

Adam Salomon
Katedra Transportu i Logistyki
Wydział Nawigacyjny
Akademia Morska w Gdyni

EFEKTY INWESTYCJI PORTU GDYNIA W LATACH 2007-2015

Streszczenie: W porcie Gdynia, podobnie jak we wszystkich innych portach morskich, systematycznie prowadzi się działania mające na celu poprawę jakości oferowanych usług. Działania te obejmują przede wszystkim wszelkie remonty i modernizacje. Podstawowym celem artykułu jest wykazanie, że port Gdynia, dzięki przeprowadzonym nakładom inwestycyjnym, staje się coraz bardziej konkurencyjny na rynku usług portowych. Dodatkowym celem artykułu jest przedstawienie źródeł finansowania poszczególnych inwestycji portowych w latach 2007-2015, ze szczególnym uwzględnieniem źródeł unijnych.

W artykule omówiono: kompetencje poszczególnych podmiotów odpowiedzialnych za rozwój infrastruktury portów morskich w Polsce, najważniejsze dokumenty strategiczne określające kierunki rozwoju i cele polskich portów morskich, inwestycje wewnątrzportowe w porcie Gdynia finansowane projektami unijnymi (głównie w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko) oraz inwestycje związane z dostępem drogowym, kolejowym i od strony zaplecza (głównie w Sektorowym Programie Operacyjnym Transport oraz Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko).

Wprowadzenie

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

Port Gdynia, pod względem wysokości rocznych przeładunków zajmuje drugie miejsce w Polsce, zaraz po porcie w Gdańsku. W latach 2007-2011 port w Gdyni odnotował znaczne wahania w przeładunkach, co było związane z recesją światowej gospodarki. Sytuacja gospodarcza odbiła się negatywnie na danych za 2008 i 2009 r. Jednak od 2010 r. obroty zaczęły systematycznie rosnąć, a tendencja ta utrzymywała się aż do 2015 r. W 2015 r. w Gdyni przeładowano 15391 tys. ton ładunków, podczas gdy w Gdańsku było to 31685 tys. ton. Największy udział w strukturze przeładunków w gdyńskim porcie w 2015 r. W ujęciu zarządu portu największą grupę ładunkową obsługiwaną w porcie stanowią ładunki drobnicowe, do których zaliczają się także ładunki skonteneryzowane, natomiast najmniejszy udział wykazują przeładunki rud i drewna. Ponadto, duży udział w przeładunkach portu w Gdyni mają zboża, m.in. dlatego że Gdynia, podobnie jak Szczecin, posiada nowoczesny, specjalistyczny potencjał przeładunkowo-składowy w postaci elewatorów zbożowych (tabela 1).

Tab. 1 Obroty ładunkowe w porcie Gdynia wg grup ładunkowych w latach 2007-2015 (dane zarządu portu) (w tys. ton)

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

Źródło: *Statystyki obrotów portu Gdynia*, <http://www.port.gdynia.pl/pl/port/statystyki>, dostęp 8.02.2017 r.

Inwestycje portowe, które funkcjonują w korelacji z poziomem obrotów ładunkowych, zasadniczo przeprowadzane są ze środków zarządów portów oraz prywatnych operatorów przeładunkowych. Zarządy portów posiadają ograniczone środki własne, co skutkowało brakiem znaczących inwestycji i dekapitalizacją majątku portowego, szczególnie w latach 80. i 90. XX wieku. W ostatnich latach sytuacja zaczęła się jednak poprawiać, na co przede wszystkim wpływ miały takie czynniki jak¹:

- 1) prywatyzacja spółek operatorskich;
- 2) wzrost opłat z tytułu dzierżaw i najmu, dzięki pojawieniu się prywatnych inwestorów;

¹J. Neider: *Rozwój polskich portów morskich*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2013, s. 122.

- 3) przystąpienie Polski do Unii Europejskiej, co pozwoliło na ubieganie się o środki pomocowe (Unia Europejska wspiera finansowo porty morskie, m.in. głównie te, które zostały włączone do transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T)².

Rozwój infrastruktury portów morskich stanowi trzon strategii rozwojowych zarządców, mogą oni bowiem tworzyć nową infrastrukturę portową. Natomiast w zakresie infrastruktury dostępowej rola zarządców portów jest pośrednia, co wynika z obszarów kompetencji poszczególnych zarządców infrastruktury transportowej w Polsce³.

W tabeli 2 przedstawiono schemat kompetencji poszczególnych podmiotów odpowiedzialnych za określone typy infrastruktury w portach morskich.

Tab. 2 Kompetencje dla rozwoju infrastruktury portów morskich w Polsce

Infrastruktura	Element/organ	Źródło finansowania
Dostęp od strony lądu	drogowy	w zależności od kategorii drogi, budżety: GDDKiA, wojewódzki, gminny, miejski
	kolejowy	PKP Polskie Linie Kolejowe
	wodny śródlądowy	Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej
Portowa	układ dualny	budżet państwa (urząd morski), budżet gminny, środki finansowe prywatnych właścicieli
	system administracyjny	budżet państwa (urząd morski), budżet gminny, środki finansowe prywatnych właścicieli
	podmiot zarządzający	budżet podmiotu zarządzającego (dopuszczalne wsparcie ze strony budżetu państwa), środki finansowe prywatnych właścicieli
Infrastruktura dostępowa (od strony morza)	urząd morski	budżet państwa

Źródło: *Studium rozwoju strategicznego małych portów i przystani morskich województwa pomorskiego*, Actia Forum, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2009, s. 49, podaję za: M. Matczak, *Uwarunkowania środowiskowe w procesie rozwoju portów morskich w Polsce*, Zeszyty naukowe nr 657, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2011, s. 90.

² TEN (*Trans-European Network*) to program pomocowy Unii Europejskiej funkcjonujący w perspektywach finansowych 2004-2006 i 2007-2013 jako odrębna linia budżetowa w budżecie UE. Program ten ukierunkowany był na wspieranie rozwoju transeuropejskich sieci transportowych (TEN-T), energetycznych (TEN-E) oraz telekomunikacyjnych (e-TEN). W ramach budżetu TEN-T mogły być finansowane duże projekty wspólnego zainteresowania, których głównym celem był rozwój wspólnego rynku Unii Europejskiej poprzez wspomaganie zrównoważonego rozwoju sieci transportowych, interoperacyjności systemu transportowego i jego spójności z innymi rodzajami transportu, ochrony środowiska i wzrostu standardów bezpieczeństwa, wzrostu zatrudnienia i stymulacji rozwoju gospodarczego w regionach peryferyjnych wymagających wsparcia oraz usprawnienia łączności regionów wyspiarskich z centralną częścią kontynentu europejskiego. Wspierane były przede wszystkim projekty dotyczące rozwoju systemów transportu transgranicznego, projekty składane przez więcej niż jeden kraj, projekty wysokich technologii dotyczące na przykład wdrażania i usprawniania systemów zarządzania ruchem oraz systemów bezpieczeństwa. W procedurze wnioskowania rozróżnione zostały projekty studialne oraz inwestycyjne. Progi dofinansowania z budżetu TEN-T kształtowały się następująco: projekty studialne - 50% całości kosztów kwalifikowanych, projekty inwestycyjne - 10 %, natomiast projekty transgraniczne - 20%. GDDKiA, <https://www.gddkia.gov.pl/pl/938/ten-t,s-1>, dostęp 8.02.2017 r.

³ M. Matczak: *Uwarunkowania środowiskowe w procesie rozwoju portów morskich w Polsce*, Zeszyty naukowe nr 657, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2011, s. 90-91, http://www.wzieu.pl/zn/657/ZN_657.pdf, dostęp 8.02.2017 r.

Porty morskie stanowią kluczowe elementy miast, regionów i państw, zarówno w aspekcie gospodarczym, społecznym jak i przestrzennym, dlatego też uwzględniane są przy definiowaniu strategii rozwojowych.

Najważniejszymi dokumentami strategicznymi wyższego rzędu o randze krajowej, określającymi kierunki rozwoju i cele polskich portów morskich są:

1. Strategia Rozwoju Kraju 2007-2015 (jednym z celów jest dążenie do zwiększenia efektywności transportu poprzez zwiększenie efektywności zarządzania w sektorze transportowym oraz modernizację i rozbudowę połączeń transportowych);
2. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) – określa cele strategiczne:
 - cel strategiczny 1: stworzenie zintegrowanego systemu transportowego;
 - cel strategiczny 2: stworzenie warunków dla sprawnego funkcjonowania rynków transportowych i rozwoju efektywnych systemów przewozowych;
3. Założenia polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020;
4. Program rozwoju polskich portów morskich do 2015 roku (i później) – cele Programu są komplementarne z celami zawartymi w powyższych dokumentach.

Do najważniejszych dokumentów odnoszących się do gdyńskiego portu na szczeblu regionalnym, dla województwa pomorskiego i miasta Gdynia, zaliczyć można:

1. Strategię Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.);⁴
2. Strategię Rozwoju Portu Gdynia (z obecnie obowiązującym horyzontem czasowym do 2027 r.);⁵
3. Strategię Rozwoju Województwa Pomorskiego do roku 2020 (definiuje trzy priorytety: konkurencyjność, spójność i dostępność; za cel strategiczny przyjmuje „Efektywny i bezpieczny system transportowy”);
4. Regionalną strategię rozwoju transportu w Województwie Pomorskim na lata 2007-2020 (głównym celem było „stworzenie zrównoważonego, zintegrowanego i przyjaznego dla środowiska systemu infrastruktury transportu, zapewniającego dobrą dostępność zewnętrzną i wysoką jakość usług, przyczyniającego się do poprawy

⁴ Dokument implementacyjny Strategii Rozwoju Transportu opublikowany jest pod adresem: https://www.mr.gov.pl/media/14234/Dokument_Implementacyjny_do_SRT_17102014.pdf, dostęp 8.09.2017 r.

⁵ Informacja o Strategii Rozwoju Portu Gdynia opublikowana jest pod adresem: <http://www.port.gdynia.pl/pl/port/strategia-rozwoju>, dostęp 8.02.2017 r.

poziomu i warunków życia mieszkańców, rozwoju gospodarki i zwiększenia atrakcyjności inwestycyjnej”);

5. Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Pomorskiego na lata 2007-2013 (dokument nie zawiera bezpośrednich celów inwestycyjnych związanych z portami morskimi, lecz określa osie priorytetowe, wśród których jedna odnosi się do transportu).

1. Inwestycje unijne – Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko

W perspektywie finansowej na lata 2007-2013, w ramach Narodowej Strategii Spójności, podjęto realizację Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ), który został zatwierdzony decyzją Komisji Europejskiej z dnia 7 grudnia 2007 r. Podstawą do uruchomienia środków unijnych była „Strategia rozwoju portów morskich do 2015 r.” przyjęta przez Radę Ministrów uchwałą nr 292/2007 w dniu 13 listopada 2007 r., opracowana w Ministerstwie Gospodarki Morskiej⁶.

Środki finansowe na projekty transportowe realizowane w ramach POIiŚ zostały przeznaczone na trzy priorytety:

1. VI – drogowa i lotnicza sieć TEN-T;
2. VII – transport przyjazny środowisku;
3. VIII – bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe.

W ramach priorytetu VII podjęto m.in. działanie 7.2. „Rozwój transportu morskiego” oraz działanie 7.4. „Rozwój Transportu Intermodalnego”, których celem stało się zwiększenie konkurencyjności polskich portów morskich⁷.

Listę projektów inwestycyjnych zgłoszonych przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia SA do realizacji w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013 przedstawia tabela 3.

Tab. 3 Projekty dla których podpisano umowy o dofinansowanie w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013

Tytuł projektu	Wartość ogółem (zł)	Dofinansowanie UE (zł)	Data rozpoczęcia realizacji	Data zakończenia realizacji
Przebudowa Kanału Portowego w Porcie Gdynia	95 277 412,26	53 726 362,96	2007-01-01	2011-07-31

⁶ J. Neider, *Rozwój polskich portów morskich*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2013, s. 122.

⁷ *Uchwała Nr 292/2007 Rady Ministrów z dnia 13 listopada 2007 r. w sprawie przyjęcia „Strategii rozwoju portów morskich do 2015 roku”*, <https://www.msp.gov.pl/download/2/11645/strategiarozwojuportowmorskichdo2015roku.pdf>, dostęp 8.02.2017 r.

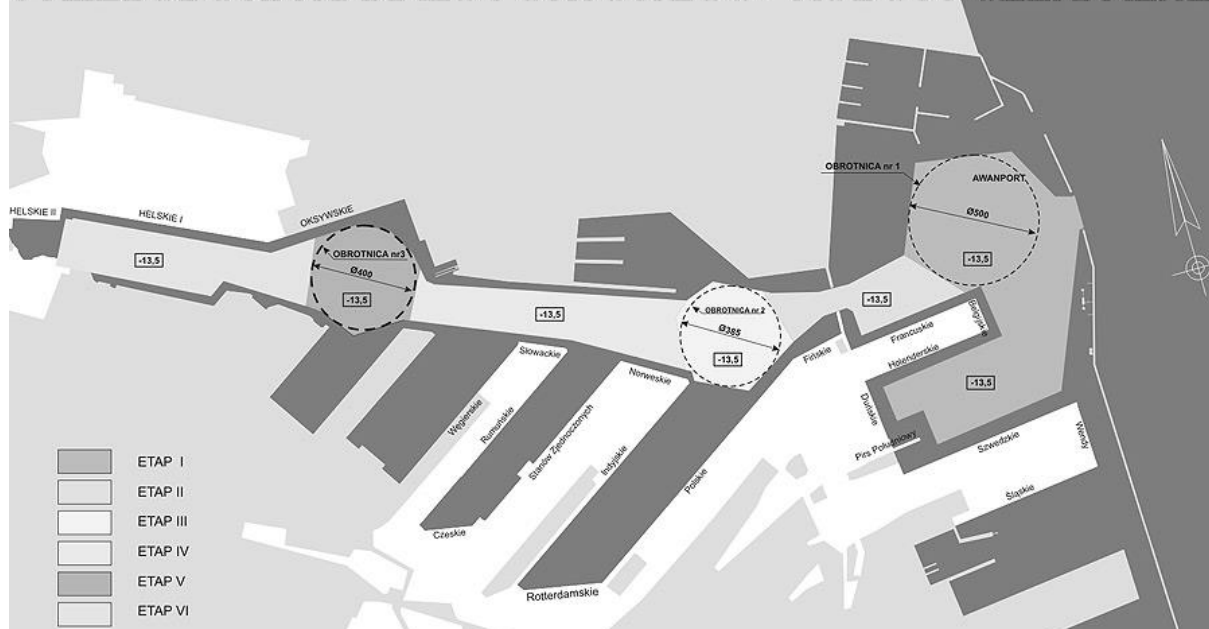
Rozbudowa infrastruktury portowej do obsługi statków ro-ro z dostępem drogowym i kolejowym w Porcie Gdynia	119 094 315,29	44 934 927,00	2007-01-01	2014-09-30
Infrastruktura dostępu drogowego i kolejowego do wschodniej części Portu Gdynia	112 555 611,81	72 640 564,28	2007-01-01	2014-12-31
Przebudowa Nabrzeża Szwedzkiego w Porcie Gdynia	85 747 948,32	48 690 000,00	2009-04-01	2015-06-30
Zagospodarowanie rejonu Nabrzeża Bułgarskiego w Porcie Gdynia	101 355 331,67	50 081 530,31	2007-01-01	2015-12-31
Przebudowa intermodalnego terminalu kolejowego w Porcie Gdynia	96 435 080,00	39 092 500,00	2011-08-23	2015-12-31
Przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia – Etap I Nabrzeże Rumuńskie	56 573 813,69	38 950 987,31	2014-10-10	2015-12-07

Źródło: *Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2015 roku*,
http://www.port.gdynia.pl/files/port/strategia/tabele%201_2_strategia.pdf, dostęp 8.02.2017 r.

W 2011 r. ZMPG SA zakończył realizację inwestycji pod nazwą „Przebudowa Kanału Portowego w Porcie Gdynia”. Było to bardzo ważne przedsięwzięcie, którego głównym celem było zwiększenie wielkości dopuszczalnego zanurzenia statków, a dodatkowo – poprawa warunków nawigacyjnych w porcie. W ramach projektu wykonano prace czerpalne na całej długości kanału portowego (rysunek 1), a także pogłębiono i zwiększono średnicę obrotnic nr 2 i 3. Ponadto, dokonano przebudowy i umocnienia sześciu nabrzeży i pogłębiono przy nich dno oraz przebudowano Głowicę Ostrogi Pilotowej. Kanał Portowy pogłębiono do głębokości 13,5 m, co pozwala na obsługę statków o całkowitym zanurzeniu do 13 m przy nabrzeżu Holenderskim i 12,7 m przy nabrzeżu Helskim I⁸. Głębokość kanału zwiększono również przy nabrzeżach Francuskim, Norweskim i Słowackim. Przebudowa Ostrogi Pilotowej umożliwiła zwiększenie szerokości wejścia do portu o 14 metrów (do 98 metrów) na głębokości maksymalnej 13,5 m. Obecnie obrotnica nr 2 umożliwia wykonywanie manewrów statkom o zanurzeniu do 13 m i długości około 200 m, zaś obrotnica nr 3 – o długości około 250 m.

⁸ <http://www.port.gdynia.pl/kanal/index.php?sub=wypadzenia&s=1104210.news>, dostęp 8.09.2017 r.

PRZEBUDOWA KANAŁU PORTOWEGO - ROBOTY CZERPALNE



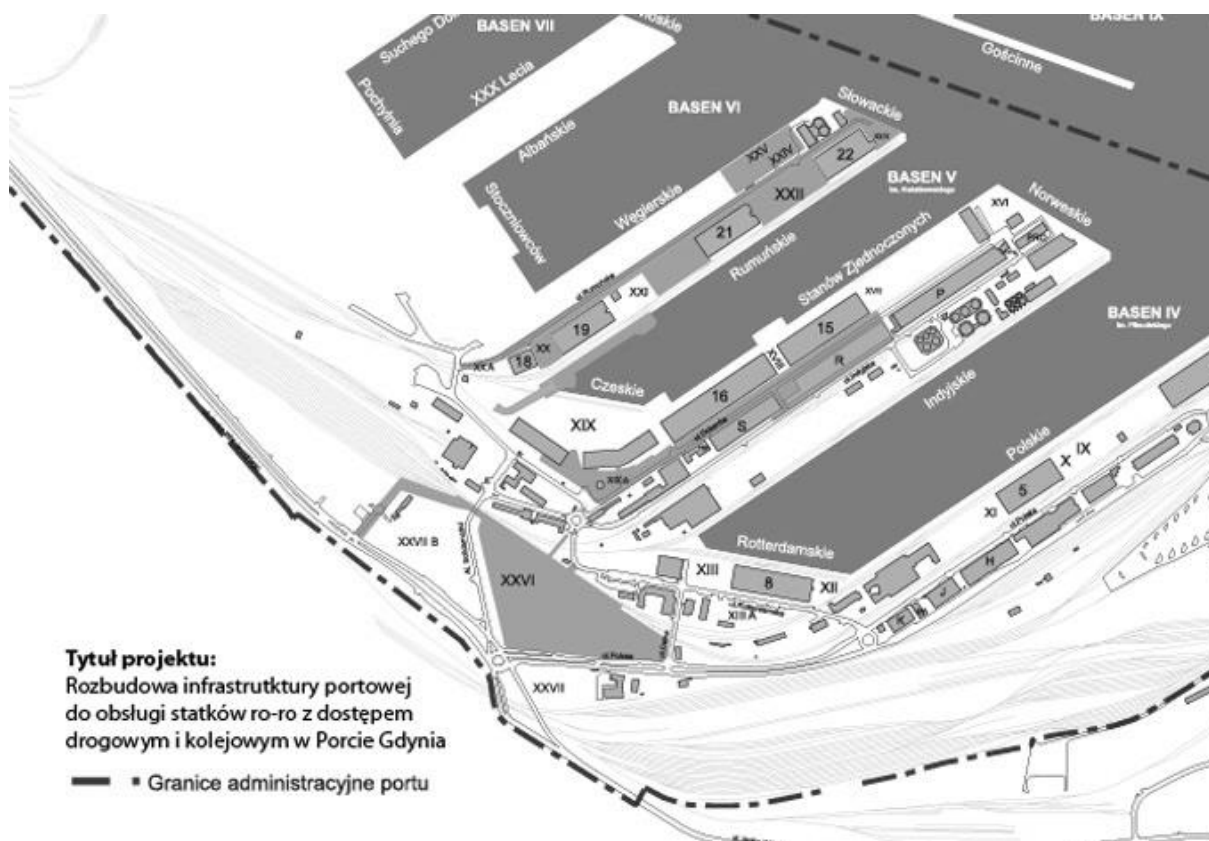
Rysunek 1. Przebudowa Kanału Portowego w Porcie Gdynia – etapy.

Źródło: <http://www.port.gdynia.pl/kanal/index.php?sub=opis>, dostęp 10.04.2017 r.

Kolejnym projektem inwestycyjnym zrealizowanym w gdyńskim porcie był projekt pod nazwą „Rozbudowa infrastruktury portowej do obsługi statków ro-ro z dostępem drogowym i kolejowym w Porcie Gdynia”. Realizacja inwestycji podzielona została na 4 fazy, a projekt polegał na rozbudowie infrastruktury w celu zwiększenia możliwości przeładunkowych we wschodniej części portu. W ramach przedsięwzięcia przebudowano układ drogowy i kolejowy znajdujący się na wschodnim obszarze portu oraz wyburzono niektóre obiekty. Prace w I fazie objęły przebudowę ulicy Rumuńskiej, placów manewrowo-składowych, torów II strefy nabrzeża Rumuńskiego, wyburzenie magazynu nr 20 oraz budowę placu manewrowo-składowego i infrastruktury sieciowej w jego miejscu.

W II fazie dokonano przebudowy wjazdu na plac manewrowo-składowy XXVI od ul. Wiśniewskiego (rysunek 2) oraz przebudowano nawierzchnię tego placu wraz z drogą technologiczną. Faza III polegała na rozbudowie terminalu ro-ro, natomiast faza IV na przebudowie stanowiska ro-ro (budowa górnej rampy, przebudowa dolnej rampy i urządzeń cumowniczych, zabezpieczenie konstrukcji nabrzeży Rumuńskiego i Czeskiego⁹).

⁹ Rozbudowa infrastruktury portowej do obsługi statków ro-ro z dostępem drogowym i kolejowym w Porcie Gdynia, <http://www.port.gdynia.pl/pl/opis-projektu-ro-ro>, dostęp 8.09.2017 r.



Rys. 2. Obszar objęty działaniami w ramach projektu ro-ro.

Źródło: *Rozbudowa infrastruktury portowej do obsługi statków ro-ro z dostępem drogowym i kolejowym w Porcie Gdynia*, <http://www.port.gdynia.pl/pl/ro-ro>, dostęp 8.09.2017 r.

Trzeci projekt zrealizowany w ramach POIiŚ w porcie w Gdyni nosi nazwę „Infrastruktura dostępu drogowego i kolejowego do wschodniej części Portu Gdynia”. Jego podstawowym celem była budowa, przebudowa i modernizacja dróg oraz infrastruktury kolejowej łączących Port Gdynia z krajową siecią transportową, a jednocześnie stanowiących infrastrukturę drogową i kolejową na terenie portu¹⁰. Prace objęły przede wszystkim rozbudowę i przebudowę ulicy Polskiej w drogę dwujezdniową (dodatkowo przebudowę ulic Chrzanowskiego, Wendy oraz części ulicy Celnej) oraz przebudowę torów i rozjazdów kolejowych od okolic wiaduktu w Al. Solidarności do przejazdu w ul. Rotterdamskiej. Ponadto, dokonano przebudowy Placu Gombrowicza przy Dworcu Morskim oraz wybudowano parking dla samochodów ciężarowych na 128 miejsc postojowych przy ulicy Chrzanowskiego. Dzięki tej inwestycji wschodnia część portu zyskała dogodne połączenie w Estakadą Kwiatkowskiego, która prowadzi do obwodnicy Trójmiasta i autostrady A1, natomiast dzięki przebudowie układu kolejowego możliwe stało

¹⁰ Infrastruktura dostępu drogowego i kolejowego do wschodniej części Portu Gdynia, <http://www.port.gdynia.pl/pl/realizacja-inwestycji-infrastruktura/327-infrastruktura-dostepu-drogowego-i-kolejowego-do-wschodniej-czesci-portu-gdynia-zakonczenie-realizacji-projektu>, dostęp 8.09.2017 r.

się prowadzenie przeładunków ciężkim sprzętem portowym (np. przy obsłudze przewozów intermodalnych).

Kolejny projekt pn. „Przebudowa Nabrzeża Szwedzkiego w Porcie Gdynia” objął przebudowę odcinka Nabrzeża Szwedzkiego i pogłębienie dna oraz przebudowę układu drogowo-kolejowego wraz z infrastrukturą nadziemną i podziemną (m. in. budowa instalacji odbierającej ścieki ze statków). Dzięki tej inwestycji Gdynia zyskała rozbudowaną nowoczesną infrastrukturę portową do obsługi ładunków masowych (m.in. węgla, koksu, rudy, kruszywa, śruty czy zboża) i możliwość przyjmowania większych niż dotychczas statków (wybudowanie ścianki szczelnej do głębokości 15,5 m). Realizacja przedsięwzięcia przyczyniła się również do zwiększenia udziału transportu kombinowanego w ogólnych przewozach ładunków poprzez lepsze dostosowanie terminalu masowego do przewozów kolejowych.

Piąty projekt pn. „Zagospodarowanie rejonu Nabrzeża Bułgarskiego w Porcie Gdynia” zlokalizowany był w Porcie Zachodnim, w bezpośrednim sąsiedztwie GCT i objął budowę brakującego odcinka nabrzeża Bułgarskiego (192 m) i zbudowanie prostopadłego do niego nabrzeża Zamykającego (127,5 m). Ponadto, wybudowano drogi i place manewrowe wraz z infrastrukturą nadziemną i podziemną, a także przeprowadzono makroniwelację terenu (wymianę gruntu). Dodatkowo zabudowano ujście rzeki Chylonki wraz z konstrukcją nabrzeża postojowego. Przeprowadzenie inwestycji miało na celu zwiększenie możliwości przeładunkowych portu oraz przygotowanie ponad 20 ha nieruchomości na potrzeby działalności logistycznej, a w efekcie dalsze wzmocnienie pozycji konkurencyjnej Portu Gdynia w regionie Morza Bałtyckiego.

Inwestycje usprawniające dostęp drogowy i kolejowy do portu mają dla jego sprawnego funkcjonowania znaczenie kluczowe z powodu systematycznie rosnącego natężenia ruchu oraz wzrostu znaczenia transportu intermodalnego. Dlatego też ZPMG SA podjął się kolejnego projektu, pn. „Przebudowa intermodalnego terminalu kolejowego w Porcie Gdynia”, którego celem było rozwiązanie problemu wąskich gardeł w przewozach kolejowych do/z portu w Gdyni. Inwestycja ta polegała na przebudowie istniejącego terminalu kolejowego znajdującego się w rejonie BCT, aby umożliwić obsługę całych składów intermodalnych bez potrzeby ich dzielenia, a w konsekwencji skrócić czas obsługi wagonów i zwiększyć zdolność przeładunkową do 24 pociągów na dobę. Dzięki przedsięwzięciu zlokalizowanemu na zapleczu nabrzeża Helskiego I niemal podwojono długość użytkową torów załadunkowych i

podsuwnicowych. Obecnie długość ta wynosi prawie 700 m¹¹. Projekt przyczynił się również do ograniczenia hałasu generowanego przez pojazdy samochodowe oraz składy towarowe przetaczane po istniejącym układzie torowym, co stanowi szczególnie istotną kwestię dla osób zamieszkujących otoczenie portu i wpływa znacząco na ich komfort życia.

Ostatnim projektem, dla którego podpisano umowę o dofinansowanie w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013, jest przedsięwzięcie zlokalizowane we wschodniej części portu, w Basenie V, pod nazwą „Przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia – Etap I Nabrzeże Rumuńskie”. W zakres I Fazy projektu weszła przebudowa odcinka nabrzeża Rumuńskiego o długości 355,89 m, a także przebudowa odcinka linii kolejowej o długości 369,03 m. Wzdłuż przebudowanego odcinka nabrzeża przeprowadzono prace czerpalne, dzięki czemu obecna głębokość dna wynosi 13,5 m. Ponadto, przebudowa konstrukcji hydrotechnicznej nabrzeża umożliwi docelowe pogłębienie do 15,5 m. Dodatkowo, dokonano całkowitej wymiany sieci kanalizacji sanitarnej, deszczowej, wodociągowej i energetycznej nabrzeża. Podczas konferencji zamykającej realizację projektu jego cele i efekty określono następująco¹²:

- 1) zwiększenie udziału gałęzi transportu alternatywnych w stosunku do transportu drogowego w VI Korytarzu Transportowym TEN-T;
- 2) wzrost konkurencyjności Portu Gdynia w Regionie Morza Bałtyckiego;
- 3) rozwój przeładunków drobnicowych i masowych;
- 4) polepszenie jakości i szybkości obsługi ładunków w gdyńskim porcie;
- 5) maksymalizacja skali w przewozach ładunków;
- 6) zmniejszenie emisji i ochrona środowiska.

Zarząd Morskiego Portu Gdynia zgłosił do dofinansowania z Funduszy Unijnych na lata 2014-2020 pięć projektów¹³:

- 1) „Pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia – etapy I i III oraz przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia – etapy II i III”;
- 2) Rozbudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia – faza I i II;

¹¹ Przebudowa intermodalnego terminalu kolejowego w Porcie Gdynia, <http://www.port.gdynia.pl/pl/intermodalny/493-zarzad-morskiego-portu-gdynia-s-a-zrealizowal-kolejne-dwie-inwestycje-o-lacznej-wartosci-ponad-131-mln-zl-i-dofinansowaniu-unijnym-w-kwocie-ok-69-mln-zl>, dostęp 8.02.2017 r.

¹² Slajdy z konferencji zamykających realizację projektów infrastrukturalnych w porcie Gdynia, <http://www.port.gdynia.pl/files/wydarzenia/aktualnosci/1512070/07.12.2015.pdf>, dostęp 8.02.2017 r.

¹³ *Projekty inwestycyjne ZMP Gdynia S.A. zgłoszone do dofinansowania z Funduszy Unijnych 2014–2020*, <http://www.port.gdynia.pl/pl/projekty-europejskie/projekty-ue-inwestycje-2014-2020>, dostęp 8.02.2017 r.

- 3) Budowa publicznego terminalu promowego w Porcie Gdynia;
- 4) Budowa infrastruktury portowej do odbioru ścieków sanitarnych ze statków;
- 5) Pogłębianie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia, etap II – „Pogłębianie toru podejściowego” realizowany przez Urząd Morski.

2. Inwestycje związane w dostępnym drogowym, kolejowym i od strony morza

Wiele inwestycji drogowych, które przyczyniły się do istotnej poprawy dostępu do portu w Gdyni, stało się możliwe dzięki dofinansowaniu z funduszy unijnych. Przedsięwzięcia te zostały objęte dofinansowaniem z dwóch programów: Sektorowego Programu Operacyjnego Transport (tabela 4) i Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Tab. 4 Projekty drogowe zrealizowane przy pomocy programu SPOT mające bezpośrednie znaczenie dla portu w Gdyni

Projekt	Wartość projektu (mln zł)	Dofinansowanie z programu SPOT	Instytucja odpowiedzialna
Budowa trasy Kwiatkowskiego w Gdyni – III etap	223,3	174,2	Gmina Miasto Gdynia
Rozbudowa ul. Janka Wiśniewskiego w Gdyni – II etap	69,0	51,5	Gmina Miasto Gdynia

Źródło: J. Neider, *Rozwój polskich portów morskich*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2013, s. 149.

Najważniejszą inwestycją, mającą bezpośrednie znaczenie dla portu w Gdyni, zrealizowaną dzięki SPOT jest budowa trasy Kwiatkowskiego w Gdyni – III etap. Budowa została zakończona w 2008 roku i obejmowała 3,5-kilometrowy, dwujezdniowy odcinek trasy wraz z trzema wiaduktami. Ponadto, wybudowano łącznice wjazdowe i zjazdowe oraz węzeł z Obwodnicą Trójmiasta, kładkę pieszo-jezdną, 3 przejazdy gospodarcze. Zmodernizowano również istniejącą część Estakady, przebudowano połączenie drogowe z przyległą zabudową, a także zainstalowano ekrany akustyczne. Dzięki tej inwestycji możliwe stało się wyprowadzenie ruchu pojazdów z centrum miasta, a port zyskał bezpośrednie, bezkolizyjne połączenie drogowe z systemem dróg krajowych. Ponadto, przedsięwzięcie poprawiło konkurencyjność portu i zniwelowało zagrożenie dla rozwoju podmiotów gospodarczych na terenach portowo-przemysłowych.

Druga z inwestycji, dotycząca ul. Janka Wiśniewskiego, została oddana do użytku 5 czerwca 2008 r. Przedsięwzięcie dotyczyło rozbudowy ulicy, budowy dwóch nowych mostów na rzece Chylonce, a także budowy dwóch wiaduktów drogowych. Jeden z wiaduktów

pierwotnie nie był ujęty w zakresie robót, jednak jego budowa stała się możliwa w wyniku podpisania aneksu do umowy o dofinansowanie projektu. Dzięki inwestycji powstało dogodne połączenie gdyńskiego portu z centrum miasta, a także wschodniej części portu z Trasą Kwiatkowskiego i trójmiejską obwodnicą. Dotychczas, ulica ta stanowiła „wąskie gardło” w układzie drogowym Gdyni, ponieważ nie była ona dostosowana do istniejącego natężenia ruchu.

Drugi program unijny, POIiŚ 2007-2013, objął budowę autostrady A1, która znalazła się na liście projektów podstawowych, w ramach priorytetu VI – Drogowa i lotnicza sieć TEN-T (działanie 6.6. „Rozwój sieci drogowej TEN-T). Ze środków POIiŚ 2007-2013 dofinansowano budowę dwóch odcinków autostrady (tabela 5). Autostrada A1 stanowi fragment międzynarodowej drogi E75, a jej budowa miała kluczowe znaczenie dla obu portów Trójmiasta.

Tab. 5 Projekty drogowe współfinansowane z POIiŚ 2007-2013 poprawiające dostęp drogowy do portu Gdynia

Projekt	Całkowita wartość (zł)	Kwota dofinansowania z UE (zł)
Budowa autostrady A-1, odcinek Toruń-Stryków	5 714 122 009,94	2 826 274 768,75
Budowa autostrady A1, odcinek Pyrzowice-Maciejów-Sośnica	5 859 779 905,09	4 652 614 238,25

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Serwis GDDKiA – Działanie 6.1: Budowa autostrady A1, odcinek Pyrzowice-Maciejów-Sośnica, <http://www.gddkia.gov.pl/pl/a/4094/budowa-autostrady-a1-odcinek-pyrzowice-maciejow-sosnica>, dostęp 8.02.2017 r. oraz Serwis GDDKiA – Działanie 6.: Budowa autostrady A1, odcinek Toruń-Stryków, <http://www.gddkia.gov.pl/pl/a/4096/budowa-autostrady-a-1-odcinek-torun-strykow>, dostęp 8.02.2017 r.

Poprawa infrastruktury kolejowej, jej zdolności przepustowej i niezawodności stały się konieczne w celu usprawnienia połączeń kolejowych z polskimi portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Najważniejszymi inwestycjami kolejowymi z punktu widzenia gdyńskiego portu stały się projekty współfinansowane ze środków unijnych POIiŚ 2007-2013:

1. "Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa - Gdynia – w zakresie warstwy nadrzędnej LCS, ERTMS/ETCS/GSM-R, DSAT oraz zasilania układu trakcyjnego" – Faza I;
2. "Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa - Gdynia – obszar LCS Gdańsk, LCS Gdynia".

Inwestycje te poprawiły bezpieczeństwo, komfort podróży oraz wpłynęły na skrócenie czasu przejazdu pociągiem oraz osiągnięcie wymaganych standardów technicznych dla linii

AGC¹⁴ i AGTC¹⁵. Modernizacja linii pozwoliła na skuteczne konkutowanie kolei z innymi rodzajami transportu w zakresie przewozu ładunków do/z portów. Ponadto, uzyskano następujące efekty eksploatacyjne oraz korzyści dla społeczeństwa i środowiska naturalnego¹⁶:

- dostosowanie parametrów technicznych infrastruktury kolejowej do prędkości 120 km/h w ruchu towarowym oraz przystosowaniu nawierzchni do nacisku osiowego 225 kN;
- poprawa jakości przewozów i zwiększenie przepustowości linii;
- zwiększenie efektywności systemu sterowania ruchem na całej długości linii;
- redukcja kosztów bieżącego utrzymania infrastruktury.

Inwestycje związane z dostępem do portów od strony morza leżą w gestii urzędów morskich. Jedną z takich inwestycji przeprowadzonych w gdyńskim porcie jest projekt współfinansowany ze środków Sektorowego Programu Operacyjnego Transport, pod nazwą „Przebudowa falochronu głównego w Gdyni wraz z modernizacją systemu nawigacyjnego”. Przedsięwzięcie polegało na przebudowie falochronu zachodniego oraz poszerzeniu wejścia do portu z 72 m do 95 m, co znacząco poprawiło bezpieczeństwo obsługi statków. Remont został ukończony we wrześniu 2009 r.

Prace inwestycyjne realizowane w trakcie projektowanego przedsięwzięcia objęły¹⁷:

- 1) przebudowę Falochronu Głównego;
- 2) modernizację systemu nawigacyjnego na Wejściu Południowym;
- 3) osłonę hydrograficzną na torach podejściowych i wewnętrznych portu w Gdyni;

¹⁴ AGC – Umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych, podpisana w Genewie dnia 31 maja 1985 r. Weszła w życie w stosunku do Polski w dniu 27 kwietnia 1989 r, a w jej ramach wyznaczona została, wg kryterium EKG-ONZ, sieć linii kolejowych znaczenia międzynarodowego. Linie tworzące ten układ powinny być dostosowane do prędkości 160 km/godz. w ruchu pasażerskim i 120 km/godz. w ruchu towarowym, przy nacisku osi 225 kN. Długość linii kolejowych układu AGC w Polsce wynosi 2.972 km.

¹⁵ AGTC – Umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących, podpisana w Genewie dnia 1 lutego 1991 r. W Polsce weszła w życie po zatwierdzeniu przez Radę Ministrów w dniu 14 stycznia 2002 r. W jej ramach wyznaczona została, wg kryteriów EKG-ONZ, sieć linii kolejowych dla międzynarodowych przewozów kontenerowych transportem kolejowym oraz terminale kontenerowe, położone na sieci kolejowej. Długość linii kolejowych układu AGTC w Polsce wynosi 4.278 km.

¹⁶ POIiŚ 7.1 – 1.2, <http://www.plk-inwestycje.pl/inwestycje/program-operacyjny-infrastruktura-i-srodowisko/poiis-71-12>, dostęp 8.09.2017 r.

¹⁷ *Przebudowa Falochronu Głównego w Gdyni wraz z modernizacją systemu nawigacyjnego*, <http://www.umgdy.gov.pl/?cat=50>, dostęp 8.09.2017 r.

- 4) uruchomienie na podejściu do Portu w Gdyni systemu precyzyjnej radionawigacji w oparciu o system DGPS¹⁸.

3. Inne inwestycje portowe

Port w Gdyni otoczony jest ze wszystkich stron infrastrukturą miejską, dlatego też jego ekspansja w stronę lądu jest bardzo ograniczona. W związku z tym Zarząd dąży do pozyskania nowych terenów dla rozwoju funkcji portowych. 24 sierpnia 2015 r. ZMPG SA nabył część terenów przy ulicy Waszyngtona 1, należących do Stoczni Remontowej Nauta. Nieruchomość o powierzchni ponad 2 ha zlokalizowana jest przy nabrzeżu Śląskim, w bezpośrednim sąsiedztwie terenów należących do ZMPG SA i obejmuje tor kolejowy nr 701, służący do obsługi tego nabrzeża. Nabycie terenu umożliwi budowę nowego magazynu na potrzeby bazy paszowo-zbożowej funkcjonującej na terenie MTMG.

W latach 2007-2015 ZMPG SA przeprowadził liczne inwestycje w zakresie powiększania powierzchni magazynowych. 1 grudnia 2014 r. ZMPG SA oddał do użytku magazyn o powierzchni 7,4 tys. m² do składowania zbóż i pasz. Magazyn stanowi użytek Bałtyckiego Terminalu Zbożowego Sp. z o.o., który poniósł koszty zakupu urządzeń i technologii. Budowa magazynu zwiększyła dotychczasową powierzchnię magazynową BTZ Sp. z o.o. o 60%. W związku z tym wzrosła konkurencyjność terminalu w zakresie obsługi ładunków z importu, głównie surowców paszowych z Ameryk Północnej i Południowej.

4 maja 2015 r. oddano do użytku magazyn zbożowy (tzw. „Magazyn Nr 27”), który został wybudowany na potrzeby Morskiego Terminalu Masowego Gdynia Sp. z o.o. i z jego środków wyposażony technologicznie. Dzięki inwestycji zwiększona została konkurencyjność gdyńskiego terminalu masowego na rynku obsługi śruty sojowej.

Obecnie bardzo ważną kwestią dla rozwoju portów morskich stanowi rozwój centrów logistycznych usytuowanych na ich zapleczu, tego typu działania zgodne są ze współczesnymi trendami w rozwoju portów morskich. Z tego powodu Zarząd Portu rozpoczął działania dążące do budowy nowoczesnego centrum logistycznego w pobliżu portu zachodniego i Estakady Kwiatkowskiego. Do tego celu przeznaczono około 30 ha terenów inwestycyjnych na rzecz działalności logistycznej i dystrybucyjnej. Na początek, w 2007 r., zarząd portu wybudował

¹⁸ Zadaniem stosowania systemów różnicowych DGPS (ang. *Differential Global Positioning System*), jest eliminowanie niektórych błędów w określaniu pozycji GPS poprzez wprowadzenie do odbiorników poprawek do pseudoodległości wyznaczonych przez stację referencyjną.

budynek biurowy stanowiący zaplecze firm działających w centrum¹⁹. Następnie, 14 grudnia 2010 r., oddano do użytku nowoczesny, jednokondygnacyjny, dwukomorowy magazyn wysokiego składowania o powierzchni 8 tys. m². Składowanie odbywa się w nim do wysokości 10,50 m). Magazyn przeznaczony jest do składowania, kompletacji i wydawania towarów drobnicowych (oprócz ładunków niebezpiecznych). Każda z dwóch części posiada 6 bram, 4 doki przeładunkowe oraz rampę. Dodatkowo wydzielona została przestrzeń socjalno-biurowa o powierzchni 330 m². 27 maja 2014 r. nastąpiło przekazanie do użytkowania kolejnego magazynu wysokiego składowania o powierzchni użytkowej 18 840 m², usytuowanego w bezpośrednim sąsiedztwie BCT i GCT. Obiekt jest doskonale skomunikowany z Estakadą Kwiatkowskiego, która zapewnia dostęp do Obwodnicy Trójmiasta, a następnie Autostrady A1. Ponadto, magazyn posiada bezpośredni dojazd do ul. Janka Wiśniewskiego i ul. Kontenerowej. Magazyn ten, podobnie jak obiekt oddany do użytku w 2010 r., przystosowany jest do prowadzenia usług logistycznych związanych z towarami drobnicowymi. 16 czerwca 2011 r. na terenie Centrum Logistycznego w Porcie Gdynia działalność rozpoczęła firma Rolls-Royce Poland. Zakład, którego powierzchnia wynosi 2 tys. m², oferuje usługi naprawcze oraz doradztwo m.in. w zakresie przeglądów silników okrętowych (warsztat i magazyn). Inwestycja kosztowała 5 mln euro, a umowa dzierżawy została zawarta na okres 30 lat.

Podsumowanie

Zarząd Portu podejmuje także działania mające na celu wzrost konkurencyjności portu i poprawę jakości wykonywanych usług. Inwestycje prowadzone na terenie portu Gdynia polegają przede wszystkim na budowie i rozbudowie placów składowych i magazynów, modernizacji fragmentów nabrzeży, przebudowie układu drogowego i torowego, a także ciągłym pogłębianiu kanału portowego i torów podejściowych. Ponadto, wciąż niewystarczająco rozbudowana infrastruktura dostępowa do portu wymusza wykonywanie kosztownych inwestycji właśnie w tym obszarze. Ze względu na swoją lokalizację i otoczenie, port ma ograniczone możliwości ekspansji, dlatego też inwestorzy gospodarują głównie na terenach wewnątrz portu.

Unia Europejska wspiera finansowo porty, które zostały włączone do transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T. W porcie w Gdyni w latach 2007-2015 podjęto zatem szereg inwestycji

¹⁹ J. Neider, *Rozwój polskich portów morskich*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2013, s. 143.

dofinansowanych ze środków Unii Europejskiej, wykonanych w ramach europejskiego Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Skutkiem ich przeprowadzenia ma być: zapewnienie lepszej dostępności portu, a także optymalne wykorzystanie potencjału portowego, utrzymanie mocnej pozycji Portu Gdynia w Regionie Bałtyckim i w ramach europejskiego korytarza transportowego Północ-Południe, realizacja procesów prywatyzacji i restrukturyzacji usługowych spółek zależnych oraz kontynuacja restrukturyzacji ZMPG oraz prowadzenie działań sprzyjających zapewnieniu wysokiej jakości usług portowych. Priorytety te stanowią również komplementarną część dokumentów określających strategię na szczeblu miasta, regionu i kraju, m.in. Strategii rozwoju Gdyni, Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego do roku 2020, Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku).

Podsumowując, port w Gdyni od początku istnienia odgrywa znaczącą rolę dla polskiego systemu transportowego, skupiając w swoich granicach liczne podmioty gospodarcze prowadzące działalność transportową, logistyczną, handlową i przemysłową, które generują wartość dodaną dla portu, miasta, regionu i kraju. Niemniej jednak, Zarząd Morskiego Portu Gdynia SA nieustannie dąży do poprawy konkurencyjności portu, realizując przedsięwzięcia z zakresu infrastruktury portowej i dostępowej.

Literatura

GDDKiA, <https://www.gddkia.gov.pl/pl/938/ten-t,s-1>

Infrastruktura dostępu drogowego i kolejowego do wschodniej części Portu Gdynia, <http://www.port.gdynia.pl/pl/realizacja-inwestycji-infrastruktura/327-infrastruktura-dostepu-drogowego-i-kolejowego-do-wschodniej-czesci-portu-gdynia-zakonczenie-realizacji-projektu>

Matczak M.: *Uwarunkowania środowiskowe w procesie rozwoju portów morskich w Polsce*, Zeszyty naukowe nr 657, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2011

Neider J.: *Rozwój polskich portów morskich*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2013

POIiŚ 7.1 – 1.2, <http://www.plk-inwestycje.pl/inwestycje/program-operacyjny-infrastruktura-i-srodowisko/poiis-71-12>

Projekty inwestycyjne ZMP Gdynia S.A. zgłoszone do dofinansowania z Funduszy Unijnych 2014–2020, <http://www.port.gdynia.pl/pl/projekty-europejskie/projekty-ue-inwestycje-2014-2020>

Przebudowa Falochronu Głównego w Gdyni wraz z modernizacją systemu nawigacyjnego, <http://www.umgdy.gov.pl/?cat=50>

Przebudowa intermodalnego terminalu kolejowego w Porcie Gdynia, <http://www.port.gdynia.pl/pl/intermodalny/493-zarząd-morskiego-portu-gdynia-s-a-zrealizował-kolejne-dwie-inwestycje-o-łącznej-wartosci-ponad-131-mln-zł-i-dofinansowaniu-unijnym-w-kwocie-ok-69-mln-zł>

Przebudowa Kanału Portowego w Porcie Gdynia – etapy, <http://www.port.gdynia.pl/kanal/index.php?sub=opis>

Rozbudowa infrastruktury portowej do obsługi statków ro-ro z dostępem drogowym i kolejowym w Porcie Gdynia, <http://www.port.gdynia.pl/pl/opis-projektu-roro>

Serwis GDDKiA – Działanie 6.1.: Budowa autostrady A1, odcinek Toruń-Stryków, <http://www.gddkia.gov.pl/pl/a/4096/budowa-autostrady-a-1-odcinek-torun-strykow>

Serwis GDDKiA – Działanie 6.1: Budowa autostrady A1, odcinek Pyrzowice-Maciejów-Sośnica, <http://www.gddkia.gov.pl/pl/a/4094/budowa-autostrady-a1-odcinek-pyrzowice-maciejow-sosnica>

Slajdy z konferencji zamykających realizację projektów infrastrukturalnych w porcie Gdynia, <http://www.port.gdynia.pl/files/wydarzenia/aktualnosci/1512070/07.12.2015.pdf>

Statystyki obrotów portu Gdynia, <http://www.port.gdynia.pl/pl/port/statystyki>

Strategia rozwoju Portu Gdynia do roku 2015, http://www.port.gdynia.pl/files/port/strategia/tabele%201_2_strategia.pdf

Strategia Rozwoju Transportu, https://www.mr.gov.pl/media/14234/Dokument_Implementacyjny_do_SRT_17102014.pdf, dostęp 8.09.2017 r.

Studium rozwoju strategicznego małych portów i przystani morskich województwa pomorskiego, Actia Forum, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2009

Uchwała Nr 292/2007 Rady Ministrów z dnia 13 listopada 2007 r. w sprawie przyjęcia „Strategii rozwoju portów morskich do 2015 roku”, <https://www.msp.gov.pl/download/2/11645/strategiarozwojuportowmorskichdo2015roku.pdf>

THE EFFECTS OF GDYNIA PORT INVESTMENTS IN THE YEARS 2007-2015

(Summary)

In the port of Gdynia, as in all sea ports, systematically carried out activities aimed at improving the quality of services offered. These activities primarily include all renovations and upgrades. The aim of this article is to demonstrate that the ports of fundamental importance for the national economy, in particular the port of Gdynia, require substantial investment. An additional aim of this article is to present the financing of individual investments, with particular emphasis on EU sources. The most important actions taken in ports in order to improve their operation are: construction / expansion of storage areas, the road and the track, parking lots, storage areas, repair buildings and pieces of wharves. In addition, often they demolished inefficient infrastructure and allocated to acquired land for other purposes. Other elements necessary for the proper functioning of the port of Gdynia are power grids, water and sewage, telecommunications, and thus resets the no port areas, and also leads the systematic modernization. Port of Gdynia successively also conducts civil works, consisting in deepening (or maintaining existing depth) and strengthening the bottom of the quays, therefore, an important issue is the purchase and maintenance of equipment and equipment handling and handling. Port of Gdynia also runs adaptation and development, the potential for adaptation reloading component to the needs of the present, but also future customers. This is to make better use of the existing potential of the port (quays universal and specialized databases). This article will discuss the competence of the various actors responsible for the development of infrastructure of seaports in Poland, the most important strategic documents defining development directions and objectives of the Polish sea ports, investments Intraport in the port of Gdynia financed EU projects (mainly in the Operational Programme Infrastructure and Environment) and related investments access by road, rail and from the facilities (mainly in the Sectoral Operational Programme Transport and Operational Programme Infrastructure and Environment). Certainly, the Port of Gdynia SA would not be able to realize all the investments from own resources, if not for funds from the European Union. The changes that have been fulfilled in the port of Gdynia in the last several years are visible to the naked eye, and the modern port is much better, safer and more friendly to both people and the environment than a dozen years.