



Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG

2021, 24(2), 94-105

DOI 10.4467/2543859XPKG.21.013.14956

Otrzymano (Received): 11.04.2021

Otrzymano poprawioną wersję (Received in revised form): 29.05.2021

Zaakceptowano (Accepted): 30.05.2021

Opublikowano (Published): 30.06.2021

ROZWÓJ PRZESTRZENNY PORTU MORSKIEGO NA PRZYKŁADZIE GDYNI

Spatial development of the seaport on the example of Gdynia

Sandra Żukowska (1), Tadeusz Palmowski (2), Marcin Połom (3)

(1) Zakład Rozwoju Regionalnego, Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej, Uniwersytet Gdański, J. Bażyńskiego 4, 80-309 Gdańsk
e-mail: sandra.zukowska@phdstud.ug.edu.pl

 <https://orcid.org/0000-0003-4589-4063>

(2) Zakład Rozwoju Regionalnego, Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej, Uniwersytet Gdański, J. Bażyńskiego 4, 80-309 Gdańsk
e-mail: tadeusz.palmowski@ug.edu.pl

 <https://orcid.org/0000-0002-1644-7945>

(3) Zakład Rozwoju Regionalnego, Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej, Uniwersytet Gdański, J. Bażyńskiego 4, 80-309 Gdańsk
e-mail: marcin.polom@ug.edu.pl

 <https://orcid.org/0000-0001-7867-6236>

Cytacja:

Żukowska S., Palmowski T., Połom M., 2021, Rozwój przestrzenny portu morskiego na przykładzie Gdyni, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 24(2), 94-105.

Streszczenie: W artykule zaprezentowano wybrane zagadnienia rozwoju przestrzennego portu morskiego w Gdyni, w szczególności kwestie dotyczące jego uwarunkowań rozwojowych. Wskazano także na relacje między portem a miastem. Port morski i miasto Gdynia są wyjątkowym przypadkiem rozwoju jednostki portowo-miejskiej, w której odwrotnie niż w innych przypadkach najpierw powstał port, a następnie przy nim zaczęło rozwijać się miasto. Uwarunkowania te miały znaczący wpływ na rozwój struktury przestrzenno-gospodarczej zespołu portowo-miejskiego. Opracowanie uzupełniono syntetyczną analizą perspektyw oraz barier rozwojowych Portu Gdynia.

Słowa kluczowe: port morski, zrównoważony rozwój, rozwój przestrzenny, miasto portowe, relacje port–miasto, Gdynia

Abstract: The article presents selected issues of the spatial development of the seaport in Gdynia, in particular its development conditions, as well as the relationship between the port and the city. The seaport and the city of Gdynia are a unique case of development of a port-city unit where, contrary to other cases, the port was created first and then the city started to develop. These conditions had a significant impact on the development of the spatial and economic structure of the port-city complex. The study was supplemented with a synthetic analysis of perspectives and barriers to development of the Port of Gdynia.

Keywords: seaport, sustainable development, spatial development, port city, port–city relations, Gdynia

Wstęp

Współcześnie porty morskie stanowią wysoko wyspecjalizowane huby logistyczno-dystrybucyjne zapewniające dywersyfikację oferowanych usług. Mają one wpływ na kształtowanie wartości dodanej swojego otoczenia, a także podwyższanie jego stopnia konkurencyjności w skali regionalnej oraz ponadregionalnej. Są one kluczowym ogniwem wzrostu społeczno-ekonomicznego gospodarek krajowych (Bocheński i in., 2021).

Celem pracy jest przedstawienie uwarunkowań rozwojowych gdyńskiego portu morskiego, a także ukazanie wzajemnych relacji na linii port–miasto. Teza badawcza zakłada, że gdyński port w sposób zasadniczy wpływa na rozwój swojego otoczenia. Przedmiotem pracy jest kompleksowa charakterystyka rozwoju gdyńskiego portu morskiego w kontekście przestrzennym, wskazanie jego wpływu i związków gospodarczo-przestrzennych, a także określenie potencjalnych kierunków rozwoju. Uwzględniono również aspekty historyczne związane z formowaniem się portu i jego zasobów oraz aktualny wymiar tych procesów. Obszar badań obejmuje port i miasto Gdynię, położone nad Zatoką Gdańską. Zakres czasowy sięga dwudziestolecia międzywojennego, czyli początków kształtowania się gdyńskiej jednostki portowo-miejskiej aż do końca drugiej dekady XXI w.

W pracy wykorzystano liczne pozycje literatury przedmiotu. Wyróżnić należy przede wszystkim opracowania zamieszczone w Rocznikach Gdyńskich oraz publikacje autorów takich, jak: Szermer (1983, 1984, 1986, 1991), Graban (2009) czy Lorens (2013). Pomocna była także oficjalna strona internetowa Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. (www.port.gdynia.pl).

Artykuł powstał na kanwie pracy magisterskiej wykonanej w 2020 r. w Zakładzie Rozwoju Regionalnego na Wydziale Oceanografii i Geografii Uniwersytetu Gdańskiego.

1. Rozwój portów morskich

Literatura przedmiotu bogata jest w zróżnicowane i wielopłaszczyznowe definicje portów morskich. Według Misztala i in. (1988), „porty morskie są usytuowanymi na styku lądu z morzem obiektami gospodarczymi odpowiednio przygotowanymi pod względem techniczno-technologicznym i organizacyjnym oraz prawnie-ekonomicznym do przeładunku towarów przemieszczanych w relacjach lądowo-morskich i morsko-lądowych, a także różnego typu środków transportu lądowego i morskiego zaangażowanego w ich przewozie”. Grzelakowski (2017) natomiast definiuje porty morskie „jako integralne elementy systemu transportowego i logistycznego każdego

kraju nadmorskiego. Odgrywają one istotną rolę w jego gospodarce, wpływając aktywnie nie tylko na efektywność i sprawność funkcjonowania sektora TSL, ale także na procesy wzrostu i rozwoju ekonomicznego. Wpływ ten jest jednak różny i zależny od wielkości portu, jego charakteru jako ośrodka produkcji oraz skali realizowanej tam działalności”. Przytoczone definicje wskazują na trzy zasadnicze elementy, które dotyczą charakterystyki portów. Są nimi: lokalizacja, wyposażenie portu oraz formy prowadzonej działalności.

Ewolucja społeczno-gospodarcza oraz stały rozwój technologiczny wpływają na transformację funkcjonalną portów morskich. Wynika to z rozwoju handlu międzynarodowego, procesów globalizacyjnych oraz internacjonalizacji gospodarczej, a także zmian preferencyjnych i wymagań klientów (Semenov, 2003). Trzy podstawowe generacje portów wskazane zostały w raporcie opracowanym przez United Nations Conference on Trade and Development. Raport ten stanowi próbę uporządkowania oraz podsumowania rozwoju portów do lat 60. XX w., między latami 60.-70. XX w. (obejmującą głównie proces konteneryzacji) oraz od lat 80. XX w. (Kaliszewski, 2017). Przyjęta podstawa kategoryzacji dotyczyła trzech głównych kryteriów: polityki i strategii rozwoju portu, dywersyfikacji działalności portowej i organizacji.

Porty pierwszej generacji zajmowały stanowisko „punktu przejściowego” przy zmianie formy transportu z lądowego na morski bądź odwrotnie. Stanowiły one jedynie miejsca związane z aktywnością przeładunkową towarów oraz ich magazynowaniem, nie wykazując przy tym innych funkcji portowych. Charakter tego typu portów utrzymywał się do lat 60. XX w. i cechował się znacznym ograniczeniem rozwojowym nie tylko dla portu, ale również dla otoczenia.

Druga generacja portów wiązała się z funkcją portu jako ośrodka usługowego, transportowego, przemysłowego oraz handlowego. Dzięki zmianie nastawienia zarządców portów oraz podmiotów gospodarczych porty zaczęły tworzyć jednostki funkcjonalne, nie tylko związane z ich tradycyjną działalnością. Zaczęto wprowadzać skonkretyzowaną politykę portową, tworzyć strategie rozwoju oraz stosowne ustawodawstwo. W rezultacie porty zwiększyły dywersyfikację swoich usług o usługi transportowe oraz przemysłowe. Rozpoczęto zagospodarowywanie przestrzeni portów poprzez działalność inwestycyjną.

Porty trzeciej generacji pojawiły się w latach 80. XX w. w wyniku rozwoju konteneryzacji wraz ze zwiększeniem wykorzystania transportu intermodalnego w międzynarodowym obrocie handlowym. Ewolucja portu miała związek ze zmianą jego postrzegania w kierunku międzynarodowego węzła transportowo-dystrybucyjnego oraz złożonej platformy logi-

stycznej. Pojawienie się portów trzeciej generacji nie wpłynęło na zmniejszenie znaczenia podstawowych funkcji portów (przeładunki czy magazynowanie). Przekształciło jedynie sposób ich wykonywania w kierunku stosowania nowoczesnych form organizacji oraz zarządzania, wpływając tym samym na wzrost wydajności. Charakteryzuje je również wysoki stopień efektywności administracyjnej (regulacje, dokumentacja, harmonogramy prac, przepływ informacji), który jest podstawą w podmiotach wykazujących się dużym ruchem towarowym w obrocie międzynarodowym. Porty trzeciej generacji utrzymują ścisłe związki z otaczającą przestrzenią miejską, regionalną bądź ponadregionalną – wykazują one współzależność, co warunkuje obustronny wzrost (UNCTAD, 1991). Rozwój technologiczno-informacyjny w szybkim tempie zwiększa ich poziom ewolucyjny.

Granice między aktualnymi oraz przyszłymi generacjami będą coraz mniej widoczne. W literaturze przedmiotu wyróżnia się kolejne trzy nowe generacje portów (czwartą, piątą i szóstą). Porty czwartej generacji charakteryzują się szerszą podstawą adaptacyjną związaną z bezpieczeństwem oraz ich reakcją na oddziaływanie w stosunku do przedpoła oraz zaplecza portowego. Przejawiają ponadregionalny charakter, a także wykazują się wysoce rozwiniętą płaszczyzną powiązań pomiędzy administracjami portowymi.

Porty piątej generacji charakteryzują się szczególnym nastawieniem względem potencjalnych interesariuszy, gdzie istotną kwestią jest tworzenie równowagi na linii port–otoczenie. W szczególności chodzi o społeczne nastawienie portów do zrównoważonego rozwoju, obustronnego transferu wiedzy i informacji oraz działań prośrodowiskowych. Porty szóstej generacji to najnowocześniejsze megahuby, które dzięki wysoce rozwiniętej infrastrukturze i suprastrukturze będą mogły przyjmować statki osiągające do 50 tys. TEU pojemności i do 20 m zanurzenia. Podstawą jest wysokorozwinięta automatyzacja procesów w porcie, dotycząca m.in. przeładunków (big data, IOT). Aktualnie porty aspirujące do szóstej generacji muszą diametralnie zmienić swoje zasoby portowe, przy tym poprzez prace inwestycyjno-modernizacyjne istotnie oddziaływałyby na środowisko przyrodnicze oraz otoczenie społeczne. W związku z wysokimi kosztami oraz znaczącą ingerencją w środowisko, szósta generacja portów morskich w literaturze przedmiotu poddawana jest krytyce (Kaliszewski, 2017).

2. Rozwój zespołu portowo-miejskiego w Gdyni

Dynamika rozwoju struktury przestrzennej Gdyni ma nierozzerwalny związek z aktywnością inwestycyjną II Rzeczypospolitej, kiedy to miasto wzrastało wraz

z budującym się portem. Z uwagi na to, za główną determinantę rozwoju Gdyni przyjmuje się budowę portu morskiego (Palmowski, 2011).

28 czerwca 1919 r. w Wersalu został podpisany Traktat Pokojowy, który stanowił o zakończeniu działań zbrojnych I wojny światowej (*Traktat Pokoju...*, 1919). W konsekwencji ustaleń traktatowych Polska uzyskała wyłącznie 72-kilometrowy fragment dostępu do morza (Czerwińska, 1980). Brak dostępu do wyspecjalizowanej infrastruktury portowej stanowił problem dla rozwoju gospodarczego kraju oraz utrzymania suwerenności państwowej. Trudności wiązały się z przeładunkami niezbędnych materiałów wojennych, w związku z czym zaczęto prowadzić rozmowy dotyczące budowy niezależnego portu morskiego na fragmencie odzyskanego wybrzeża. Na polecenie wiceadmirała Kazimierza Porębskiego, uważanego za jednego z „ojców Gdyni” (Data, 2003), inżynier Tadeusz Wenda na początku 1920 r. wykonał analizę potencjalnych miejsc lokalizacji przyszłego portu morskiego o strategicznym znaczeniu dla kraju. Ostatecznie wybrano lokalizację obejmującą teren w pobliżu niewielkiej wioski rybackiej – Gdyni z uwagi na optymalne uwarunkowania nawigacyjno-przyrodnicze (Palmowski, 2011).

Lokalizacja proponowana przez inż. Tadeusza Wendę obejmowała obniżony teren ujścia Pradoliny Kaszubskiej do Zatoki Gdańskiej, pomiędzy Kępą Oksywską od północy a Kamienną Górą od południa. Wskazany teren charakteryzował się atrakcyjnością uwarunkowań środowiskowych. Uwarunkowania batymetryczne przyszłej redy pozwalały na zawijanie statków o różnym zanurzeniu (w odległości od 1 do 4,5 km od brzegu głębokość wahała się od 10 do 20 m), oczekujących na wejście do portu podczas niekorzystnych warunków atmosferycznych. Sąsiedztwo Półwyspu Helskiego stanowiło kolejną naturalną barierę dla silnych wiatrów wiejących od strony Morza Bałtyckiego. Uwarunkowania lądowe, w tym obniżenie terenu umożliwiały budowę pirsów i nabrzeży (Data, 2003).

Przeobrażenia przestrzenno-gospodarcze Gdyni związane były z rozwojem oraz kształtowaniem się funkcji portowo-miejskich. Walory oraz zasoby przyrodnicze tworzące przestrzeń adaptowaną do pręźnie zmieniającego się otoczenia społeczno-gospodarczego (Adrianowska, Sagan, 1990). Przekształcenia te obejmowały dwa podstawowe kierunki zmian: powstanie i rozwój funkcji portowych oraz powstanie i kształtowanie przestrzeni towarzyszącej – miasta, które oblewało „rosnący port”. Decyzja o powstaniu nowoczesnego portu handlowego w Gdyni pozytywnie wpłynęła na rozwój przestrzenno-gospodarczy miasta. Między 1950 a 1975 r. w gdyńskim porcie zapoczątkowano przeładunki w kontenerach, czego efektem była budowa nowoczesnej bazy przeładunkowo-składowej,

zlokalizowanej przy Nabrzeżu Polskim. Konteneryzacja, rozwój floty handlowej oraz rybołówstwa wpływały budująco na rozwój nowych przedsiębiorstw oraz instytucji gospodarki (Misztal, 1980). Gospodarka morska, jak i cały przemysł stoczniowy determinowały rozwój Gdyni. Akcesja Polski do struktur Unii Europejskiej również znacząco zdynamizowała rozwój zespołu portowo-miejskiego w Gdyni, m.in. w zakresie pozyskiwania i wykorzystywania środków unijnych na cele związane z rozwojem transportu (Tarkowski i in., 2016). Fundusze unijne w znacznej mierze przyczyniły się m.in. do poprawienia sytuacji związanej z dostępem i łącznością portu z zapleczem, w zakresie transportu drogowego i kolejowego (Tarkowski i in., 2021).

Porty i miasta portowe tworzą swoisty organizm. Ich połączenie stanowi szczególną formę powiązań gospodarczo-przestrzennych wpływających na jednoczesny wzrost wartości dodanych ich obu. W przypadku powiązań portu i miasta występuje dualizm, korelacja funkcji podstawowych portu (funkcji morskich) z funkcjami dodatkowymi. Te ostatnie mają związek z lokalizacją miasta w portowym zapleczu lądowym. Wznoszący się port stanowił dominantę przestrzenną. Wywierał on znaczący wpływ na powstawanie i rozwój struktury gospodarczej oraz układu przestrzennego miasta (Palmowski i in., 2001). Tradycyjna forma powiązań portu i miasta opierała się głównie na funkcjach morskich związanych z jego działalnością (funkcja portowa, przemysłowa czy turystyki morskiej). Na częściowy spadek znaczenia tradycyjnych funkcji morskich w Gdyni wpływały przeobrażenia polityczne oraz społeczno-ekonomiczne dokonujące się w Polsce w latach 90. XX w. (Palmowski, 1998). Wiązało się to ze spadkiem produkcji przemysłowej, a także handlu morskiego przez zmniejszoną obecność kapitału zewnętrznego (zagranicznego). Gospodarka morska, stanowiąca rdzeń Gdyni postrzegana była krytycznie, ponieważ jej stabilność warunkowana była zmiennością koniunktury. Potencjalne zagrożenie wpłynęło na częściową separację od gospodarki morskiej na rzecz branż zaawansowanych technologii oraz transferu pracowników z gospodarki morskiej do sektora usług, handlu czy finansów. Kierunek ten został nakreślony w dokumencie strategicznym z 1998 r., gdzie wskazano główne cele rozwojowe, takie jak: „poszerzenie i wzbogacenie przemysłowych, handlowych, finansowych i turystycznych funkcji Gdyni” (Graban, 2009). Aktualnie jednak zachodzi proces odtworzenia tożsamości morskiej Gdyni i zorientowania na gospodarkę morską.

Stale ewoluujące miasto i port są podatne na oddziaływania egzogeniczne oraz endogeniczne (Marek, 2012). Podstawowym modelem, który określa ewolucyjny charakter powiązań portowo-miejskich jest sześciostopniowy model Briana Hoyle'a (Lorens, 2013).

W syntetycznym ujęciu określa on sześć poziomów związków pomiędzy portem i miastem rozpoczynając od XIX-wiecznych ścisłych powiązań funkcjonalno-przestrzennych. Następnym etapem to początki XX w., kiedy dochodziło do oddzielenia portu od miasta, głównie pod rozwój funkcji przemysłowej portu. Specyfiką gdyńskiego portu jest jednostajny wzrost portu i miasta. W aktualnym ujęciu jednak morskie funkcje miasta uległy transformacji. Porównując stały oraz trwały rozwój jednostki miejskiej i jednostki portowej należy zwrócić uwagę na czynnik czasu (Krośnicka, 2018). Czas stanowi w tym przypadku odmienny aspekt dla portu i dla miasta. Wzrost miasta wykazuje charakter ciągły w przypadku zagospodarowania i użytkowania terenów (z możliwymi częściowymi przekształceniami wynikającymi z przemian i potrzeb cywilizacyjnych). Zmienność w czasie portów jest bardziej dynamiczna i wynika z potrzeb kształtowanych przez koniunkturę rynku. W związku z tym port może przekształcać swoją wewnętrzną przestrzeń zgodnie z wymaganiami rynku, wychodzić poza swoje granice administracyjne czy oddać część swoich terenów pod inne funkcje niż portowe, włączając je do tkanki miejskiej (Krośnicka, 2018). Włączenie terenów poportowych do tkanki miejskiej, a tym samym ich nowa adaptacja powoduje powstanie nowych terenów inwestycyjnych oraz nowego obszaru reprezentacyjnego dla miasta. Jest to również ważny czynnik kształtowania synergii w relacjach portowo-miejskich, w szczególności na jego tzw. „styku”. Przykładem obszaru stykowego portu i miasta oraz nowej wizji synergii portowo-miejskiej w przypadku Gdyni jest obszar „międzytorza”.

Początki XX w. dla Gdyni stanowiły czas wzmożonej pracy przy wznoszeniu portu morskiego. Równoległe do planów budowy portu powstawały założenia urbanistyczne dla miasta. Podstawowym działaniem było stworzenie reprezentacyjnej części miasta, która stanowiłby obszar łączący port i miasto oraz ukazywała jego morski potencjał. Plany stworzenia reprezentacyjnego centrum miejskiego (osi reprezentacyjnej) zostały zaburzone przez zmianę granic portu będące wynikiem wysokiego zapotrzebowania terenowego pod infrastrukturę kolejową (bocznice kolejowe), mogące obsłużyć zapotrzebowanie na wzmożone przeładunki węgla podczas strajków górników angielskich (Palmowski i in., 2001). Strategiczna rola międzytorza gdyńskiego z czasem uległa osłabieniu poprzez wykorzystanie portu w Gdańsku oraz w Świnoujściu jako głównych miejsc przeładunkowych węgla. Z uwagi na to obszar „międzytorza”, będąc z czasem coraz bardziej marginalizowany, zaczął tworzyć barierę rozwojową pomiędzy portem a miastem. Współcześnie jednak w obszarze tym widzi się potencjał do kształtowania nowych związków portowo-miejskich. Teren ten określany jest również Strefą Rozwoju Centrum Miasta. Ma

on zapewnić korelację funkcji usługowych, biznesowych, administracyjnych wraz z funkcją uzupełniającą – mieszkaniową (*Studium Uwarunkowań...*, 2019). Koncepcja zagospodarowania terenów portowych oraz stworzenia nowego funkcjonalnego centrum reprezentacyjnego będzie podkreślała związki miasta i jego nadmorskiego położenia. Innym przykładem styku port–miasto jest element waterfrontu gdyńskiego, określanego jako nabrzeże dalmorowskie (teren Mola Rybackiego). Obecnie obszar ten poddawany jest pracom, które mają na celu zmianę jego funkcji oraz sposobu zagospodarowania (Bocheński, Palmowski, 2015). Tradycyjnie występowały tam funkcje związane z rybołówstwem i przetwórstwem morskim. Z uwagi na przekształcenia polityczne i własnościowe wprowadza się współcześnie na jego terenie m.in. funkcje komercyjne, np. handlowo-mieszkaniowe (Żukowska, 2021).

3. Zarys ewolucji przestrzennej portu gdyńskiego

Koniec 1920 r. stał się przełomowym terminem w historii gdyńskiego portu, za sprawą decyzji o budowie Tymczasowego Portu Wojennego oraz Schroniska dla Rybaków. Stanowiły one na tamtą chwilę zdolny do eksploatacji fragment nowo budowanego portu morskiego. Budową zarządzało początkowo Ministerstwo Spraw Wojskowych, a od 1922 r. Ministerstwo Przemysłu i Handlu (Czerwińska, 1980). Mimo trwających prac przy budowie portu nie było wówczas aktów normatywnych regulujących faktyczne aspekty strategicznej inwestycji II RP. Dopiero 23 września 1922 r. sejm uchwalił ustawę „o budowie portu w Gdyni”. Formalnym początkiem istnienia Portu Morskiego w Gdyni jest ustawa z dnia 23 września 1922 r. Jednak już wcześniej osadnicy z okolicznych terenów, zajmujący się głównie rybołówstwem morskim, wykazywali wysoką potrzebę zbudowania portu, który spełniałby ich oczekiwania, a także dawałby im większe szanse rozwojowe.

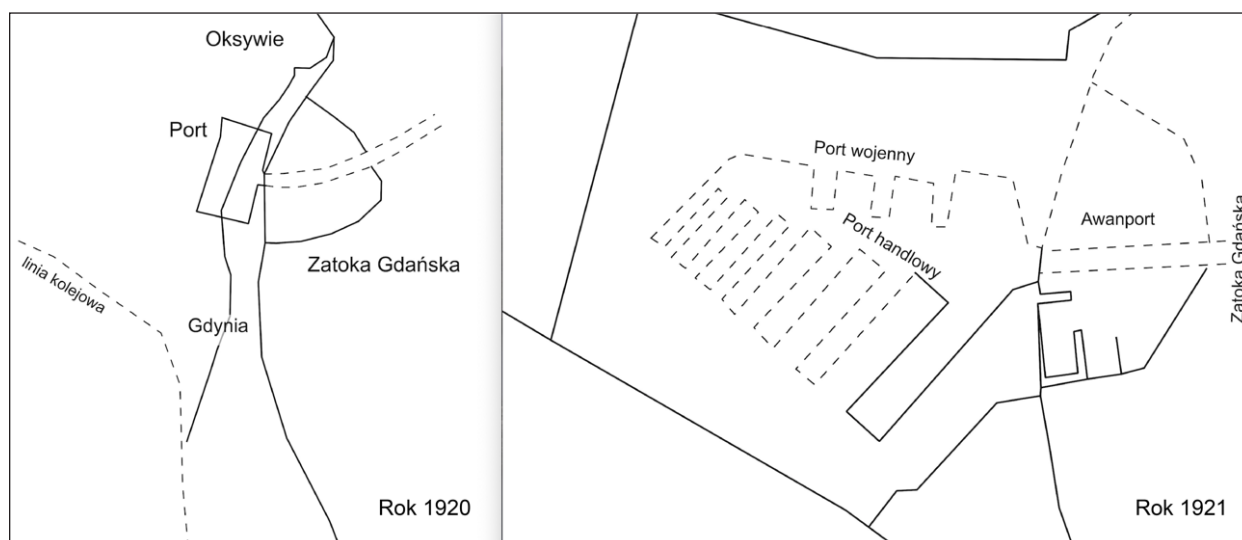
Przełom 1925 i 1926 r. wpłynął na istotną zmianę w postrzeganiu postępującej budowy gdyńskiego portu w gospodarce narodowej, głównie za sprawą wydarzeń o charakterze oraz konsekwencjach ekonomicznych. W 1925 r., po wygaśnięciu Konwencji genewskiej o Górnym Śląsku z 1922 r., rozpoczęła się polsko-niemiecka wojna celna, w której m.in. uregulowane zostały kwestie dotyczące wydobywania węgla kamiennego. Strona niemiecka po wygaśnięciu postanowień konwencji nie pozwoliła na import polskiego węgla do Niemiec. Polski eksport węgla do Niemiec osiągał aż połowę wolumenu całego eksportu krajowego surowca, stąd też postawa Niemiec stanowiła poważny cios w gospodarkę polską

(Czerwińska, 1980). Kroki w tym konflikcie podjęła również strona polska, tym samym nakładając zakaz importu wybranych towarów niemieckich.

Drugim ważnym wydarzeniem był strajk górników angielskich rozpoczęty 1 maja 1926 r. Wstrzymane dopływy węgla angielskiego, wywołane ok. półrocznym strajkiem, stanowiły szansę rozwojową dla gospodarki polskiej. Rynki włoskie oraz francuskie przejęte zostały przez Niemców, natomiast dla Polski istotnym kierunkiem stała się Skandynawia (Czerwińska, 1980). Znaczną zmianę stanowiło również przekierowanie eksportu z drogi lądowej na drogę morską, gdzie głównym ośrodkiem operacyjnym było Wolne Miasto Gdańsk ze swoim portem. Strajk angielskich górników wymuszał na gdańskim porcie podjęcie prac przy doposażeniu infrastruktury mogącej sprostać nowym zadaniom kształtowanym przez rynek. Problemem były sceptyczne nastroje władz Wolnego Miasta Gdańsk dotyczące utrzymującej się wysokiej koniunktury węglowej. Uważali oni, że wysoki trend może nie utrzymywać się długo, stąd też brak było konkretnych kroków w zakresie podjęcia nowych działań inwestycyjnych w porcie. Z uwagi na to, gdyński port stanowił istotne rozwiązanie wskazanych problemów, gdyż od samego początku można było przygotować go do zmienności potrzeb rynku poprzez jego uniwersalizm.

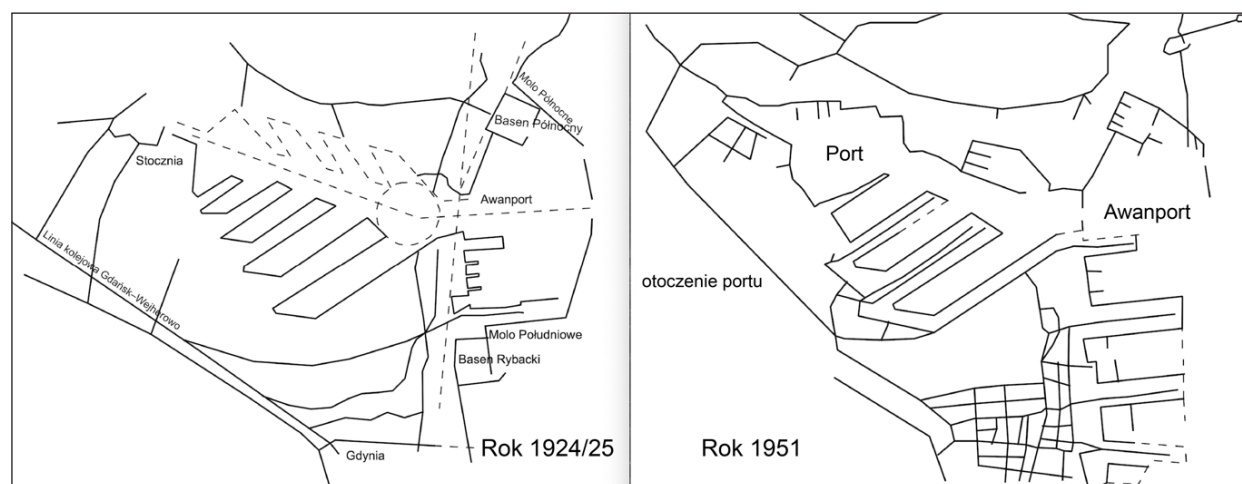
Gdyński port pod względem wizji oraz struktury przestrzennej wykazywał liczne zmiany jego bazowej koncepcji. W literaturze występuje wiele planów i map różnych wariantów budowy gdyńskiego portu. Pierwszy szkic planu portu gdyńskiego w 1920 r. nakreślił inż. Tadeusza Wenda (ryc. 1). Stanowił on element sprawozdania, które zostało złożone Ministerstwu Spraw Wojskowych, a dokładniej Departamentowi Spraw Morskich (Szermer, 1983). Był to prosty, koncepcyjny rysunek portu. Duży awanport tworzył bardzo charakterystyczny element, przypominający kształtem półowal, w części lądowej rozciągający się na długość 1,7 km, a w kierunku zatoki do 1,2 km długości. Na planie naniesiony został port (wojenny), który przylega do awanportu. W szkicu brak jest wskazania wizji projektowej układu komunikacyjnego (drogowego oraz kolejowego) dostępu do portu. Tadeusza Wenda nakreślał jedynie ogólny charakter miejsca, w którym miał powstać port (Szermer, 1983).

Do najdokładniejszych planów portu z okresu dwudziestolecia międzywojennego należało opracowanie z lat 1924-1925 (ryc. 2). Wskazuje na przyjęcie choinkowego układu szerokich basenów portowych. Na planie zaznaczono połączenie kolejowe bazy węglowej z linią kolejową Gdańsk–Wejherowo. Na północ od Mola Południowego zlokalizowane zostały trzy pirsy z wykorzystaniem urządzeń taśmowych do przeładunków węgla. Na południe od Mola Południowego



Ryc. 1. Szcik planu gdyńskiego portu wykonany przez inż. Tadeusza Wendę w 1920 r. oraz plan z 1921 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: B. Szermer, 1983, rys. 1, 2, s. 83-84.



Ryc. 2. Koncepcja gdyńskiego portu z 1924-1925 r. oraz plan z 1951 r.

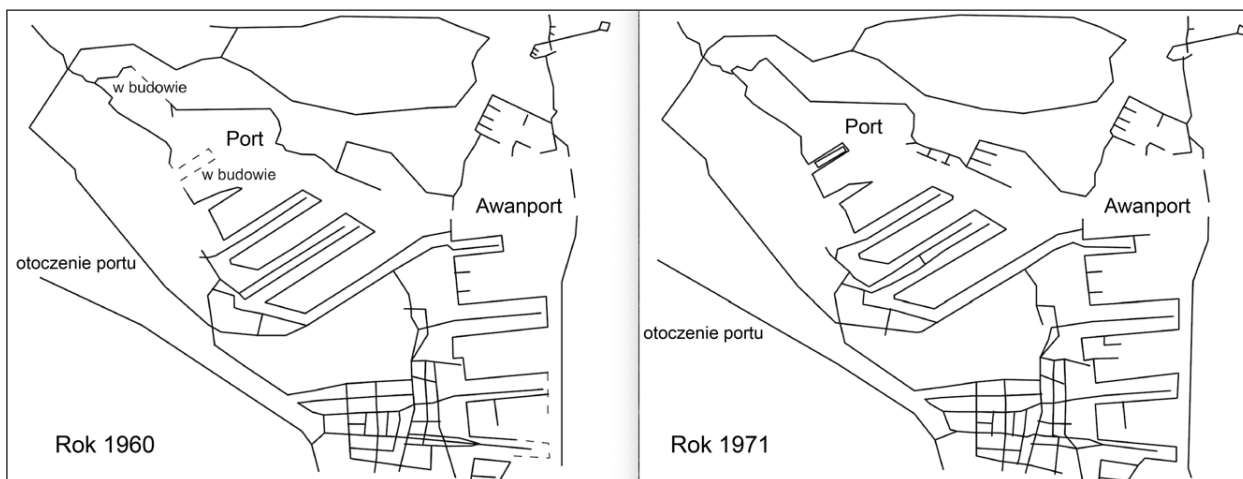
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: B. Szermer, 1983, rys. 6, s. 88; B. Szermer, 1984, rys. 3, s. 95.

umiejscowiono dobrze osłonięty od strony zatoki Basen Rybacki. Taki układ wskazuje na dostateczne zabezpieczenie jednostek pływających, szczególnie niewielkich rozmiarów, przed niekorzystnymi warunkami zewnętrznymi (Szermer, 1983). W przypadku tego planu, mimo określenia dostępu kolejowego do bazy węglowej w południowej części awanportu, nie wskazano układu dostępności komunikacyjnej do portu wewnętrznego.

Koniec lat 30. XX w. związany był z działaniami II wojny światowej. Okres wojenny wiązał się z przerwą w rozpoczętych inwestycjach w porcie gdyńskim. Port w Gdyni dzięki swojemu charakterowi i potencjałowi stanowił istotny obiekt do przejścia oraz przekształcenia jego funkcji głównie pod działania wojenne (baza Kriegsmarine). Wyposażenie portu zostało zmienione. Zmianie uległy też powierzchnie magazynowe, które

przekształcone zostały w obiekty zawierające uzbrojenie, dodatkowo biura czy pomieszczenia towarzyszące. Na terenie portu powstawały również baraki, głównie dla jeńców wojennych, robotników czy więźniów z Niemieckiego Nazistowskiego Obozu Koncentracyjnego Stutthof wykorzystywanych do przymusowej oraz niewolniczej pracy w porcie (Szermer, 1984). Gdyński port podlegał pracom pogłębiarskim, wynikającym jedynie ze zmian jego funkcji i formy przeznaczenia określonych części portu. Pełne pogłębienie basenów portowych uniemożliwiło zatonięcie niemieckiej pogłębiarki w wyniku wybuchu miny w 1942 r.

Port gdyński stanowił istotny punkt dla okupantów w związku z lokalizacją bazy morskiej Kriegsmarine, a także elementów infrastrukturalnych mogących zagrażać aliantom. Dlatego stanowił on główny cel ich nalotów. Następstwa nalotów były dotkliwe w skut-



Ryc. 3. Plany portu w Gdyni z lat 60-70. XX w.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: B. Szermer, 1984, rys. 6, s. 102; B. Szermer, 1986, rys. 6, s. 158.

kach, jednak największego zniszczenia infrastruktury portu dokonali sami okupanci pod koniec wojny podczas swojego wycofywania się.

Lata 40-50. XX w. dla portu stanowiły trudny okres odbudowy po zniszczeniach wojennych. Najbardziej zniszczone zostały budowle hydrotechniczne oraz infrastruktura przeładunkowa, przy czym straty oceniano na 90% falochronów oraz 45% nabrzeży (Szermer, 1984). Utrudnieniem były także blokady (lądowe oraz wodne) portu pozostawione przez okupantów. Obejmowały one zatopione wraki statków przy wejściu do portu, a także przy wejściu do basenów portowych, zaminowane akwenty czy gruzowiska będące pozostałościami po zniszczonej infrastrukturze, znajdujące się w wodach portowych. Na lądzie transport kolejowy został całkowicie odcięty od gdyńskiego portu, gdyż wyburzone wiadukty przy wycofywaniu się wojsk niemieckich zasypały tory kolejowe. Z uwagi na to, pierwsze lata po wojnie obejmowały głównie działania porządkowe w porcie, a także poprawę prac, które we wcześniejszych okresach nie były odpowiednio przeprowadzone (Szermer, 1984).

Zakończenie odbudowy gdyńskiego portu nastąpiło jesienią 1951 r., kiedy po kilku latach przygotowań i kilkunastu dniach działań wodno-lądowych udało się odblokować wejście główne do portu, dzięki wydobyciu wraku niemieckiego pancernika „Gneisenau”. Po zabiegu „udroźnienia wejścia”, do portu mogły już wpływać większe jednostki pływające, mimo braku pełnej odbudowy infrastruktury portowej (ryc. 2).

Lata 60. XX w. wiązały się z szeroko pojętym planowaniem rozwoju struktury przestrzennej portu (ryc. 3). Zaczęły powstawać perspektywiczne plany rozwojowe. Ekspertki sugerowali okres 40 lat jako stosowny dla planowania działań w porcie (Szermer, 1984). W porcie udało się odbudować nabrzeże Francuskie, Portowe wraz z Kapitanatem Portu Gdy-

nia oraz nabrzeże Fińskie razem z magazynami tam zlokalizowanymi. Lata 60. i 70. XX w. dla gdyńskiego portu, jak i jednostki osadniczej powstałej wokół jego granic wiązały się z wieloma wyzwaniami. Struktura przestrzenna portu wykazywała znaczny stopień rozwoju infrastruktury oraz suprastruktury portowej. W porcie zlokalizowano nowoczesną stocznię – im. Komuny Paryskiej. Stanowiła ona podstawowy podmiot przemysłu okrętowego. Dzięki połączeniu na terenie portu rybackiego dwóch przedsiębiorstw połowowych Dalmoru i Arki, w zaawansowanym stopniu rozwoju znajdowało się również rybołówstwo dalekomorskie oraz oceaniczne (Szermer, 1984). Z jednej strony stanowiło to silny element konkurencyjności, a z drugiej zauważalny był już problem deficytu przestrzeni w porcie, m.in. dla szeroko rozwiniętej floty jednostek pływających (łącznie 45 trawlerów z przetwórniami zlokalizowanymi na pokładzie).

W latach 70. XX w. w gdyńskim porcie stopniowo zaczęły pojawiać się ładunki kontenerowe, co stanowiło spore wyzwanie logistyczne i przestrzenne (Szermer, 1986). Konteneryzacja w znaczny sposób przyczyniła się do intensyfikacji rozwoju technicznego portu, przystosowując go do globalnych wymagań rynkowych (Tarkowski, 2015). Należało więc podjąć stosowne działania w kierunku przystosowania gdyńskiego portu do nowych potrzeb. Dla obsługi nowego transportu skonteneryzowanego powstała konieczność wygospodarowania miejsca na specjalistyczny terminal umożliwiający przeładunki kontenerów. Początkowo na terenie nabrzeża Polskiego, sąsiadującego z nabrzeżem Fińskim umiejscowiona została Tymczasowa Baza Kontenerowa (Szermer, 1986). Na blisko 3-hektarowym obszarze bazy kontenerowej zlokalizowany został żuraw uniwersalny (o wysięgu do 3 m i udźwigu 34 t), który był w stanie obsługiwać przeładunki kontenerów 12,2 m x 2,4 m x 2,6 m

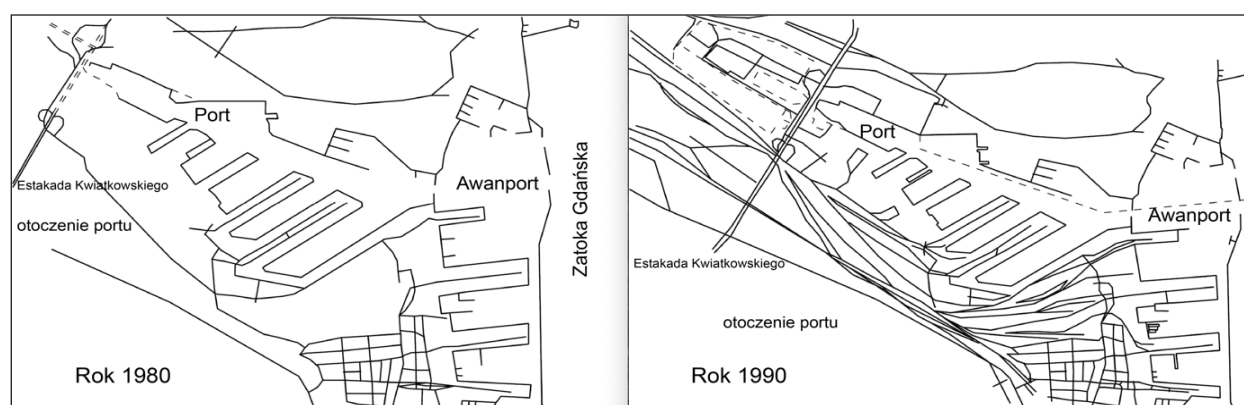
(czterdziestostopowych). Rozwojowi i umacnianiu gdyńskiej bazy kontenerowej towarzyszyły odpowiednie działania inwestycyjne. Ich przykładem jest m.in. trasa im. Eugeniusza Kwiatkowskiego (Estakada Kwiatkowskiego). Jest to trasa szybkiego ruchu prowadząca do zachodnich terenów portu.

Lata 70. oraz 80. XX w. dla gdyńskiego portu stanowiły okres dalszych prac rozwojowych. (ryc. 3). Zauważalny był znaczny rozwój infrastruktury transportowej oraz złożonego układu komunikacyjnego (drogowego oraz kolejowego) w zachodniej części portu. Przy nabrzeżu Indyjskim zlokalizowana została baza zbożowo-paszowa, sąsiadująca z istniejącym tam elewatem. Stanowiła ona odpowiedź portu na potrzeby rynku, na którym od lat 60. XX w. zauważalny był wyraźny wzrost przewozów zbóż oraz pasz ziarnistych (Szermer, 1986). Początek lat 80. XX w. wiązał się również ze zmianami administracyjnymi w porcie. Objęły one przekształcenie Zarządu Portu Gdyni w Morski Port Handlowy Gdynia, kolejno w Morski Port Handlowy Gdynia S.A. Podstawowym zadaniem powstałej jednoosobowej spółki skarbu państwa było wykształcenie w porcie mechanizmów konkurencyjności, które wpisywałyby się w ówczesne trendy gospodarki rynkowej (Palmowski, 2004).

Rozwój krajowej gospodarki morskiej od lat 80. XX w. uwarunkowany został m.in. światowym kryzysem naftowym, który mocno uderzył we fracht morski. Gdyński port jako podstawowy element morskiej gospodarki narodowej bezpośrednio odczuł skutki arabskiego kryzysu naftowego. Odczuł to także przemysł okrętowy i rybołówstwo, które przez wysokie ceny paliw oraz ograniczone możliwości połowowe na najbardziej wydajnych łowiskach szelfowych odnotowywały spadki tempa rozwoju (Szermer, 1991). Również przemiany wewnątrzpaństwowe związane z transformacją gospodarczą i ze zmianami ustrojowymi w latach 90. XX w. znacznie wpłynęły na funkcjonowanie krajowych portów, w tym gdyńskiego portu

morskiego. Zmiany te obejmowały m.in. zwiększone zorientowanie na kwestie konkurencyjności międzynarodowej w zakresie pozyskiwania ładunków (Tarkowski, 2015). Było to wówczas utrudnione z uwagi na stan rynku. Przemiany objęły w szczególności zaplecze portowe. W procesie kurczenia lub całkowitego zaniku zaplecza bezspornego, w którym to aspekty przestrzenne i lokalizacyjne warunkowały dominującą rolę portu, zaczęło wykształcać się zaplecze o charakterze spornym. W obszarze zaplecza spornego występuje kilka portów morskich, które muszą konkurować między sobą, ponieważ umiejscowione są w sferze swojego bezpośredniego oddziaływania gospodarczego (Klimek, 2006). Dodatkowym aspektem była również występująca ogólnokrajowa restrukturyzacja branż kluczowych dla działalności portowej, m.in. hutnictwa, czy przemiany własnościowe. Zapoczątkowana prywatyzacja poniekąd sprzyjała rozwojowi portu, z uwagi na zasoby finansowe prywatnych podmiotów. Kraj postsocjalistyczny w czasie przeobrażeń ustrojowych, jakim była Polska nie posiadał wystarczających środków na rozbudowę i inwestycje portowe. W literaturze występują sprzeczne opinie oraz kwestionowanie wniosków dotyczących zależności własności od efektywności portowej. Zauważa się brak wyraźnych związków pomiędzy tymi zmiennymi, jednak na przykładzie gdyńskiego portu wykazało to pozytywne efekty (Palmowski, Tarkowski, 2016).

Mimo zaistniałych problemów port podlegał kompleksowej modernizacji oraz przystosowaniu jego struktury do przyjmowania większych niż do tej pory jednostek pływających i rosnącej liczby kontenerów (Szermer, 1991). Rozwój portu i dostępność do niego była utrudniona przez przeciągającą się i okresowo wstrzymwaną budowę Estakady Kwiatkowskiego, która stanowiła niezbędny element towarzyszący budowie bazy kontenerowej przy nabrzeżu Helskim (ryc. 4). W bazie tej zlokalizowany został wielkopowierzchniowy magazyn o powierzchni 20 tys. m²



Ryc. 4. Plany portu w Gdyni z 1980 i 1990 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: B. Szermer, 1986, rys. 10, s. 168; B. Szermer, 1991, rys. 1, s. 46.

(Szermer, 1991). Uruchomiona została również linia promowa Gdynia–Karlskrona. Początkowo baza promowa miała zostać zlokalizowana przy nabrzeżu Duńskim, jednak ze względu na wysokie nakłady modernizacyjne usytuowana została przy nabrzeżu Helskim, w bezpośrednim sąsiedztwie Bazy Kontenerowej (częściowo wspólnie wykorzystywano place dla ładunków ro-ro i parkingi zewnętrzne).

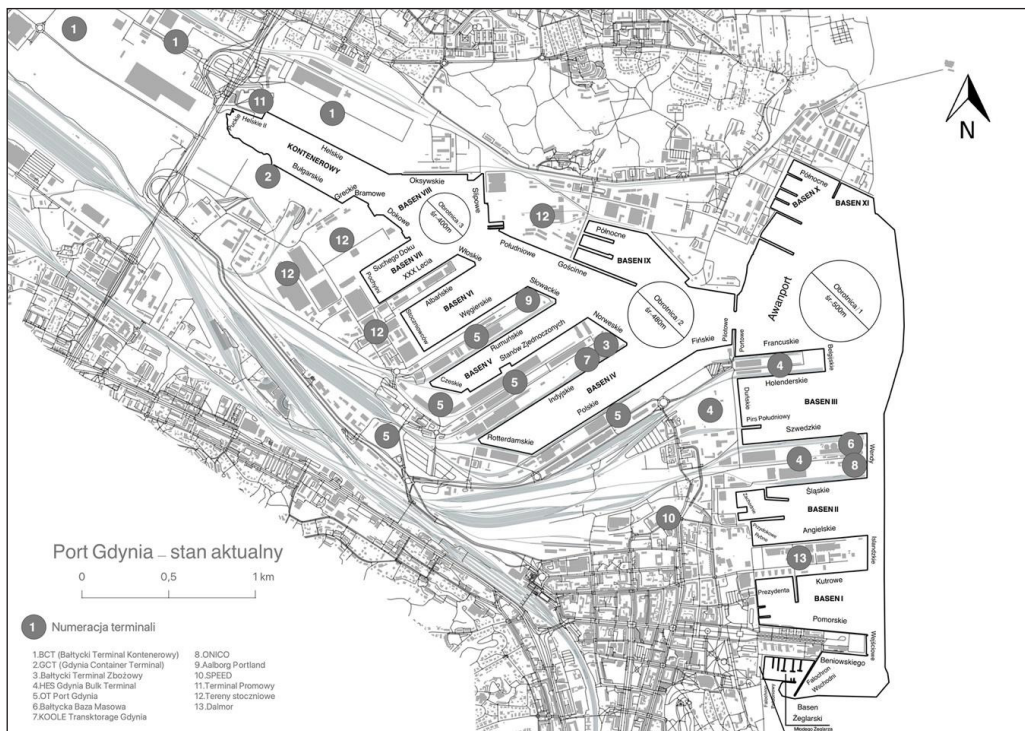
Współcześnie Port Gdynia to port o charakterze uniwersalnym, który specjalizuje się w działalności przeładunkowej drobnicy, ładunków skonteneryzowanych, paliw czy ro-ro (ryc. 5). Jego strategiczna pozycja uwidacznia się m.in. poprzez to, że jest kluczowym węzłem w europejskiej sieci transportowej TEN-T, szczególnie w relacji północ-południe: Bałtyk-Adriatyk (Palmowski, Wendt, 2021). Jest on również europejskim portem kategorii A, który wskazuje na jego międzynarodową rangę. Przez gdyński port przechodzi również ruch pasażerski do Skandynawii. Posiada on korzystne parametry nawigacyjne, do których zaliczyć należy: łatwy dostęp od strony morza, naturalną osłonę w postaci Półwyspu Helskiego, dwa tory wodne, wejście do portu o szerokości 150 m i głębokości do 14 m. Łączna długość nabrzeży to 11,2 km. Cała powierzchnia portu wynosi 971,6 ha, z czego powierzchnia lądowa to 619,8 ha.

Port oferuje zdywersyfikowaną ofertę usługową reprezentowaną przez m.in. BCT – Bałtycki Terminal Kontenerowy Sp. z o.o., Hutchison Ports Gdynia, OT

Port Gdynia Sp. z o.o. czy m.in. HES Gdynia Bulk Terminal Sp. z o.o. (Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., 2021). Gdyński port w swojej działalności rozwojowej kieruje się również polityką społecznej odpowiedzialności biznesu (CSR), która ma na celu równanie korzyści gospodarczych z kwestiami społecznymi i środowiskowymi.

Uchwalona w sierpniu 2014 r. Strategia Rozwoju Portu Gdynia do 2027 r. stanowiła istotny dokument w zakresie kreowania rozwoju gdyńskiego portu w dobie globalizacyjnych wyzwań technologiczno-gospodarczych i ekologicznych (Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., 2021). Strategiczne kierunki rozwojowe mają na celu nie tylko utrzymanie uniwersalnego charakteru portu, ale i jego przestrzenny oraz gospodarczy wzrost przy umocnieniu pozycji rynkowej. W swojej perspektywicznej wizji gdyński port miałby stać się portem oceanicznym kształtującym nową przewagę na rynku, m.in. w zakresie tranzytu morskiego (Palmowski, Tarkowski, 2017).

Strategiczne dla portu jest określenie kierunków rozwoju jego funkcji, które skupiają się na czterech głównych segmentach: usług przeładunkowo-składowych, rozwoju technologicznego, otoczenia administracyjno-handlowego, a także turystyki (*Studium Uwarunkowań...*, 2019). W przypadku usług przeładunkowo-składowych w gdyńskim porcie odnotowywany jest stały wzrost, stąd istotnym aspektem są podejmowane inwestycje infrastrukturalne. Są one niezbędne



Ryc. 5. Współczesny rozkład przestrzenny gdyńskiego portu. Stan na 2020 r.

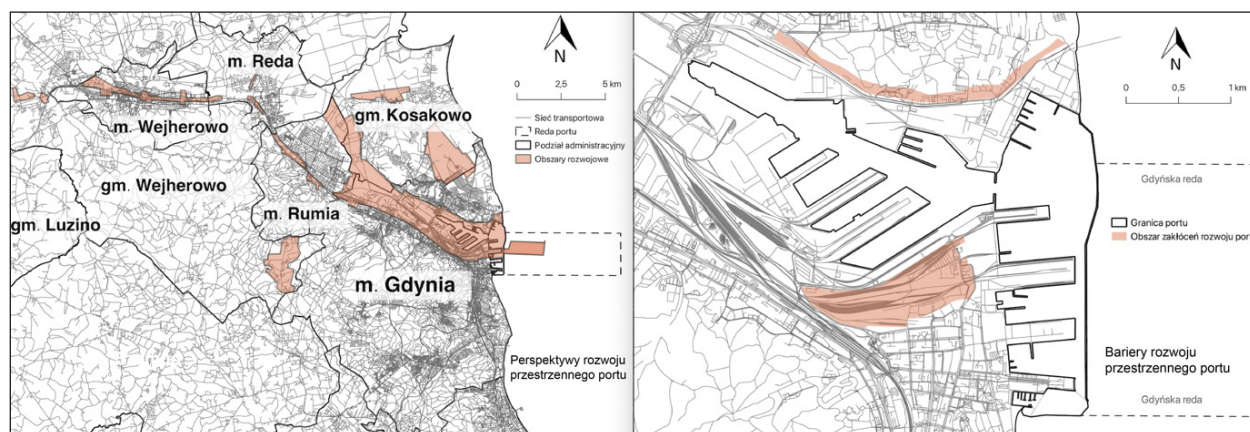
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., 2021.

w celu rozwoju warunków do przeładunku kontenerów, przeładunków w systemie ro-ro czy pasażerskich w zakresie zwiększenia swojej pozycji konkurencyjnej na rynku bałtyckim i globalnym (Palmowski, Wendt, 2021). Wykazuje on związek z rozwojem technologicznym, który warunkuje przewagi konkurencyjne, w przypadku rozwoju usług dystrybucyjno-logistycznych. W tym kontekście w zachodniej części portu powstał Magazyn Wysokiego Składowania, który stanowi kolejny krok rozwoju przestrzeni usługowo-dystrybucyjnej w porcie (*Studium Uwarunkowań...*, 2019). Uzupełnieniem jest płynny system administracyjno-handlowy, który stanowi podstawę dla sprawnego funkcjonowania portu (m.in. obsługa finansowa, celna, weterynaryjna czy sanitarna). Korzystne warunki nawigacyjne Gdyni wpływają na coraz większe zainteresowanie turystyczne gdyńskim portem w zakresie ruchu pasażerskiego, nie tylko połączeń promowych w relacji Gdynia–Karlskrona, ale również w liczbie zawijających statków wycieczkowych (cruiserów).

Aby sprostać wizji rozwoju, a przy tym podnieść poziom konkurencyjności, ważny dla portu w Gdyni jest jego stały rozwój przestrzenny (ryc. 6). Za potencjalne obszary rozwojowe dla gdyńskiego portu przyjmuje się tereny zlokalizowane po zachodniej stronie Estakady Kwiatkowskiego, na których powstaje hub logistyczno-dystrybucyjny (ze względu na sąsiedztwo terminali przeładunkowych, dostępność transportu kolejowego, a także możliwość wykorzystania istniejącej infrastruktury drogowej). Tereny nabrzeża Helskiego II oraz tereny nabrzeża Bułgarskiego usytuowane po wschodniej części Estakady Kwiatkowskiego wskazane zostały głównie pod bazę kontenerową (*Studium Uwarunkowań...*, 2019). Przy Basenie IV im. Piłsudskiego, gdzie zlokalizowane jest nabrzeże Fińskie i Polskie wzniesiono nowoczesny terminal promowy w oparciu o politykę *green port* –

zielonego portu. Polityka proekologiczna prowadzona jest od lat przez zarząd gdyńskiego portu (Bocheński i in., 2021). Zielone porty to porty morskie, które równoważą korzyści ekonomiczne z działaniami na rzecz społeczeństwa i poprawy warunków środowiskowych, zgodnie z ideą zrównoważonego rozwoju (Żukowska, 2020). Dodatkowo w centralnej części portu (Basen V im. Kwiatkowskiego) przy nabrzeżach: Rumuńskim, Czeskim i Stanów Zjednoczonych znajdują się miejsca, które mogą stanowić zaplecze pod rozwój terminali ro-ro (*Studium Uwarunkowań...*, 2019).

Widoczne braki rezerw przestrzennych warunkują poszukiwanie nowych alternatywnych przestrzeni rozwojowych, a także wyjście poza fizyczne granice portu. W tej kwestii wskazano dwa kierunki rozwoju portu – na zachód od granic portu oraz na wschód (*Program rozwoju polskich...*, 2018). Przykładem „kierunku na wschód” oraz branżowo określanego „wyjściem w morze” jest Port Zewnętrzny (Palmowski, Wendt, 2021). Projekt przewiduje budowę nowego, wysuniętego w morze pirsu portowego z dostępem transportowym, stanowiącym przedłużenie nabrzeża Śląskiego. W ten sposób gdyński port wzbogaci się o 151 ha dodatkowej powierzchni rozwojowej oraz zdolności przeładunkowej do 9,5 mln TEU (Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., 2021). Dodatkową odpowiedzią na ograniczoną powierzchnię rezerw terenowych oraz problemów transportowych portu jest inicjatywa Obszaru Funkcjonalnego Doliny Logistycznej, w której to zakłada się umiejscowienie działalności produkcyjno-dystrybucyjnej oraz magazynowo-logistycznej (Bocheński, Palmowski, 2015). Gdyński port może liczyć na dodatkowe 3007 ha powierzchni, dzięki stworzeniu zaplecza logistycznego, położonego na terenie czterech gmin. Rdzeniem idei jest gdyński port, a jego bezpośrednie zaplecze tworzą gminy Rumia i Kosakowo. Obszarami pomoc-



Ryc. 6. Obszary rozwojowe oraz obszary zakłóceń przestrzennych gdyńskiego portu.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Program rozwoju polskich portów...*, 2018; *Strategia Zrównoważonego Rozwoju...*, 2010; B. Szermer, 1991; M. Graban, 2009.

niczymi są gminy Reda oraz Wejherowo (*Strategia Zrównoważonego Rozwoju...*, 2010). Wraz z rozwojem OF Doliny Logistycznej do obszarów pomocniczych mają być również włączone tereny z gmin, takich jak Luzino, Puck czy Szemud (*Strategia Zrównoważonego Rozwoju...*, 2010).

Aktualne bariery rozwojowe portu są następstwem specyficznego położenia geograficznego Gdyni, a także ukształtowania terenu (ryc. 6). Port został zlokalizowany w ujściu Pradoliny Kaszubskiej do wód Zatoki Gdańskiej, gdzie od północy naturalną barierą rozwojową tworzyły strome zbocza Kępy Oksywskiej (Szermer, 1991). Dodatkowo w jego sąsiedztwie w kierunku północnym zlokalizowane były tereny portu wojennego. Aktualnie jest to obszar zwartej struktury zabudowy miejskiej. Od południa natomiast istotną barierą przestrzenną dla rozwoju portu była powstająca i rozwijająca się zabudowa miejska, późniejsza lokalizacja ogrodów działkowych, a także układ kolejowy. Współcześnie również jest to teren niedostępny do działań rozwojowych portu.

Podsumowanie

Porty morskie nie stanowią podmiotów skończonych, podlegają one ciągłej ewolucji, która warunkowana jest przeobrażeniami społeczno-ekonomicznymi (procesy globalizacyjne, zmiany preferencyjne czy wymagań klientów związane z handlem międzynarodowym), a także rozwojem technologicznym umożliwiającym dywersyfikację zakresu swoich usług. Tradycyjnym modelem powstawania i rozwoju portów morskich było miasto, w granicach którego budowano port. Gdyński port morski stanowi wyjątek w skali międzynarodowej, gdyż to jego budowa stanowiła podstawę do formowania się w najbliższym sąsiedztwie kompleksu miejskiego. Dzisiaj jest to port o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Budowa portu stanowiła główną determinantę rozwoju gdyńskiej jednostki osadniczej. Jego rozwój przestrzenny wiązał się ze ścisłymi przeobrażeniami struktury przestrzenno-gospodarczej miasta. Widoczne są tu dwa zasadnicze kierunki: powstanie i rozwój funkcji portowych oraz powstanie i kształtowanie przestrzeni towarzyszącej – miasta. Wpływało to znacząco na rozrost tkanki miejskiej, a także na kształtowanie jej poszczególnych elementów, które miały stanowić dopełnienie rozwijającego się portu.

Przebieg gdyńskiego portu od wczesnych lat jego rozwoju wykazywał ograniczony charakter. Podstawową kwestią była sama lokalizacja portu wewnątrz lądu oraz związane z tym bariery naturalne, a także sąsiedztwo rozbudowującego się miasta. Taki układ wyraźnie ograniczył możliwość rozwoju w kierunku północnym i południowym, dlatego też aktualnie jednym z głównych kierunków rozwoju

portu jest wyjście w morze. Szczególnym impulsem rozwojowym dla portu była akcesja Polski do struktur Unii Europejskiej w 2004 r. Wiązało się to z nowymi możliwościami pozyskiwania funduszy inwestycyjnych. Aktualnie podejmowane inicjatywy rozwojowe to m.in. „Port Zewnętrzny” oraz „OF Dolina Logistyczna”, które mają stanowić główny zwrot w rozwoju portu oraz jego zaplecza, a także rozwiązania problemu związanego z deficytem przestrzennym.

Gdyński port na styku z miastem posiada tereny, na których dotychczas nie podejmowano działalności portowej z uwagi na m.in. znaczny stopień ich degradacji. Oddanie ich miastu poprzez włączenie do tkanki miejskiej oraz adaptację mogą sprzyjać powstawaniu wartości dodanych w zakresie tworzenia synergii w związkach portowo-miejskich i odtwarzania tożsamości morskiej miasta. Dotyczy to zasadniczo „międzytorza” oraz „nabrzeża dalmorowskiego”, w których zlokalizowane mają być nowe funkcje biznesowo-usługowe, administracyjne, mieszkaniowe czy reprezentacyjne oraz podmioty implementujące nowoczesne rozwiązania w sektorze portowym.

Przedstawiona analiza i krytyczny przegląd literatury przedmiotu pozwoliły na potwierdzenie sformułowanej we wstępie tezy badawczej wskazującej na zasadniczy wpływ portu gdyńskiego na rozwój swojego otoczenia, w tym miasta i całego zespołu portowo-miejskiego.

Piśmiennictwo

- Adrianowska E., Sagan I., 1990, Etapy gospodarczego przekształcenia przestrzeni geograficznej [w:] E. Adrianowska (red.), *Gdynia. Środowisko, przestrzeń, gospodarka*, Towarzystwo Miłośników Gdyni, Gdynia, 37-45.
- Bocheński T., Palmowski T., 2015, Polskie porty morskie i rola kolei w ich obsłudze na przełomie XX i XXI wieku, *Regiony Nadmorskie*, 23, Wydawnictwo „Bernardinum”, Gdańsk–Pelplin.
- Bocheński T., Palmowski T., Studzieniecki T., 2021, The Development of Major Seaports in the Context of National Maritime Policy. The Case Study of Poland, *Sustainability*, 13(22), 12883, DOI: 10.3390/su132212883.
- Czerwińska W., 1980, Narodziny portu [w:] R. Wapiński (red.), *Dzieje Gdyni*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław, 23-30.
- Data A., 2003, Tło historyczne budowy Portu Gdynia, *Rocznik Gdyński*, 15, Towarzystwo Miłośników Gdyni, Gdynia, 65-67.
- Graban M., 2009, Czy gospodarka morska ma jeszcze znaczenie? Przeobrażenia struktury gospodarczej Gdyni, *Zeszyty Gdyńskie*, 4, Gdynia, 55-64.
- Grzelakowski A. S., 2017, Porty morskie jako przedmiot badań w naukach ekonomicznych, *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Problemy Transportu i Logistyki*, 37, 1, 161-169.

- Kaliszewski A., 2017, Porty piątej oraz szóstej generacji (5GP, 6GP) – ewolucja ekonomicznej i społecznej roli portów, *Studia i Materiały Instytutu Transportu i Handlu Morskiego*, 14, 93-123.
- Klimek H., 2006, Konkurencyjność polskich portów morskich na bałtyckim rynku usług portowych, *Studia Gdańskie. Wizje i rzeczywistość*, III, 112-138.
- Krośnicka K. A., 2018, Miasto portowe – struktura, wyzwania funkcjonalne i modele rozwoju, *Mieszkać w porcie*, *Studia KPZK*, 188, 33-46.
- Lorens P., 2013, *Obszary poportowe – problemy rewitalizacji*, Instytut Studiów Regionalnych, Szczecin.
- Marek R., 2012, Przemiany w portach morskich Unii Europejskiej na przełomie XX i XXI wieku, *Logistyka-Nauka*, 2, 889-899.
- Misztal K., Kuźma L., Grzelakowski A., 1988, *Organizacja i eksploatacja portów morskich*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Misztal Z., 1980, Odbudowa gospodarki Gdyni w pierwszych latach po II wojnie światowej [w:] R. Wapiński (red.), *Dzieje Gdyni*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław, 243-291.
- Palmowski T., 1998, Morskie funkcje Gdyni [w:] E. Adrijanowska (red.), *Zespół miejski Gdyni. Przyroda – gospodarka – społeczeństwo*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk, 111-131.
- Palmowski T., Pacuk M., Michalski T., 2001, Przemiany przestrzeni miejskiej miast portowych na przykładach Gdańska i Gdyni, *XIV Konserwatorium Wiedzy o Mieście*, Łódź, 33-42.
- Palmowski T., 2004, Porty Gdańska i Gdyni – konkurencja czy współpraca?, *Prace Komisji Geografii Komunikacji Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, X, 337-347.
- Palmowski T., 2011, Port gdyński w pierwszej dekadzie XXI wieku [w:] K. Marciniak, K. Sikora, D. Sokołowski (red.), *Koncepcje i problemy badawcze geografii*, Wyższa Szkoła Gospodarki w Bydgoszczy, Wydawnictwo Uczelniane WSG, Bydgoszcz, 231-250.
- Palmowski T., Tarkowski M., 2016, Development of sea port in Gdynia, *Baltic Region*, 3, 45-55, DOI: 10.5922/2079-8555-2016-3-4.
- Palmowski T., Tarkowski M., 2017, Modernizacja infrastruktury i suprastruktury w procesie kształtowania pozycji konkurencyjnej portu morskiego – przykład Gdyni [w:] A. Letkiewicz (red.), *Wyzwania rozwoju transportu. Ujęcie gałęziowe*, *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego. Ekonomika Transportu i Logistyka*, 62, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk, 293-303.
- Palmowski T., Wendt J. A., 2021, Wpływ inwestycji i modernizacji portów morskich w Gdańsku i Gdyni na zmiany struktury przeładunków portowych, *Przegląd Geograficzny*, 93(2), 269-290.
- Port marketing and the challenge of the third generation port*, 1991, United Nations Conference on Trade and Development, Report by the UNCTAD secretariat, 13-23.
- Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)*, 2018, Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Warszawa, 10-52.
- Semenov J., 2003, Kierunki strategiczne podwyższenia konkurencyjności polskich portów na tle wymogów UE [w:] K. Chwesiuk (red.), *Konkurencyjność polskich portów morskich w świetle integracji z Unią Europejską*, III Konferencja Naukowa Porty Morskie 2003, Wydawnictwo Kreos, Szczecin, 2-13.
- Strategia Zrównoważonego Rozwoju Obszaru Funkcjonalnego Dolina Logistyczna 2020 z Perspektywą 2050*, 2010, Agencja Rozwoju Gdyni, Gdynia.
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gdyni*, 2019, Prezydent Miasta Gdyni, Gdynia, 68-69.
- Szermerski B., 1983, Koncepcje i struktura przestrzenna Portu Gdyńskiego – zarys przemian, *Rocznik Gdyński*, 4, Towarzystwo Miłośników Gdyni, Gdynia, 81-102.
- Szermerski B., 1984, Koncepcje i struktura przestrzenna Portu Gdyńskiego – zarys przemian, *Rocznik Gdyński*, 5, Towarzystwo Miłośników Gdyni, Gdynia, 86-108.
- Szermerski B., 1986, Koncepcje i struktura przestrzenna Portu Gdyńskiego – zarys przemian, *Rocznik Gdyński*, 7, Towarzystwo Miłośników Gdyni, Gdynia, 149-170.
- Szermerski B., 1991, Koncepcje i struktura przestrzenna Portu Gdyńskiego – zarys przemian, *Rocznik Gdyński*, 10, Towarzystwo Miłośników Gdyni, Gdynia, 44-65.
- Tarkowski M., 2015, Porty morskie w Gdańsku i Gdyni po 25 latach transformacji gospodarczej, *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 29(2), 147-161.
- Tarkowski M., Palmowski T., Kopeć K., Wendt J.A., 2016, *Gdynia w Unii Europejskiej. Konkurencyjność gospodarki*, Wydawnictwo Bernardinum, Gdańsk-Pelplin.
- Tarkowski M., Goliszek S., Bocheński T., 2021, Hinterland connectivity as a driver of the development of competitiveness of Polish ports in the post-EU accession period, *Journal of Geography, Politics and Society*, 11(1), 16-26.
- Traktat Pokoju między Mocarstwami Sprzymierzonymi i Stowarzyszonymi a Niemcami podpisany w Wersalu 28 czerwca 1919 r.*, 1919, Biuro Prac Kongresowych Warszawa, 2-47.
- Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A – <https://www.port.gdynia.pl> [dostęp: 07.11.2021].
- Żukowska S., 2020, Concept of green seaports. Case study of the seaport in Gdynia, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 23(3), 61-68.
- Żukowska S., 2021, Changes in the function of former seaport areas using the example of the Dalmor waterfront in Gdynia, *Journal of Geography, Politics and Society*, 11(1), 27-36.