

Współczesna Gospodarka



Contemporary Economy
Electronic Scientific Journal
www.wspolczesnagospodarka.pl

Vol. 8 Issue 2 (2017) 49-70
ISSN 2082-677X

LOKALIZACJA I POTENCJAŁ PORTU GDYNIA JAKO ELEMENTY JEGO KONKRECYJNOŚCI

Adam Salomon

Streszczenie

Głównym celem artykułu jest charakterystyka obecnej działalności portu morskiego w Gdyni. Kolejny cel stanowi opis jego czynników lokalizacyjnych i potencjału przeładunkowo-składowego w latach 2007-2015 jako elementów jego konkurencyjności. W artykule skupiono się na przedstawieniu charakterystyki portu w Gdyni z uwzględnieniem jego położenia geograficznego oraz specjalizacji. Dokonano w nim analizy podstawy prawnej działania portu, struktury kapitału akcyjnego, struktury organizacyjnej Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA i najważniejszych organów spółki. Dodatkowo, przedstawiono charakterystykę najważniejszych terminali uniwersalnych i specjalistycznych operujących na terenie portu. W artykule dokonano także omówienia najważniejszych inwestycji, jakich dokonano w porcie w latach 2007-2015 w celu poprawy funkcjonowania portu i zapewnienia jak najlepszej jakości wykonywanych usług.

Słowa kluczowe: port morski, potencjał portu, lokalizacja portu Gdynia, struktura portu Gdynia, konkurencyjność portu Gdynia

Wstęp

Oficjalny początek portu w Gdyni sięga 23 września 1922, kiedy to Sejm RP przyjął ustawę o budowie portu. Niemniej jednak prace dotyczące jego powstania rozpoczęły się znacznie wcześniej, bo już w 1920 r. Choć początkowo brano pod uwagę szereg różnych miejsc pod budowę portu, najdogodniejsze do przeprowadzenia inwestycji wskazał inż. Tadeusz Wenda. Jak określił w sprawozdaniu z przeprowadzonej lustracji Wybrzeża – miejscem tym była „*nizina między Gdynią a Oksywą, położona w odległości 16 km od Nowego Portu w Gdańsku*”. Obecnie port w Gdyni stanowi jeden z czterech portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej Polski.

1. Port Gdynia - położenie geograficzne, struktura wewnętrzna

Położenie geograficzne jest zasadniczym naturalnym czynnikiem wpływającym na konkurencyjność portu. Czynnikiem ten podnosi konkurencyjność portów zlokalizowanych przy głównych szlakach żeglugowych, w obrębie lub w pobliżu dużych ośrodków produkcji i/lub konsumpcji, w miejscach o dogodnych warunkach naturalnych (głębokie akweny, osłonięte od działania wiatrów i fal, z możliwością rozwoju przestrzennego)¹.

Port w Gdyni zlokalizowany jest we wschodniej części polskiego wybrzeża, w Zatoce Gdańskiej. Jego współrzędne geograficzne to 54°32' szerokości geograficznej północnej oraz 18°34' długości geograficznej wschodniej. Port ten posiada nabrzeża o łącznej długości 17,7 km, z czego ponad 11 km umożliwia dokonywanie operacji przeładunkowych². Administracyjna powierzchnia portu wynosi 972,9508 ha, z czego 621,0680 ha zlokalizowane jest na lądzie.

Granice administracyjne portu określa Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 listopada 2015 r. w sprawie granicy portu morskiego w Gdyni. Granice portu morskiego w Gdyni od strony morza i redy przedstawiono na rysunku 1.



Rysunek 1. Granica portu morskiego w Gdyni od strony morza i redy

Źródło: Oficjalna strona internetowa Urzędu Morskiego w Gdyni, http://www.umgdy.gov.pl/?page_id=1671, dostęp 28.02.2017

Polskie porty morskie działają w oparciu o Ustawę o portach i przystaniach morskich z dnia 20 grudnia 1996 r. Port Gdynia stanowi jeden z czterech portów o podstawowym znaczeniu dla

¹ H. Klimek, *Konkurencyjność polskich portów morskich na bałtyckim rynku usług portowych*, Studia Gdańskie. Wizje i Rzeczywistość. Tom III, s. 121, <http://www.studiagdanskie.gwsh.gda.pl/pdf/studia3s112-138.pdf>, dostęp 28.02.2017.

² Oficjalna strona internetowa Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA, <http://www.port.gdynia.pl/pl/port/dane-portu>, dostęp 28.02.2017.

gospodarki narodowej³. Pozostałymi portami należącymi do tej grupy są: Port Gdańsk, Port Szczecin oraz Port Świnoujście. Port Gdynia jako jedyny jest portem całkowicie sztucznym, co oznacza, że nie powstał on w korycie rzeki lub w jej ujściu, lecz został wybudowany od podstaw poprzez wykopanie basenów portowych oraz usypanie refulatów i pirsów⁴.

Port Gdynia zaliczyć można do grupy portów uniwersalnych⁵. Specjalizuje się on przede wszystkim w przeładunku drobnicy konwencjonalnej, ładunków zjednostkowanych (głównie skonteneryzowanych), jak również w obsłudze ładunków ro-ro. Port posiada także rozwinięte zaplecze połączeń multimodalnych, obsługuje linie żeglugowe bliskiego zasięgu i połączenia promowe.

Port Gdynia stanowi ważny element VI Korytarza Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T. Od strony lądu dostęp do portu zapewnia autostrada A1 (której kontynuacją jest obwodnica Trójmiasta i trasa Kwiatkowskiego), droga krajowa nr 6 (prowadząca w kierunku Szczecina), droga kolejowa E65/CE65 (łącząca Gdynię z Katowicami), a także magistrała węglowa, łącząca Gdynię z Chorzowem.

Warunki nawigacyjne w porcie są dość korzystne, głównie ze względu na:

- osłonięcie reddy przez Półwysep Helski (naturalna osłona dla zakotwiczonych statków);
- zewnętrzny falochron o długości 2,5 km;
- szerokie i głębokie wejście do portu (150 m szerokości i 14 głębokości);
- łatwą dostępność portu od strony morza;
- zasadniczo niewystępowanie w porcie pływów i niezamarzanie⁶.

1.1. Administracja i Zarząd Portu

Port w Gdyni, podobnie jak pozostałe polskie porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, należy do portów o państwowym systemie zarządzania. Państwo, za pomocą zarządu portu realizuje swoje zadania z zakresu zarządzania portem. Ponadto państwo, jako właściciel gruntów i podstawowych składników wyposażenia technicznego portu, ingeruje również w sferę administracji.

Zarząd portu posiada szeroką autonomię decyzyjną i ekonomiczną, ustanawia własny statut i budżet, a także samodzielnie realizuje zadania. Administruje on i zarządza gruntami i budynkami, jednak podlega kontroli ze strony właściciela.

Najważniejsze polskie porty morskie działają na podstawie ustawy o portach i przystaniach morskich z 20 grudnia 1996 r., kodeksu spółek handlowych, statutów poszczególnych spółek i innych przepisów. Ustawa o portach i przystaniach morskich spowodowała konieczność powołania spółek akcyjnych, które zarządzałyby gruntami i infrastrukturą portową.

W 1999 r. utworzono Zarząd Morskiego Portu Gdynia SA. Założycielami spółki są akcjonariusze, którzy nie są odpowiedzialni za jej zobowiązania, a jedynie pokrywają świadczenia ustanowione w statucie.

Strukturę własnościową kapitału akcyjnego Portu Gdynia (stan na 28.02.2017 r., niezmienną od 25.06.2014 r.) przedstawia tabela 1.

³ Ustawa o portach i przystaniach morskich z dnia 20 grudnia 1996 r., Dz. U. 1997, nr 9, poz. 44, art. 2, p. 3.

⁴ A. Kaizer, L. Smolarek, *The analysis of dredging project's effectiveness in the Port of Gdynia, based on the interference with vessel traffic*, „Marine Navigation and Safety of Sea Transportation”, Edited by: A. Weintrit, T. Neumann, Taylor & Francis Group, Gdynia 2015, s. 167.

⁵ Oznacza to, że port obsługuje różne rodzaje ładunków masowych, półmasowych i drobnicowych, a specjalizacja w obsłudze konkretnych grup ładunkowych ma miejsce jedynie wewnątrz portu (na wyspecjalizowanych nabrzeżach, w dedykowanych terminalach). *Organizacja i Funkcjonowanie Portów Morskich*, Praca zbiorowa pod red. K. Misztala, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2010, s. 123.

⁶ A. Kaizer, L. Smolarek, *Methodology of creating a work schedule for dredging at port's area*, Zeszyty Naukowe AM w Szczecinie, 45/2016, s. 202.

Tabela 1. Struktura kapitału akcyjnego Portu Gdynia (po obniżeniu kapitału zakładowego 24.11.2010 roku)

Skarb Państwa		Gmina		Akcjonariusze imienni	
Liczba akcji	Udział w %	Liczba akcji	Udział w %	Liczba akcji	Udział w %
11170480	99,4830	4900	0,0436	53150	0,4734

Źródło: Oficjalna strona internetowa Zarządu Portu Morskiego Gdynia, <http://www.port.gdynia.pl/pl/zarzad-portu/struktura-wlasnosciowa>, dostęp 28.02.2017.

Zarząd Morskiego Portu Gdynia SA odpowiedzialny jest za⁷:

- zarządzanie gruntami i infrastrukturą portową;
- bieżący rozwój portu i jego prognozowanie;
- tworzenie i utrzymanie infrastruktury portowej;
- pozyskiwanie nieruchomości;
- świadczenie usług związanych z infrastrukturą portową;
- umożliwianie odbioru odpadów ze statku.

1.2. Terminale uniwersalne i specjalistyczne - operacje przeładunkowe, składowanie i charakterystyka urządzeń portowych

W gdyńskim porcie zlokalizowane są liczne terminale o zróżnicowanym profilu działalności i strukturze obsługiwanych ładunków (rysunek 2). W Porcie Zachodnim znajdują się dwa terminale kontenerowe: BCT – Bałtycki Terminal Kontenerowy Sp. z o.o. oraz GCT – Gdyński Terminal Kontenerowy Sp. z o.o.⁸ W przeładunku i składowaniu ładunków masowych specjalizują się terminale towarów masowych: Bałtycki Terminal Zbożowy, MTMG – Morski Terminal Masowy Gdynia Sp. z o.o., Bałtycka Baza Masowa Sp. z o.o., Aalborg Portland Polska Sp. z o.o., Koole Tankstorage Gdynia Sp. z o.o. oraz Onico Gas. Obsługą ładunków drobnicowych zajmuje się OT Port Gdynia Terminal Sp. z o.o.

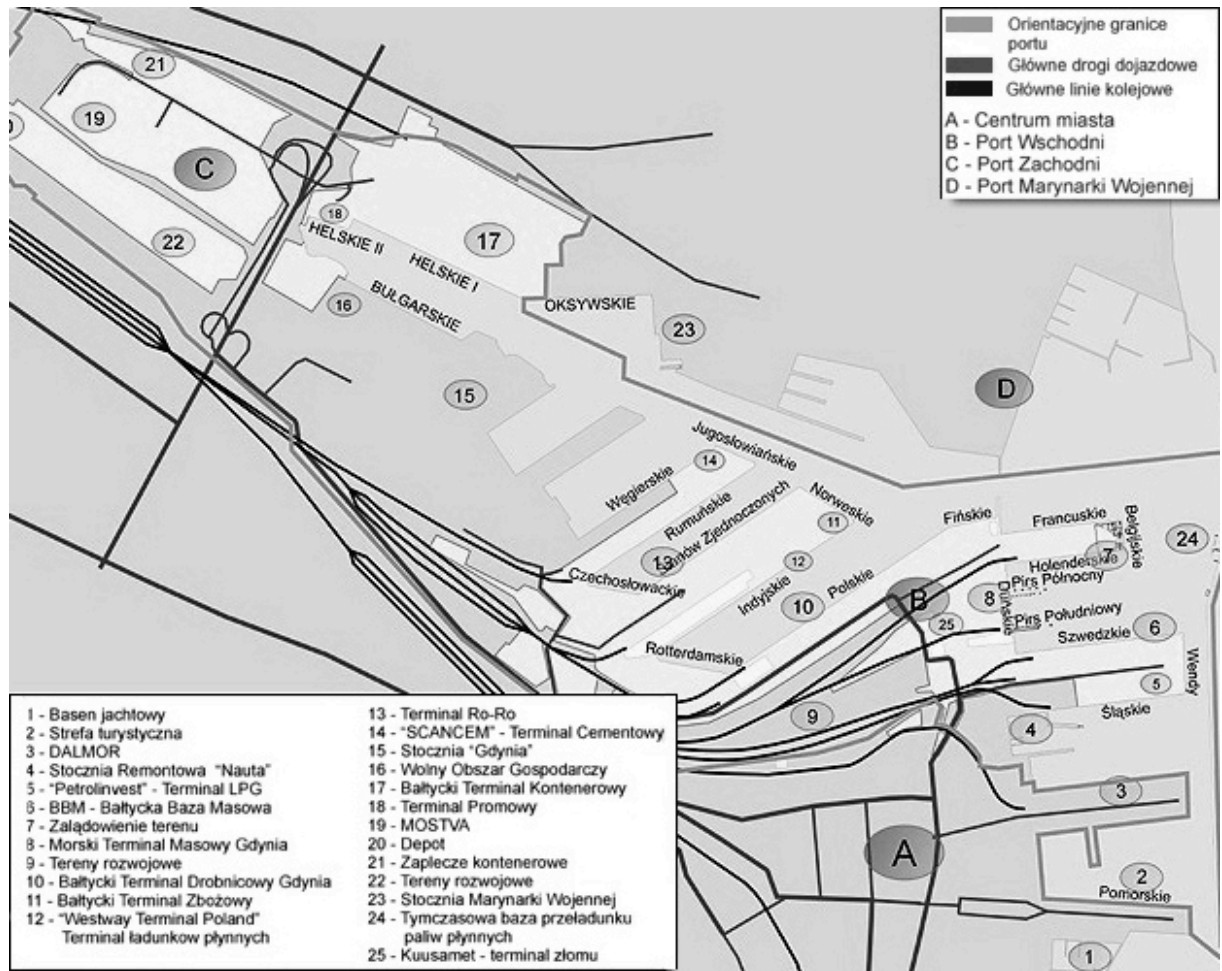
Bałtycki Terminal Kontenerowy (BCT - Baltic Container Terminal) jest najstarszym terminalem kontenerowym w Polsce. Jego właścicielem jest firma ICTSI (International Container Terminal Services), a operatorem spółka Baltic Container Terminal. Znajduje się na nabrzeżu Helskim I, którego długość wynosi 798 m, a głębokość maksymalna to 12,7 m.⁹ Aktualnie potencjał przeładunkowy BCT wynosi 1,2 mln TEU rocznie, co równe jest maksymalnej zdolności przeładunkowej nabrzeża, na którym jest usytuowany. Terminal posiada pięć stanowisk cumowniczych umożliwiających obsługę statków w systemie lo-lo (lift on–lift off), z czego jedno pozwala również na obsługę w systemie ro-ro (roll on–roll off), dzięki

⁷ M. Tarkowski, *Porty morskie w Gdańsku i Gdyni po 25 latach transformacji gospodarczej*, Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego, 29(2), Gdańsk 2015, s. 149.

⁸ Jeszcze w 2017 roku może dojść do ostatecznego połączenia gdyńskich terminali kontenerowych GCT i BCT. Trwają już w tej sprawie końcowe negocjacje między właścicielami obu obiektów. Obecnie dopinane są umowy na szczeblu korporacyjnym, ale trwają też starania o udzielenie zgody na takie połączenie przez instytucje antymonopolowe z Polski i UE. Bałtycki Terminal Kontenerowy od 2003 roku jest własnością Międzynarodowego Operatora Terminali Kontenerowych (ICTSI). Z kolei GCT, czyli Gdynia Container Terminal, należy do Hutchison Port Holdings z Singapuru. Teraz przedstawiciele obu stron prowadzą rozmowy w sprawie fuzji. Nie wiadomo jeszcze, jaką formę ona przybierze, ale prawdopodobnie dojdzie do zawiązania wspólnej spółki. Fuzja obu terminali ma wzmocnić ich pozycję wobec największego lokalnego konkurenta – terminalu DCT z Gdańska. W ostatnich latach gdyńskie terminale traciły klientów na rzecz DCT, głównie z powodu gorszych warunków portowych w Gdyni. W zeszłym roku port Gdynia opuściły kontenerowce między innymi MSC oraz armatorów z aliansu G6. Połączenie sił BCT i GCT to jednak za mało, by konkurować z wciąż rozbudowującym się konkurentem z Gdańska. Oba terminale czekają na zakończenie inwestycji w obrotne w porcie, która umożliwi zawijanie większych jednostek. Obrotnica zostanie oddana do użytku prawdopodobnie także w 2017 roku.

⁹ Oficjalna strona internetowa BCT, <http://www.bct.gdynia.pl/o-bct/infrastruktura>, dostęp 28.02.2017.

wyposażeniu w rampę uchylną. Terminal kolejowy posiada trzy tory, po 670 m każdy i umożliwia jednorazową obsługę 90 wagonów, natomiast bocznica kolejowa do formowania pociągów kontenerowych składa się z sześciu torów, każdy o długości 1000 m. Dostęp do terminalu dla pojazdów trasowych umożliwia 5 bram wjazdowych i 4 wyjazdowe, dla nich również wyznaczono parking o powierzchni 3 ha, na którym znajduje się centrum obsługi kierowców.



Rysunek 2. Główne podmioty operujące na terenie portu Gdynia

Źródło: Oficjalna strona internetowa Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A.,
<http://www.port.gdynia.pl/pl/port/strategia-rozwoju>, dostęp 28.02.2017.

Na terenie terminalu znajduje się magazyn zbiorczo-rozdzielczy o powierzchni 20 tys. m² i pojemności składowej 15 tys. ton drobnicy, wyposażony w układ torowy dla 30 wagonów, a także dwukomorowy magazyn o powierzchni 1058 m². Plac składowy w pierwszej strefie przeładunkowej może pomieścić 20 tys. TEU, a dla kontenerów chłodniczych przygotowano 600 stanowisk. Ponadto, terminal posiada place składowe pojazdów dla 6500 samochodów.

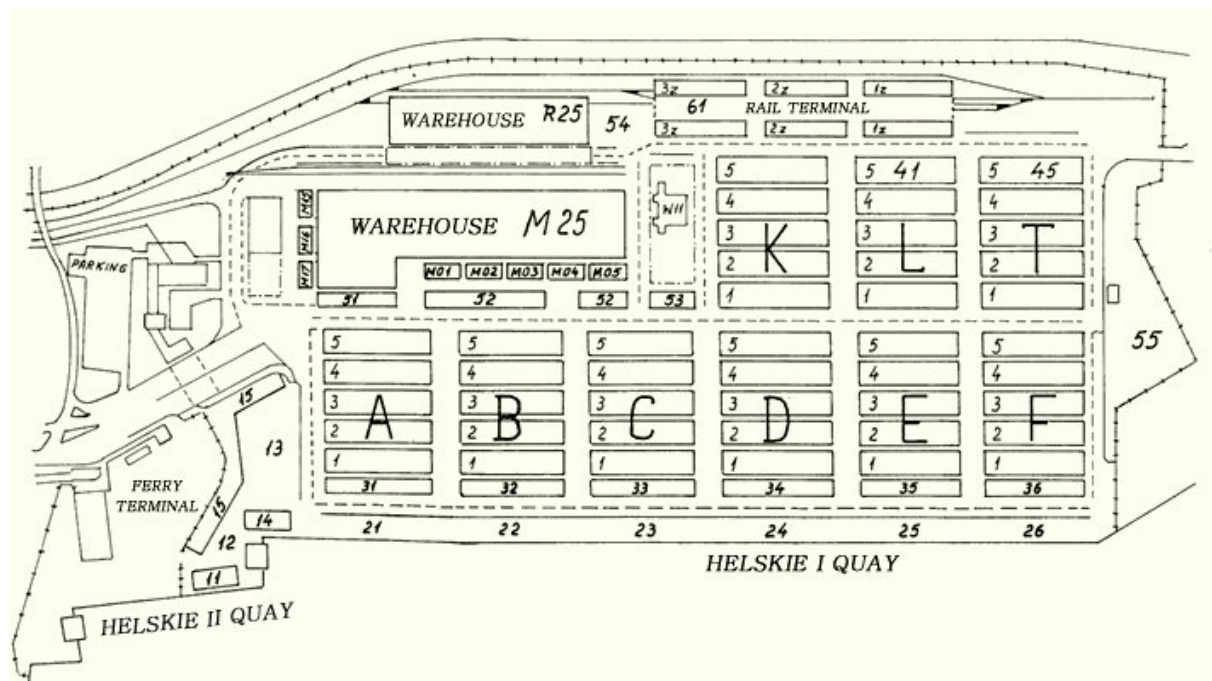
BCT wyposażony jest w 8 suwnic nabrzeżowych STS (dwie z nich obsługują do 13 rzędów, dwie do 17 rzędów, a cztery do 19 rzędów kontenerów), 2 suwnice kolejowe o udźwigu 40 t, 20 suwnic placowych o udźwigu 30,5 t, 35 t lub 40 t. Ponadto, w związku z obsługą ładunków ciężkich i nienormatywnych, terminal wyposażono w dwa samojezdne żurawie portowe Liebherr LHM-400 o udźwigu do 100 ton. Do pozostałego sprzętu przeładunkowego zaliczają się: 2 wozy podsiebierne o udźwigu do 40 ton, 3 reachstackery o

udźwigu 45 ton, 30 ciągników siodłowych, 18 wózków widłowych, 4 wozy czołowo-widłowe, 1 rama do przeładunku kontenerów oraz 30 naczep kontenerowych.

W BCT wprowadzono cztery systemy informatyczne, pozwalające na sprawne zarządzanie terminalem, komunikację z partnerami BCT i liniami żeglugowymi, planowanie działań na statku, placu, w porcie i terminalu kolejowym, a także umożliwiające sprawowanie kontroli nad sprzętem przeładunkowym¹⁰.

Terminal promowy znajduje się w sąsiedztwie BCT, przy nabrzeżu Helskim II. Nabrzeże to posiada długość 178 m i maksymalne zanurzenie 8,10 m¹¹. Na terminalu znajduje się uchylna rampa, rampa dwupoziomowa, plac postojowy dla samochodów osobowych i ciężarowych, a także dworzec pasażerski wyposażony w rękaw pasażerski. Z usług terminalu korzysta szwedzki armator Stena Line.

Schemat układu terminalu BCT i terminalu promowego przedstawia Rysunek 3.



Rysunek 3. Schemat BCT i terminalu promowego w porcie Gdynia

Źródło: Oficjalna strona internetowa BCT, <http://www.bct.gdynia.pl/o-bct/mapy>, dostęp 28.02.2017

Gdyński Terminal Kontenerowy (GCT – Gdynia Container Terminal) zlokalizowany jest na nabrzeżu Bułgarskim, na długości 451,8 m. Przeładunek kontenerów odbywa się na odcinku nabrzeża o długości 366 m, przy którym maksymalna głębokość wynosi 11,0 m. GCT zajmuje łączną powierzchnię 19,1 ha, z czego na placie składowe przeznaczono 6,9 ha. Na terenie placu składowego zainstalowano 192 gniazda dla kontenerów chłodniczych, możliwe jest również składowanie kontenerów niebezpiecznych. Ponadto, terminal wyposażony jest w magazyn konsolidacyjny. Do GCT prowadzi bocznica kolejowa, w skład której wchodzi 4 tory o długości 475 m. Dostęp do terminalu dla pojazdów trasowych zapewnia kompleks bramowy z 4ciągami wjazdowymi i 4 wyjazdowymi.

Zdolność przeładunkowa terminalu oceniana jest na 300 tys. TEU rocznie, zaś wyposażenie terminalu obejmuje: 2 suwnice STS „super-post-Panamax”, pozwalające na

¹⁰ M. Pluciński, *Polskie porty morskie w zmieniającym się otoczeniu zewnętrznym*, CeDeWu Sp. z o.o., Warszawa 2013, s. 98.

¹¹ J. Neider, *Rozwój polskich portów morskich ...*, Op. cit., s. 26.

udźwig 65 ton i o wysięgu ramienia odwodnego 61m, 1 suwnica „post-Panamax” o parametrach odpowiednio: 65 ton i 54 m, 1 suwnicę nabrzeżową „post Panamax” – 41 ton i 41 m, a także dwie suwnice nabrzeżowe typu „Panamax” o udźwigu 31,5 tony i wysięgu 35 ton. Ponadto, terminal posiada żuraw samobieżny (100 ton udźwigu) oraz szynowy (50 ton udźwigu), które pozwalają na przeładunek turbin wiatrowych. Pozostałe elementy wyposażenia to: 7 suwnic placowych napędzanych elektrycznie, o udźwigu 41 ton, będące w stanie pięćdziesiąt kontenery w 6 rzędach po 6 warstw, 3 suwnice placowe o udźwigu 41 ton (6 rzędów, 5 warstw), 4 suwnice placowe o udźwigu 40 ton (6 rzędów, 5 warstw), 4 reachstackery o udźwigu 45 ton i 1 reachstacker o udźwigu 10 ton, 1 wóz podnośnikowy do kontenerów pustych (ECH – Empty Container Handler) o udźwigu 8 ton, 22 ciągniki i 23 naczepy, 14 wózków widłowych.

W organizacji pracy terminalu pomaga siedmiomodułowy system informatyczny nGen¹². Jest on odpowiedzialny m.in. za planowanie układu kontenerów na placu składowym, rejestrację kontenerów na bramach, raportowanie, załadunek i wyładunek statków i koleji. Umożliwia on także użytkownikom zewnętrznym uzyskanie informacji o kontenerach.

Bałtycka Baza Masowa BBM usytuowana jest w rejonie Basenu III, na nabrzeżu Szwedzkim, mającym długość 714 m oraz nabrzeżu Inżyniera Wendy o długości 252 m. Spółka została powołana, aby obsługiwać eksport produktów chemicznych (głównie nawozów sztucznych) z Zakładu Azotowego Puławy.

BBM składa się z dwóch terminali przeładunkowo-składowych: terminalu do obsługi ładunków masowych płynnych oraz do obsługi ładunków masowych sypkich luzem. Terminal ładunków płynnych posiada zdolności przeładunkowe na poziomie 500 tys. ton w skali roku. W skład jego zaplecza wchodzi trzy zbiorniki stalowe, każdy o pojemności technologicznej 7000 m³, a ładunki transportowane są za pomocą systemu pomp i rurociągów. Obecnie terminal wykorzystywany jest do obsługi roztworu saletrzano-mocznikowego w relacji eksportowej oraz oleju opałowego i oleju napędowego w relacji importowej. Dzięki dwóm stanowiskom statkowym możliwy jest jednoczesny przeładunek dwóch różnych ładunków. Przy nabrzeżu Szwedzkim obsługiwane są statki o długości do 250 m i zanurzeniu maksymalnym 10,80 m, zaś przy nabrzeżu Inżyniera Wendy znajduje się stanowisko statkowe dla jednostek o długości do 125 m i zanurzeniu do 7,40 m. Terminal dysponuje czterema stanowiskami załadunku cystern samochodowych, a także bocznica kolejową, która pozwala na jednoczesną obsługę 12 cystern kolejowych.

Drugi terminal wchodzący w skład Bałtyckiej Bazy Masowej służy do obsługi nawozów sypkich. Podobnie jak w przypadku terminalu ładunków płynnych, roczne zdolności przeładunkowe wynoszą 500 tys. ton. Jego zaplecze składowe obejmuje cztery silosy kopułowe, dwa o pojemności technologicznej 10 tys. m³ i dwa o pojemności 20 tys. m³ oraz komorę płaskiego składowania o pojemności 3 tys. m³. Załadunek i rozładunek umożliwia wysokowydajny system przenośników taśmowych wraz z załadowarką statkową. Głównymi ładunkami obsługiwanymi przez terminal są: siarczan amonu (w relacji eksportowej) oraz inne nawozy sypkie, tj. sól potasu, saletrzak, mocznik (w relacji eksportowej, importowej oraz tranzyt). Stanowisko statkowe przy Nabrzeżu Szwedzkim umożliwia obsługę bez dodatkowych kosztów statków o długości do 200 m i zanurzeniu do 10,70 m.

Bałtycki Terminal Zbożowy BTZ usytuowany jest na nabrzeżu Indyjskim i nabrzeżu Norweskim. Na pierwszym z nich zajmuje długość 235 m, zaś na drugim 115 m. Przy nabrzeżu Indyjskim mogą cumować statki o zanurzeniu do 11,0 m, natomiast przy Norweskim – do 8,5 m. W BTZ obsługuje się różnego rodzaju zboża, tj. pszenicę, jęczmień, żyto czy nasiona rzepaku, a także surowce paszowe (śruta sojowa, śruta rzepakowa, wysłodki buraczane).

¹² M. Pluciński, *Terminale kontenerowe – liderzy rozwoju nowoczesnej infrastruktury w polskich portach morskich*, [w:] *Transport intermodalny w Polsce. Uwarunkowania i perspektywy rozwoju*, Zeszyty Naukowe nr 778. Problemy Transportu i Logistyki nr 22, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2013, s. 270.

Pojemność powierzchni składowej terminalu wynosi 51 tys. ton. Powierzchnia ta obejmuje: elewator zbożowy o pojemności 12 tys. ton, silosy stalowe o pojemności 14 tys. ton oraz płaski magazyn paszowy do składowania 25 tys. ton pasz lub 32 tys. ton zbóż. Wszystkie obiekty składowe zlokalizowane na terminalu wyposażono w systemy komputerowe oraz systemy elektronicznych wag automatycznych poprawiających ich wydajność i umożliwiających optymalne wykorzystanie powierzchni składowej.

Wyposażenie techniczne terminalu obejmuje zlokalizowane na nabrzeżu Indyjskim urządzenie przeładunkowe firmy Bühler o maksymalnej wydajności 7000 ton/dobę oraz mobilne urządzenie przeładunkowe firmy Sangati Berga o maksymalnej wydajności 4000 ton/dobę, które znajduje się na nabrzeżu Norweskim. Załadunek i rozładunek wagonów kolejowych odbywa się z wydajnością dobową sięgającą 4000 ton, a w przypadku samochodów wartości te wynoszą 7000 ton dla załadunku i 5000 ton dla wyładunku.

Terminal LPG zajmuje fragment nabrzeża Śląskiego. Jego operatorem jest firma Petrolinvest, której działalność obejmuje handel ropą naftową i produktami ropopochodnymi. Dzięki wyposażeniu terminalu w 9 zbiorników, możliwe jest składowanie 1350 ton produktów. Dodatkową usługą oferowaną przez terminal jest bezpośredni przeładunek płynnego propanu i butanu ze statków do cystern samochodowych i kolejowych.

Terminal Vistalu, który zlokalizowany jest przy nabrzeżu Indyjskim, umożliwia obsługę statków o nośności do 7 tys. DWT, długości 120 m i zanurzeniu 7,15 m. Wytwórnia konstrukcji okrętowych, znajdująca się na terenie terminalu, posiada halę o powierzchni 11 tys. m² oraz plac montażowy o powierzchni ponad 3 ha. Produkuje się w niej konstrukcje stalowe, które następnie eksportuje się drogą morską. Ponadto, terminal dysponuje bocznicą kolejową.

OT Port Gdynia (dawniej Bałtycki Terminal Drobnicowy Gdynia) znajduje się we wschodniej części portu, w obszarze basenów IV i V i usytuowany jest na sześciu nabrzeżach (Stanów Zjednoczonych, Czeskim, Rumuńskim, Polskim, Francuskim i Rotterdamskim). Terminal ten świadczy usługi z zakresu obsługi ładunków drobnicowych ro-ro, sto-ro i lo-lo, obsługi kontenerów, a także ładunków masowych suchych.

Przeładunki ładunków drobnicowych odbywają się obecnie na czterech nabrzeżach: Polskim (o maksymalnym zanurzeniu 10,90 m), Stanów Zjednoczonych (zanurzenie 8,00 m), Rumuńskim (zanurzenie 11,00 m) oraz Czeskim (zanurzenie 8,00 m). Głównymi ładunkami drobnicowymi obsługiwanymi w OT Port Gdynia są: papier, celuloza, stal, big-bagi, wyroby drewnopochodne, sztuki ciężkie, ładunki ponadgabarytowe, elementy dostaw inwestycyjnych, naczepy, samochody, inne pojazdy i maszyny¹³. Poza działalnością przeładunkowo-składową, terminal świadczy również usługi dodatkowe, tj. formowanie i rozformowanie palet, mocowanie ładunku, sortowanie, segregacja i inne. Do obsługi ładunków drobnicowych terminal wykorzystuje: 3 rampy ro-ro (jedna dwupoziomowa), 2 żurawie samojezdne o udźwigu 84 i 104 t, 4 żurawie nabrzeżowe szynowe o udźwigu 8 t/16 t (dwuzakresowe), 3 żurawie nabrzeżowe szynowe o udźwigu 3,2 t/6,3 t, 2 żurawie samojezdne hydrauliczne, 1 żuraw samojezdny highrise, 8 żurawi samojezdnych o udźwigu 25 t i 33 t, wózki widłowe i inny pomocniczy sprzęt przeładunkowy, a także ciągniki siodłowe i naczepy. Natomiast składowanie ładunków odbywa się na placach składowych o powierzchni 41890 m², w magazynach o powierzchni 42500 m², w magazynach lekkiej konstrukcji o powierzchni 10 300 m² oraz w wiatach składowych ro-ro o powierzchni 8600 m².

Drugim rodzajem ładunków obsługiwanym przez OT Port Gdynia są kontenery. Terminal świadczy usługi przeładunkowo-składowe, jak i usługi dodatkowe, tj. formowanie/rozformowanie kontenerów, formowanie/rozformowanie palet, mocowanie

¹³ Oficjalna strona internetowa OT Port Gdynia Sp. z o.o., <http://www.otport.gdynia.pl/obsługa-ładunkow-drobnicowych-ro-ro-sto-ro-i-lo-lo>, dostęp 28.02.2017.

ładunku w kontenerach, sortowanie, segregacja i inne¹⁴. Terminal dysponuje placami składowymi o powierzchni 11 tys. m², z czego ok. 2 tys. m² przeznaczone jest dla kontenerów z ładunkami niebezpiecznymi. Do przeładunku kontenerów wykorzystywane są urządzenia takie jak: suwnica nabrzeżowa o maksymalnym udźwigu 45 t, reachstackery o udźwigu 45 t, wózki widłowe, układarki i inne.

Poza obsługą drobnicy i kontenerów, terminal zajmuje się działalnością przeładunkowo-składową ładunków masowych suchych (śruta, zboże, pasze, koks, węgiel, biomasa i inne masowe suche). Obecnie tego rodzaju ładunki obsługiwane są na dwóch nabrzeżach: nabrzeżu Polskim (maksymalne zanurzenie 10,90 m) i Rotterdamskim (maksymalne zanurzenie 7,80 m), a ich składowanie odbywa się na placach składowych o powierzchni 29512 m², w magazynach o powierzchni 29516 m² oraz w magazynach lekkiej konstrukcji o powierzchni składowej 10300 m². Terminal wyposażony jest w urządzenia takie jak: 3 wagi dla pojazdów drogowych, 2 żurawie samojezdne o udźwigu 84 t i 104 t, 5 chwytaków o pojemności od 21,2 m³ do 27 m³, 5 żurawi nabrzeżowych szynowych o udźwigu 8 t/16 t, 2 żurawie samojezdne hydrauliczne, 1 samojezdny żuraw highrise, leje zasypowe, ładowarki kołowe, spychacze gąsienicowe, ciągniki siodłowe i naczepy.

Koole Terminal (dawniej Terminal Ładunków Płynnych Westway) usytuowany jest na części nabrzeża Indyjskiego i posiada dwa stanowiska cumownicze. Maksymalna długość obsługiwanego statku wynosi 220 m, a zanurzenie wynosi 10,2 m.¹⁵ Na terminalu przeładowuje się produkty takie jak: melasa, oleje roślinne (sojowy, rzepakowy, palmowy), kwasy tłuszczowe, chemikalia, paliwa o temperaturze zapłonu powyżej 55 °C. Składowanie ładunków odbywa się w zbiornikach o pojemności od 1200 m³ do 5500 m³, zaś łączna pojemność składowa wynosi 29900 m³. Dodatkowo, część zbiorników posiada funkcję ogrzewania. Terminal dysponuje własną bocznicą kolejową i posiada dwa stanowiska ładowania wagonów kolejowych. Ponadto, terminal posiada stanowisko obsługi cystern drogowych do jednoczesnego załadunku 10 pojazdów.

Morski Terminal Masowy Gdynia MTMG znajduje się przy głównym wejściu do portu. MTMG pełni rolę terminalu uniwersalnego, a w zakres jego usług zaliczyć można przeładunek płynnych ładunków masowych (paliwa, płynne chemikalia, przetwory z ropy naftowej), jak również przeładunek, składowanie i sortowanie ładunków masowych suchych (węgiel, koks, zboża, pasze, kruszywa, rudy, siarka, biomasa)¹⁶.

Struktura wewnętrzna MTMG została przedstawiona w tabeli 2.

Tabela 2. Charakterystyka nabrzeży wchodzących w skład Morskiego Terminalu Masowego Gdynia

Nabrzeże	Charakterystyka
Holenderskie	<ul style="list-style-type: none"> – długość 500 m; – obsługa statków o długości do 300 m i zanurzeniu do 13 m; – 2341 m² powierzchni magazynowej; – 1241 m² krytych placów składowych; – 12135 m² otwartych placów składowych; – 6 żurawi chwytakowo-hakowych o udźwigu 10-16 ton; – waga kolejowa.
Szwedzkie	<ul style="list-style-type: none"> – długość 444 m; – obsługa statków o długości do 300 m i zanurzeniu maksymalnym 13 m; – magazyn o powierzchni 12972 m²; – otwarte place składowe o powierzchni 13411 m²;

¹⁴ Oficjalna strona internetowa OT Port Gdynia Sp. z o.o., <http://www.otport.gdynia.pl/obsługa-kontenerow>, dostęp 28.02.2017.

¹⁵ Oficjalna strona internetowa Koole Terminals, <http://koole.com/ptf/gdynia-2/>, dostęp 28.02.2017.

¹⁶ J. Neider, *Rozwój polskich portów morskich*, Op. cit., s. 30.

	<ul style="list-style-type: none"> – 5 żurawi chwyதாகowo-hakowych o udźwigu 10-40 ton; – waga kolejowa; – waga samochodowa.
Pirs Południowy i nabrzeże Duńskie	<ul style="list-style-type: none"> – pirs do obsługi ładunków płynnych masowych; – nabrzeże o długości 170 m; – przy nabrzeżu obsługa statków o długości 150 m i zanurzeniu 9,10 m; – 2168 m² powierzchni magazynowej; – 53467 m² otwartych placów składowych; – stanowisko obsługi zbiornikowca, rurociągi, przepompownia, stanowisko przeładunku cystern; – 2 wagi samochodowe.
Śląskie	<ul style="list-style-type: none"> – długość 353 m; – obsługa statków o długości do 250 m i zanurzeniu do 8,5 m; – 10920 m² powierzchni magazynowej; – 12138 m² otwartego placu składowego; – 2 żurawie chwyதாகowo-hakowe o udźwigu 10 ton.
Stanowisko przeładunku paliw płynnych	<ul style="list-style-type: none"> – znajduje się na falochronie; – obsługa tankowców o długości do 210 m i zanurzeniu do 11m.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie informacji z <http://www.mtmg.gdynia.pl/pl/home-pl/#>, dostęp 28.02.2017.

Terminal LPG zlokalizowany jest na fragmencie nabrzeża Śląskiego.¹⁷ Jego operatorem jest spółka ONICO Gas Sp. z o.o., która zawarła umowę nabycia zorganizowanej części przedsiębiorstwa od Gasten SA. ONICO SA zostało właścicielem morskiego terminalu LPG w październiku 2015 r. Spółka zajmuje się przeładunkiem gazu propan butan dla odbiorców hurtowych i detalicznych, a także oferuje usługi magazynowania.

Terminal został wybudowany w 1997 roku, a w 2009 roku dokonano jego modernizacji. Jego zdolności przeładunkowe wynoszą 250 tys. ton gazu płynnego rocznie. Morski Terminal LPG ONICO wyposażony jest w sieć rurociągów technologicznych oraz 12 zbiorników magazynowych o pojemności łącznej ok. 1500 ton.¹⁸ Terminal umożliwia obsługę statków o maksymalnym zanurzeniu 8,40 m i maksymalnej długości 130 m. Ponadto, terminal posiada:

- dwa stanowiska przeładunku cystern kolejowych, które wyposażone są w 4 przyłącza cystern kolejowych oraz 12 dodatkowych miejsc postojowych dla cystern kolejowych;
- dwa stanowiska przeładunku cystern drogowych, które umożliwiają obsługę do 50 cystern drogowych na dobę i wyposażone zostały w dwie wagi samochodowe.

Terminal cementu umiejscowiony jest na nabrzeżu Węgierskim, a jego powierzchnia wynosi 4400 m². Dzierżawcą terminalu od 1 stycznia 2014 r. jest spółka Aalborg Portland Polska Sp. z o.o., która jest największym producentem i eksporterem cementu białego na świecie. Cement obsługiwany przez terminal zlokalizowany w gdyńskim porcie sprzedawany jest na rynku polskim, a także eksportowany poza jego granice.

2. Obsługa ładunków – liczba obsługowanych statków towarowych, struktura ładunków

Port w Gdyni jest drugim, po porcie w Gdańsku, portem przeładunkowym w Polsce. W 2015 r. jego udział w przeładunkach portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej wyniósł 22,9% (rysunek 4). W latach 2007-2011 port w Gdyni odnotował znaczne

¹⁷ J. Neider, *Rozwój polskich portów morskich*, Op. cit., s. 27.

¹⁸ Oficjalna strona internetowa Terminalu ONICO-GAS Sp. z o.o., <http://www.onico-gas.pl/terminal/>, dostęp 28.02.2017.

wahania w przeładunkach, co było związane z recesją światowej gospodarki. Sytuacja gospodarcza odbiła się na danych za 2008 i 2009 rok, gdy w Gdyni przeładowano odpowiednio 12860 tys. ton i 11361 tys. ton ładunków. Dla porównania, w 2007 r. przeładunki osiągnęły poziom niemal 15000 tys. ton (14849 tys. ton). Jednak od 2010 r. obroty zaczęły systematycznie rosnąć, a w 2013 r. osiągnięto wyższy wynik niż w 2007 r. (15051 tys. ton). Tendencja wzrostowa utrzymywała się do 2015 r., gdy port w Gdyni odnotował ponad 6-procentowy spadek obrotów w stosunku do roku poprzedniego (tabela 3).

Tabela 3. Obroty ładunkowe portu Gdynia oraz pozostałych portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w latach 2007-2015 wg GUS (w tys. ton)

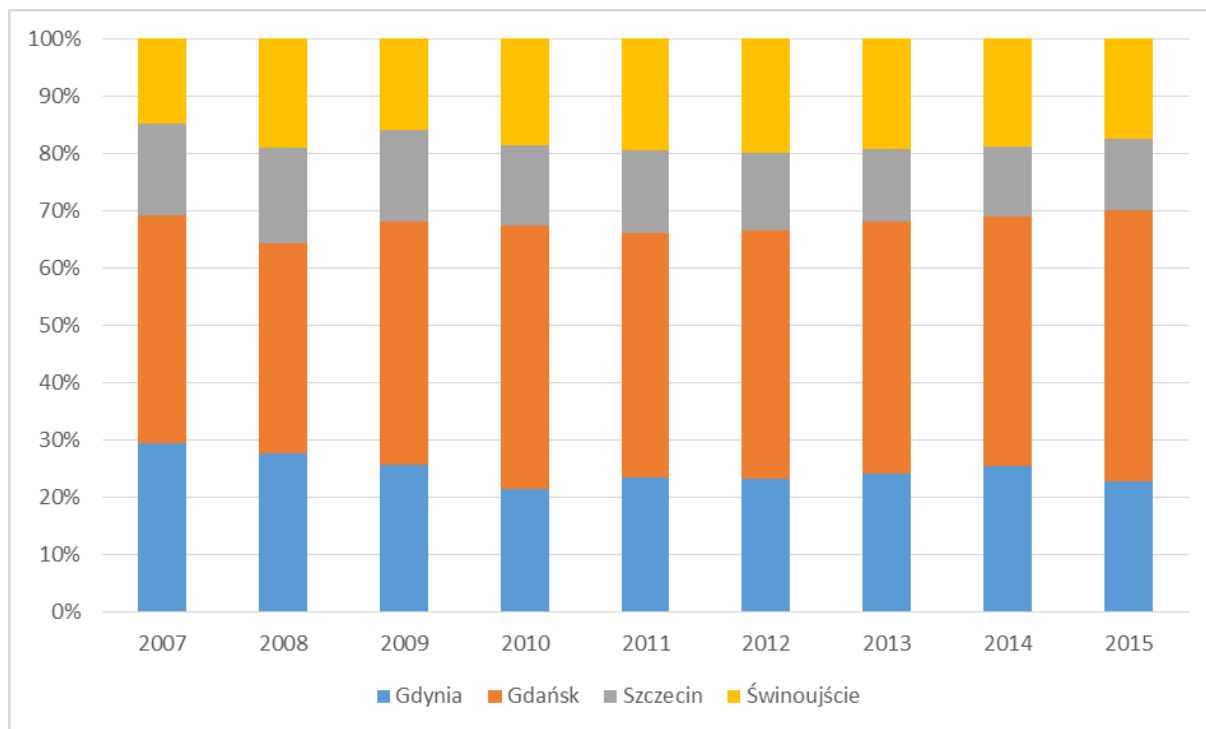
Lata	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Gdynia	14849	12860	11361	12346	12992	13187	15051	16961	15391
Gdańsk	19944	17072	18758	26421	23513	24379	27334	28771	31685
Szczecin	8008	7787	6992	7969	8064	7590	7886	8156	8276
Świnoujście	7385	8843	7038	10683	10680	11280	12024	12468	11759

Źródło: Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 2011 s. 105-124, GUS, Warszawa-Szczecin 2012, s. 101-119, Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 2015, GUS, Warszawa-Szczecin 2014, s. 101-119, Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 2016, GUS, Warszawa-Szczecin 2016, s. 101-119,

Port w Gdańsku znacznie szybciej niż port w Gdyni osiągnął wyższy poziom przeładunków niż przed recesją światowej gospodarki, ponieważ już w 2010 r. przeładowano tam 26421 tys. ton ładunków (w 2007 r. było to 19944 tys. ton). Oznacza to ponad 40-procentowy wzrost poziomu przeładunków w stosunku do roku 2009.

W Szczecinie w latach 2007-2015 nie występowały tak duże wahania poziomu przeładunków jak w Gdyni. W 2007 r. obroty ładunkowe w tym porcie wyniosły 8008 tys. ton, a w 2009 r., w wyniku recesji gospodarki, zmalały do 6992 tys. ton. Niemniej jednak, w kolejnych latach poziom przeładunków w szczecińskim porcie wzrósł i utrzymywał się na podobnym poziomie. Port w Świnoujściu nie odnotował znaczącego spadku przeładunków w 2009 r. (7038 tys. ton, podczas gdy w 2007 r. było to 7385 tys. ton), a w roku kolejnym port obsłużył już ponad 50% więcej ładunków. Tendencja wzrostowa utrzymała się aż do 2015 r.

W 2007 r. port w Gdyni posiadał wysoki udział (29,6%) w przeładunkach portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Udział Gdańska osiągnął wówczas 39,7%, Szczecina 16%, a Świnoujścia 14,7%. W kolejnych latach udział Gdyni systematycznie spadał i w 2010 roku wyniósł zaledwie 21,5%. Podobnie jak Gdynia, spadek zanotował również port w Szczecinie (13,9% w 2010 r.). Z kolei zwiększył się udział portów w Gdańsku i Świnoujściu (odpowiednio 46% i 18,6%). Po 2010 r. nastąpił ponowny wzrost udziału Gdyni w ogólnych przeładunkach i w 2014 r. było to już 25,5% (Gdańsk – 43,4%, Szczecin – 12,3%, Świnoujście – 18,8%), a w 2015 r. zaledwie 23,5% (Gdańsk – 46,5%, Szczecin ze Świnoujściem – 30,0%).



Rysunek 4. Udział portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w ogólnych przeładunkach w latach 2007-2015

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 2011 s. 105-124, GUS, Warszawa-Szczecin 2012, s. 101-119, Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 2015, GUS, Warszawa-Szczecin 2014, s. 101-119, Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 2016, GUS, Warszawa-Szczecin 2016, s. 101-119,

Tabela 4. Obroty ładunkowe portu Gdynia w latach 2007-2015 wg Zarządu Portu (w tys. ton)

Lata	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Obroty ładunkowe ogółem (tys. ton)	17025	15467	13257	14735	15911	15809	17659	19409	18198

Źródło: Oficjalna strona internetowa Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA, <http://www.port.gdynia.pl/pl/port/statystyki>, dostęp 28.02.2017.

Obroty ładunkowe w porcie Gdynia według podziału Głównego Urzędu Statystycznego¹⁹ przedstawia tabela 5, natomiast według ZMP Gdynia SA – tabela 6.

¹⁹ Różnice w danych podawanych przez Główny Urząd Statystyczny i zarządy portów wynikają ze zmiany metodologii obliczania przez GUS wielkości przeładowanych towarów, która nastąpiła w 2007 roku. Dane upubliczniane przez GUS uwzględniają wagę towarów brutto, włączając ich opakowanie, lecz wyłączając wagę kontenerów lub jednostek typu ro-ro. Z kolei zarządy portów w dalszym ciągu uwzględniają wagę jednostek ładunkowych i transportowych. Ponadto, zmieniły się źródła danych pozyskiwanych przez GUS. Obecnie pobierane są one od przedstawicieli statków za pośrednictwem urzędów morskich i nie uwzględniają statków o pojemności brutto mniejszej niż 100, załadunku bunkru i obrotu wewnątrzportowego, z wyjątkiem kabotażu. Tak więc, w 2014 r. różnica pomiędzy danymi dotyczącymi obrotów ładunkowych w porcie Gdynia upublicznianymi przez GUS a danymi ZMP Gdynia SA wyniosła 2448 tys. ton, a w 2015 roku – nawet 2807 tys. ton. Zgodnie z metodologią stosowaną przez GUS, ładunki dzielą się na następujące kategorie ładunkowe: masowe ciekłe (gł. ropa naftowa i jej przetwory, nawozy sztuczne płynne, produkty chemiczne, skroplony gaz, oleje jadalne i melasa), masowe suche (gł. węgiel i koks, zboża, pasze, rudy, drewno, nawozy sztuczne sypkie, cement luzem i biomasa), kontenery duże (o długości 20 stóp lub większej), toczne samobieżne (gł. pojazdy ciężarowe i wagony kolejowe, przewożone promami), toczne niesamobieżne i drobnicę pozostałą. Ponadto, od 2007 r. obowiązuje również nowy, bardziej szczegółowy podział na grupy

Tabela 5. Obroty ładunkowe w porcie Gdynia według kategorii ładunkowych (wg GUS) w latach 2007-2015 (w tys. ton)

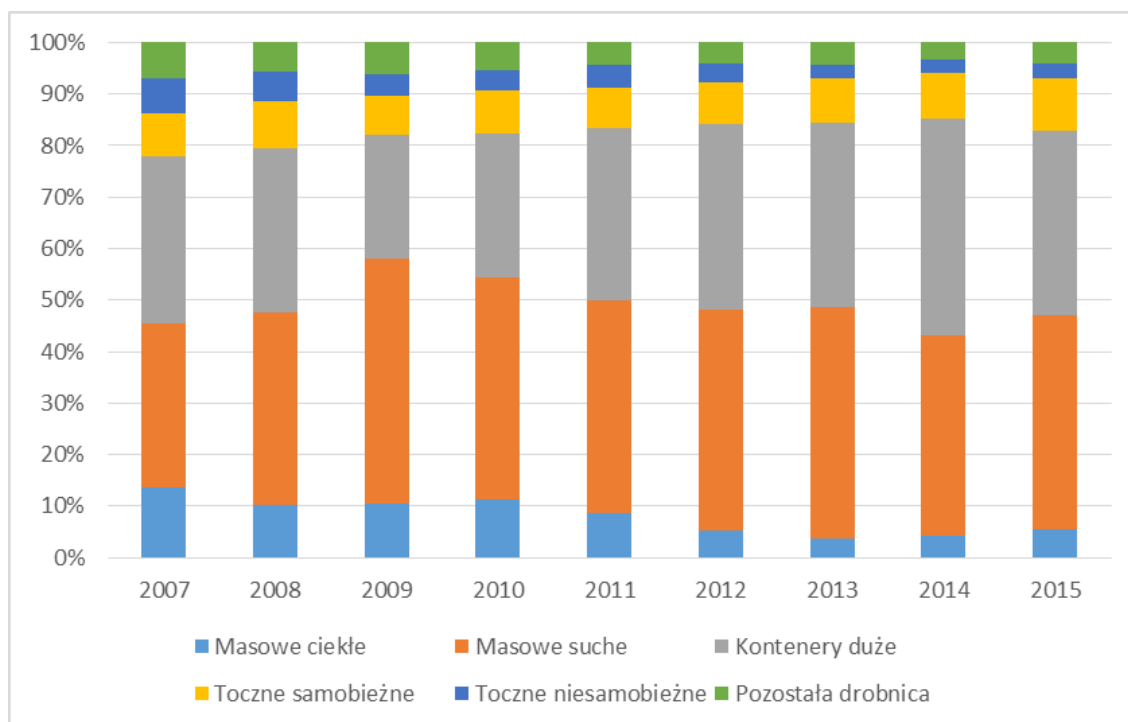
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Masowe ciekłe	2023	1331	1187	1399	1116	708	567	733	849
Masowe suche	4744	4780	5397	5322	5375	5639	6752	6595	6440
Kontenery duże	4806	4121	2727	3436	4353	4757	5389	7152	5569
Toczne samobieżne	1242	1152	865	1042	991	1080	1288	1499	1601
Toczne niesamobieżne	989	740	483	499	580	456	422	455	442
Pozostała drobnica	1044	736	702	648	576	547	641	551	621

Źródło: Transport. Wyniki działalności w 2007 roku, GUS, Warszawa 2008, s. 212, Transport. Wyniki działalności w 2009 roku, GUS, Warszawa 2010, s. 221, Transport. Wyniki działalności w 2011 roku, GUS, Warszawa 2012, s. 232-233, Transport. Wyniki działalności w 2013 roku, GUS, Warszawa 2014, s. 237-238, Transport. Wyniki działalności w 2015 roku, GUS, Warszawa 2016, s. 254-255.

Największy udział w przeładunkach portu w Gdyni mają ładunki masowe suche oraz kontenery duże (w 2015 r. było to odpowiednio 42% i 36% obrotu ładunkowego, co przedstawione zostało na rysunku 5). W 2015 r. na trzeciej pozycji znajdowały się ładunki toczne samobieżne (1601 tys. ton), następne miejsce przypadło ładunkom masowym ciekłym (849 tys. ton). Najmniej w gdyńskim porcie przeładowano w omawianym roku pozostałej drobnicy (621 tys. ton) i ładunków tocznych niesamobieżnych (442 tys. ton). W 2007 r. udziały te kształtowały się nieco odmiennie. Pierwsze miejsce zajmowały bowiem kontenery duże, a drugie miejsce przypadło ładunkom masowym suchym (odpowiednio 32,4% i 32% udziału). Na kolejnych pozycjach uplasowały się: ładunki masowe ciekłe (2023 tys. ton), toczne samobieżne (1242 tys. ton), pozostała drobnica (1044 tys. ton) i toczne niesamobieżne (989 tys. ton).

Przeładunek towarów masowych suchych charakteryzował się w latach 2007-2015 regularnym przyrostem (wyjątkiem są lata 2010-2011, a także 2015 r., kiedy odnotowano niewielki spadek obsługi tej kategorii ładunkowej). Z kolei w przeładunku kontenerów dużych odnotowano poważny spadek w latach 2009-2010, a także, podobnie jak w przypadku ładunków masowych suchych, w roku 2015. W latach 2007-2015 w porcie w Gdyni znacząco spadła obsługa ładunków masowych ciekłych, tocznych niesamobieżnych, a także pozostałej drobnicy.

ładunkowe, który obejmuje: ładunki masowe ciekłe (gaz ciekły, ropa naftowa, produkty z ropy naftowej, inne ciekłe ładunki masowe), ładunki masowe suche (rudę i żłom, węgiel i koks, produkty rolnicze, inne suche ładunki masowe, nieznanne masowe suche), kontenery duże (kontenery 20', kontenery 40', kontenery >20'<40', kontenery >40'), toczne samobieżne (samochody ciężarowe, samochody i inne pojazdy będące przedmiotem handlu, inne jednostki toczne samobieżne), toczne niesamobieżne (towarowe, drogowe przyczepy/naczepy, przyczepy osobowe i inne pojazdy drogowe, rolnicze i przemysłowe, wagony kolejowe towarowe, rolltrailery pokładowe) i pozostałe ładunki drobnicowe (małe kontenery, produkty leśne, wyroby z żelaza i stali, pozostałe ładunki drobnicowe, nieznanne pozostałe ładunki drobnicowe). Natomiast zarządy portów nadal stosują podział ładunków na następujące grupy: węgiel i koks, inne masowe, zboże, rudę, drewno, drobnica i paliwa.



Rysunek 5. Struktura obrotu ładunkowego w porcie w Gdyni w latach 2007-2015

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Transport. Wyniki działalności w 2007 roku, GUS, Warszawa 2008, s. 212, Transport. Wyniki działalności w 2009 roku, GUS, Warszawa 2010, s. 221, Transport. Wyniki działalności w 2011 roku, GUS, Warszawa 2012, s. 232-233, Transport. Wyniki działalności w 2013 roku, GUS, Warszawa 2014, s. 237-238, Transport. Wyniki działalności w 2015 roku, GUS, Warszawa 2016, s. 254-255

Gdynia zajmuje drugie miejsce w kraju pod względem obsługi ładunków tocznych samobieżnych. Pierwsza pozycja należy zdecydowanie do portu w Świnoujściu (w 2015 r. port w Świnoujściu obsłużył 74,3% ładunków tocznych samobieżnych, Gdynia – 23,5%, a Gdańsk – 2,2%). Port w Szczecinie nie dysponuje bazą promową, dlatego też nie obsługuje obecnie ładunków tocznych samobieżnych (w 2014 r. – 0,1 tys. ton, w 2015 r. – całkowity brak).

Największy wzrost udziału przeładunków w latach 2007-2015 dotyczy kategorii ładunkowej masowe suche. Wynik ten został uzyskany głównie dzięki znacznemu wzrostowi przeładunku zboża, a także ponad dwukrotnemu wzrostowi przeładunku węgla i koksu (przedstawiono w tabeli 6).

Tabela 6. Obroty ładunkowe w porcie Gdynia według grup ładunkowych (wg zarządu portu) w latach 2007-2015 (w tys. ton)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Węgiel i koks	670	1343	1899	1684	1400	2050	2640	2061	1386
Inne masowe	3241	2366	1892	2264	2726	1794	1631	1477	1356
Zboże	1456	1300	1915	1664	1587	1782	2178	2899	3711
Rudy	0	0	0	4	0	0	0	0	0
Drewno	36	40	16	44	45	50	95	46	63
Drobnica	10349	9615	6757	8160	9562	9920	11053	12693	11279
Paliwa	1273	804	778	916	591	213	62	229	402

Źródło: Oficjalna strona internetowa Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA, <http://www.port.gdynia.pl/pl/port/statystyki>, dostęp 28.02.2017.

Na podobnym poziomie utrzymuje się udział przeładunku kontenerów, w 2015 r. wzrósł jedynie o 4% w stosunku do roku 2007. Bardzo duży spadek dotyczy udziału ładunków masowych ciekłych, co spowodowane zostało ponad trzykrotnym zmniejszeniem przeładunku paliw.

W ujęciu ZMP Gdynia SA największą grupę ładunkową obsługiwaną w porcie stanowią ładunki drobnicowe, do których zaliczają się także ładunki skonteneryzowane, natomiast najmniejszy udział wykazują przeładunki rud i drewna. Ponadto, duży udział w przeładunkach portu w Gdyni mają zboża. Gdynia, podobnie jak Szczecin, posiada nowoczesny, specjalistyczny potencjał przeładunkowo-składowy w postaci elewatorów zbożowych. W 2015 r. udział gdyńskiego portu w przeładunku zbóż wyniósł ponad 53,7%.

Gdyński port obsługuje niewielkie ilości paliw, ponieważ pod tym względem dominuje port w Gdańsku. Drewno pojawia się w porcie w Gdyni, podobnie jak w pozostałych polskich portach, w niewielkich ilościach (w 2015 r. przeładowano w Gdyni 63 tys. ton drewna). Przyczyniły się do tego zmiany strukturalne w polskim handlu zagranicznym, a także malejący import drewna. W Gdyni w 2010 r. dokonano przeładunku niewielkiej ilości rud (4 tys. ton), zaś pozostałe lata charakteryzują się brakiem przeładunku tej grupy ładunkowej. W obsłudze rud przodują bowiem porty w Szczecinie i Świnoujściu, które w latach 2011-2015 posiadały około 95% udziału w przeładunku tej grupy ładunkowej.

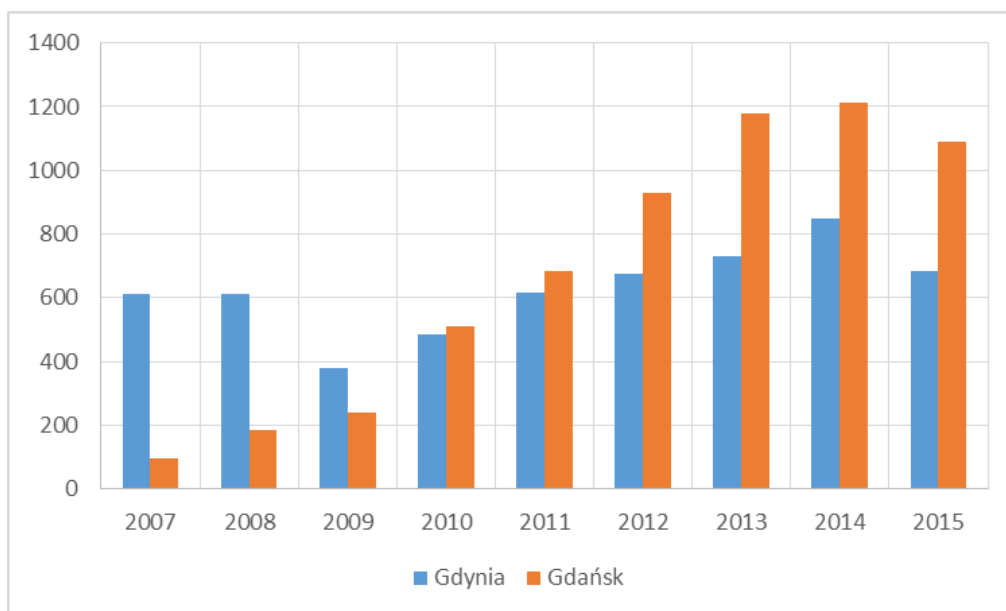
Tabela 7. Przeładunki kontenerów w porcie Gdynia i w pozostałych portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w latach 2007-2015 (tys. TEU)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Gdynia	614	611	378	485	616	676	729	849	684
Gdańsk	96	184	237	514	678	929	1178	1212	1091
Szczecin	50	62	53	56	55	52	62	78	88
Świnoujście	6	2	-	-	-	-	-	-	-
Razem	766	859	668	1055	1349	1657	1969	2139	1863

Źródło: Oficjalna strona internetowa Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA, <http://www.port.gdynia.pl/pl/port/statystyki>, Oficjalna strona internetowa Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA, <http://www.portgdansk.pl/o-porcie/statystyki-przeladunkow>, Oficjalna strona internetowa Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA, <http://www.port.szczecin.pl/pl/porty/statystyki/kontenery/>, dostęp 28.02.2017.

Po roku 2009, gdy obsługa ładunków skonteneryzowanych w Gdyni gwałtownie spadła (o 38% w stosunku do roku poprzedniego), nastąpił regularny przyrost przeładunku tej grupy, aż do roku 2015, gdy ponownie odnotowano znaczny spadek (tabela 7).

W 2010 roku po raz pierwszy gdyński port przeładował mniej drobnicy skonteneryzowanej niż port w Gdańsku (rysunek 6). W 2007 r. gdyński port posiadał 80,2% udziału w przeładunku drobnicy skonteneryzowanej, w 2010 r. osiągnął wynik 46%, zaś w 2015 r. było to już tylko 36,7%. Wpływ na to miała budowa w 2007 r. Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego DCT w Gdańsku, a także przeniesienie statków armatora Maersk z Gdyni do Gdańska oraz rozpoczęcie od 19 lutego 2015 r. współpracy portu Gdańsk z aliansem 2M, w którego skład wchodzi dwie największe linie kontenerowe świata: Maersk Line (ML) i Mediterranean Shipping Company (MSC). Przełożyło się to na spadek obrotów w porcie gdyńskim, a w szczególności w Bałtyckim Terminalu Kontenerowym BCT.



Rysunek 6. Przeladunki kontenerów w portce Gdynia i w portce Gdańsk w latach 2007-2015 (tys. TEU)

Źródło: Dane Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA, <http://www.port.gdynia.pl/pl/port/statystyki>, dostęp 28.02.2017 oraz Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA, <https://www.portgdansk.pl/o-porcie/facts-and-figures>, dostęp 28.02.2017

Wszystkie porty, z wyjątkiem Świnoujścia, dysponują nowoczesnym potencjałem do przeladunku kontenerów. Ponadto, we wszystkich terminalach kontenerowych realizowane są inwestycje mające na celu usprawnienie obsługi i zwiększenie ich możliwości przeladunkowych.

W 2015 r. w gdyńskim portce obsłużono 244 tys. ton ładunków tranzytowych, co stanowiło zaledwie 1,6% obsługiwanych ładunków (tabela 8).

Tabela 8. Obsługa ładunków tranzytowych w portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w 2014 i 2015 r.

	Gdynia		Gdańsk		Szczecin		Świnoujście		Razem	
	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015
Obsługa ładunków ogółem (tys. ton)	16961	15391	28771	31685	8156	8276	12468	11759	66356	67111
Obsługa ładunków tranzytowych (tys. ton)	179	244	8266	7063	1564	932	2890	2145	12899	10384
Udział ładunków tranzytowych w ogólnym obrocie (%)	1,1	1,6	28,7	22,3	19,2	11,3	23,1	18,2	19,4	15,5

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 2015, GUS, Warszawa-Szczecin 2016, s. 130-133.

Dla porównania, w porcie w Gdańsku obsłużono 7063 tys. ton ładunków tranzytowych, co stanowiło około 22,3% obsłużonych ładunków. Wszystkie porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej obsługiwały w 2015 r. średnio 15,5% ładunków tranzytowych, co oznacza, że port w Gdyni pracuje przede wszystkim na potrzeby polskiego handlu zagranicznego. W porcie w Gdyni, największy udział w ładunkach tranzytowych mają kontenery duże i pozostałe ładunki drobnicowe.

W 2015 r. liczba statków zawijających do portu Gdynia spadła niemal o 14% w stosunku do roku 2007, jednak ich łączna pojemność wzrosła w tym czasie o prawie 53%. Jest to związane ze wzrostem średniej pojemności netto statków.

Port w Gdyni obsługuje liczne połączenia liniowe, które funkcjonują głównie dla potrzeb obsługi drobnicy konwencjonalnej i skonteneryzowanej. Najczęściej, zgodnie z rozkładem jazdy, zawijają do Gdyni drobnicowce, kontenerowe statki feederowe i statki ro-ro²⁰. Spośród armatorów obsługujących połączenia liniowe do gdyńskiego portu można wymienić m.in.: Hapag-Lloyd, Finnlines, CMA-CGM, Transfennica, UNIFEEDER, MSC, EuroAfrica. Regularne usługi przewozowe charakteryzują się dużą dynamiką, ponieważ armatorzy często zmieniają układ serwisów w celu uzyskania regularnej podaży ładunków. Ponadto, część serwisów zawija do Gdyni tylko wówczas, gdy uzyskają odpowiednią masę ładunkową. Pod koniec 2016 r. Gdynia posiadała połączenia liniowe z 25 krajami, zarówno europejskimi (Belgia, Estonia, Finlandia, Hiszpania, Holandia, Litwa, Łotwa, Niemcy, Rosja, Szwecja oraz Wielka Brytania) jak i pozaeuropejskimi (w Afryce oraz Ameryce Północnej i Ameryce Południowej).

Szczególnym rodzajem połączeń liniowych obsługiwanych w gdyńskim porcie jest połączenie promowe do Karlskrony, operowane przez Stena Line Polska. Statki skandynawskiego operatora zawijają do Gdyni 2 razy dziennie. Połączenie z Karlskroną obsługuje ruch tranzytowy ze Skandynawii w kierunku m.in. Ukrainy, Rumunii, Bułgarii, Turcji, Słowacji i Węgier. W 2016 r. kursowały na tej linii siostrzane promy „Stena Vision” i „Stena Spirit”.

3. Obsługa pasażerów – liczba obsłużonych pasażerów i statków pasażerskich

Polskie porty morskie obsługują dwie grupy pasażerów – przybywających i wypływających na promach oraz przybywających i odpływających statkami wycieczkowymi²¹. Nie odbywa się w nich natomiast zaokrętowanie lub wyokrętowanie pasażerów statków wycieczkowych.

Tabela 9. Międzynarodowy ruch pasażerów w porcie Gdynia w latach 2007-2015

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ogółem	470014	383292	371406	432195	484910	505029	514838	571745	604250
Przyjazdy	239006	190938	186586	215260	241334	255524	256487	289753	301365
Wyjazdy	231008	192354	184820	216935	243576	249505	258351	281992	302885

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 2011, 2015, 2016, GUS, Warszawa-Szczecin 2011, 2015, 2016

Podobnie jak w przypadku obsługi ładunków, w 2007 r. zmieniona została metodologia obliczania przez Główny Urząd Statystyczny liczby pasażerów obsłużonych w polskich portach. Obecnie uwzględnia się liczbę pasażerów rozpoczynających lub kończących podróż

²⁰ Oficjalna strona internetowa Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA, <http://www.port.gdynia.pl/pl/port/polaczenia-liniowe>, dostęp 28.02.2017.

²¹ J. Neider, *Rozwój polskich portów morskich*, Op. cit., s. 59.

oraz liczbę pasażerów wycieczkowców na wycieczce²². Nie uwzględnia się jednak pasażerów wycieczkowców na wycieczkach jednodniowych oraz tzw. małego ruchu granicznego (tabela 9).

Największa ilość pasażerów obsługanych przez port w Gdyni rozpoczęło lub zakończyło podróż w Szwecji, Niemczech lub Rosji. Największą liczbę pasażerów obsługuje się w porcie w Gdyni w lipcu i w sierpniu (w 2015 r. było to odpowiednio 125540 i 127232 pasażerów), natomiast najmniejszy ruch pasażerski występuje w styczniu i lutym (w 2015 r. odpowiednio 28584 i 30490 pasażerów). Związane jest to z sezonem dla statków pasażerskich, który w Gdyni rozpoczyna się w kwietniu i trwa do listopada, a także sezonem wycieczkowców, który trwa od maja do września (tabela 10). Od początku grudnia do końca marca obsługuje się głównie pasażerów połączeń promowych. Tabela 10 uwzględnia zarówno pasażerów w ruchu międzynarodowym, jak i pasażerów obsługanych w zakresie żeglugi przybrzeżnej. Łącznie w 2015 r. obsłużono w gdyńskim porcie 709217 pasażerów.

Tabela 10. Ruch pasażerski w porcie Gdynia wg miesięcy i typów statków w 2015 r.

Typ statku	RAZEM	Drobnicowce niespecjalistyczne	w tym promy	Pasażerskie	Wycieczkowce	Pozostałe
Ogółem	709217	600258	599405	108908	9	42
I	28584	28450	28404	132	-	2
II	30490	30484	30445	-	-	6
III	38232	38226	38173	-	-	6
IV	41567	41237	41183	326	-	4
V	63517	54894	54801	8620	-	3
VI	73191	57524	57434	15666	1	-
VII	125540	92399	92317	33136	1	4
VIII	127232	83511	83415	43711	7	3
IX	60353	53929	53833	6419	-	5
X	46385	45945	45886	434	-	6
XI	35676	35371	35285	304	-	1
XII	38450	38288	38229	160	-	2

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 2016, GUS, Warszawa-Szczecin 2016.

Gdynia posiada jedno połączenie promowe, którego operatorem jest szwedzki armator Stena Line. Dwa promy pasażersko-samochodowe, „Stena Vision” i „Stena Spirit”, obsługują połączenie między Gdynią a Karlskroną, odpływając z gdyńskiego portu dwa razy na dobę. Jednorozowo każdy prom może zabrać 460 samochodów osobowych lub 120 zestawów ciężarowych, a także 1,7 tys. pasażerów. Biorąc pod uwagę lata 2008-2015, liczba odprawionych pasażerów rosła rokrocznie (wyjątkiem był rok 2009, kiedy obsłużono niemal 25 tysięcy pasażerów mniej niż w roku poprzedzającym). Podobnie sytuacja kształtowała się pod względem obsługi pojazdów osobowych, ciężarowych i naczep. W 2015 r. liczba pasażerów Stena Line osiągnęła poziom 593 tysięcy pasażerów (tabela 11). W tym samym roku przewieziono również ponad 105 tysięcy pojazdów osobowych i niemal 125 tysięcy pojazdów ciężarowych i naczep.

²² Ibidem, s.59.

Tabela 11. Przewozy promowe Gdynia-Karlskrona w latach 2008-2015

Relacja	Rok	Pasażerowie	Pojazdy osobowe	Pojazdy ciężarowe i naczepy
Gdynia-Karlskrona Stena Line	2008	375203	70855	86820
	2009	350762	64940	66340
	2010	376764	72096	76271
	2011	434921	78869	80901
	2012	469516	86256	86866
	2013	509335	92903	102849
	2014	560040	95915	116828
	2015	593567	105561	124773

Źródła: J. Neider, *Rozwój polskich portów morskich*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2013, s. 61, Oficjalna strona internetowa Wydawnictwa Promare, <http://www.promare.pl/251-pl/archiwum-wiadomosci/raport/raport-2014/namiary-na-morze-i-handel-nr-04-2014/785-promem-przez-baltyk>, Oficjalna strona internetowa Wydawnictwa Promare, <http://www.promare.pl/strona-glowna/archiwum-wiadomosci-promare/309-2016/namiary-na-morze-i-handel-nr-4-2016/1075-na-baltyckim-rynku-promowym>, Oficjalna strona internetowa Wydawnictwa Promare, <http://www.promare.pl/component/content/article/33-pl/archiwum-wiadomosci/raport/raport-2011/namiary-na-morze-i-handel-nr-02-2011/91-batycki-rynek-promowy>, dostęp 03.11.2016 r.

Wśród polskich portów tylko Świnoujście charakteryzuje się większą ilością obsłużonych pasażerów i pojazdów w ruchu promowym. W Świnoujściu operują trzej armatorzy – PŻB, Unity Line i TT-Line, oferując połączenia do szwedzkich portów w Ystad i Trelleborgu. Ze świnoujskiego terminalu promowego odplywa 8 promów w ciągu doby.

Port w Gdańsku obsługuje połączenie promowe do szwedzkiego portu Nynäshamn, którego operatorem jest spółka Polferries, należąca do Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, jednak w 2015 r. skorzystało z niego jedynie 98 908 pasażerów, przewieziono również 37111 pojazdów osobowych i 11708 pojazdów ciężarowych²³. Z kolei w Szczecinie nie obsługuje się ruchu promowego.

Gdynia obsługuje największą ilość statków wycieczkowych spośród wszystkich polskich portów, a także w 2015 r. zajęła pod tym względem 6 miejsce biorąc pod uwagę wszystkie porty Morza Bałtyckiego²⁴. Wyższe miejsca przysługują jedynie portom w Kopenhadze, Tallinie, Helsinkach, Oslo i Göteborgu. Z kolei pod względem ilości obsłużonych pasażerów statków wycieczkowych, Gdynia zajęła w 2015 r. 5 miejsce na Bałtyku. Od 2012 r. widoczna była tendencja spadkowa w ilości zawinięć statków wycieczkowych do gdyńskiego portu. W 2012 r. nastąpiło 69 zawinięć, zaś w 2015 r. odnotowano tylko 45 wejść (tabela 12).

Tabela 12. Pełnomorski ruch wycieczkowy w polskich portach w latach 2008-2015

	Gdynia	Gdańsk	Szczecin, Świnoujście
Liczba zawinięć 2008	89	36	5
2009	96	40	3
2010	85	26	12
2011	56	22	3
2012	69	29	6
2013	57	30	3
2014	50	38	bd

²³ Oficjalna strona internetowa Wydawnictwa Promare, <http://www.promare.pl/strona-glowna/archiwum-wiadomosci-promare/309-2016/namiary-na-morze-i-handel-nr-4-2016/1075-na-baltyckim-rynku-promowym>, dostęp 28.02.2017.

²⁴ Oficjalna strona internetowa Cruise Europe, <http://www.cruiseurope.com/statistics>, dostęp 28.02.2017.

2015	45	bd*	bd
Liczba pasażerów 2008	123521	13276	2015
2009	134884	16753	1436
2010	125372	8379	6178
2011	78418	8118	1158
2012	108628	8264	4196
2013	80528	10508	1000
2014	91971	14974	bd
2015	71923	bd	bd

*bd – brak danych

Źródło: <http://www.cruiseurope.com/statistics>, dostęp 28.02.2017.

Drugim segmentem rynku portowego w którym obsługuje się pasażerów jest ruch turystyczny (tabela 13). W 2014 roku zanotowano jednak spadek częstotliwości zawinięć wycieczkowców do polskich portów morskich, co przełożyło się na ograniczenie liczby turystów tam obsłużonych. W 2015 roku było bowiem 70 zawinięć (o 21 zawinięć mniej niż przed rokiem), w ramach których porty odwiedziło 82,7 tys. osób (-23,3%). Głównym portem wycieczkowym w Polsce jest Gdynia, która obsłużyła 71,9 tys. turystów. W Gdańsku było ich w tym czasie 10,8 tysiąca. W 2015 roku morskie statki wycieczkowe nie związały do portów w Szczecinie-Świnoujściu²⁵.

Tabela 13. Morski ruch wycieczkowy w polskich portach w latach 2014-2015

Port	Turyści			Liczba zawinięć		
	2014	2015	2015/2014	2014	2015	2015/2014
Gdańsk	14974	10814	-27,8%	38	25	-13
Gdynia	91971	71923	-21,8%	50	45	-5
Szczecin-Świnoujście	878	0	-100,0%	3	0	-3
Razem	107823	82737	-23,3%	91	70	-21

Źródło: M. Matczak, *Polskie porty morskie w 2015 roku. Podsumowanie i perspektywy na przyszłość*, Actia Forum, Gdynia 2016, s. 5, <http://actiaforum.pl/assets/files/realizacje/pdf/PM-12-PL.pdf>, dostęp 28.02.2017.

Zakończenie

Port w Gdyni jest jednym z najważniejszych polskich portów i dzięki swojej dogodnej lokalizacji stanowi istotne ogniwo VI Korytarza Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T. Na jego terenie znajdują się terminale o zróżnicowanym zakresie działania, które specjalizują się zarówno w obsłudze ładunków, jak i pasażerów. Port w Gdyni specjalizuje się przede wszystkim w przeładunku drobnicy konwencjonalnej, ładunków zjednostkowanych (głównie skonteneryzowanych), jak również w obsłudze ładunków ro-ro. Do najważniejszych terminali, osiągających wysoki poziom rocznych przeładunków, należą: Baltic Container Terminal BCT, Gdynia Container Terminal GCT, Bałtycka Baza Masowa BBM oraz Morski Terminal Masowy Gdynia MTMG.

Port Gdynia, pod względem wysokości rocznych przeładunków zajmuje drugie miejsce w Polsce, zaraz po porcie w Gdańsku. W latach 2007-2011 port w Gdyni odnotował znaczne wahania w przeładunkach, co było związane z recesją światowej gospodarki. Sytuacja

²⁵ M. Matczak, *Polskie porty morskie w 2015 roku. Podsumowanie i perspektywy na przyszłość*, Actia Forum, Gdynia 2016, s. 5, <http://actiaforum.pl/assets/files/realizacje/pdf/PM-12-PL.pdf>, dostęp 28.02.2017.

gospodarcza odbiła się negatywnie na danych za 2008 i 2009 r. Jednak od 2010 r. obroty zaczęły systematycznie rosnać, a tendencja ta utrzymywała się aż do 2015 r. W 2015 r. w Gdyni przeładowano 15391 tys. ton ładunków, podczas gdy w Gdańsku było to 31685 tys. ton. Największy udział w strukturze przeładunków w gdyńskim porcie w 2015 r. miały ładunki skonteneryzowane, ładunki masowe suche (głównie dzięki przeładunkowi zboża), toczne samobieżne i masowe ciekłe.

Mocnymi stronami Portu Gdynia są m.in.:

1. korzystne położenie na europejskim szlaku północ-południe, w korytarzu transportowym VI sieci TINA, w dużej aglomeracji miejskiej, na obszarze atrakcyjnym turystycznie i kulturowo oraz generalnie zadowalający stan infrastruktury;
2. wygodny układ przestrzenny basenów i odpowiednie parametry nabrzeży;
3. wyposażenie w nowoczesne terminale, szczególnie w zakresie obsługi kontenerów, ładunków ro-ro, zboża i nawozów, dysponujące wysokowydajnym potencjałem przeładunkowo-składowym i licznymi kontaktami rynkowymi.

Literatura

1. Kaizer A., Smolarek L., *Methodology of creating a work schedule for dredging at port's area*, Zeszyty Naukowe AM w Szczecinie, 45/2016
2. Kaizer A., Smolarek L., *The analysis of dredging project's effectiveness in the Port of Gdynia, based on the interference with vessel traffic*, „Marine Navigation and Safety of Sea Transportation”, Edited by: A. Weintrit, T. Neumann, Taylor & Francis Group, Gdynia 2015
3. Klimek H., *Konkurencyjność polskich portów morskich na bałtyckim rynku usług portowych*, Studia Gdańskie. Wizje i Rzeczywistość. Tom III, <http://www.studiagdanskie.gwsh.gda.pl/pdf/studia3s112-138.pdf> (dostęp 28.02.2017)
4. Matczak M., *Polskie porty morskie w 2015 roku. Podsumowanie i perspektywy na przyszłość*, Actia Forum, Gdynia 2016, <http://actiaforum.pl/assets/files/realizacje/pdf/PM-12-PL.pdf> (dostęp 28.02.2017)
5. Neider J., *Rozwój polskich portów morskich*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2013
6. Oficjalna strona internetowa BCT, <http://www.bct.gdynia.pl/> (dostęp 28.02.2017)
7. Oficjalna strona internetowa Cruise Europe, <http://www.cruiseurope.com/statistics> (dostęp 28.02.2017)
8. Oficjalna strona internetowa Koole Terminals, <http://koole.com/> (dostęp 28.02.2017)
9. Oficjalna strona internetowa OT Port Gdynia Sp. z o.o., <http://www.otport.gdynia.pl/> (dostęp 28.02.2017)
10. Oficjalna strona internetowa Terminalu ONICO-GAS Sp. z o.o., <http://www.onico-gas.pl/terminal/> (dostęp 28.02.2017)
11. Oficjalna strona internetowa Wydawnictwa Promare, <http://www.promare.pl/> (dostęp 28.02.2017)
12. Oficjalna strona internetowa Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA, <https://www.portgdansk.pl/> (dostęp 28.02.2017)
13. Oficjalna strona internetowa Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA, <http://www.port.gdynia.pl/> (dostęp 28.02.2017)
14. Oficjalna strona internetowa Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA, <http://www.port.szczecin.pl/> (dostęp 28.02.2017)
15. Oficjalna strona internetowa Urzędu Morskiego w Gdyni, <http://www.umgdy.gov.pl/> (dostęp 28.02.2017)

16. Organizacja i Funkcjonowanie Portów Morskich, Praca zbiorowa pod red. K. Misztala, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2010
17. Pluciński M., *Polskie porty morskie w zmieniającym się otoczeniu zewnętrznym*, CeDeWu Sp. z o.o., Warszawa 2013
18. Pluciński M., *Terminale kontenerowe – liderzy rozwoju nowoczesnej infrastruktury w polskich portach morskich*, [w:] Transport intermodalny w Polsce. Uwarunkowania i perspektywy rozwoju, Zeszyty Naukowe nr 778. Problemy Transportu i Logistyki nr 22, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2013
19. Tarkowski M., *Porty morskie w Gdańsku i Gdyni po 25 latach transformacji gospodarczej*, Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego, 29(2), Gdańsk 2015
20. *Ustawa o portach i przystaniach morskich z dnia 20 grudnia 1996 r.*, Dz. U. 1997, nr 9, poz. 44

LOCATION AND POTENTIAL PORT OF GDYNIA AS ELEMENTS OF ITS COMPETITIVENESS

Summary

The main aim of this article is to characterize the current operation of the port of Gdynia. Another goal is to describe the port's location and potential for cargo handling and storage in 2007-2015 as factors determining competitiveness. The article focuses on the characteristics of the port in Gdynia, taking into account its geographical location and specialization. The article analyses the legal basis of operation of the port, its capital and organizational structure as well as governing bodies. In addition, the major universal and specialist terminals operating in the port area are described. The article also discusses the most important investments made in the port in 2007-2015 to improve its operation and ensure the best quality of service.

Keywords: seaport, seaport potential, Gdynia port location, Gdynia port structure, Gdynia port competitiveness

dr Adam Salomon
Katedra Transportu i Logistyki
Wydział Nawigacyjny, Akademia Morska w Gdyni
ul. Morska 81-87, 81-225 Gdynia
akademor@onet.pl