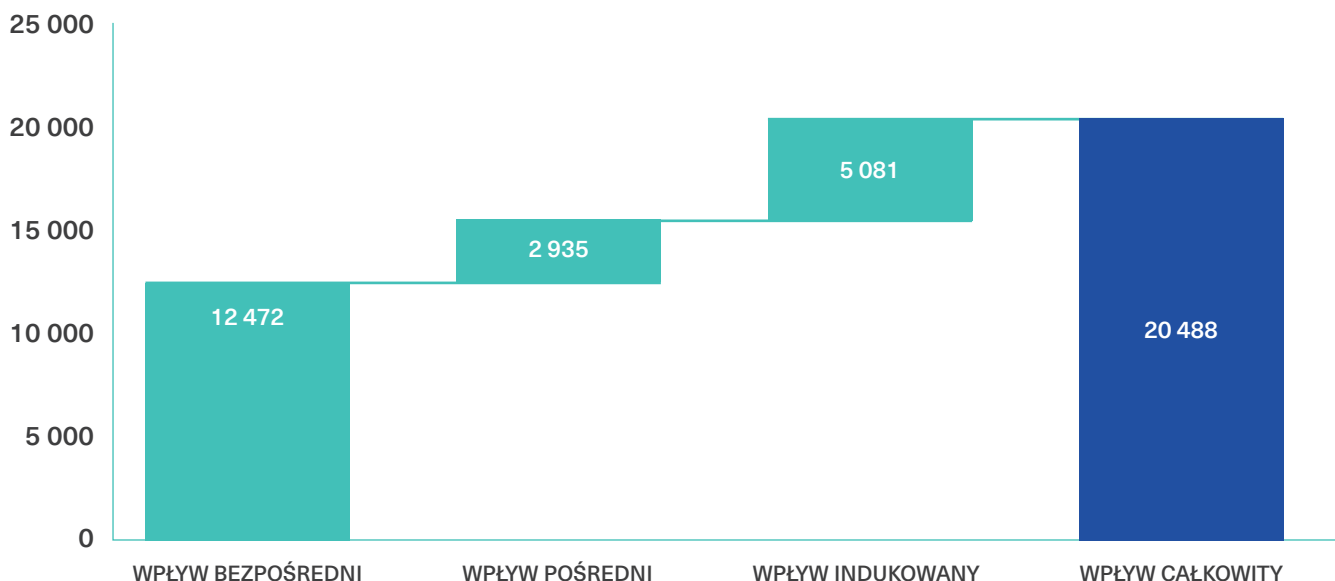
dodana odpowiada produkcji globalnej pomniejszonej o zużycie pośrednie, czyli nakłady w postaci towarów i usług wykorzystanych w procesie produkcji. Wysoka wartość dodana oznacza istotny wkład w generowanie PKB.

Na poziomie 0 działalność ZMPG S.A. generowała łącznie 660 mln zł wartości dodanej, z czego efekt bezpośredni wyniósł 398 mln zł, efekt pośredni

¹⁰ Dochody oszacowano na podstawie analizy *input-output*, poprzez określenie liczby miejsc pracy wygenerowanych w poszczególnych sekcjach PKD, a następnie odniesienie tej liczby do przeciętnych wynagrodzeń w danej sekcji PKD.

¹¹ Kod PKD sekcja B.

¹² Kod PKD sekcja A dz. 01.

Wykres 9. Wartość dodana generowana w wyniku działalności Portu Gdańsk [mln zł]

Źródło: opracowanie własne.

103 mln zł, a indukowany 159 mln zł. Podmioty portowe (poziom 1) odpowiadały w 2024 r. za 1,43 mld zł wartości dodanej. W tym 865 mln zł stanowił efekt bezpośredni, 211 mln zł pośredni, a 350 mln zł indukowany. Największe znaczenie w strukturze wartości dodanej ma sektor TSL (poziom 2). Firmy z sektora TSL (transport, spedycja, logistyka) generują aż 75% wartości dodanej w związku z działalnością Portu Gdańsk – w 2024 r. było to łącznie 15,3 mld zł (z czego 9,35 mld zł wynikało z efektu bezpośredniego, 2,27 mld zł z pośredniego, a 3,68 mld zł z indukowanego).

W skali Polski (poziom 3) całkowity efekt gospodarczy działalności Portu w postaci wartości dodanej wyniósł 20,5 mld zł. Odpowiadało to 0,63% krajowej wartości dodanej brutto w 2024 roku¹³. Skala działalności Portu jest porównywalna z wartością dodaną wygenerowaną przez całe sektory gospodarki. Dla zobrazowania: wartość dodana wygenerowana w związku z działalnością Portu Gdańsk stanowi 47,6% wartości dodanej całego sektora górnictwa i wydobywania (43 mld zł) oraz 22,1% wartości dodanej wygenerowanej przez sektor rolnictwa, leśnictwa, łowiectwa i rybactwa (92,8 mld zł).

Działalność Portu jest szczególnie istotna dla gospodarki regionu pomorskiego. W 2024 r. wytworzona wartość dodana wyniosła 3,7 mld zł w Gdańsku, 6,2 mld zł w Trójmieście i 11,7 mld zł w całym województwie pomorskim. Udział efektu portu w regionalnym PKB wyniósł niecałe 6%¹⁴.

Wartość dodana generowana w wyniku działalności Portu Gdańsk w rozbiciu na poszczególne obszary oddziaływania

20 488	Polska
11 683	województwo pomorskie
6 239	Trójmiasto
3 730	Gdańsk
mln zł	



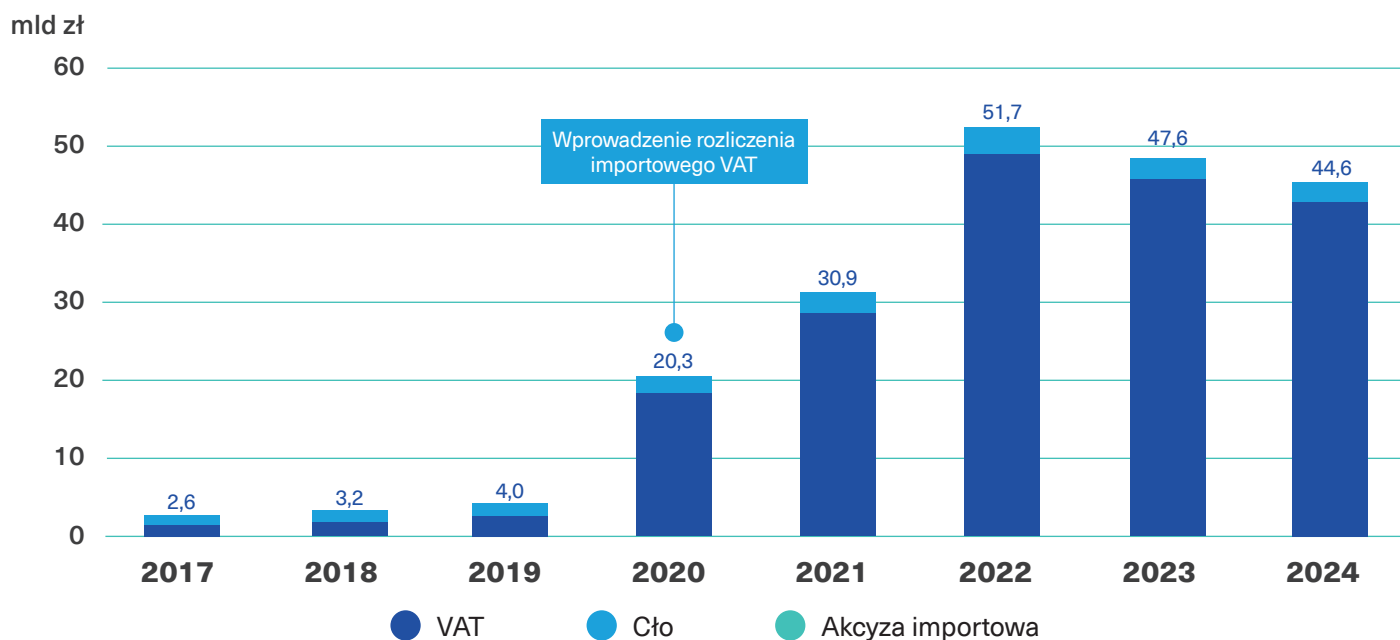
¹³ GUS, Dziedziny Bazy Wiedzy, Wartość dodana brutto według sekcji PKD (dane wstępne za 2024 rok).

¹⁴ Dane GUS, Wstępne szacunki produktu krajowego brutto w przekroju regionów w 2023 r., <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/rachunki-narodowe/rachunki-regionalne/wstepne-szacunki-produktu-krajowego-brutto-w-przekroju-regionow-w-2023-roku,8,7.html> (dostęp: 26 września 2025 roku).



”

**W skali Polski całkowity efekt
gospodarczy działalności Portu
w postaci wartości dodanej
wyniósł 20,5 mld zł.**

Wykres 10. Wpływy z cła, VAT i akcyzy pobranych w porcie Gdańsk w latach 2017-2024 [mld zł]

Źródło: Krajowa Administracja Skarbowa

Wpływ na finanse publiczne

Wpływ Portu Gdańsk na finanse publiczne można analizować w dwóch ujęciach. Pierwsze to podatki i opłaty związane z obsługą ładunków, przede wszystkim VAT, cła i akcyza od towarów przechodzących przez Port. Drugie to podatki generowane przez podmioty prowadzące działalność portową i powiązaną w całym łańcuchu dostaw.

Wpływy podatkowe od przeładowanych towarów

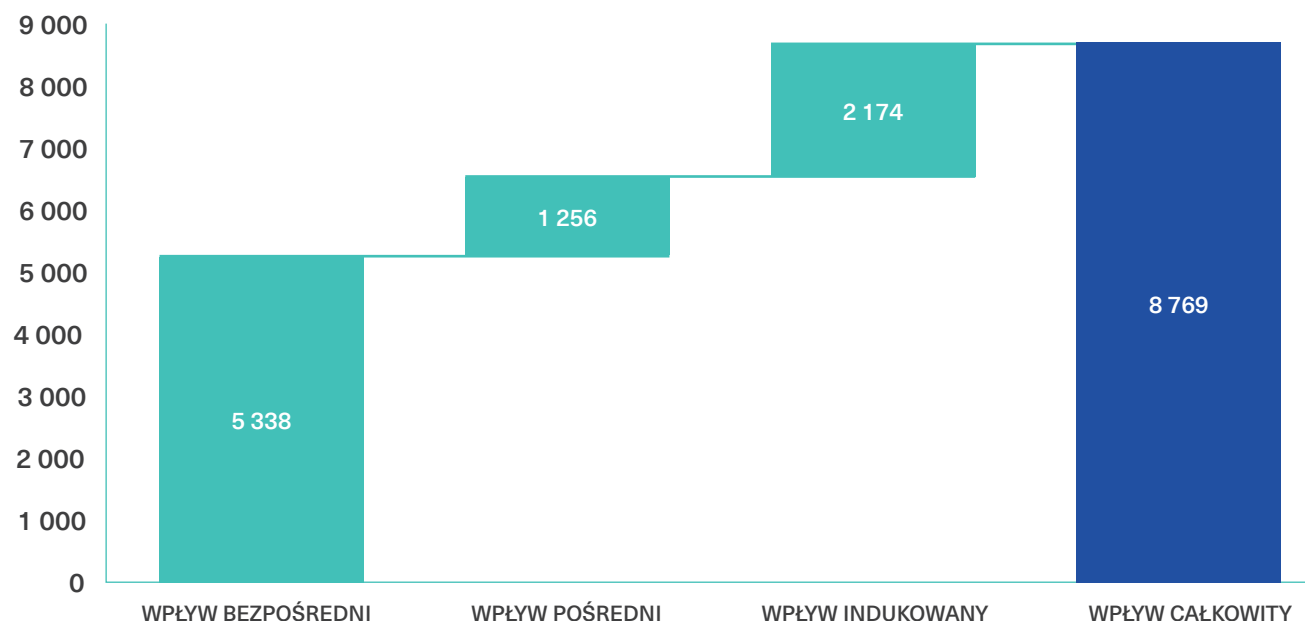
Poprzez Port do kraju wpływają towary obłożone cłem, VAT i akcyzą, co zasila budżet państwa. O dynamicznym rozwoju Portu świadczą dane dotyczące pobranych podatków i opłat, pozyskane z Krajowej Administracji Skarbowej (KAS) oraz Pomorskiego Urzędu Celno-Skarbowego¹⁵. W 2017 r. oddziały celne w Porcie Gdańsk odprowadziły do budżetu łącznie ok. 2,6 mld zł, z czego 1,7 mld zł (ok. 63%) z tytułu podatku VAT, 0,97 mld zł (ok. 37%) z tytułu ceł i 0,6

mln zł (0,02%) z tytułu akcyzy. Kwota ta odpowiadała wówczas ok. 0,5% dochodów budżetu państwa. Jednak wraz ze wzrostem wymiany i wprowadzeniem od 2020 r. rozliczania importowego VAT¹⁶ (co ujawnia pełne wpływy VAT od importu)¹⁷, sumy te istotnie wzrosły. O ile wzrost pomiędzy 2019 a 2020 wynika głównie ze zmian regulacyjnych, tak w kolejnych latach jest bezpośrednio związany z dynamicznym rozwojem Portu. W 2022 r. wpływy budżetowe związane z obsługą towarów w Porcie Gdańsk wyniosły już ponad 51,7 mld zł – to wielkości niemal 20-krotnie wyższe niż w roku 2017. Wpływy z VAT odpowiadały wówczas za ok. 94% całych wpływów. W 2023 i 2024 nastąpił jednak spadek, sięgnęły one odpowiednio około 47,6 mld zł i 44,6 mld zł (z czego około 95% stanowił VAT od importu). Było to związane ze spadkiem wartości importu - odpowiednio o 5% w 2023 roku oraz 9% w 2024 roku - głównie w zakresie węgla objętego wysokimi obciążeniami fiskalnymi.

¹⁵ Wartość towarów (w PLN) według Krajowej Administracji Skarbowej nie bierze pod uwagę przeładunków nie podlegających procedurze celnej. Różnica pomiędzy wartością przeładunków (w ujęciu tonażowym) według danych wynosi około 15%.

¹⁶ Wpływy z podatku VAT rozliczane na podstawie art. 33a ustawy o podatku VAT.

¹⁷ Do 2020 r. importerzy byli zobowiązani do uiszczania VAT przy odprawie celnej, co obciążało ich płynność finansową. Wprowadzone w 2020 r. rozliczanie importowe VAT pozwoliło przedsiębiorcom rozliczać podatek bezpośrednio w deklaracji VAT (JPK_V7), zamiast wpłacać go do urzędu celnego.

Wykres 11. Wpływy podatkowe generowane w wyniku działalności Portu Gdańsk [mln zł]

Źródło: opracowanie własne.

Wpływy podatkowe generowane w związku z działalnością Portu i w jego otoczeniu

Analizując wpływy dla sektora finansów publicznych generowane w wyniku działalności Portu, warto spojrzeć nie tylko na podatki i opłaty odprowadzane od przetwarzanych towarów, ale również te generowane w efekcie funkcjonowania przedsiębiorstw na terenie Portu Gdańsk i w jego otoczeniu. W skali całej Polski, całkowite wpływy fiskalne generowane w związku z działalnością Portu Gdańsk wyniosły w 2024 około 8,8 mld zł. Wartość ta odpowiada 15% całkowitych dochodów budżetu państwa z tytułu podatku CIT oraz 137% z tytułu podatku bankowego w Polsce w 2024 roku¹⁸.

Struktura tych wpływów wskazuje na dominującą rolę podatków centralnych, które osiągnęły poziom 3,6 mld zł, czyli 42% całości. Obejmują one przede wszystkim CIT, PIT oraz VAT i cła związane z handlem zagranicznym. Drugim co do wielkości źródłem były składki na ubezpieczenia społeczne i zdrowotne,

które wyniosły 2,78 mld zł (32% całości). Trzecim komponentem były podatki lokalne, które przyniosły 2,35 mld zł (27% całości), obejmując m.in. podatki od nieruchomości oraz udziały samorządów w PIT i CIT.

Port Gdańsk ma również kluczowe znaczenie dla lokalnych finansów samorządowych. Wpływy podatkowe, które trafiają do budżetu miasta Gdańsk można oszacować na 261 mln zł, co stanowi prawie 5% budżetu miasta, którego łączna wartość dochodów w 2024 roku to około 5,4 mld zł¹⁹. Warto dodać, że łączna kwota wpływów fiskalnych związanych z działalnością portową jest wyższa niż wydatki budżetowe całego Trójmiasta na 2024 rok, które wyniosły 7,88 mld zł²⁰.

Przedstawione dane w przekroju terytorialnym, instytucjonalnym i branżowym pokazują, że działalność Portu Gdańsk stanowi istotny filar finansów publicznych zarówno na szczeblu centralnym, jak i samorządowym, a jednocześnie jeden z kluczowych motorów gospodarki Pomorza.

¹⁸ Ministerstwo Finansów, Szacunkowe wykonanie budżetu państwa w 2024 r. (2025), <https://www.gov.pl/web/finanse/szacunkowe-wykonanie-budzetu-panstwa-w-2024-r> (dostęp: 26 września 2025 roku).

¹⁹ BIP Miasta Gdańsk, Uchwalony Budżet Miasta Gdańsk na 2024 rok (2024), <https://www.gdansk.pl/urząd-miejski/sprawozdanie-z-wykonania-budzetu-miasta-gdanska-za-2024-r,a,284155> (dostęp: 26 września 2025 roku).

²⁰ BIP Miasta Sopotu, Budżet Sopotu 2024, <https://bip.sopot.pl/a,22357,budzet-sopotu-2024.html> (dostęp: 26 września 2025 roku); Dane BIP Miasta Gdańsk, Uchwalony Budżet Miasta Gdańsk na 2024 rok, <https://www.gdansk.pl/urząd-miejski/sprawozdanie-z-wykonania-budzetu-miasta-gdanska-za-2024-r,a,284155> (dostęp: 26 września 2025 roku); BIP Miasta Gdyni, Projekt budżetu Miasta Gdyni na 2024 rok i Wieloletnia Prognoza Finansowa dla miasta Gdyni na lata 2024–2037, <https://bip.um.gdynia.pl/2024,9028/projekt-budzetu-miasta-gdyni-na-2024-rok-i-wieloletniej-prognozy-finansowej-dla-miasta-gdyni-na-lata-2024-2037,590986> (dostęp: 26 września 2025 roku).

Wykres 12. Podział podatków generowanych w wyniku działalności Portu Gdańsk w 2024 roku [%]

Źródło: opracowanie własne. Z uwagi na zaokrąglenia liczby na wykresie nie sumują się do 100%.

Rola Portu Gdańsk w obsłudze polskiego handlu zagranicznego

Port Gdańsk odgrywa kluczową rolę jako brama morską dla polskiego handlu zagranicznego. Jest to największy port morski w Polsce pod względem przeładunków i jeden z największych na Bałtyku. Duża część polskiej wymiany towarowej, zwłaszcza w handlu z rynkami pozaeuropejskimi, odbywa się drogą morską. Według danych ZMPG S.A., w latach 2020–2024 przez Port przeszło łącznie ok. 283 mln ton ładunków (sumarycznie w eksporcie i imporcie). W 2024 r. Port Gdańsk przeładował łącznie 77,4 mln ton ładunków, co było wynikiem nieco niższym (o ok. 4,4%) niż rekordowe 80,9 mln ton w 2023 r.²¹. Spadek ten wynikał głównie z ograniczenia importu węgla po szczycie dostaw w latach 2022–2023. Jeśli jednak pominąć węgiel (sprowadzany w poprzednich latach interwencyjnie z uwagi na kryzys energetyczny), ogólny bilans przeładunków w 2024 r. był porównywalny, a nawet nieco lepszy niż rok wcześniej. **Struktura ładunków wyraźnie przesunęła się w kierunku towarów o wyższej wartości dodanej** – ponad połowę masy stanowiły paliwa płynne (ropa naftowa i produkty ropopochodne). **W 2024 r. Naftoport w Gdańsku, będący jedynym polskim terminalem naftowym, przeładował rekordowe 38,8 mln ton ropy²²**, co potwierdza strategiczne znaczenie Portu dla bez-

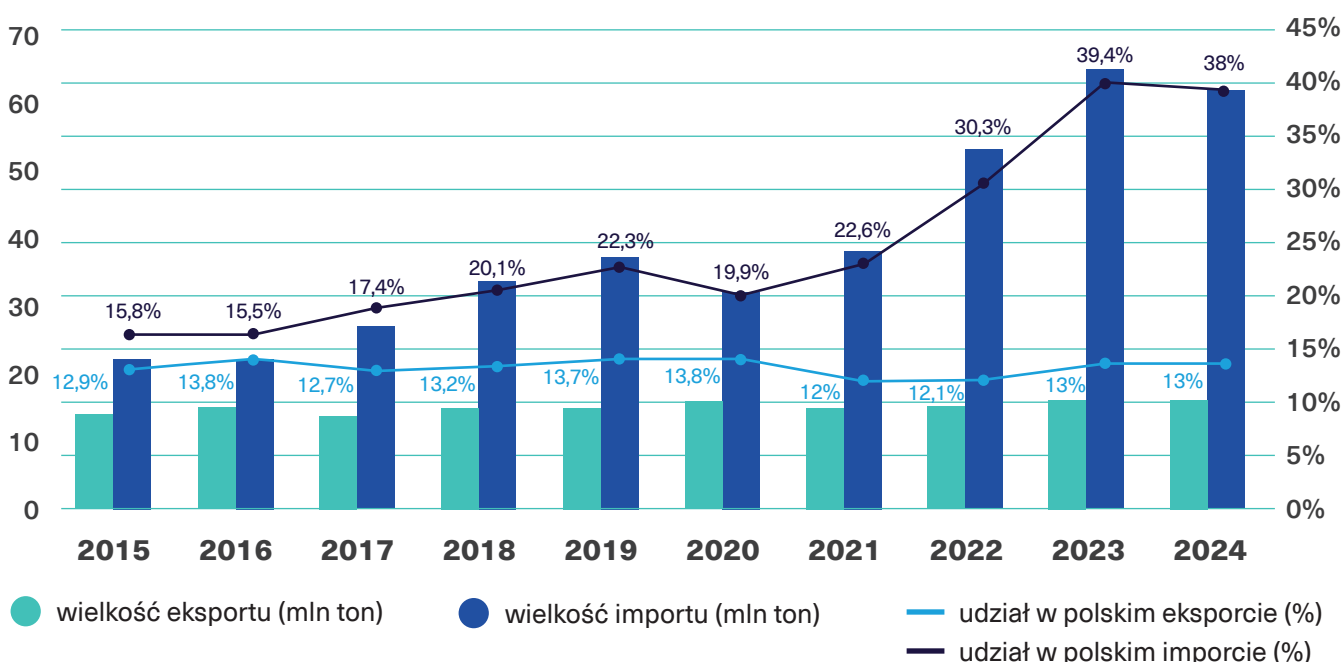
pieczeństwa energetycznego kraju. Jednocześnie przeładunki drobnicy skonteneryzowanej rości – ładunki w kontenerach osiągnęły ponownie rekordowy poziom. **W 2024 r. w Porcie Gdańsk obsłużono 2,25 mln TEU (kontenerów 20-stopowych) – o około 10% więcej niż rok wcześniej²³**. Gdański terminal kontenerowy (Baltic Hub) pozostaje największym na Morzu Bałtyckim i przejął blisko 70% krajowego przeładunku kontenerów, co czyni go głównym oknem eksportowo-importowym Polski dla towarów skonteneryzowanych. Poza paliwami ciekłymi i kontenerami Port obsługuje również znaczące wolumeny ładunków masowych (zboża, ruda metali, chemikalia) oraz ro-ro.

Znaczenie Portu Gdańsk przejawia się nie tylko w wielkości, ale i w wartości obsługiwanych ładunków. Dane dotyczące wartości przeładunków pochodzą z Krajowej Administracji Skarbowej. Należy zaznaczyć, że dane KAS dotyczące wielkości eksportu i importu nie są tożsame z danymi dotyczącymi wielkości przeładunków (zaprezentowanymi w rozdziale pierwszym), z uwagi na to, że nie wszystkie towary przechodzące przez Port podlegają procedurom celnym na jego terenie. Ponadto, na terenie

²¹ Dane przekazane przez Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.

²² Ibidem.

²³ Ibidem.

Wykres 13. Eksport i import w Porcie Gdańsk w latach 2015–2024 [mln ton]

Źródło: opracowanie na podstawie danych ZMPG S.A. i GUS

Portu znajduje się też wolny obszar celny²⁴. W 2024 r. przez Port przeszły towary o wartości szacowanej na ok. 244 mld zł, w tym ok. 201 mld zł w imporcie i 43 mld zł w eksporcie (szczegółowe dane znajdują się w Załączniku 2.). Dla porównania, całkowita wartość polskiego handlu zagranicznego w 2024 r. wyniosła ok. 3,03 bln zł. Oznacza to, że Port Gdańsk obsłużył około 8% wartości całego polskiego handlu towarami. Udział ten jest szczególnie wysoki po stronie importu – ponad 13% wartości polskiego importu w 2024 r. przyplęnęło właśnie przez Port Gdańsk. Wynika to z faktu, że Port ten jest istotnym punktem wejścia surowców strategicznych ropy naftowej, paliw i gazu, a także węgla czy rud metali. Kluczowym momentem wzrostu przeładunku surowców był rok 2022. Wtedy to przeładunki ropy i produktów naftowych w Porcie Gdańsk osiągnęły 25 mln ton (wzrost o 35% r/r), a węgla 13,2 mln ton (wzrost o 175% r/r, z czego 12,5 mln ton w imporcie) – co było bezpośrednio związane z zastąpieniem dostaw rurociągiem ze Wschodu importem morskim. W roku 2023 udział nośników energii, czyli węgla i paliw w imporcie wyniósł rekordowe 76 procent. Tym samym Port Gdańsk zabezpieczył energetycznie kraj w obliczu kryzysu na rynkach wschodnich. Udział ten systematycznie ro-

śnie w przypadku paliw, takich jak ropa naftowa, gaz, oraz produkty ropopochodne. W 2024 roku ta kategoria osiągnęła 63% wartości tonażowej importu.

Udział Portu Gdańsk w polskim eksporcie również systematycznie rośnie, choć startował z niższego poziomu niż polski import, który od lat opierał się w dużej części na imporcie surowców energetycznych. Historycznie polskie produkty eksportowe trafiały na odległe rynki często pośrednio (np. przez porty zachodnie i niemieckich pośredników). Obecnie jednak coraz większy wolumen polskiego eksportu jest obsługiwany bezpośrednio przez Port Gdańsk – zwłaszcza w segmencie drobnicy skonteneryzowanej. Eksport kontenerowy (np. żywności i produktów spożywczych) wzrósł w Porcie o ok. 40% w ciągu 5 lat²⁵. Port zyskuje na znaczeniu jako węzeł wysyłkowy dla polskich producentów żywności, chemikaliów, mebli czy produktów przemysłowych na rynki pozaeuropejskie. Przykładowo, w Porcie Gdańsk powstał specjalistyczny terminal cukrowy oraz duży chłodniczy magazyn eksportowy, co umożliwi sprawne wysłanie polskich produktów spożywczych²⁶. Takie inwestycje eksporterów wskazują, że krajowe firmy coraz chętniej korzystają z Portu Gdańsk jako okna na

²⁴ Wolny obszar celny w Porcie Gdańsk służy głównie celom reeksportowym, umożliwiając umieszczanie i przetwarzanie towarów spoza Unii Europejskiej bez konieczności uiszczenia w danym momencie ceł i innych opłat, a następnie ich wywóz poza UE.

²⁵ Dane przekazane przez Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.

²⁶ Dane za stronę internetową Portu Gdańsk – Nabrzeże Wiślane: <https://www.portgdansk.pl/port/terminale-i-nabrzeza/nabrzeze-wislane/> (dostęp: 26 września 2025 roku).

świat. Mimo iż jego udział w wartości polskiego eksportu to na razie kilka procent, widać wyraźny trend wzrostowy. Port Gdańsk intensywnie rozbudowuje sieć bezpośrednich połączeń oceanicznych, wzmacniając swoją rolę jako kluczowy węzeł polskiego eksportu. Już teraz Port Gdańsk jest największym portem kontenerowym na Morzu Bałtyckim, wyprzedzając konkurentów z regionu i umacniając pozycję Polski w globalnych łańcuchach dostaw. Warto również zaznaczyć, że w sierpniu 2025 roku Port Gdańsk dołączył do grona europejskich portów z bezpośrednim serwisem kontenerowym do Stanów Zjednoczonych²⁷. Port utrzymuje także 2. miejsce na Bałtyku pod względem ogółu przeładunków (ustępując jedynie rosyjskiemu portowi Ust-Ługa).

Wpływ inwestycji na rolę Portu Gdańsk w wymianie handlowej

Tak znacząca pozycja Portu Gdańsk w obsłudze polskiego handlu zagranicznego nie byłaby możliwa bez wieloletnich inwestycji w infrastrukturę i rozbudowę możliwości przeładunkowych. Port Gdańsk wszedł na ścieżkę szybkiego wzrostu po 2007 roku, wraz z uruchomieniem terminalu kontenerowego DCT (dziś Baltic Hub). W kolejnych latach zrealizowano szereg strategicznych projektów: pogłębiono tor wodny, zmodernizowano nabrzeża i place składowe, rozbudowano układ drogowy i kolejowy łączący Port z zapleczem kraju. W latach 2009–2016 m.in. powstała Południowa Obwodnica Gdańska, Trasa Sucharskiego oraz zmodernizowano linię kolejową do Portu Północnego. **Tylko w okresie 2017–2022 łączna wartość inwestycji zrealizowanych przez Zarząd Morskiego Portu Gdańsk oraz podmioty zewnętrzne (kontrahenci, Urząd Morski, PKP PLK) przekroczyła 4,8 mld zł²⁸. Równocześnie od 2023 roku ukończone lub trwające są kolejne projekty o wartości ponad 4,2 mld zł** (w tym rozbudowa terminali, nowe obrotnice, terminal zbożowy, infrastruktura dla farm wiatrowych offshore, itp.)²⁹. Efekty tych inwestycji są wyraźnie widoczne w zdolności Portu do obsługi rosnącego handlu. Dzięki unowocześnieniu infrastruktury, Port Gdańsk mógł w 2022 r. bezpiecznie przejąć import surowców, które wcześniej docierały do Polski innymi szlakami (np. węgiel z kierunku wschodniego). Zmodernizowa-

ne nabrzeża i place składowe przełożyły się na wzrost przeładunków – np. w wewnętrznej części Portu wolumen obsługiwanych towarów wzrósł z 9 mln ton do 15 mln ton rocznie po zakończeniu modernizacji. Gdy porównać dane, w 2020 r. Port Gdańsk miał ok. 5% udziału w wartości polskiego handlu zagranicznego (liczonego globalnie), a po kilku latach intensywnych inwestycji i korzystnej koniunktury udział ten wzrósł do ok. 8% (2022–2023). **Pobieżne szacunki mogą wskazywać, że każdy zainwestowany miliard złotych przełożył się na zwiększenie udziału Portu Gdańsk w krajowym handlu o ok. 1–2 punkty procentowe.** Dla przykładu, zmodernizowane nabrzeża i place składowe przełożyły się na wzrost przeładunków – np. w wewnętrznej części Portu wolumen obsługiwanych towarów wzrósł z 9 mln ton do 15 mln ton rocznie po zakończeniu modernizacji.

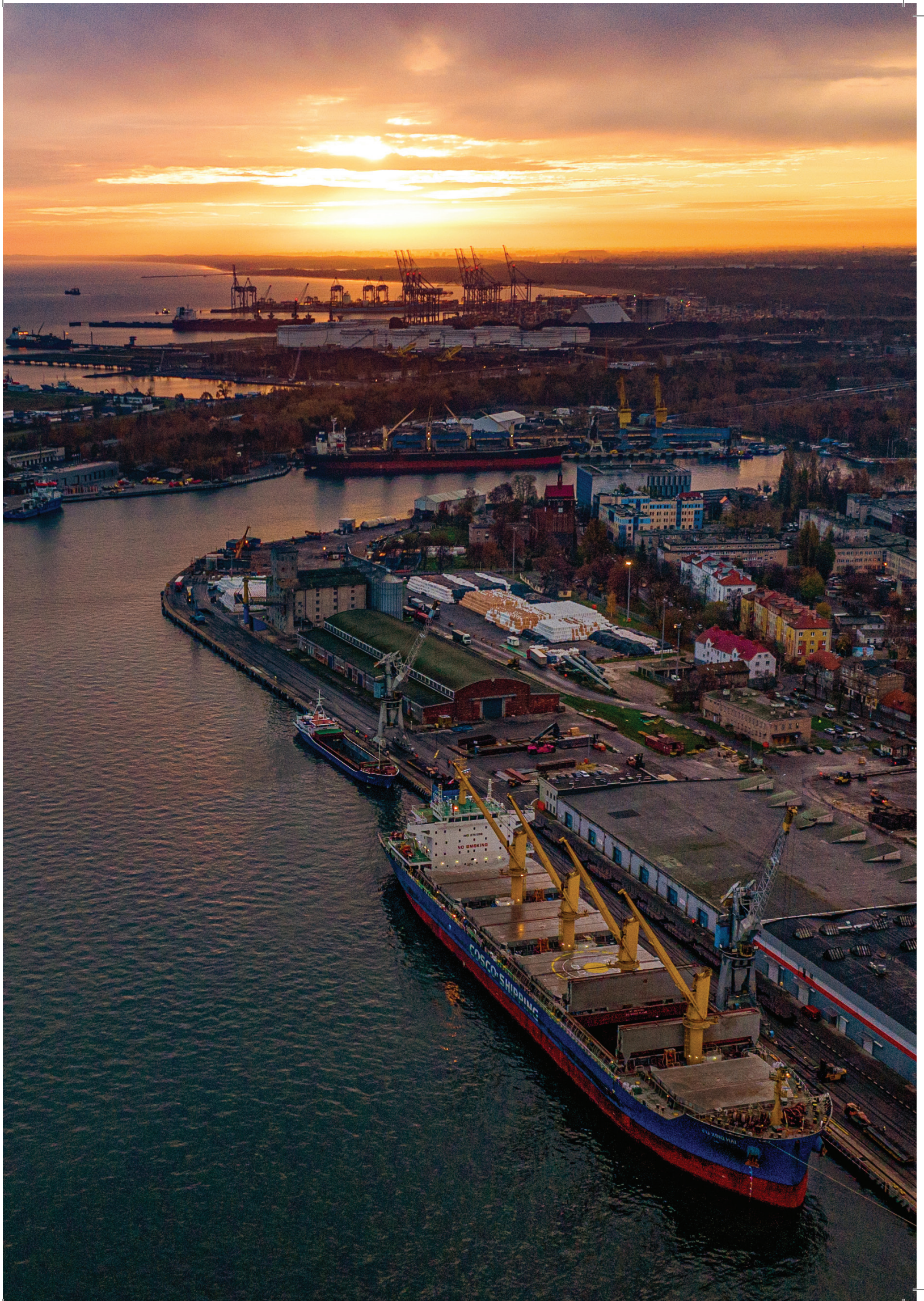
Warto zwrócić uwagę na dokładniejsze dane dotyczące wpływu inwestycji ZMPG S.A. Pokazują one, że dynamika udziału Portu Gdańsk w polskim handlu zagranicznym była zmienna – obok lat wyraźnych wzrostów, takich jak 2018 (+1,9 p.p.) czy szczególnie 2022 (+4,7 p.p.), pojawiały się także okresy spadków, jak w 2020 r. (–1,5 p.p.). Pomimo tych wahań ogólny trend pozostaje jednoznaczny: kolejne projekty inwestycyjne systematycznie wzmacniały pozycję portu. Co więcej, wskaźnik efektywności nakładów pokazuje, że w latach korzystnej koniunktury nawet relatywnie niewielkie wydatki mogły przełożyć się na znaczący wzrost udziału Gdańska w krajowym handlu.

Ostatnie wzrosty przeładunków (wywołane m.in. sytuacją geopolityczną) nastąpiły bez konieczności natychmiastowych nowych inwestycji infrastrukturalnych. Świadczy to o tym, że wcześniejsze projekty rozwojowe stworzyły bufor przepustowości, który pozwolił Portowi szybko zaabsorbować dodatkowy ruch towarowy. Jednocześnie dalszy wzrost przeładunków portowych będzie wymagać zwiększenia zdolności przeładunkowych poprzez realizację szeregu kluczowych inwestycji infrastrukturalnych.

²⁷ Dane za stroną internetową Portu Gdańsk – Port Gdańsk z nowym serwisem transatlantyckim: <https://www.portgdansk.pl/wydarzenia/port-gdansk-z-nowym-serwisem-transatlantyckim-msc-uruchamia-bezposrednie-polaczenie-do-usa/> (dostęp: 26 września 2025 roku)

²⁸ Dane za stroną internetową Portu Gdańsk, 68,2 mln ton – Port Gdańsk pobił kolejny rekord <https://www.portgdansk.pl/wydarzenia/682-mln-ton-port-gdansk-pobil-kolejny-rekord/> (dostęp: 26 września 2025 roku).

²⁹ Ibidem.



Wyniki analizy wpływu działalności Portu Gdańsk z użyciem modelu Leontiefa

POZIOM 0

Zarząd Morskiego
Portu Gdańsk S.A. (ZMPG S.A.)

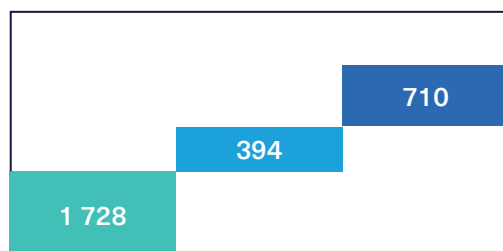
POZIOM 1

podmioty portowe prowadzące
działalność na terenie Portu

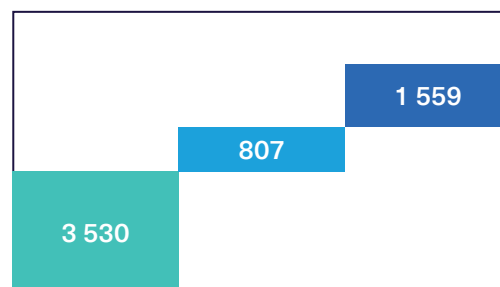


ZATRUDNIENIE
(liczba miejsc pracy)

2 831

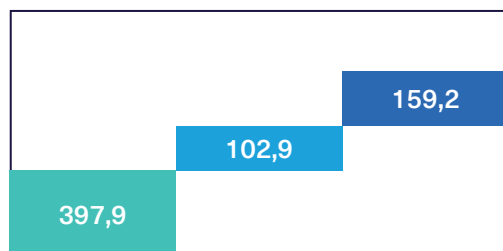


5 896

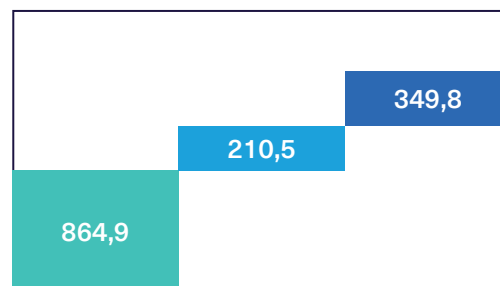


**WARTOŚĆ
DODANA BRUTTO**
(mln zł)

660

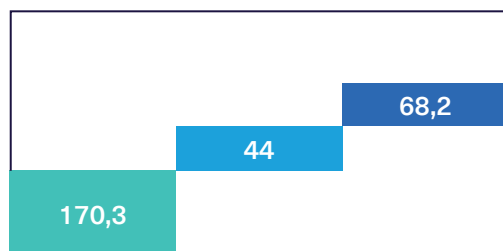


1 425

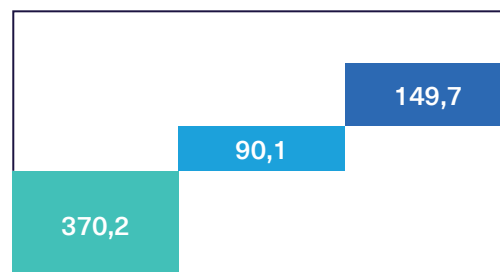


**WPŁYWY
PODATKOWE**
(mln zł)

283



610



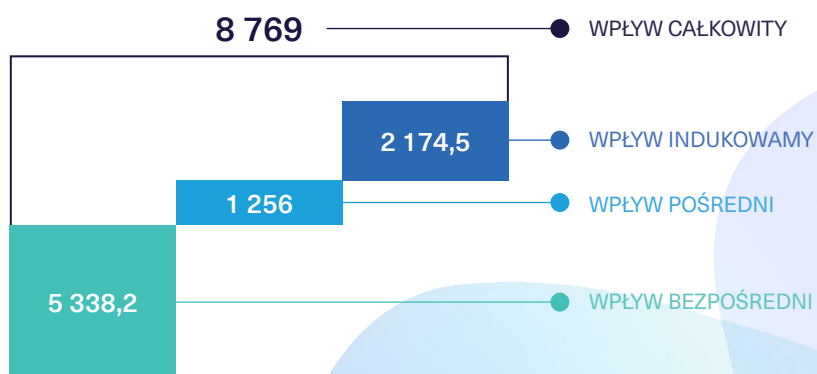
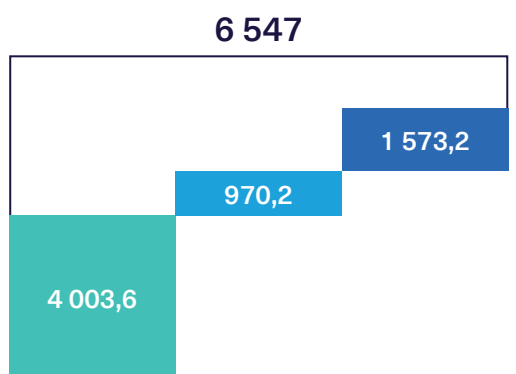
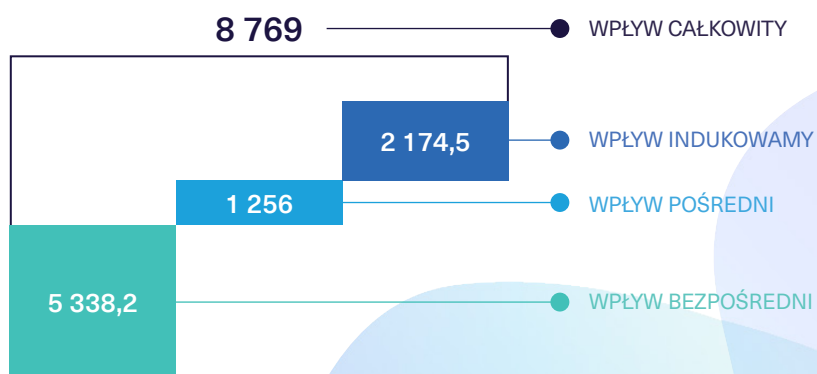
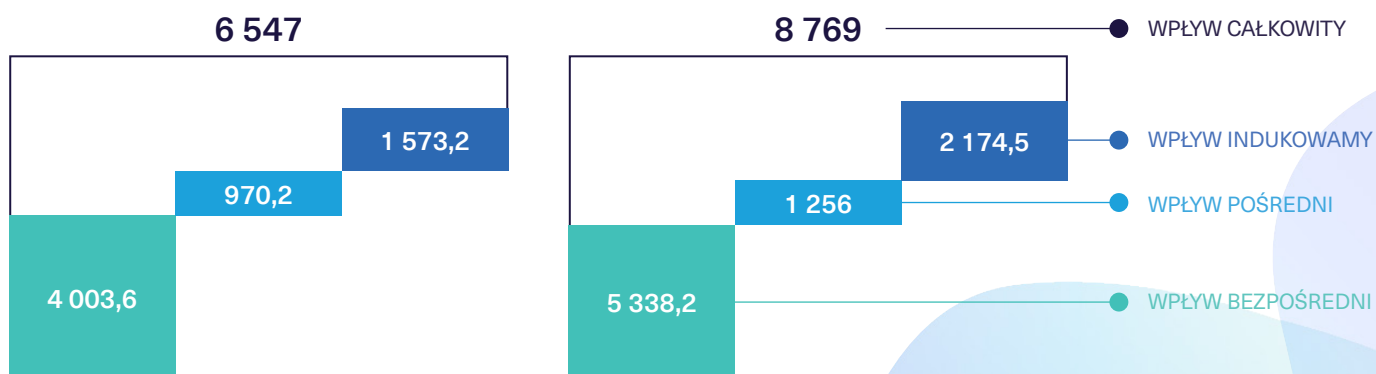
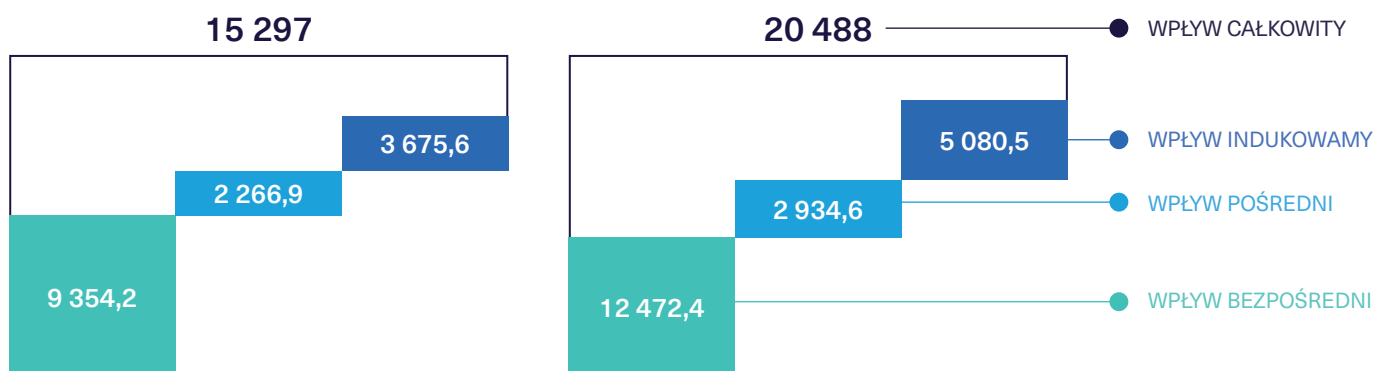
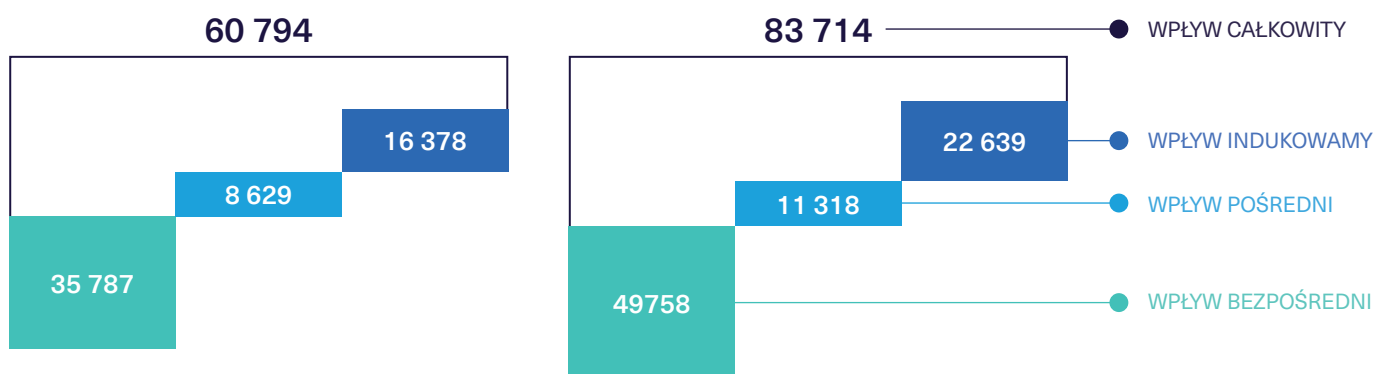
Liczby przedstawione na infografice mogą się nie sumować ze względu na zaokrąglenia.

POZIOM 2

sektor TSL

POZIOM 3

działalność pośrednia –
efekt w skali całej Polski



Spojrzenie w przyszłość:

analiza trendów wpływających
na działalność Portu Gdańsk



W obliczu dynamicznych zmian gospodarczych, technologicznych, regulacyjnych i geopolitycznych porty morskie przestają być postrzegane wyłącznie jako elementy infrastruktury transportowej.

Ich rola nabiera strategicznego znaczenia – stają się kluczowymi podmiotami wpływającymi na bezpieczeństwo, konkurencyjność oraz zrównoważony rozwój państw. Port Gdańsk, jako jeden z najważniejszych w regionie Morza Bałtyckiego, stoi przed szeregiem wyzwań i szans, które będą kształtować jego przyszłość w nadchodzących latach. W niniejszej części raportu przedstawiamy wybrane, najistotniej-

sze trendy, które będą determinować kierunki rozwoju i funkcjonowania Portu, a także przykłady dobrych praktyk z innych krajów, których porty osiągnęły wysoki poziom rozwoju i innowacyjności. Opisane w tej sekcji trendy i przykłady dobrych praktyk zostały zidentyfikowane na podstawie analizy dokumentów strategicznych i aktów prawnych, przeglądu literatury branżowej oraz konsultacji eksperckich. W procesie przygotowania tej sekcji uwzględniono m.in. kierunki rozwoju wskazywane przez instytucje unijne, programy krajowe i strategie samorządów terytorialnych, a także doświadczenia portów uznawanych za liderów w Unii Europejskiej.

1

Wzrost znaczenia globalnych łańcuchów dostaw i rozwój handlu międzynarodowego

Według szacunków UNCTAD w 2024 roku transport morski obsłużył niemal 13 mld ton ładunków³⁰. Prognozy na kolejne lata wskazują na dalszy wzrost tego wolumenu, co przełoży się na większe obciążenie portów morskich, w tym Portu Gdańsk. **Wzrost znaczenia globalnych łańcuchów dostaw oraz ekspansja handlu międzynarodowego sprawiają, że porty morskie stają się nie tylko punktami przeładunkowymi, ale również kluczowymi ogniwami w systemie bezpieczeństwa gospodarczego i energetycznego państw.** Zmieniające się modele konsumpcji, rozwój *e-commerce*, skracanie cykli produkcyjnych oraz rosnące oczekiwania dotyczące szybkości i niezawodności dostaw powodują, że porty muszą inwestować w automatyzację, cyfryzację i integrację z systemami zarządzania łańcuchami dostaw.

Aktualna sytuacja gospodarcza oraz zmieniające się uwarunkowania geopolityczne i handlowe stwarzają

dla Portu Gdańsk wyjątkową szansę rozwojową. Jako jeden z największych portów w Europie Port Gdańsk ma potencjał, by pełnić podwójną rolę. Z jednej strony może nadal obsługiwać przeładunki towarów spoza kontynentu i kierować je do krajów Europy Środkowej, takich jak Czechy, Słowacja, Węgry czy Ukraina. Co ciekawe, w samym 2024 roku przez Port Gdańsk przeszło ponad 3,2 mln ton ładunków z Ukrainy, z czego aż 70% stanowiły ładunki skonteneryzowane³¹. Warto dodać, że znaczenie Portu Gdańsk wyraźnie wzrosło po przebudowie europejskich tras handlowych, będącej konsekwencją sankcji nałożonych na Rosję oraz zmian geopolitycznych. Aby w pełni wykorzystać ten potencjał, **niezbędne są dalsze inwestycje w zaplecze portowe, w tym budowa nowej linii kolejowej i drugiego mostu na Wyspę Portową, która odpowiada za ponad 80% przeładunków w Porcie.** Obecnie cały ruch kolejowy odbywa się przez jeden most, co stanowi ryzyko dla ciągłości operacji.

³⁰ UNCTAD (2024) Review of Maritime Transport 2024: Navigating maritime chokepoints. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2024_en.pdf (dostęp: 26 września 2025 roku).

³¹ Sprawozdanie Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A. z działalności w 2024 roku, str. 6.

Rozwój infrastruktury kolejowej i intermodalnej jest istotny dla umożliwienia sprawnego transportu kontenerów na docelowe rynki zbytu w Europie Środkowej. Podejmując działania w tych obszarach, Port Gdańsk

ma realną szansę stać się głównym hubem przeładunkowym dla regionu, wzmacniając pozycję Polski w europejskim systemie logistycznym i handlowym.

2

Rozwój infrastruktury transportowej i inwestycje w otoczenie portowe

Z perspektywy partnerów handlowych szybkość dostarczenia towaru do miejsca docelowego oraz jakość dostępnych połączeń mają bezpośredni wpływ na całkowity koszt transportu, a tym samym na atrakcyjność państw portowych. Obecnie połączenia kolejowe w Polsce – podobnie jak w wielu innych krajach – nadal opierają się na infrastrukturze powstałej w XIX wieku, przez co wiele elementów systemu kolejowego pozostaje niedostosowanych do współczesnych standardów. Kolej jest modernizowana, jednak wciąż istnieją ograniczenia w zakresie przepustowości i sprawności połączeń z Portem Gdańsk, co może wpływać na tempo obsługi rosnących wolumenów ładunków. Szansą dla Portu jest planowana budowa Centralnej Magistrali Kolejowej Północ, która połączy Gdańsk z Centralnym Portem Komunikacyjnym. Nowa linia kolejowa, projektowana z myślą o prędkościach do 120 km/h dla pociągów towarowych, ma umożliwić szybki i wydajny transport kontenerów w głąb kraju. Inwestycja – obecnie na etapie analiz i konsultacji – będzie stanowić uzupełnienie istniejącej infrastruktury, zapewniając lepsze skomunikowanie regionów. Jej zakończenie planowane jest do 2040 roku. Ponieważ w niewielu krajach przewóz towarów odbywa się z wykorzystaniem linii dużych prędkości, inwestycja ta może znacząco zwiększyć konkurencyjność Portu w dłuższym horyzoncie czasowym.

Największe porty w Europie utrzymują swoją pozycję m.in. właśnie dzięki efektywnym połączeniom kolejowym z innymi krajami. Z portu w Rotterdamie towary mogą dotrzeć koleją do 11 krajów europejskich, w tym do wielu z nich w czasie krótszym niż 24 go-

dziny. Tak szybki czas tranzytu dotyczy bardziej oddalonych lokalizacji w sąsiednich Niemczech, takich jak Monachium czy Frankfurt nad Odrą, a także miast w Czechach i Szwajcarii. W ramach programu Rail Connected³² holenderski port dąży do zwiększenia udziału kolei w obsłudze ładunków o 50% oraz do pełnej cyfryzacji procesów logistycznych, co ma na celu poprawę efektywności, przejrzystości i niezawodności transportu kolejowego. Obecnie koniecznością jest nie tylko inwestowanie w fizyczną dostępność do portów, ale też automatyzacja systemu kolei i rozładunków, aby w pełni wykorzystywać ich potencjał.

W zakresie poprawy dostępności portowej kluczowe znaczenie mają również inwestycje w infrastrukturę drogową i intermodalną. Rozbudowa i modernizacja dróg dojazdowych, w tym obwodnic, estakad oraz węzłów drogowych, ma na celu usprawnienie ruchu ciężarowego i ograniczenie kongestii w obrębie aglomeracji trójmiejskiej. Jednocześnie rośnie znaczenie terminali intermodalnych, które umożliwiają płynne przeładunki między transportem morskim, kolejowym i drogowym. W dobie rosnącej presji na dekarbonizację logistyki oraz cyfryzację łańcuchów dostaw rozwój takich obiektów staje się nie tylko odpowiedzią na potrzeby rynku, ale także elementem strategii zrównoważonego rozwoju.

W perspektywie rozwoju Portu Gdańsk istotne będzie dalsze zagospodarowanie jego otoczenia w sposób zintegrowany i innowacyjny. Niezbędne są inwestycje w inteligentne parki przemysłowe, zautomatyzowane centra dystrybucyjne oraz stre-

³² **Rail Connected** to holenderska inicjatywa wspierana przez Ministerstwo Infrastruktury i Gospodarki Wodnej oraz Zarząd Portu Rotterdam. Stanowi część szerszego pakietu działań na rzecz rozwoju transportu kolejowego w Holandii. Jej głównym celem jest poprawa wymiany danych pomiędzy przewoźnikami, operatorami kolejowymi i terminalami, co przekłada się na większą efektywność operacyjną, lepszą koordynację oraz bardziej zrównoważony transport towarowy. Projekt koncentruje się na digitalizacji procesów logistycznych, integracji systemów informatycznych oraz promowaniu kolei jako konkurencyjnego środka transportu w obrębie portu i poza nim.



”

**W perspektywie rozwoju
Portu Gdańsk istotne będzie
dalsze zagospodarowanie
jego otoczenia w sposób
zintegrowany i innowacyjny.**

fy przemysłowe o wysokim stopniu cyfryzacji, które będą wspierać obsługę rosnącego wolumenu ładunków i rozwój nowoczesnych branż. Warto wzorować się na rozwiązaniach stosowanych w portach, takich jak Hamburg czy Antwerpia, gdzie otoczenie portowe pełni funkcję zintegrowanego hubu innowacji, łączącego przemysł, logistykę, edukację i badania. W kontekście przyszłości Portu Gdańsk niezbędne jest zacieśnianie współpracy między samorządami, uczelniami technicznymi, inwestorami i operatorami portowymi, aby stworzyć przestrzeń sprzyjającą wdrażaniu nowych technologii, automatyzacji procesów oraz rozwojowi niezbędnych kompetencji.

W kontekście inwestycji istotną rolę będą odgrywać wcześniej wspomniane PCI, PCL i Park Przemysłowy „Ku Ujściu” zarządzane przez GARG. Warto podkreślić, że nie są to obszary przeznaczone wyłącznie dla podmiotów z sektora TSL. Stanowią one przestrzeń dla inwestycji przemysłowych z różnych branż. Port Gdańsk, jako istotny motor rozwoju przemysłu w regionie, w naturalny sposób wspiera rozwój tych stref, a działania GARG w kierunku przygotowania możliwo-

ści inwestycyjnych na terenach w granicach administracyjnych Portu Gdańsk wpisują się w długofalową strategię budowy kompleksowego ekosystemu gospodarczego Portu. Istotnym elementem rozwoju będzie ścisła współpraca ZMPG S.A. z Miastem Gdańsk oraz przemysłane, długoterminowe planowanie inwestycji, uwzględniające ograniczoną dostępność terenów i konieczność ich efektywnego wykorzystania.

Ponadto, aby Port Gdańsk mógł skutecznie obsługiwać coraz częściej pojawiające się ciężkie i wielkogabarytowe ładunki, niezbędne jest zapewnienie infrastruktury umożliwiającej ich efektywny transport. Wymaga to odpowiednio przygotowanych nabrzeży, placów składowych, urządzeń przeładunkowych oraz zaplecza logistycznego, które pozwoli na bezpieczne i sprawne realizowanie tego typu operacji. Istotne jest m.in. zapewnienie i utrzymanie wewnętrznych dróg przystosowanych do transportu ciężkich ładunków. Tego typu inwestycje będą zwiększać zdolność Portu do obsługi najbardziej wymagających projektów przemysłowych.

3

Zrównoważony rozwój i ekologizacja transportu morskiego

Dotychczasowa dominacja terminali węglowych i paliwowych w strukturze Portu Gdańsk ustępuje miejsca nowym rozwiązaniom, odpowiadającym na założenia transformacji energetycznej i dekarbonizacji. W związku z wyczerpywaniem się zasobów paliw kopalnych oraz realizacją polityki klimatycznej Polski i Unii Europejskiej na terenie Portu Gdańsk podejmowane są działania mające na celu rozwój infrastruktury wspierającej odnawialne źródła energii. Przykładem jest budowa terminala instalacyjnego dla morskich farm wiatrowych, realizowana przez spółkę celową Istrana w Baltic Hub. Inwestycja o wartości 1,18 mld zł ma zostać ukończona do końca 2026 roku i będzie kluczowym elementem wsparcia dla projektów *offshore* na Morzu Bałtyckim. Terminal umożliwi obsługę jednostek instalacyjnych, magazynowanie komponentów oraz ich montaż i transport na morze,

wspierając realizację celów energetycznych Polski – 5,9 GW mocy zainstalowanej w *offshore* do 2030 roku i 11 GW do 2040 roku.

Dekarbonizacja transportu morskiego stanowi jedno z najważniejszych wyzwań dla sektora żeglownego, a jej skutki oddziałują również na Port Gdańsk. Zgodnie z regulacjami zawartymi w pakiecie FuelEU Maritime³³ od 1 stycznia 2030 roku wszystkie kontenerowce oraz statki pasażerskie powyżej 5 000 GT zawijające do portów sieci bazowej UE będą zobowiązane podczas postoju przy nabrzeżu do korzystania z technologii zasilania lądowego OPS lub równoważnych rozwiązań zeroemisyjnych. Równoległe rozporządzenie AFIR³⁴ nakłada na państwa członkowskie obowiązek zapewnienia infrastruktury OPS w portach

³³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1805.

³⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804.

sieci TEN-T, do której należy także Port Gdańsk. Do końca 2029 roku porty te muszą być przygotowane do dostarczania zasilania z lądu dla co najmniej 90% zawinięć kontenerowców i statków pasażerskich, spełniających określone kryteria tonażowe i częstotliwości zawinięć. **Ważnym aspektem jest również objęcie transportu morskiego systemem EU ETS** (Europejskim Systemem Handlu Emisjami). Od 2024 roku armatorzy są zobowiązani do rozliczania emisji CO₂ dla statków zawijających do portów UE, a stopniowo będzie to rozszerzane o inne gazy cieplarniane. Wzrost kosztów emisji może negatywnie wpłynąć na konkurencyjność żeglugi morskiej względem innych środków transportu, szczególnie w przypadku tras krótkodystansowych.

Budowa infrastruktury OPS w Porcie Gdańsk jest niezbędna nie tylko w celu spełnienia wymogów środowiskowych, ale również dla utrzymania statusu portu morskiego w sieci TEN-T. Regulacje FuelEU Maritime, AFIR oraz EU ETS wpływają bezpośrednio na strategię rozwoju portów morskich w Unii Europejskiej, wymuszając inwestycje w infrastrukturę zeroemisyjną, modernizację nabrzeży oraz dostosowanie usług portowych do nowych standardów środowiskowych. Porty, które nie dostosują się do tych wymogów, mogą stracić na atrakcyjności, zwłaszcza w obliczu rosnących wymagań dotyczących redukcji emisji oraz dostępności zasilania z lądu. W efekcie wdrażanie zielonych rozwiązań staje się nie tylko obowiązkiem wynikającym z regulacji, ale również elementem długoterminowej strategii konkurencyjności i zrównoważonego rozwoju portów w UE.

Obecnie Port Gdańsk realizuje inwestycje związane z wyposażeniem w system OPS nabrzeża Baltic Hub, obsługującego kontenerowce, oraz Terminalu Promowego Westerplatte (TPW), przeznaczonego dla statków pasażerskich (promów i wycieczkowców). Projekt ten ma na celu przygotowanie infrastruktury portowej do obsługi nowoczesnych jednostek, zgodnie z wymogami klimatycznymi Unii Europejskiej, co zbliży Port Gdańsk do standardów obowiązujących w innych portach UE, takich jak Port Hamburg czy Port Rotterdam, gdzie system OPS został już wdrożony. Niemniej jednak istotnym wyzwaniem związanym z wdrożeniem OPS pozostaje wysokie zapotrzebowanie na energię elektryczną, co może prowadzić do przeciążeń lokalnych sieci przesyłowych. Dlatego niezbędne są inwestycje

w rozbudowę infrastruktury elektroenergetycznej oraz rozwój lokalnych źródeł energii odnawialnej, takich jak instalacje OZE i magazyny energii.

Co istotne, plany i ambicje Portu Gdańsk w zakresie zielonej transformacji wpisują się w założenia Zrównoważonej Niebieskiej Gospodarki UE oraz krajowego Programu rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku³⁵, które promują ich rolę jako kluczowych węzłów logistycznych i liderów transformacji energetycznej w regionie. Działania te są również spójne z celami klimatycznymi lokalnych i regionalnych jednostek administracyjnych. Miasto Gdańsk, w ramach programu strategicznego „Zielone Miasto”, dąży do zwiększenia odporności na zmiany klimatyczne, poprawy jakości powietrza, rozwoju gospodarki obiegu zamkniętego oraz wzrostu świadomości ekologicznej mieszkańców. Z kolei województwo pomorskie, w ramach „Paktu dla Pomorza”, wyznaczyło sobie rolę lidera transformacji energetycznej w Polsce. **Region stawia na rozwój morskiej energetyki wiatrowej oraz zwiększanie efektywności energetycznej.**

od 
1 stycznia 2030 roku

wszystkie kontenerowce powyżej 5 000 GT oraz statki pasażerskie zawijające do portów UE będą zobowiązane podczas postoju przy nabrzeżu do korzystania z technologii zasilania lądowego OPS lub równoważnych rozwiązań zeroemisyjnych.

Obecnie Port Gdańsk realizuje inwestycje związane z wyposażeniem w system OPS nabrzeża Baltic Hub, obsługującego kontenerowce, oraz Terminalu Promowego Westerplatte (TPW), przeznaczonego dla statków pasażerskich.

³⁵ Uchwała nr 100 Rady Ministrów z dnia 17 września 2019 roku w sprawie przyjęcia programu pod nazwą „Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku”.



”

Dostęp do portów morskich,
a zwłaszcza do Portu Gdańsk,
jest fundamentem bezpieczeństwa
handlowego Polski.

Port Gdańsk może zatem wykorzystać potencjał, by rozwijać technologie sprzyjające środowisku, w tym zielony wodór, który może stać się jednym z kluczowych paliw przyszłości w transporcie morskim. Inspirujący przykład może stanowić port morski w Kłajpedzie, który jako pierwszy w regionie bałtyckim rozpoczął budowę infrastruktury do pro-

dukcji i tankowania zielonego wodoru. Zakład o mocy 2,25 MW ma produkować 127 ton wodoru rocznie, a jego uruchomienie planowane jest na 2026 rok. W Kłajpedzie wdrażany jest również system OPS, zasilany energią odnawialną, co zwiększa konkurencyjność portu i redukuje jego ślad węglowy.

4

Rosnąca rola portów w kontekście wzmocnienia odporności kraju

Bezpieczeństwo handlowe

Polski system logistyczny opiera się na czterech głównych gałęziach transportu: drogowym, kolejowym, morskim i lotniczym. Transport drogowy dominuje w przewozach krajowych ze względu na gęstą sieć dróg i elastyczność operacyjną. Transport kolejowy odgrywa istotną rolę w przewozach masowych i kontenerowych, zwłaszcza na dłuższych dystansach. Lotnictwo obsługuje głównie przesyłki ekspresowe i towary wysokowartościowe. Transport morski, choć mniej widoczny w codziennym obrocie krajowym, stanowi strategiczny filar polskiej logistyki w wymiarze międzynarodowym. Jest kluczowy dla importu surowców energetycznych, żywności, drewna oraz towarów przemysłowych, a także dla eksportu produktów krajowych na rynki globalne.

Dostęp do portów morskich, a zwłaszcza do Portu Gdańsk, jest fundamentem bezpieczeństwa handlowego Polski. Zakłócenia w jego funkcjonowaniu mogłyby poważnie zagrozić ciągłości łańcuchów dostaw i wpłynąć na stabilność cen na rynku krajowym. W obliczu rosnącej niepewności geopolitycznej i tendencji do izolacjonizmu gospodarczego Polska powinna dążyć do zwiększenia niezależności handlowej. Choć porty w Niemczech czy na Litwie mogą pełnić funkcję uzupełniającą, nie powinny zastępować krajowej infrastruktury portowej. Inwestycje w rozwój Portu Gdańsk to inwestycje w suwerenność gospodarczą i odporność Polski na zewnętrzne szoki rynkowe. Kluczowe jest również zintegrowanie wszystkich gałęzi transportu – drogowego, kolejowego, morskiego i lotniczego – w spójny system logistyczny, który zapewni elastyczność i bezpieczeństwo dostaw.

Bezpieczeństwo energetyczne

Polskie porty morskie, a w szczególności Port Gdańsk, odgrywają kluczową rolę w zapewnianiu bezpieczeństwa energetycznego kraju. Obecnie niemal cała ropa naftowa sprowadzana do Polski trafia do kraju za pośrednictwem gdańskiego Naftoportu. Bez jego funkcjonowania dostawy surowca do krajowych rafinerii byłyby poważnie zakłócone, co mogłoby skutkować

ograniczoną dostępnością paliw na stacjach w całym kraju. W samym 2024 roku Naftoport przyjął 489 tankowców i przeładował prawie 40 mln ton ropy naftowej oraz paliw płynnych, a jego możliwości operacyjne są sukcesywnie zwiększane. Wraz z postępującą transformacją energetyczną działalność portów ulega jednak istotnej zmianie. Jednym z obserwowanych zjawisk

jest spadek przeładunków węgla w Porcie Gdańsk o ok. 41% między 2023 a 2024 rokiem (z 13,3 mln ton do 7,8 mln ton), co może być efektem zarówno sytuacji rynkowej, jak i zmieniającej się struktury energetycznej – rosnącego znaczenia paliw płynnych, LNG, LPG oraz biomasy. Warto zaznaczyć, że zjawisko to wynika nie tylko z ogólnoeuropejskiego trendu dekarbonizacji, ale również z decyzji administracyjnych – w tym z ogłoszonej przez Ministerstwo Przemysłu blokady importu węgla z zagranicy, mającej na celu stabilizację krajowego rynku i zagospodarowanie nadwyżek surowca.

W kontekście rosnącej roli LNG w żegludze Port Gdańsk rozwija zarówno usługi bunkrowania, jak i strategiczne inwestycje w infrastrukturę gazową. Obok tradycyjnych paliw dostępna jest możliwość bunkrowania jednostek pływających skroplonym gazem ziemnym (LNG), realizowana metodą *truck-to-ship* z wykorzystaniem mobilnych rozwiązań zapewniających elastyczność i bezpieczeństwo operacji. Ponadto w Porcie Gdańsk powstaje obecnie kluczowa inwestycja – wspomniany wcześniej pływający terminal LNG typu FSRU, który umożliwi dywersyfikację dostaw gazu i znacząco zwiększy odporność krajowego systemu energetycznego.

Kolejnym istotnym elementem wzmacniania bezpieczeństwa energetycznego Polski jest morski terminal przeładunkowy Grupy Orlen, wybudowany na terenie Portu Gdańsk. Inwestycja o wartości około 500 mln zł umożliwi przeładunek do 2 mln ton produktów rocznie, w tym biokomponentów do produkcji biopaliw, niskosiarkowych paliw żeglugowych MGO (*Marine Gas Oil*) oraz półproduktów rafineryjnych. Terminal zapewni bezpośredni dostęp do morza dla gdańskiej rafinerii, co zwiększy efektywność logistyczną i dywersyfikację kierunków dostaw.

Równoległe nową funkcją portów staje się wsparcie rozwoju odnawialnych źródeł energii, zwłaszcza

Bezpieczeństwo żywnościowe

Port Gdańsk odgrywa coraz istotniejszą rolę w zapewnieniu bezpieczeństwa żywnościowego kraju, szczególnie w kontekście globalnych kryzysów, takich jak pandemia COVID-19 czy zakłócenia w łańcuchach dostaw. Znaczenie Portu Gdańsk wynika z faktu, że na jego terenie funkcjonuje szereg podmiotów zaangażowanych na różnych etapach w produkcję, dystrybucję i transport produktów żywnościowych.



GAT (Gdański Argo Terminal)

W Porcie Gdańsk powstaje nowoczesny terminal zbożowy, który ma zwiększyć zdolności przeładunkowe do prawie

3 mln ton rocznie

i umożliwić magazynowanie

do **152 tys. ton**

zboż, pasz czy śruty.

morskiej energetyki wiatrowej. W Porcie Gdańsk powstaje terminal instalacyjny dla morskich farm wiatrowych, który będzie obsługiwał wielkogabarytowe komponenty turbin, wymagające specjalistycznej infrastruktury, w tym wzmocnionych nabrzeży, placów montażowych, systemów cumowniczych, a także zaplecza energetycznego, obejmującego nowe stacje zasilania oraz linie wysokiego i średniego napięcia. To inwestycje o wysokim stopniu złożoności technologicznej i logistycznej, wymagające koordynacji wielu podmiotów oraz dostępu do nowoczesnych systemów zarządzania energią. Dodatkowo Port Gdańsk inwestuje we wdrożenie systemu OPS, który umożliwi zasilanie statków z ładu, redukując emisje podczas postoju. W kontekście rosnących wymagań regulacyjnych – takich jak FuelEU Maritime, AFIR i EU ETS – porty morskie muszą nie tylko modernizować infrastrukturę, ale również przedefiniować swoją rolę z tradycyjnych punktów przeładunkowych na strategiczne węzły energetyczne, wspierające dekarbonizację, bezpieczeństwo energetyczne kraju oraz rozwój nowoczesnych technologii w sektorze morskim.

Doświadczenia z lat 2020-2022 pokazały, jak łatwo może dojść do deficytów żywności i produktów pierwszej potrzeby, jeśli zabraknie sprawnych kanałów importu i eksportu. W odpowiedzi na te wyzwania w Porcie Gdańsk powstaje nowoczesny terminal zbożowy (GAT – Gdański Agro Terminal), który ma zwiększyć zdolności przeładunkowe do prawie 3 mln ton rocznie i umożliwić magazynowanie do 152 tys. ton zboż,

pasz czy śruty. Inwestycja ta ma kluczowe znaczenie nie tylko dla eksportu nadwyżek produkcji rolnej, ale również dla importu żywności w sytuacjach kryzysowych. W dobie zmian klimatycznych i coraz częstszych ekstremalnych zjawisk pogodowych lokalna produkcja żywności staje się bardziej wrażliwa, a porty są niezbędnym elementem zarządzania kryzysowego. **Port Gdańsk, dzięki rozbudowie infrastruktury i integracji z siecią kolejową, może pełnić**

funkcję bufora bezpieczeństwa żywnościowego dla Polski i regionu Europy Środkowo-Wschodniej.

Co więcej, rozwój Gdańskiego Agro Terminala wpisuje się w szerszą strategię wzmacniania odporności kraju na wypadek zakłóceń w globalnym handlu. W ten sposób Port nie tylko stanowi wsparcie dla produkcji rolnej i eksportu w Polsce i regionie, ale także chroni konsumentów przed skutkami niedoborów produktów i wzrostu cen żywności.

Obronność

Porty bałtyckie, w tym Port Gdańsk, zyskują coraz większe znaczenie strategiczne dla obronności Polski i całego regionu. **Ryzyko sabotażu, przerwania ciągłości dostaw energii czy sprzętu wojskowego sprawia, że porty morskie muszą być traktowane nie tylko jako elementy infrastruktury transportowej, ale jako obiekty o kluczowym znaczeniu dla bezpieczeństwa narodowego i sojuszniczego.** Wymaga to nie tylko fizycznego zabezpieczenia infrastruktury, ale także rozwoju zaawansowanych systemów cyberbezpieczeństwa oraz zdolności do szybkiego reagowania na zagrożenia hybrydowe.

Port Gdańsk już dziś pełni funkcje wspierające działania NATO. W kwietniu 2025 roku do Portu zawinęło 11 okrętów wojennych z 7 państw Sojuszu w ramach operacji „Baltic Sentry”, której celem była ochrona podwodnej infrastruktury energetycznej i telekomunikacyjnej na Morzu Bałtyckim. Jednostki NATO pełnią misje rotacyjne, patrolując obszary szczególnie narażone na sabotaż, m.in. w pobliżu gazociągów i kabli energetycznych. Port Gdańsk odgrywa również kluczową rolę w logistyce dostarczania wsparcia dla Ukrainy. To za jego pośrednictwem realizowane są transporty sprzętu wojskowego, medycznego oraz pomocy humanitarnej, co czyni Port istotnym ogniwem w regionalnym systemie bezpieczeństwa. Wojna w Ukrainie ewidentnie pokazała, jak ważna jest sprawna logistyka wojskowa i zdolność do szybkiego przemieszczania zasobów. Polska, jako państwo frontowe NATO, musi dysponować portami zdolnymi do obsługi dużych wolumenów ładunków wojskowych i cywilnych.

W obliczu rosnących zagrożeń geopolitycznych i hybrydowych szczególnie istotna staje się rola infrastruktury podwójnego przeznaczenia – czyli obiektów cywilnych, przystosowanych do wykorzystania również na potrzeby obronne. W praktyce oznacza to projektowanie rozwoju i modernizację Portu Gdańsk w taki sposób, aby mógł on efektywnie wspierać zarówno operacje

komercyjne, jak i wojskowe, bez zakłócania swojej podstawowej działalności. W szczególności Port Gdańsk powinien konsekwentnie wzmacniać swoje zdolności w zakresie szybkiego i bezpiecznego przemieszczania wojsk, sprzętu oraz zasobów w ramach operacji krajowych i sojuszniczych – zgodnie z koncepcją military mobility. Termin ten odnosi się do zdolności infrastruktury transportowej do sprawnego i interoperacyjnego wsparcia działań obronnych, w tym ćwiczeń, misji NATO oraz reagowania kryzysowego. Obejmuje to zarówno fizyczne parametry Portu (np. nośność nabrzeży, dostępność ramp, zaplecze magazynowe), jak i aspekty organizacyjne oraz cyfrowe. Kluczowe znaczenie ma również rozwój współpracy z Sojuszem w ramach mechanizmów, takich jak Host Nation Support (HNS), czyli wsparcia państwa-gospodarza dla sił sojuszniczych, operujących na jego terytorium. Równoległe niezbędne są inwestycje w infrastrukturę zgodną z wymogami europejskich regulacji – takich jak TEN-T, AFIR, CER czy NIS2. Ramy te nie tylko definiują porty jako obiekty o znaczeniu strategicznym, ale także otwierają dostęp do finansowania projektów zwiększających ich odporność, interoperacyjność i poziom bezpieczeństwa – zarówno fizycznego, jak i cyfrowego. Porty w Europie Zachodniej, takie jak Rotterdam i Antwerpia, już wdrażają scenariusze wojenne. Rezerwują przestrzeń dla statków wojskowych, planują przekierowania towarów i współpracują w ramach NATO, by zapewnić ciągłość dostaw w razie konfliktu. Port Rotterdam, mimo braku dostosowanego nabrzeża wojskowego, koordynuje działania z Portem Antwerpia, który regularnie obsługuje transporty dla wojsk USA stacjonujących w Europie. Ze względu na geopolityczne położenie Polski konieczne jest, aby Port Gdańsk posiadał kompleksową strategię działania na wypadek konfliktu zbrojnego. Obejmuje to zarówno rozwój zaplecza logistycznego dla wojska, jak i integrację z systemami NATO. **Gotowość Portu do pełnienia funkcji militarnej jest kluczowa dla zapewnienia wsparcia sojuszniczego i obrony wschodniej flanki Sojuszu.**

Rekomendacje

dotyczące wzmocnienia
efektów społecznych i gospodarczych
działalności Portu Gdańsk



W toku przeprowadzonych prac analitycznych oraz na podstawie zidentyfikowanych trendów i kierunków rozwoju opracowano zestaw rekomendacji, mających na celu wzmocnienie efektów społecznych i ekonomicznych działalności Portu Gdańsk. Rekomendacje te uwzględniają zarówno aktualne wyzwania, jak i nadchodzące zmiany, i dotyczą przede wszystkim zwiększenia konkurencyjności Portu, jego rozwoju oraz roli w systemie bezpieczeństwa i logistyki regionu. W tym kontekście rekomenduje się działania w następujących obszarach:

1



Rozwój działalności Portu

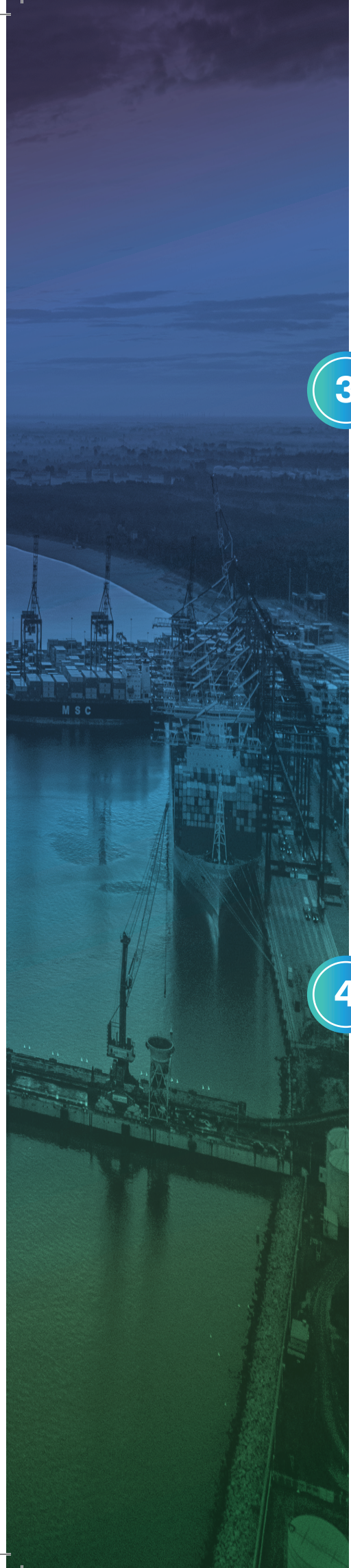
Inwestycje ukierunkowane na zwiększanie skali działalności Portu Gdańsk są odpowiedzią na rosnące zapotrzebowanie rynku oraz strategiczne cele rozwojowe Portu. Teren Portu jest sukcesywnie powiększany, a na jego obszarze realizowany jest szereg projektów infrastrukturalnych, które mają na celu zwiększenie możliwości operacyjnych i logistycznych. Przykładem jest uruchomiony w czerwcu 2025 roku terminal T3, który pozwolił na zwiększenie zdolności przeładunkowej Portu do poziomu 4,5 mln TEU rocznie. Równolegle trwa budowa terminalu T5, o wartości 1,18 mld zł, który ma pełnić funkcję bazy instalacyjnej dla morskich farm wiatrowych, budowanych na Bałtyku – to odpowiedź na rosnące potrzeby rynku, przy jednoczesnym dostosowaniu infrastruktury do wymogów zrównoważonego rozwoju i efektywnego gospodarowania przestrzenią. Są to przykłady uzasadnionych inwestycji, których ukończenie bezpośrednio przekłada się na wzrost konkurencyjności Portu oraz jego atrakcyjności dla partnerów międzynarodowych. Tego typu działania powinny być kontynuowane w sposób skoordynowany i długofalowy, z uwzględnieniem zarówno wymogów środowiskowych, jak i ograniczonej dostępności terenów oraz oczekiwań interesariuszy. Rekomenduje się dalsze inwestowanie w rozbudowę infrastruktury portowej, w tym terminali, nabrzeży i zaplecza operacyjnego, co umożliwi dalsze zwiększanie skali działalności przeładunkowej oraz rozwój funkcji logistycznych Portu Gdańsk.

2



Dywersyfikacja kierunków handlowych

Port Gdańsk obsługuje obecnie regularne połączenia żeglugowe z ponad 40 portami w 21 krajach świata. Mimo imponującego zasięgu dalsze rozszerzanie kierunków handlowych – zwłaszcza w zakresie regularnych połączeń oceanicznych z portami w Azji i obu Amerykach – jest kluczowe dla zwiększenia konkurencyjności polskiego eksportu i importu. Aby skutecznie realizować ten cel, rekomenduje się intensyfikację działań promocyjnych i networkingowych na arenie międzynarodowej. Port Gdańsk powinien uczestniczyć w najważniejszych targach branżowych, konferencjach i wydarzeniach gospodarczych, które umożliwiają bezpo-



3



Odporność i bezpieczeństwo strategiczne

W obliczu trwających napięć geopolitycznych Port Gdańsk – jako infrastruktura krytyczna o znaczeniu krajowym i międzynarodowym – powinien wzmocnić swoje zdolności w zakresie bezpieczeństwa i odporności operacyjnej. Jego rola punktu wejścia dla wsparcia logistycznego NATO oraz potencjalnego zaplecza dla operacji wojskowych czyni go strategicznym elementem systemu obronności państwa. Z tego powodu wzrasta konieczność inwestowania w infrastrukturę podwójnego przeznaczenia. Szczególnie istotne jest dostosowanie nabrzeży, placów manewrowych, terminali i zaplecza technicznego do wymogów *military mobility*. Rekomendowana jest również ścisła współpraca z NATO w zakresie planowania, ćwiczeń i wspólnych projektów. Równoległe z inwestycjami fizycznymi niezbędne jest wzmocnienie cyberbezpieczeństwa Portu, jako że infrastruktura logistyczna coraz częściej staje się celem ataków cyfrowych. Oznacza to, że ochrona obiektów, kontrola dostępu czy monitoring terenów portowych powinny iść w parze z zabezpieczeniem systemów zarządzania ruchem, komunikacji i danych operacyjnych, które należy traktować jako priorytet strategiczny. Kluczowe znaczenie ma również rozwój kapitału ludzkiego – budowanie zespołów ekspertów z zakresu bezpieczeństwa, logistyki wojskowej i zarządzania kryzysowego, a także inwestowanie w szkolenia, transfer know-how i wymianę doświadczeń z partnerami zagranicznymi.

4



Zielona transformacja

W kontekście wcześniej opisanych trendów, związanych z transformacją energetyczną, zaostrzającymi się regulacjami środowiskowymi oraz rosnącą presją na dekarbonizację sektora transportowego, Port Gdańsk stoi przed strategicznym wyzwaniem – przekształcenia się w nowoczesny, niskoemisyjny hub energetyczny. Jako kluczowy punkt zaopatrzenia kraju w surowce energetyczne Port odgrywa istotną rolę w zapewnianiu bezpieczeństwa energetycznego Polski. Już teraz realizowane są projekty wpisujące się w te tendencje. To m.in. wdrażanie systemu zasilania OPS oraz planowany terminal LNG typu FSRU. Aby w pełni wykorzystać potencjał Portu Gdańsk jako centrum energetycznego, rekomenduje się dalsze inwestycje w infrastrukturę niskoemisyjną, obejmujące terminale do obsługi paliw alternatywnych, magazyny energii, instalacje OZE oraz systemy zarządzania energią. Ważna będzie również współpraca międzynarodowa z partnerami technologicznymi, energetycznymi i logistycznymi, umożliwiająca transfer know-how, wdrażanie innowacyjnych rozwiązań oraz integrację z sieciami energetycznymi. Realizacja tych przedsięwzięć będzie w dużej mierze zależna od stabilności otoczenia regulacyjnego, w tym polityki klimatycznej UE, oraz od dostępności mechanizmów finansowania.



Rozwój infrastruktury dostępowej

5

W celu dalszego wzmocnienia pozycji Portu Gdańsk niezbędne jest kompleksowe podejście do rozwoju infrastruktury lądowej. Efektywność Portu zależy nie tylko od jego zdolności przeładunkowych, ale również od jakości, przepustowości i integracji systemów drogowych oraz kolejowych, które łączą go z krajowym i regionalnym zapleczem logistycznym. Inwestycje, takie jak budowa drugiego mostu na Wyspę Portową oraz powstanie Centralnej Magistrali Kolejowej Północ, są kluczowe dla zwiększenia dostępności Portu, skrócenia czasu dostaw i poprawy konkurencyjności względem innych europejskich terminali. Równie istotna jest rozbudowa całego korytarza transportowego, aby zapewnić płynność przewozów w głąb kraju. Sama budowa mostu to ważny krok, ale musi mu towarzyszyć skoordynowane planowanie inwestycji w ramach szerszej sieci logistycznej, tak aby transport przebiegał bez zakłóceń i nie napotykał wąskich gardeł na dalszych odcinkach trasy. Aby skutecznie podnieść efektywność systemu transportowego obsługującego Port, konieczna jest także ścisła współpraca z władzami regionalnymi i krajowymi w zakresie planowania przestrzennego, koordynacji inwestycji oraz zapewnienia spójności infrastrukturalnej.



Automatyzacja i cyfryzacja operacji portowych

6

W obliczu rosnącej konkurencji ze strony portów zachodnioeuropejskich oraz dynamicznego rozwoju technologii Port Gdańsk powinien traktować automatyzację i digitalizację jako strategiczne kierunki rozwoju. Automatyzacja procesów przeładunkowych, zarządzania ruchem i logistyki wewnętrznej, wspierana przez rozwiązania oparte na sztucznej inteligencji, uczeniu maszynowym i systemach predykcyjnych, może znacząco zwiększyć efektywność operacyjną, bezpieczeństwo oraz odporność infrastruktury na zakłócenia. Rekomenduje się wdrażanie nowoczesnych technologii nie tylko w operacjach terminalowych, ale również w systemach monitorowania infrastruktury technicznej. Kluczowe znaczenie ma także rozwój kapitału ludzkiego i kompetencji cyfrowych wśród kadry portowej. W związku z tym zaleca się zacieśnienie współpracy z uczelniami technicznymi, instytutami badawczymi i start-upami oraz wspieranie działalności B+R (badawczo-rozwojowej), co umożliwi transfer wiedzy, testowanie innowacyjnych rozwiązań oraz budowanie zaplecza eksperckiego w zakresie nowoczesnych technologii portowych.



Zacieśnianie współpracy z interesariuszami

7

Przedstawione w tym raporcie wyniki analizy wskazują na mnogość i różnorodność podmiotów powiązanych z Portem Gdańsk. Mowa tu zarówno o podmiotach gospodarczych, takich jak agencje celne, firmy z sektora TSL czy armatorzy, jak i o instytucjach należących do otoczenia portowego, m.in. o Urzędzie Morskim czy Punkcie Granicznej Kontroli Sanitarno-Epidemiologicznej w Gdańsku. Ekosystem Portu Gdańsk jest



wysoko złożony, a jego efektywne funkcjonowanie wymaga integracji i współpracy wielu podmiotów. Rolą Zarządu Morskiego Portu Gdańsk, jako spółki odpowiedzialnej za zarządzanie Portem, jest zacieśnianie relacji w tym środowisku oraz budowanie platformy dialogu i współdziałania. W tym celu rekomenduje się wdrożenie kompleksowych działań komunikacyjnych i koordynacyjnych, które umożliwią zacieśnianie relacji w ramach ekosystemu portowego. W tego typu inicjatywy powinny zostać włączone podmioty, takie jak Agencja Rozwoju Pomorza, Gdańska Organizacja Rozwoju Gospodarczego, Międzynarodowe Targi Gdańskie, organizacje pracodawców oraz samorząd województwa. Instytucje te dysponują nie tylko wiedzą ekspercką i doświadczeniem w realizacji projektów rozwojowych, ale także szerokimi sieciami kontaktów biznesowych i międzynarodowych. Warto podejmować wspólne działania, ukierunkowane na promocję Portu, edukację społeczną oraz rozwój gospodarczy regionu. Takie partnerstwa mogą znacząco wzmocnić pozycję Portu Gdańsk jako strategicznego węzła transportowego i centrum współpracy międzysektorowej.

8

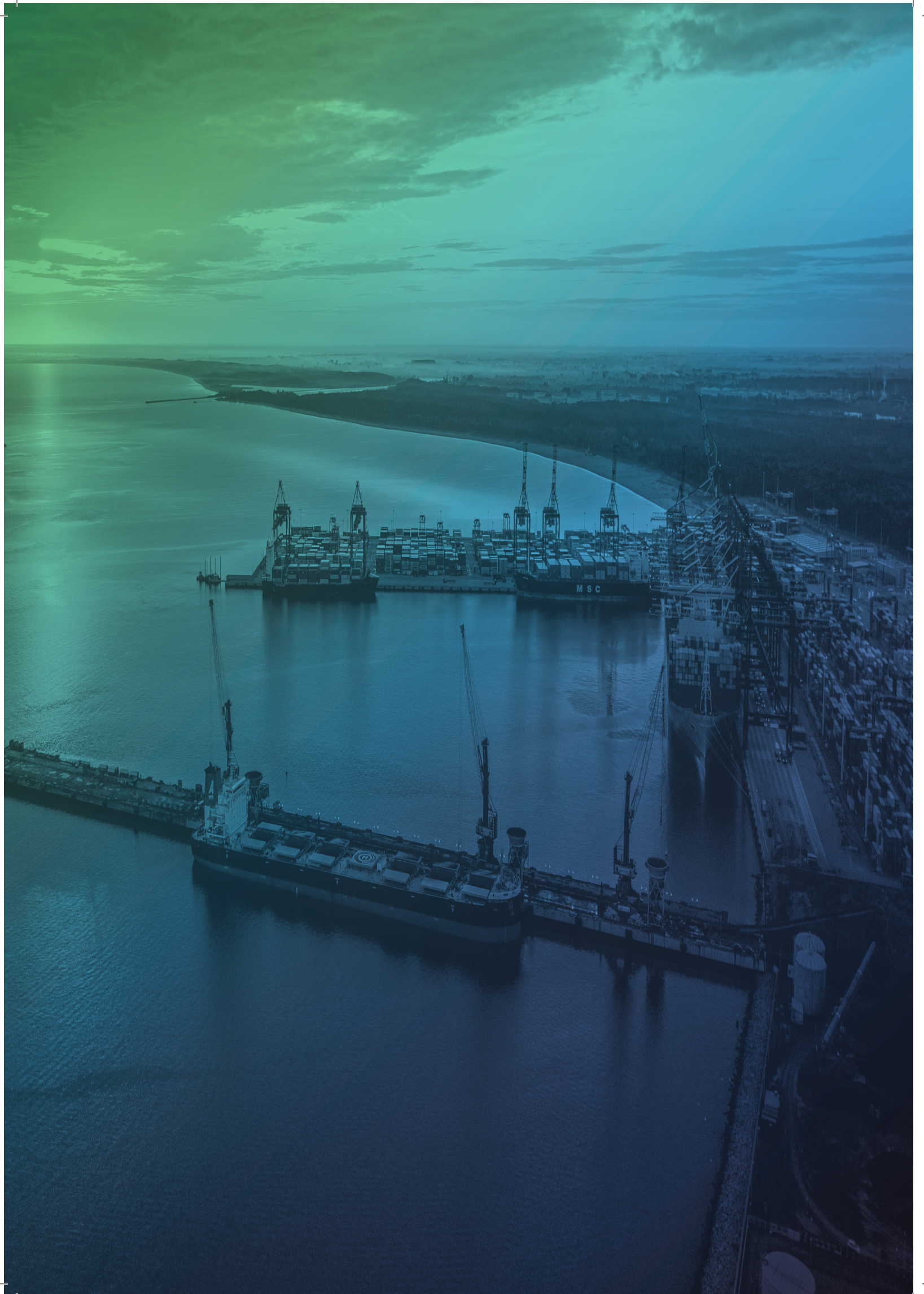


Promocja Portu i jego znaczenia dla rozwoju regionu

Jak wynika z przeprowadzonych analiz, działalność Portu Gdańsk generuje znaczące korzyści dla regionu – tworzy miejsca pracy, zapewnia stabilne przychody dla gospodarstw domowych i wpływa na rozwój lokalnych przedsiębiorstw. Operacje podmiotów związanych z Portem przyczyniają się do tworzenia wartości dodanej w gospodarce oraz do wzrostu dochodów publicznych na poziomie lokalnym, regionalnym i krajowym. Mimo istotnego wpływu Portu na rozwój Pomorza i całej Polski świadomość dotycząca jego znaczenia pozostaje niewielka. Potrzebne są działania informacyjne, promocyjne i edukacyjne, które zwiększą wiedzę mieszkańców regionu i innych interesariuszy na temat roli Portu w życiu gospodarczym i społecznym, jak również wzmocnią markę Portu jako dynamicznego centrum rozwoju regionalnego. Lepsze zrozumienie roli Portu może przełożyć się na większe wsparcie dla jego inicjatyw i inwestycji.

PORT
GDAŃSK





Podsumowanie

Port Gdańsk jawi się dziś jako jeden z kluczowych punktów na gospodarczej mapie Polski – nie tylko ze względu na skalę obsługiwanych przeładunków, ale przede wszystkim dzięki szerokiemu spektrum oddziaływań, jakie wywiera na otoczenie społeczno-gospodarcze.

Jego działalność przekłada się na rozwój lokalnych przedsiębiorstw, wzrost zatrudnienia, aktywizację inwestycji oraz stabilizację finansów publicznych. Port nie tylko odpowiada na potrzeby współczesnego handlu, ale także kształtuje nowe kierunki rozwoju – od cyfryzacji i automatyzacji procesów, przez zieloną transformację, po budowanie odporności kraju na kryzysy energetyczne i geopolityczne.

W obliczu globalnych wyzwań, Port Gdańsk nie pozostaje biernym obserwatorem – aktywnie inwestuje, modernizuje infrastrukturę i rozwija kompetencje, stając się wzorem nowoczesnego i zrównoważonego rozwoju. Jego rola jako centrum logistycznego, energetycznego i strategicznego będzie w najbliższych latach tylko rosła, a efekty jego działalności będą coraz silniej odczuwalne w skali lokalnej, regionalnej i krajowej. Wspierając rozwój Portu Gdańsk, przyczyniamy się nie tylko do wzmacniania fundamentów polskiej gospodarki i podnoszenia poziomu życia mieszkańców, ale także do budowania pozycji Polski jako konkurencyjnego uczestnika na arenie międzynarodowej – zarówno w wymiarze gospodarczym, jak i geostrategicznym.

Aby Port Gdańsk mógł dalej się rozwijać i wносить wkład w gospodarkę lokalną, regionalną i krajową, niezbędna jest skoordynowana współpraca z władzami na wszystkich szczeblach – lokalnym, regionalnym i centralnym – a także z innymi kluczowymi interesariuszami związanymi z jego funkcjonowaniem. Tylko dzięki wspólnemu wysiłkowi, spójnym działaniom i długofalowej strategii możliwe będzie utrzymanie tempa rozwoju, zwiększenie efektywności operacyjnej oraz pełne wykorzystanie potencjału Portu.

Załącznik 1.

Nota metodyczna

Metodologia szacowania wpływu działalności Portu Gdańsk na gospodarkę lokalną, regionalną i krajową (model Leontiefa).

1 Cel i zakres analizy

Celem badania jest oszacowanie łącznego wpływu ekonomicznego działalności Portu Gdańsk i powiązanych z nim przedsiębiorstw na: (I) miasto Gdańsk, (II) Trójmiasto, (III) województwo pomorskie, (IV) gospodarkę Polski ogółem w latach 2015–2024. Miarami zastosowanymi do oceny tego wpływu jest produkt, liczba pracujących, dochody gospodarstw domowych oraz wpływy sektora finansów publicznych wytworzone w wyniku działalności przedsiębiorstw związanych z funkcjonowaniem Portu lub umożliwiającym jego funkcjonowanie z uwzględnieniem międzygałęziowych powiązań w polskiej gospodarce. Łączne efekty zostały zdezagregowane na efekty bezpośrednie, pośrednie i indukowane.

2 Ramy teoretyczne: model popytowy Leontiefa

W przeprowadzonej analizie zastosowano model przepływów międzygałęziowych Leontiefa. W modelu tym impuls popytowy (wektor popytu finalnego) przyczynia się do tworzenia produktu w sektorach gospodarki opisaną przez odwróconą macierz Leontiefa $L = (I - A)^{-1}$, gdzie A to macierz współczynników technicznych (krajowych). Wartość dodaną, zatrudnienie i inne agregaty otrzymuje się przez przemnożenie wektora produkcji przez odpowiednie współczynniki sektorowe.

Wśród wyników modelu wyodrębniono następujące efekty:

- **Efekt bezpośredni** – wynik pierwotnych wydatków ZMPG S.A. i innych firm związanych z działalnością Portu Gdańsk.
- **Efekt pośredni** – wynik zwiększonych zakupów u dostawców w łańcuchu powiązań międzygałęziowych.
- **Efekt indukowany** – wynik dodatkowej konsumpcji gospodarstw domowych finansowanej wynagrodzeniami związanymi z efektami bezpośrednimi i pośrednimi.
- **Efekt całkowity** – łączny efekt będący sumą efektów bezpośrednich, pośrednich i indukowanych.

Uwaga interpretacyjna: wielkości efektów podatkowych prezentowane w efekcie bezpośrednim nie należy utożsamiać wyłącznie z kwotą faktycznie zapłaconych podatków przez dany podmiot/grupę podmiotów. Efekt bezpośredni uwzględnia m.in. podatki zapłacone przez podmioty, do których trafia pierwotny strumień wydatków (np. dostawców w ramach produkcji na etapie bezpośrednim) oraz obciążenia podatkowo-składkowe związane z wynagrodzeniami.

3 Zakres podmiotowy i poziomy analizy

Przedstawione powyżej efekty ekonomiczne zostały oszacowane dla następujących grup podmiotów:

- **Poziom 0** – Zarząd Morskiego Portu Gdańsk (ZMPG S.A.),
- **Poziom 1** – podmioty portowe działające na terenie Portu
- **Poziom 2** – sektor TSL (transport, spedycja, logistyka), obejmujący transport lądowy i kolejowy, firmy spedycyjne oraz operatorów

centrów logistycznych obsługujących towary przeładowywane na obszarze Portu Gdańsk,

- **Poziom 3** – działalność pośrednia – efekt w skali całej Polski,
- **Poziom 4** – gospodarstwa domowe utrzymywane z pracy w podmiotach poziomów 0–3.

4 Dane źródłowe i horyzont czasowy

- **Próba:** 146 przedsiębiorstw powiązanych z portem (w Porcie i poza Gdańskiem), lata 2015–2024. W analizie wykorzystano dane finansowe dla tych przedsiębiorstw z bazy Dun & Bradstreet, które następnie zostały zweryfikowane pod kątem zgodności i kompletności uwzględniając również dane finansowe z bazy EMIS.

W przypadku braku danych finansowych dla wybranych przedsiębiorstw w konkretnych latach, zastosowano imputację danych wykorzystując satelitarne, ekspercki szacunek zmian aktywności gospodarczej przedsiębiorstw w analizowanym sektorze oraz zmiany wielkości zrealizowanych przeładunków w Porcie Gdańsk. Baza danych finansowych opracowana na podstawie połączonych baz Dun & Bradstreet oraz Emis dla lat 2022–2023 obejmowała 128 przedsiębiorstw wobec 146 podmiotów wytypowanych jako przedsiębiorstwa bezpośrednio związane z działalnością Portu Gdańsk (88% pokrycia). Ze względu na opóźnienia w zbieraniu danych finansowych w bazach źródłowych, dla 2024 roku ten udział pokrycia wynosił jedynie 65%. Brakujące informacje finansowe zostały uzupełnione na podstawie przeciętnych zmian wyników finansowych w grupie wytypowanych przedsiębiorstw, dla których były dostępne odpowiednie dane, z uwzględnieniem podziału sektorowego oraz na podstawie zagregowanych zmian aktywności gospodarczej Portu Gdańsk mierzonego wielkością zrealizowanych przeładunków w poszczególnych latach.

- **Wyniki finansowe przedsiębiorstw**, których aktywność gospodarcza jest związana z działalnością Portu Gdańsk. Głównym źródłem danych finansowych były informacje pobrane z bazy Dun & Bradstreet dla lat 2015–2024. W przypadku braku najnowszych danych finansowych dla wytypowanych przedsiębiorstw, dane były – pod warunkiem ich dostępności – uzupełnione na podstawie bazy Emis. Zakres danych finansowych uwzględniony w analizie obejmuje następujące wydatki: zużycie

materiałów i energii, koszt usług obcych, podatki i opłaty, koszty wynagrodzeń brutto, koszt składek na ubezpieczenie społeczne i zdrowotne, pozostałe koszty rodzajowe, pozostałe koszty operacyjne, koszty finansowe, podatek dochodowy, wynik finansowy netto, amortyzacja. Dla każdego przedsiębiorstwa określono jego profil działalności na podstawie głównego kodu PKD i lokalizację. Udział działalności każdego z przedsiębiorstw związany z działalnością Portu Gdańsk został określony ekspercko na podstawie ich lokalizacji i analizy profilu działalności.

- **Bilans przepływów międzygałęziowych** dla Polski w bieżących cenach bazowych w 2020 roku obejmujący 77 sekcji gospodarki (GUS, publikacja z dnia 27 czerwca 2024 roku). Dane te przedstawiają przepływy dóbr w polskiej gospodarce w podziale na zasoby pochodzące z produkcji krajowej i z importu oraz ilustrują wykorzystanie tych zasobów w podziale na zużycie pośrednie, spożycie przez gospodarstwa domowe, instytucje rządowe i samorządowe oraz instytucje niekomercyjne, nakłady brutto na środki trwałe, przyrost zapasów oraz na eksport. Dane przedstawiają gospodarkę narodową według jednorodnych grup wyrobów i usług oraz współzależności zachodzące w procesie tworzenia i podziału produktu krajowego brutto. Ponieważ bilans przepływów międzygałęziowych jest publikowany przez GUS co 5 lat, ostatnie dostępne tablice z 2020 roku zostały zaktualizowane do warunków cen w 2024 roku uwzględniając zmiany wartości PKB i jego składowych w cenach bieżących w latach 2020–2024.
- **Informacje o wielkości i strukturze produkcji oraz liczbie pracujących w ujęciu regionalnym** (miasto Gdańsk, województwo pomorskie) pochodzą z bazy ARDECO (Rocznej regionalnej bazy danych Komisji Europejskiej).
- **Dane o wolumenie i strukturze przeładunków oraz nakładach inwestycyjnych w Porcie Gdańsk** w latach 2015–2024 zostały dostarczone przez ZMPG S.A.

5 Strumienie impulsu popytowego uwzględnione w analizie

W modelu wyróżniamy cztery równoległe strumienie, liczone oddzielnie i później sumowane:

- **Wydatki operacyjne bezpośrednie** (zużycie materiałów i energii, usługi obce, inne koszty rodzajowe) – przekształcane w strumień popytowy zgodny z zagregowaną strukturą wydatków przedsiębiorstw zajmujących się transportem i magazynowaniem.
- **Wynagrodzenia pracowników** (koszty pracy brutto) – przekształcane w popyt konsumpcyjny gospodarstw domowych według struktury wydatków gospodarstw domowych w Polsce.
- **Zysk/wynik właścicieli** (część reinwestowana w Polsce) – przekształcany w popyt inwestycyjny zgodny ze strukturą wydatków inwestycyjnych przedsiębiorstw zajmujących się transportem i magazynowaniem.
- **Podatki zapłacone w Polsce** (CIT, PIT od płac, składki na ubezpieczenie społeczne, VAT, podatki i opłaty lokalne) – przekształcany w popyt sektora finansów publicznych o strukturze zgodnej z wydatkami tego sektora.

6 Regionalizacja efektów ekonomicznych

W celu oszacowania regionalnych (lokalnych) efektów ekonomicznych działalności Portu Gdańsk przyjęto, że:

- efekty bezpośrednie koncentrują się w Gdańsku (dla ZMPG S.A. i podmiotów nabrzeżowych),
- efekty pośrednie i indukowane materializują się zarówno w Gdańsku, województwie pomorskim, jak i w pozostałej części kraju;
- skala oddziaływania maleje wraz ze wzrostem odległości od portu.

Jednocześnie, w przypadku przedsiębiorstw, których działalność portowa stanowi jedynie część ogólnej aktywności (np. duże spółki kolejowe, logistyczne, transportowe), przyjęto udział portowy (ekspercki ułamek), proporcjonalnie redukujący wszystkie strumienie popytu przypisane portowi.

Szacunki regionalne (np. efekty dla miasta Gdańsk, województwa pomorskiego) są obarczone większą niepewnością niż wyliczenia dla Polski ogółem. Wynika to z kilku przyczyn:

- Międzysektorowe tablice przepływów gałęziowych są publikowane dla Polski ogółem. Rozdział wyników na poziomy regionalne wymaga wcześniejszego zastosowania eksperckich metod alokacyjnych wykorzystujących m.in. dostępne dane regionalne o wartości dodanej brutto, liczbie

pracujących, odległości pomiędzy regionami, co w efekcie prowadzi do tego, że im analiza dotyczy mniejszej jednostki administracyjnej, tym większe jest ryzyko błędu przedstawianego szacunku.

- Nie ma dostępnych danych o regionalizacji łańcucha dostaw i miejsc pracy, część zakupów towarów i usług jest realizowana poza regionem, a pełne trasy przepływów nie są obserwowalne w danych statystycznych.
- Precyzja szacunków przedstawionych efektów regionalnych dla wielkości wpływów podatkowych jest obciążona niepewnością związaną z rozbieżnościami pomiędzy miejscem wykonywania pracy a miejscem zamieszkania, miejscem prowadzenia działalności gospodarczej a miejscem siedziby przedsiębiorstwa i w efekcie miejscem płacenia podatków. Mimo szczegółowego uwzględnienia siedzib przedsiębiorstw uwzględnionych w analizie, regionalizacja efektów podatkowych jest obciążona niepewnością.
- Udział działalności poszczególnych przedsiębiorstw związanej z funkcjonowaniem portu został szacowany ekspercko i może różnić się od rzeczywistego, co na poziomie regionu ma większy wpływ niż w przypadku efektów na poziomie krajowym.
- Procedura uzupełniania brakujących danych finansowych oraz konieczność aktualizacji tablic przepływów międzygałęziowych do warunków poziomu cen z 2024 roku wprowadza dodatkową niepewność dla wielkości regionalnych efektów gospodarczych.
- Biorąc pod uwagę powyższe ograniczenia i w efekcie konieczność przyjęcia wielu założeń modelowych, prezentowane wyniki regionalne należy traktować jako przybliżenia rzędu wielkości, a na pewno z większą ostrożnością niż w przypadku agregatów dla Polski.

7 Główne ograniczenia modelu

Model Leontiefa jest modelem popytowym – model opisuje wpływ impulsu popytowego w warunkach stałych cen i technologii. Nie uwzględnia reakcji podaży na zmiany wielkości i struktury poszczególnych składowych popytu finalnego w gospodarce, zmian relatywnych cen, substytucji technologicznych ani ograniczeń mocy produkcyjnych.

Brak efektów podaźowych i równowagi ogólnej – model Lontiefa nie odwzorowuje efektów związanych z konkurencją o zasoby (np. praca, kapitał), możliwych przesunięć aktywności gospodarczej z innych sektorów ani efektów równowagi ogólnej.

Stabilność struktur sektorowych – wobec braku wystarczająco szczegółowych danych statystycznych w zastosowanym modelu przyjęto, że międzygałęziowe relacje obserwowane na poziomie kraju ogółem prawidłowo odzwierciedlają również relację międzysektorową na poziomie regionalnym i lokalnym. W szczególności założono, że międzysektorowa struktura zużycia pośredniego, konsumpcji gospodarstw domowych, inwestycji przedsiębiorstw i wydatków publicznych przedstawiona w najnowszych, dostępnych tablicach przepływów międzygałęziowych z 2020 roku może być zastosowana do analizy i oceny efektów gospodarczych również w kolejnych latach. Przyjęto, że zmiany strukturalne w gospodarce są niewielkie i nie wpływają istotnie na wyniki.

Popyt inwestycyjny – przyjęto, że wypracowany wynik finansowy przedsiębiorstw związanych z działalnością Portu lub umożliwiających jego funkcjonowanie w całości zostaje przekształcony w popyt inwestycyjny w Polsce. W rzeczywistości część zysku może być transferowana za granicę (dywidendy dla właścicieli zagranicą) lub konsumowana w sposób inny niż inwestycje.

Dane finansowe o przedsiębiorstwach i ich znaczenia dla działalności Portu – wobec braku odpowiednio szczegółowych danych, udziały przypisane działalności portowej w przypadku przedsiębiorstw, które nie są związane bezpośrednio lub wyłącznie z działalnością Portu, zostały oszacowane ekspercko, co może być przyczyną niedoskonałości przedstawionego szacunku. Założono również kompletność i poprawność danych finansowych przedsiębiorstw, które zostały zidentyfikowane jako te, które reprezentują podmioty związane z działalnością Portu. Założono, że skala działalności gospodarczej podmiotów, które są związane z działalnością Portu, ale nie zostały bezpośrednio uwzględnione w analizie, ma nieistotny wpływ na skalę przedstawionych szacunków.

Brak efektów dynamicznych i długookresowych – model nie uwzględnia wpływu inwestycji portowych na produktywność i konkurencyjność w dłuższym okresie, ani efektów endogenicznego wzrostu.

Załącznik 2.

Tabele dotyczące eksportu i importu w Porcie Gdańsk

Eksport i import w Porcie Gdańsk w latach 2020–2024 w tonach

	2020	2021	2022	2023	2024
Wielkość eksportu (mln ton)	7,28	9,24	7,42	9,40	9,90
Udział w polskim eksporcie (%)	6,2%	7,3%	6,0%	7,5%	8,1%
	2020	2021	2022	2023	2024
Wartość importu (mln ton)	32,15	36,22	53,01	61,05	57,35
Udział w polskim importzie (%)	20,2%	21,9%	30,8%	36,7%	35,9%

Eksport i import w Porcie Gdańsk w latach 2020–2024 w mln zł

	2020	2021	2022	2023	2024
Wartość eksportu (mln zł)	22 444,4	35 845,5	37 611,0	43 632,8	43 328,9
Udział w polskim eksporcie (%)	2,1%	2,7%	2,3%	2,7%	2,8%
	2020	2021	2022	2023	2024
Wartość importu (mln zł)	88 346,7	145 265,5	233 024,1	220 507,4	200 536,3
Udział w polskim importzie (%)	8,7%	11%	13,6%	14,1%	13,2%