

Koncepcja budowy centrum logistycznego w Porcie Gdynia

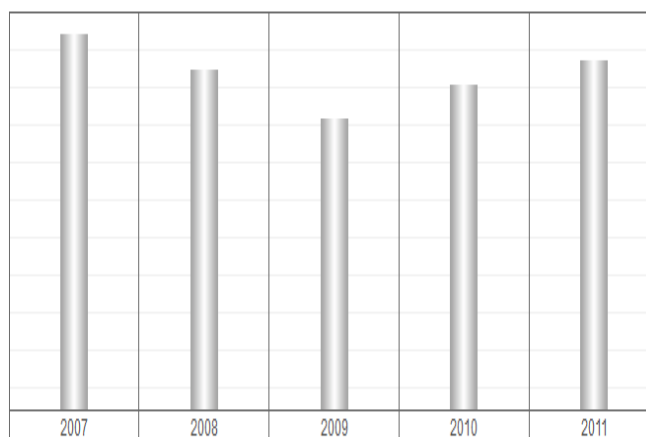
Wstęp

Zanotowany w ostatnich latach dynamiczny rozwój wymiany handlowej, skutkujący wzrostem przewiezionej masy towarowej, przyczynił się do rozwoju logistycznych sieci. Kluczowym elementem współczesnej struktury europejskiego systemu transportowego są centra logistyczne. Aktualnie jest ich 120, z czego najgęściej zlokalizowane są w Hiszpanii, Niemczech, Włoszech oraz Wielkiej Brytanii [6]. Koszty jak i wielkość budowy infrastruktury centrum logistycznego uzasadniają konieczność ich planowania, koordynowania, jak i współfinansowania na szczeblu wojewódzkim lub na poziomie organizacji krajowej. Wstąpienie 1 maja 2004 roku Polski do Unii Europejskiej i związana z tym potrzeba dopasowania systemu transportu krajowego z systemem unijnym, powoduje potrzebę rozwoju układu transportowego, bazującego na racjonalnej sieci centrów logistycznych.

Przeładunki w Porcie Gdynia

Inwestycja, jaką jest CL w gdyńskim porcie, bezpośrednio powiązana jest z szacowaną wielkością ładunków obsługiwanych przez port. W 2010 roku odnotowano wzrost dynamiki do 29% i przeładunków do 62 780 tys. ton. Coraz istotniejszą rolę w Porcie Gdynia odgrywa drobnica, której poziom 2011 roku wyniósł 9,6 mln ton. W 2010 roku odnotowano w trzech liczących się terminalach tj. BCT (Bałtycki Terminal Kontenerowy), DCT (Deepwater Cotainer Terminal) oraz GCT (Gdyński Terminal Kontenerowy) wzrost przeładunkowy kontenerów odpowiednio: 28,7% ; 40,5% ; 23,7%. Warto również wspomnieć, iż Bałtycki Terminal Drobnicowy odnotował 65% (przy niskim wolumenie) dynamikę obsługiwanych kontenerów. [2]

Port Gdynia w 2011 roku przeładował 15 911 tys. ton natomiast w 2010 r. - 14 375 tys. ton, w 2009 - 13 257 tys. ton, w 2008 - 15 475 tys. ton i 17 025 tys. ton w roku 2007. Przedstawia to wzrostową tendencję obrotów ładunkowych od kilku lat (Wykres 1.)



	2007	2008	2009	2010	2011
Razem	17025	15467	13257	14735	15911

Wykres 1. Przeładunki ogółem w latach 2007 – 2008.

Źródło: Statystyki,
<http://www.port.gdynia.pl/pl/oporcie/statystyki>
 (25-07-2012)

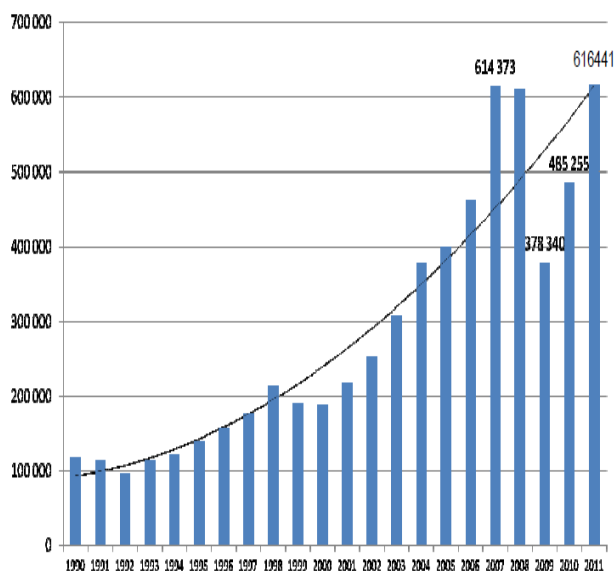
Port Gdynia jest drugim portem co do wielkości przeładunków kontenerowych (Tabela 2.)

Tabela.1. Przeładunki..kontenerów w największych polskich portach morskich (w TEU).

Porty	2007	2008	2009	2010	2011	Zmiana 2010/2011
Gdynia	614337	610502	378340	485255	616929	27,14%
Gdańsk	96837	185651	240623	511876	685643	33,95%
Szczecin - Świnoujście	56276	62913	52589	56398	54985	-2,51%

Źródło: Grzybowski M. Transport Morski, [w:] Logistyka Polsce Raport 2011, pod red. Fechner I., Szyszki G., Biblioteka Logistyka, Poznań 2012

¹ Mgr Kamila Dudek, Politechnika Gdańska



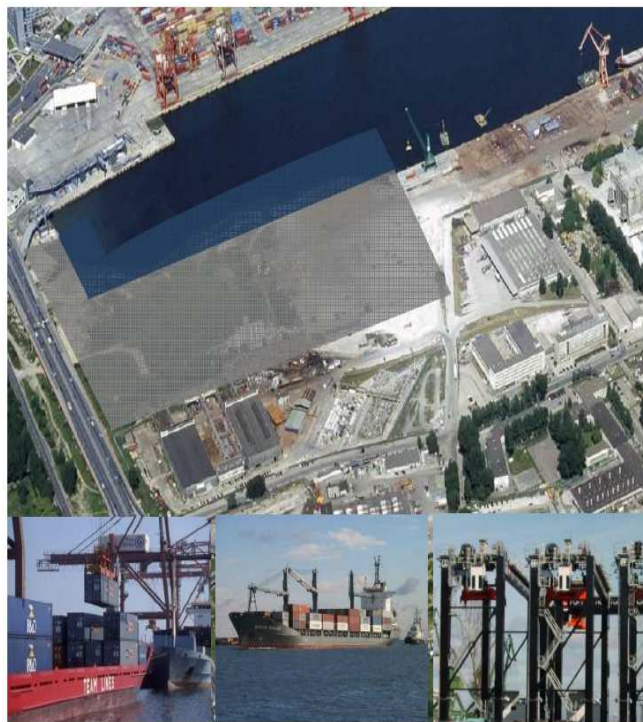
Rys. 1. Przeładunki kontenerów w Porcie Gdynia w latach 1990 - 2011 (w TEU)

Źródło: Strategia Rozwoju Portu Gdynia 2003—2015, Perspektywy Rozwoju Portu do 2025 r.
http://www.pomorskie.eu/res/drg/prp/posiedzenia/XVI/port_gdynia_prezes_janusz_jarosi_ski.pdf (25-07-2012)

Planowano, iż do 2030 roku teren będzie zagospodarowany placami kontenerowymi i magazynami. Istotną zmianą wpływającą na zachodnią część portu jest przeniesienie Terminalu Promowego z Nabrzeża Helskiego do Basenu IV w Porcie Wschodnim, co przyczyni się do pozyskania nabrzeża do obsługi drobnicy. Elementem uzupełniającym powyższe informacje jest budowa Nabrzeża Bułgarskiego do obsługi ładunków ro-ro i skonteneryzowanych ładunków. Wyniku prac budowlanych i modernizacyjnych nabrzeży niezbędne będzie przygotowanie terenów pod CL, w celu obsługi przeładunkowych na poszczególnych nabrzeżach. Beneficjent zakładał, że w wyniku realizacji inwestycji obsługa ładunków przez zachodni port wzrośnie do 2030 roku o ok. 19 mln ton rocznie. Natomiast przy zmianie technologii przeładunkowych we wschodnim porcie uzyskany potencjał będzie można szacować na poziomie 20 mln ton rocznie.

Projekt ten nie wyszedł poza fazę projektów budowlanych, gdyż planowane rozwiązania infrastrukturalne nie były możliwe do wykonania ze względów terenowych. Nie można więc mówić o jakiejś dalszej zwartej koncepcji rozwoju terenów logistycznych. Będą one rozwijane w sposób rozczłonkowany i oferowane w miarę pojawiania się zainteresowania rynkowego. Obecnie ZMPG SA. planuje jedynie wykonanie, przewidzianej wcześniej, głównej ulicy komunikującej rejon Estakady Kwiatkowskiego z obszarami pod EC III, czyli tzw. ul. Logistycznej. Ponadto pozostałe

tereny zielone, będące w dysponowaniu ZMPG S.A., będą poddane makroniwelacji i uporządkowaniu, celem lokowania inwestorów, np. logistycznych lub produkcyjnych.



Rys. 2. Zagospodarowanie rejonu Nabrzeża Bułgarskiego w Porcie Gdynia.

Źródło: Strategia Rozwoju Portu Gdynia 2003-2015, Perspektywy Rozwoju Portu do 2025 r..
http://www.pomorskie.eu/res/drg/prp/posiedzenia/XVI/port_gdynia_prezes_janusz_jarosi_ski.pdf (23-07-2012)

Koncepcja centrum logistycznego w Porcie Gdynia

W Polsce od połowy lat 90 ubiegłego wieku zaczęto dyskutować o koncepcjach centrów logistycznych. Warto zauważyć, iż w poszczególnych państwach Europy Zachodniej, centra logistyczne są definiowane w różny sposób i przypisywane są im różne nazwy. [1] „W każdym z nich spotkać można odrębne pojęcie oznaczające centrum logistyczne. Spośród wymienionych w literaturze terminów wymienić należy następujące koncepcje: brytyjską „Freight Village”, francuską „Plate Forme Logistique”, „Centres Routieres” lub „Gares Routieres”, włoską „Interporto”, holenderską „Rail Service Centre” (RSC), niemiecką „Guterverkehrszentrum” (GVZ), duńską „Transport Center.” [3] Czesława Christowa definiuje centrum logistyczne w następujący sposób: „Centrum logistyczne to samodziel-

na organizacja gospodarcza dysponująca wydzielonym terenem powiązany z otoczeniem komunikacyjnym (głównie siecią dróg), infrastrukturą (drogi, place, parkingi, budowle inżynierskie i budynki), wyposażeniem, personelem i organizacją świadcząca usługi logistyczne (przewóz, przeładunki, magazynowanie, rozdział i kompletacja, zaopatrzenie, dystrybucja) w ramach dołączonych zleceń lub ciągłych umów z firmami zewnętrznymi. Centrum logistyczne jest miejscem krzyżowania się kierunków przepływu towarów i informacji. W aspekcie transportowym centrum logistyczne może być postrzegane, jako terminal do obsługi zintegrowanych jednostek ładunkowych, uzupełnianych dodatkowymi członami funkcjonalnymi przystosowanymi do realizacji rozbudowanych funkcji dystrybucyjnych.”[3]

Dogodną lokalizacją dla centrów logistycznych jest port morski. W Europie Zachodniej pierwsze takie centra logistyczne zaczęły powstawać już w latach 70 ubiegłego wieku. Obiekty logistyczne zlokalizowane na terenach portu morskiego przyczyniają się do umocnienia swojej pozycji wobec innych portów oraz uzyskują dodatkowe przychody i ładunki. [4]

Porty w Gdańsku, Gdyni oraz Szczecinie mają podstawowe znaczenie dla gospodarki narodowej Polski. Podejmowane przez administrację portów decyzje odnośnie inwestycji w portach i ich otoczeniu wpływają na poprawę dostępności portu morskiego zarówno od strony lądu jak i morza. [2]

Podstawowymi elementami technicznymi wyposażenia portów jest infrastruktura transportowa. Stanowi ona kluczową działalność gospodarczą portu. Stan jakościowy i ilościowy infrastruktury posiada istotne znaczenie dla prawidłowego rozwoju i funkcjonowania gospodarczego. Daje to istotną przesłankę do budowania różnych elementów wyposażenia portu morskiego. Jednym z takich elementów dla Portu Gdynia jest budowa centrum logistycznego.

Centra i sieci logistyczne są filarami nowoczesnej gospodarki, warunkującej konkurencyjność w transporcie. Generują jednocześnie ładunki, świadcząc szeroką paletę usług zwiększających wartości dodaną. Port Morski w Gdyni jest istotnym miejscem w procesie logistycznym Europy środkowej i wschodniej. Na jego obszarze działają firmy z branży TSL, produkcyjno-usługowej, handlowo, jak i miejscem przepływu ładunków.

Gdyniński port ze względu na wielkość i strukturę przeładunków, a zwłaszcza wysoki poziom konteneryzacji oraz szeroką paletę możliwości świadczenia usług logistycznych jest w szczególności mianowany

do rozwoju funkcji dystrybucyjno-logistycznych. Lokalizacja w rejonie nadmorskim przyczynia się do tego, że obok dwóch gałęzi transportowych (samochodowego i kolejowego, realizujących przewozy w relacjach lokalnych, regionalnych i krajowych) istotną rolę stanowi transport morski, obsługujący przewozy międzynarodowe.

Koncepcja planowanego centrum logistycznego w swych ramach obejmuje budowę infrastruktury drogowej, kolejowej oraz stworzenie sieci wodociągowej, kanalizacji deszczowej i sanitarnej, oświetleniowej, energetycznej, teletechnicznej, ciepłowniczej oraz uporządkowanie gospodarki wodnej terenu.[6]

Cele centrum logistycznego w Porcie Gdynia

Celem utworzenia centrum logistycznego w gdyńskim porcie jest umocnienie pozycji konkurencyjnej portu w Regionie Bałtyckim, VI Korytarzu Transportowym TEN-T oraz wspieranie progresu transportu intermodalnego poprzez zwiększenie jego udziału w przewozach ładunków. Budowa ta przyczyni się do wzrostu atrakcyjności inwestycyjnej Polski, jej regionów i doprowadzi do zmniejszenia bezrobocia na obszarze Trójmiasta i w jego okolicach. Przedsięwzięcie stanowi kluczowy element rozwoju zachodniej części gdyńskiego portu oraz działających na tym obszarze kontenerowych terminali BCT i GTC, które również wpływają korzystnie na rozwój gospodarczy i społeczny tego obszaru. Powyższa inwestycja jest jednym z głównych elementów realizacji celów strategicznych Portu Gdynia, ukierunkowanych na rozkwit centrum logistycznego. Zagospodarowanie obszarów logistycznych w tym miejscu, umożliwi udział portu w nowoczesnym modelu światowej wymiany handlowej.

Fundamentalnymi celami stawianymi przed inwestycją w Porcie Gdynia są:

- Przyciągnięcie międzynarodowych przedsiębiorstw, zajmujących się procesami logistycznymi i/lub organizacją dystrybucji na skalę światową, w celu wykreowania centrum logistycznego i/lub lokalizacji swojej działalności na obszarach portowych;
- utworzenie wiodących centrów dystrybucji dla określonej grupy ładunków w relacjach lądowo-morskich;
- stworzenie szybkiej wymiany informacji między firmami działającymi w porcie, a ich kontrahentami w łańcuchach transportowych. [6]

Centrum logistyczne powinno przyczynić się do:

- rozwoju współpracy gdyńskiego portu w stworzonych na bazie kapitałowej łańcuchach transportowo-logistycznych;
- zwiększenia roli portu w transportowym korytarzu północ-południe (realizacja inwestycji spowoduje intensyfikację przeładunków towarów zjednostkowanych, jak i umocnienie wizerunku Portu Gdynia w żegludzie bliskiego zasięgu oraz ciągu transportowym północ-południe);
- promowania gdyńskiego portu jako dogodnego miejsca dla biznesu oraz rozpoznawanie ewentualnych inwestycji logistycznych;
- przygotowanie terenu w Porcie Zachodnim dla inwestorów oraz rozwoju sieci teleinformatycznej i opartych o nią usług. [6]

Przyczyni się do osiągnięcia celów planowej inwestycji. Pierwsze trzy działania m.in. w zakresie współpracy z zagranicznymi partnerami przy unijnych projektach Baltic Gateway Plus, NeLoC, SebTrans-Link, prowadzone są na bieżąco i biorą udział w procesie codziennych kontaktów, przyjmowania inwestorów oraz współpracy z organizacjami promującymi inwestycyjne i logistyczne możliwości. Pozostałe przedsięwzięcia tworzą kluczowy element przygotowania w gdyńskim porcie centrum logistycznego i w dużej mierze będą realizowane w ramach omawianej inwestycji. [6]

„Platforma logistyczno-dystrybucyjna – Port Gdynia musi realizować główne cele logistyki tj. racjonalizować koszty działalności portu i klientów, podwyższać jakość obsługi klienta, zdywersyfikować zakres świadczenia usług logistycznych zgodnie z wymaganiami klientów oraz świadczyć usługi informacyjne”. [5]

Planowane zadania

Kluczowymi zadaniami centrum logistycznego są świadczone szerokiej gamy usługi logistyczne związane z obsługą ładunków przemieszczanych w morsko – lądowych łańcuchach transportowych w relacjach krajowych i międzynarodowych. Obszar obsługi, struktura planowanej inwestycji oraz umiejscowienie jej w rejonie portowo-miejskim, przyczyni się to do skorelowania umożliwiającego obsługę rynku lokalnego, regionalnego, krajowego, jak i międzynarodowego. Ramy oferowanych usług pozwolą na pokrycie sfery

działalności skontaminowanej z obsługą łańcuchów dostaw i oferowaniem standardowych usług logistycznych. W ramach planowanego przedsięwzięcia działac będą podmioty gospodarcze zajmujące się usługami składowymi, firmy spedycyjne oraz inni usługodawcy logistyczni. Natomiast użytkownikami usług logistycznych świadczonych przez centrum w głównej mierze są: importerzy, eksporterzy, gestorzy towarów, spedycytorzy, przewoźnicy morscy, lądowi, operatorzy transportu multimodalnego, instytucje kontroli ładunków, kontroli rzeczoznawstwa itp. Warto również wspomnieć, że centrum logistyczne na swoim obszarze będzie koncentrować przedsiębiorstwa oferujące obsługę procesów logistycznych jak i podmioty gospodarcze świadczące zróżnicowane usługi na rzecz ładunków transportowanych w relacjach krajowych. [6]

Beneficjentem i wnioskodawcą planowanej inwestycji jest Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.. Spółka ta została utworzona na podstawie ustawy z dnia 20 grudnia 1996 roku. Zarządza gdyńskim portem na podstawie przepisów Kodeksu Prawa i posiada charakter użyteczności publicznej. Planowane CL w pierwszej kolejności będzie uzupełniać i wspierać działalność portową o paletę usług oraz funkcji dotychczas nie realizowanych. Powierzchnie zajmowane przez inwestycję będą stanowić obszarową rezerwę dla progresu portowych funkcji i usług. Zbieżności występujące pomiędzy CL, a grupą podmiotów działających na terenie portu przedstawiają zarys funkcjonalny centrum:

- właścicielem CL będzie ZMPG, który finansuje budowę podstawowej infrastruktury, jak i przygotowuje obszary pod inwestycje operatorów logistycznych i/lub innych firm usługowych;
- elementy infrastruktury na terenie inwestycji będą dzierżawione przez operatorów logistycznych i podmioty gospodarcze świadczące usługi;
- zarząd i centrum logistyczne zatrzymuje własność infrastruktury:
 - komunikacyjnej, medialnej i udostępnia na określonych zasadach,
 - kolejowego terminalu przeładunkowego, dając wybór operatorom w ramach własności urzędzeń przeładunkowych
- Centrum logistyczne zarządza i tworzy samodzielnie lub poprzez zewnętrzną firmę otwartą dla uczestników platformę komunikacyjno-transakcyjną;

- Planowana inwestycja rysuje ramy uczciwej konkurencji w sferze dostępu do infrastruktury techniczno-informatycznej, jak i stosunków własnościowych;
- Prowadzona przez CL aktywna polityka zewnętrzna ma za zadanie:
 - nawiązanie i współpracę z centrami logistycznymi na terenie Europy,
 - przyciągnięcie dużej ilości podmiotów do centrum logistycznego,
 - nawiązanie i podtrzymanie współpracy z jednostkami samorządowymi, jak i branżowymi w celu opracowania systemu zachęt dla inwestorów. [6]

Lokalizacja i etapy realizacji planowanej inwestycji

W Porcie Gdynia istotą logistycznych działań są bazy dystrybucyjne dla ładunków oraz liczne połączenia żeglugowe, oceaniczne, bliskiego zasięgu i przewozowe szlaki lądowe. Gdyniński port posiada podstawową infrastrukturę oraz suprastrukturę, która umożliwia budowę centrum logistycznego na tym terenie.

Rezerwowymi obszarami dla rozwoju funkcji logistycznych w gdynińskim porcie przyjmuje się:

- Tereny w Porcie Zachodnim za Estakadą Kwiatkowskiego (ok. 35-40 ha);
- Tereny w Porcie Wschodnim – część obszaru Międzyztorza (ok. 20-30 ha);

W pierwszej kolejności planowana była budowa centrum logistycznego w Porcie Zachodnim, za Estakadą Kwiatkowskiego, którego powierzchnia będzie obejmowała ok. 35-40 ha. Kluczową zaletą planowanego centrum jest lokalizacja w sąsiedztwie Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego (BTC, którego właścicielem jest International Container Terminal, Inc.) oraz terminalu kontenerowego Gdynia Container Terminal (GTC, którego właścicielem jest Hutchison Port Holdings). Dużym plusem lokalizacji jest brak połączenia drogowego i kolejowego terenu centrum logistycznego z zapleczem portu. Stwarza możliwość budowy tego obiektu od podstaw. ZMPG S.A na obszarze Portu Zachodniego posiada 30 ha terenów „greenfield”, które są miejscem o strategicznym znaczeniu dla rozwoju portu (Rys. 3).



Rys. 3. Lokalizacja centrum logistycznego w Porcie Gdynia

Źródło: http://www.pomorskie.eu/res/drg/prp/posiedzenia/XVI/port_gdynia_prezes_janusz_jarosi_ski.pdf (23-07-2012)

W drugiej kolejności zostanie wybudowane centrum w Porcie Wschodnim. Wiąże się to z koniecznością uzyskania praw władania gruntami oraz analizy wartości użytkowania istniejącej infrastruktury - w głównej mierze kolejowej- i zabudowy.

Podstawowe dane techniczne budowy centrum logistycznego uwzględniają:

- budowę dróg dojazdowych i głównej drogi komunikacyjnej (2,3 km);
- budowę bocznic kolejowych gwarantujących obsługę intermodalną (4 km);
- budowę placów manewrowych i parkingów dla samochodów ciężarowych (6,2 tys. m²);
- niwelację i wymianę gruntów (276 tys. m³);
- uporządkowanie gospodarki wodnej (1,7 km);
- budowę sieci energetycznej, teletechnicznej jak i wodno-kanalizacyjnej w tym 4 stacje transformatorowe. [4]

Budowa Infrastruktury Centrum Logistycznego w Porcie Gdynia przebiega w trzech etapach:

- Pierwszy Etap rozpoczął się w listopadzie 2005 roku i zakończył w grudniu 2008 roku. Na etap ten składały się prace przygotowawcze obejmujące

mujące wykonanie ekspertyz, projektów koncepcyjnych i budowlano-wykonawczych, specyfikacji technicznych oraz przedmiarów robót.

- Drugi Etap rozpoczął się od procedury przetargowej na wykonawcę centrum logistycznego. W 2009 roku nastąpiło rozpoczęcie inwestycji, natomiast w 2011 roku planowane było oddanie całego terenu inwestycji do użytkowania. W roku 2010 miano wydzierżawić dla zainteresowanych kontrahentów części skrajnych i skomunikowanych obszarów inwestycji.
- Trzeci Etap to promocja projektu. Promocja centrum logistycznego w gdyńskim porcie miała być prowadzona na bieżąco, aby po zakończeniu budowy potencjalni kontrahenci mogli rozpocząć swoją działalność gospodarczą oraz zamierzone inwestycje. [6]

Tabela 2. Terminy działań, przygotowania dokumentów i uzyskania decyzji

l.p.	Opis zadania	Termin rozpoczęcia miesiąc/rok	Termin zakończenia miesiąc/rok
1.	Prace projektowe	11'2005	12'2008
2.	Pozwolenie na budowę	12'2008	02'2009
3.	Prace aplikacyjne	12'2007	02'2009
4.	Dokumentacja przetargowa	03'2009	06'2009
5.	Ogłoszenie przetargu		06'2009
6.	Ocena ofert i zaakceptowanie wyników przetargu	06'2009	08'2009
7.	Podpisanie umowy z wykonawcą		11'2009
8.	Budowa	11'2009	12'2011

Źródło: Budowa Infrastruktury Centrum Logistycznego w Porcie Gdynia <http://www.port.gdynia.pl/proj3.php> (10-01-2011)

Korzyści z budowy centrum logistycznego

Budowa centrum logistycznego w Porcie Zachodnim przyczyni się do:

- ulepszenia układu drogowego w obrębie bezpieczeństwa, prędkości i przepustowości ru-

chu, które w znacznym stopniu spowodują rozkwit obszarów inwestycyjnych w Porcie Zachodnim i w jego otoczeniu;

- usprawnienia dostępu do obiektów usługowych i/lub przemysłowych terenów umiejscowionych wzdłuż ul. Kontenerowej;
- udostępnienia ok. 30 ha niezagospodarowanego terenu w gdyńskim porcie, pod sprzyjające rozwojowi gospodarczo-społecznego portu, regionu i miasta inwestycje komercyjne;
- udostępnienia nowego terenu pod rozwój przedsiębiorczości oraz deprecjacji bezrobocia w regionie i mieście. [6]

Budowa Centrum Logistycznego w Porcie Gdynia powinna funkcjonować w koncepcji globalnego centrum przepływu informacji (teleportu). Idea ta wiąże się z połączeniem procesów informacyjnych z procesami decyzyjnymi, które przyczynią się w czasie rzeczywistym do integracji transferu informacji między nadawcą, a odbiorcą. System informatyki logistycznej w centrum musi dysponować bezpośrednim połączeniem nie tylko z spedytorami, operatorami czy przewoźnikami morskimi i lądowymi, ale również z portem, poszczególnymi terminalami, instytucjami państwowymi. Jednocześnie system informacyjny będzie obsługiwał kompletną paletę czynności oferowanych przez platformę klientom. [6]

Planowane inwestycje w rejonie Nabrzeża Bułgarskiego

Zagospodarowanie rejonu Nabrzeża Bułgarskiego w Porcie Zachodnim to inwestycja obejmująca swym zakresem budowę brakujących odcinków nabrzeża w tym rejonie „zamykającego”, dróg i placów manewrowych wraz z infrastrukturą nadziemną, podziemną oraz makroniwelację terenu. Inwestycja ta obejmuje również zagospodarowanie ujścia rzeki Chylonki z konstrukcją postojowego nabrzeża, jak i stopniowej budowie powierzchni manewrowych. Zagospodarowanie rejonu Nabrzeża Bułgarskiego w Porcie Zachodnim jest inwestycją, która ma przyczynić się do progresu obsługi drobnicowych ładunków oraz realizować wymagania z działalności kontenerowej, promowej i logistycznej. Inwestycja ta znajduje się w układzie sieci TEN-T.

Celem projektu jest budowa placów manewrowo – składowych, nabrzeży, które przyczynią się do powiększenia przeładunkowych możliwości Portu Gdynia. Najistotniejszym elementem jest kreowanie dodatkowych warunków progresu i zwiększenia przeładunków zjednostkowanej drobnicy, która jednocześnie spowoduje zwiększenie konkurencyjności polskich portów morskich w rejonie Morza Bałtyckiego. Projekt umożliwi również tworzenie nowych połączeń w ramach autostrad morskich.

Projekt zagospodarowania rejonu Nabrzeża Bułgarskiego:

- budowa Nabrzeża Bułgarskiego o długości ok. 192 mb,
- budowa nabrzeża "zamykającego" o długości ok. 127,5 mb,
- budowa torowiska pod suwnice nabrzeżowe, o długości 192 mb,
- budowa placów manewrowych o powierzchni 35.885 m²,
- makroniwelacja terenu (z wymianą gruntu) na powierzchni ok. 230.000 m²,
- budowa drogi (ul. Logistyczna) z rondem – długość odcinka 1.100 mb,
- budowa sieci infrastrukturalnych wzdłuż ulicy Logistycznej oraz na placach manewrowych.[8]

Rozpoczęcie inwestycji planowane jest w kwietniu 2012 roku, a oddanie całej inwestycji do użytkowania na koniec 2013 roku.(Tabela 3.)

Tabela 3. Działania w zakresie realizacji projektu

OPIS ZADANIA	TERMIN ROZPOCZĘCIA MIESIĄC/ROK	TERMIN ZAKOŃCZENIA MIESIĄC/ROK
1. Prace projektowe	2004	12/2011
2. Pozwolenie na budowę	08/2011	10/2011
3. Prace aplikacyjne	10/2011	02/2012
4. Dokumentacja przetargowa	11/2011	12/2011
5. Ogłoszenie przetargu	-	01/2012
6. Ocena ofert i zaakceptowanie wyników przetargu	02/2012	04/2012
7. Podpisanie umowy z wykonawcą	-	04/2012
8. Budowa	04/2012	12/2013

Źródło: Zagospodarowanie rejonu Nabrzeża Bułgarskiego w Porcie Gdynia, <http://www.port.gdynia.pl/pl/projekty-europejskie/ue-inwestycje/78-bulgarskie> (24-07-2012)

Wnioski

Portowe centra logistyczne to miejsca łączące środowisko morskie z lądowym, które wywierają wpływ na konkurencyjność uczestnika procesu transportowego. Gdyński port jest atrakcyjnym miejscem lokalizacji centrum logistycznego. Wynika to z położenia portu względem dużych węzłów transportowych, umiejscowionych w pobliżu korytarzy transeuropejskich (w tym przypadku VI TEN), Port Gdyński jest również węzłem, w którym zbiegają się sieci transportu lądowego, kolejowego i morskiego. ZMPG S.A. w celu

realizacji misji opracował kluczowe priorytety, w których zostały określone cele strategiczne. Jednym z tych celów jest wypracowanie idei rozwoju przestrzennego gdyńskiego portu z uwzględnieniem lokalizacji Centrum Dystrybucyjno-Logistycznego. Planowanym obszarem (o powierzchni ok. 30 ha) umiejscowienia centrum w Porcie Zachodnim jest teren za Estakadą Kwiatkowskiego, w sąsiedztwie dwóch terminali: Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego i Gdyńskiego Container Terminal. Planowane przedsięwzięcie obejmuje wykonanie od podstaw infrastruktury, suprastruktury oraz jednostek funkcjonalno-przestrzennych Logistycznego Centrum. Zarząd Morskiego Portu Gdynia przez realizację inwestycji chce poprawić pozycję konkurencyjną portu w regionie bałtyckim i w VI Korytarzu TEN-T, przyciągnąć międzynarodowe przedsiębiorstwa. Ponadto przed centrum stoją również takie cele jak: wspieranie intensyfikacji transportu intermodalnego poprzez wzrost jego udziału w przewozach ładunków, utworzenie wiodących centrów dystrybucji oraz utworzenie szybkiej wymiany informacji między przedsiębiorstwami funkcjonującymi w porcie, a ich konkurentami. Kluczowym zadaniem realizowanym przez Centrum Dystrybucyjno – Logistyczne jest świadczenie usług logistycznych związanych z obsługą ładunków w relacjach krajowych i międzynarodowych.

Streszczenie

Projekt centrum logistycznego w gdyńskim porcie przedstawia lokalizację, podstawowe dane techniczne, etapy realizacji, cele i kluczowe zadania planowanej inwestycji w Porcie Zachodnim. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. poprzez rozszerzenie zdolności portu gdynia rozwinie jego konkurencyjność oferty na obszar usług logistycznych i portowych. Projekt ten nie wyszedł poza fazę projektów budowlanych, gdyż planowane rozwiązania infrastrukturalne nie były możliwe do wykonania, ze względów terenowych.

Abstract

Project logistics center in Gdynia harbor presents, location, basic specifications, milestones, objectives and key tasks of the planned investment by the Western Port. The Port of Gdynia SA by expanding the capacity of the Port of Gdynia develop its competitive offers in the area of logistics and port facilities. This project has not gone beyond the phase of construction projects, as planned infrastructure solutions are not feasible, for reasons of terrain.

Literatura

- [1]. Christowa C., *Podstawy budowy i funkcjonowania portowych centrów logistycznych: Zachodniopomorskie Centrum Logistyczne –Port Szczecin*, Akademia Morska, Szczecin 2005,.
- [2]. Grzybowski M, *Transport Morski*, Logistyka Polsce Raport 2011, pod red. Fechner I. ,Szyszki G., Biblioteka Logistyka, Poznań 2012,
- [3]. Logistyka. *Infrastruktura techniczna na świecie zarys teorii i praktyki*, pod red. Mindura M., PIB,Warszawa –Radom 2008,
- [4]. Neider J., *Polskie porty morskie*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008.
- [5]. *Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2015 r.*, ZMPG S.A., Gdynia 2003.
- [6]. *Studium Wykonalności Budowa Infrastruktury Centrum Logistycznej w Porcie Gdynia*, ZMPG S.A., Gdynia,2007
- [7]. *Strategia Rozwoju Portu Gdynia 2003—2015, Perspektywy Rozwoju Portu do 2025 r.*, http://www.pomorskie.eu/res/drg/prp/posiedzenia/XVI/port_gdynia_prezes_janusz_jarosi_ski.pdf (23-07-2012)
- [8]. *Statystyki*, <http://www.port.gdynia.pl/pl/oporcie/statystyki> (25-07-2012)
- [9]. *Zagospodarowanie rejonu Nabrzeża Bułgarskiego w Porcie Gdynia*, <http://www.port.gdynia.pl/pl/projekty-europejskie/ue-inwestycje/78-bulgarskie> (24-07-2012)