

**TERMINAL KONTENEROWY DCT GDAŃSK JAKO ELEMENT
BEZPIECZEŃSTWA GOSPODARCZEGO**

**DEEPWATER CONTAINER TERMINAL (DCT) GDAŃSK AS A COMPONENT
OF ECONOMIC SAFETY**

Magdalena KOBYLARZ
m.kobylarz2708@gmail.com

Akademia Marynarki Wojennej
Wydział Dowodzenia i Operacji Morskich
Instytut Bezpieczeństwa Narodowego

Michał MOLSKI
molski-michal@wp.pl

Michał ZBLEWSKI
m.zblewski@o2.pl

Akademia Marynarki Wojennej
Wydział Dowodzenia i Operacji Morskich

STRESZCZENIE

Podstawą funkcjonowania gospodarki jest transport morski. Związana z nim jest działalność terminali kontenerowych, których nieprawidłowości w funkcjonowaniu mogą powodować zagrożenia dla wielu podmiotów. Jednakże odpowiednio zarządzane przynoszą wiele korzyści dla państw. W artykule przedstawiona została działalność terminalu kontenerowego DCT Gdańsk oraz jego wpływ na bezpieczeństwo gospodarcze państwa.

SUMMARY

Maritime transport is essential for well-functioning economy. It is connected with the activity of containers' terminals which malfunctioning can cause multiple threats for many subjects. However, they can bring a lot of profits for states, if well-managed. In this article is presented, as well as activity of Deepwater Container Terminal Gdańsk including its role in economic security of Poland.

Słowa kluczowe: bezpieczeństwo gospodarcze, terminal kontenerowy DCT Gdańsk, porty morskie, centra logistyczne

Key words: economic security, deepwater container terminal Gdansk, seaports, logistic centers

WSTĘP

W każdym kraju transport morski bliskiego i dalekiego zasięgu od wieków odgrywa ważną rolę. Nieprzypadkowo większość cywilizacji powstawało przy uwzględnieniu dostępu do morza. Takowy dostęp stanowił ogromny potencjał do wykorzystania. Przykład historii Polski świetnie to obrazuje. Od czasu trwałego odzyskania Pomorza w 1466 r. Polska weszła

na ścieżkę przyspieszonego rozwoju gospodarczego. Systematyczny wzrost eksportu, głównie zboża, za pośrednictwem gdańskiego portu, przyczynił się do wzrostu zysków, bogactwa państwa i tym samym wzrostu jego znaczenia, jak również potencjału gospodarczego i politycznego. Silne i bogate państwo lepiej było w stanie spełniać swoje żywotne funkcje, tj. zapewnienie bezpieczeństwa w różnorodnych aspektach. Mając świadomość ofiarności i poświęcenia Polaków, nieraz za cenę utraty niepodległości, aby utrzymać te swoiste "okno na świat", dzisiejsze kierunki polityki gospodarczej w sposób istotny uwzględniają rozbudowę infrastruktury morskiej.

Państwa, które nie uczestniczą w procesach gospodarczych związanych z wymianą handlową i rozwojem transportu nie są w stanie zapewnić swoim obywatelom bezpieczeństwa gospodarczego, które bezpośrednio przekłada się na warunki życia społeczeństwa. Dzisiaj samowystarczalność gospodarcza państw nie ma już takiego znaczenia, ponieważ ważniejsza jest sieć powiązań pomiędzy krajami. Postęp techniczny sprawił, że zwiększyły się wymagania klientów, wielkość wymiany handlowej, czy dostępność środków transportu. Stosunki handlowe pomiędzy podmiotami znajdującymi się w różnych miejscach na świecie rozwinęły się, dlatego transport wysokiej jakości surowców, materiałów, czy dóbr finalnych w dużych ilościach i w dobrej cenie stał się wyzwaniem.

Jednym ze sposobów radzenia sobie z tym wyzwaniem jest budowa centrów logistycznych. Powinno się je tworzyć w takich miejscach, w których są najlepsze połączenia transportowe – łączące różne środki transportu, przedsiębiorstwa i rynki. Definicja przytoczona przez B. Skowron-Grabowską wskazuje, że centrum logistyczne to „ośrodek zajmujący się koordynacją logistycznych usług i transportu na bliskie i dalekie odległości, zapewniający zintegrowane połączenie transportowe wraz z przepływami informacyjnymi” (Skowron-Grabowska, 2010, s. 30). Należy zaznaczyć, że centrum logistyczne działa na zasadzie relacji dostawca-odbiorca, przez co przedsiębiorstwa logistyczne muszą rywalizować ze sobą. Ma to istotne znaczenie dla jakości obsługi klienta.

Funkcjonowanie centrów logistycznych przynosi wiele korzyści. Przede wszystkim oferują one swoje usługi w ramach outsourcingu – czyli poprzez realizację zadań zleconych im przez inne podmioty. Oprócz tego stanowią punkt zbiorczy różnych towarów, dzięki czemu skupiają wiele firm w jednym miejscu. Ta działalność wpływa przede wszystkim na akumulację kapitału (w szczególności kapitału zagranicznego), wzrost inwestycji, czy rozwój gospodarczy. Warto również wspomnieć, że ilość przewożonego towaru z użyciem różnych środków transportu pozwala w większym stopniu na wykorzystanie

potencjału szlaków morskich, dzięki czemu odciążany jest mocno eksploatowany transport samochodowy.

Dzięki skupieniu w jednym miejscu serwisów naprawczych, hal magazynowych, a nawet takich usług jak księgowość, gastronomia, czy telekomunikacja, niewątpliwie funkcjonowanie podmiotów gospodarczych jest łatwiejsze. Przedsiębiorstwa oraz klienci indywidualni zgłaszają swoje potrzeby w zakresie usług w ramach centr logistycznych, dzięki czemu podnosi się ich prestiż i następuje dalszy rozwój.

W ramach centrów logistycznych tworzone są m.in. porty morskie, czy terminale kontenerowe. Każdy port morski, jeżeli chce zwiększać swoje możliwości w zakresie obsługi nowoczesnych kontenerowców musi mieć terminal kontenerowy. Bez niego nie będzie się on liczył w handlu światowym. Rozwój techniki sprawia, że coraz częściej używa się wysoko zaawansowanych technologii i udział kontenerowców staje się powszechniejszy w przewozach morskich. Stworzenie takiego terminalu wiąże się z poniesieniem znaczących nakładów inwestycyjnych, dlatego niezbędne jest przeprowadzenie wcześniej analizy potencjalnych korzyści, doboru odpowiedniej lokalizacji, aby istniały dogodne połączenia transportowe, a także duża przestrzeń, która pozwoli na optymalną organizację pracy związanej ze świadczeniem usług przewoźnikom.

Celem głównym artykułu jest określenie, możliwości terminalu kontenerowego DCT Gdańsk w kreowaniu bezpieczeństwa gospodarczego. Problemem głównym niniejszego artykułu jest pytanie badawcze: w jaki sposób głębokowodny terminal kontenerowy DCT (Deepwater Container Terminal) Gdańsk wpływa na bezpieczeństwo gospodarcze Polski? Metodami badawczymi, wykorzystanymi do rozwiązania problemu są krytyczna analiza literatury, analiza statystyczna oraz metoda badania dokumentów.

1. TERMINAL KONTENEROWY A BEZPIECZEŃSTWO GOSPODARCZE

Zarówno rozwój społeczeństwa oraz jego niezachwiane bezpieczeństwo to podstawowe wymiary funkcjonowania państwa. Można wskazać również ich powiązanie, które ukazuje, że niemożliwy jest rozwój gospodarki oraz stabilizacja bez optymalnego poziomu bezpieczeństwa, zaś z drugiej strony gdyby nie rozwój to nie można by mówić o bezpieczeństwie w aspekcie gospodarczym. Wśród wielu wymiarów bezpieczeństwa tj. społeczne, militarne czy też ekologiczne, to właśnie bezpieczeństwo ekonomiczne (gospodarcze) jest kluczowe dla możliwości istnienia. Wzrost gospodarczy, rozwój oraz innowacje technologiczne pozwalają zarówno na egzystencję oraz polepszenie się bytu państwa oraz obywatela. Na bezpieczeństwo gospodarcze składa się wiele czynników,

zaś nie sposób się nie zgodzić ze stwierdzeniem, że uzależnione jest to od przewagi przychodów nad rozchodami. O ile umiejętnie wydatkowanie opłacalnych inwestycji jest niewątpliwie konieczne, to aby takie operacje przeprowadzać, niezbędne są przychody.

W aktualnych czasach transport towarów drogą morską zdominował inne gałęzie przewozowe na świecie. Około 80-90% towarów wędruje do finalnych odbiorców w kontenerach przewożonych statkami handlowymi. Należy zaznaczyć, że transport morski jest najtańszym rodzajem transportu biorąc pod uwagę dalekie trasy. Przykładowo przewóz takiej samej ilości towaru drogą powietrzną (lotniczą), czy też za pomocą kolei byłby kilkukrotnie droższy, a za razem nie opłacalny. Za niższe koszty transportu niestety trzeba przepłacić czasem oczekiwania na dostawę. Czas, w jakim określony towar zostanie przewieziony do określonego celu, jest niewątpliwie dłuższy niż w przypadku innych środków transportu (Szubrycht, 2011, s. 29).

Pierwszoplanową rolę w przewozach drogą morską odgrywa infrastruktura przeładunkowa, a dokładniej terminale kontenerowe, które są swoistymi punktami logistycznymi. W obecnych czasach odpowiednia operatywność ma znaczący wpływ na płynność transportu, co się przekłada na konkurencyjność terminali. Kluczowym elementem niniejszego zagadnienia jest bezpieczeństwo portów, które wpływa na efektywność, organizację, a także ekonomiczną stronę tej gałęzi gospodarki morskiej.

Znaczenie terminali kontenerowych w prawidłowym funkcjonowaniu państwa pod względem zarówno ekonomii jak i bezpieczeństwa jest bardzo duże i należy skupić dużą uwagę nad prawidłowością jego funkcjonowania. Rozpatrując dany element pod względem gospodarczym, można wnioskować, że nieprawidłowo funkcjonujący terminal będzie opóźniać nie tylko daną jednostkę transportującą określone dobra, ale również dostawy do sklepów i finalnych odbiorców. Przekładać się to będzie element strat w obrocie dobrami. Wzmoczona działalność terminali przekłada się na zysk zarówno zarządu, a dalej samych pracowników, bez których prawidłowe funkcjonowanie obiektu nie byłoby możliwe (Kopacz, Morgaś, Urbański, 2006, s. 136).

Żegluga morska jest połączona z infrastrukturą portową i przeładunkową. Rozwój terminali portowych pozwala na obrót towarami w bardziej wydajny i bezpieczny sposób. W Polsce najbardziej popularny jest przeładunek drobnicowy.

Tabela 1. Obrót ładunkowy w portach polskich [w tys. ton]

	Gdańsk	Gdynia	Szczecin	Świnoujście
2011	23512,9	12991,6	8064,0	10679,8
2012	24379,4	13186,9	7590,1	11279,9
2013	27335,4	15051,2	7885,6	12024,1
2014	28771,0	16960,7	8156,3	12468,4
2015	31738,1	15521,4	8284,1	11770,6
2016	31575,5	17758,9	8920,8	12554,2
2017	34004,6	18662,1	8747,2	14715,6

Źródło: Dane statystyczne za: Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 2011-2017, GUS, Warszawa-Szczecin.

Od roku 2011 przeładunek w Gdańskim porcie systematycznie (oprócz małego spadku w 2016 r.) wzrasta co stawia przed nim nowe wyzwanie. Modernizacje terminali są elementem niezbędnym w takim przypadku aby zwiększyć wydajność przeładunkową.

Jako przykład można przytoczyć budowę głębokowodnego terminala kontenerowego w Gdańskim porcie północnym, wskutek czego w 2014 roku terminal obsłużył niemal 1 500 tys. TEU. Nie bez powodu często przytacza się kwestie bezpieczeństwa przy omawianych obiektach. Jeśli zawiedzie jeden czynnik, ludzki i/lub techniczny może to spowodować wypadek lub awarie. Skutkiem tego będą niewątpliwe straty. Czas dostawy, usuwanie skutków, a nawet śmierć człowieka. Aby temu zapobiec początek każdego działania powinien zaczynać się od zapewnienia bezpieczeństwa.

2. TERMINAL KONTENEROWY DCT GDAŃSK

Port morski w Gdańsku jest położony w centralnej części południowego wybrzeża Morza Bałtyckiego. Stanowi on znaczącą rolę dla Unii Europejskiej – jest ogniwem Transeuropejskiego Korytarza Transportowego nr I, którzy łączy kraje skandynawskie z Europą południowo-wschodnią. W Porcie Gdańsk można wyróżnić dwa obszary: port zewnętrzny (w którym znajdują się specjalistyczne bazy przeładunku takich surowców energetycznych jak węgiel, czy gaz płynny, czy głębokowodny terminal kontenerowy DCT), który posiada bezpośredni dostęp do Zatoki Gdańskiej i port wewnętrzny, który jest

usytuowany wzdłuż kanału portowego i Martwej Wisły (w którym znajdują się baza przeładunku fosforytów, czy baza do obsługi siarki).

Rosnący potencjał głębokowodnych szlaków handlowych na Morzu Bałtyckim pod koniec lat 90-tych XX wieku sprawił, że powstała w Gdańsku idea powstania głębokowodnego terminalu kontenerowego. Ceremonia otwarcia terminalu miała miejsce w październiku 2007 roku. Na początku specjalizował się on w obsłudze feederów, co pozwoliło na zdobycie doświadczenia operacyjnego. Obecnie DCT Gdańsk jest jedynym polskim terminalem głębokowodnym, który przyjmuje co tydzień z Dalekiego Wschodu jednostki kontenerowe o pojemności 8.000 TEU. Przywożą one towary importowane do Polski, odbierają towary eksportowe, a także przewożą towary w tranzycie morskim do innych, kluczowych portów na Bałtyku. Bezpośrednie połączenie z Azją przyczyniło się do rozwoju terminalu. Do zalet pomiędzy portami należą: brak kosztów związanych z przeładunkiem w portach Zachodniej Europy, krótszy czas przewozu, zmniejszona emisja dwutlenku węgla, mniejsze koszty transportu lądowego.



Rys. 1. Terminal kontenerowy DCT Gdańsk

Źródło: <https://www.portgdansk.pl/o-portcie/terminal-kontenerowy-dct-gdansk>.

W 2011 roku terminal zaczął obsługiwać należące do Maersk Line kontenerowce klasy E. Od tego momentu, DCT jest jedynym terminalem obsługującym tak duże jednostki kontenerowe na wschód od Cieśnin Duńskich. W kolejnych latach osiągnane były rekordy

przeładunku, które sprawiły, że w 2013 roku DCT był największym pod względem przeładunków terminalem kontenerowym na Bałtyku.

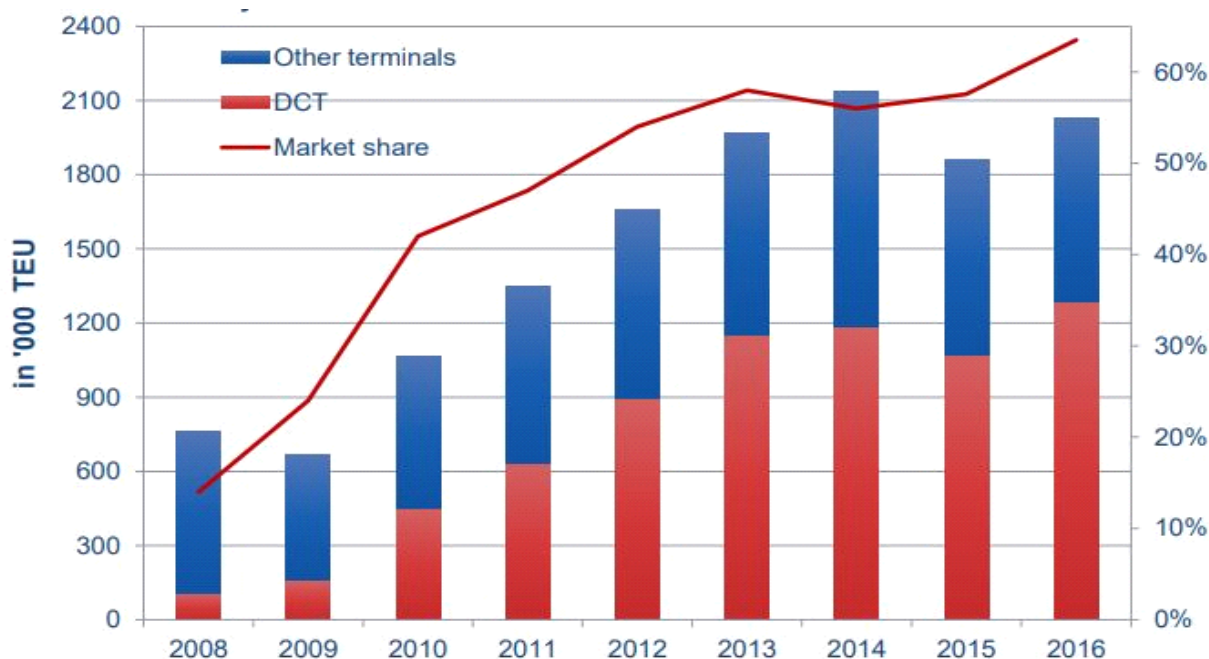
Warto przedstawić podstawowe informacje dotyczące terminalu kontenerowego DCT Gdańsk:

- powierzchnia operacyjna wynosi 71 ha;
- roczna przepustowość terminala to 3.000.000 TEU;
- powierzchnia składowa wynosi 55.000 TEU;
- powierzchnia magazynu wynosi 8.200 mkw;
- nabrzeże ma 1300 m długości z głębokością do 17 m.

Osiągnięcia terminalu kontenerowego DCT Gdańsk prezentują się następująco:

- nagrody dla pracodawców, m.in. tytuł Pomorskiego Pracodawcy Roku (2011),
- największy i najszybciej rozwijający się terminal kontenerowy na Bałtyku;
- wykwalifikowana kadra pracownicza;
- inicjator działań Koalicji Morskiej;
- dobrze skomunikowany z lądowym zapleczem.

Terminal DCT Gdańsk od początku działalności notuje wzrost udziału w rynku, przeładunków poziomu zatrudnienia, zysków z działalności gospodarczej oraz nakładów inwestycyjnych. Przez 9 lat swojej działalności terminal kontenerowy DCT Gdańsk osiągnął 63 % udziału w rynku polskich terminali kontenerowych. Niewątpliwie miało na to wpływ uruchomienie bezpośrednich połączeń z Dalekim Wschodem (rysunek 2.).



Rys. 2. Udział w rynku polskich terminali kontenerowych

Źródło: <https://dctgdansk.pl/wp-content/uploads/2013/03/DCT-Gda%C5%84sk-Prezentacja-Og%C3%B3lna.pdf>.

Przedstawione dane liczbowe wskazują, że z roku na rok następował wzrost wielkości rynku obsługi przewozów kontenerowych. Jest to związane z tendencjami na świecie związanymi z postępującą konteneryzacją przewozów drogą morską, a także ze wzrostem zainteresowania współpracą gospodarczą państw azjatyckich. Od wielu lat gdański port jest w czołówce portów bałtyckich, jeśli chodzi o wielkość przeładunków ogółem jak i przeładunków w terminalach kontenerowych.

Przy realizacji swoich zadań terminal wykorzystuje najnowocześniejsze rozwiązania. Należą do nich m.in. suwnice STS, które pozwalają na obsługę największych statków kontenerowych na świecie. Dzięki zastosowaniu tych rozwiązań DCT Gdańsk jest w stanie rokrocznie zwiększać swoje możliwości przeładunkowe.

DCT Gdańsk jest jednym z najatrakcyjniejszych pracodawców na Pomorzu. W ciągu ostatnich lat zatrudnienie na obszarze terminala się zwiększało, ze stałą dynamiką tegoż wzrostu. Terminal nieprzerwanie rozwija się z roku na rok. Daje to obraz DCT Gdańsk, jako obiektu, który już zdążył odnieść sukces, oraz prezentuje obiecujące prognozy na przyszłość.

Oprócz tworzenia wielu nowych miejsc pracy, terminal kontenerowy podnosi wynagrodzenia swoim pracownikom. W 2018 roku została podjęta decyzja o podwyższeniu miesięcznego wynagrodzenia zasadniczego o kwotę 700 zł dla pracowników operacyjnych oraz technicznych. Oprócz tego pracodawca zwiększył premię motywacyjną do kwoty 1000 zł dla najlepszych pracowników, a każdy pracownik może liczyć na nagrodę świąteczną w wysokości 1000 zł. Zarząd podjął taką decyzję, ponieważ uznał, że należy docenić doskonałe kwalifikacje kadry pracowniczej, która umacnia rolę DCT Gdańsk.

Pomimo wielu możliwości, które stwarza DCT Gdańsk, nie należy zapominać o jego negatywnym wpływie na poczucie bezpieczeństwa mieszkańców Gdańska. Rozwój terminalu, powiększanie jego terenu i plany dotyczące zagospodarowania plaży dzielnicy Stogi wzbudziły wiele kontrowersji wśród mieszkańców. Projekt studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska, czyli najważniejszego dokumentu strategicznego miast zakładał zagospodarowanie 10 ha plaży na rozbudowę terminalu. Mieszkańcy uznali, że takie działania przyczyniłyby się do zaszkodzenia walorom krajobrazowym oraz turystycznym tego terenu. Ostatecznie, spór pomiędzy gdańszczanami a urzędnikami doprowadził w kwietniu do podjęcia przez władze Portu decyzji przychylniej mieszkańcom „Podsumowując, planowana rozbudowa DCT nie będzie sięgała na lądzie dalej niż do linii płotu. Oznacza to, że nie planujemy „zabetonowania” 10 hektarów plaży, czego obawiają się mieszkańcy Stogów” (<https://dctgdansk.pl/pl/plaza-stogi-a-dct-gdansk/>). W przypadku takich sytuacji niezbędne jest prowadzenie rozmów, które pozwalają na dojście

do kompromisów. Gdyby konflikt nie został rozwiązany, prawdopodobnie doszłoby do strajków, które mogłyby znacząco przyczynić się do zmniejszenia roli terminalu kontenerowego.

Osiągnięcia terminalu kontenerowego DCT Gdańsk pozwalają na tworzenie ambitnych planów dalszego rozwoju. Ze względu na swoje położenie, DCT może stać się bramą dla całej Europy środkowo-wschodniej. Dogodne warunki, które stwarza terminal (takie jak m.in. rozbudowa węzłów komunikacyjnych) mogą mieć znaczący wpływ na decyzję dotyczącą wejścia na rynek nowych podmiotów gospodarczych.

Zawieranie nowych kontaktów handlowych na całym świecie sprzyja zdobywaniu nowych rynków, zwiększa prestiż i obrót towarów w DCT Gdańsk. Szlak Azja-Europa i Europa-Azja łączy gdański port z portami w Chinach, Korei Południowej i Malezji. Jeśli chodzi o pozostałe kierunki, nawiązania została współpraca w Ameryce Środkowej, czy Afryce Północnej. Zdecydowanie najważniejszym partnerem są tu Chiny. W chińskim porcie Yangshan w 2018 roku powstał największy zautomatyzowany terminal kontenerowy na świecie. Przewaga konkurencyjna w postaci niskich kosztów eksploatacji, ze względu na tanie surowce i stosunkowo tanią siłę roboczą, jak również fakt posiadania przez Chiny licznej floty handlowej i bycia liderem światowej produkcji statków sprawia, że trzeba się liczyć z Chińską Republiką Ludową w kontaktach gospodarczych.

Taka szeroko działalność terminalu kontenerowego DCT Gdańsk niewątpliwie wpływa na wzrost znaczenia gospodarczego, a tym samym jego bezpieczeństwa, gwarantując zarówno państwu, jak i obywatelom stabilność ekonomiczną oraz dobrobyt. Jednakże, żeby było to możliwe, na każdym etapie trzeba brać pod uwagę opinie mieszkańców, bez których terminal nie będzie funkcjonował w sposób należyty.

3. PODSUMOWANIE

Biorąc pod uwagę powyższe należy stwierdzić, że budowa oraz rozwój centrów logistycznych, a w dalszych etapach terminali kontenerowych pozytywnie wpływa na rozwój gospodarczy państw. Związane są z nimi korzyści przewyższające koszty, ponieważ budowa terminali kontenerowych przynosi długoterminowe zyski zarówno dla przedsiębiorstw logistycznych, dla ich klientów, jak i również dla społeczeństwa, generując mu nowe miejsca pracy i przyczyniając się do zaspokajania podstawowych potrzeb bytowych obywateli. Jednak wszystko to nie jest możliwe bez uwzględnienia w działalności organizacyjnej aspektów związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa. Niwelacja liczby awarii, czy wypadków jest niezbędna do osiągnięcia przyszłych celów.

Port gdański od dawna był kluczowym elementem gospodarki Polski, natomiast budowa terminalu kontenerowego DCT Gdańsk sprawiła, że jego rola zdecydowanie zwiększyła się. Warto podkreślić, że terminal korzysta z najnowocześniejszego sprzętu, który pozwala na obsługę największych kontenerowców na świecie, dzięki czemu jest on liderem na polskim rynku.

Działania podejmowane przez terminal kontenerowy DCT Gdańsk sprawiają, że jest on jednym z najatrakcyjniejszych pracodawców na Pomorzu. Na jego atrakcyjność wpływają przede wszystkim duża liczba miejsc pracy, a także odpowiednio zmotywowani oraz zadowoleni pracownicy, którzy dzięki temu efektywniej pracują. Taka praca przynosi zyski zarówno przedsiębiorstwu, jak i przyczynia się do wysokiej pozycji terminalu na arenie międzynarodowej.

Prawidłowe funkcjonowanie, przede wszystkim poprzez rozbudowę oraz rozwijanie terminalu kontenerowego DCT Gdańsk jest niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa gospodarczego. Jakikolwiek zakłócenia w jego działaniu mogłyby doprowadzić do licznych strat dla wszystkich podmiotów biorących udział w życiu gospodarczym. Mogłyby one dotknąć pracowników, pracodawców, kontrahentów, a nawet całe państwo. Dlatego ważne jest, aby DCT Gdańsk współdziałało również z mieszkańcami Gdańska, ponieważ zakłócenia powoduje przede wszystkim czynnik ludzki. Uwzględnienie potrzeb mieszkańców w planowaniu dalszego rozwoju z pewnością przyczyni się do utrzymania pozycji państwa na arenie międzynarodowej.

LITERATURA

<https://dctgdansk.pl/pl/about-dct/specyfikacja/> (26.07.2018).

<https://dctgdansk.pl/pl/plaza-stogi-a-dct-gdansk/> (12.09.2018).

<https://dctgdansk.pl/wp-content/uploads/2013/03/DCT-Gda%C5%84sk-Prezentacja-Og%C3%B3lna.pdf> (26.07.2018).

<http://www.gospodarkamorska.pl/Porty,Transport/najwiekszy-na-swiecie-zautomatyzowany-terminal-kontenerowy-juz-otwarty.html> (18.09.2018).

<https://www.portgdansk.pl/o-porcie/terminal-kontenerowy-dct-gdansk> (12.09.2018).

Kopacz, Z., Morgaś, W., Urbański J. (2006.) *Bezpieczeństwo działalności ludzkiej a bezpieczeństwo morskie państwa, XV-th International Scientific and Technical Conference The Role of navigation In Support of Human Activity at Sea*. Gdynia.

Skowron-Grabowska, B. (2010). *Centra Logistyczne w łańcuchach dostaw*. Warszawa: Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne.

Szubrycht, T. (2011). *Bezpieczeństwo Morskie Państwa zarys problemu*. Gdynia.

[www.bbn.gov.pl/pl/bezpieczenstwo.narodowe/systembezpieczenstwan/bezpieczenstwegospodar/5979,
Potencjal-gospodarczy.html](http://www.bbn.gov.pl/pl/bezpieczenstwo.narodowe/systembezpieczenstwan/bezpieczenstwegospodar/5979,Potencjal-gospodarczy.html) (05.08.2018).