

GDYNIA W UNII EUROPEJSKIEJ

Konkurencyjność gospodarki



Maciej Tarkowski
Tadeusz Palmowski
Krzysztof Kopeć
Jan A. Wendt

GDYNIA W UNII EUROPEJSKIEJ
Konkurencyjność gospodarki

Uniwersytet Gdański

Wydawnictwo „Bernardinum”

Gdańsk–Pełplin 2016

UNIWERSYTET GDAŃSKI
Wydział Oceanografii i Geografii
Katedra Geografii Rozwoju Regionalnego
80-309 Gdańsk
tel. +48 58 5236559
e-mail: kgrr@ug.edu.pl
www.kgrr.ug.edu.pl

Projekt okładki: Jacek Nowicki, tel. kom. 668 703 901
Autor map: Maciej Beister
Korekta tekstu: dr Renata Anisiewicz
Skład: Marzena Piotrkowska

Recenzent: prof. UG dr hab. Jacek Zaucha

Praca powstała w ramach działalności statutowej Katedry Geografii Rozwoju Regionalnego, Katedry Geografii Fizycznej i Kształtowania Środowiska oraz Katedry Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Gdańskiego, a także Katedry Badań Miast i Regionów oraz Katedry Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Szczecińskiego.

Wydanie drukiem publikacji zostało finansowo wsparte przez Miasto Gdynia i Uniwersytet Gdański.



© Copyright by Authors, 2016

Wydawnictwo „Bernardinum”
ul. Biskupa Dominika 11, 83-130 Pelplin
tel. +48 58 5361757, fax +48 58 5361726
e-mail: bernardinum@bernardinum.com.pl
Zamawianie książek: www.bernardinum.com.pl

Druk i oprawa: Drukarnia Wydawnictwa „Bernardinum” Sp. z o.o., Pelplin

ISBN 978-83-7823-689-4 (całość)
ISBN 978-83-7823-690-0 (tom 1)

Spis treści

Od autorów	7
Wstęp	9
1. Położenie i dostępność transportowa	13
1.1. Położenie miasta w systemie osadniczym Polski i Europy	13
1.2. Dostępność transportowa	20
1.3. Podsumowanie	27
2. Międzynarodowe powiązania gospodarcze	29
2.1. Miejska paradyplomacja	29
2.1.1. Współpraca z miastami siostrzanymi i partnerskimi	30
2.1.2. Wizyty okrętów wojennych i złoty żaglowców	35
2.1.3. Współpraca międzynarodowa w nazewnictwie miejskim	38
2.1.4. Wyróżnienia za wkład w międzynarodową współpracę	38
2.2. Wydarzenia o randze międzynarodowej	39
2.2.1. Liczba i struktura wydarzeń międzynarodowych	39
2.2.2. Najważniejsze wydarzenia międzynarodowe	40
2.3. Zagraniczne inwestycje bezpośrednie	42
2.3.1. Liczba zagranicznych inwestorów i wartość inwestycji	43
2.3.2. Najważniejsi inwestorzy zagraniczni	45
2.4. Eksport	47
2.4.1. Wolumen eksportu i jego zmiany	47
2.4.2. Struktura towarowa eksportu	49
2.4.3. Struktura przestrzenna eksportu	51
2.5. Podsumowanie	53
3. Filary gospodarki	55
3.1. Podstawowe tendencje rozwoju gospodarki	55
3.1.1. Liczba i struktura przedsiębiorstw	56
3.1.2. Majątek trwały i nakłady inwestycyjne	59
3.1.3. Produkcja sprzedana przemysłu	61
3.1.4. Wpływy do budżetu miasta z tytułu udziału w podatku dochodowym od osób fizycznych i prawnych	63

3.2. Port, transport, spedycja i logistyka	64
3.2.1. Źródła przewag konkurencyjnych portu	64
3.2.2. Najważniejsze podmioty działające w porcie	66
3.2.3. Ruch towarowy i pasażerski	74
3.2.4. Inwestycje w porcie i na jego bezpośrednim zapleczu	77
3.2.5. Kierunki rozwoju portu	82
3.2.6. Transport, spedycja i logistyka	84
3.3. Przemysł okrętowy	87
3.3.1. Rozwój i upadek Stoczni Gdynia	87
3.3.2. Główne stocznie produkcyjne i remontowe	88
3.3.3. Pozostali producenci statków i konstrukcji morskich	99
3.4. Nowoczesne usługi biznesowe	103
3.4.1. Centra usług wspólnych i centra outsourcingu procesów gospodarczych	105
3.4.2. Centra doskonałości i centra badawczo-rozwojowe	108
3.5. Turystyka	110
3.5.1. Walory turystyczne	112
3.5.2. Zagospodarowanie turystyczne	119
3.5.3. Ruch turystyczny	121
3.5.4. Turystyka morska	123
3.6. Podsumowanie	129
4. Infrastruktura gospodarcza	132
4.1. Nieruchomości biurowe	132
4.1.1. Rejon ul. Śląskiej	133
4.1.2. Śródmieście i port	135
4.1.3. Redłowo i Orłowo	138
4.2. Pomorski Park Naukowo-Technologiczny i Gdyński Inkubator Przedsiębiorczości	140
4.2.1. Infrastruktura PPNT Gdynia	142
4.2.2. Centrum Nauki Experiment w PPNT Gdynia	143
4.2.3. Usługi PPNT Gdynia	144
4.2.4. Przedsiębiorstwa w PPNT Gdynia	145
4.2.5. Działalność Gdyńskiego Inkubatora Przedsiębiorczości	149
4.3. Bałtycki Port Nowych Technologii	150
4.3.1. Modernizacja infrastruktury technicznej	152
4.3.2. Modernizacja budynków biurowych	152
4.3.3. Przedsiębiorstwa w BPNT	154
4.4. Podsumowanie	155
5. Rynek pracy	158
5.1. Pracujący	159
5.2. Bezrobotni	164
5.3. Niedopasowania kwalifikacyjne	171
5.4. Poziom i struktura wynagrodzeń	174
5.5. Postawy mieszkańców wobec pracy	175
5.6. Podsumowanie	180
Wnioski	182
Spis literatury	191
Spis adresów internetowych	197
Spis rycin	199
Spis tablic	202

Od autorów

Bezpośrednią przesłanką powstania niniejszej pracy była dziewięćdziesiąta rocznica uzyskania praw miejskich przez Gdynię. Takie wydarzenie skłania do refleksji nad stanem miasta, zmianami, jakie się dokonały oraz perspektywami na przyszłość. Z inicjatywy zespołu Katedry Geografii Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Gdańskiego podjęte zostały prace nad trzyczęściową monografią społeczno-gospodarczą Gdyni o wspólnym tytule *Gdynia w Unii Europejskiej*. Prezentowany tom dotyczy zagadnień konkurencyjności gospodarki. Kolejny z cyklu, poświęcony jest w warunkom życia, a następny – spójności społecznej i terytorialnej. Celem wszystkich trzech publikacji jest odpowiedź na pytanie o stan i tendencje rozwoju Gdyni w ponad dekadę po wejściu Polski do UE i w przededniu dziewięćdziesiątej rocznicy powstania miasta.

Podjęte przedsięwzięcie wpisuje się w bogatą tradycję geograficzno-ekonomicznych badań miasta. Od końca lat 60. XX w. w Gdyni miały siedzibę jednostki Uniwersytetu Gdańskiego, zajmujące się problematyką geografii społeczno-ekonomicznej. Efektem działalności naukowo-badawczej są liczne prace magisterskie, rozprawy doktorskie i habilitacyjne oraz szereg innych publikacji naukowych dotyczących miasta. Na wzmiankowanie zasługują trzy opracowania o podobnym, przekrojowym charakterze. W 1990 r., pod redakcją prof. dr hab. Ewy Adrjanowskiej opublikowana została praca zbiorowa pt. *Gdynia. Środowisko, przestrzeń, gospodarka*. W 1994 r. ukazała się kolejna publikacja zbiorowa – pod redakcją dr. hab. Marka Dutkowskiego pt. *Gdynia 1990-93. Przemiany i rozwój*. Cztery lata później, w 1998 r., wydana została książka pt. *Zespół miejski Gdyni. Przyroda – gospodarka – społeczeństwo* pod redakcją prof. dr hab. Haliny Piekarek-Jankowskiej i dr. hab. Marka Dutkowskiego. Treści w nich zawarte stanowiły inspirację dla zespołu przygotowującego cykl publikacyjny, który otwiera niniejsze opracowanie.

Przeprowadzenie szeroko zakrojonych analiz, których wyniki przedstawione zostały na kolejnych stronach, było możliwe dzięki przychylności i pomocy wielu osób, którym należą się gorące dziękowania. Joanna Leman i Monika Pawlińska z Samodzielnego Referatu Współpracy z Zagranicą Urzędu Miasta Gdyni,

udostępniły szczegółowe informacje na temat aktywności miasta na forum międzynarodowym. Iwona Milewska i Joanna Buryn z Wydziału Polityki Gospodarczej Urzędu Miasta Gdyni pomogły w uzyskaniu danych istotnych dla charakterystyki różnych aspektów życia gospodarczego miasta. Omówienie problematyki funkcjonowania portu jest pełniejsze dzięki zaangażowaniu Krzysztofa Gromadowskiego z Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. Głębokie zmiany, jakie nastąpiły w przemyśle okrętowym, udało się zilustrować informacjami uzyskanymi od przedstawicieli poszczególnych firm. Autorzy dziękują Joannie Jodinis ze stoczni Crist S.A., Agnieszce Rewers ze spółki Vistal Gdynia S.A., Jarosławowi Staluszce ze Stoczni Remontowej Nauta S.A. i Piotrowi Zabrockiemu z Energomontażu-Północ Gdynia S.A. Charakterystyka eksportu z Gdyni nie byłaby możliwa bez uprzejmości prof. UG. dr. hab. Stanisława Umińskiego z Wydziału Ekonomicznego Uniwersytetu Gdańskiego, który udostępnił dane statystyczne i wniósł cenne uwagi do fragmentu manuskryptu, poświęconego tematyce eksportu. Recenzentem pracy był prof. UG dr. hab. Jacek Zaucha z Wydziału Ekonomicznego Uniwersytetu Gdańskiego. Autorzy składają podziękowania za wniesienie cennych uwag, które istotnie przyczyniły się do udoskonalenia pierwotnego tekstu. Dzięki starannej korekcie dokonanej przez dr Renatę Anisiewicz ostateczny tekst opracowania znacznie zyskał na poprawności. Zmieniające się pomysły dotyczące przedstawienia struktury przestrzennej różnych zjawisk, na język map cierpliwie przekładał Maciej Beister. Podziękowania należą się również wszystkim, którzy nie zostali wymienieni, a odpowiadając na różne, czasem bardzo szczegółowe pytania, przyczynili się do powstania niniejszej publikacji. Za wszystkie jej ewentualne niedoskonałości odpowiedzialność ponoszą jedynie autorzy.

Prace merytoryczne nad cyklem trzech publikacji wykonane zostały w ramach działalności statutowej jednostek naukowych, w których zatrudnieni są autorzy. Większość to pracownicy Uniwersytetu Gdańskiego – Katedry Geografii Rozwoju Regionalnego, Katedry Geografii Fizycznej i Kształtowania Środowiska oraz Katedry Gospodarki Przestrzennej. W prace zaangażowani byli również badacze z Katedry Badań Miast i Regionów oraz Katedry Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Szczecińskiego. Wydanie drukiem całego cyklu stało się możliwe dzięki wsparciu finansowemu władz Uniwersytetu Gdańskiego i Miasta Gdyni. Autorzy dziękują Prorektorowi UG ds. Nauki prof. dr. hab. Grzegorzowi Węgrzynowi i Prezydentowi Miasta Gdyni dr. Wojciechowi Szczurkowi.

Wstęp

Rozwój społeczno-gospodarczy nie przebiega równomiernie. Po wstąpieniu Polski do Unii Europejskiej (1 maja 2004 r.), był on stosunkowo szybki, mimo pojawiających się od 2008 r., perturbacji spowodowanych światowym kryzysem finansowym. Cztery swobody wspólnego rynku UE – przepływu towarów, usług, kapitału i osób – stały się szansą rozwoju rodzimych przedsiębiorstw, poddając je jednocześnie zwiększonej presji konkurencji. Napływ funduszy strukturalnych pozwolił na zmniejszenie inwestycyjnego zapóźnienia w wielu dziedzinach. Gdyńskiemu, będącemu dużym miastem, a zarazem częścią jednej z największych polskich aglomeracji, silnie włączyła się w zachodzące procesy modernizacji.

Celem publikacji jest odpowiedź na pytanie o stan i tendencje rozwoju gdyńskiej gospodarki, ponad dekadę po wejściu Polski do UE i w przededniu dziewięćdziesiątej rocznicy powstania miasta.

Zakres przedmiotowy pracy wyznacza pojęcie konkurencyjności odniesione do lokalnej gospodarki. Konkurencyjność rozumiana jest jako zdolność do trwałego utrzymywania przewagi konkurencyjnej, czego następstwem jest stabilny wzrost gospodarczy i dobrobyt mieszkańców (M. Gorynia, E. Łązniewska, 2012). Gdyńska gospodarka nie jest autonomiczna. Przedsiębiorstwa działające w mieście funkcjonują w złożonej sieci powiązań ogólnopolskich, bałtyckich, europejskich i globalnych. Zmiany koniunktury na tych rynkach wpływają na kondycję gdyńskich podmiotów gospodarczych. Nie determinują jej jednak, gdyż przedsiębiorstwa czerpią z lokalnych przewag konkurencyjnych, które same zbudowały lub które oferuje im środowisko miasta. Harmonijne połączenie obu rodzajów przewag odgrywa kluczowe znaczenie w kształtowaniu trwałego dobrobytu. Zakres przedmiotowy zawężony został do tych działań gospodarki miasta, które stanowią jej filary. Obejmuje również cechy miasta, zapewniające przedsiębiorstwom korzyści zewnętrzne, wzmacniające ich własne przewagi konkurencyjne.

Rola miast nie ogranicza się jedynie do stwarzania dogodnych warunków dla wzrostu gospodarczego. Sukces gospodarczy jest potrzebny do zapewnienia trwałego strumienia dochodów indywidualnych i publicznych, pozwalających

poprawiać warunki życia¹ oraz zapewnić spójność społeczną i terytorialną miasta². Przed miastami stawiane są obecnie ambitne wyzwania na poziomie globalnym, europejskim i krajowym. W ramach Programu Narodów Zjednoczonych ds. Osiedli Ludzkich prowadzone są prace nad nowym modelem rozwoju pod hasłem *Miasto, którego potrzebujemy*. Ośrodki miejskie powinny: integrować jego społeczność, domykać obieg materii i energii, ożywiać gospodarkę i włączać w nią mieszkańców, wzmacniać tożsamość i poczucie zakorzenienia, zapewniać bezpieczeństwo, zdrowie, być niedrogie w codziennym użytkowaniu i zapewniać sprawiedliwy dostęp do jego zasobów oraz być zarządzane na poziomie metropolitalnym³. Unia Europejska również dostrzega istotną rolę miast w procesie wzmacniania spójności terytorialnej. W Agendzie Terytorialnej Unii Europejskiej podkreśla się konieczność uczynienia z miast ośrodków „inteligentnego i zrównoważonego” (*Agenda Terytorialna...*, 2011, s. 6) rozwoju, który sprzyjać będzie włączeniu społecznemu oraz wzrostowi ich atrakcyjności jako miejsca zamieszkania, pracy, inwestowania i turystyki. Stała się ona podstawą do prac nad Agendą Miejską, obejmującą dwanaście tematów priorytetowych: miejsca pracy i umiejętności w lokalnej gospodarce, ubóstwo miejskie, mieszkalnictwo, integrację migrantów i uchodźców, zrównoważone użytkowanie gruntów i rozwiązania uwzględniające warunki środowiska przyrodniczego, gospodarkę o obiegu zamkniętym, przystosowanie do zmian klimatycznych, przemiany energetyczne, mobilność miejską, jakość powietrza, cyfryzację oraz innowacyjne i odpowiedzialne zamówienia publiczne. W maju 2016 r. kierunki nowej polityki miejskiej UE zostaną skonkretyzowane w postaci Paktu z Amsterdamu, który ma być przyjęty przez ministrów krajów członkowskich, odpowiedzialnych za politykę miejską. Również w Polsce, dostrzeżona została potrzeba poprawy warunków rozwoju miast. Krajowa Polityka Miejska służyć ma „wzmocnieniu zdolności miast i obszarów zurbanizowanych do kreowania zrównoważonego rozwoju i tworzenia miejsc pracy oraz poprawy jakości życia mieszkańców” (*Krajowa Polityka...*, 2015, s. 12). Miasta mają być sprawnie zarządzane, zwarte przestrzennie a przez to bardziej zrównoważone, spójne społecznie, silne i konkurencyjne na płaszczyźnie gospodarczej. Wszystkie te oczekiwania wyznaczają kontekst analizy konkurencyjności gdyńskiej gospodarki.

Zakres przestrzenny pracy obejmują Gdynię. Specyfika jej położenia wymagała niekiedy rozszerzenia zakresu analizy o aglomerację Trójmiasta. W rozdzia-

¹ Problematyka warunków życia w Gdyni została szczegółowo omówiona w publikacji M. Pacuk i inni. (2016).

² Zagadnienia spójności społecznej i terytorialnej Gdyni są przedmiotem analiz L. Przybylskiej i inni. (2016).

³ Są to rekomendacje siódmego World Urban Forum. Odbyło się ono w Medelin (Kolumbia) w dniach 5-11 kwietnia 2014 r. Udział wzięli w nim przedstawiciele 142 krajów, w tym 139 prezydentów i burmistrzów miast oraz 42 ministrów.

łach, których treść oparto na wynikach analiz statystycznych, dokonywano porównań poziomu i dynamiki badanych cech w Gdyni do innych miast. W zależności od potrzeb odwoływano się do dwóch grup referencyjnych. Pierwsza z nich obejmuje cztery miasta, o zbliżonej liczbie mieszkańców, położone w różnych częściach Polski. Są nimi: Białystok, Częstochowa, Sosnowiec i Toruń. Drugą grupę tworzą największe polskie miasta – Łódź, Kraków, Katowice, Lublin, Poznań, Szczecin, Wrocław i Gdańsk. Wzięto je pod uwagę ze względu na współtworzenie przez Gdynię aglomeracji Trójmiasta. Sprzyja to wykształceniu się w tym mieście cech wielkomiejskich, wykraczających poza typowe atrybuty miast o podobnej wielkości.

Zakres czasowy obejmuje lata 2004-2015. W zależności od potrzeb i dostępności danych niezbędnych do analizy poszczególnych zagadnień, był on nieznacznie modyfikowany. W uzasadnionych przypadkach dokonywano głębszej retrospekcji poszukując źródeł współczesnych przewag konkurencyjnych.

Opracowanie powstało dzięki wykorzystaniu szeregu metod badawczych. Spośród metod zasadniczych posłużono się podejściem indukcyjnym, formułując, na podstawie przebadanego materiału, uogólnienia sprawozdawcze i naukowo-badawcze. Uzupełniająco wykorzystano metodę redukcyjną, w celu weryfikacji dokonanych ustaleń. Na poziomie studialnym dokonano analizy danych i informacji zawartych w źródłach statystycznych, opracowaniach naukowych, dokumentach programowania rozwoju i materiałach badanych podmiotów. W celu ułatwienia odbioru i zrozumienia analizowanych zjawisk posłużono się także metodami kartograficznymi i statystycznymi. Praca nie ma charakteru metodycznego, dlatego zagadnienia te poruszane są jedynie w stopniu koniecznym dla prawidłowej interpretacji wyników. Najczęściej zawierają się one w przypisach dolnych. Tam również umieszczono informacje uzupełniające, objaśnienia specjalistycznych terminów i rozwinięcia skrótów.

Monograficzny charakter opracowania wymagał wykorzystania różnorodnych źródeł informacji. Jedynie w niezbędnym zakresie korzystano z publikacji naukowych poświęconych teoretycznym aspektom analizowanych problemów. Częściej przywoływano wyniki badań empirycznych, nieodnoszących się wprost do Gdyni. Pozwoliły one jednak na lepsze zrozumienie zachodzących w mieście procesów, a także stanowiły punkt odniesienia dla interpretacji rezultatów. Ważną grupę tworzyły publikacje, których zakres tematyczny dotyczył Gdyni, a także aglomeracji Trójmiasta. W licznych wypadkach jedynym dostępnym źródłem informacji były strony internetowe przedsiębiorstw i instytucji, będących przedmiotem badań oraz wyspecjalizowane portale internetowe.

Rozważania na temat konkurencyjności gdyńskiej gospodarki ujęte zostały w pięciu rozdziałach. W pierwszym omówiono położenie miasta i dostępność transportową. Warunkują one m.in. wielkość lokalnego rynku pracy, kooperacji i zbytu, a przez to skalę nadzwyczajnych finansowych i pozafinansowych korzyści, z tytułu położenia w danym miejscu. Wpływają również na czas i koszty

transportu w relacji z rynkami zewnętrznymi. Położenie i dostępność kształtują także wizerunek miasta, który obok konkretnych korzyści finansowych, biorą pod uwagę potencjalni inwestorzy.

Cechą konkurencyjnej lokalnej gospodarki są rozległe powiązania międzynarodowe. Ich natura wykracza poza zagadnienia czysto ekonomiczne. Dlatego w rozdziale drugim omówiono relacje o charakterze paradyplomatycznym. Pośrednio mają one znaczenie gospodarcze, gdyż sprzyjają budowie międzynarodowego wizerunku miasta czy nawiązaniu współpracy przedsiębiorstw. Skutkują organizacją znaczących wydarzeń przede wszystkim o charakterze kulturalnym, sportowym i biznesowym. Związany z nimi ruch turystyczny stanowi bezpośredni czynnik rozwoju gospodarczego. W dalszej części drugiego rozdziału omówiono *stricte* relacje międzynarodowe o charakterze gospodarczym, odnoszące się do dwóch fundamentalnych wymiarów konkurencyjności jednostek terytorialnych – zdolności do przyciągania inwestorów i do zdobywania rynków zagranicznych.

Rozdział trzeci poświęcony został filarom gdyńskiej gospodarki. Ich analizę poprzedza charakterystyka podstawowych przemian gospodarki miasta. Następnie omówiono branże stanowiące jej najmocniejsze strony. Zaliczono do nich: działalność portową oraz pozostały transport, spedycję i logistykę, przemysł okrętowy, nowoczesne usługi biznesowe oraz turystykę.

Konkurencyjność może wspierać adekwatna do potrzeb infrastruktura gospodarcza. W rozdziale czwartym scharakteryzowano ofertę nieruchomości biurowych na wynajem, które są czynnikiem koniecznym dla rozwoju nowoczesnych usług biznesowych. Następnie omówiono trzy przedsięwzięcia ukierunkowane na wspieranie innowacyjnej przedsiębiorczości, w których uczestniczy gdyński samorząd. Są nimi Pomorski Park Naukowo-Technologiczny Gdynia, Gdyński Inkubator Przedsiębiorczości oraz Bałtycki Port Nowych Technologii.

W ostatnim rozdziale wykonano analizę stanu i przemian na rynku pracy. Wiążą się one z pozycją konkurencyjną lokalnych przedsiębiorstw. Im jest ona mocniejsza tym większy jest popyt na pracę. Z drugiej strony zaś wielkość i jakość zasobów pracy kształtują atuty i potencjał rozwoju gdyńskich firm. Zmiany na rynku pracy można traktować jako syntetyczną miarę zmian pozycji konkurencyjnej przedsiębiorstw działających w mieście.

Na końcu każdego rozdziału umieszczono podsumowanie. Całość pracy zamykają wnioski, omawiające atuty i słabości Gdyni w zakresie konkurencyjności gospodarki. Uzyskane rezultaty skonfrontowano również z oczekiwaniami wobec miast formułowanymi w dokumentach planistycznych na szczeblu globalnym, europejskim i krajowym.

1. Położenie i dostępność transportowa

Położenie miasta i dostępność transportowa warunkują wielkość lokalnego rynku pracy, kooperacji i zbytu, a przez to skalę nadzwyczajnych finansowych i pozafinansowych korzyści z tytułu położenia w danym miejscu. Wpływają również na czas i koszty transportu w relacji z rynkami zewnętrznymi. Położenie i dostępność kształtują również wizerunek miasta, który obok konkretnych korzyści finansowych, rozpatrują potencjalni inwestorzy.

1.1. Położenie miasta w systemie osadniczym Polski i Europy

Odzyskanie niepodległości i powrót Polski nad morze stworzył warunki dla prowadzenia wymiany towarowej drogą morską. Niewielki, wąski pas wybrzeża, poza płytkowodnym Puckiem pozbawiony był portów. W 1920 r. w czasie wojny z Rosją, w porcie w Wolnym Mieście Gdańsku zablokowano przeładunek broni do Polski, odmówiono wyokrętowania armii generała Hallera oraz zawijania polskich okrętów wojennych. Wydarzenia te wpłynęły na konieczność budowy portu morskiego na terytorium Rzeczypospolitej. W tym samym roku wiceadmirał Kazimierz Porębski zlecił inż. Tadeuszowi Wendzie wybranie miejsca i wykonanie projektu przyszłego portu. Najlepszą lokalizacją do budowy portu wojennego, jak i w razie potrzeby handlowego, w przekonaniu inż. Wendy była dolina między Kępą Oksywską i Kamienną Górą, a dokładniej nizina pomiędzy miejscowościami Gdynia a Oksywie, oddalona o 16 km od Nowego Portu. Miejsce to osłonięte od wiatrów przez Półwysep Helski, posiadało dobre warunki batymetryczne, odpowiednie dno na redzie i niskie brzegi. Położone było w odległości zaledwie 2 km do stacji kolejowej. Gdynia liczyła w tym czasie 1,3 tys. mieszkańców, a zabudowa składała się ze 132 domów. Razem z pobliskimi osadami, takimi jak Obłuże, Oksywie i Kolibki, rybołówstwem zajmowało się tu 135 osób. Projektowany port pierwotnie miał być przeznaczony dla małych okrętów wojennych oraz

służyć jako miejsce schronienia dla rybaków. Sejm 23 września 1922 r. przyjął ustawę upoważniającą rząd do budowy portu w Gdyni. Pierwszy etap budowy pod nazwą *Tymczasowy Port Wojenny i Schronisko dla Rybaków* rozpoczęto już w końcu 1920 r., ukończono w kwietniu 1923 r. Pierwszy statek – *Kentucky* zacumował w Gdyni 13 sierpnia 1923 r. Wokół portu powstawało miasto. Dawna osada rybacka w 1926 r. uzyskała prawa miejskie. W tym czasie na terenie Gdyni mieszkało ok. 6 tys. osób, a w 1939 r. miasto liczyło już 125 tys. mieszkańców. Port odegrał podstawową rolę w rozwoju gospodarczym i przestrzennym Gdyni, która stała się jednym z głównych ośrodków społeczno-gospodarczych Pomorza.

Obecnie Gdynia jest drugim pod względem wielkości miastem w województwie pomorskim – zarówno pod względem liczby ludności, jak i zajmowanej powierzchni (2015 r.). Wraz z Gdańskiem i Sopotem stanowi centrum aglomeracji Trójmiasta. Jest to obszar wewnątrz silnie powiązany, o największej w województwie pomorskim koncentracji ludności, dużym rynku pracy, zróżnicowanej ofercie edukacyjnej oraz wyspecjalizowanych funkcjach gospodarczych i administracyjnych. Trójmiasto wraz z Tczewem, Pruszczem Gdańskim, Rumią, Redą i Wejherowem tworzy układ przestrzenny o pasmowej policentrycznej strukturze. Został on ukształtowany w wyniku splotu uwarunkowań środowiskowych, społecznych, ekonomicznych i politycznych.

Rozwój przestrzenny rdzenia aglomeracji został ograniczony linią brzegową z jednej strony i krawędzią Wysoczyzny Kaszubskiej z drugiej. Układ ten odbiega od cech klasycznego układu pasmowego, charakteryzującego się równoległym ułożeniem miejsc pracy względem wiązki infrastruktury transportu i pasów osiedli mieszkaniowych. Następną cechą Trójmiasta i całej aglomeracji jest posiadanie dwóch samodzielnych, blisko siebie położonych biegunów wzrostu: Gdańska i Gdyni (J. Skupowa, 1976). Trzecim wyróżnikiem jest to, że Trójmiasto składa się z trzech dość zróżnicowanych ośrodków miejskich, mogących pełnić względem siebie funkcje komplementarne⁴ i jednocześnie koncentrujących niemal wszystkie funkcje ponadlokalne i ponadregionalne (M. Szmytkowska, 2014a). Wyróżnikiem Gdyni jest wiele funkcji związanych z morzem. W zakresie administracji morskiej dotyczy to Urzędu Morskiego, w nauce i szkolnictwie wyższym – Morskiego Instytutu Rybackiego, Oddziału Morskiego Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej, Uniwersyteckiego Centrum Medycyny Morskiej i Tropikalnej, Akademii Morskiej w Gdyni, Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni oraz Instytutu Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego, w obronności – portu wojennego w Gdyni.

⁴ Analizy wskazują jednocześnie, że szczególnie Gdańsk i Gdynia unifikują się pod względem funkcjonalnym, a to prowadzi do konkurencji o inwestorów, turystów czy mieszkańców (M. Szmytkowska, 2014a).

Aglomeracja Trójmiasta, jako kształtujący się obszar metropolitalny, posiada wyjątkowy charakter, ze względu na zróżnicowaną tożsamość kulturową, specyfikę rozwoju gospodarczego oraz odmienność struktury przestrzennej i fizjonomii. Tak znaczne różnice występują na stosunkowo niewielkim obszarze układu pasmowego Gdańska, Gdyni i Sopotu (*Plan zagospodarowania przestrzennego...*, 2010).

Warunki nadmorskiego położenia Gdyni oraz całego Trójmiasta wpłynęły na ukształtowanie się struktury funkcjonalno-przestrzennej aglomeracji poprzez lokalizację portów morskich w miejscach najkorzystniejszych z punktu widzenia warunków komunikacyjnych i hydrotechnicznych: portu gdyńskiego w Pradolinie Kaszubskiej, natomiast portu gdańskiego w ujściu Wisły i w jego bezpośrednim sąsiedztwie nad Zatoką Gdańską. Konsekwencją ich rozwoju była rozbudowa ośrodków śródmiejskich, zarówno Gdyni jak i Gdańska w bezpośrednim sąsiedztwie terenów portowych, jako następstwo funkcjonalno-przestrzenne ich lokalizacji. Dalsza ekspansja terenów miejskich na najlepiej do tego przystosowanej terasie, położonej u podnóża Wysoczyzny Kaszubskiej, doprowadziła do wykształcenia się, wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych, pasmowego układu miejskiego, który zaczął rozrastać się również w kierunkach na północ i południe od obu portów oraz na zachód. W ten sposób uformowały się strefy i pasma osiedli podmiejskich, zbiegające się promieniście w Gdyni i Gdańsku. Proces ten najintensywniej przebiegał w kierunku Wejherowa, Tczewa i Kartuz. Pomiędzy Trójmiastem a jego otoczeniem ukształtowały się relacje funkcjonalno-przestrzenne wiążące miejsca zamieszkania w otoczeniu aglomeracji z miejscami pracy, nauki, usług, wypoczynku, rozrywki i kultury położonymi w centrum aglomeracji.

Obszar aglomeracji Trójmiasta do lat 80. posiadał charakter struktury węzłowo-satelitarnej, przy czym ośrodki węzłowe rozwijały i wzmacniały odchodzące od nich pasmowe struktury zainwestowania. W latach 80. i 90. XX w. wzmocnił się proces wypełniania przestrzeni pomiędzy poszczególnymi jednostkami osadniczymi. Jego źródłem była chęć poprawy warunków życia, co przy ograniczonych dochodach gospodarstw domowych powodowało rozwój zabudowy mieszkaniowej na obszarach, gdzie nabycie nieruchomości było tańsze, czyli w strefie podmiejskiej. O ile wzdłuż dróg wylotowych lub tranzytowych wykształcił się względnie zwarty pasmowy układ zabudowy o tyle w pozostałych częściach strefy podmiejskiej zaczęły powstawać struktury zabudowy o charakterze ziarnistym lub rozproszonym. Spowodowało to powstanie rozległej przestrzeni amorficznej, słabo powiązanej funkcjonalnie, w której dostęp do usług stał się utrudniony. Wzrosło również obciążenie transportowe istniejących układów drogowych.

Układ osadniczy Trójmiasta stanowi największą aglomerację portowo-przemysłową w strefie południowego Bałtyku. Ma ona szansę przekształcenia się w bałtycką metropolię o znaczeniu europejskim (*Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych...*, 2016). Atutami sprzyjającymi podniesieniu

międzynarodowej rangi ośrodka są: infrastruktura techniczna, w szczególności modernizowane i rozbudowywane porty morskie, tworzące warunki dla wzmocnienia roli Trójmiasta, jako ośrodka handlu międzynarodowego, obsługującego Europę Środkową i Wschodnią; względnie wysoka innowacyjność i przedsiębiorczość mieszkańców, u podstaw której leży otwartość i wysoki poziom wykształcenia; znaczny potencjał naukowo-badawczy; korzystne warunki przyrodnicze i dziedzictwo kulturowe wzmacniające atrakcyjność osiedleńczą.

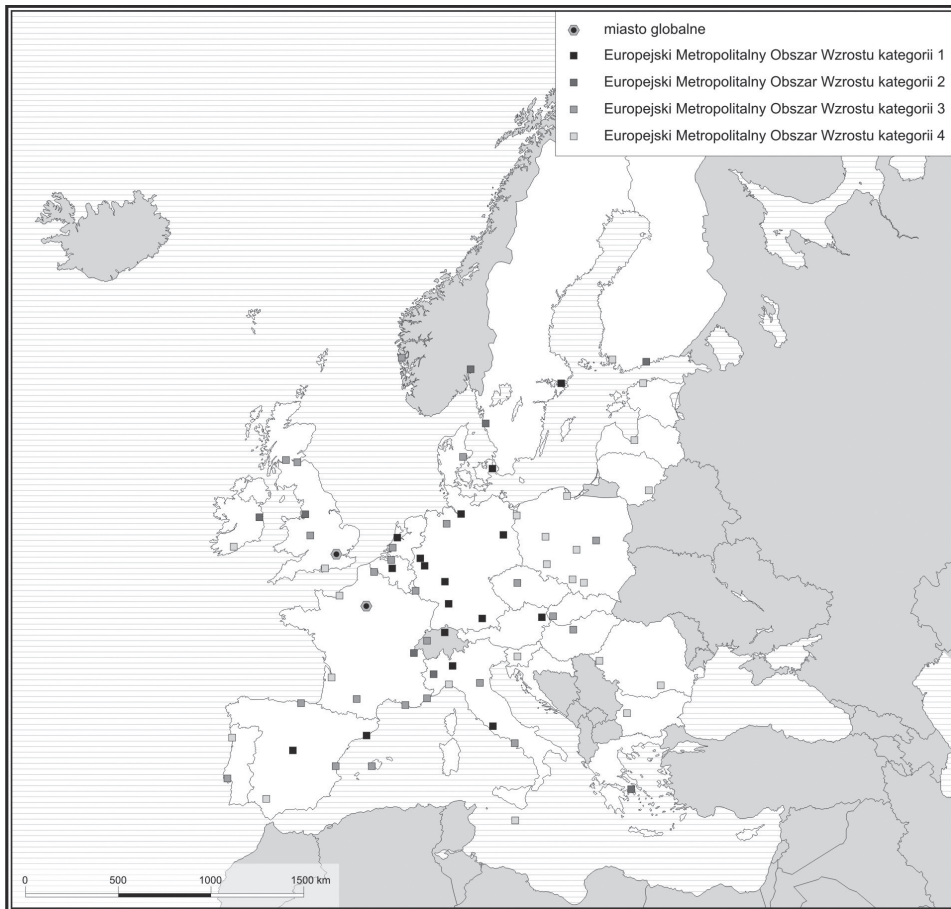
W odniesieniu do Europy i Polski, Gdynia często postrzegana jest jako integralna część aglomeracji Trójmiasta. Prace ESPON⁵ pokazują, że nie jest ona jeszcze w pełni ukształtowaną metropolią europejską o silnej pozycji w skali całego kontynentu. Studia strategiczne dotyczące procesów integracji polskiej przestrzeni z przestrzenią europejską wskazują na zasadność włączenia jej do zbioru kilku aglomeracji wielkomiejskich kraju, które mają szansę wejścia do europejskiej sieci metropolii o znaczeniu krajowym i międzynarodowym (*Plan zagospodarowania przestrzennego...*, 2010).

Typologia funkcjonalnych obszarów miejskich ESPON, wyznaczona na podstawie wielkości, konkurencyjności, dostępności i zasobów wiedzy, lokuje aglomerację Trójmiasta w czwartej najniższej kategorii europejskich metropolitalnych obszarów wzrostu⁶ obok metropolii Szczecina, Poznania, Wrocławia, Łodzi, Krakowa i Katowic, a także metropolii: Cork w Irlandii, Southampton (razem z Bournemouth i Portsmouth) w Wielkiej Brytanii, Porto w Portugalii, Sewilli w Hiszpanii, Hawru i Bordeaux we Francji, Genui we Włoszech, Valletty na Malcie, Turku w Finlandii, Tallina w Estonii, Rygi na Łotwie, Wilna na Litwie, Bukaresztu i Timisoary w Rumunii, Sofii w Bułgarii oraz Lublany w Słowenii (ryc. 1.1).

W klasyfikacji ośrodków miejskich w Polsce M. Smętkowskiego, B. Jałowickiego i G. Gorzelaka (2009) wyznaczonej na podstawie wielkości, jakości (na którą składają się: funkcje kontrolne i zarządcze, potencjał akademicki, potencjał kulturalny, atrakcyjność zewnętrzna) i dostępności Trójmiasto znalazło się obok Warszawy, konurbacji śląskiej, Krakowa, Poznania, Wrocławia i Łodzi w najwyższej kategorii – ośrodków metropolitalnych (ryc. 1.2). W polskiej, policentrycznej sieci osadniczej zaznacza się obecność kilku ośrodków wielkomiejskich, których potencjał społeczno-gospodarczy oraz funkcjonalno-przestrzenny predestynuje je

⁵ ESPON (*European Observation Network for Territorial Development and Cohesion*) – Europejska Sieć Obserwacyjna Rozwoju Terytorialnego i Spójności Terytorialnej. Jest to program badawczy dotyczący rozwoju przestrzennego Europy.

⁶ W ramach klasyfikacji miejskich obszarów funkcjonalnych ESPON wyróżnił dwa europejskie miasta globalne (metropolie Londynu i Paryża) oraz europejskie metropolitalne obszary wzrostu kategorii od pierwszej do czwartej. W kategorii pierwszej znalazły się np. takie ośrodki jak Berlin, Hamburg, Sztokholm, Wiedeń, Madryt czy Barcelona. Do kategorii drugiej zaliczono m.in. Goeteborg, Helsinki i Oslo. W kategorii trzeciej znalazły się takie przykładowe miasta jak: Warszawa, Budapeszt, Bratysława, Antwerpia, Rotterdam, Malmö (*ESPON 1.1.1. Potentials for polycentric...*, 2004).



Ryc. 1.1. Aglomeracja Trójmiasta w typologii funkcjonalnych obszarów miejskich ESPON

Źródło: na podstawie: *Potentials for polycentric development in Europe*, 2005.

do pełnienia roli najważniejszych ośrodków rozwoju społeczno-gospodarczego kraju i motorów wzrostu regionów, z którymi są powiązane. Do ośrodków tych zalicza się również aglomeracja Trójmiasta (M. Szymkowska, 2014b).

We wszystkich koncepcjach zagospodarowania przestrzennego kraju i przy zastosowaniu różnych kryteriów identyfikacji, Trójmiasto zawsze postrzegane jest jako potencjalny obszar metropolitalny. Potwierdza to tezę, że wspólny potencjał Gdańska, Gdyni i Sopotu spełnia kryteria metropolitalności bez względu na sposób ich definiowania (I. Sagan, Z. Canowiecki, 2011). Jednak delimitacja obszaru metropolitalnego Trójmiasta nie jest jednoznaczna. Za najbardziej istotną propozycję należy uznać zasięg miejskiego obszaru funkcjonalnego pomorskiego ośrodka wojewódzkiego zdefiniowany w dokumentach Ministerstwa Rozwoju



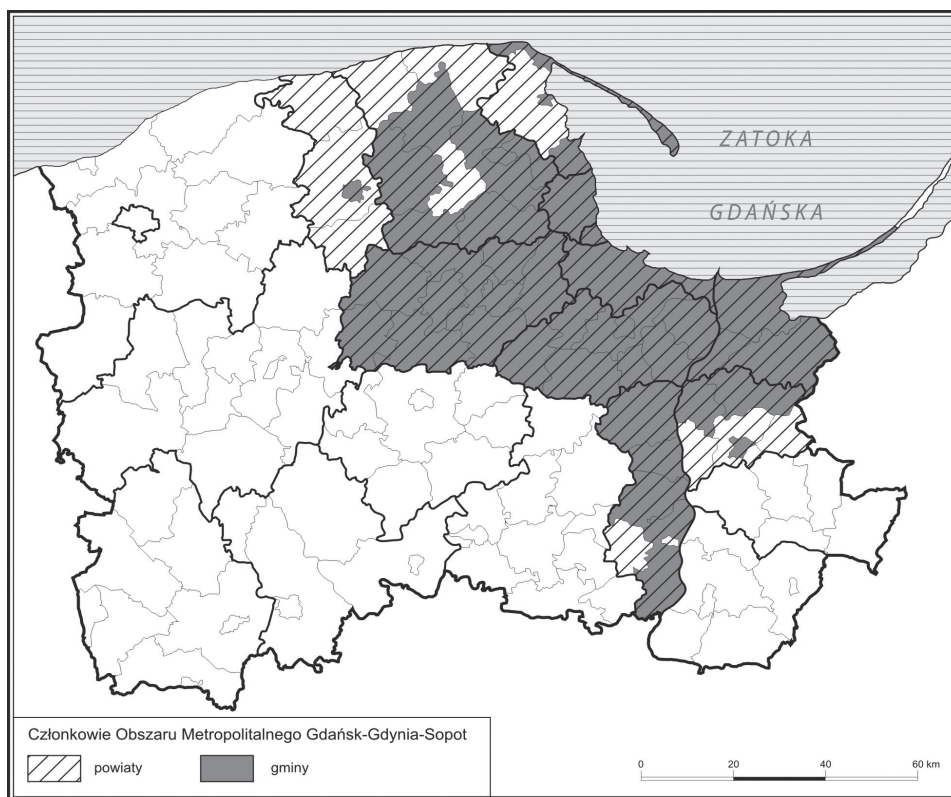
Ryc. 1.2. Trójmiasto w klasyfikacji najważniejszych ośrodków miejskich w Polsce

Źródło: M. Smętkowski, B. Jałowicki, G. Gorzelak, 2009.

Regionalnego⁷. Stała się ona punktem wyjścia do określenia obszaru, na którym będzie możliwe wdrażanie wspólnych dla kilku samorządów projektów rozwojowych

⁷ Dokumenty te wykonano na podstawie ekspertyzy autorstwa P. Śleszyńskiego w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk w Warszawie pt. *Delimitacja Miejskich Obszarów Funkcjonalnych stolic województw*, w której wyznaczony miejski obszar funkcjonalny pomorskiego ośrodka wojewódzkiego (jako rdzeń miasta: Gdańsk, Gdynia i Sopot; jako strefa zewnętrzna: gminy wiejskie Cedry Wielkie, Kolbudy, Kosakowo, Pruszcz Gdański, Przdokowo, Pszczółki, Puck, Szemud, Wejherowo, gminy miejsko-wiejskie Kartuzy i Żukowo, miasta Pruszcz Gdański, Puck, Reda, Rumia i Wejherowo) powiększono następnie o gminę miejsko-wiejską Kartuzy (P. Śleszyński, 2013).

w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT)⁸. Samorzady chcące wykonywać projekty w tej formule zobowiązane są zawiązać stowarzyszenie. Funkcję tą pełni od 2015 r. Stowarzyszenie Obszar Metropolitalny Gdańsk–Gdynia–Sopot. Działa ono w oparciu o struktury utworzonego w 2011 r. Stowarzyszenia Gdański Obszar Metropolitalny, poszerzonego o Gdynię i związanych z nią członków Forum Norda⁹ (ryc. 1.3).



Ryc. 1.3. Jednostki samorządu terytorialnego będące członkami Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot

Źródło: Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot – www.metropoliagdansk.pl.

⁸ Zintegrowane Inwestycje Terytorialne to nowa forma współpracy samorządów, współfinansowana ze środków Funduszy Europejskich. Partnerstwa miast i otaczających je gmin oraz władze województw ustalają wspólne cele i wskazują inwestycje niezbędne do ich osiągnięcia.

⁹ Metropolitalne Forum Wójtów, Burmistrzów, Prezydentów i Starostów NORDA powołano z inicjatywy Gdyni w 2011 r. Służy zacieśnianiu metropolitalnych więzi wspólnot samorządowych, wspólną zintegrowaną gospodarką komunalną, wspólną polityką rozwoju, wspólną promocją gospodarczą, zintegrowaną polityką edukacyjną, turystyczną i bezpieczeństwa.

1.2. Dostępność transportowa

Gdynia wraz ze swoim otoczeniem posiada złożony system transportowy. Składają się na niego podsystemy transportu drogowego, kolejowego, morskiego i lotniczego. Cechą wyróżniającą system transportowy Gdyni jest integracja transportu lądowego i morskiego. Szczególną rolę w tym zakresie odgrywa VI Korytarz Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T)¹⁰: Gdynia – Gdańsk – Warszawa – Katowice – Żilina. W korytarzu tym położone są linie kolejowe: E65/CE65 Gdynia – Gdańsk – Warszawa – CMK – Katowice – Zebrzydowice (objęta umowami międzynarodowymi AGC¹¹ i AGTC¹²) oraz CE65 Gdynia – Tczew – Bydgoszcz – Zduńska Wola-Karsznice – Częstochowa – Gliwice – Pszczyna – Zebrzydowice (objęta umową międzynarodową AGTC) oraz autostrada A1 (z którą Gdynia posiada połączenie poprzez Obwodnicę Trójmiejską, czyli drogę ekspresową S6) i drogi krajowe nr 7 i 91. Mniej ważną rolę pełni odgałęzienie IA Ryga – Kaliningrad – Elbląg – Gdańsk – Gdynia od transeuropejskiego korytarza I: Helsinki – Tallin – Ryga – Kowno – Warszawa (*Via Baltica*). Przedstawione elementy infrastruktury zapewniają dostęp do miasta oraz do portu¹³. Przebiegając przez miasto (tab. 1.1) obsługują również ruch lokalny. Kumulacja tego ruchu oraz tranzytu powoduje istotne lokalne utrudnienia w dostępie do portu, jak i w transporcie wewnątrzmijskim.

Gdynia to międzynarodowy port morski o podstawowym znaczeniu dla polskiej gospodarki. Jego funkcjonowanie uzależnione jest od połączeń z zapleczem. Główną rolę w tym zakresie pełni Trasa Kwiatkowskiego. Jej budowa rozpoczęła się w 1974 r. Do połowy lat 80. z budżetu państwa zbudowano dwa niezależne odcinki Estakady Kwiatkowskiego. W latach 1995-1998, przy współudziale Banku

¹⁰ TEN-T (*Trans-European Transport Networks*) – Transeuropejska Sieć Transportowa, to koncepcja rozwoju systemu paneuropejskich korytarzy transportowych. Korytarz transportowy to obszar łączący duże ośrodki miejskie w krajach na trasie jego przebiegu, w którym położone są elementy infrastruktury transportowej, umożliwiające przewóz towarów i podróży różnymi (przynajmniej dwoma) środkami transportu.

¹¹ AGC – umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych. W jej ramach wyznaczona została sieć linii kolejowych rangi międzynarodowej. 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 (www.plk-inwestycje.pl).

¹² AGTC – umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących. W jej ramach wyznaczona została sieć linii kolejowych dla międzynarodowych przewozów kontenerowych transportem kolejowym oraz terminale kontenerowe położone na sieci kolejowej (www.plk-inwestycje.pl).

¹³ Trasa im. Eugeniusza Kwiatkowskiego – podstawowy element infrastruktury drogowej łączącej port z obwodnicą Trójmiasta i autostradą A-1 – nie posiada statusu drogi krajowej. Koszty utrzymania i modernizacji spoczywają na samorządzie Gdyni. Na drodze powiatowej – taki jest status trasy – dopuszczalny nacisk na oś nie może być wyższy niż 8 t, co stanowi ograniczenie dla ruchu ciężarowego.

Światowego, wykonany został kolejny, liczący 2,3 tys. m odcinek trasy łączący ul. Morską z ul. płk. S. Dąbka. Koszty inwestycji, przekraczające możliwości finansowe miasta, a także problemy z uzyskaniem zgody na przeprowadzenie trzeciego odcinka estakady, przez teren Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego, były powodem przerwania prac. Perspektywa budowy III etapu trasy pojawiła po wejściu Polski do UE. W 2005 r. Komisja Europejska potwierdziła współfinansowanie budowy części trasy łączącej estakadę z obwodnicą Trójmiasta.¹⁴ W ramach III etapu powstały dwa odcinki dwupasowe o długości 2,7 km i szerokości jezdni 7 m. Znaczne deniwelacje terenu wymusiły zastosowanie skomplikowanych i kosztownych rozwiązań konstrukcyjnych. Zbudowano trzy wiadukty drogowe, z czego dwa o długości 55 i 80 m, na wysokości od 10,2 m do 30 m (A. Bursztyński, 2011). Połączenie Estakady Kwiatkowskiego z obwodnicą spowodowało wyprowadzenie znacznej części ciężkiego transportu samochodowego z obszaru miasta, a także skróciło czas przejazdu z terminali portu gdyńskiego do autostrady A1 i całego systemu dróg krajowych.

Tab. 1.1. Najważniejsze liniowe elementy infrastruktury transportu o zasięgu ponadregionalnym i regionalnym przebiegające przez obszar Gdyni

Nazwa	Przebieg
Elementy o znaczeniu ponadregionalnym	
Droga krajowa nr 6 (część trasy europejskiej E28 Berlin-Mińsk)	Szczecin – Goleniów – Koszalin – Słupsk – Gdynia – Gdańsk – Pruszcz Gdański (przebieg na obszarze Gdyni: Obwodnica Trójmiasta i ul. Morska – od obwodnicy do granicy miasta z Rumią)
Droga krajowa nr 20	Stargard – Szczecinek – Kościerzyna – Gdynia (w Gdyni przechodząca w ul. Chwaszczyńską)
Ciąg linii kolejowych E65/CE65	Linia kolejowa nr 9: Warszawa Wschodnia Osobowa – Gdańsk Główny i fragment linii kolejowej nr 202: Gdańsk Główny – Gdynia Główna
Linia kolejowa nr 202	Gdańsk Główny – Stargard
Elementy o znaczeniu regionalnym	
Droga wojewódzka nr 468	Gdynia – Gdańsk; łączy Gdynię z drogą krajową nr 1 (E75) relacji Gdańsk – Łódź – Cieszyn i drogą krajową nr 7 (E77) relacji Gdańsk – Warszawa – Chyżne w Gdańsku (przebieg na obszarze Gdyni: al. Zwycięstwa, ul. Śląska i ul. Morska)
Droga wojewódzka nr 474	ul. Chwaszczyńska – ul. Wielkopolska; łączy Gdynię z drogą krajową nr 20 prowadzącą do gmin i powiatów w środkowej i zachodniej części województwa
Linia kolejowa nr 201	Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port

Źródło: opracowanie własne.

¹⁴ Koszt III etapu budowy Trasy Kwiatkowskiego to 231,2 mln zł, z czego 75% kwoty pochodziło z dofinansowania UE.

Rosnące natężenie przeplatającego się miejskiego i portowego ruchu samochodów ciężarowych i osobowych na Trasie Kwiatkowskiego, powoduje powstawanie kongestii w relacjach pomiędzy Śródmieściem a północną częścią miasta (dzielnicami Pogórze, Obłuże, Oksywie i Babie Doły) oraz strefą podmiejską w gminie Kosakowo. Również w relacji pomiędzy Śródmieściem a Obwodnicą i zachodnią częścią miasta (dzielnicami Pustki Cisowskie-Demptowo, Chwarzno-Wiczlino) oraz strefą podmiejską w gminach Wejherowo i Szemud, obserwuje się spowolnienie ruchu wynikające z osiągnięcia granic przepustowości układu drogowego. Szybka dekapitalizacja trasy, zwłaszcza jej starszej części wymaga zwiększenia częstotliwości remontów, co dodatkowo wzmacnia kongestię. W celu odciążenia Trasy Kwiatkowskiego i utworzenia nowego połączenia drogowego o parametrach technicznych odpowiadających ruchowi ciężarowemu i wyprowadzającego go z portu gdyńskiego, planuje się budowę, do 2021 r., nowej drogi. Ma być ona przedłużeniem obwodnicy w Chyloni i kończyć się na terenach portowych. Docelowo będzie składać się z ponad kilometrowego tunelu (od zjazdu z obwodnicy pod ulicami Morską i Chyłońską oraz pod torami linii kolejowej) i dwukilometrowego odcinka jezdni. W pierwszym etapie powstanie jeden, a docelowo dwa pasy w każdą stronę¹⁵. Inwestycja ta stanowi fragment planowanej Drogi Czerwonej, jak i Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT).

Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej jest planowaną drogą o ruchu przyspieszonym, która ma na celu odciążenie ruchu tranzytowego na drodze krajowej nr 6 pomiędzy Gdynią (dokładnie zjazdem z Obwodnicy w ul. Morską w Chyloni) a Wejherowem, omijając w ten sposób po stronie północnej tereny zabudowane dzielnicy Cisowa oraz miast Rumia i Reda. Po przecięciu drogi wojewódzkiej nr 216 w Redzie trasa ma włączać się w ul. Wejherowską i wrócić do istniejącego przebiegu drogi krajowej nr 6. Planowana długość trasy to ok. 14,3 km¹⁶ (ryc. 1.4.). Wcześniej jednak planuje się budowę Obwodnicy Metropolitalnej, która ma odciążyć istniejącą obwodnicę, oraz budowę Trasy Kaszubskiej, dzięki której tranzyt w kierunku Słupska ominie Chylonię, Cisowę, Rumie i Redę.

Niezwykle istotnym przedsięwzięciem mającym na celu poprawę układu głównych arterii komunikacyjnych na terenie Gdyni i zwiększenie dostępności do portu, była przebudowa ul. Janka Wiśniewskiego¹⁷. W jej ramach przebudowano drogę jednopasmową do układu dwujezdniowego o długości ok. 2 km, po dwa pasy ruchu szerokości 7 m w każdym kierunku¹⁸. Zbudowano także nowy drogowy

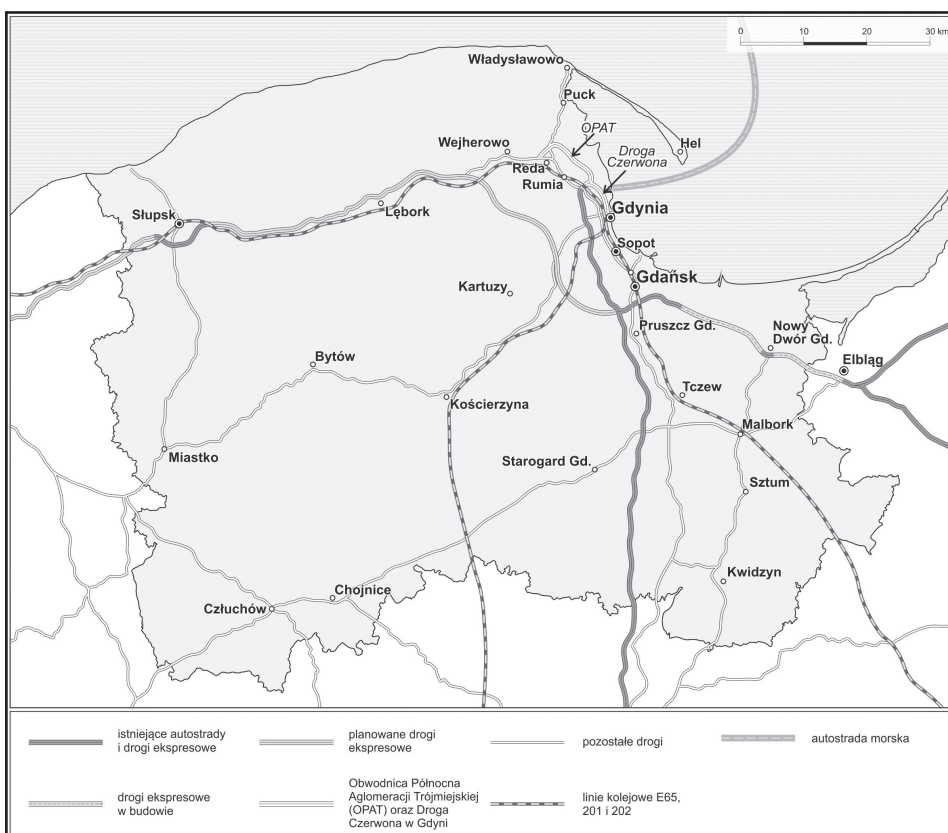
¹⁵ Koszt pierwszego etapu to ok. 666 mln zł, a całości inwestycji – w wersji po dwa pasy w każdym kierunku ok. 900 mln zł.

¹⁶ Koszt jej wykonania to ok. 1,6-1,7 mld zł.

¹⁷ Inwestycja ta otrzymała dofinansowanie w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego – Sektorowego Programu Operacyjnego Transport. Kosztowała 68 mln zł, z czego 75% pochodziło z UE.

¹⁸ Klasa nawierzchni na ul. Janka Wiśniewskiego to KR6 (nacisk 11,5 t/oś) z chodnikami po obu stronach oraz pas dzielący o zmiennej szerokości, nie mniejszej niż 2 m.

wiadukt łukowy o nośności 50 t oraz dwa mosty drogowe. Dzięki tej inwestycji powstało bezkolizyjne połączenie rejonów przeładunkowych Portu Wschodniego z Estakadą Kwiatkowskiego, a następnie z systemem krajowych dróg szybkiego ruchu, które usprawniło funkcjonowanie dróg okołoportowych oraz skróciło czas transportu, spowodowało wzrost płynności i poprawę bezpieczeństwa ruchu (A. Bursztyński, 2011). W maju 2014 r. zakończono budowę, przebudowę i modernizację dróg (głównie ul. Polskiej) oraz infrastruktury kolejowej łączących Port Gdynia z krajową siecią transportową (rozdz. 3.2). W ramach modernizacji ul. Polskiej dokonano także przebudowy placu Gombrowicza przy Dworcu Morskim¹⁹.



Ryc. 1.4. Infrastruktura transportu lądowego na terenie województwa pomorskiego warunkująca dostępność transportową Gdyni

Źródło: opracowanie własne.

¹⁹ Całkowity koszt tej inwestycji wyniósł 112,6 mln zł, w tym dofinansowanie z UE 72,6 mln zł.

Elementem, którego zadaniem jest zwiększenie płynności ruchu na głównych ulicach Gdyni i całego Trójmiasta, jest uruchomiony w 2015 r. zintegrowany system inteligentnego sterowania ruchem drogowym *Tristar*. Poza zwiększeniem płynności ruchu przyczynia się on też do zwiększenia przepustowości systemu drogowego, zmniejszenia liczby wypadków, skrócenia czasu podróży, zmniejszenia kosztów podróży i zmniejszenia emisji spalin (K. Jamroz, J. Oskarbski, 2009). System *Tristar* służy do kompleksowego zarządzania ruchem na drodze. Jego częścią są zintegrowane rozwiązania pomiarowe (czujniki, sensory), a także automatyczne systemy przekazywania informacji kierowcom oraz automatyczne systemy sterowania ruchem (K. Kopeć, 2014).

Istotną rolę w kolejowym transporcie pasażerskim pełni stacja kolejowa Gdynia Główna. Stanowi ona początek lub koniec większości kolejowych relacji dalekobieżnych²⁰ i wielu relacji regionalnych²¹. W Tab. 1.2 zestawiono liczbę bezpośrednich połączeń kolejowych i czas najszybszego połączenia z wybranych miast Polski do stacji Gdynia Główna w latach 2003-2016. Wynika z niego, że czas najszybszego połączenia do Gdyni Głównej uległ wydłużeniu pomiędzy latami 2003/2004 a 2009/2010 aż z sześciu analizowanych miast, w tym z Łodzi Kaliskiej, Wrocławia Głównego, Bydgoszczy Główniej i Katowic. W tym samym okresie czas przejazdu uległ skróceniu z czterech miast. Czas najszybszego połączenia do Gdyni Głównej pomiędzy latami 2009/2010 a 2015/2016 uległ skróceniu we wszystkich relacjach. Podobne zmiany nastąpiły również pomiędzy latami 2003/2004 a 2015/2016. Liczba bezpośrednich połączeń z analizowanych miast do okresu 2009/2010 utrzymywała się na jednakowym poziomie, a w kolejnym wzrosła w przypadku większości relacji.

Dostępność transportem lotniczym zapewnia Gdyni, oddalony o 24 km od jej centrum, Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy. Miasto Gdynia jest obok Gdańska, Sopotu, województwa pomorskiego i Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” jego współwłaścicielem²². W 2014 r. port obsłużył 3288 tys. pasażerów, a w 2015 r. do końca listopada było ich już 3453 tys. Lokuje to Gdańsk na trzecim miejscu w kraju po portach lotniczych w Warszawie i Krakowie. Po zakończonej w 2015 r. rozbudowie terminalu pasażerskiego T2 szacowana przepustowość portu wzrosła do 7 mln pasażerów rocznie. W grudniu 2015 r. z portu lotniczego regularne połączenia pasażerskie utrzymywały Polskie Linie Lotnicze LOT, Lufthansa, Air Berlin, SAS, Finnair, Wizz Air, Ryanair i Norwegian. Oferowały one połączenia do 49 portów lotniczych w 14 krajach, w tym także do portów prze-

²⁰ Wyjątek stanowią połączenia do Szczecina i Białegostoku.

²¹ Głównie do Kościerzyny i Helu.

²² Kapitał zakładowy wynosi 125.290.000 złotych, a jego struktura przedstawia się następująco: Gdańsk – 33,6%; Województwo Pomorskie – 32,9%; Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze – 29,1%; Gmina Miasta Gdyni – 2,2%, Gmina Miasta Sopotu – 2,2% (www.airport.gdansk.pl).

Tab. 1.2. Bezpośrednie połączenia kolejowe i czas najszybszego połączenia z wybranych miast Polski do stacji Gdynia Główna na przełomie lat 2003/2004, 2009/2010 i 2015/2016

Połączenie do stacji Gdynia Główna ze stacji:	Liczba bezpośrednich połączeń			Czas najszybszego połączenia		
	2003/2004	2009/2010	2015/2016	2003/2004	2009/2010	2015/2016
Warszawa Centralna	12	15	20	4:24	4:32	3:04
Kraków Główny	6	7	11	7:26	7:17	5:38
Łódź Kaliska	4	3	5	6:10	7:33	5:29
Wrocław Główny	5	5	5	7:16	8:33	5:36
Poznań Główny	6	8	9	5:04	5:46	3:16
Szczecin Główny	6	5	5	4:30	4:17	4:13
Bydgoszcz Główna	15	15	18	2:34	3:42	1:49
Katowice	4	3	9	9:32	11:12	5:38
Białystok	3	2	3	7:54	7:43	6:38
Rzeszów Główny	1	1	1	9:41	8:39	7:50

Uwzględniono wszystkie połączenia w dni powszednie w grudniu od dnia obowiązywania nowego rozkładu jazdy.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów 2003/2004*, *Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów 2009/2010* i strony www.rozklad-pkp.pl.

siadkowych, skąd możliwe jest kontynuowanie podróży. Port lotniczy Gdańsk obsługuje też regularne połączenia cargo linii DHL Aviation, FedEx Express, TNT Airways i Sprint Air. W 2015 r. na lotnisku oddano do użytku radiowy system nawigacji ILS kategorii II, który ułatwia start oraz lądowanie przy ograniczonej widoczności²³.

Aglomeracja Trójmiasta jest unikatowym w skali kraju ośrodkiem miejskim, w którym zlokalizowane są aż trzy obiekty infrastruktury lotniskowej. Oprócz Rębiechowa są to wojskowe lotnisko Gdynia-Babie Doły oraz wojskowe lotnisko w Pruszczu Gdańskim. Jeżeli dotychczasowy, dynamiczny wzrost ruchu lotniczego będzie kontynuowany, w przyszłości może zaistnieć potrzeba ich wykorzystania w obsłudze aglomeracji.

²³ Liczba operacji lotniczych odwołanych z powodów warunków meteorologicznych kształtowała się następująco: w 2011 r. – 223 z 34 364; w 2012 r. – 287 z 40 044; w 2013 r. – 254 z 35 908; w 2014 r. – 310 z 40 047 (*Podniesienie kategorii podejścia ILS*, 2015). Wynosiła ona od 0,6% do 0,8% w zależności od roku. Modernizacja radiowego systemu nawigacji pozwoli zmniejszyć liczbę odwołanych operacji.

Od 2006 r., kiedy podpisano umowę w sprawie wykorzystania lotniska wojskowego Gdynia-Babie Doły na potrzeby lotnictwa cywilnego, miasto Gdynia podjęło działania zmierzające do budowy Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo. Po wykonaniu znaczącej części inwestycji Komisja Europejska, w 2014 r., stwierdziła, że „środki publiczne przekazane przez miasto Gdynia i gminę Kosakowo na rzecz Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo przyznają beneficjentowi nienależną przewagę konkurencyjną, w szczególności nad lotniskiem w Gdańsku, co stanowi naruszenie unijnych zasad pomocy państwa” (*Pomoc państwa: Komisja nakazuje Polsce...*, 2014, s. 1) i nakazała ich zwrot²⁴. Spółka nie mogła zwrócić otrzymanych środków, ponieważ zainwestowała je w budowę infrastruktury lotniska. Dlatego zmuszona była do złożenia wniosku o upadłość likwidacyjną. W marcu 2015 r. Komisja Europejska zmodyfikowała swoją decyzję i wycofała się z części zarzutów. Dzięki temu spółka budująca lotnisko nie będzie zmuszona zwracać gminom Gdynia i Kosakowo części kosztów związanych z wydatkami na bezpieczeństwo²⁵. We wrześniu 2015 r. Rząd RP wsparł obie gminy w sądowych starciach z przedstawicielami Unii Europejskiej. W oczekiwaniu na decyzję sądu nie zaniechano prac na rzecz zagospodarowania tego terenu i prowadzenia negocjacji bezpośrednio z KE.

Kwestia przyszłości Portu Lotniczego w Gdyni została poruszona w toku prac nad *Strategią Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Obszaru Metropolitalnego Gdańsk–Gdynia–Sopot do 2020 r.* (2016). W dokumencie stwierdzono że „pozostałe [względem portu lotniczego w Gdańsku] lotniska i lądowiska OM obsługują lub są przystosowane do obsługi głównie lotów *General Aviation* oraz lotnictwa sportowego. Potencjał OM w zakresie przewozów lotniczych wzmacnia istniejąca infrastruktura lotniskowa w Gdyni-Kosakowie i Pruszczu Gdańskim, które są przystosowane do obsługi operacji cywilnych” (s. 25). Ponadto stwierdzono, że „istniejąca infrastruktura portu lotniczego Gdynia-Kosakowo” może być taktowana jako szansa sprzyjająca rozwojowi obszaru metropolitalnego, natomiast „niepewna sytuacja dotycząca przyszłości funkcjonowania lotniska cywilnego w Gdyni” określona została jako zagrożenie (s. 34). Jako jedno z najważniejszych wyzwań, w dziedzinie transportu, wskazano „wykorzystanie infrastruktury lotniskowej w Gdyni-Kosakowie i Pruszczu Gdańskim w sposób przynoszący korzyści ekonomiczne dla OM oraz harmonijny²⁶ z rozwojem Portu Lotniczego w Gdańsku-Rębiechowie” (s. 66). Żadnego przedsięwzięcia, dotyczącego lotniska w Gdyni, w perspektywie do 2020 r. w ramach prac nad strategią, nie uzgodniono. W *Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego Gdańsk–Gdynia–Sopot*

²⁴ Zwrot dotyczy kwoty 21,8 mln euro (91,7 mln zł), które Spółka Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo otrzymała z budżetów miasta Gdyni i gminy Kosakowo.

²⁵ Kwotę do zwrotu zmniejszono o ok. 17 mln zł.

²⁶ W oryginale wyrażenie *harmonijny*, jako jedyne w całym ustępie poświęconym wyzwaniom w dziedzinie transportu, zostało uwydatnione pogrubioną czcionką.

do roku 2030 (2015), będącej uszczegółowieniem strategii ZIT, również nie wskazano zadań bezpośrednio odnoszących się do Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo, dostrzegając jednocześnie konieczność rozbudowy infrastruktury lotniczej Portu Lotniczego Gdańsk oraz dostępowej w relacji do tego portu. W tym świetle przyszłość gdyńskiego lotniska wydaje się być otwarta. Dostrzegany jest jego potencjał, ale jednocześnie podkreślana jest potrzeba zapewnienia dobrych warunków dla funkcjonowania Portu Lotniczego w Gdańsku, którego siatka połączeń kształtuje dostępność transportem lotniczym do Trójmiasta. Dla dalszych losów Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo kluczowe znaczenie będzie miał wynik sporu z Komisją Europejską a następnie, biorąc pod uwagę strukturę właścicielską Portu Lotniczego Gdańsk, kształt ewentualnego kompromisu pomiędzy samorządem wojewódzkim i władzami Gdańsk a władzami Gdyni, które mimo problemów, zamierzają doprowadzić do jak najszybszego otwarcia portu lotniczego i rozpoczęcia obsługi ruchu pasażerskiego²⁷.

1.3. Podsumowanie

Położenie Gdyni w miejscu zapewniającym dogodne warunki dla budowy i funkcjonowania portu wojennego oraz handlowego zdeterminowało rozwój miasta. Gospodarka morska stała się lokomotywą jego rozwoju (rozdz. 3), dzięki czemu Gdynia jest (2014 r.) 12. pod względem liczby ludności miastem w kraju i drugim w województwie pomorskim. Jej znaczenie w systemie osadniczym podnosi fakt współtworzenia, razem z Gdańskiem i Sopotem, pasmowego układu osadniczego, stanowiącego rdzeń aglomeracji Trójmiasta. Trójmiasto składa się ze zróżnicowanych ośrodków miejskich, po części z sobą konkurujących, ale także wzajemnie uzupełniających własne atuty. Licząca ponad 1 mln mieszkańców aglomeracja Trójmiasta zalicza się do głównych centrów rozwoju społeczno-gospodarczego kraju. W skali europejskiej zaklasyfikowana została do czwartej – najniższej – kategorii europejskich metropolitalnych obszarów wzrostu. Ma więc pewne funkcjonalne – instytucje i relacje o zasięgu międzynarodowym, jak i strukturalne – wysoka jakość zagospodarowania przestrzennego, wyjątkowość miejsc, korzystne warunki życia – cechy miasta-metropolii. Wymagają one jednak znacznego wzmocnienia, co może się dokonać jedynie w ramach ścisłej współpracy miast i gmin obszaru metropolitalnego. Inicjatywy w tym zakresie podejmowane były w zasadzie od początku transformacji ustrojowej, także dzięki aktywności

²⁷ W załączniku nr 2 do *Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do roku 2030*, którym jest *Diagnoza systemu transportowego Obszaru Metropolitalnego* stwierdzono, że z uwagi na toczący się spór miasta z Komisją Europejską, „nie jest możliwe precyzyjne określenie roli lotniska w Gdyni-Kosakowie jako elementu infrastruktury transportowej OM” (2015, s. 63).

Gdyni. Ich skala i rezultaty z różnych przyczyn były jednak ograniczone. Wydaje się jednak, że wspólne działania w ramach Obszaru Metropolitalnego Gdańsk–Gdynia–Sopot, mają szansę stać się fundamentem głębszej i bardziej intensywnej współpracy prowadzącej do wzmocnienia metropolitalnego charakteru Gdyni i całej aglomeracji.

W latach 2004-2015 dostępność transportowa Gdyni uległa skokowej poprawie. Oddanie do użytku całego północnego odcinka autostrady A-1, modernizacja linii kolejowych i taboru, rosnąca liczba połączeń lotniczych, znacząco ułatwiły transport osób i towarów. Jednak w tym czasie podobny wysiłek modernizacyjny miał miejsce także w odniesieniu do większości pozostałych dużych ośrodków miejskich w Polsce. W ujęciu względnym dostępność transportowa Gdyni i całej aglomeracji Trójmiasta nie poprawiła się aż tak bardzo. Aby zmniejszyć istniejący dystans w przyszłości potrzebne będą dalsze inwestycje. Wąskie gardło stanowi natomiast dostęp do portu morskiego w obrębie miasta. Mimo wykonania istotnych projektów transportowych, kumulacja ruchu miejskiego i tranzytowego na kilku kluczowych odcinkach niewydolnych dróg dostępność tę ogranicza, komplikując jednocześnie codzienne dojazdy do pracy. Działania ukierunkowane na rozwiązanie tego problemu są podejmowane. Nie zależą one jednak wyłącznie od woli miasta – planowane inwestycje drogowe są kosztowne, a zarazem mają rangę ponadlokalną – wymagają więc uzgodnień na poziomie rządu. Tym bardziej, że w studiach na temat dostępności transportowej do polskich portów rozważa się scenariusz budowy nowego terminala promowego na środkowym wybrzeżu. Byłyby on w stanie zapewnić najkrótsze połączenie promowe ze Szwecją (T. Komornicki, 2015).

2. Międzynarodowe powiązania gospodarcze

Cechą konkurencyjnej lokalnej gospodarki są rozległe powiązania międzynarodowe. Ich natura wykracza poza zagadnienia czysto ekonomiczne. Rozdział otwiera relacje o charakterze paradyplomatycznym. Pośrednio mają one znaczenie gospodarcze, sprzyjają budowie międzynarodowego wizerunku miasta czy nawiązaniu współpracy przedsiębiorstw. Skutkują też organizacją znaczących wydarzeń o charakterze kulturalnym, sportowym i biznesowym. Związany z nimi ruch turystyczny stanowi bezpośredni czynnik rozwoju gospodarczego. W dalszej części rozdziału omówiono *stricte* relacje międzynarodowe o charakterze gospodarczym, odnoszące się do dwóch fundamentalnych wymiarów konkurencyjności jednostek terytorialnych – zdolności do przyciągania inwestorów i do zdobywania rynków zagranicznych.

2.1. Miejska paradyplomacja

Budowa portu i miasta w Gdyni zapoczątkowała rozliczne zagraniczne kontakty gospodarcze, kulturalne, polityczne i wojskowe. Jako pierwsze w roku 1933 w Gdyni powstało Towarzystwo Polsko-Angielskie, w następnym roku Towarzystwo Polsko-Duńskie, a w 1936 r. Towarzystwo Polsko-Estońskie oraz Towarzystwo Polsko-Francuskie, co powiązane było m.in. z Konsorcjum Francusko-Polskim dla Budowy Portu w Gdyni. To ostatnie towarzystwo prawie nieprzerwanie funkcjonuje do dnia dzisiejszego. Otwarcie na kontakty naukowe, kulturalne i gospodarcze, podobnie jak przed laty i dzisiaj wyróżnia Gdynię spośród innych miast naszego kraju.

Ze względu na nadmorskie położenie Gdynia w sposób naturalny rozwija swoje powiązania międzynarodowe, głównie w Europie Bałtyckiej (ryc. 2.1). Ten priorytetowy kierunek współpracy wzmocniony został w 2001 r. utworzeniem Bałtyckiego Koła Miast Siostrzanych Gdyni. Wiąże się to z rozwojem kontaktów gospodarczych, a także współpracy w zakresie turystyki i ekologii.

Kolejne kierunki współpracy międzynarodowej Gdyni związane są państwami Unii Europejskiej, a także krajami położonymi na wschód od granic UE. Pozostałe azymuty kontaktów i współpracy dotyczą Stanów Zjednoczonych i Kanady oraz państw azjatyckich, w szczególności Chin, z którymi to Gdynia jest powiązana od 1951 r.²⁸

W Gdyni swoje siedziby mają Konsulaty Honorowe Belgii, Chile, Cypru, Danii, Finlandii, Malty, Norwegii i Włoch. Funkcjonuje Towarzystwo Przyjaźni Polsko-Francuskiej oraz Towarzystwo Polsko-Niemieckie. Choć pełnią one ważne funkcje, to współczesna współpraca międzynarodowa Gdyni prowadzona jest na wielu płaszczyznach. Zaangażowane w nią są władze miasta oraz lokalny samorząd, podmioty gospodarcze, instytucje kulturalne i naukowe, uczelnie wyższe i szkoły oraz organizacje pozarządowe.

2.1.1. Współpraca z miastami siostrzanymi i partnerskimi

Współpraca Gdyni na arenie międzynarodowej najczęściej przybiera formułę miast siostrzanych²⁹, miast zaprzyjaźnionych³⁰ i partnerstwa branżowego³¹. Miasto jest także zaangażowane we wspólne przedsięwzięcia z wieloma partnerami ukierunkowanymi na wspólne zadania, w szczególności dotyczące Regionu Morza Bałtyckiego. Współpraca Gdyni z partnerami zagranicznymi wpisuje się w działania mające na celu nadanie miastu roli wiodącego ośrodka w dziedzinie gospodarki, nauki oraz kultury w Europie, w szczególności w Europie Bałtyckiej³².

Miasto angażuje się także w przedsięwzięcia Unii Europejskiej i Rady Europy. Wzajemne kontakty wpływają na rozwój wymiany gospodarczej i sprzyjają lokowaniu w Gdyni inwestycji zagranicznych. Służą wspieraniu rozwoju zrównoważonego transportu publicznego oraz rozbudowie infrastruktury transportowej, zarówno lądowej, morskiej, jak i lotniczej. Przyczyniają się także do wdrażania polityki zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska w mieście.

²⁸ Siedziba Chińsko-Polskiego Towarzystwa Okrętowego S.A. Chipolbrok znajduje się w Szanghaju, a oddziału w Polsce – w Gdyni.

²⁹ Związane jest to z położeniem geograficznym miast, powiązaniem gospodarczymi, wspólną przeszłością itp.

³⁰ Miasta posiadają potencjał do wykonywania wspólnych zadań.

³¹ Współpraca w określonym celu, wykonywania wspólnego projektu itp.

³² Pojęcie Europy Bałtyckiej wprowadzili do terminologii naukowej w 1977 r. Jerzy Zaleski i Czesław Wojewódka. Monografia gospodarcza pt. *Europa Bałtycka* (J. Zaleski, Cz. Wojewódka, 1977) stworzyła w polskiej literaturze podwaliny badań nad integracją bałtycką. Jej zamierzeniem było ukazanie wartości ekonomicznych płynących z sąsiedztwa morza, stopnia oraz perspektyw ich wykorzystania. Zdaniem autorów, aktywność gospodarcza związana z morzem pobudza i umożliwia wspólne działania dla dobra mieszkających nad nim narodów.

Służą na arenie międzynarodowej promocji Gdyni i jej osiągnięć w zakresie innowacji, nowych technologii oraz *designu*, a także rozwoju turystyki i tradycji morskich.

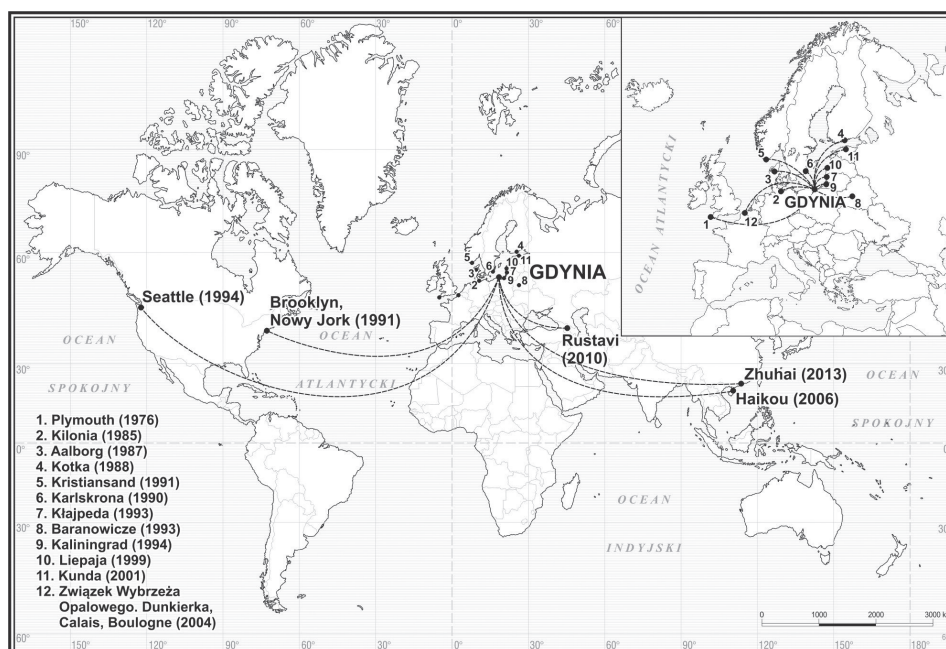
W zakresie społecznym współpraca międzynarodowa Gdyni, poprzez udział w wymianach szkolnych, inicjatywach kulturalno-sportowych, wspiera europejskie inicjatywy integracyjne organizowane na terenie Gdyni lub w miastach siostrzanych i partnerskich. Jest ona prowadzona z 14 ośrodkami w Europie i pięcioma położonymi w Azji i Ameryce Północnej (tab. 2.1, ryc. 2.1).

Tab. 2.1. Miasta siostrzane i zaprzyjaźnione z Gdynią (stan na koniec 2015 r.)

Nazwa	Kraj	Rok podpisania umowy
Miasta siostrzane		
Plymouth	Wielka Brytania	1976
Kilonia	Niemcy	1985
Aalborg	Dania	1987
Kotka	Finlandia	1988
Kristiansand	Norwegia	1991
Karlskrona	Szwecja	1990
Brooklyn	Nowy Jork USA	1991
Kłajpeda	Litwa	1993
Baranowicze	Białoruś	1993
Seattle	USA	1994
Kaliningrad	Rosja	1994
Liepaja	Łotwa	1999
Kunda	Estonia	2001
Związek Wybrzeża Opalowego Dunkierka, Calais, Boulogne	Francja	2004
Haikou	Chiny	2006
Miasta zaprzyjaźnione		
Rustavi	Gruzja	2010
Zhuhai	Chiny	2013

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów Urzędu Miasta w Gdyni.

Kontakty te służą także promowaniu budowy demokracji lokalnej i idei społeczeństwa obywatelskiego, w szczególności w krajach leżących po wschodniej granicy Unii Europejskiej, m.in. poprzez wykonywanie wspólnych projektów, organizację wizyt studyjnych, staży i praktyk. Rozwijanie wzajemnych relacji ma na celu promowanie prozdrowotnych i prospołecznych inicjatyw wykonywanych we współpracy z miastami siostrzanymi, a zarazem aktywne wspieranie procesu integracji osób niepełnosprawnych i starszych oraz przeciwdziałanie ich społecznej izolacji.



Ryc. 2.1. Lokalizacja miast siostrzanych i partnerskich Gdyni

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów Urzędu Miasta w Gdyni.

Konkretnymi przykładami takiej współpracy mogą być relacje Gdyni z Kilonią i Karlskroną. W pierwszym przypadku, w roku 2014 i pierwszej połowie 2015, współpraca dotyczyła przede wszystkim uczestnictwa młodzieży w wydarzeniach sportowych, w tym związanych z żeglarstwem, co jest naturalne w przypadku obu portowych miast. Ważnym akcentem we współpracy były, mające długoletnią tradycję regaty *Kieler Woche* i towarzyszące wydarzenia kulturalne i rozrywkowe. W 2015 r. miały również miejsce obchody trzydziestolecia współpracy obu miast (tab. 2.2).

Tab. 2.2. Współpraca Gdyni z Kilonią w 2014 i pierwszej połowie 2015 r.

Data	Miejsce	Cel wizyty
Gdynia–Kilonia (Niemcy)		
Maj 2014	Kilonia, Niemcy	Udział młodych żeglarzy z klubu MKŻ Arka Gdynia w regatach <i>Goldener Opti</i> w Kilonii
Czerwiec 2014	Kilonia, Niemcy	Udział przedstawicieli Gdyni w <i>Kieler Woche</i> 2014
Czerwiec 2014	Kilonia, Niemcy	Udział delegacji gdyńskiej w <i>Kieler Woche</i> 2014 oraz towarzyszącym mu Międzynarodowym Forum Miast pn. <i>Bezrobocie wśród młodzieży i brak wyspecjalizowanych pracowników – strategie i sposoby integracji młodych ludzi na rynku pracy</i>
Lipiec 2014	Gdynia, Polska	Wizyta w Gdyni załogi kilońskiego jachtu <i>Arndt</i> w ramach rejsu do miast siostrzanych
Styczeń 2015	Gdynia, Polska	Udział grupy młodzieży z Kilonii w Międzynarodowym Turnieju Piłki Nożnej dla Młodzieży do lat 13, <i>Arka Gdynia CUP 2015</i>
Maj 2015	Kilonia, Niemcy	Udział młodzieży z klubu MKŻ Arka Gdynia oraz YKP Gdynia w regatach <i>Goldener Opti</i>
Czerwiec 2015	Kilonia, Niemcy	Udział młodych piłkarzy, szczypiornistów oraz tenisistów z Gdyni w turnieju w Kilonii
Czerwiec 2015	Kilonia, Niemcy	Udział przedstawicieli Gdyni w <i>Kieler Woche</i> 2015
Czerwiec 2015	Kilonia, Niemcy	Udział delegacji gdyńskiej w uroczystym spotkaniu w Ratuszu Kilońskim z okazji 30-lecia współpracy miast siostrzanych
Czerwiec 2015	Kilonia, Niemcy	Występ gdyńskiego zespołu <i>The Esthetics</i> na Scenie Młodych (<i>Junge Bühne Kiel</i>) w Kilonii
28 czerwca 2015	Kilonia, Niemcy	Start sztafety 20 biegaczy – pracowników Urzędu Miasta Kilonii – sztafeta zorganizowana w ramach obchodów jubileuszu 30-lecia współpracy miast siostrzanych Gdyni i Kilonii
Lipiec 2015	Gdynia, Polska	Wizyta delegacji z Urzędu Miasta Kilonii w ramach obchodów 30-lecia współpracy Gdyni i Kilonii – zakończenie sztafety z Kilonii do Gdyni

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów Urzędu Miasta w Gdyni.

Współpraca Gdyni z Karlskroną koncentrowała się w 2014 i pierwszej połowie 2015 r. wokół zagadnień transportu intermodalnego, problematyki aktywizacji bezrobotnych i społecznego włączenia osób z niepełnosprawnością. Zaakcentowano również jubileusz 25 lat współpracy między obydwooma miastami (tab. 2.2).

Tab. 2.3. Współpraca Gdyni z Karlskroną w roku 2014 i pierwszej połowie 2015 r.

Data	Miejsce	Cel wizyty
Gdynia–Karlskrona (Szwecja)		
Kwiecień 2014	Karlskrona, Szwecja	Udział przedstawicieli Gdyni w <i>Karlskrona Intermodal Event</i> (otwarcie terminalu intermodalnego)
Czerwiec 2014	Karlskrona, Szwecja	Udział przedstawiciela Gdyni w otwarciu Muzeum Okrętów Podwodnych w Karlskronie
Listopad 2014	Gdynia, Polska	Wizyta studyjna przedstawicieli Karlskrony dotycząca aktywizacji bezrobotnych
Czerwiec 2015	Gdynia, Polska	Wizyta przedstawicieli Urzędu Miasta Karlskrony w Gdyni w związku z 25-leciem współpracy, przygotowanie propozycji programu współpracy do roku 2018
Czerwiec 2015	Karlskrona, Szwecja	Udział delegacji gdyńskiej w konferencji dotyczącej zastosowania nowoczesnych standardów obsługi klientów z niepełnosprawnością

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów Urzędu Miasta w Gdyni.

Współpraca zagraniczna Gdyni poza wymianą doświadczeń przyczynia się do inicjowania całej gamy wspólnych przedsięwzięć i projektów na forum organizacji międzynarodowych, w szczególności tych, których miasto jest członkiem (tab. 2.3).

Corocznie Gdynię odwiedza kilkuset gości zagranicznych. Większość z nich przyjeżdża na wizyty studyjne i szkolenia, pragnąc zapoznać się z różnymi sektorami gdyńskiej gospodarki. Również przedstawiciele Gdyni w podobnym celu odbywają podróże do miast siostrzanych. W latach 2004-2015 w oficjalnych wizytach przedstawicieli Gdyni wzięło udział 320 osób, a do Gdyni przyjechało z miast siostrzanych 1385 gości. W tym samym czasie Gdynia przygotowała w miastach siostrzanych 6 wystaw, natomiast miasta siostrzane 9 ekspozycji w Gdyni.

Tab. 2.4. Udział Gdyni w organizacjach zajmujących się współpracą międzynarodową (stan na koniec 2015 r.)

Nazwa organizacji	Cele organizacji	Rok wstąpienia
Związek Miast Polskich *	Wspieranie idei samorządu terytorialnego, rozwój gospodarczy i kulturalny miast	1990
Związek Miast Bałtyckich (<i>Union of the Baltic Cities</i>)	Współpraca miast w celu demokratycznego, gospodarczego, kulturalnego i przyjaznego dla środowiska rozwoju Regionu Morza Bałtyckiego	1991
Euroregion Bałtyk	Poprawa warunków życia, rozwój kontaktów i współpraca transgraniczna społeczności lokalnych, zrównoważony rozwój regionu	1998
Stowarzyszenie Miast Laureatów Nagrody Europy	Promowanie idei integracji europejskiej i wspieranie współpracy partnerskiej, wymiana młodzieży	2002
Stowarzyszenie „Pomorskie w UE”	Rozwój województwa pomorskiego i kreowanie jego pozytywnego wizerunku w Polsce i Europie	2004

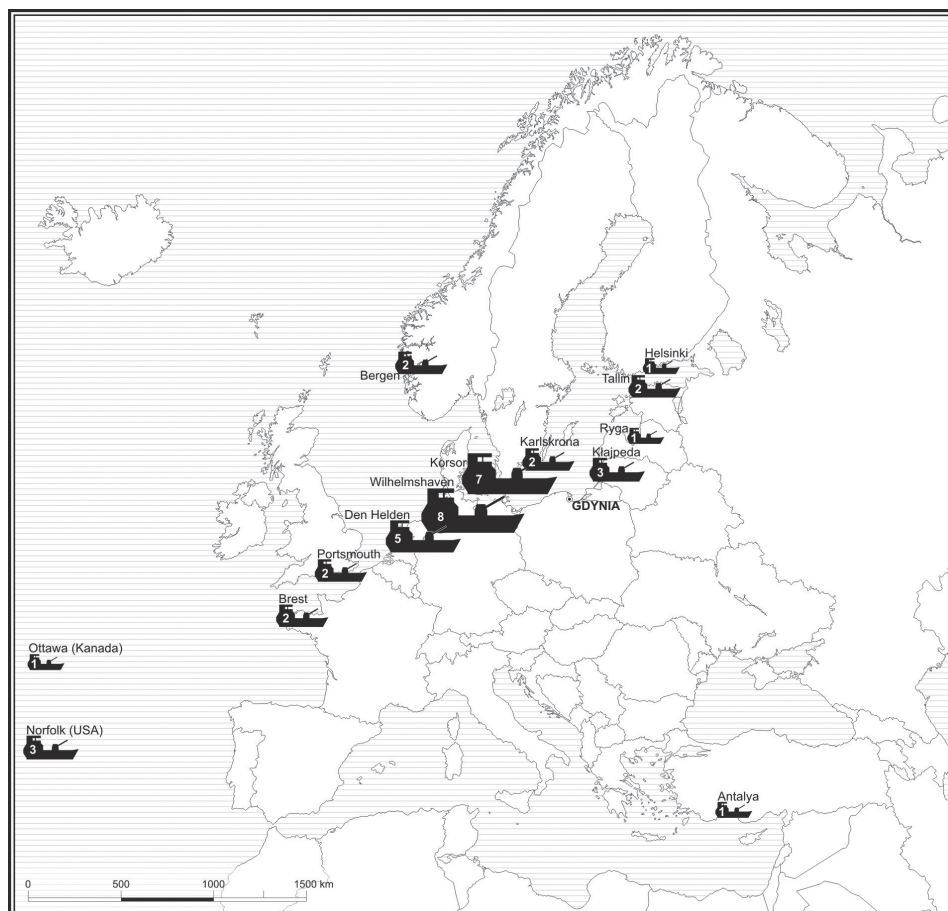
*Od 1991 r. przedstawiciele Związku uczestniczą w Kongresie Władz Lokalnych i Regionalnych Europy (CLARE) przy Radzie Europy. Związek wchodzi w skład Rady Gmin i Regionów Europy (CEMR) w Paryżu oraz Światowego Związku Władz Lokalnych (JULA)

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów Urzędu Miasta w Gdyni.

2.1.2. Wizyty okrętów wojennych i zloty żaglowców

Ze względu na to, że Port Wojenny w Gdyni stanowi jedną z baz morskich NATO corocznie zawijają tu okręty wojenne z wielu państw świata w ramach ćwiczeń morskich na Bałtyku – BALTOPS organizowanych w ramach programu Partnerstwa dla Pokoju, a także jednorazowych ćwiczeń, takich jak *Noble Mariner*, *Steadfast Jazz* i innych (ryc. 2.2).

W czasie tych wizyt, jak i podczas zawinięć o charakterze kurtuazyjnym, ich dowódcy składają oficjalne wizyty władzom Gdyni, a mieszkańcy Gdyni i ich goście mają możliwość zwiedzenia i poznania wszystkich typów nawet najbardziej nowoczesnych okrętów. W latach 2004-2015, poza ćwiczeniami, miały miejsce 33 oficjalne wizyty okrętów wojennych z 13 państw, takich jak Chiny, Finlandia, Francja, Holandia, Irlandia, Kanada, Rosja, Stany Zjednoczone, Wielka Brytania i Turcja. Do portu w Gdyni łącznie zawinęło 46 okrętów wojennych i dwa żaglowce należące do marynarek wojennych Urugwaju i Meksyku. Do najbardziej spektakularnych należały wizyty okrętów japońskich (2013 r.) oraz chińskich (2015 r.). Dowódcy jednostek poza oficjalnymi wizytami w Urzędzie Miasta Gdyni



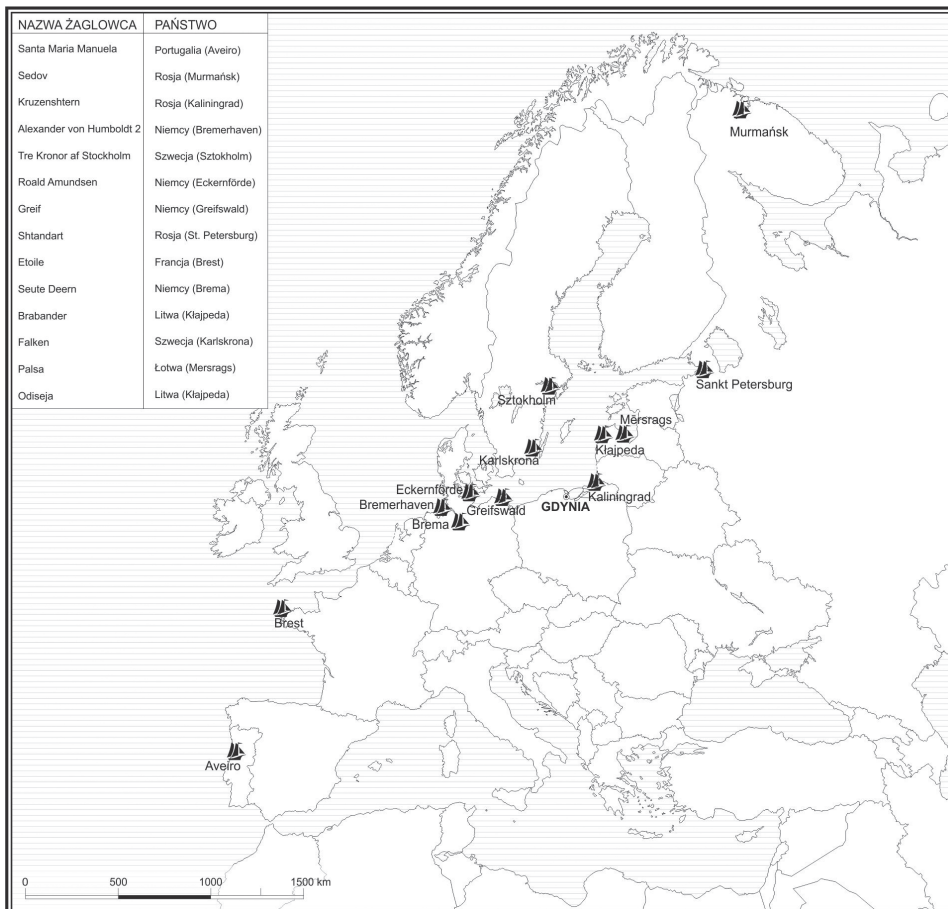
Ryc. 2.2. Okręty wojenne, które zawinęły do Gdyni w ramach manewrów Baltops 2015 w dniach 5-8 czerwca 2015 r. według portów stacjonowania

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów Urzędu Miasta w Gdyni.

spotykali się także z dowództwem Marynarki Wojennej i Akademii Marynarki Wojennej. Natomiast załogi okrętów uczestniczyły często w sportowej rywalizacji z marynarzami 3. Flotyli Okrętów w Gdyni.

W 1974 r. w Gdyni miał miejsce bezprecedensowy, pierwszy za żelazną kurtyną zlot żaglowców, zwany wtedy Operacją Żagiel. Od tego czasu zloty największych żaglowców świata odbywały się w Gdyni w latach 1992, 2003, a po wstąpieniu do UE w latach 2009, 2011 (*The Tall Ships Races*) i w roku 2014 (ryc. 2.3). Na pokładach żaglowców i jachtów przybywały do Gdyni setki żeglarzy, a w porcie *ptaki oceanów* z całego świata podziwiane były przez mieszkańców miasta i turystów, których liczba podczas parad żaglowców wzdłuż brzegu Zatoki Gdańskiej niejednokrotnie przekraczała milion osób. Podczas świąt żagli, a także w cza-

się innych wizyt żaglowców ich kapitanowie i kadra oficerska spotykali się z władzami miasta. Na ulicach Gdyni miały miejsce barwne i wielonarodowe parady załóg poszczególnych statków, odbywały się koncerty szantowe, koncerty na plaży miejskiej połączone z pokazami ogni sztucznych. Załogi, składające głównie z uczniów i studentów, odbywały wycieczki krajoznawcze i brały udział w zawodach sportowych.



Ryc. 2.3. Żaglowce, które zawinęły do Gdyni w ramach Operation Gdynia Sails w dniach 15-18 sierpnia 2014 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów Urzędu Miasta w Gdyni.

W latach 2004-2015 poza złotami żaglowców, z oficjalnymi wizytami do Gdyni zawinęło także 7 żaglowców (w tym wspomniane dwie jednostki z Urugwaju i Meksyku) pływających pod banderą Czech, Holandii, Norwegii i Rosji.

2.1.3. Współpraca międzynarodowa w nazewnictwie miejskim

Współpraca zagraniczna Gdyni znalazła także swoje odbicie we współczesnej przestrzeni miasta. Rozwój w latach 1996-1999 wzajemnych relacji pomiędzy Ogrodnikami Miejskimi Gdyni i Kilonii doprowadził do zagospodarowania wspólnie z partnerem niemieckim terenu w Gdyni w rejonie ulic Morskiej, Wiejskiej i Chyłońskiej. Otrzymał on nazwę *Parku Kilońskiego*. W ramach współpracy z miastem Plymouth w latach 1997-1999 urządzono w stylu angielskim park położony u zbiegu ulic Świętojańskiej i Marszałka Piłsudskiego. W celu podkreślenia wzajemnego współdziałania nadano mu nazwę *Skwer Plymouth*. Bliskie kontakty, jakie Gdynia utrzymuje ze swoimi miastami bliźniaczymi wpłynęły na zapoczątkowanie w 2002 r. symbolicznej Alei Miast Bliźniaczych. Aleja ta zlokalizowana została w Gdyni, u zbiegu ulic Borchardta i Armii Krajowej, na terenie Parku Rady Europy. W zasadzeniu drzew udział wzięli przedstawiciele Baranowicz, Karlskrony, Kilonii, Kłajpedy, Kaliningradu oraz Lipawy. W 2002 r. przy okazji wręczenia Gdyni Nagrody Europy przedstawiciele miast siostrzanych Aalborga, Seattle i Kristiansand zasadzili kolejne drzewka przyjaźni. Swoje drzewo posadzili również przedstawiciele Rady Europy. W dniu wstąpienia Polski do Unii Europejskiej 1 maja 2004 r. zasadzono kolejne drzewko. 22 maja 2005 r. Gdynia w darze od amerykańskiego miasta Seattle otrzymała rzeźbę *Powrót do domu*. Przedstawia ona dwa łososie płynące w jednym kierunku ku wspólnemu celowi. Kopia rzeźby usytuowana jest na końcu Bulwaru Nadmorskiego, w pobliżu Polanki Redłowskiej, a oryginał znajduje się w hallu Urzędu Miejskiego.

2.1.4. Wyróżnienia za wkład w międzynarodową współpracę

Za swoją działalność na arenie międzynarodowej, w tym współpracę z miastami siostrzanymi, aktywne członkostwo w organizacjach europejskich, organizację wydarzeń gospodarczo-politycznych, kulturalno-sportowych i innych o zasięgu europejskim, w tym działalność organizacji pozarządowych oraz propagowania w środowisku lokalnym idei integracji europejskiej Gdynia otrzymała szereg prestiżowych wyróżnień. Pierwszą z nich była uzyskana w 1996 r. Honorowa Flaga Rady Europy, następnie Honorowa Tablica Rady Europy otrzymana w 1986 r. Zwieńczeniem i najwyższym wyróżnieniem Rady Europy było przyznanie Gdyni w 2002 r. Nagrody Europy.

W 2009 r. w konkursie organizowanym pod patronatem Komisji Europejskiej przez Europejski Instytut Administracji Publicznej³³, którego celem było upowszechnianie wzorcowych, najbardziej innowacyjnych i efektywnych rozwiązań w sektorze publicznym państw europejskich oraz wspieranie współzawodnictwa

³³ *European Institute of Public Administration* (EIPA). W 2009 r. na konkurs EIPA wpłynęło ponad 300 zgłoszeń z 29 krajów Europy.

między organizacjami sektora publicznego, w kategorii *Zaangażowanie Obywateli* wyróżniony został projekt pn. *Gdyński sektor obywatelski*. Gdynia otrzymała to wyróżnienie za stworzenie programu znacznie bardziej rozwiniętego niż tradycyjna demokracja przedstawicielska i zbudowanie zrównoważonego partnerstwa z lokalnymi organizacjami pozarządowymi. Zwrócono także uwagę na niezwykle innowacyjną działalność Gdyńskiego Centrum Organizacji Pozarządowych, które angażuje lokalne organizacje pozarządowe do konsultowania i współtworzenia lokalnych programów i przedsięwzięć oraz wykonywania zadań publicznych.

2.2. Wydarzenia o randze międzynarodowej

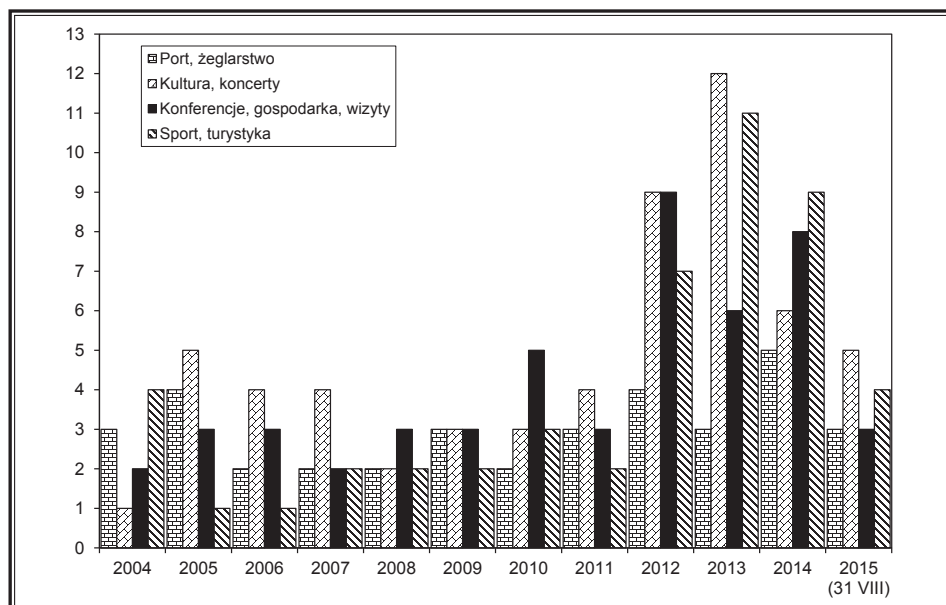
Istotnym elementem świadczącym o roli i znaczeniu każdego ośrodka jest jego rola i znaczenie w sferze społecznej, liczba i ranga organizowanych lub odbywających się w mieście wydarzeń o randze regionalnej, europejskiej czy nawet światowej. Na tym polu Gdynia, w pełni wykorzystując potencjał swojego położenia i gospodarcze oraz polityczne uwarunkowania zewnętrzne, jest miastem, którego znaczenie istotnie wykracza ponad poziom wynikający z siły lokalnej gospodarki lub potencjału demograficznego miasta.

2.2.1. Liczba i struktura wydarzeń międzynarodowych

Zestawienie i ocena wydarzeń międzynarodowych w Gdyni powstały na podstawie analizy informacji przedstawionych na internetowym portalu Gdyni (www.gdynia.pl)³⁴. Skupiono się na klasyfikacji wydarzeń, ich cykliczności oraz na tyle na ile pozwoliły dostępne dane, na ujęciu dynamiki zmian.

W toku analizy wyróżniono cztery grupy wydarzeń. Do pierwszej należą imprezy międzynarodowe, zawody i zloty żeglarskie oraz manewry morskie, przede wszystkim z udziałem okrętów państw członkowskich NATO. Do drugiej grupy zaliczono wydarzenia kulturalne i rozrywkowe. W kolejnej grupie znalazły się konferencje, seminaria naukowe, spotkania gospodarcze, wizyty zagranicznych delegacji i przedstawicieli dyplomacji, a do ostatniej czwartej grupy zaliczono międzynarodowe wydarzenia związane ze sportem i turystyką. Analiza obejmuje jedenaście lat, od 2004 do 2014 oraz dane do końca sierpnia 2015 r. (ryc. 2.4).

³⁴ Ze względu na liczbę umieszczonych wpisów dokonano selekcji materiału i jego klasyfikacji, która pozwoliła na prezentację szerokiej gamy wydarzeń, decydujących o międzynarodowych relacjach, znaczeniu i randze miasta. Dla uniknięcia powtórzeń materiału z poprzednich części opracowania pominięto dane związane z para-dyplomacją i współpracą miast partnerskich, wizyty statków wycieczkowych oraz różnorodne prezentacje Gdyni na arenie międzynarodowej, na targach turystycznych, żeglarskich i innych zagranicznych wydarzeniach, na których przedstawiciele miasta byli obecni.



Ryc. 2.4. Wydarzenia o randze międzynarodowej w Gdyni w latach 2004-2015

Źródło: opracowanie własne na podstawie: www.gdynia.pl.

W analizowanym okresie nastąpił wyraźny wzrost liczby imprez o charakterze międzynarodowym w Gdyni, z poziomu średnio 11 wydarzeń w latach 2004-2011 do ok. 30 wydarzeń w ostatnich trzech latach (ryc. 2.4). Ta duża zmiana wynikała z wyraźnego wzrostu liczby wydarzeń we wszystkich kategoriach, w szczególności kulturalnych oraz naukowych i biznesowych³⁵. Był to prawdopodobnie efekt rozbudowy infrastruktury umożliwiającej organizację różnorodnych wydarzeń. Ich organizacja tworzy popyt na lokalne usługi, co sprzyja rozwojowi gospodarstwa miasta. Ważny jest też wymiar marketingowy. Informacje o wydarzeniach pojawiające się w mediach, przyczyniają się do wzrostu rozpoznawalności miasta. Uczestnicy wydarzeń relacjonując swoje wrażenia także budują opinię o mieście wśród potencjalnych turystów, inwestorów i partnerów gospodarczych.

2.2.2. Najważniejsze wydarzenia międzynarodowe

Wydarzenia międzynarodowe organizowane w Gdyni mają charakter cykliczny oraz nieregularny. Niektóre z nich przyciągają liczną rzeszę widzów, czyli bier-

³⁵ Wzrost liczby wydarzeń odnotowywanych na stronie internetowej miasta może też być wynikiem bardziej szczegółowego opisu odbywających się w mieście imprez oraz poświęcenia im większej uwagi przez prowadzącego strony informacyjne miasta.

nych uczestników. Ranga innych polega na zaangażowaniu znaczącej grupy uczestników czynnych – artystów, sportowców, załóg okrętów – w program, którego odbiorcami są widzowie z Gdyni, a w sezonie letnim turyści z całej Polski i z zagranicy.

Z punktu widzenia wzmocnienia konkurencyjności gospodarki największe znaczenie mają imprezy cykliczne przyciągające dużą liczbę widzów. W przypadku większości wydarzeń liczba widzów jest wielokrotnie wyższa niż artystów, czy sportowców. To przede wszystkim widzowie kreują popyt na usługi lokalnej gospodarki i przyczyniają się do wzmocnienia międzynarodowego wizerunku miasta.

Cyklicznym wydarzeniem o randze międzynarodowej, przyciągającym największą liczbę widzów jest *Open'er Festival*. Organizowany jest na terenie Gdyni oraz gminy Kosakowo od 2003 r. Co roku przyciąga, podczas każdego z czterech dni jego trwania, kilkadziesiąt tysięcy osób z całej Europy.

Rangę międzynarodową posiadają zloty żaglowców z cyklu *The Tall Ships Races*. Od 1974 r. Gdynia sześciokrotnie gościła tą imprezę. Nie odbywa się ona cyklicznie, ale jest jedną z międzynarodowych wizytówek miasta. Jej cechą charakterystyczną jest duża liczba uczestników z wielu krajów, którymi są liczne załogi największych żaglowców świata. Widzami są przede wszystkim mieszkańcy Trójmiasta i turyści przebywający w nim w sezonie letnim. Złoty stanowią istotny walor turystyczny. Pasjonaci, dla których podziwianie żaglowców to główna atrakcja, stanowią niewielką grupę.

Kolejną, cykliczną imprezą żeglarską są regaty *Volvo Gdynia Sailing Days*. Od 2010 r. to jedno z najważniejszych wydarzeń żeglarskich w Polsce. Składa się na nie kilkanaście prestiżowych regat na poziomie mistrzostw Polski, Europy i – w przypadku juniorów – świata w kilkunastu klasach żeglarskich, na które przybywa ponad tysiąc samych zawodników i wielu sympatyków tego sportu.

W 2014 r. w Gdyni, jako jednym z 32 miast na świecie, odbyły się wyścigi lotnicze *Red Bull Air Race*, mające rangę mistrzostw świata. Zgromadziły one kilkuset tysięcy widzów, międzynarodową widownię. Zawody odbywały się nad akwenem Zatoki Gdańskiej, równoległe do Bulwaru Nadmorskiego. Inny charakter, ale także związany z morską specyfiką miasta mają wizyty okrętów wojennych. Z reguły związane są one z manewrami BALTOPS, organizowanymi co roku na Bałtyku, choć Gdynię wizytują także okręty innych państw (rozdz. 2.1). Podczas większych manewrów członkowie załóg okrętów odwiedzających Gdynię stanowią istotną liczebnie grupę osób korzystających z licznych atrakcji miasta.

Choć *Open'er Festival* stanowi największe wydarzenie międzynarodowe z dziedziny kultury i rozrywki, to nie jest jedyną taką imprezą organizowaną w Gdyni. Wysoką rangę, głównie z powodu prestiżu, liczby i zróżnicowania wykonawców, mają dwa festiwale muzyczne – *Ladys' Jazz Festival* i Festiwal Kultur Świata *Globaltica*.

Imprezy sportowe o międzynarodowym znaczeniu to nie tylko wydarzenia żeglarskie. W 2014 r. Gdynia była współorganizatorem Mistrzostw Europy w piłce

ręcznej mężczyzn. W hali Gdynia Arena, odbywały się rozgrywki w ramach dwóch grup, również z udziałem reprezentacji Polski. Gdynia była także współgospodarzem rundy głównej i gospodarzem rundy finałowej. W sierpniu 2015 r. odbyły się, po raz pierwszy w Polsce, zawody triathlonowe *Herbalife Ironman 70.3 Gdynia*. Wzięło w nich udział ponad 2 tys. zawodników, w większości z Polski, jednak ok. 200 pochodziło z zagranicy, w tym ok. 100 z Niemiec i Wielkiej Brytanii. Impreza zebrala wysokie oceny, istnieje więc szansa, że kolejne edycje zgromadzą jeszcze liczniejszą i w większym stopniu umiędzynarodowioną grupę zawodników. Podobny charakter ma *BCT Gdynia Marathon*. Są to zawody pływackie, odbywające się na wodach Zatoki Gdańskiej. Dwie główne konkurencje to Maraton Hel – Gdynia i wyścig *Open* na trasie wzdłuż Bulwaru Nadmorskiego. Maraton Hel – Gdynia to zawody elitarne, na najwyższym światowym poziomie. W 2015 r. zgłosiło się 34 zawodników. Z tej grupy wyłoniono 15 najlepszych. Podyktowane było to względami bezpieczeństwa. Na liście startowej znaleźli się najlepsi na świecie pływacy długodystansowi. Gdyńskie zawody dla części z nich były sprawdzianem przed Igrzyskami Olimpijskimi (www.bctgdyniamarathon.pl). W porównaniu do wymienionych imprez zawody te mają mały wpływ na gospodarkę miasta – zawodnicy i widzowie są nieliczni. Budują jednak prestiż i wizerunek miasta w świecie sportu, a pośrednio wśród szerszej publiczności śledzącej wydarzenia sportowe.

2.3. Zagraniczne inwestycje bezpośrednie

Napływ zagranicznych inwestycji bezpośrednich jest jednym z najważniejszych efektów stopniowej liberalizacji zasad międzynarodowych przepływów finansowych i handlu oraz znoszenia barier dla inwestorów z innych krajów. Poszukując miejsc umożliwiających osiągnięcie wysokiej stopy zwrotu z inwestycji, kierują się oni motywami, takimi jak: uzyskanie dostępu do zasobów/nakładów niezbędnych do produkcji, które w danym miejscu są tańsze lub wyższej jakości; poszukiwanie nowych rynków zbytu lub łatwiejsze do nich dotarcie; podnoszenie efektywności całej międzynarodowej korporacji poprzez wykorzystanie zróżnicowanych atutów poszczególnych miast, regionów i państw, dywersyfikację ryzyka wynikającą z tego zróżnicowania; umacnianie pozycji konkurencyjnej poprzez zakup odpowiednich aktywów (T. Brodzicki i inni, 2010). Inwestycje zagraniczne przynoszą również korzyści lokalnej gospodarce. Jak każda inwestycja, także te finansowane z zagranicy generują popyt na dobra i usługi niezbędne dla funkcjonowania przedsięwzięcia, a wytwarzane przez miejscowych przedsiębiorców (rozdz. 3.1). Inwestor tworzy również miejsca pracy. Wynagradzając pracowników, przyczynia się do wzrostu lokalnego popytu na dobra i usługi konsumpcyjne. Nie bez znaczenia jest też efekt marketingowy – duży inwestor stanowi wizytówkę lokalnej społeczności, co zwiększa jej rozpoznawalność i szansę na

przyciągnięcie kolejnych firm (B. Domański, 2001). Ponadto inwestor, jego kooperatorzy i pracownicy płacąc podatki, zwiększają dochody samorządu i umożliwiają rozwój infrastruktury i oferty usług publicznych. Inwestycjom zagranicznym, zwłaszcza rozpoczynającym działalność w okresie transformacji ustrojowej przypisuje się szczególne korzyści dla rozwoju lokalnego w postaci transferu wiedzy i technologii (S. Umiński, 2002), udostępnienia międzynarodowych kanałów dystrybucji i rynków zagranicznych, co w efekcie pozwala zaoferować pracownikom wyższe wynagrodzenia (A. Cieślik, 2005). Zagraniczne inwestycje bezpośrednie mogą mieć także negatywne następstwa. Najbardziej dotkliwe dla lokalnej gospodarki to: redukcje zatrudnienia w wyniku restrukturyzacji, zastąpienie części stanowisk wymagających wiedzy technicznej stanowiskami wymagającymi jedynie pracy fizycznej, redukcja działalności badawczo-rozwojowej, przywiązywanie niewielkiej wagi do szkolenia kadr, niższe wpływy podatkowe z tytułu różnych ulg lub braku zysków, które dzięki działalności filii osiągnęte są przez podmioty macierzyste za granicą (M. Gorynia i inni, 2006).

2.3.1. Liczba zagranicznych inwestorów i wartość inwestycji

Gdynia ze względu na swoją portową genezę od początku istnienia była miastem otwartym na inwestycje pochodzące z zagranicy. W 1951 r., w okresie politycznego i gospodarczego zamknięcia Polski, w Gdyni powołane zostało do życia Polsko-Chińskie Towarzystwo Żeglugowe Chipolbrok. Powstało ono na podstawie bilateralnej umowy pomiędzy rządami Polski i Chin. Oba kraje należały wtedy do bloku państw socjalistycznych, a Chiny potrzebowały jeszcze kilku dekad, aby wyrosnąć na jedną z głównych potęg gospodarczych świata. Gospodarka morską w całym okresie 1945-1989 zorientowana była na współpracę z państwami socjalistycznymi, głównie w ramach Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej. Za obsługę tych powiązań odpowiadały spółki, których udziałowcami były podmioty z państw należących do RWPG. Przykładem takiej spółki jest założony w 1946 r. i istniejący do dziś Spedrapid Sp. z o.o., który pierwotnie zajmował się spedycją ładunków z Czechosłowacji, a obecnie jest prężnie działającą firmą logistyczną, współzałożycielem Polskiej Izby Spedycji i Logistyki.

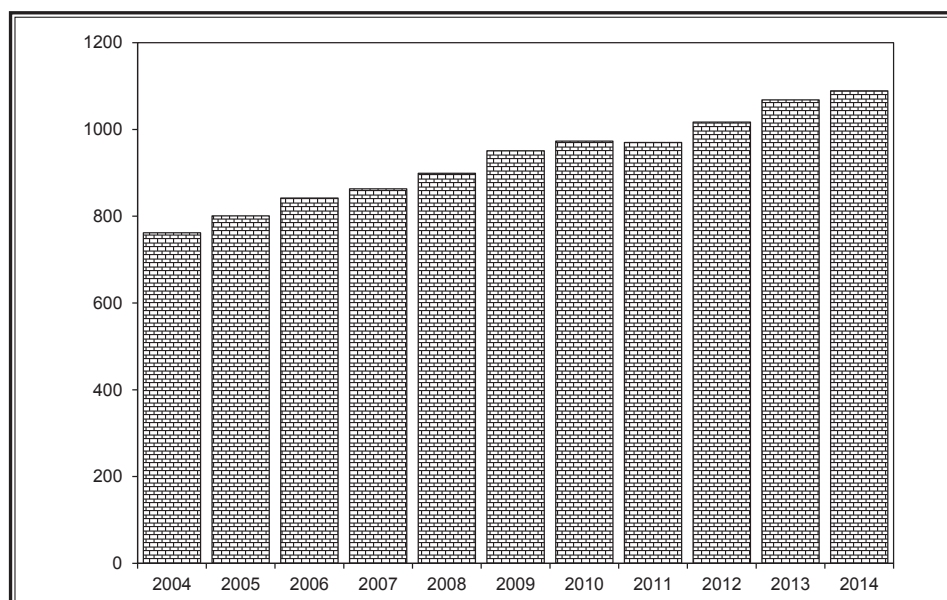
Na dużą skalę kapitał zagraniczny pojawił się w Gdyni w okresie transformacji ustrojowej. W latach 1990-1991 nową siedzibę zbudował Chipolbrok. W tym samym czasie powstała rozlewnia Coca-Coli. Działalność rozpoczął austriacki Bałtyk Gaz. Ponadto intensywnie zaczęły rozwijać się sieci wielkopowierzchniowego handlu detalicznego. W latach 1995-1996 norweski inwestor wybudował centrum handlowe *Klif*, w 1996 r. oddano do użytku centrum handlu hurtowego *Makro Cash and Carry* (kapitał holenderski), a w 1998 r. niemiecki hipermarket *HIT* (M. Czepczyński, 2001)³⁶. Nie wszystkie z tych przedsięwzięć okazały się

³⁶ Szerzej tą kwestię omawiają M. Pacuk i inni (2016).

długofalowym sukcesem. W ramach restrukturyzacji działalności w Polsce rozlewnia *Coca-Coli* w Gdyni została zlikwidowana (B. Domański, 2001) a rola filii sprowadzona do funkcji centrum dystrybucji. Sieć hipermarketów *HIT*, w tym gdyńska placówka, została przejęta przez brytyjskie *TESCO*. W początkowym okresie transformacji oprócz dużych firm, powstało szereg mniejszych spółek z udziałem kapitału zagranicznego. W 1997 r. funkcjonowało ogółem 520 takich podmiotów. Ponad połowa (z tych, dla których dało się ustalić kraj pochodzenia kapitału) została założona przez inwestorów z Europy Bałtyckiej (M. Czepczyński, 2001).

W następnych latach nadal przybywało podmiotów zakładanych przez zagranicznych inwestorów. W 2004 r. liczba spółek handlowych z udziałem kapitału zagranicznego wynosiła 762 i sukcesywnie rosła, osiągając w 2014 r. 1089 podmiotów (ryc. 2.5). W okresie tym wzrost sięgnął 43% i był wyraźnie wyższy niż przypadku dynamiki podmiotów gospodarczych ogółem (rozdz. 3.1). W przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców Gdynia w całym analizowanym okresie wyróżniała się wysokim nasyceniem podmiotami z udziałem kapitału zagranicznego. W 2014 przypadało ich 43,9. Był to zdecydowanie najwyższy wynik, w porównaniu do miast podobnej wielkości. Pod względem wartości Gdyni było zdecydowanie bliżej do największych polskich ośrodków miejskich.

Gdynia wyróżnia się także na tle innych miast o podobnej wielkości pod względem wartości zainwestowanego kapitału. W 2014 r. wyniosła ona 961 mln zł.



Ryc. 2.5. Spółki handlowe z udziałem kapitału zagranicznego w sektorze prywatnym w Gdyni w latach 2004-2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie: www.stat.gov.pl.

W przeliczeniu na mieszkańca było to blisko 6,3 tys. zł, podczas gdy w miastach o zbliżonej liczbie ludności jedynie od 0,7 do 3,7 tys. zł. Jednocześnie Gdynia wyraźnie ustępowała największym miastom, w których wartość kapitału zagranicznego na mieszkańca była nawet trzykrotnie wyższa.

2.3.2. Najważniejsi inwestorzy zagraniczni

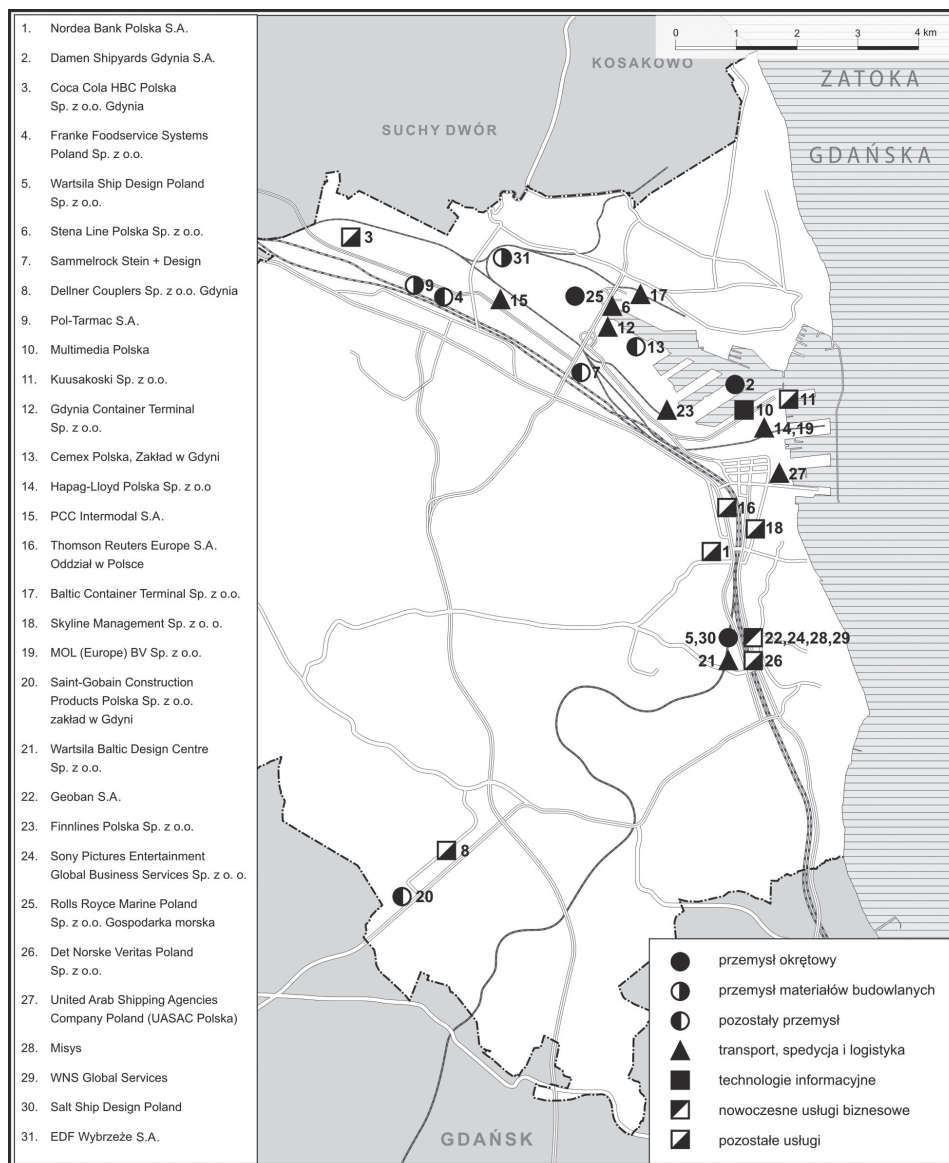
Wśród 1,1 tys. spółek z udziałem kapitału zagranicznego wyróżnić można ok. 30 najważniejszych (ryc. 2.6). Ich znaczenie wynika z wielkości zainwestowanego kapitału, liczby pracujących, czy też wyjątkowego charakteru i złożonej formy prowadzonej działalności. Jedynie jedna trzecia z nich rozpoczęła swoją działalność w okresie przed wejściem Polski do UE. Pozostałe zainicjowały działalność po 2004 r. W okresie tym, w Gdyni przeciętnie powstawały trzy znaczące inwestycje rocznie. Nieco mniej uruchomionych zostało w szczycie globalnego kryzysu finansowego – w latach 2008-2009. Wyraźne zainteresowanie inwestowaniem w Gdyni odnotowano także w 2012 r. W całym okresie wynikało ono ze znacznych zasobów pracy, dużej liczby firm mogących być potencjalnymi kooperantami, znacznego lokalnego popytu, dobrej dostępności transportowej i korzystnych warunków życia (A. Hildebrandt i inni, 2014). Atuty te po części wynikały z położenia Gdyni w aglomeracji Trójmiasta, co umożliwiało inwestorom wykorzystanie zasobów dostępnych na tym obszarze.

Najważniejsi inwestorzy obecni w Gdyni reprezentują szerokie spektrum działalności gospodarczej (ryc. 2.6). Są oni obecni w gospodarce morskiej – rozwijają terminale kontenerowe i zajmują się transportem, spedycją oraz logistyką (rozdz. 3.2). Jednym z pierwszych inwestorów był holenderski Damen, który ulokował w Gdyni niedużą stocznię, zajmującą się produkcją specjalistycznych statków. Dwie dekady później ten segment rynku stał się podstawowym dla stoczni działających w mieście (rozdz. 3.3).

Istotne znaczenie, ze względu na złożony charakter prowadzonej działalności i zapotrzebowanie na specjalistów, mają podmioty zajmujące się projektowaniem statków i konstrukcji morskich. Bezpośrednio z gospodarką morską związana jest również spółka będąca przedstawicielstwem renomowanego, międzynarodowego towarzystwa klasyfikacyjnego, a także dostawca podzespołów napędowych stosowanych m.in. w jednostkach pływających.

Pośrednio z gospodarką morską związani są inwestorzy zajmujący się produkcją materiałów budowlanych (ryc. 2.6). Wykorzystują oni atut Gdyni, jakim jest dobra dostępność do miasta przy wykorzystaniu transportu morskiego. Niskie koszty transportu ładunków masowych oraz obecność odpowiedniej infrastruktury przeładunkowej, sprzyjają lokalizacji wytwórni lub centrów dystrybucji materiałów budowlanych.

Stosunkowo nowy segment inwestycji zagranicznych stanowią nowoczesne usługi biznesowe. Składają się na nie centra usług wspólnych, centra outsourcingu



Ryc. 2.6. Wybrani inwestorzy zagraniczni działający w Gdyni w 2013 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie źródeł rozproszonych.

procesów biznesowych i outsourcingu IT oraz centra badawczo-rozwojowe. Pierwszym dużym investorem z tej branży był Thomson-Reuters, który w 2006 r. uruchomił w Gdyni oddział, zajmujący się zarządzaniem danymi i informacją gospodarczą (ryc. 2.6). W kolejnych latach działalność rozpoczęło czterech dużych inwestorów, w tym Sony Pictures Entertainment, który w Gdyni

ulożował oddział zajmujący się obsługą finansowo-księgową zasadniczej działalności korporacji (rozdz. 3.4).

2.4. Eksport

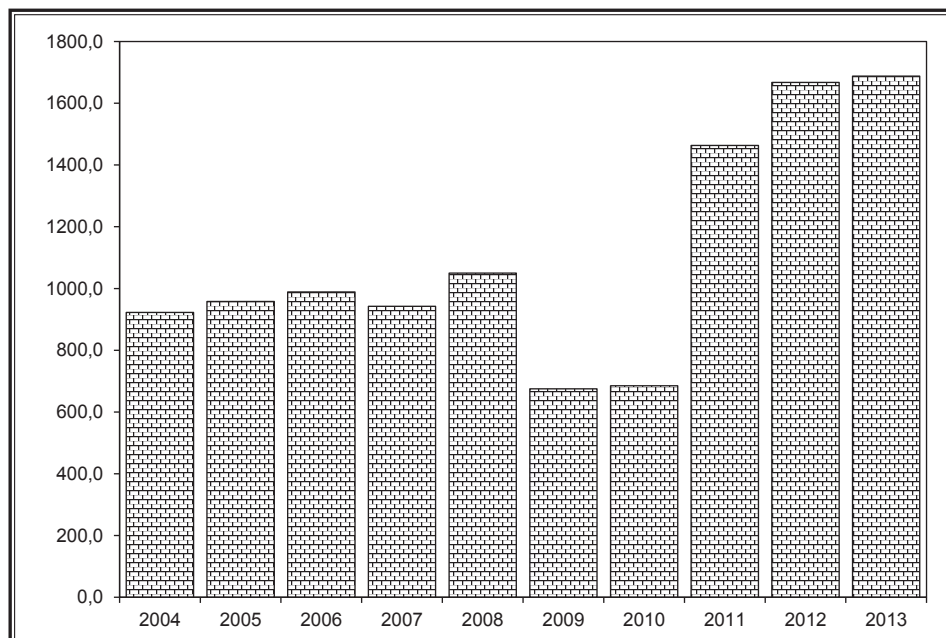
Sprzedż produktów za granicę pozwala znacznie rozszerzyć rynek zbytu, co często prowadzi do zwiększenia skali działalności – nakładów inwestycyjnych, zatrudnienia nowych pracowników, zwiększenia zamówień u kooperantów. Eksport jest jednym z ważniejszych kół zamachowych lokalnej gospodarki i jednym z najważniejszych wymiarów jej konkurencyjności (P. Churski, 2004, A. Golejewska, 2012). Ekspansja na rynki zagraniczne wymaga nie tylko oferowania produktu o dobrej jakości i korzystnej cenie, ale także dobrego rozpoznania, specyficznych często potrzeb konsumentów, dostosowania się do odmiennych regulacji prawnych, czy znalezienia odpowiednich partnerów handlowych. Wielkość i struktura eksportu wskazują również na specjalizację lokalnej gospodarki, czyli na branżę i przedsiębiorstwa, które mają ugruntowaną pozycję konkurencyjną na rynkach międzynarodowych. W globalizującej się gospodarce handel zagraniczny, a w szczególności eksport, buduje relacje pomiędzy globalnym a lokalnym wymiarem gospodarki, kształtując często pozycję miasta czy regionu w międzynarodowym podziale pracy, a tym samym istotnie wpływa na tempo i kierunki jego rozwoju (S. Umiński, 2012). Silne ukierunkowanie na eksport z reguły sprzyja wzrostowi gospodarczemu, szczególnie w okresie korzystnej koniunktury na rynkach międzynarodowych. Jednak jej pogorszenie w pierwszej kolejności odbija się na silnie umiędzynarodowionych lokalnych gospodarkach, szczególnie takich, które oferują produkty stosunkowo proste i o niskiej pozycji w łańcuchu wartości (G. Gorzelak, 2009, T. Komornicki, 2009, T. Komornicki i inni, 2015).

2.4.1. Wolumen eksportu i jego zmiany

Po akcesji Polski do Unii Europejskiej Gdynia należała do liczących się w skali kraju ośrodków eksportu. W 2013 r. wartość produktów wyeksportowanych przez podmioty z siedzibą w Gdyni³⁷ wynosiła blisko 1,7 mld EUR (ryc. 2.7). Stanowiło to 1,1% eksportu ogółem z Polski. Ze względu na to, że w analizowanym roku wolumen produkcji sprzedanej przemysłu wytworzony w Gdyni stanowił jedynie 0,4% wartości ogólnopolskiej, udział Gdyni w eksporcie był nieproporcjo-

³⁷ Dane gromadzone są wg siedziby przedsiębiorstwa eksportującego produkt. Towary eksportowane z Gdyni w dużej części wyprodukowane zostały na miejscu, choć część z nich, z uwagi na portowy charakter miasta, wyeksportowana została przez pośredników w nim działających.

nalnie wysoki³⁸. Był to efekt nie tylko działalności przemysłu, ale także firm aktywnych na polu handlu międzynarodowego, powiązanych z portową funkcją miasta (rozdz. 3.2).



Ryc. 2.7. Wartość produktów (mln EUR) wyeksportowanych przez podmioty z siedzibą w Gdyni w latach 2004-2013

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Izby Celnej.

W okresie 2004-2013 wartość eksportu przedsiębiorstw z siedzibą w Gdyni ulegała dość silnym zmianom, które wynikały przede wszystkim z wahań globalnej koniunktury gospodarczej. Wyraźny spadek w latach 2009-2010 był następstwem recesji gospodarczej, jaka miała miejsce w niektórych krajach, będących ważnymi odbiorcami eksportu z Polski. Znalazło to odzwierciedlenie m.in. w wielkości przeładunków w porcie gdyńskim, który obsługiwał ok. 30% eksportu gdyńskich firm. W kolejnych latach nastąpiło jednak wyraźne ożywienie. W 2013 r. wartość eksportu (wyrażona w EUR) stanowiła 161% wartości z 2008 r., podczas

³⁸ Dostępne dane nie pozwoliły na porównanie z pozycją wszystkich dużych ośrodków miejskich w Polsce w zakresie wielkości eksportu. Możliwe było ono jedynie z miastami położonymi w województwie pomorskim. Udział Gdańska w wolumenie eksportu z Polski wynosił w 2013 r. 3,6% przy produkcji sprzedanej przemysłu stanowiącej 3,7% ogólnopolskiej. Udział Słupska i Sopotu w obu kategoriach kształtował się na poziomie nie wyższym niż 0,1%.

gdy dla Polski relacja ta wyniosła 134%. Dynamika eksportu z Gdyni była więc w tym okresie wysoka. W dłuższej perspektywie – lat 2004-2013 – eksport rósł przeciętnie o 6,9%³⁹. Szczególnie wysokie wzrosty odnotowano w latach 2011 i 2012 (ryc. 2.7).

2.4.2. Struktura towarowa eksportu

Struktura towarowa eksportu gdyńskich przedsiębiorstw była silnie skoncentrowana wokół niewielkiej liczby kategorii produktów. W 2013 r. na dziesięć z nich, o najwyższej wartości, przypadało aż 90% eksportu z miasta. Dla porównania, na dziesięć najważniejszych kategorii produktów w eksporcie z Polski przypadało w tym czasie jedynie 60% jego wartości. Największe znaczenie w gdyńskim eksporcie odgrywały statki, łodzie oraz konstrukcje pływające. Przypadło na nie blisko 62% wartości sprzedaży. Udział Gdyni w eksporcie jednostek pływających z Polski wynosił jedną czwartą (tab. 2.4). Było to następstwem prężnie działającego, mimo restrukturyzacji pod silną presją konkurencyjną, przemysłu okrętowego, którego Gdynia razem z Gdańskiem pozostaje dominującym ośrodkiem w Polsce (rozd. 3.3).

Duży, aczkolwiek o rząd wielkości mniejszy, udział w eksporcie z Gdyni miały również wyroby z żeliwa i stali, maszyny i urządzenia mechaniczne oraz ich części, a także zboża. Wymienione kategorie produktów stanowiły blisko 18% gdyńskiego eksportu. Udział pozostałych z dziesięciu najważniejszych grup zamykał się w granicach 1-2% (tab. 2.4).

Z punktu widzenia udziału gdyńskich przedsiębiorstw w eksporcie ogółem z Polski, obok jednostek pływających ważną rolę odgrywały zboża. Z Gdyni wysłano za granicę blisko 9% polskiego eksportu tego towaru. Jest to rezultat pośrednictwa w handlu prowadzonego przez podmioty działające w porcie gdyńskim. Wysoki udział Gdyni w eksporcie Polski zaznaczył się również w zakresie przetwórstwa rybnego. W mieście, jak i w jego sąsiedztwie działają przedsiębiorstwa przetwórcze o ugruntowanej, międzynarodowej pozycji.

Pomijając jednostki pływające, większość najważniejszych produktów eksportowanych przez gdyńskie firmy cechowała się stosunkowo niskim stopniem przetworzenia. W 2013 r. jedynie 9,4% stanowiły produkty wysokich technologii (K. Gawlikowska-Hueckel, S. Umiński, 2014)⁴⁰. Z jednej strony nie było to korzystne dla lokalnej gospodarki, gdyż nie budowało silnej pozycji konkurencyjnej firm i utrudniało zwiększenie czy stabilizację zysków. Z drugiej strony większość

³⁹ Dla porównania w Gdańsku eksport rósł przeciętnie aż o 14,3% rocznie, w Słupsku o 6,1%, a w Sopocie o 4,6%.

⁴⁰ Biorąc pod uwagę strukturę produkcji przemysłowej w Polsce był to dość dobry rezultat. Udział w przypadku Gdańska wynosił 5,5%, w przypadku Tczewa aż 78%. Udział produktów o wysokim poziomie zaawansowania technologicznego w polskim przemyśle wynosił w 2012 r. 5,4% (K. Gawlikowska-Hueckel, S. Umiński, 2014).

towarów o niskim stopniu przetworzenia nie była produkowana w Gdyni, a jedynie eksportowana przez gdyńskie firmy, co świadczyło o ich dużej zdolności w zakresie handlu międzynarodowego.

Tab. 2.5. Struktura towarowa eksportu podmiotów z siedzibą w Gdyni w 2013 r.

Kategorie produktów (działy Nomenklatury Scalonej) – 10 najważniejszych	Wartość w mln UER	Udział (%) w eksporcie ogółem z Gdyni	Udział (%) w eksporcie kategorii produktów z Polski
Statki, łodzie oraz konstrukcje pływające	1037,1	61,5	25,3
Wyroby z żeliwa lub stali	113,8	6,7	2,3
Reaktory jądrowe, kotły, maszyny i urządzenia mechaniczne; ich części	111,8	6,6	0,6
Zboża	73,4	4,3	8,8
Produkty mleczarskie; jaja ptasie; miód naturalny; jadalne produkty pochodzenia zwierzęcego, gdzie indziej niewymienione ani niewłączone	38,3	2,3	2,0
Mięso i podroby jadalne	37,9	2,2	1,1
Maszyny i urządzenia elektryczne oraz ich części; rejestratory i odtwarzacze dźwięku, rejestratory i odtwarzacze obrazu i dźwięku oraz ich części i akcesoria	36,6	2,2	0,2
Ryby i skorupiaki, mięczaki i pozostałe bezkręgowce wodne	27,9	1,7	2,9
Meble; pościel, materace, stelaże pod materace, poduszki itp.; lampy i oprawy oświetleniowe; reklamy świetlne znaki informacyjne itp.; budynki prefabrykowane	26,8	1,6	0,3
Żeliwo i stal	22,8	1,4	0,6
Eksport ogółem z Gdyni	1686,8	100,0	1,1

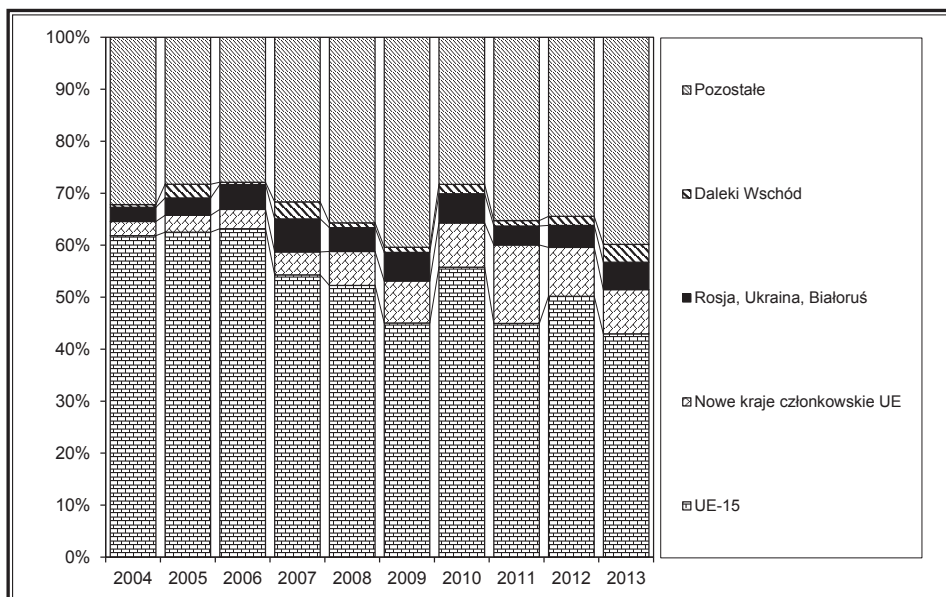
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Izby Celnej.

Struktura towarowa eksportu, uwarunkowana lokalnym zapleczem przemysłowym oraz powiązaniem handlowymi, nie uległa istotnym zmianom w okresie 2008-2013. Statki, łodzie oraz konstrukcje pływające pozostały kategorią o zdecydowanie najwyższym udziale w gdyńskim eksporcie. Mimo głębokiej restrukturyzacji przemysłu okrętowego, udział wymienionych produktów zmniejszył się jedynie o 6 pkt.% (w ujęciu bezwzględny wartość eksportu tych produktów

w EUR wzrosła o blisko połowę). Wyraźne zmniejszenie udziału odnotowano w zakresie produktów mleczarskich oraz maszyn i urządzeń elektrycznych. Bardzo wyraźnie wzrosła natomiast rola zbóż w strukturze eksportu. Przesunięcia w tej strukturze, choć nie były szczególnie duże, zachodziły raczej w kierunku produktów o niskim stopniu przetworzenia, co po części odzwierciedlało spadający w analizowanym okresie udział produktów zaawansowanych technologicznie w polskim przemyśle.

2.4.3. Struktura przestrzenna eksportu

W 2013 r. w strukturze przestrzennej eksportu dominowały dwie grupy państw: Unia Europejska sprzed jej rozszerzenia w 2004 r. (tzw. piętnastka, UE-15) oraz pozostałe państwa, czyli kraje nieleżące w UE oraz na Dalekim Wschodzie. Z grupy tej wyłączono również Rosję, Ukrainę i Białoruś. Do obu kategorii państw trafiło ponad 80% gdyńskiego eksportu (ryc. 2.8). Tym co odróżniało Gdynię w stosunku do większości ośrodków polskiego eksportu był wysoki udział pozostałych państw oraz wyraźnie niższy krajów UE-15 i nowych krajów członkowskich tej organizacji.



Ryc. 2.8. Główne kierunki eksportu podmiotów z siedzibą w Gdyni w latach 2004-2013

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Izby Celnej.

W latach 2004-2013 następowała stopniowa reorientacja kierunków eksportu (ryc. 2.8). Miał miejsce wyraźny spadek znaczenia krajów UE-15, których część,

w następstwie światowego kryzysu finansowego, doznała spowolnienia gospodarczego lub wręcz popadła w recesję. Nastąpił natomiast wyraźny wzrost udziału eksportu do nowych krajów członkowskich UE. Wytłumaczyć to można ułatwieniami dla handlu, wynikającymi wprost z podstawowych swobód: przepływu osób, towarów, usług i kapitału. Stopniowy, zauważalny, wzrost znaczenia odnotowały pozostałe kraje. W przeważającej mierze jest to rezultatem ekspansji przemysłu okrętowego.

Najważniejszym państwem – odbiorcą eksportu gdyńskich przedsiębiorstw była Norwegia. Jej udział w 2013 r. wynosił jedną trzecią. Na Gdynię przypadało aż 18% eksportu Polski do tego kraju (tab. 2.5). Był on zdominowany przez produkty przemysłu okrętowego.

Tab. 2.6. Struktura przestrzenna eksportu podmiotów z siedzibą w Gdyni w 2013 r.

Dziesięć państw o największym znaczeniu dla eksportu	Wartość w mln EUR	Udział (%) w eksporcie ogółem z Gdyni	Udział (%) w eksporcie ogółem do danego kraju z Polski
Norwegia	5654,2	33,5	18,4
Niemcy	2016,2	12,0	0,5
Hiszpania	1561,8	9,3	4,6
Holandia	1107,2	6,6	1,8
Wielka Brytania	1072,0	6,4	1,1
Cypr	825,8	4,9	41,3
Rosja	748,6	4,4	0,9
Szwecja	378,0	2,2	0,9
Finlandia	269,6	1,6	2,3
Republika Korei	223,3	1,3	4,1
Eksport ogółem z Gdyni	16868,0	100,0	1,1

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Izby Celnej.

Choć Niemcy były drugim krajem pod względem udziału w eksporcie z Gdyni to ich znaczenie było mniejsze niż dla innych polskich ośrodków przemysłowych, z których przeciętnie do tego kraju trafiła jedna czwarta eksportu. Istotne znaczenie miały również Hiszpania, Holandia i Wielka Brytania. Na państwa te łącznie przypadało w 2013 r. ponad 22% produktów sprzedawanych za granicę przez gdyńskie firmy. Specyficzną pozycję zajmował Cypr – szósty pod względem znaczenia w eksporcie z Gdyni. W analizowanym roku eksport ten stanowił aż 41% wartości dóbr sprzedanych do tego kraju z całej Polski. Na Cyprze swoją siedzibę ma wielu

armatorów, którzy są klientami polskich, w tym gdyńskich stoczni. Poza tym segmentem gospodarki, eksport do tak małego kraju (ok. 1,1 mln ludności) nie mógł przybrać większych rozmiarów z uwagi na barierę popytu.

W 2013 r. w stosunku do 2008 r. zaobserwowano dość wyraźne przesunięcia w strukturze eksportu do dziesięciu najważniejszych krajów. Istotnie zyskała Hiszpania (o 9 pkt.%) i Norwegia (o 7 pkt.%). Największy spadek dotknął Wielką Brytanię (o 15 pkt.%) i Niemcy (o 3 pkt.%).

2.5. Podsumowanie

Współczesna współpraca międzynarodowa Gdyni prowadzona jest na wielu płaszczyznach. Najczęściej przybiera formułę miast siostrzanych. Miasto angażuje się we wspólne przedsięwzięcia z partnerami ukierunkowanymi na wspólne zadania, w szczególności dotyczące Europy Bałtyckiej. Działania te mają na celu nadanie miastu roli wiodącego ośrodka w dziedzinie gospodarki, nauki oraz kultury.

Miasto angażuje się także w przedsięwzięcia Unii Europejskiej i Rady Europy. Służą one wspieraniu rozwoju zrównoważonego transportu publicznego oraz rozbudowie infrastruktury transportowej, przyczyniają się do wdrażania polityki sustensywnego⁴¹ rozwoju i ochrony środowiska w mieście. Są także sposobem międzynarodowej promocji Gdyni i jej osiągnięć w zakresie innowacji oraz designu, a także rozwoju turystyki i tradycji morskich.

Jednym z następstw intensywnej współpracy Gdyni są ważne wydarzenia międzynarodowe, organizowane w mieście. Zaliczają się do nich zloty żaglowców, wizyty okrętów wojennych, regaty, a także inne wydarzenia sportowe rangi międzynarodowej. Gdynia jest ponadto gospodarzem znaczących wydarzeń kulturalnych, wśród nich licznie odwiedzanego przez międzynarodową widownię i gromadzącego najpopularniejszych wykonawców muzyki rozrywkowej, festiwalu *Open'er*.

Dzięki portowemu charakterowi miasta, Gdynia od początku istnienia stanowiła korzystną lokalizację firm z udziałem kapitału zagranicznego. W okresie transformacji przewaga ta została wykorzystana. Liczba spółek z udziałem kapitału zagranicznego systematycznie rosła osiągając poziom niespotykany w innych miastach o podobnej wielkości. Najważniejsi inwestorzy prowadzili działalność w gospodarce morskiej. Inwestowali w terminale kontenerowe, transport, spedycję

⁴¹ Pojęcie to używane jest jako bardziej precyzyjne względem terminu *zrównoważony*. „Łacińskie *suspensio/sustineo* oznacza podtrzymywanie, utrzymanie, wytrzymanie, żywienie i trwanie. Stąd przyjmuje się, że rozwój sustensywny oznacza oszczędną i troskliwą gospodarkę naturalnymi i materialnymi zasobami człowieka – rozwój ani intensywny, ani ekstensywny, ale rozwój w imię przetrwania i (...) dający obecnym i przyszłym pokoleniom możliwość dalszego godziwego korzystania z odnawialnych i niezbywalnych zasobów naszej ziemi” (R. Janikowski, 2004 za J. Zaucha, 2012, s. 5).

i logistykę, produkcję statków i łodzi, ale także w ich projektowanie i specjalistyczne usługi na rzecz stoczni i armatorów. Pośrednio z gospodarką morską związane były inwestycje w przemyśle i dystrybucji materiałów budowlanych. Sprzyjała im dobra dostępność transportowa wynikająca z bliskości portu, co umożliwiało tani transport ładunków masowych. W 2006 r. zapoczątkowany został rozwój sektora nowoczesnych usług biznesowych. Składają się na nie centra usług wspólnych, centra outsourcingu procesów biznesowych i outsourcingu IT⁴² oraz centra badawczo-rozwojowe. Działalność wszystkich tych podmiotów ukierunkowana jest na obsługę innych firm – macierzystych korporacji albo podmiotów zewnętrznych.

W okresie po wejściu Polski do UE Gdynia tworzyła istotny w skali kraju ośrodek eksportu, którego źródłem były zarówno przedsiębiorstwa przemysłowe działające w mieście, jak i firmy pośredniczące – zajmujące się handlem międzynarodowym. Mimo zmiennej koniunktury na rynkach międzynarodowych eksport z Gdyni wzrastał. Jego wartość w 2013 r. była o ponad 60% wyższa niż w 2008 r. Duże znaczenie gospodarki morskiej w rozwoju miasta ukształtowało wyraźnie odmienną od ogólnopolskiej strukturę towarową i przestrzenną eksportu. Struktura towarowa była silnie skoncentrowana – blisko dwie trzecie wartości stanowiły wyroby przemysłu okrętowego. Poza produktami przemysłu okrętowego, większość pozostałych artykułów eksportowych cechowała się niskim stopniem przetworzenia. Jedynie niecałe 10% stanowiły produkty zaawansowane technologicznie. Nie zaobserwowano w tym zakresie tendencji rosnącej, a wręcz przeciwnie – udział towarów o niskim stopniu przetworzenia nieco wzrósł. Nie było to korzystne dla lokalnej gospodarki, gdyż produkty zaawansowane technologicznie zapewniają mocną pozycję konkurencyjną, a co za tym idzie wysokie zyski przedsiębiorcom i pośrednio dochody całej lokalnej gospodarce. Struktura przestrzenna eksportu również była odmienna od ogólnopolskiej. Niemcy – pierwszy partner handlowy Polski, w przypadku Gdyni został wyraźnie zdominowany przez Norwegię. Było to konsekwencją dużej aktywności eksportowej przemysłu okrętowego, dla którego norwescy armatorzy stali się bardzo ważnymi klientami, zamawiającymi specjalistyczne jednostki. Oprócz wymienionych krajów, w 2013 r. do głównych odbiorców gdyńskiego eksportu zaliczały się również: Hiszpania, Holandia i Wielka Brytania.

⁴² W centrach usług wspólnych koncentrowane są różne rodzaje, najczęściej poboczne, działalności bieżącej jak np. księgowość czy zarządzanie kadrami. Centrum pracuje na rzecz innych jednostek danej korporacji, najczęściej działających za granicą. Czasem obsługę zleca wyspecjalizowanym podmiotom zewnętrznym – spoza struktury korporacyjnej. To one tworzą kategorię centrów outsourcingu procesów biznesowych. W efekcie koncentracji i specjalizacji możliwe jest usprawnienie obiegu informacji i dokumentów, ograniczenie zatrudnienia oraz zmniejszenie pozostałych kosztów. Duże korporacje wykorzystują dodatkowo atut, jakim jest umiędzynarodowienie ich działalności, lokując wyspecjalizowane działy obsługi w państwach o niższych kosztach pracy i najmu powierzchni biurowych. Szerzej zagadnienie to omówiono w rozdz. 3.4.

3. Filary gospodarki

W rozdziale dokonano charakterystyki podstawowych przemian gospodarki miasta. Stanowi ona tło do omówienia branż będących jej najmocniejszymi stronami. Zaliczono do nich: działalność portową oraz pozostały transport, spedycję i logistykę, przemysł okrętowy, nowoczesne usługi biznesowe oraz turystykę.

3.1. Podstawowe tendencje rozwoju gospodarki

Gdyńskie przedsiębiorstwa działają w sieci powiązań z innymi podmiotami. Powiązania te dalece wykraczają poza Gdynię. Gospodarka miasta stanowi integralną część gospodarki aglomeracji, regionu, Polski czy wreszcie gospodarki światowej. Powiązania międzynarodowe odgrywają szczególnie dużą rolę w gospodarce morskiej (M. Rozmarynowska, 2012), która należy do głównych lokomotyw rozwoju miasta. Kierunki oraz skala przemian gospodarczych silnie zależą więc od koniunktury w gospodarce polskiej, jak i globalnej. W analizowanym okresie, a więc od 2002 do 2014 r. ulegała ona znacznym wahaniom. Okres przedakcesyjny cechował się stosunkowo niskim wzrostem gospodarczym – był to czas wychodzenia z kryzysu rosyjskiego zapoczątkowanego w 1998 r. Wraz z wejściem do UE (2004 r.) gospodarka Polski znacząco przyspieszyła. Przyspieszenie to trwało do 2007 r. Kolejny rok zakończył się kryzysem finansowym na skalę globalną. Spowodował on w wielu krajach, także UE, recesję, a w Polsce jego skutkiem było spowolnienie gospodarcze. Do końca 2014 r. gospodarka Polski nie powróciła do tempa wzrostu z lat 2004-2007. Niezależnie od zmieniającej się dynamiki, wskaźniki wzrostu gospodarczego, w tym stopa wzrostu PKB, były dodatnie. W 2014 r. PKB Polski wyrażone w cenach stałych względem 2000 r. było wyższe o 64%. Podregion Trójmiasta, w tym Gdynia, należał do obszarów, gdzie poziom rozwoju był wysoki a wzrost należał do najszybszych. O ile w 2002 r. PKB na mieszkańca w podregionie wynosiło 143,9% wartości dla Polski o tyle w 2014 r. już 148,3%. Przez cały analizowany okres

Gdynia należała do obszarów najsilniejszych gospodarczo i najszybciej w tym względzie się rozwijających.

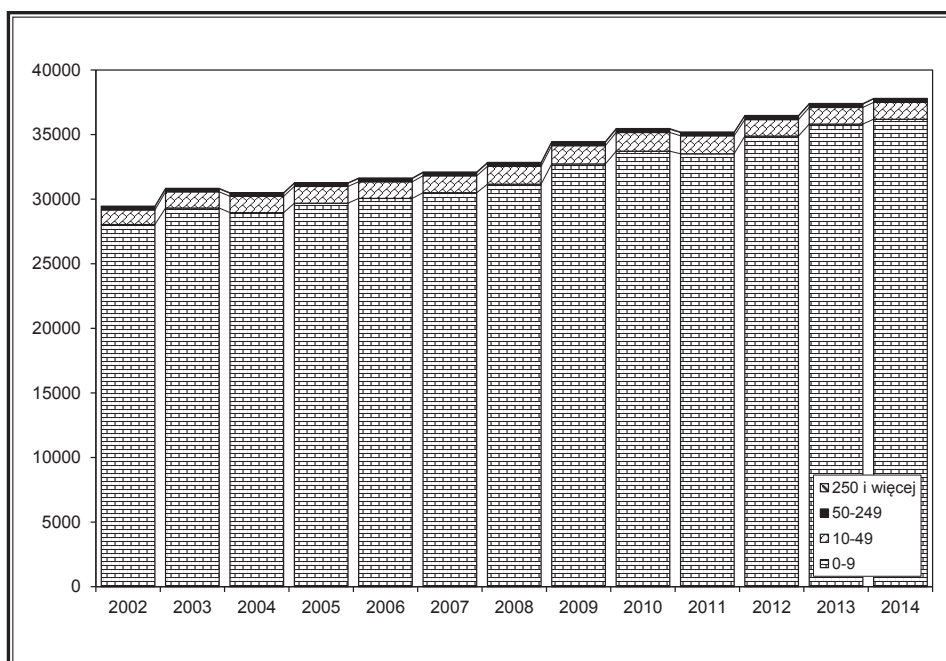
3.1.1. Liczba i struktura przedsiębiorstw

Możliwości rozwoju gospodarczego miasta w znacznej mierze zależą od liczby przedsiębiorstw w nim działających. Im jest ich więcej, tym większy wybór potencjalnych kontrahentów – zarówno dostawców podzespołów i usług wspomagających, jak i odbiorców produktów czy usług finalnych. Duża liczba firm wchodzących we wzajemne interakcje, sprzyja wzrostowi wydajności i jakości produkcji, innowacyjności oraz tworzeniu kolejnych przedsiębiorstw (M.E. Porter, 2001). Skupiska dobrze prosperujących przedsiębiorstw przyciągają nowych pracowników oraz sprzyjają rozwojowi infrastruktury. W 2014 r. w Gdyni zarejestrowanych było 37,8 tys. podmiotów gospodarczych⁴³. Stanowiła ona 11. miasto w Polsce pod tym względem. Zapewniała wymienione korzyści z tytułu koncentracji znacznej liczby przedsiębiorstw. Zdecydowana większość podmiotów gospodarczych (96%) to przedsiębiorstwa o liczbie pracujących do dziewięciu osób. Kolejne 4% stanowiły podmioty o liczbie pracujących od 10 do 250 osób (ryc. 3.1). W gospodarce Gdyni, podobnie jak w całej Polsce, najliczniejsze były więc małe i średnie przedsiębiorstwa. Podmiotów dużych, w których pracowało od 250 do 999 osób było w latach 2002-2014 od 38 do 47, a największych – o liczbie pracujących wynoszącej 1000 lub więcej funkcjonowało zaledwie od pięciu do ośmiu. W miastach o podobnej wielkości liczba firm dużych i największych była zbliżona⁴⁴. Dla lokalnego rozwoju gospodarczego istotne znaczenie ma również poziom przedsiębiorczości, a więc liczba osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą w stosunku do liczby mieszkańców. W Gdyni na 100 osób w wieku produkcyjnym w 2014 r. przypadało 17,0 takich podmiotów. Poziom przedsiębiorczości był wyraźnie najwyższy w stosunku do wybranych miast o podobnej liczbie mieszkańców. Przewyższał także wartości odnotowane w niektórych największych ośrodkach miejskich Polski.

⁴³ Fakt, że podmiot jest zarejestrowany nie oznacza, że rzeczywiście prowadzi działalność. Rozbieżność ta jest szczególnie duża w przypadku podmiotów najmniejszych. Według REGON, w 2013 r. w województwie pomorskim podmiotów o liczbie pracujących 0-9 było 260,4 tys. Wyniki badań skierowanych do tej grupy firm wskazują, że aktywnych, czyli prowadzących działalność gospodarczą w okresie sprawozdawczym było 112,4 tys. (*Działalność przedsiębiorstw o liczbie pracujących...*, 2015). Stanowi to jedynie 43% ogółu podmiotów zarejestrowanych. Zakładając, że podobne relacje dotyczą podmiotów działających w Gdyni, należałoby przyjąć, że aktywnych mikroprzedsiębiorstw było w 2014 r. tylko 15,5 tys. a nie 36,2 tys. jak wskazują dane z rejestru REGON. Podobnej redukcji należałoby jednak dokonać w odniesieniu do wszystkich miast, co nie zmieniłoby istotnie pozycji Gdyni wśród nich.

⁴⁴ Do porównań wybrano cztery miasta o podobnej liczbie mieszkańców, położone w różnych częściach Polski: Białystok, Częstochowę, Sosnowiec i Toruń (patrz: wstęp).

W latach 2002-2014 liczba podmiotów gospodarczych systematycznie rosła, z wyjątkiem 2004 i 2011 r., kiedy nastąpiła nieznaczna ich redukcja (ryc. 3.1). W całym okresie liczba podmiotów, wzrosła o 28%. Był to wzrost należący do najwyższych, nawet w porównaniu z głównymi ośrodkami miejskim Polski. W większości miast o zbliżonej liczbie mieszkańców odnotowano wręcz spadek liczby podmiotów gospodarczych.

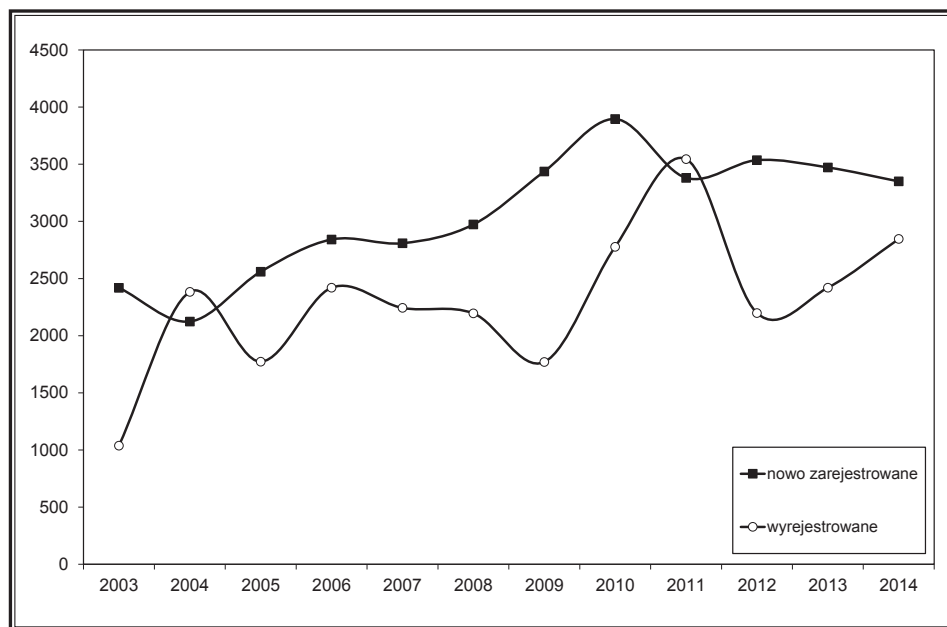


Ryc. 3.1. Podmioty gospodarcze według liczby pracujących w Gdyni w latach 2002-2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie: www.stat.gov.pl.

Od 2004 do 2010 r. liczba nowo zakładanych podmiotów sukcesywnie rosła z poziomu ok. 2 do 4 tys. rocznie, by następnie ustabilizować się na poziomie 3,0-3,5 tys. rocznie (ryc. 3.2). Liczba podmiotów wyrejestrowanych przez większość badanego okresu była wyraźnie niższa. Duża liczba likwidacji przeprowadzona została w latach 2010-2011. Wyższa fala wyrejestrowań niż w innych miastach była następstwem spowolnienia gospodarczego spowodowanego światowym kryzysem finansowym. Gdynia odczuła je silniej niż inne duże miasta i część miast o porównywalnej wielkości.

Wzrost liczby przedsiębiorstw ogółem a w szczególności małej i średniej przedsiębiorczości, jaki miał miejsce w Gdyni w latach 2002-2014 stanowił symptom znacznego wzrostu gospodarczego, który nastąpił nie tylko w Gdyni, ale w całej



Ryc. 3.2. Nowopowstałe i wyrejestrowane podmioty gospodarcze w Gdyni w latach 2003-2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie: www.stat.gov.pl.

aglomeracji Trójmiasta. Fundamentem tego wzrostu były rozwijające się przedsiębiorstwa, a sam wzrost stwarzał miejsce na rynku dla kolejnych nowopowstałych podmiotów. Znaczną część z nich stanowiły podmioty jednoosobowe. Część z nich powstała zapewne jako przejaw autentycznej przedsiębiorczości. Oryginalnych pomysłów na prowadzenie działalności gospodarczej wśród gdynian nie brakowało. Powstanie części z nich było jednak wyrazem uelastycznienia struktury gospodarki poprzez przesunięcie części działalności do wyspecjalizowanych podmiotów zewnętrznych (*outsourcing*), które po części tworzone są przez dotychczasowych pracowników. Jeżeli relacja między tymi podmiotami rzeczywiście miała charakter kooperacji dwóch przedsiębiorstw, to można mówić o *outsourcingu*. W części przypadków chodziło jednak o znalezienie bardziej elastycznej formy zatrudnienia – tzw. samozatrudnienia. Ta forma regulacji relacji z pracownikami jest szczególnie korzystna dla przedsiębiorców, gdyż umożliwia daleko idące uelastycznienie zatrudnienia, ograniczenie kosztów i uproszczenie zarządzania kadrami. Jednocześnie samozatrudnienie może być, dla niektórych pracowników, czymś więcej niż alternatywą utraty pracy. Może prowadzić do rozwoju własnego przedsiębiorstwa, osiągnięcia wyższych dochodów albo zdobycia cennych doświadczeń. Z drugiej strony, część samozatrudnionych nie posiada cech osobowych, wiedzy, umiejętności i w związku z tym chęci, aby prowadzić działalność gospodarczą. Mogą czuć się zmuszeni do założenia firmy i postrzegać tę zmianę

jako negatywną, z uwagi na utratę podstawowych praw pracowniczych, gwarantowanych kodeksem pracy. Skala zjawiska jest trudna do oceny. I. Hatfield (2015) szacuje, że w II kwartale 2014 r. 17,7% pracujących w Polsce to byli samozatrudnieni. Gdyby założyć, że w Gdyni proporcje były podobne, oznaczałoby to, że znacząca część podmiotów gospodarczych działających w mieście zalicza się do omawianej kategorii.

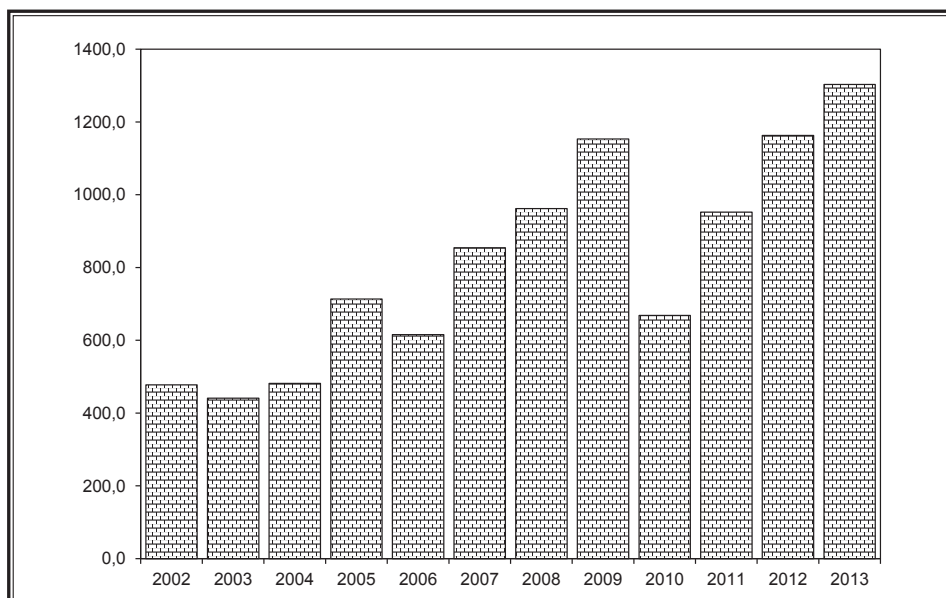
3.1.2. Majątek trwały i nakłady inwestycyjne

Prowadzenie działalności gospodarczej wymaga dysponowania czynnikami produkcji i umiejętnego ich łączenia. Istotną część czynników produkcji tworzy rzeczowy majątek trwały – nieruchomości, maszyny, urządzenia techniczne, środki transportu i inne przedmioty⁴⁵. Jego zasoby w najbardziej ogólny sposób określane są przez wartość brutto środków trwałych. W przypadku przedsiębiorstw⁴⁶ działających w Gdyni wynosiła ona w 2013 r. 11,7 mld zł. Była to wartość plasująca Gdynię na 17. miejscu wśród polskich miast. W porównaniu do wybranych miast o zbliżonej liczbie mieszkańców, wyróżniała się ona najwyższą wartością majątku przedsiębiorstw, choć przewaga nie była znaczna. Dość nietypowa była natomiast struktura majątku w ujęciu branżowym. Niższy udział niż w większości porównywanych miast dużych i o podobnej wielkości miał przemysł i budownictwo, a wyraźnie wyższy handel, transport i gospodarka magazynowa, zakwaterowanie i gastronomia oraz informacja i komunikacja. Wynika to z rozwiniętej funkcji portowo-logistycznej (rozd. 3.2), handlowej oraz turystycznej (rozd. 3.5). Ponadprzeciętne znaczenie w strukturze wartości brutto środków trwałych wyróżniało również działalność finansową i ubezpieczeniową wraz z obsługą rynku nieruchomości. To kolejne działy gospodarki coraz istotniejsze dla rozwoju miasta.

Stworzeniu nowych środków trwałych, czy też rozbudowie lub modernizacji istniejącego majątku służą nakłady inwestycyjne. W Gdyni w 2013 r. ich wartość wyniosła 1,3 mld zł (ryc. 3.3), co dawało 10. pozycję wśród polskich miast. W porównaniu do ośrodków o podobnej wielkości były to zdecydowanie najwyższe nakłady inwestycyjne.

⁴⁵ Wymienione obiekty muszą spełniać następujące warunki: 1) być pod kontrolą przedsiębiorstwa, 2) być kompletne i zdadne do użytku w momencie ich przyjęcia do użytkowania, 3) przewidywany okres ich użytkowania powinien być dłuższy niż rok, 4) służyć na potrzeby własne przedsiębiorstwa (D. Dębski, 2006).

⁴⁶ O liczbie pracujących powyżej 9 osób.



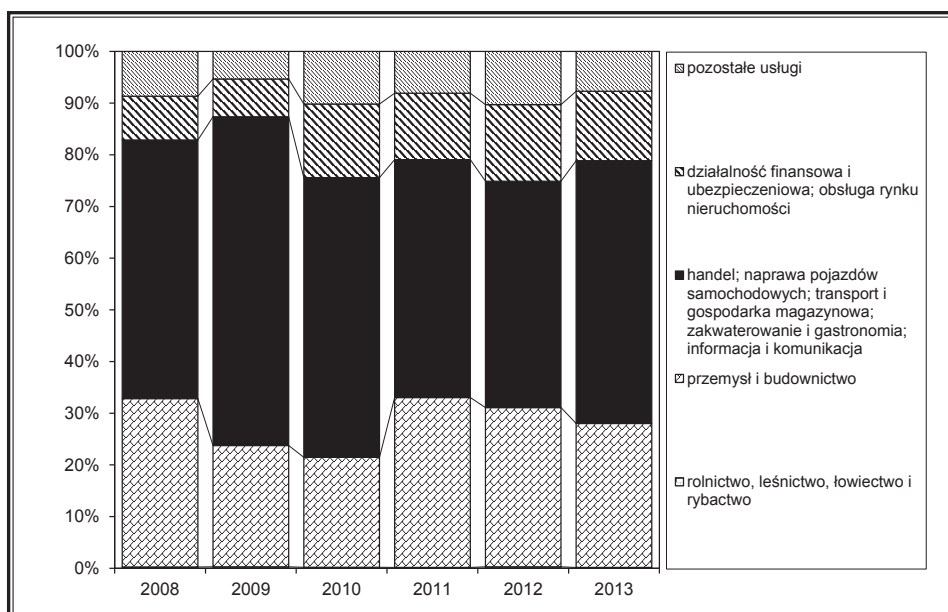
Ryc. 3.3. Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach (mln zł) w Gdyni w latach 2002-2013

Źródło: opracowanie własne na podstawie: www.stat.gov.pl.

W okresie 2002-2013 dynamika nakładów inwestycyjnych była wysoka. Ich średnioroczne tempo wzrostu kształtowało się na poziomie 9,6% (ceny bieżące). Niewiele wyższe było jedynie w Sosnowcu – jednym z czterech porównywanych miast. Nawet w największych ośrodkach miejskich nakłady inwestycyjne rosły wolniej. Wzrost nie był jednak równomierny i nawiązywał do wahań ogólnopolskiej i globalnej koniunktury gospodarczej (ryc. 3.3). W latach 2002-2004 miała miejsce stagnacja, następnie – od 2005 do 2009 – fala silnego wzrostu, po której nastąpił wyraźny spadek. Lata 2011-2013 przyniosły ponowny wyraźny wzrost nakładów inwestycyjnych w przedsiębiorstwach.

Podobnie jak w przypadku majątku trwałego, struktura branżowa nakładów inwestycyjnych była odmienna od obserwowanej w innych miastach. Około połowa przypadła na handel, transport i gospodarkę magazynową; zakwaterowanie i gastronomię oraz informację i komunikację (ryc. 3.4). W porównaniu do innych miast dużą aktywnością inwestycyjną cechowała się działalność finansowa i ubezpieczeniowa wraz z obsługą rynku nieruchomości. W latach 2010-2013 przypadało na nią od 10% do 15% nakładów inwestycyjnych. Choć udział przemysłu i budownictwa kształtował się na poziomie 20% do 30%, to jego rola w finansowaniu nakładów inwestycyjnych, w porównaniu do innych miast była wyraźnie niższa. W latach 2008-2013 nakłady inwestycyjne rosły we wszystkich pięciu analizowanych rodzajach działalności gospodarczej, zdecydowanie najszybciej w działalności finansowej i ubezpieczeniowej wraz z obsługą rynku nieruchomości.

Znaczną dynamiką wyróżniał się też handel, transport i gospodarka magazynowa, zakwaterowanie i gastronomia oraz informacja i komunikacja.



Ryc. 3.4. Struktura nakładów inwestycyjnych w przedsiębiorstwach w Gdyni w latach 2008-2013

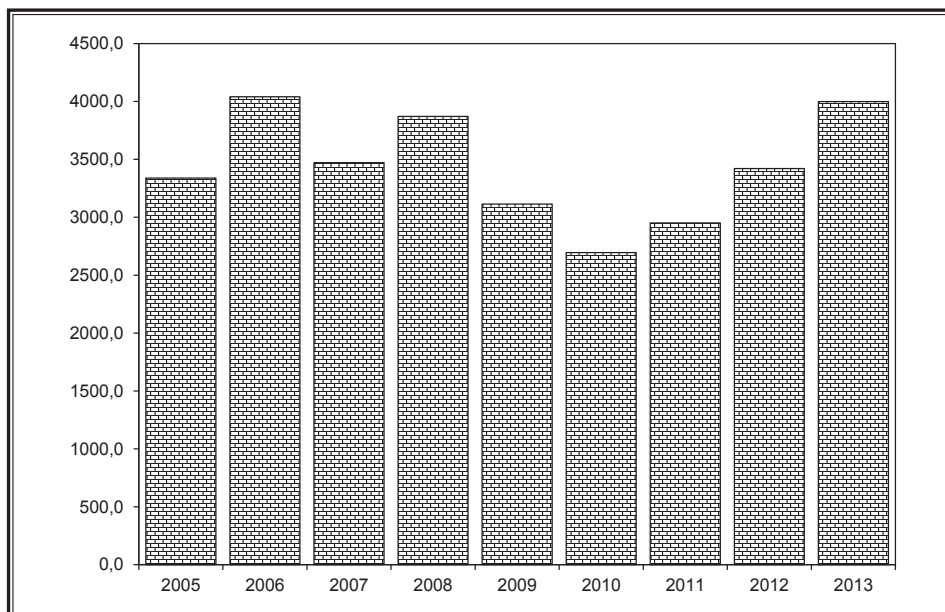
Źródło: opracowanie własne na podstawie: www.stat.gov.pl.

3.1.3. Produkcja sprzedana przemysłu

Przemysł ma fundamentalne znaczenie dla rozwoju lokalnej gospodarki. Wynika to z faktu, że produkty przemysłowe można sprzedać na rynkach zewnętrznych, tym samym znacznie zwiększając skalę działalności i uzyskiwanych przychodów. Produkcja sprzedana przemysłu⁴⁷ kształtowała się w Gdyni w 2013 r. na poziomie 4,0 mld zł (ryc. 3.5). Miasto zajmowało 47. pozycję wśród polskich powiatów. Na jednego mieszkańca wynosiła ona 16,1 tys. zł. Był to najniższy poziom w porównaniu do wybranych miast o podobnej wielkości, co po części wiązało się z niższymi niż w innych miastach nakładami inwestycyjnymi. Również w największych ośrodkach miejskich, z wyjątkiem Białegostoku, produkcja sprzedana przemysłu w przeliczeniu na mieszkańca była znacznie wyższa. Zmienność produkcji sprzedanej w dużej mierze naśladowała zmiany koniunktury – wyraźny

⁴⁷ Do przemysłu zaliczono podmioty z sekcji B, C, D, E PKD 2007. Dane obejmują podmioty o liczbie pracujących większej niż 9 osób.

jej spadek zaznaczył się po 2008 r. w następstwie spowolnienia gospodarczego wywołanego globalnym kryzysem finansowym.



Ryc. 3.5. Produkcja sprzedana przemysłu (mln zł) w Gdyni w latach 2005-2013

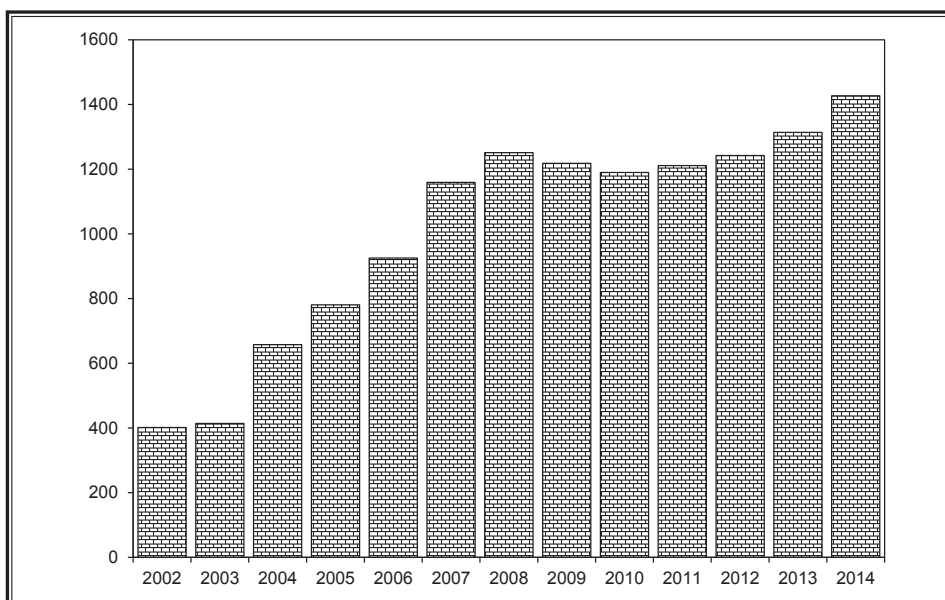
Źródło: opracowanie własne na podstawie: www.stat.gov.pl.

Dla oceny kondycji przemysłu istotna jest też wydajność pracy mierzona wielkością produkcji sprzedanej na pracującego. W 2012 r. wynosiła ona w Gdyni 307,9 tys. zł. Wartość tą można porównać jedynie do pozostałych powiatów województwa pomorskiego. Była ona stosunkowo niska. W Gdańsku odnotowano ponad czterokrotnie, a w powiatach kwidzyńskim, malborskim i tczewskim dwukrotnie wyższe wartości (*Przemysł w województwie...*, 2014). Na tak mierzona wydajność pracy wpływa jej organizacja, możliwości mechanizacji, automatyzacji produkcji, ale także to jaką wartość dodaną dla odbiorców niosą w sobie produkty przemysłowe. Produkcja oraz remonty statków i okrętów, które nadal stanowią rdzeń gdyńskiego przemysłu, są w mniejszym stopniu podatne na automatyzację niż inne branże produkcyjne. Ponadto przemysł okrętowy przechodził w analizowanym okresie głębokie przemiany, mające na celu dostosowanie oferty do zmieniającego się po 2008 r. popytu. W Gdyni odczuto je szczególnie dotkliwie, gdyż wiązały się z likwidacją Stoczni Gdynia S.A. Wykorzystując jej infrastrukturę, nowe podmioty zaczęły poszukiwać nisz rynkowych zapewniających wysoką wartość dodaną oraz podnosić ogólną efektywność działalności, w tym wydajność pracy.

3.1.4. Wpływy do budżetu miasta z tytułu udziału w podatku dochodowym od osób fizycznych i prawnych

Dochody własne samorządu gminnego są funkcją lokalnej bazy podatkowej. W przypadku udziałów miasta w podatku dochodowym od osób fizycznych i prawnych bazę tą stanowią mieszkańcy osiągający dochody (najczęściej z pracy najemnej) oraz podmioty gospodarcze. Im przychody firm i płace pracowników są wyższe, tym większe dochody podatkowe do budżetu miasta. Suma wpływów z obu podatków stanowi więc dość wiarygodne, choć niepozbawione wad, uogólnione przybliżenie tempa wzrostu lokalnej gospodarki (T. Brodzicki, D. Ciołek, 2015; J. Zaucha i inni, 2015).

W 2014 r. wpływy z tytułu udziału w podatkach stanowiących dochody budżetu państwa w przeliczeniu na mieszkańca Gdyni wynosiły 1427 zł (ryc. 3.6). Były one o wiele wyższe niż w wybranych miastach o porównywalnej wielkości, zbliżone do wpływów notowanych w największych polskich ośrodkach miejskich. W latach 2002-2014, średniorocznie wartość wpływów z podatków rosła w Gdyni o 11,1% (ceny bieżące), co oznaczało wzrost wyższy niż w większości porównywanych miast (z wyjątkiem Białegostoku), choć niższy niż w przeważającej liczbie dużych miast. Tempo wzrostu nie było jednorodne. Najszybsze cechowało



Ryc. 3.6. Wpływy do budżetu miasta Gdyni z tytułu udziału w podatkach stanowiących dochody budżetu państwa (zł na mieszkańca) w latach 2002-2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie: www.stat.gov.pl.

okres dobrej koniunktury gospodarczej, czyli lata 2004-2008. W kolejnych latach miała miejsce stagnacja, a następnie stopniowy powrót na ścieżkę wzrostu, który nie osiągnął jednak notowanych wcześniej wysokich wartości (ryc. 3.6), co było następstwem niższej stopy wzrostu PKB niż notowanej w poprzednim okresie dobrej koni

3.2. Port, transport, spedycja i logistyka

Port gdyński w bezpośredni sposób nie generuje znacznej wartości dodanej, stwarza jednak warunki dla funkcjonowania bardzo wielu podmiotów gospodarczych z różnych branż w mieście i otaczającym regionie. Przez lata był największym portem drobnicowym, dzisiaj przeładowuje najczęściej kontenerów kierowanych na rynek polski, z czego skrzętnie korzysta wiele firm i przedsiębiorstw działających w przemyśle i handlu. Gdynia stanowi unikatowy przykład miasta, które powstało „u boku portu”, gdyż najczęściej to miasta budowały swoje porty. W tym przypadku było odwrotnie.

3.2.1. Źródła przewag konkurencyjnych portu

Ze względu na duże zaplecze oraz nowoczesną infrastrukturę⁴⁸ i suprastrukturę⁴⁹, już w latach 30. XX w. port gdyński zaczął być konkurencyjny dla innych portów Bałtyku i Morza Północnego. Dzięki temu udało się przejąć z Hamburga przeładunki skór i owoców południowych, a z Bremy przeładunki bawełny. Polityka rządu polegająca na wprowadzeniu ceł preferencyjnych wpłynęła bezpośrednio na napływ ładunków drobnicowych. W roku 1933 przez port gdyński wyeksportowano po raz pierwszy więcej ładunków niż przez Gdańsk. Szybki wzrost obrotów Gdyni związany był przede wszystkim z obsługą ładunków w relacji ze Skandynawią, Europą Zachodnią i Południową. W relacjach eksportowych przeważał węgiel, drewno oraz artykuły pochodzenia roślinnego i zwierzęcego. Im-

⁴⁸ Infrastruktura transportowa portu morskiego obejmuje podstawowe składniki jego wyposażenia, stanowiące bazę materialno-techniczną działalności gospodarczej, a zwłaszcza podstawę usług portowych. W skład infrastruktury transportowej portu wchodzi: akwatorium portowe (obejmujące redę, awanport, kanały i baseny portowe), oznakowanie nawigacyjne, terytorium portowe (obejmujące falochrony, mola, pirsy, nabrzeża), portowa sieć dróg kolejowych i kołowych oraz stacje portowe, sieci i węzły (energetyczny, wodociągowo-kanalizacyjny, telekomunikacyjny, ruchu, łączności), infostruktura (systemy informatyczne) (H. Klimek, 2010 za K. Misztal, S. Szwanowski, 1999).

⁴⁹ Suprastruktura portowa obejmuje urządzenia i inne elementy technicznego wyposażenia portu, które bezpośrednio umożliwiają prowadzenie usług portowych. Obejmuje: urządzenia przeładunkowe i sprzęt zmechanizowany różnych typów i rodzajów, portowy tabor pływający, magazyny i place składowe wraz z wyposażeniem, sprzęt przeładunkowy (H. Klimek, 2010 za K. Misztal, S. Szwanowski, 1999).

port, głównie z krajów europejskich, dotyczył maszyn i urządzeń technicznych, z innych części świata – ryżu, kawy i innych artykułów kolonialnych. Dzięki temu port przekształcił się w główny ośrodek polskiego handlu zagranicznego. Port morski w Gdyni, do II wojny światowej główna inwestycja w krajowej gospodarce morskiej, stał się symbolem rozwoju gospodarczego i niezależności polskiego handlu. Do 1938 r. 80% polskiego eksportu i 65% importu transportowane było drogą morską, czyniąc Gdynię *oknem* Polski na świat.

Z odbudową po II wojnie światowej i rozbudową portu integralnie związany jest proces jego modernizacji. Gdyni wyznaczono rolę portu drobnicowego. W latach 50. był to najnowocześniejszy i najlepiej zagospodarowany port polski. Pomimo, że jego warunki batymetryczne pozwalały na przyjmowanie ówczesnych wielkich zbiornikowców i masowców, potencjał przeładunkowy nie był w pełni wykorzystywany. W latach 60. Gdynia została głównym miejscem przeładunku importowanego zboża. W roku 1965 port osiągnął przedwojenną wielkość przeładunków. Pierwszy pływający elewator do przeładunku tlenku glinu oddany został do eksploatacji w drugiej połowie 1968 r.

W końcu lat 60. ładunki drobnicy dotychczas pakowane w beczkach, skrzyniach, na paletach, zaczęto przysyłać w kontenerach. Nastęstwem tego było uruchomienie w 1972 r. w porcie gdyńskim tymczasowej bazy kontenerowej przy Nabrzeżu Polskim, a w latach 1976-1979 zbudowano terminal kontenerowy przy Nabrzeżu Hel skim (BCT). W połowie 1973 r. uruchomiono w porcie Bazę Przeładunku Paliw Płynnych. Siedem lat później – w połowie 1980 r. – przy Nabrzeżu Hel skim oddano do użytku pierwszą część terminalu kontenerowego i zapoczątkowano przeładunki kontenerów w systemie *lo-lo*⁵⁰. W 1993 r. poprzez nowy terminal port uzyskał regularne połączenie promowe z Karlskroną. W roku 2001 uruchomiono nowoczesny terminal *ro-ro*⁵¹ dysponujący placem składowym dla kontenerów o pojemności 700 TEU⁵². W 2006 r. otwarto w porcie gdyńskim kolejny terminal kontenerowy Gdynia Container Terminal (GCT). W kolejnych latach – 2005 i 2010 – oddano do użytku dwie nowoczesne estakady i rampy do załadunku tirów na górne pokłady promów.

Po II wojnie światowej na terenie portu dosyć szybko reaktywowały się firmy maklerskie, spedycyjne i przeładunkowe. Jednak w 1950 r. zlikwidowano prywatne

⁵⁰ Przeładunek odbywa się w pionie (*lift on-lift off*). Jest to najpowszechniej stosowany sposób przeładunku z użyciem suwnic kontenerowych i kontenerowców komorowych, których ładownie wyposażone są w prowadnice, uniemożliwiające przesuwanie się kontenerów w poziomie.

⁵¹ Przeładunek odbywa się w poziomie i polega na przetaczaniu ładunków na pojazdach, przy wykorzystaniu ramp, pomiędzy nabrzeżem a jednostką pływającą przystosowaną do przewozu takich ładunków (*roll on-roll off*).

⁵² TEU (*twenty-foot equivalent unit*) – jednostka pojemności równoważna objętości standardowego kontenera o długości 20 stóp (ok. 39 m³).

przedsiębiorstwa. Z początkiem 1954 r. utworzono Zarząd Portu Gdynia. W 1977 r. powołano Zespół Portowy Gdańsk–Gdynia, któremu podporządkowano Zarząd Portu Gdynia. Likwidacja tego zespołu nastąpiła w połowie 1982 r. Od tego czasu Zarząd Portu Gdynia funkcjonował jako samodzielne przedsiębiorstwo. W końcu 1991 r. rozpoczął się proces prywatyzacji portu gdyńskiego. Pierwszy z jego etapów – restrukturyzacja zakończyła się w drugiej połowie 1996 r. Wtedy też zapadły decyzje o rozdzieleniu funkcji eksploatacyjnych od funkcji zarządzania, poprzez wydzielenie spółek, które skoncentrowały się na działalności operacyjnej. W końcu listopada 1999 r. utworzono Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. (ZMPG SA). Ostatni etap prywatyzacji terminali portowych miał miejsce 26 czerwca 2015 r., kiedy to Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. zbył 100% udziałów spółki Bałtyckiego Terminalu Drobnicowego Gdynia Sp. z o.o. na rzecz spółki OT Logistics S.A.

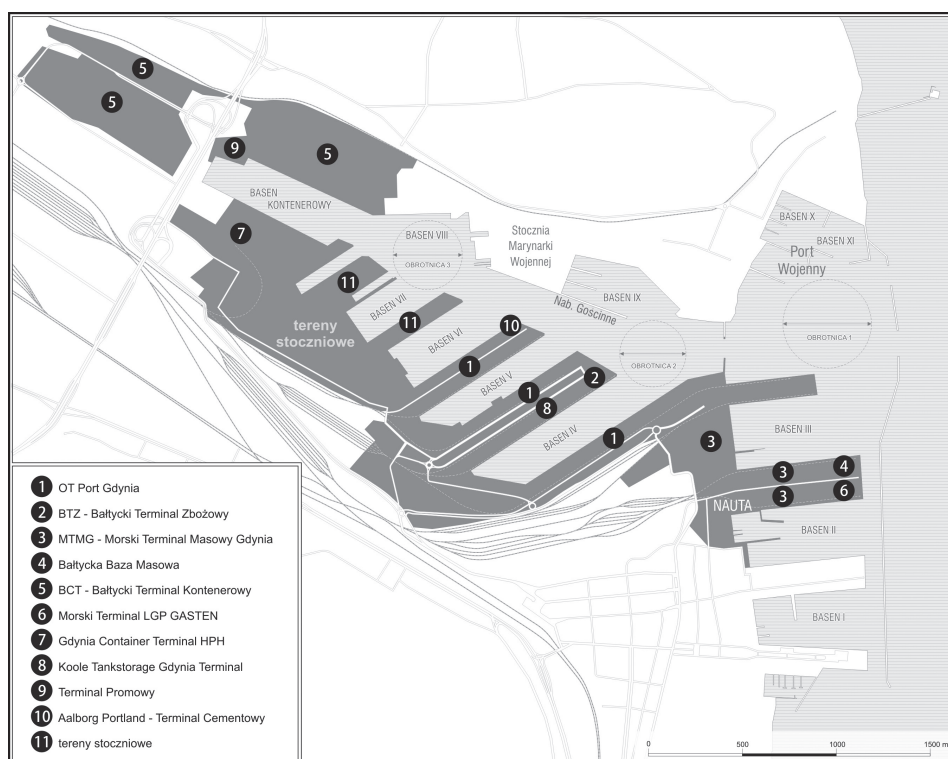
3.2.2. Najważniejsze podmioty działające w porcie

W połowie drugiej dekady XXI w. port gdyński zaliczany był do grupy wiodących portów Europy Bałtyckiej. W dalszym ciągu specjalizuje się w obsłudze ładunków drobnicowych, w tym przewożonych w kontenerach i w systemie ro-ro. Prawie jedną trzecią struktury przeładunków stanowią ładunki masowe. Port z zapleczem połączony jest siecią połączeń multimodalnych, a z przedpołem regularnymi liniami żegludowymi bliskiego zasięgu oraz połączeniami promowymi. Posiada łatwy dostęp od strony morza. Osłonięty jest falochronem zewnętrznym o długości 2,5 km. Do portu prowadzą dwa tory wodne. Główne wejście do portu posiada szerokość 150 m i głębokość 14,5 m. Całkowita powierzchnia portu to 755,4 ha, z czego 262,8 ha stanowią akwatoria. Powierzchnia zajmowana przez ZMPG SA to 264 ha. Magazyny obejmują ok. 230 tys. m², a place składowe ok. 400 tys. m². Łączna długość nabrzeży sięga 17,7 km, z czego ponad 11 km przeznaczono do operacji przeładunkowych. Maksymalne głębokości przy nabrzeżach to 13,5 m (T. Palmowski, 2011).

Głównym przedmiotem działalności ZMPG SA jest administrowanie gruntami i infrastrukturą portową, planowanie rozwoju portu, utrzymywanie, modernizacja i rozbudowa infrastruktury portowej, pozyskiwanie gruntów na potrzeby rozwoju portu oraz zapewnienie odbioru i unieszkodliwianie odpadów i pozostałości ładunkowych ze statków. Zdolności przeładunkowe portu ocenia się na ok. 24 mln t. Najwięcej, bo 10,5 mln t przypada na Port Zachodni, gdzie zlokalizowany jest Bałtycki Terminal Kontenerowy (BCT), Gdynia Container Terminal (GCT) oraz Terminal Promowy. Następne 6,5 mln t przypada na teren zajmowany przez OT Port Gdynia⁵³ oraz Koole Tankstorage Gdynia

⁵³ Do czerwca 2015 r. nosił nazwę Bałtycki Terminal Drobnicowy. 1 lipca 2014 r. spółka OT Logistics S.A. ze Szczecina nabyła 100% udziałów, stając się jej właścicielem.

Terminal⁵⁴. Podobny potencjał przeładunkowy (6,5 mln t) cechuje także Morski Terminal Masowy Gdynia (MTMG) wraz z Bałtycką Bazą Masową (BBM). Pozostałe to terminal Aalborg Portland–Terminal cementowy oraz Morski Terminal LPG Gasten (ryc. 3.7).



Ryc. 3.7. Terminale przeładunkowe w porcie w Gdyni w 2015 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów ZMPG S.A.

Bałtycki Terminal Kontenerowy Sp. z o.o.⁵⁵ (BCT) od chwili jego uruchomienia w 1979 r., aż do roku 2009 był największym terminalem kontenerowym w Polsce i jednym z większych w Europie Bałtyckiej. W 2010 r. przodownictwo w tej dziedzinie objął port gdański, gdzie Deepwater Container Terminal stał się

⁵⁴ Wcześniej był to Westway Terminal Poland Sp. z o.o. 1 kwietnia 2014 r. został przejęty przez Koole Tankstorage, firmę specjalizującą się w obsłudze surowców płynnych stosowanych w przemyśle spożywczym. Posiada ona wiele terminali usytuowanych w Europie Zachodniej i Ameryce Północnej.

⁵⁵ 30 maja 2003 r. BCT – Bałtycki Terminal Kontenerowy Sp. z o.o. zakupiła międzynarodowa korporacja ICTSI, z siedzibą na Filipinach.

bałtyckim *hubem* Maerskline. Gdynia nadal pozostała największym portem obsługi polskiego handlu zagranicznego. Potencjał przeładunkowy BCT sięga 750 tys. TEU, a docelowo nawet 1,2 mln TEU. Jego powierzchnia zajmuje 60 ha. Nabrzeże Helskie I o długości 800 m i głębokości 13,5 m obsługuje sześć suwnic nabrzeżowych. Dwie nowe suwnice pozwalają na obsługę 19 rzędów kontenerów (tab. 3.1). Tam też zainstalowana jest uchylna rampa do obsługi statków *ro-ro*. Na terenie BCT znajduje się terminal kolejowy z trzema torami o długości 300 m. Dobiega końca budowa stacji kolejowej z torami zdawczo-odbiorczymi (6 torów po 1000 m) przystosowana do formowania pociągów kontenerowych. Udział przeładunków kolejowych w ogólnej liczbie operacji prowadzonych w BCT utrzymuje się na poziomie 35-40%. Place składowe mają pojemność 20 tys. TEU, mogą także obsłużyć jednocześnie 400 kontenerów chłodzonych. Magazyny drobnicy dysponują powierzchnią prawie 36 tys. m², place składowe przystosowano do przyjęcia 6,5 tys. samochodów. Składy celne w BTC mogą przechowywać drobnicę na powierzchni przekraczającej 1000 m², a samochody na 16 tys. m². W 2014 r. przeładowano tu 493 860 TEU (www.bct.gdynia.pl). Był to najlepszy wynik w historii tego terminalu.

Tab. 3.1. Urządzenia przeładunkowe na wyposażeniu Baltic Container Terminal (stan na koniec 2015 r.)

Rodzaj urządzenia	Liczba urządzeń	Podstawowe parametry techniczne
Suwnica nabrzeżowa	2	Wysięg – 13 rzędów kontenerów
	2	Wysięg – 17 rzędów kontenerów
	2	Wysięg – 19 rzędów kontenerów
Suwnica kolejowa	2	Udźwig – 35/40 t
Suwnica placowa	18	Udźwig – 30,5/35/40 t
Samobieżny żuraw portowy	2	Udźwig – 100 t
Kontenerowy wóz podsiębierny	2	Udźwig – 40 t
Żuraw do stertowania kontenerów	3	Udźwig – 45 t
Wózek widłowy spalinowy/elektryczny	18	Udźwig – 7 t
Wóz czołowo-widłowy	4	Udźwig – 28 t
Rama do przeładunku kontenerów	1	Udźwig – 24 t
Ciągnik siodłowy	30	
Naczepa kontenerowa	30	

Źródło: na podstawie: www.bct.gdynia.pl.

Gdynia Container Terminal S.A. (GCT) należący do grupy Hutchinson Port Holdings utworzony został w 1993 r. jako terminal cargo. W 2005 r. przekształ-

cono go w terminal kontenerowy. Od tego czasu obsługuje głównie połączenia dowozowe w relacji z dużymi portami Europy Zachodniej. Terminal usytuowano przy zmodernizowanym Nabrzeżu Bułgarskim o długości 812 m i głębokości do 13,5 m (z możliwością pogłębienia do 15,5 m)⁵⁶. Łączna powierzchnia GCT zajmuje 19,1 ha, z tego 7,8 ha zajmują place kontenerowe. Przystosowane są one także do obsługi kontenerów chłodzonych (384 stanowiska) oraz kontenerów z ładunkami niebezpiecznymi. W końcu 2015 r. terminal łącznie dysponował sześcioma suwnicami nabrzeżowymi. Dwie największe mają wysięg 22 rzędów kontenerów, co umożliwi obsługę największych statków przewożących takie ładunki (tab. 3.2).

Kontenery można wysyłać na zaplecze kolejną – załadunek odbywa się na bocznicę składającej się z czterech torów o łącznej długości 475 m, co pozwala pomieścić 24 wagony czteroosiowe. Po zakończeniu rozbudowy łączna długość bocznicy wzrośnie do 1535 m, co umożliwi obsługiwanie dwóch pełnych składów jednocześnie. Terminal posiada magazyn konsolidacyjny oraz place manipulacyjne. W 2014 r. przeładowano tu 370,6 tys. TEU (www.gct.gdynia.pl).

Tab. 3.2. Urządzenia przeładunkowe na wyposażeniu Gdynia Container Terminal (stan na koniec 2015 r.)

Rodzaj urządzenia	Liczba urządzeń	Podstawowe parametry techniczne
Suwnica nabrzeżowa	2	Wysięg – 61 m (22 rzędy kontenerów)
	1	Wysięg – 54 m (19 rzędów kontenerów)
	1	Wysięg – 41 m (14 rzędów kontenerów)
	2	Wysięg – 35 m 12 (rzędów kontenerów)
Żuraw samobieżny	1	Udźwig – 100 t
Żuraw szynowy	1	Udźwig – 50 t
Elektryczna suwnica placowa	7	Udźwig – 41 t
Suwnica placowa	7	Udźwig – 40/41 t
Żuraw do stertowania kontenerów	4	Udźwig – 45 t
Żuraw do stertowania kontenerów	1	Udźwig – 10 t
Wóz podnośnikowy	1	Udźwig – 8 t
Wózek widłowy	14	Udźwig – od 2 do 8 t
Ciągnik siodłowy	22	
Naczepa kontenerowa	23	

Źródło: na podstawie: www.gct.gdynia.pl.

⁵⁶ Część nabrzeża ma długość 375 m i głębokość 11 m, długość pozostałej części wynosi 437 m (w tym 192 m nabrzeża publicznego ZMPG), a głębokość – 13,5 m.

Od zakończenia kolejnego etapu pogłębiania portu w październiku 2015 r. terminal przystosowany został do obsługi statków do 14 tys. TEU i długości 370 m, o zanurzeniu 13 m a docelowo nawet 15 m. Następstwem inwestycji jest wzrost zdolności przeładunkowych z 400 tys. TEU do ponad 630 tys. TEU.

Terminal promowy zlokalizowany jest przy Nabrzeżu Helskim II. Zajmuje nabrzeże o długości 171 m. Obsługuje połączenia promowe pomiędzy Gdynią a Karlskroną. Od 1995 r. operatorem tej linii jest przewoźnik Stena Line. W 2002 r. na tę trasę wprowadzono drugi prom, a w 2013 r. kolejny. Budowa nowej rampy w 2005 r. znacznie ułatwiła proces załadunku i rozładunku promów. Linie obsługują trzy jednostki *Stena Vision*, *Stena Baltica* i *Stena Spirit*, które łącznie dysponują 13,2 tys. m² powierzchni cargo i 5,6 tys. miejsc noclegowych w kabinach (A. Zembrzycka-Kwiatkowska, 2015). Terminal posiada dobre połączenie drogowe z autostradą A1. Ze względu na dynamiczny wzrost przewozów pasażerskich, samochodów osobowych i ciężarowych, od 2013 r. trwają przygotowania do budowy nowego terminala promowego przy Nabrzeżu Polskim.

Terminal OT Port Gdynia posiada charakter multimodalny, specjalizuje się w przeładunkach, sztautowaniu i składowaniu stali i wyrobów z niej, ładunków workowanych, np. kawy, ziarna kakaowego, ryżu, cukru itp. Przystosowany jest także do przeładunków bloków granitowych i kontenerów, w tym tank-kontenerów i kontenerów chłodzonych (60 stanowisk). Poza obsługą ładunków w technologii konwencjonalnej terminal obsługuje także ładunki w systemie *ro-ro*, *sto-ro*⁵⁷ i *lo-lo*, takie jak papier, celuloza, stal, kontenery elastyczne typu *big bag*, wyroby drewnopochodne, sztuki ciężkie, ładunki ponadgabarytowe, elementy dostaw inwestycyjnych, naczepy, samochody i inne pojazdy. OT Port Gdynia świadczy także usługi przeładunkowo-składowe dla ładunków masowych suchych, takich jak śruta, zboże, pasze, koks, węgiel, biomasa i inne. Obsługa w systemie *ro-ro* prowadzona jest przy pomocy trzech nowoczesnych ramp wokół Basenu V. Na terenie tym znajdują się nowe i wyremontowane magazyny oraz odpowiednie place składowe. Ta część terminalu wyposażona jest w nowoczesną suprastrukturę, którą stanowią suwnica kontenerowa o udźwigu 45 t, dwa dźwigi samobieżne, ciągniki siodłowe, naczepy i układarki.

Cały OT Port Gdynia dysponuje nabrzeżami o długości 3,3 km i głębokościach od 8 do 13 m wyposażonymi w trzy rampy, w tym rampę dwupoziomą. Powierzchnie magazynowe zajmują 80 tys. m², place składowe 115 tys. m². Mogą one przyjąć jednorazowo kontenery o pojemności 700 TEU. Magazyn o powierzchni 14 tys. m² umożliwia jednorazowe składowanie tu ponad 20 tys. t papieru (www.otport.gdynia.pl). Specjalne hale namiotowe służą do składowania towarów zjed-

⁵⁷ Odmiana jednostek typu *ro-ro*. W proces przeładunku zaangażowany jest pojazd operujący na nabrzeżu, dostarczający ładunek do furty burtowej statku. Następnie systemem wind, podnośników, przenośników taśmowych (ewentualnie przy pomocy wózka widłowego) dostarczany jest na właściwy pokład, a następnie miejsce składowania.

nostkowanych, głównie nawozów sztucznych. Znajduje się tu także skład celny i skład wolnocłowy.

OT Port Gdynia obsługuje regularne zawinięcia do Gdyni takich armatorów, jak Finnlines (Finlandia), Transfennica (Finlandia), Grieg Star (USA), Euroafrica (Afryka Zachodnia), jak również serwisy czarterowe do portów Morza Bałtyckiego oraz Ameryki Środkowej, Północnej i Południowej.

W 2014 r. w terminalu przeładowano 1,56 mln t ładunków masowych suchych i 1,2 mln t ładunków drobnicowych. W ramach działań inwestycyjnych, na odcinku prawie 356 m trwa przebudowa Nabrzeża Rumuńskiego. W zakresie przeładunku zbóż i śrut będą tu mogły być obsługiwane statki typu *Panamax* o długości 220-230 m.

Koole Tankstorage Gdynia Terminal specjalizuje się w przeładunku i składowaniu ładunków płynnych, głównie spożywczych, jak olej palmowy, kokosowy, sojowy, słonecznikowy itp. Przeładowuje również kwasy tłuszczowe, metanol, etanol, benzynę, olej napędowy i jego komponenty. Terminal zlokalizowany przy Nabrzeżu Indyjskim, posiada dwa stanowiska do obsługi statków o zanurzeniu do 10,2 m. Może przyjmować statki o długości do 220 m. Jego wyposażenie łącznie to liczne zbiorniki, z których dwa o pojemności 11 tys. m³ służą do składowania melasy cukrowej, trzy zbiorniki o łącznej pojemności 10 tys. m³ przystosowane są do składowania oleju palmowego oraz glikolu. Pozostałe pięć zbiorników o łącznej pojemności 10 tys. m³ wykorzystywane jest do składowania różnego rodzaju płynnych ładunków neutralnych. Terminal posiada stanowisko do załadunku dziesięciu cystern kolejowych jednocześnie, a także stanowisko do obsługi cystern samochodowych (www.port.gdynia.pl).

Morski Terminal Masowy Gdynia Sp. z o.o.⁵⁸ (MTMG) to terminal o charakterze uniwersalnym, świadczący usługi przeładunkowe, składowania i sortowania wszystkich ładunków masowych występujących w obrocie morskim. Tu przeładowuje się m.in. węgiel, śruty, zboża, kruszywa, tlenek glinu i siarkę, chemikalia płynne oraz ropę naftową i jej przetwory. Terminal świadczy usługi przy czterech nabrzeżach oraz przy falochronie. Łączna linia nabrzeży wynosi 1657 m. Przy Nabrzeżu Holenderskim o długości 500 m i głębokości 13 m znajdują się place składowe o powierzchni 6,8 tys. m², magazyny kryte o powierzchni 6,4 tys. m² oraz czterokomorowy magazyn o kubaturze 20 tys. m³. Kolejne to Nabrzeże Szwedzkie o długości 444 m i głębokości prawie 11 m. Towarzyszą mu powierzchnie składowe o powierzchni ponad 8,3 tys. m² i dwa magazyny płaskie mogące pomieścić 12,9 tys. m³ ładunków. Nabrzeże Śląskie posiada długość 353 m, może przyjmować statki o zanurzeniu nie przekraczającym 8,6 m. Place składowe zajmują tu powierzchnię 25,3 tys. m², a magazyny 9 tys. m². W sierpniu 2015 r.

⁵⁸ MTMG – Morski Terminal Masowy Gdynia Sp. z o.o. został sprywatyzowany w 2011 r. Kupiła go firma ATIC Services z siedzibą w Paryżu. W tym samym roku sprywatyzowano także WUŻ – Przedsiębiorstwo Usług Żeglugowych i Portowych Gdynia Sp. z o.o.

Zarząd Morskiego Portu Gdynia kupił od Stoczni Remontowej Nauta ponad 2 ha gruntów zlokalizowane przy Nabrzeżu Śląskim, gdzie powstanie magazyn paszowy.

Pirs Południowy Nabrzeża Duńskiego przystosowany jest do przeładunku płynnych ładunków masowych. Ma długość 170 m i głębokość 9,5 m. MTMG posiada również Stanowisko Przeładunku Paliw Płynnych usytuowane po wewnętrznej stronie falochronu, w pobliżu głównego wejścia do portu. Mogą przy nim cumować zbiornikowce o długości do 210 i zanurzeniu do 10,8 m. Firma dysponuje także nowym, bardzo nowoczesnym, czterokomorowym magazynem zbożowym o pojemności 60 tys. t usytuowanym na zapleczu Nabrzeża Śląskiego, przeznaczonym do składowania śrut i zbóż. Dysponuje także specjalistycznym nalewakiem morskim do obsługi zbiornikowców z chemikaliami. Posiada również żuraw z chwytakiem o udźwigu 25 t oraz dźwig samojezdny o udźwigu 50 t. Dzięki inwestycjom spółka obsługuje przy swoich nabrzeżach statki głębokowodne typu *Panamax* i *Suezmax* (www.mtmg.gdynia.pl).

Bałtycka Baza Masowa⁵⁹ (BBM) sąsiaduje z Nabrzeżem Szwedzkim oraz Nabrzeżem T. Wendy położonym w rejonie Basenu III. Obsługuje masowe ładunki sypkie luzem i składowuje je. Prowadzi także magazyn celny, zajmuje się konfekcjonowaniem masowych ładunków sypkich oraz obsługą i składowaniem ładunków płynnych, w tym III klasy niebezpieczeństwa pożarowego. W latach 1997-1999 w ramach działalności spółki zbudowano dwa terminale przeładunkowo-składowe, jeden do obsługi ładunków masowych płynnych, drugi do obsługi ładunków masowych sypkich luzem. Terminal przeładunkowo-składowy ładunków płynnych o pojemności 21 tys. m³ obsługuje eksport roztworu saletrzano-mocznikowego oraz import oleju napędowego i oleju opałowego. Dwa stanowiska pozwalają na jednoczesną obsługę dwóch statków z różnym ładunkiem. Trzy składowe zbiorniki stalowe po 7 tys. m³ umożliwiają jednoczesne składowanie trzech różnych typów ładunku. Bocznica kolejowa oraz stanowisko załadunku cystern samochodowych pozwalają na jednoczesną obsługę 12 cystern kolejowych oraz czterech cystern samochodowych. Terminal przeładunkowo-składowy ładunków sypkich o pojemności 65 tys. t wyposażony m.in. w dwa silosy kopułowe o pojemności 10 tys. m³, dwa o pojemności 20 tys. m³ każdy oraz komorę płaskiego składowania o powierzchni 3 tys. m², przeznaczony jest do eksportu polskiego siarczanu amonu oraz eksportu, importu i tranzytu morskiego innych nawozów sypkich, takich jak sól potasu, saletrzak i mocznik. Specjalistyczne stanowisko umożliwi obsługę wagonów samowyładowczych oraz wagonów typu węglarka. Statki zawijające do BBM mogą mieć długość do 250 m i zanurzenie do 10,8 m (www.bbm.gdynia.pl).

⁵⁹ Bałtycka Baza Masowa utworzona została w 1997 r. przez Port Gdynia Holding S.A. oraz Zakłady Azotowe Puławy S.A. w celu obsługi eksportu polskich produktów chemicznych, a w szczególności nawozów sztucznych. Eksploatację rozpoczęła w 1999 r.

Bałtycki Terminal Zbożowy (BTZ) posiada dwa nabrzeża przystosowane do przeładunku zbóż i pasz. Nabrzeże Indyjskie obsługuje statki do 70 tys. DWT⁶⁰, o zanurzeniu 11,1 m i długości do 245 m. Wydajność urządzeń przeładunkowych wynosi 7 tys. t na dobę. Nabrzeże Norweskie przyjmuje mniejsze jednostki, do 7 tys. DWT o długości 115 m i zanurzeniu do 8,5 m. W ciągu doby może przeładować 4 tys. t. Z całkowitej pojemności magazynowej wynoszącej 86 tys. t, elewator zbożowy ma pojemność 12 tys. t, silosy zbożowe 14 tys. t, dwa nowoczesne magazyny paszowe płaskiego składowania mieszczą 60 tys. t produktów. Na początku grudnia 2014 r. oddano tu do użytku nowoczesny magazyn o kubaturze ponad 23 tys. m³. Połączono go estakadą o długości 100 m z elewatorem. Cztery niezależne komory pozwalają na składowanie 28 tys. t zboża. Przenośnik taśmowy napełniający cztery komory składowe magazynu, wyposażony został w aspirowane rękawy załadownicze, zapewniające bezpyłowy załadunek magazynu. Wydajność w relacji do magazynu jak i załadunek z magazynu na samochody wynosi 400 t/h. Nowy magazyn aż o 60% zwiększył dotychczasową powierzchnię magazynową i wpłynął na przywrócenie konkurencyjności BZT w zakresie obsługi ładunków z importu, głównie surowców paszowych z Ameryki Północnej i Południowej (www.port.gdynia.pl).

Aalborg Portland Terminal Cementowy⁶¹ powstał w czerwcu 1996 r. Zlokalizowano go przy Nabrzeżu Węgierskim. Wyposażony jest w odpowiednie magazyny i urządzenia przeładunkowe. Firma zajmuje się sprowadzaniem, składowaniem i dystrybucją białego cementu portlandzkiego z Danii. Z Gdyni rozprawdza go na rynek polski i do krajów sąsiednich.

Morski Terminal LPG Gasten⁶² oddano do użytku w 2006 r. Zbudowany został na Nabrzeżu Śląskim, na terenach należących do Zarządu Morskiego Portu Gdynia. Terminal przystosowany jest zarówno do rozładunku, jak i rozładunku gazu z tankowców. Jego zdolność przeładunkowa to ok. 250 tys. t gazu płynnego rocznie. Terminal może obsłużyć statki do pojemności 3 tys. t. Pojemność magazynowa terminalu to 1350 t w zbiornikach magazynowych. Istnieje też możliwość załadowania i zmagazynowania pozostałej części gazu w autocysternach i cysterach kolejowych.

⁶⁰ DWT – tonaż martwej wagi, określony w tonach wagowych zdolność przewozowa statku, tj. maksymalny ciężar towaru, który można załadować na statek, przy czym statek nie powinien zanurzyć się poniżej dopuszczalnej linii zanurzenia, wskazanej na znaku wolnej burty (I. Grajewski, J. Wójcicki, 1981).

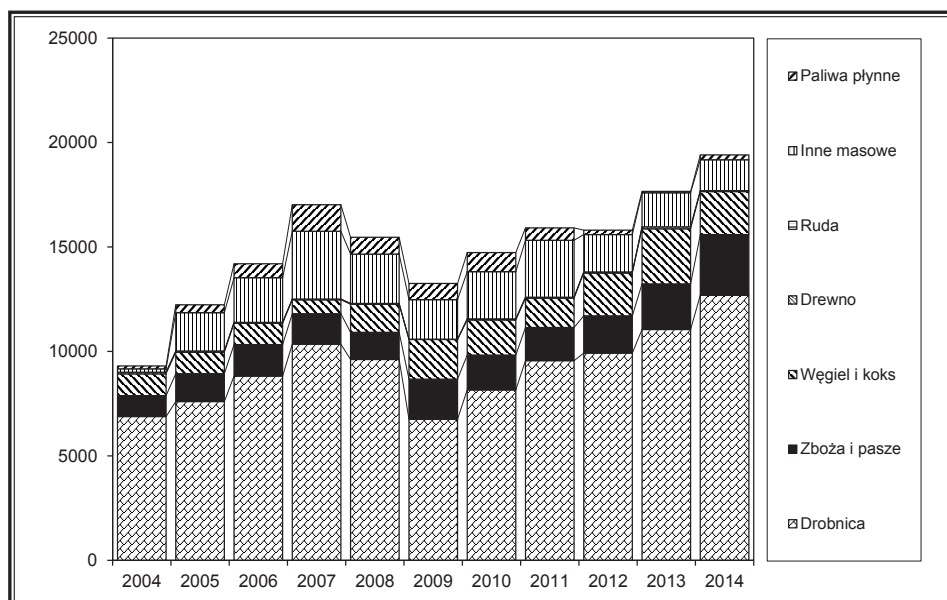
⁶¹ Od stycznia 2014 r. firma Aalborg Portland Polska Sp. z o.o. dzierżawi teren na Nabrzeżu Węgierskim wraz z terminalem cementowym.

⁶² Wcześniej był to Petrolinvest S.A. Terminal Morski LPG, należał do powstałej w 1991 r. firmy Petrolinvest Trade. W grudniu 2012 r. Petrolinvest zrezygnował z segmentu LPG i sprzedał swoją spółkę zależną Petrolinvest Trade podmiotowi zewnętrznemu. W czerwcu 2013 r. spółka ta zmieniła nazwę na Gasten S.A.

3.2.3. Ruch towarowy i pasażerski

Port gdyński posiadał w 2014 r. sieć 52 regularnych połączeń liniowych, w tym 16 linii kontenerowych, 11 linii *ro-ro*, jedną linię promową i 24 linie konwencjonalne. Przedpole Gdyni obejmowało 39 portów z 23 krajów położonych w Europie, Afryce, Ameryce Północnej i Środkowej oraz Azji.

Od 1999 r. przeładunki w porcie gdyńskim generalnie wzrastały z 7 157 tys. t do 12 230 tys. t w roku 2004 i 17 025 tys. t w roku 2007. Kryzys gospodarczy na światowych rynkach doprowadził do zmniejszenia przeładunków drogą morską. Uwidoczniło się to także w przeładunkach w Gdyni, gdzie w roku 2009 przeładowano tylko nieco ponad 13 mln t. Rok 2010 przyniósł ożywienie w gospodarce morskiej. Obroty ładunkowe w gdyńskim porcie osiągnęły 14,7 mln t i po niewielkim spadku w roku 2012 wzrastały aż do rekordowego dla polskich portów roku 2014, kiedy to przeładowano w Gdyni prawie 19,5 mln t ładunków (ryc. 3.8). O wzroście zadecydowała drobnica, paliwa płynne i zboża.

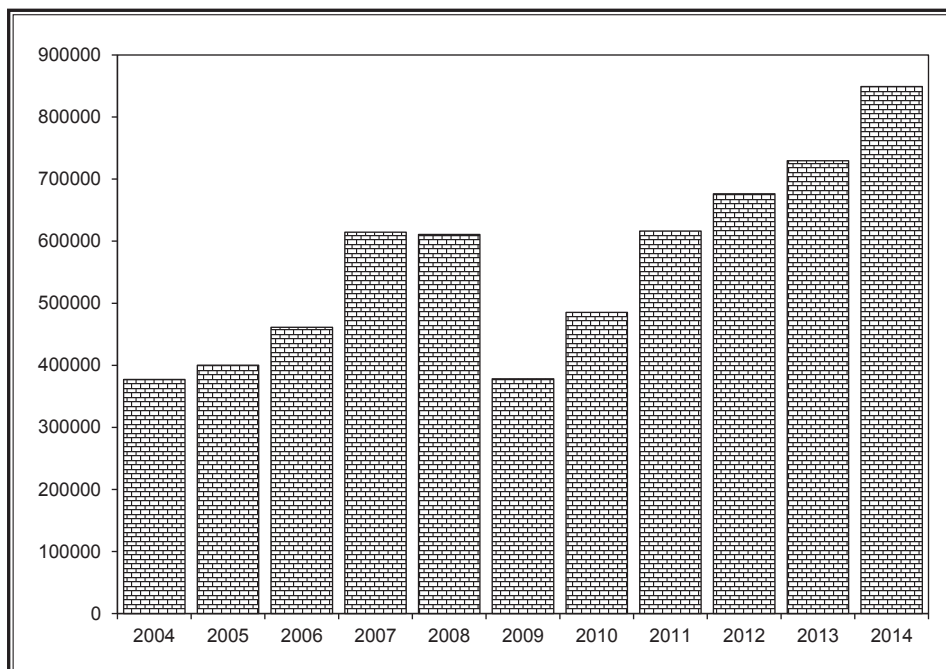


Ryc. 3.8. Przeładunki w porcie gdyńskim (w tys. t) według grup ładunkowych w latach 2004-2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów ZMPG S.A.

Przeładunki kontenerów wykazywały podobną tendencję. Z 377 tys. TEU w 2004 r. wzrosły do ponad 600 tys. TEU w roku 2007. Stan ten utrzymał się jesz-

cze w roku 2008. Głęboki spadek do poziomu 378 tys. TEU nastąpił dopiero w roku następnym. W 2010 r. obroty ponownie wzrosły do 485 tys. TEU (ryc. 3.9). Tendencja ta utrzymała się do rekordowego dla kontenerów roku 2014, kiedy w Gdyni ich przeładunki osiągnęły prawie 850 tys. TEU.



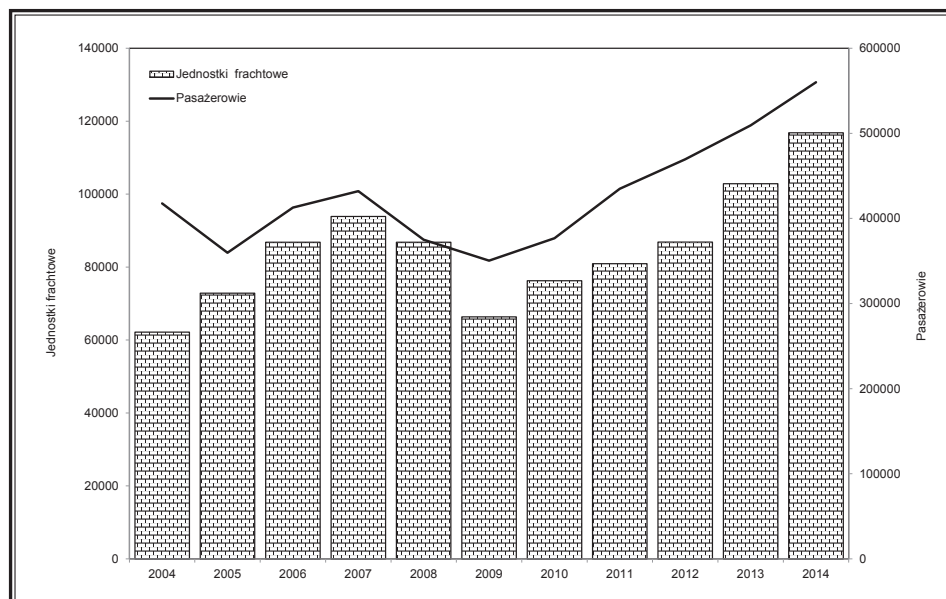
Ryc. 3.9. Przeładunki kontenerów (w TEU) w porcie gdyńskim w latach 2004-2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów ZMPG S.A.

Udział portu gdyńskiego w ogólnych obrotach polskich portów w roku 2014 osiągnął 25%. W strukturze przeładunków w Gdyni w 2014 r., podobnie jak w latach poprzednich przeważały przeładunki drobnicy 65,4%, następne miejsce zajmowały zboża i pasze 14,9%, węgiel i koks 10,6% oraz inne masowe 7,6%.

Od roku 2004, kiedy to na linii Gdynia–Karlskrona przewieziono ponad 359 tys. pasażerów ich liczba, a także wielkość obsługiwanych samochodów osobowych i ciężarowych, poza latami 2008 i 2009, systematycznie wzrastała. Następstwem tego było wprowadzanie na tę linię coraz większych promów, a od roku 2007 trzeciej jednostki. W 2014 r. przez gdyński terminal promowy przewinęło się prawie 560 tys. pasażerów, ponad 95 tys. samochodów osobowych i prawie 117 tys. ciężarówek (ryc. 3.10).

W 2005 r. uruchomiono w porcie gdyńskim estakadę i rampę do załadunku TIR-ów na górne pokłady promów, a w 2010 r. oddano do użytkowania drugą



Ryc. 3.10. Przewozy promowe na linii Gdynia–Karlskrona w latach 2004-2014

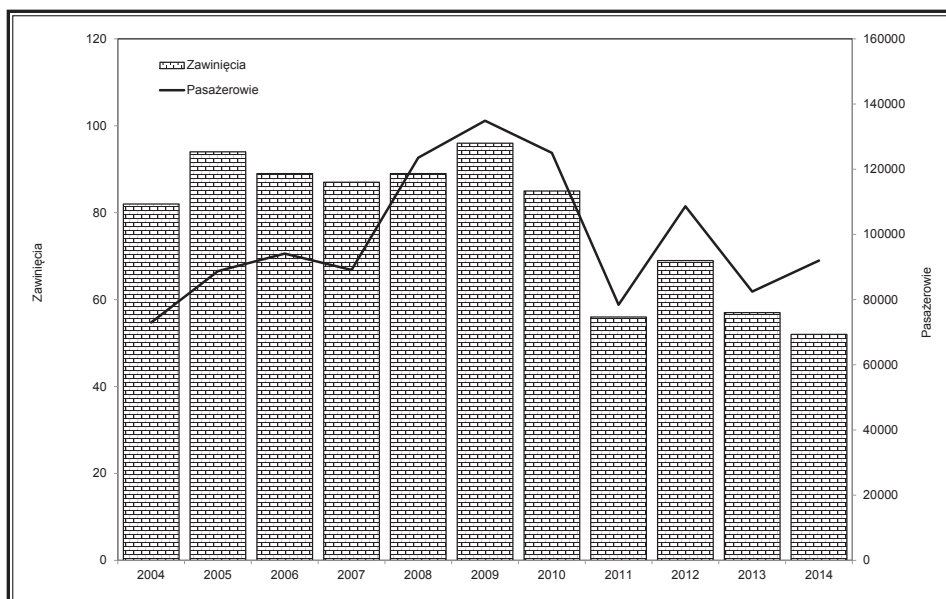
Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów ZMPG S.A.

podwójną rampę wjazdową. Umożliwiła ona lepsze wykorzystanie jednostek typu *ro-pax*⁶³, eksploatowanych przez armatora Finnlines.

Port gdyński od lat jest najważniejszym polskim portem obsługującym statki wycieczkowe (rozdz. 3.5.4). Sprawna i szybka obsługa nawet kilku tysięcy pasażerów w czasie krótkiej wizyty statku w Gdyni stała się już specjalnością tego portu. Rocznie, głównie w sezonie letnim, zawijało tu nawet ponad 90 jednostek. Zmniejszenie liczby statków w ostatnim czasie (ryc. 3.11), wiąże się ze wzrostem wielkości kolejnych, nowoczesnych jednostek zawijających do Gdyni. Liczba pasażerów przybyłych w ostatniej dekadzie mieściła się w przedziale od 89 tys. do 125 tys. rocznie. Wzrost wielkości statków wycieczkowych nie zrekompensował do końca spadku ich liczby, dlatego liczba pasażerów odwiedzających Gdynię w latach 2011-2014 był niższa niż w szczytowym okresie lat 2008-2010⁶⁴.

⁶³ Odmiana statku typu *ro-ro*, a w zasadzie promu pasażersko-samochodowego, cechująca się zwiększoną kosztem części pomieszczeń publicznych i kabin pasażerskich, przestrzenią ładunkową. Rozwój tej kategorii promów nastąpił w odpowiedzi na zmiany popytu, głównie na rynkach europejskich.

⁶⁴ Spadek liczby zawiniętych statków pasażerskich był następstwem mniejszego ruchu statków wycieczkowych na morzach Europy Zachodniej i Północnej. W 2014 r. zmniejszył się on – o 4,7% w stosunku do roku poprzedniego.



Ryc. 3.11. Zawinięcia statków wycieczkowych oraz liczba ich pasażerów obsługanych w gdynskim porcie w latach 2004-2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów ZMPG S.A.

3.2.4. Inwestycje w porcie i na jego bezpośrednim zapleczu

Aby port mógł być konkurencyjny na bałtyckim i globalnym rynku przeladunkowym musi stale modernizować swoją infrastrukturę i suprastrukturę. Musi także rozwijać swoje powiązania z zapleczem i przedpołem. Działania takie prowadzone są w porcie gdynskim. Inwestycje mają poprawiać zarówno dostęp od strony wody, jak i od strony lądu, a także bezpieczeństwo w porcie oraz warunki związane z ochroną środowiska. W latach 2007-2015 główne inwestycje dotyczyły modernizacji dostępu drogowego i kolejowego, modernizacji infrastruktury ro-ro, przebudowy kanału portowego, zagospodarowania Nabrzeża Bułgarskiego, modernizacji Nabrzeża Szwedzkiego i przebudowy intermodalnego terminalu kolejowego w BCT. Wszystkie one uzyskały dofinansowanie w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013.

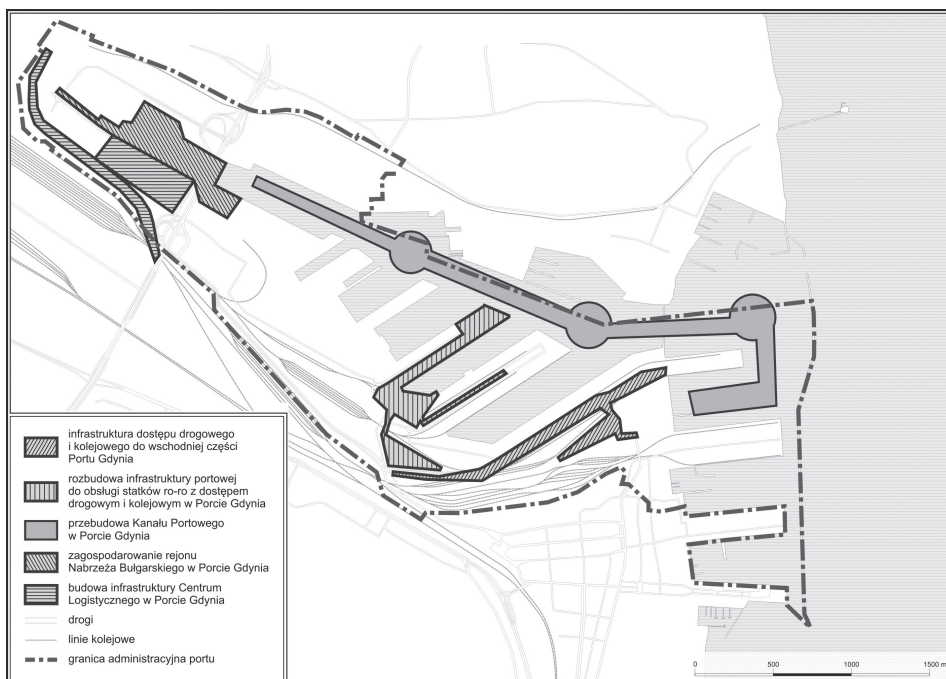
Od 2008 r. wykonywano intensywne prace mające na celu poprawę dostępu drogowego i kolejowego do terminali wschodniej części Portu Gdynia. Trasa drogowa ulic Polskiej, Chrzanowskiego i inż. T. Wendy, stanowiąca część układu komunikacyjnego miasta Gdyni, powiązała wschodni obszar portu z autostradą A1. Zmodernizowana Polska stanowi element zapewniający sprawny dostęp drogowy do portu w Gdyni. Przedłuża ona dwupasmowy przebieg dróg prowadzących do portu z Obwodnicy Trójmiasta przez Estakadę Kwiatkowskiego (uruchomioną

w 2008 r.) i ul. Janka Wiśniewskiego. Droga ta jest istotnym elementem dostępu do planowanego terminalu promowego przy nabrzeżach Polskim i Fińskim. Przebudowa układu kolejowego poprawiła dostęp kolejowy do terminali zlokalizowanych przy Nabrzeżu Polskim i pozwoliła na prowadzenie przeładunków w relacjach wagonowych i przeładunków w systemach intermodalnych. W następstwie tych inwestycji w latach 2008-2013 nastąpiło zwiększenie przepustowości układu drogowego i kolejowego.

Stacja kolejowa Gdynia Port powstała w okresie przedwojennym. Dostosowana była do ówczesnych technologii i organizacji transportu kolejowego i morskiego. Zajmuje obszar ok. 70 ha, na którym znajduje się ponad 160 km torów i 400 rozjazdów. Nie odpowiada ona współczesnym i przyszłym potrzebom wynikającym z rozwoju transportu intermodalnego, obsługującego przewozy kontenerów i naczep przez regularne połączenia kolejowe. W latach 2014-2015 sporządzono studium wykonalności, stanowiące pierwszy etap kompleksowego przedsięwzięcia polegającego na poprawie dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni. Dwa kolejne etapy, dotyczące projektowania i realizacji prac budowlanych, Polskie Linie Kolejowe planują wykonać w trakcie rozpoczętej perspektywy finansowej 2014-2020⁶⁵. Nowy kształt stacji kolejowej skutkować będzie budową nowocześniejszej i adekwatnej dla potrzeb portu infrastruktury, ale też zmniejszeniem ilości torów odstawczych, co pozwoli przeznaczyć część terenów kolejowych na funkcje komercyjne związane z obsługą i składowaniem ładunków. Port Gdynia stanowi początek korytarza transportowego Bałtyk-Adriatyk, jednego z kilku kluczowych korytarzy całej Unii Europejskiej. Znajduje się też przy trasie jednej z planowanych autostrad morskich. Zapewnienie efektywnego dostępu kolejowego do portu jest nie tylko niezbędne dla jego rozwoju. Stanowi także jedno ze zobowiązań Polski wynikające z regulacji unijnych w zakresie transportu.

Projekt dotyczący rozbudowy infrastruktury portowej do obsługi statków ro-ro z dostępem drogowym i kolejowym zapoczątkowany został w 2011 r. Zakończenie ostatniej fazy robót miało miejsce na początku 2015 r. W ramach inwestycji podniesiono efektywność przeładunku towarów transportowanych drogą morską. Wymagało to m.in. przebudowy znajdujących się na wschodnim obszarze portu układów drogowych i kolejowych oraz wyburzeń niektórych znajdujących się tam obiektów (ryc. 3.12). Zbudowano drogi o długości ok. 0,8 km i przebudowano odcinek 1,2 km drogi, wybudowano linię kolejową w układach transportowych portu o długości 0,7 km oraz przebudowano linię kolejową na odcinku 2 km. W ramach tego projektu przebudowano również rampę *ro-ro*, dodając górny wjazd oraz modernizując dolny i urządzenia cumownicze.

⁶⁵ Projekt był współfinansowany ze środków Unii Europejskiej, z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013. Znajduje się na liście podstawowej projektów morskich planowanych do dalszego sfinansowania ze środków Funduszu Spójności w ramach *Connecting Europe Facility* (CEF).



Ryc. 3.12. Inwestycje Zarządu Morskiego Portu Gdynia w latach 2007-2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów ZMPG S.A.

Przebudowa kanału portowego zapoczątkowana została w latach 2009-2011. Ma na celu zwiększenie dopuszczalnego zanurzenia dla statków oraz poprawę warunków nawigacyjnych w akwatorium portowym. W ramach inwestycji wykonano prace czerpalne w kanale portowym, pogłębiono i zwiększono średnicę obrotnic portowych, przebudowano sześć nabrzeży, pogłębiono dno przy nabrzeżach oraz przebudowano głowicę Ostrogi Pilotowej. Pogłębienie kanału portowego do głębokości 13,5 m pozwoliło na obsługę statków o zanurzeniu do 13 m przy Nabrzeżu Holenderskim i 12,7 m przy Helskim I. Zwiększono również głębokość basenów przy nabrzeżach Francuskim, Norweskim i Słowackim. Dalsze plany rozwoju portu zakładają budowę i przebudowę kolejnych nabrzeży w celu umożliwienia obsługi jednostek o zanurzeniu do 13,5 m. Przebudowa Ostrogi Pilotowej pozwoliła na zwiększenie do 98 m szerokości wejścia wewnętrznego do portu, przy zachowaniu głębokości 13,5 m. Inwestycja umożliwiła także pogłębienie i zwiększenie średnic obrotnic portowych. Zapewniło to większe bezpieczeństwo podczas wykonywania manewrów.

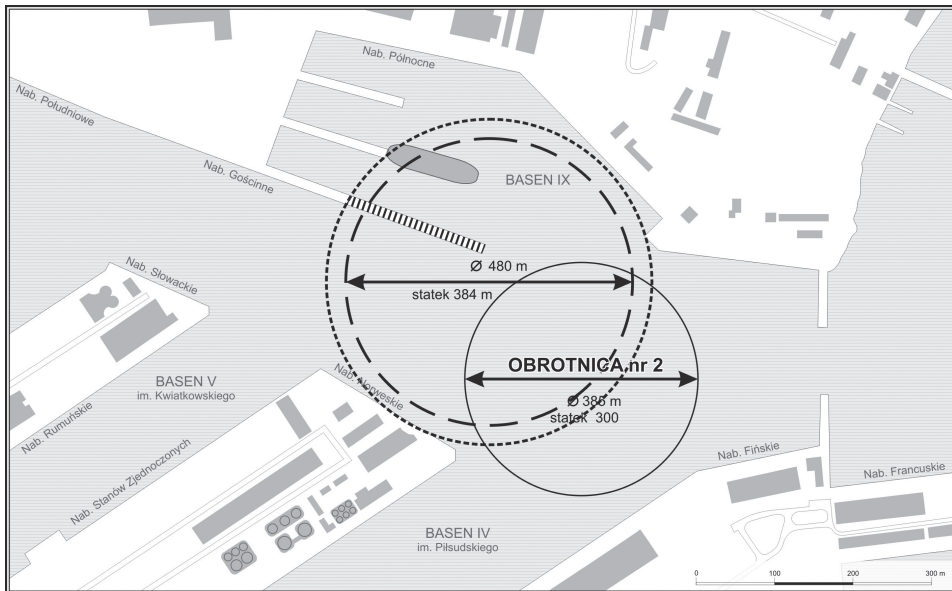
Działania inwestycyjne służyły utrzymaniu pozycji konkurencyjnej gdyńskiego portu w regionie Morza Bałtyckiego. Oferuje on kontrahentom sukcesywnie oddawaną do użytkowania, nowoczesną infrastrukturę i potencjał techniczny, dając możliwość sprawnej obsługi coraz większych jednostek. Przykładem jest

kontenerowiec *MSC Charleston*, który 5 czerwca 2015 r. zawinął do Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego (BCT). Ma on długość ponad 324 m i szerokość 42 m. Nośność pływającego pod banderą niemiecką statku to 105 tys. DWT, a pojemność prawie 8,1 tys. TEU. Z kolei największy pod względem masy ładunek jednego statku to 110,4 tys. t australijskiego węgla koksującego, przywiezionego w dniu 13 maja 2015 r., przez panamski masowiec *Cape Keystone* o nośności 179,2 tys. t. W dniach 7-9 sierpnia 2015 r. w porcie gdyńskim cumowała jednostka *MSC Asya* – największa, pod względem pojemności w historii BCT. Pływający pod banderą Panamy kontenerowiec o nośności 117 tys. DWT miał 337 m długości, 46 m szerokości oraz pojemność 9580 TEU. Zawinięcie tak dużych statków możliwe było właśnie dzięki pogłębieniu kanału portowego do 13,5 m. Znajdujące się na akwenu wewnętrznym gdyńskiego portu obrotnice nr 2 i nr 3 pozwalają manewrować statkom o długości do 300 m. Istnieje jednak pilna konieczność zwiększenia tych parametrów, aby umożliwić zawijanie kontenerowców oceanicznych obsługujących bezpośrednie połączenia z portami azjatyckimi. W końcu stycznia 2014 r. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. nabył od Stoczni Marynarki Wojennej S.A. części pirsu nr III w ciągu Nabrzeża Gościnnego, o długości 240 m. Było to niezbędne do wykonania dalszego pogłębienia toru podejściowego i akwenów wewnętrznych portu. W ramach rozbudowy tej obrotnicy nastąpi wyburzenie zakupionego pirsu i pogłębienie toru wodnego do 16 m. Rozbudowa obrotnicy nr 2 do średnicy 480 m, umożliwi obsługę statków o długości 384 m i ładowności ok. 12 tys. TEU. Powiększona obrotnica ma zostać oddana do użytkowania w drugiej połowie 2016 r. (ryc. 3.13). Sukcesywnie trwa pogłębianie obszarów przy nabrzeżach do 13,5 m, z możliwością dalszego pogłębienia do 15,5 m. Zakończenie pogłębienia obszaru przy Nabrzeżu Rumuńskim zaplanowano na styczeń 2016 r.

We wrześniu 2009 r. zapadły decyzje o budowie głębokowodnego stanowiska dla statków przy Nabrzeżu Bułgarskim. Nowe stanowisko, uruchomione w 2012 r., ma długość 357 m, co pozwala na obsługę statków o ładowności ponad 8 tys. TEU. W marcu 2015 r. zakończyła się budowa brakujących odcinków Nabrzeża Bułgarskiego o długości 192,3 m i prostopadle do niego położonego nabrzeża zamykającego kanał portowy od zachodu, o długości 127,5 m. W ten sposób zabudowany został ostatni, niezagospodarowany wcześniej fragment portu. Gdyński Terminal Kontenerowy, posiadający nabrzeże o długości 450 m, wyposażony w nowe drogi i place manewrowe przystosowany został do obsługi statków o pojemności do 14 tys. TEU, długości 370 m i zanurzeniu 13 m. Docelowo ma być możliwa obsługa jednostek klasy *Balitmax*⁶⁶ o zanurzeniu do 15 m.

We wschodniej części portu w latach 2013-2015 przebudowano odcinek Nabrzeża Szwedzkiego oraz układu drogowo-kolejowego. Inwestycja ta spowodowała zwiększenie możliwości obsługi ładunków masowych. Port uzyskał nowocze-

⁶⁶ Klasa statków o maksymalnych wymiarach gabarytowych, umożliwiających żeglugę przez Cieśninę Duńskie. Głównym ograniczeniem jest głębokość toru wodnego, wynosząca 15,4 m.



Ryc. 3.13. Projekt powiększenia obrotnicy nr 2 w porcie gdyńskim

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów ZMPG S.A.

sną infrastrukturę do obsługi produktów paszowych i kruszywa. Nabrzeże Szwedzkie przebudowano zarówno w części nadwodnej jak i podwodnej na odcinku o długości 400 m, nastąpiło też zwiększenie głębokości konstrukcyjnej do 13,5 m.

W części zachodniej portu, w bezpośrednim sąsiedztwie obu terminali kontenerowych i terminalu promowego, powstaje nowoczesne centrum logistyczne. Część tego 30-hektarowego terenu już jest wykorzystywana jako centrum magazynowania i obsługi samochodów. Dla firm spedycyjnych i logistycznych oddano tu do użytku nowy obiekt biurowy. W styczniu 2011 r. uruchomiono nowoczesny magazyn wysokiego składowania o powierzchni 8 tys. m². Pod budowę oraz pod infrastrukturę niezbędną dla jego potrzeb przeznaczono teren o powierzchni 14 tys. m². Bliskie 100% wykorzystanie obiektu przez jego najemców – Morską Agencję Gdynia i Terramar – potwierdziło potrzebę budowy kolejnego magazynu. Uzbrojenie terenu w infrastrukturę drogowo-kolejową nastąpiło w 2012 r. Na obszarze o powierzchni blisko 7 tys. m² firma Rolls-Royce Marine Poland wybudowała obiekt serwisowo-remontowy. Świadczy ona usługi serwisowania okrętowych urządzeń napędowych firmom z całej Europy Bałtyckiej. W maju 2014 r. oddano do użytku kolejny magazyn wysokiego składowania. Obiekt o powierzchni użytkowej ok. 19 tys. m² przystosowany został do prowadzenia usług logistycznych związanych z przyjęciem, kompletacją, składowaniem oraz dystrybucją towarów drobnicowych, wysoko przetworzonych, w opakowaniach. Najemcami nowego magazynu zostały takie podmioty, jak: Chiquita Poland Sp. z o.o., Agencja Celna Kompleks Sad Małgorzata Sochaj, Pekaes S.A., Solid Logistics Sp. z o.o.

3.2.5. Kierunki rozwoju portu

Port gdyński angażuje się także w projekty o charakterze studyjnym, które w istotny sposób analizują możliwości rozwoju korytarzy multimodalnych⁶⁷, a także służą zmniejszeniu zagrożeń dla środowiska morskiego. Wyniki tych projektów ułatwiają portom tworzenie innowacyjnych usług transportowych, ustalanie międzynarodowych kierunków zagospodarowania przestrzennego i rozwoju transportu, integrację krajowych i regionalnych systemów transportowych z sieciami paneuropejskimi (tab. 3.3).

Tab. 3.3. Zakończone projekty studyjne z udziałem Zarządu Morskiego Portu Gdynia

Nazwa projektu	Główne cele
SoNorA (A-B Landbridge)	Rozwój zaplecza portu w kierunku południowym aż do wybrzeży Adriatyku.
Baltic Cruise Project	Wzrost atrakcyjności portu dla armatorów statków wycieczkowych i turystów.
Autostrada Morska Baltic-Link: Gdynia – Karlskrona	Nowe inwestycje infrastrukturalne i przedsięwzięcia logistyczne dla obsługi dynamicznie rosnącej wymiany handlowej między Szwecją a Polską, ze szczególnym uwzględnieniem połączenia promowego pomiędzy oboma miastami. Opracowano studium wykonalności nowego terminalu promowego w Gdyni z towarzyszącą infrastrukturą drogową. Wykonano także studium komunikacyjne dla obszaru pomiędzy nowym terminalem promowym a centrum miasta.
Baltic Gateways	Zwiększenie roli transportu kolejowego w obsłudze zaplecza portu w kontekście rosnących przeładunków i obciążenia ruchem infrastruktury transportowej na zapleczu.
Baltic Gateways Plus	Koordinacja inwestycji w transporcie intermodalnym w Europie Bałtyckiej, z wyszczególnieniem najważniejszych projektów wzdłuż międzynarodowych korytarzy. W szczególności rozbudowa i modernizacja terminali intermodalnych i centrów logistycznych.
Baltic Master II	Doskonalenie prewencji i wzrost efektywności zwalczania zagrożeń dla środowiska morskiego (rozlewy olejowe).
Smocs	Rozwój nowatorskiej metody stabilizacji zanieczyszczonych osadów dennych w celu zmniejszenia wpływu zanieczyszczeń na środowisko oraz polepszenia parametrów fizyko-chemicznych osadu.

Źródło: na podstawie: www.port.gdynia.pl.

⁶⁷ Multimodalny korytarz transportowy to obszar łączący duże ośrodki miejskie w krajach na trasie jego przebiegu, w którym położone są elementy infrastruktury transportowej, umożliwiające przewóz towarów i podróży różnymi środkami transportu.

Wykonywane dotychczas projekty inwestycyjne były zgodne ze *Strategią Rozwoju Portu Gdynia do roku 2015*. Przyjęty w sierpniu 2014 r. kolejny dokument *Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku* przewiduje w ramach projektów morskich m.in. budowę publicznego terminalu promowego, wykonania kolejnych etapów pogłębiania toru wodnego i akwenów wewnętrznych, przebudowę następnego nabrzeża, poprawę dostępu kolejowego oraz rozbudowę dostępu kolejowego do zachodniej części portu, rozbudowę terminalu paliwowego na fałochronie Portu Gdynia, budowę infrastruktury do odbioru ścieków sanitarnych oraz zasilania statków w energię elektryczną, przebudowę wejścia południowego do portu, a także przebudowę Estakady Kwiatkowskiego do pełnej nośności TEN-T i budowę Obwodnicy Północnej wyprowadzającej ruch drogowy z portu (ryc. 3.14).

Rosnące potoki ładunków kierowanych do i z portów Trójmiasta transportem kolejowym, wymagają modernizacji linii kolejowej 201 łączącej Gdynię z Bydgoszczą i skierowania na nią przynajmniej części pociągów jadących do gdyńskiego portu. Bez tej inwestycji przepustowość wspólnego dla portów Gdańska i Gdyni odcinka linii kolejowej prowadzącej na południe Polski zostanie przekroczona. Dodatkowo, przykrycie fragmentu torowiska płytą fundamentową pod budowę Forum Radunia w Gdańsku, spowoduje istotne ograniczenia w przewozie ładunków niebezpiecznych na tym odcinku.



Ryc. 3.14. Projekty inwestycyjne ZMPG SA na lata 2015-2020

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów ZMPG S.A.

Nowa strategia zakłada utrzymanie uniwersalnego charakteru portu i dalszy zrównoważony rozwój na trzech głównych rynkach ładunkowych: kontenerowym, *ro-ro*, w tym promowym, oraz masowym. Strategia zgodna jest także z predyspozycjami portu, który po przystosowaniu będzie zdolny do przyjmowania naj-

większych statków kontenerowych, masowych i pasażerskich zawijających na Bałtyk. Port ma obsługiwać rynki tranzytowe w relacji północ-południe, a także poczynić niezbędne działania, by stać się portem oceanicznym, obsługującym również tranzyt morski. Dzięki realizacji przedsięwzięć infrastrukturalnych na zapleczu, w tym w korytarzu Bałtyk-Adriatyk, możliwe będzie wykorzystanie dużego potencjału rynków tranzytowych ciężących do Portu Gdynia. W interesie portu leży wzmocnienie jego pozycji konkurencyjnej w skali krajowej, bałtyckiej i europejskiej. Nowoczesny potencjał do obsługi ładunków, statków i środków transportu lądowego warunkuje utrzymanie silnej pozycji portu w kluczowych segmentach ładunkowych.

3.2.6. Transport, spedycja i logistyka

Funkcjonowanie portu stwarza doskonałe warunki dla działalności firm transportowych, spedycyjnych i logistycznych (TSL). Gdynia, na tle Polski, cechuje się wyraźną specjalizacją, biorąc pod uwagę liczbę pracujących i ich znaczenie w strukturze zatrudnienia (T. Brodzicki, 2014). Działalność sektora TSL jest także mocną stroną aglomeracji Trójmiasta i ma znaczenie dla gospodarki całego regionu. Za jedną z czterech Inteligentnych Specjalizacji Pomorza, których rozwój w latach 2014-2020 w szczególnie sposób wspiera Samorząd Województwa Pomorskiego, uznano technologie przemysłu morskiego⁶⁸ i portowo-logistyczne. Wsparcie to dotyczy dwóch partnerstw, których liderami są Centrum Techniki Okrętowej S.A. oraz Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. Z punktu widzenia rozwoju sektora TSL w Gdyni szczególne znaczenie ma działalność partnerstwa *Smart Port & City*, któremu przewodzi gdański port. Uczestniczy w nim Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., Akademia Morska oraz nielicznie reprezentowane firmy i inne podmioty funkcjonujące w Gdyni. Celem partnerstwa jest zwiększenie dostępności transportowej regionu poprzez doskonalenie procesów i technologii wykorzystywanych w działalności portów, jak i na ich zapleczu.

O znaczeniu firm transportowych, spedycyjnych i logistycznych dla gospodarki miasta oraz całego sektora w kraju, świadczy funkcjonowanie w Gdyni biura głównego Polskiej Izby Spedycji i Logistyki (PISiL). Kontynuuje ona działalność Polskiego Związku Spedytorów Międzynarodowych. Izba zajmuje się ochroną praw i reprezentuje interesy członków wobec organów władz oraz administracji rządowej i samorządowej, a także międzynarodowych organizacji branżowych. Zapewnia również dostęp do krajowych i międzynarodowych

⁶⁸ Do przemysłu morskiego (*offshore*) zalicza się przede wszystkim przedsiębiorstwa oferujące rozwiązania produkcyjne dla inwestycji związanych z wydobywaniem ropy naftowej i gazu oraz produkcją energii odnawialnej w strefie przybrzeżnej.

informacji niezbędnych dla prowadzenia działalności gospodarczej oraz organizuje szkolenia, seminaria i konferencje poświęcone tematyce transportowej, spedycyjnej i logistycznej. W 2015 PISiL zrzeszała 132 podmioty, w większości z największych ośrodków gospodarczych kraju. Aż 42 z nich miały siedzibę w Gdyni, a 36 w Warszawie (www.pisil.pl).

W 2014 r. w Gdyni zarejestrowanych było blisko 2,8 tys. podmiotów gospodarczych, prowadzących działalność w zakresie transportu i gospodarki magazynowej. Trzy czwarte z nich to z reguły małe i średnie przedsiębiorstwa zajmujące się transportem lądowym. Kolejne 22% prowadziło działalność magazynową i wspomagającą transport. To właśnie te podmioty (ok. 600) decydują o znaczeniu i specyfice gdyńskiego sektora spedycji i logistyki.

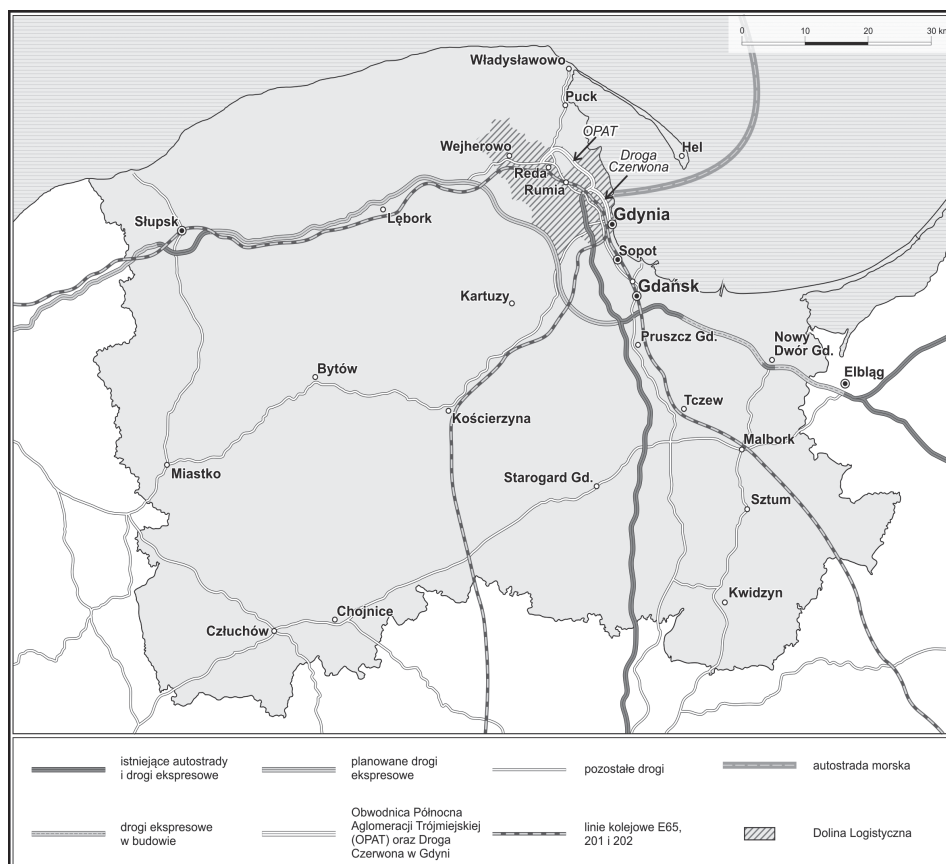
Cechą wyróżniającą branżę TSL jest znaczna rola przedsiębiorstw międzynarodowych, nierzadko globalnych. Dlatego tylko nieliczne firmy mają swoje główne siedziby w Gdyni. Wśród nich można wymienić przede wszystkim: ATC Cargo S.A., Spedrapid Sp. z o.o., Spedycja Międzynarodowa AGROLAND Sp. z o.o. oraz Delphia Pisarska-Klinkosz, Klinkosz i Zagarów Sp.j. Są to firmy prywatne. Trzy z nich oparte są na kapitale polskim, a Spedrapid Sp. z o.o. na kapitale czeskim. Wszystkie znaczące firmy branży TSL działają na terenie Gdyni, ich część zlokalizowała tutaj swoje oddziały. Wśród nich największymi są: Grupa Raben, Schenker, Rohlig Suus Logistics, GEFCO Polska, Grupa DSV (która w Gdyni posiada biuro pod nazwą DSV Air & Sea Sp. z o.o.), Pekaes S.A., Erontrans, Panalpina Polska Sp. z o.o. oraz Trade Trans Log.

W celu wykorzystania potencjału gdyńskiego portu do rozwinięcia branży TSL i wytworzenia bieguny wzrostu gospodarczego w 2010 r. z inicjatywy władz samorządowych podjęto działania ukierunkowane na powstanie Europejskiej Subregionalnej Strefy Funkcjonalnej *Dolina Logistyczna*. W sąsiedztwie portu, na jego przedłużeniu w kierunku zachodnim, przewiduje się lokowanie działalności produkcyjnej, magazynowej, dystrybucyjnej i logistycznej, obsługującej potoki towarów przeładowywanych w porcie. Koncepcja *Doliny Logistycznej* dotyczy zwartej przestrzeni położonej wzdłuż Pradoliny Kaszubskiej, na odcinku od nabrzeży portu morskiego do wschodnich granic miasta Reda oraz z rozproszonych terenów inwestycyjnych leżących na obszarze gmin Kosakowo, Wejherowo, miasta Redy i Wejherowa. Spójne zagospodarowanie tego terenu ma być osiągnięte dzięki zintegrowanej polityce przestrzennej, gospodarczej i transportowej. Systemy transportowe *Doliny Logistycznej* i portu mają być rozwijane i scalane w innowacyjnym modelu transportu multimodalnego, zgodnym z unijnymi standardami dotyczącymi korytarzy transportowych.

Dolina Logistyczna wpisuje się we wzmocnienie korytarza Bałtyk–Adriatyk i rozwija sieć TEN-T. Jej celem jest też operacyjne zwiększenie dostępności do portu morskiego i potencjalnie lotniczego w Kosakowie. Jest to przestrzeń, w której w wyniku

rozbudowy infrastruktury transportowej (Północna Obwodnica Aglomeracji Trójmiasta, Droga Czerwona) i inwestycji na terenie portu (rozbudowa terminalu promowego, terminalu kontenerowego GCT i Centrum Logistycznego) wytworzy się zwiększony potencjał dla działalności przedsiębiorstw głównie branży TSL, a w dalszej perspektywie biegun wzrostu gospodarczego (ryc. 3.15).

W świetle strategii rozwoju *Doliny Logistycznej* rozbudowa zaplecza logistycznego w połączeniu z modernizacją sieci transportowej, a zwłaszcza kolejowej powinna doprowadzić do dalszego rozwoju i wzrostu przeładunków w porcie Gdynia. Bliskość zaplecza gospodarczego względem portu obniża koszty transportu, a więc podnosi konkurencyjność gospodarki i tym samym portu. Port i *Dolina Logistyczna* mają stworzyć rozległą strefę rozwoju (*Strategia zrównoważonego rozwoju obszaru funkcjonalnego...*, 2014).



Ryc. 3.15. Położenie *Doliny Logistycznej* na tle sieci transportowej województwa pomorskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Strategia zrównoważonego rozwoju obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna 2020 z perspektywą 2050*, 2014.

3.3. Przemysł okrętowy

Polska jest jednym z krajów, który posiada stosunkowo duży jak na warunki europejskie potencjał związany z produkcją okrętową. Od kryzysu w 2009 r., spowodowanego upadkiem dużych stoczni produkcyjnych w Gdyni i Szczecinie, zatrudnienie w przemyśle stoczniowym wzrosło z 23 tys. do 32 tys. osób w 2015 r. Polski przemysł stoczniowy to w większości firmy zorganizowane i zarządzane na wzór europejski. Nie konkurują one dziś w produkcji dużych, prostych jednostek z firmami dalekowschodnimi, których główną przewagą jest niski koszt. Wytwarzane w Polsce statki i obiekty pływające w przeważającym stopniu związane są z potrzebami wynikającymi z eksploracji i eksploatacji zasobów mórz i oceanów. Ich odbiorcami najczęściej są armatorzy zagraniczni. Statki te stanowią produkty wysoko przetworzone, o dużej wartości dodanej, zawierające innowacyjne rozwiązania konstrukcyjne i technologiczne. Są mniejsze, lecz jako jednostki wysoko specjalistyczne, znacznie droższe. Polski przemysł remontu oraz przebudowy statków i obiektów pływających, obok Niemiec i Holandii należy do najlepiej rozwiniętych w Europie. Zakumulowane kompetencje, skala i stopień złożoności technicznej, technologicznej i organizacyjnej pozwala na wykonywanie najbardziej skomplikowanych projektów we wszystkich segmentach tego rynku.

3.3.1. Rozwój i upadek Stoczni Gdynia

Morskie początki Gdyni to nie tylko port, ale też przemysł stoczniowy. Jego geneza sięga roku 1922, kiedy to powstała Stocznia Gdynia. W 1927 r. przekształcono ją w spółkę akcyjną. Początkowo stocznia wykonywała remonty kutrów rybackich. Pierwszą niewielką jednostkę – motorówkę *Samarytanka* o nośności 28 BRT – zbudowano tu w roku 1931. W sierpniu 1938 rozpoczęto budowę pierwszego pełnomorskiego drobnicowca *Olza*, która nie została jednak dokończona z powodu wybuchu wojny. Po II wojnie światowej, w roku 1951 zarejestrowano powstanie przedsiębiorstwa państwowego, pod nazwą Stocznia im. Komuny Paryskiej. Rok później nastąpiło przekazanie do eksploatacji pierwszego zbudowanego po wojnie statku handlowego. Był to drobnicowiec *Melitipol* o nośności 820 DWT i długości 57,6 m zbudowany dla armatora z ZSRR. Od tego czasu do końca funkcjonowania stoczni w roku 2009 zbudowano łącznie 620 statków, w tym 46 jednostek w latach 2004-2009.

W 1991 r. Stocznia im. Komuny Paryskiej przekształcono ponownie w Stocznia Gdynia S.A. W tym czasie była to jedna z najbardziej nowoczesnych firm tego typu w Europie. Zajmowała teren o powierzchni 134 ha. W skład jej wyposażenia wchodziły m.in. dwa suche doki. Pierwszy posiadał długość 241 m i głębokość 8 m. Obsługiwany był przez suwnicę o udźwigu 500 t i dwa żurawie o udźwigu

80 t. Drugi suchy dok miał 380 m długości, 70 m szerokości i głębokość 8 m. Towarzyszyła mu suwnica o największym w Polsce udźwigu – 900 t, zastąpiona później kolejną o udźwigu 1000 t. Dok obsługiwały również trzy dźwigi o udźwigu 150 t i dwa – 20 t. W latach 60. XX w. w stoczni budowano drobnicowce i masowce o nośności od 10 do 26 tys. t. W latach 70. nośność budowanych masowców osiągnęła tu najpierw 50 tys. t, a potem 105 tys. t. W stoczni budowano także różnego rodzaju trawlery i inne statki rybackie. Szczególne wyzwanie technologiczne i techniczne stanowiła budowa statków do przewozu samochodów, przystosowanych do jednorazowego załadunku 6 tys. pojazdów osobowych, specjalistycznych jednostek do przewozu skroplonego gazu, promów pasażersko-samochodowych. Budowano także kontenerowce o pojemności do 4,5 tys. TEU, chłodnicowce, statki pasażerskie, zbiornikowce, jednostki ro-ro, statki szkolne oraz doki pływające. Odbiorcami zbudowanych w stoczni jednostek byli armatorzy z 25 krajów świata. W latach 90. XX w. w zakładzie zatrudnionych było ok. 6 tys. pracowników, z których część stanowiła wysoko wykwalifikowaną kadrę projektantów, inżynierów i techników. W 2003 r. stocznia zajmowała pierwsze w Europie i piętnaste w świecie miejsce w kategorii wielkości produkcji. Ostatnie wodowanie miało miejsce 25 kwietnia 2009 r.

W czasie transformacji ustrojowej gdyńska stocznia, podobnie jak inne polskie stocznie, zaczęła notować coraz gorsze wyniki finansowe. Proces restrukturyzacji, a także próba poszukiwania inwestora nie przyniosły oczekiwanego rezultatu. Szóstego listopada 2008 r. Komisja Europejska uznała, że udzielona przez polski rząd pomoc publiczna m.in. zakładowi w Gdyni jest nielegalna. Zgodnie z planem uzgodnionym z komisją, podzielony na części majątek stoczni został wystawiony na sprzedaż, a pracownicy zwolnieni. Od marca 2009 r., zgodnie z przyjętą w sejmie w końcu grudnia 2008 r. ustawą o postępowaniu kompensacyjnym, rozpoczęto likwidację Stoczni Gdynia pod względem prawnym, wyprzedaż jej majątku oraz zwolnienia grupowe pracowników. Zwolnienia ukończono w końcu maja 2009 r. Majątek po stoczni nabyły prywatne podmioty – producenci statków i ich podzespołów – stocznia Crist, Stocznia Remontowa Nauta, Energomontaż Północ Warszawa i spółka Rubo. Pozostałe tereny nabyła Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna.

3.3.2. Główne stocznie produkcyjne i remontowe

Po upadku Stoczni Gdynia głównymi przedsiębiorstwami produkującymi i remontującymi statki jest Stocznia Remontowa Nauta oraz stocznia Crist. Mniejszą rolę odgrywają Stocznia Marynarki Wojennej i Damen Shipyard. Stocznia Remontowa Nauta S.A. może poszczycić się dziewięćdziesięcioletnim stażem. Specjalizuje się w budowie kadłubów i jednostek pływających, remontach i przeglądach klasowych statków cywilnych oraz remontach i modernizacji okrętów marynarki wojennej. Wykonuje również konstrukcje stalowe dla przemysłu morskiego.

Początki Nauty sięgają 1926 r. Stocznia specjalizowała się w budowie i remontach statków rybackich. Do II wojny światowej zbudowano tu ok. 30 kutrów rybackich i łodzi ratunkowych. Przeprowadzano także remonty okrętów wojennych. Zniszczenia wojenne i zmiany organizacyjne spowodowały, że dopiero w końcu 1952 r. powstało przedsiębiorstwo państwowe pod nazwą Gdyńska Stocznia Remontowa. Początkowo przedsiębiorstwo zajmowało się remontami jednostek i budową małych statków rybackich, holowników, pogłębiarek, statków pożarniczych oraz statków ratowniczych. Nowy slip oraz pierwszy dok pływający o nośności 1200 t pozwoliły na wodowanie kadłubów do 150 m długości.

Wyraźny rozwój firmy nastąpił w latach 60. XX w. Stocznia wzbogaciła się o nowe hale i budynki administracyjno-produkcyjne. Zakupiono także dwa doki o nośności 3500 t i 4500 t oraz wyremontowano i wyposażono w nowe dźwigi Nabrzeże Śląskie. Dobra passa trwała także w latach 70., kiedy to po rozbudowie infrastruktury i zaplecza naukowo-badawczego stocznia zaczęła wykorzystywać nowoczesne technologie i nawiązała współpracę z podmiotami z Europy Zachodniej, głównie z Holandii i Włoch. W roku 1976 zakład wrócił do nazwy Nauta. W kolejnej dekadzie ok. 60% produkcji kierowano na eksport, głównie na rynek rosyjski. Po jego załamaniu nastąpiła reorientacja sprzedaży na rynki zachodnie.

W latach 90. XX w. stocznia musiała przystosować się do nowych warunków gospodarki rynkowej i przejść restrukturyzację. Przekształcenie zakładu w spółkę akcyjną miało miejsce w 1999 r. W latach 1997-2003 ze stoczni wydzielono 13 samodzielnych podmiotów gospodarczych, które z nią kooperowały, a przez powiązania kapitałowe weszły w skład Grupy Nauta. Od 2010 r. Stocznia Remontowa Nauta S.A. funkcjonuje w ramach grupy MARS Shipyards & Offshore będącej częścią Funduszu Inwestycyjnego Zamkniętego *Mars* powołanego przez Agencję Rozwoju Przemysłu.

Dorobek Nauty od 1945 r. stanowi remont kilkunastu tysięcy różnego typu statków, budowa ponad 500 małych i średnich jednostek floty rybackiej i technicznej (np. trawlerzy, sejnery, holowniki i barki, lodołamacze, pogłębiarki, statki *offshore* i badawcze oraz statki specjalne – pożarnicze i ratunkowe). Poza budową kompletnych jednostek stocznia wykonuje także stalowe i aluminiowe kadłuby, nadbudówki i inne konstrukcje okrętowe. Ponadto zakład wyspecjalizował się w skomplikowanych przebudowach (ponad 100 operacji), podczas których oprócz zmiany długości i szerokości kadłuba, kompleksowej wymiany wyposażenia, następuje ostatecznie zmiana przeznaczenia i funkcji jednostki.

Stocznia Remontowa Nauta na początku 1986 r. uzyskała status przedsiębiorstwa przemysłu obronnego, w 2002 r. zaliczono ją do grupy przedsiębiorstw o szczególnym znaczeniu gospodarczo-obronnym. Od 2014 r. weszła w skład Polskiej Grupy Zbrojeniowej S.A. Pozwala to jej na wykonywanie usług w zakresie napraw, modyfikacji oraz budowy okrętów wojennych dla Marynarki Wojennej RP i sił zbrojnych innych państw, w tym prac na okrętach podwodnych. Stocznia może obsługiwać okręty wojenne nie tylko Polski, ale i innych państw NATO.

Wcześniej dla Marynarki Wojennej b. ZSRR i Federacji Rosyjskiej stocznia wyremontowała ponad 255 różnych typów okrętów wojennych. Dla Marynarki Wojennej RP i Straży Granicznej RP w Stoczni Remontowej Nauta zbudowano kilkanaście holowników oraz wykonano szereg remontów okrętów. Przeprowadzone je m.in. na niszczycielu ORP *Warszawa*, fregacie ORP *Gen. K. Pułaski*, okrętach podwodnych ORP *Orzeł*, *Wilk*, *Dzik*, okręcie hydrograficznym ORP *Kopernik*, na okrętach desantowych i innych.

Do połowy 2012 r. Stocznia Nauta prowadziła działalność produkcyjną na terenie przy ul. Waszyngtona 1 w Gdyni, o powierzchni 10 ha. Jednak ze względu na plany rozwoju miasta oraz plany inwestycyjne Nauty, stocznia kupiła w 2009 r. część terenów po byłej Stoczni Gdynia i przeniosła główny zakład na ul. Czechosłowacką 3. Infrastrukturę stoczni stanowi jeden suchy dok, cztery doki pływające oraz podnośnik pneumatyczny służący do unoszenia małych statków z przemieszczeniem na stanowiska za pomocą poduszki powietrznej. Ponadto istnieje możliwość wykorzystania dużego suchego doku SD II, będącego własnością stoczni Crist (tab. 3.4).

Tab. 3.4. Główne elementy wyposażenia Stoczni Remontowej Nauta S.A. w 2015 r.

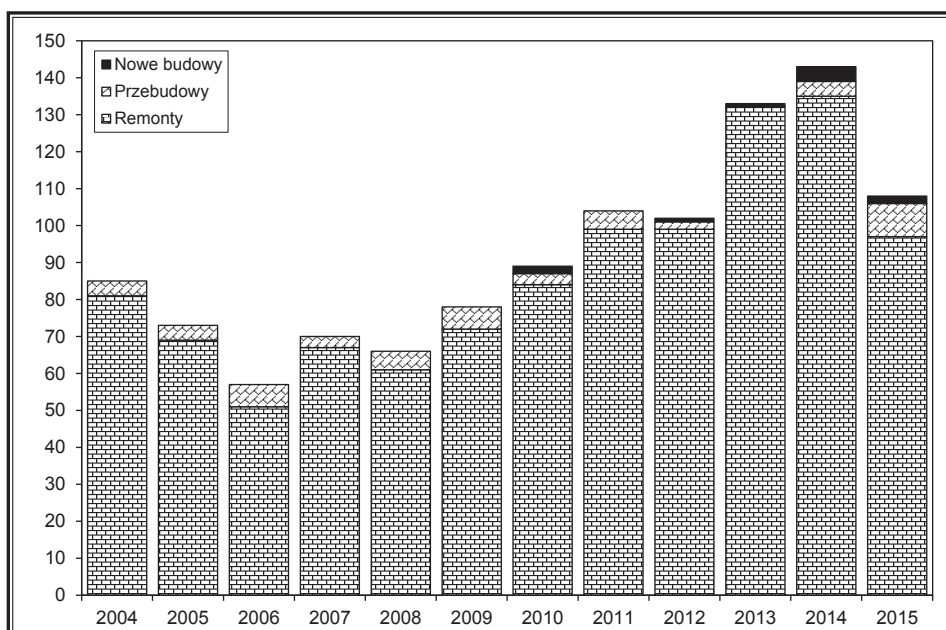
Nazwa elementu	Długość (m)	Szerokość (m)	Zanurzenie (m)	Nośność (t)
Suchy dok SD I	240,0	40,0	5,5	Nie dotyczy
Dok pływający nr 4	190,0	31,2	7,3	12000
Dok pływający nr 3	135,0	21,0	6,0	4500
Dok pływający nr 2	112,0	18,0	6,0	3500
Dok pływający nr 1	76,0	13,0	4,0	1200
Podnośnik pneumatyczny	60,0	12,4	5,0	600
Pochylnia B1 (Gdańsk)	280,0	36,0	Nie dotyczy	Nie dotyczy
Pochylnia B3 (Gdańsk)	177,0	28,7	Nie dotyczy	Nie dotyczy
Suchy dok SD II (Crist)	380,0	70,0	8,0	Nie dotyczy

Źródło: na podstawie: www.nauta.pl.

Stocznia Remontowa Nauta po zakupie pochylni wzdłużnych B1 i B3, od 2013 r. uruchomiła Zakład Nowych Budów w Gdańsku przy ul. Doki 1. Tam wróciła do budowy nowych statków. Majątek w Gdańsku to obszar 10,4 ha, w skład którego poza pochylniami, wchodzi także hala prefabrykacyjna o powierzchni 10 tys. m² oraz 7 dźwigów w rejonie pochylni.

Potencjał techniczny, wysoka jakość pracy, stosowanie nowoczesnych technologii, a także nowo pozyskany teren produkcyjny – wszystko to sprawiło, że Stocznia Remontowa Nauta należy dzisiaj do największych i najbardziej konkurencyj-

nych stoczni remontowych w Europie Bałtyckiej, przystosowanych do remontów nawet bardzo dużych statków.



Ryc. 3.16. Remonty, przebudowa oraz budowa statków przez Stocznnię Remontową Nauta S.A. w latach 2004-2015

Źródło: materiały stoczni Nauta S.A.

Najdłuższym statkiem dotychczas remontowanym (w 2013 r.) w Naucie, był zbiornikowiec wahadłowy⁶⁹ *MT Grena* o długości 277 m i nośności 148,6 tys. DWT, należący do armatora norweskiego. Największą jednostką, której remont ukończono 1 maja 2014 r. w suchym doku SD II (użyczonym w ramach współpracy od stoczni Crist), był przynależny do tureckiego armatora zbiornikowiec *Advantage Spring* o długości 274,5 m, szerokości 48 m i nośności 156,6 tys. DWT (www.nauta.pl).

Stocznia Marynarki Wojennej S.A. jest najstarszą z istniejących stoczni w Polsce. Główny cel jej działalności stanowi zaspokajanie potrzeb obronności państwa w zakresie remontów, przebudów, modernizacji, konserwacji jednostek pływających marynarki wojennej. Początki Stoczni Marynarki Wojennej sięgają 1922 r. kiedy to w Pucku utworzono Warsztaty Portowe Marynarki Wojennej. 1 września 1927 r. przeniesiono je do Gdyni, w pobliże powstającego portu wojennego. Pierwszy

⁶⁹ Zbiornikowce wahadłowe wykorzystywane są do odbioru ropy z platform wydobywczych i pływających magazynów, a następnie dostarczania surowca do rafinerii.

dok pływający o nośności 350 t, zwiększonej potem do 500 t, oddany został do użytku w roku 1932. Warsztaty stanowiły zaplecze do wykonywania remontów i budowy rodzącej się, skromnej wówczas, floty Marynarki Wojennej RP. Największy rozwój warsztatów miał miejsce w latach 1935-1938. Wiązało się to z intensywnym rozwojem floty. W końcu 1938 r. ukończono budowę kolejnego doku pływającego o nośności 5 tys. t.

W roku 1950 ówczesne Warsztaty Remontowe Marynarki Wojennej zostały przemianowane na Stocznnię Marynarki Wojennej. Od 1952 r. stocznia była już liczącym się na rynku przedsiębiorstwem szczególnie w zakresie prac remontowych okrętów Marynarki Wojennej RP, w tym ścigaczy okrętów podwodnych, kutrów torpedowych, trałowców, okrętów desantowych i pomocniczych. W końcu tej dekady stocznia rozpoczęła budowę pierwszych okrętów patrolowych dla Wojsk Ochrony Pogranicza⁷⁰.

W czasie ponad dziewięćdziesięciu lat działalności głównym partnerem stoczni była Marynarka Wojenna RP, a po II wojnie światowej również Marynarka Wojenna ZSRR. Aż do połowy lat 80. XX w. główna część mocy produkcyjnej stoczni wykorzystywana była na zaspokojenie potrzeb obronności kraju. W tym czasie stocznia zbudowała m.in. serię dużych okrętów patrolowych, zaś pod koniec lat 80. XX w. 16 szybkich jednostek patrolowych, serię 17 małomagnetycznych trałowców, a także niewielkie, lecz rozwijające duże prędkości, jednostki desantowe. W latach 70. i na początku następnej dekady zbudowano także 16 jednostek desantowych średniej wielkości dla Libii, Iraku i Indii. Był to także okres intensywnej rozbudowy stoczni i modernizacji nabrzeży.

Do 1990 r. w stoczni powstało łącznie 225 różnych jednostek pływających – od małych kutrów, holowników, lodołamaczy i pogłębiarek, poprzez okręty ratownicze, trałowce, ścigacze, aż do jednostek desantowych i zbiornikowców. Wykonywano także remonty okrętów i jednostek pomocniczych Marynarki Wojennej RP. Od 1990 r. umożliwiono stoczni wykonywanie zamówień dla odbiorców zagranicznych. Stopniowo coraz większą część potencjału kierowano na produkcję cywilną dla kraju i na eksport. Odbiorcami zbudowanych statków byli armatorzy z Polski, Belgii, Danii, Francji, Niemiec, Norwegii, Rosji, Szwecji, USA i Wielkiej Brytanii. Ponadto, w latach 1988-1994 w stoczni przeprowadzono remonty ponad dwustu statków, z których 120 stanowiły jednostki handlowe.

Wykorzystywane obecnie zaplecze materialne stoczni to zbudowany w latach 90. XX w. dok pływający o nośności 8 tys. t, umożliwiający obsługę statków o długości 150 m i szerokości 24 m, a także mechaniczny podnośnik z 12 oddzielnymi

⁷⁰ Wojska Ochrony Pogranicza, podlegające od 1972 r. Ministerstwu Spraw Wewnętrznych, rozformowano w maju 1991 r. W ich miejsce powołano Straż Graniczną (SG), będącą formacją typu policyjnego, przeznaczoną do ochrony granic Polski. W strukturze SG istnieje Morski Oddział Straży Granicznej z siedzibą w Gdańsku. W jego składzie funkcjonują dwa dywizjony okrętów, z głównymi bazami w Gdańsku i Świnoujściu.

miejscami dla równoczesnego remontu statków do 100 m długości i wadze 2,5 tys. t oraz pochylnia dla małych jednostek o długości do 40 m i 180 t wagi. Zakład zajmuje obszar 30 ha, dysponuje także w pełni wyposażonym nabrzeżem o łącznej długości 2,5 km.

Stocznia specjalizuje się w remontach i przebudowie różnych typów okrętów i statków handlowych. Zajmuje się także budową statków stalowych do 100 m długości i 6,5 tys. DWT oraz statków o kadłubach do 45 m długości, wykonanych z tworzyw z żywic chemo- lub termoutwardzalnych połączonych z włóknami szklanymi. Jednostki z tworzyw sztucznych stanowiły na początku lat 90. XX w. duże osiągnięcie polskiej myśli technicznej. Trałowce wybudowane w tej technologii, o długości 38 m i wyporności 216 t, zastępowały w służbie trałowce stalowe⁷¹. Z laminatów zbudowano także dużą ilość łodzi motorowych. Współczesna oferta Stoczni Marynarki Wojennej w segmencie cywilnym obejmuje budowę takich jednostek, jak kontenerowce, produktowce, masowce, przybrzeżne statki dostawcze, dźwigi pływające i holowniki oraz łodzie różnych typów. Segment wojskowy to okręty o niskim współczynniku magnetycznym, średnie okręty desantowe, barki desantowe oraz statki i łodzie patrolowe.

Pierwszego grudnia 2005 r. Stocznia Marynarki Wojennej jako przedsiębiorstwo państwowe została skomercjalizowana, czyli przekształcona w jednoosobową spółkę Skarbu Państwa i wydzielona ze struktury Ministerstwa Obrony Narodowej na rzecz Ministerstwa Gospodarki. W sierpniu 2007 r. przyjęto zmodyfikowany program restrukturyzacji Stoczni Marynarki Wojennej S.A. w Gdyni na lata 2007-2011. We wrześniu 2008 r. okazało się, że nie osiągnięto założonych wyników ekonomiczno-finansowych. Zła sytuacja spółki spowodowała zgłoszenie przez nią 20 sierpnia 2009 r. wniosku o upadłość. Sąd w Gdańsku ogłosił upadłość układową stoczni 21 grudnia 2009 r. Dalszy program restrukturyzacji polegający głównie na sprzedaży zbędnego majątku, redukcji zatrudnienia i zwiększeniu kontraktacji zamówień także się nie powiódł. W 2010 r. z zatrudnionych tu 1068 osób zwolniono ok. 200 pracowników. Ze względu na utratę płynności finansowej sąd ogłosił 7 kwietnia 2011 r. upadłość likwidacyjną.

Stocznia Marynarki Wojennej pozostaje w stanie upadłości zachowując prawo do prowadzenia działalności gospodarczej. Ostatnie lata przyniosły jednak poprawę sytuacji zakładu. W wyniku przeprowadzonych działań restrukturyzacyjnych w zakresie majątku, organizacji i zatrudnienia (688 pracowników w 2014 r.), a także dzięki wykonywanym kontraktom, głównie na rzecz Ministerstwa Obrony Narodowej, znaczącej poprawie uległa sytuacja finansowo-ekonomiczna przedsiębiorstwa. Remonty okrętów wojennych stanowią 85% przychodów. Pozostałe przychody generują zamówienia cywilne. Stocznia zachowuje płynność finansową, terminowo reguluje zobowiązania bieżące a od 2012 r. jej działalność wykazuje

⁷¹ Kadłuby poliestrowo-szklane wytwarzają bardzo małe pole magnetyczne, co ogranicza siłę oddziaływania okrętu na detonatory min magnetycznych.

dodatni wynik. Portfel zamówień stoczni tylko na rok 2015 opiewa na sumę 200 mln zł (www.gospodarkamorska.pl).

Szesnastego grudnia 2014 r. w Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni odbyło się wodowanie techniczne, a w 2 lipca 2015 r. miało miejsce wodowanie i chrzest okrętu patrolowego ORP *Ślązak*. Było to pierwsze od 21 lat wodowanie okrętu zbudowanego w Polsce. Poprzednie takie wydarzenie miało miejsce w 1994 r. kiedy to zwodowano trałowiec ORP *Wdzydze*. Stępka pod korwetę *Gawron* w Stoczni Marynarki Wojennej położona została 28 listopada 2001 r. z terminem ukończenia jednostki na 2009 r. Budowa okrętu z przyczyn finansowych trwała bardzo powoli. W lutym 2012 r. projekt został zarzucony. Ostatecznie zdecydowano się, że prawie gotowy kadłub będzie podstawą do budowy lżejszego uzbrojonego okrętu patrolowego⁷². *Ślązak* kosztował dotychczas ok. 300 mln euro. Okręt ma być oddany Marynarce Wojennej RP w końcu 2016 r. Od początku swego istnienia w Stoczni Marynarki Wojennej zbudowano łącznie 533 okręty wojskowe oraz 201 statków cywilnych (K. Kowalski, 2015).

Stocznia Marynarki Wojennej S.A. pomimo upadłości likwidacyjnej poprawiła jednak znacznie płynność finansową i jest gotowa do zmiany swojej sytuacji formalno-prawnej oraz budowy kolejnych okrętów. W tym celu razem z Polską Grupą Zbrojeniową zawiązała konsorcjum, w ramach którego zamierzają negocjować z MON warunki dostawy nowych okrętów patrolowych z funkcją zwalczania min typu *Czapla* i okrętów obrony wybrzeża typu *Miecznik*. Polska Grupa Zbrojeniowa, razem z partnerem zagranicznym chce także wziąć udział w budowie trzech okrętów podwodnych typu *Orka*, w którym mogłaby uczestniczyć lub współuczestniczyć Stocznia Marynarki Wojennej.

Kolejną gdyńską stocznia jest Damen Shipyards Gdynia S.A. Powstała ona w 1991 r. Jest to jedna z pierwszych w Polsce stoczni prywatnych. Została założona przez wywodzących się z branży J. Duchę i A. Denza. Od 1996 r. wchodzi w skład grupy Damen Shipyards – jednego z wiodących, międzynarodowych podmiotów zajmujących się budową statków. Holendrzy odkupili połowę udziałów firmy, co pozwoliło na inwestycje i rozwój. Na początku 2014 r. stocznia zatrudniała 86 etatowych pracowników, opłacając im m.in. programy opieki zdrowotnej oraz dodatkowe ubezpieczenia emerytalne, co świadczy o bardzo wysokiej ocenie kwalifikacji personelu i ich znaczeniu dla funkcjonowania zakładu.

Zlokalizowana została na terenie portu na Nabrzeżu Norweskim. Stocznia oferuje budowę jednostek zgodnie z indywidualnym zapotrzebowaniem armatorów. Oferta obejmuje szerokie spektrum jednostek specjalistycznych – holowników portowych i oceanicznych, statków do zwalczania rozlewów olejowych, szybkich łodzi ratowniczych i patrolowych, statków badawczych, jachtów motorowych oraz statków do obsługi oznakowania nawigacyjnego.

⁷² Główne parametry techniczne ORP *Ślązak* to: długość całkowita – 95,20 m, szerokość – 13,30 m, zanurzenie – 3,30 m, wyporność pełna – 2150 t, maksymalna prędkość – 30 węzłów, autonomiczność – 30 dni.

W 2011 r. stocznia uruchomiła halę o kubaturze 11 tys. m³ w Gdyni, przy ul. Indyjskiej, a w styczniu 2014 r. oddano do użytku nowoczesną halę prefabrykacyjno-montażową zlokalizowaną przy Nabrzeżu Stanów Zjednoczonych. Obiekt przeznaczony do prefabrykacji sekcji kadłubów o kubaturze przekraczającej 24 tys. m³, ma 64 m długości, 17 m szerokości i wysokość 24 m. Hala wyposażona została w dwie 32-tonowe suwnice pomostowe, umożliwiające transport sekcji kadłubowych. Suwnice mogą poruszać się w tandemie, co pozwala na obracanie sekcji kadłubów. Inwestycja ta znacząco wpłynęła na podniesienie jakości produktów, jak i polepszenie warunków pracy zespołu produkcyjnego. Pozwoliła na wykonywanie coraz bardziej złożonych i wyspecjalizowanych projektów, w tym budowę megajachtów, do wykonywania których niezbędna jest precyzja, możliwa do osiągnięcia jedynie w pomieszczeniu zamkniętym. Do roku 2016 cała produkcja stoczni ma odbywać się w pomieszczeniach zamkniętych. W tym celu plany zakładają budowę kolejnych dwóch hal wyposażeniowych (www.damen.pl).

Dotychczas w stoczni zbudowano ponad 80 jednostek różnego typu, w tym ok. 30 holowników i 30 jachtów motorowych. W 1996 r. wykonano dla Polskiego Ratownictwa Okrętowego wielozadaniowy statek ratowniczy⁷³. Dla tego armatora zbudowała także 7 morskich statków ratowniczych SAR 1500 oraz dwie jednostki patrolowe dla Straży Granicznej. W 2010 r. stocznia wyprodukowała ostatni holownik i zaczęła specjalizować się wyłącznie w produkcji ekskluzywnych jachtów o długości 50-80 m. Rocznie buduje się tu od dwóch do trzech takich jednostek. Od 2007 r. do jesieni 2014 r. wyprodukowano łącznie 32 jachty. Wykonanie niektórych zadań stocznia zleca także swoim podwykonawcom i firmom współpracującym. Częściowo wyposażone kadłuby superjachtów motorowych przekazywane są do pełnego wyposażenia do stoczni Amels z grupy Damen w Vlissingen w Holandii. Za swoje produkty Damen Shipyards Gdynia S.A. dwukrotnie (w 2001 r. i 2013 r.) wyróżniona została Medalem Europejskim Business Centre Club. Jest on przyznawany w celu wyróżnienia i promocji polskich wyrobów i usług na rynku europejskim.

Stocznia Crist S.A. to jedno z przodujących na rynku europejskim przedsiębiorstw oferujących rozwiązania dla przemysłu morskiego (*offshore*). Rozpoczęła swoją działalność w 1990 r. Założyli ją I. Ćwirko i K. Kulczycki, zaczynając od produkcji urządzeń wentylacyjnych. Później budowali pchacze barek, dostarczali też elementy dla dużych stoczni w Gdańsku i Gdyni, a po ich upadku sami rozpoczęli budowę statków. Wytwarzali stalowe elementy kadłubów.

W 2001 r. Crist został pierwszym w Polsce dostawcą części do budowy morskich platform wiertniczych. Wiązało się to z wdrożeniem innowacyjnej metody

⁷³ *M/s Kapitan Poinc* przeznaczony jest do zwalczania zanieczyszczeń olejowych, ratowania życia na morzu, holowania ratowniczego, gaszenia pożarów, rozpoznania skażeń i prac podwodnych. Obecnie jest jednostką flagową Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, następczyni Polskiego Ratownictwa Okrętowego w zakresie poszukiwania i ratowania życia na morzu oraz zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego. Portem macierzystym i miejscem dyslokacji jednostki jest Gdynia.

spawania blach o podwyższonej wytrzymałości. W latach następnych regularnie wprowadzano do produkcji nowe rozwiązania techniczne i technologiczne. Budowano coraz większe jednostki, w tym statki badawcze i trawlerzy, a także przedłużano statki do przewozu papieru. Rozwój stoczni wiązał się ze stałym inwestowaniem oraz zakupem i wynajmowaniem nabrzeży do produkcji.

Zakup obiektów i znacznej części terenów byłej Stoczni Gdynia w 2009 r. otworzył nową, gdyńską kartę w krótkiej historii stoczni. Crist został właścicielem m.in. dużego suchego doku i jednej z największych na wybrzeżu Bałtyku suwnicy. Budowa i remonty statków, konstrukcje morskie, konstrukcje stalowe, inżynierii morskiej, inżynierii lądowej i wodnej stanowią bogatą ofertę stoczni. Firma stale się rozwija i dostosowuje do zmieniających się potrzeb rynku. Od 2010 r. Crist przekształcił się w prężnie rozwijającą się spółkę akcyjną.

Budownictwo na potrzeby przemysłu morskiego od 2010 r. stanowi ponad 50% całkowitych przychodów przedsiębiorstwa. W 2010 r. stocznia przekazała niemieckiemu koncernowi Hochtief budowlano-remontową platformę *Thor*. Kolejne zbudowane specjalistyczne jednostki to *Innovation* i *Vidar*. Statek *Innovation* posiadający 147 m długości i 42 m szerokości, mogący pracować na akwenach o głębokości do 50 m, przekazano armatorowi w 2012 r. Jest to jednostka hydrotechniczna z ciężkim systemem dźwigowym do budowy i obsługi morskich farm wiatrowych. Statek wyposażony w żuraw o udźwigu 1,5 tys. t może przewozić elementy wież wiatrowych o ciężarze do 8 tys. t (www.crist.com.pl). *Vidar* przekazany niemieckiemu armatorowi w grudniu 2013 r. mierzy 140,5 m długości oraz 41 m szerokości i rozwija prędkość 11 węzłów. Statek może szybko przekształcić się w 1200-tonowy dźwig służący do instalacji morskich farm wiatrowych. Jest to możliwe dzięki specjalnemu systemowi samopodnoszącemu, czyli opuszczanym na dno morskie podporom w kształcie kolumn o wysokości 90 m (www.crist.com.pl). Crist jest stoczną, która jako pierwsza w Europie zbudowała trzy jednostki dla instalacji i obsługi farm wiatrowych na morzu. Firma zajmuje się także budową różnego rodzaju konstrukcji hydrotechnicznych. Zbudowała m.in. trzy bramy do zmodernizowanej Śluzy Cesarskiej w Bremerhaven.

W 2012 r. w stoczni zwodowano częściowo wyposażone kadłuby pierwszych dwóch na świecie statków zaprojektowanych i zbudowanych jako specjalistyczne jednostki do wsparcia badań sejsmicznych prowadzonych na morzu, a w 2014 r. trzy częściowo wyposażone kadłuby statków do ochrony kabli i urządzeń hydrofonowych, jakie ciągnie za sobą statek prowadzący badania sejsmiczne. Wszystkie jednostki zostały wykończone w stoczni holenderskiej i trafiły do armatora z siedzibą w Hadze. Wykonano również częściowo wyposażony kadłub jednostki służącej do obsługi platform i innych instalacji morskich. Najcięższą konstrukcją wyprodukowaną dotychczas przez spółkę Crist (o wadze 3 tys. t) był oddany w 2014 r. moduł platformy wiertniczej dla norweskiej firmy Kvaerner Stord⁷⁴. Sta-

⁷⁴ Za wykonanie modułu odpowiadała spółka Crist Offshore, należąca do Crist S.A.

nowi on część platformy wydobywczo-procesowej *Edvard Grieg* na polu naftowym położonym na Morzu Północnym.

W czerwcu 2014 r. stocznia Crist w Gdyni przekazała armatorowi z Norwegii specjalistyczny statek *Rubin* do obsługi farm rybnych. Jednostka należy do największych i najnowocześniejszych na świecie statków tego typu. Statek ma ok. 70 m długości, 20 m szerokości. Jego ładowność wynosi ok. 2,5 tys. t. Rozwinięto w nim innowacyjną koncepcję dostarczania paszy z portowego silosu na farmę bez konieczności pakowania w worki. Pozwala to na zwiększenie efektywności dostaw, przy mniejszym zużyciu energii. Statek wyposażony został także w system dynamicznego pozycjonowania z dokładnością do kilku metrów. Eksploatuje go norweska Grupa Ewos, która należy do największych producentów i dostawców karmy dla morskich farm rybnych na świecie⁷⁵. Druga bliźniacza, w pełni wyposażona jednostka tego typu o nazwie *Artic Fjell* została przekazana armatorowi norweskiemu Artic Shipping pod koniec sierpnia, a 3 września w stoczni Crist zwodowano kolejną jednostkę przeznaczoną do obsługi i zaopatrywania statków prowadzących badania sejsmiczne oraz do dozoru instalacji morskich.

W sierpniu 2014 r. przekazano odbiorcy – stoczni Ulstein – pierwszy, a we wrześniu drugi kadłub jednostki do obsługi platform wiertniczych. Noszą one nazwy *Blue Queen* i *Blue King*. Są to statki o długości 83,4 m, szerokości 18 m i zanurzeniu 6,7 m, z bardzo charakterystycznym dziobem *X-Bow*⁷⁶. Stanowią kontynuację wcześniejszej, dłuższej serii statków zbudowanych przez stocznnię Ulstein dla Blue Ship Invest.

Na początku 2015 r. zbudowano w stoczni Crist i częściowo wyposażono w sprzęt do badań sejsmicznych kadłub statku sejsmicznego *Polar Empress* dla norweskiej stoczni Myklebust Verft. Kolejną nowatorską konstrukcją było zwodowanie w 2015 r. statku do połowu skorupiaków dla holenderskiej firmy Maaskant Shipyards. Jest to pierwsza tego typu jednostka o długości 43,2 m i szerokości 9 m, charakteryzująca się niewielkim zanurzeniem. Połów polega na pompowaniu wody z dna akwenu do wnętrza ładowni. Po jej odfiltrowaniu owoce morza pozostają w ładowni, gdzie są płukane i umieszczane w pojemnikach.

Kolejne budowane przez stocznnię Crist prototypowe wielozadaniowe jednostki przeznaczone do obsługi farm wiatrowych to dwa statki, w których zastosowano zarówno unikatowy kształt dziobu typu *X-Bow*, jak i innowacyjny kształt rufy *X-Stern*. Dzięki tym rozwiązaniom statki te mogą pracować zarówno dziobem,

⁷⁵ Ewos Group jest jednym z największych na świecie dostawców pasz i odżywek dla ryb hodowlanych. Firma utworzona została w 1931 r. Jej spółki działają w Kanadzie, Chile, Norwegii, Szkocji i Wietnamie. Siedzibą jest Bergen.

⁷⁶ Dzioby typu *X-Bow* zaczynają być stosowane także na statkach do ustawiania wież wiatrowych, na okrętach patrolowych, a nawet na kontenerowcach. W trudnych warunkach pogodowych pozwalają na redukcję zużycia paliwa o 16% względem statku z dziobem konwencjonalnym. Statki z dziobami *X-Bow* wyróżniają się podwyższoną dzielnością morską, przez co pokłady nie są zalewane nawet dużymi falami. Jest to szczególnie istotne dla jednostek pływających w strefie niskich temperatur, gdzie występuje oblodzenie.

jak i rufą w kierunku wiatru, fal i prądów morskich. Napęd jednostek stanowią dwa pędniki rufowe, dwa stery strumieniowe oraz pędnik azymutalny. Zapewnia to bardzo dużą manewrowość i pozwala na rozwijanie prędkości operacyjnej 13,5 węzła. Budowane statki mają długość 88 m, szerokość 18 m i wysokość do pokładu głównego 8 m. Mogą pomieścić w pojedynczych kabinach 60 osób, z czego dla techników obsługujących wieże wiatrowe przeznaczono aż 40 miejsc. Statki te, częściowo wyposażone, zostały przekazane armatorowi niemieckiemu w końcu 2015 r. i w 2016 r. (www.crist.com.pl). W stoczni Crist na zamówienie francuskie powstaje też unikatowa barka, która będzie używana przy budowie mostu wzdłuż wybrzeża francuskiej wyspy Reunion na Oceanie Indyjskim.

Crist wyróżnia się niszową produkcją innowacyjną, stosuje najnowsze osiągnięcia technologiczne, posiada bardzo dobrą kadrę inżynierską i wysokie kompetencje techniczne poparte 25-letnim doświadczeniem. Firma zatrudnia ok. 1700 pracowników i inżynierów. Od czasu powstania w stoczni wykonano prawie 400 kontraktów, w tym wiele związanych z jednostkami specjalistycznymi dla przemysłu morskiego, rybołówstwa oraz konstrukcjami hydrotechnicznymi (tab. 3.5). Stocznia należy do europejskich liderów tej branży, współpracuje z armatorami i stoczniami z Polski, Belgii, Danii, Finlandii, Francji, Holandii, Islandii, Niemiec, Norwegii, Szkocji i Stanów Zjednoczonych. Dzięki wysokiej jakości produktom, wielokrotnie była laureatem rankingów biznesowych, m.in. *Diamentów Forbesa* przyznawanych za największy przeciętny wzrost wartości przedsiębiorstwa.

Tab. 3.5. Produkcja stoczni Crist S.A. w latach 2004-2015

Rodzaj zamówień	Liczba wykonanych zamówień
Statki rybackie	37
Statki specjalistyczne	37
Bloki statków	19*
Remonty lub przebudowy	7
Konstrukcje hydrotechniczne (pontony, kesony, wrota śluz)	6
Inne konstrukcje stalowe	19

* Wymieniono liczbę projektów. W ramach jednego najczęściej wykonywano kilka sztuk bloków.

Źródło: materiały stoczni Crist S.A.

3.3.3. Pozostali producenci statków i konstrukcji morskich

Oprócz trzech dużych stoczní produkcyjnych i remontowych, w Gdyni działają również mniejsze przedsiębiorstwa, kooperujące ze stoczniami lub oferujące produkty dla przemysłu morskiego. W tej grupie istnieją dwie duże firmy – grupa Vistal oraz Energomontaż-Północ S.A.

Grupa Kapitałowa Vistal to producent wielkogabarytowych, specjalistycznych konstrukcji stalowych⁷⁷. Wykonuje kontrakty dla odbiorców krajowych i zagranicznych, m.in. na rynki skandynawskie i niemiecki. Powstała w 1991 r. Tworzy ją 12 spółek specjalizujących się w wytwarzaniu różnorodnych konstrukcji stalowych⁷⁸, w tym przeznaczonych dla przemysłu okrętowego. Grupa zatrudnia ok. 380 osób (www.vistal.pl).

Głównym przedmiotem działalności Vistalu jest wytwarzanie i montaż stalowych konstrukcji spawanych, w tym dla sektora infrastruktury, przemysłu morskiego, budownictwa kubaturowego oraz energetycznego. Grupa świadczy również usługi zabezpieczeń antykorozyjnych, w tym cynkowania, wykonawstwa rurociągów oraz konstrukcji ze stali nierdzewnej i aluminium. Specjalizuje się również w budowie jednostek projektowanych zgodnie z indywidualnymi potrzebami odbiorców. Projektuje i buduje kadłuby specjalistycznych jednostek pływających i statków m.in. do budowy farm wiatrowych, obsługi platform wiertniczych, platform wydobywczych ropy i gazu, stalowych jachtów motorowych, statków badawczych, statków do obsługi oznakowania nawigacyjnego oraz dużych dźwigów portowych. Specjalizuje się także w budowie elementów morskich elektrowni wiatrowych (tab. 3.6).

Wcześniej grupa dysponowała placem montażowym o powierzchni 1 ha usytuowanym w porcie gdyńskim przy Nabrzeżu Indyjskim, gdzie produkowała m.in. rampy *ro-ro* dla szwedzkich klientów oraz bloki i sekcje okrętowe dla odbiorców z Norwegii. Od 2010 r. grupa Vistal posiada teren o powierzchni 6,5 ha w porcie gdyńskim oraz dwa nabrzeża – Indyjskie i 450-metrowy odcinek Nabrzeża Węgierskiego. Łącznie dysponuje nabrzeżem o długości 900 m. Pozwala to na budowę i prefabrykację konstrukcji i ich eksport drogą morską. Dzięki takiej lokalizacji możliwe było pozyskanie zleceń na wykonanie konstrukcji okrętowych przez odbiorców norweskich i holenderskich. Vistal produkuje także elementy

⁷⁷ Podmiotem dominującym w grupie jest Vistal Gdynia S.A. (ul. Hutnicza 40). Od 8 stycznia 2014 r. jest notowana na warszawskiej Giełdzie Papierów Wartościowych. W procesie produkcji statków i konstrukcji dla przemysłu morskiego największą rolę odgrywają spółki z o.o.: Vistal Stocznia Remontowa, Vistal Marine, Vistal Wind Power (wszystkie przy ul. Czechosłowackiej 3) i Vistal Offshore (ul. Indyjska 7).

⁷⁸ Spektakularnym osiągnięciem było zbudowanie ponad 130 mostów zlokalizowanych na terenie Polski oraz Skandynawii.

Tab. 3.6. Produkcja Grupy Kapitałowej Vistal na potrzeby gospodarki morskiej w latach 2004-2015

Rodzaj zamówień	Liczba wykonanych zamówień
Bloki lub kadłuby statku	36
Elementy infrastruktury portowej	17
Offshore	12
Wypożyczenie statków	30

Źródło: materiały Grupy Kapitałowej Vistal S.A.

systemów odsiarczania spalin na największe statki pasażerskie na świecie. Są one montowane na wycieczkowcach przez wiele europejskich firm i stoczní.

Grupa Vistal posiada na terenie Gdyni także tereny o powierzchni ok. 5 ha przy ul. Hutniczej 40, na których mieści się m.in. 5 hal produkcyjnych, w tym hala umożliwiająca prefabrykację i montaż ciężkich konstrukcji wielkogabarytowych (www.vistal.pl).

Jedną z najważniejszych inwestycji stoczni grupy Vistal w latach 2010-2014, poza zakupem terenów po Stoczni Gdynia, była budowa unikatowej nad Bałtykiem hali produkcyjnej, przeznaczonej do wykonywania złożonych i zaawansowanych technicznie wielkogabarytowych konstrukcji stalowych, głównie na potrzeby morskiego przemysłu wydobywczego. Hala o powierzchni ponad 12 tys. m², długości 212 m, szerokości 62 m i 34 m wysokości, oddana do użytku na początku 2014 r., zwiększyła moce produkcyjne grupy prawie dwukrotnie, czyli do 4 tys. t stali miesięcznie. Hala położona jest na Nabrzeżu Indyjskim, co pozwala na załadunek zbudowanych konstrukcji o wadze do 8 tys. t i dostarczania ich odbiorcom za pomocą transportu morskiego. W jej pobliżu powstanie też malarnia oraz place montażowe⁷⁹.

Dzięki dużym rozmiarom na terenie hali można wykonywać wiele kontraktów jednocześnie. Elementy platform wydobywczych na pole *Johan Sverdrup* dla norweskiej firmy Aibel, części platform dla Wielkiej Brytanii, elementy statku do obsługi platform wiertniczych dla kontrahenta z Norwegii, dźwigi dla Stanów Zjednoczonych i infrastruktury portowej dla odbiorcy z Finlandii – to niektóre projekty wykonywane na terenie nowej hali produkcyjnej. Z tym miejscem związana jest także budowa rampy dla szwedzkiego portu w Trelleborgu.

⁷⁹ Grupa planuje m.in. rozbudowę i modernizację swojego zakładu w Czarnej Białostockiej, budowę nowej linii cynkowania oraz malarni proszkowej w Liniewie.

Vistal wykorzystuje również ożywienie inwestycyjne w zakresie infrastruktury drogowej i zajmuje się budową konstrukcji mostów stalowych w Polsce i za granicą. Buduje m.in. most dla Kopenhagi, odbudował Most Łazienkowski w Warszawie. W 2015 r. firma podpisała z duńsko-szwedzkim konsorcjum kontrakty na budowę trzech mostów kolejowych oraz kładek pieszo-rowerowych o długości 1 km w Göteborgu. Łączna waga nowych konstrukcji stalowych wyniesie ok. 2 tys. t. Prace te będą wykonywane do maja 2016 r. Vistal współpracuje także przy budowie hoteli z kontenerów w Londynie i Nowym Jorku.

Wzrost wartości portfela zamówień w roku 2015 utrzymywał się na poziomie kilkunastu procent. Z przemysłu morskiego, w tym stoczniowego, w roku 2014 pochodziło ok. 30% przychodów gdyńskiego Vistalu. Grupa aktywnie rozwija działalność na rynkach zagranicznych m.in. rozszerzając ofertę o usługi montażowe. Zarejestrowała też nową spółkę zależną w Göteborgu, co powinno ułatwić dalszą ekspansję w Skandynawii.

Za swoje osiągnięcia Grupa Vistal wielokrotnie była wyróżniana m.in. *Gazetami Biznesu*, *Diamentami Forbesa 2009*, *Budową Roku 2013*, *Nagrodą Forum Okrętowego Innowacyjna Gospodarka Morska 2014* i nagrodą *Czas Gdyni* – za najlepszą gdyńską inwestycję 2014 r.

Energomontaż-Północ Gdynia S.A. to kolejna firma związana z branżą okrętową. Została założona w 1953 r. Dzisiaj należy do grupy Mars Shipyards & Offshore, skupiającej w swych szeregach przedsiębiorstwa o podobnym profilu działalności, która dodatkowo jest częścią Polskiej Grupy Zbrojeniowej⁸⁰. W latach 2004-2015 w firmie Energomontaż-Północ Gdynia wykonano na potrzeby gospodarki morskiej łącznie 113 projektów (tab. 3.7). Oprócz uczestnictwa w produkcji okrętów i oferowania rozwiązań dla przemysłu morskiego, działalność przedsiębiorstwa obejmuje remonty statków, dokowania, przebudowy prowadzące do zmiany przeznaczenia jednostek, a także produkty dla energetyki konwencjonalnej, nuklearnej oraz przemysłu chemicznego i petrochemicznego.

Spółka prowadzi swoją działalność w dwóch miejscach na terenie Gdyni. Pierwsze mieści się przy ul. Handlowej, a drugie na terenach postoczniowych, przy ul. Czechosłowackiej. Obie części oddalone są od siebie o 6 km. Na pierwszym z wymienionych terenów znajdują się cztery hale do montażu konstrukcji stalowych oraz hala prefabrykacji wstępnej, usztywnień i cięcia blach. Każda z hal wyposażona została w suwnice o nośności od 8 do 20 t. Elementami tego kompleksu są także linia technologiczna do prac antykorozyjnych, dwie komory malarskie, trzy magazyny, a także place składowania materiałów stalowych i wyrobów gotowych. Z kolei obszar zlokalizowany przy ul. Czechosłowackiej, należący do Wydziału Obróbki Plastycznej i Mechanicznej, zajmuje prawie 4,5 tys. m². W procesie

⁸⁰ 1 lipca 2013 r. biuro spółki przeniesiono do biurowca znajdującego na terenie Bałtyckiego Portu Nowych Technologii przy ul. Czechosłowackiej 3. W czerwcu 2015 r. spółka Energomontaż-Północ Gdynia została przekształcona w spółkę akcyjną.

Tab. 3.7. Produkcja Energomontażu-Północ Gdynia S.A. na potrzeby gospodarki morskiej w latach 2004-2015

Rodzaj zamówień	Liczba wykonanych zamówień
Przemysł okrętowy	61
Morska energetyka wiatrowa	11
Pozostałe konstrukcje dla przemysłu morskiego	41

Źródło: materiały Energomontażu-Północ Gdynia S.A.

produkcji wykorzystywany może być także suchy dok będący na wyposażeniu Nauty, której właścicielem również jest fundusz MARS. W 2013 r. do użytku została oddana tu nowoczesna hala do obróbki mechanicznej elementów wielkogabarytowych i zwijania blach. Hala o długości 102 m, szerokości 21 m i wysokości ponad 12 m wyposażona została w najnowocześniejsze i unikatowe w Europie urządzenia, które pozwalają na wykonywanie nie tylko projektów z zakresu budowy okrętów i konstrukcji morskich, ale także związanych z przemysłem lotniczym, energetycznym, kolejowym czy zbrojeniowym. Hala do obróbki maszynowej posiada bezpośredni dostęp do nabrzeża, co umożliwia transport elementów wielkogabarytowych do odbiorców drogą morską (www.epgsa.com.pl).

SAFE Co. Ltd. Sp. z o.o. to prywatna firma, która utworzona została w roku 1995 r. Spółkę zawiązali inżynierowie, którzy wcześniej wykonywali wiele projektów w dziedzinie budowy statków, dla przemysłu morskiego, a także w zakresie budowy konstrukcji stalowych mostów, konstrukcji dla przemysłu chemicznego, petrochemicznego oraz instalacji dla elektrowni.

W 2003 r. przy Nabrzeżu Indyjskim na terenie portu gdyńskiego spółka z przekształconego Zakładu Konstrukcji Stalowych utworzyła Zakład Budowy Staków. Zajmował się on budowaniem w pełni wyposażonych statków oraz bloków kadłubów i konstrukcji aluminiowych, takich jak sterówki, nadbudówki, maszty i łodzie. Powstawały tu także specjalistyczne zbiorniki, konstrukcje hal, mostów i wiaduktów. Do 2012 r. na dwóch niewielkich stanowiskach montażowych, wyposażonych w suwnice bramowe o udźwigu 60 t, wykonano ponad 40 projektów dla odbiorców, którymi poza polskimi stoczniami były podmioty z Francji, Norwegii, Danii, Holandii i Niemiec. W połowie 2012 r., po uzyskaniu większego terenu firma przeniosła się do Gdańska. Na powierzchni 1,5 ha funkcjonują tam dwa stanowiska produkcyjne wyposażone w suwnice bramowe, hala prefabrykacji o kubaturze 1500 m³, stanowiska prefabrykacji z towarzyszącymi im dźwigami, magazynami i placami kompletacyjnymi. W nowej lokalizacji, w latach 2013-2014 firma wykonała kolejne 8 projektów (www.safe.gdynia.pl).

Do grupy niedużych gdyńskich przedsiębiorstw budujących niewielkie jednostki pływające, w miejscach pozbawionych dostępu do nabrzeża, należy firma Alumilex Gdynia. Powstała ona w 1994 r. Jej właścicielem jest Andrzej Sikorski. Swoją działalność rozpoczęła od produkcji konstrukcji aluminiowych i stalowych. Produkcja jednostek pływających w postaci katamaranów została tu uruchomiona na początku 2006 r. Obecna oferta przedsiębiorstwa to cała gama różnorodnych jednostek pasażerskich przeznaczonych do pełnienia funkcji tramwaju wodnego. Ich długość zawiera się przedziale od 15 do 21 m. Mogą przewozić po wodach śródlądowych od 50 do 94 pasażerów. W firmie powstają też, w oparciu o konstrukcję kadłuba katamaranu, barki mieszkalne, kadłuby aluminiowe, a także stolarka aluminiowa, aluminiowe ścianki działowe, ogrody zimowe itp.

W lipcu 2013 r. w gdyńskiej marinie zwodowany został pierwszy zaprojektowany i wykonany w przedsiębiorstwie tramwaj wodny TW15M. Nadano mu imię *Kinga*. Może zabrać na pokład 56 pasażerów. Obsługuje go dwuosobowa załoga. Ta prawie piętnastometrowa jednostka posiadająca dwa kadłuby ze stopów aluminium przeznaczona jest do żeglugi śródlądowej. Dwa silniki diesla pozwalają osiągnąć maksymalną prędkość 16 km/h. Statek spełnia wszystkie obowiązujące normy wynikające z dyrektyw UE. Kontynuacją serii tramwajów wodnych było wodowanie w lipcu 2015 r. katamaranu *Słońce Krynicy*, przeznaczonego do rejsów po Zalewie Wiślanym. Statki z serii TW mogą być wykorzystywane jako jednostki komunikacyjne do transportu publicznego, turystyczne oraz szkoleniowo-dydaktyczne (www.gospodarkamorska.pl).

3.4. Nowoczesne usługi biznesowe

W procesie konkurencji podmioty gospodarcze dążą do podniesienia efektywności własnej działalności. Jednym ze sposobów jest ograniczanie kosztów. Aby tego dokonać część firm wydziela w swojej strukturze wyspecjalizowane jednostki, w których koncentrowane są różne rodzaje, najczęściej poboczne, działalności bieżącej. Czasem obsługę zleca wyspecjalizowanym podmiotom zewnętrznym. Niektóre z korporacji w tego typu jednostkach koncentrują również działalności kluczowe, jak na przykład prowadzenie prac badawczo-rozwojowych czy projektowanie. W następstwie koncentracji i specjalizacji możliwe jest usprawnienie obiegu informacji i dokumentów, ograniczenie zatrudnienia oraz zmniejszenie pozostałych kosztów. Duże korporacje wykorzystują dodatkowo atut, jakim jest umiędzynarodowienie ich działalności, lokując wyspecjalizowane działy obsługi w krajach o niższych kosztach pracy i najmu powierzchni biurowych. Trend ten nasilił się w konsekwencji spowolnienia gospodarczego, będącego następstwem kryzysu finansowego z 2008 r., co stało się motorem rozwoju nowoczesnych usług biznesowych w krajach oferujących korzystne czynniki lokalizacji. Do tego rodzaju działalności gospodarczej najczęściej zalicza się centra usług wspólnych, centra

outsourcingu procesów biznesowych i usług IT, a także centra badawczo-rozwojowe (J. Górecki, M. Jasińska, M. Polkowski, Ł. Karpiesiuk, 2013).

Polska od połowy pierwszej dekady XXI w. stała się jednym z krajów, w których nowoczesne usługi biznesowe rozwijają się bardzo intensywnie – ilościowo oraz jakościowo. Ma miejsce ewolucja działalności polegająca na przejściu od wykonywania najbardziej elementarnych zadań do obsługi złożonych procesów gospodarczych, także o randze globalnej. Do najważniejszych pierwotnych czynników lokalizacji należą: znaczne zasoby względnie tanich i wysoko wykwalifikowanych pracowników ze znajomością różnorodnych języków obcych, bliskość geograficzna i kulturowa względem krajów Europy Zachodniej (większość zlecających i odbiorców usług), dobrze rozwinięta infrastruktura telekomunikacyjna oraz stosunkowo duża liczba ośrodków akademickich (T. Rüdell, M. Kwieciński, I. Rusinowski, 2003). Początkowo barierą był ograniczony dostęp do nieruchomości biurowych o wysokim standardzie, ale wraz z rosnącym zainteresowaniem deweloperzy zaczęli bardzo intensywnie budować tego typu obiekty. Po blisko dekadzie rozwoju atutem branży są także jej aktywa. Obecność licznych inwestorów zagranicznych, zróżnicowana oferta usług, wyspecjalizowany rynek pracy i dostosowujący się do jego potrzeb system kształcenia tworzą markę przyciągającą kolejne podmioty.

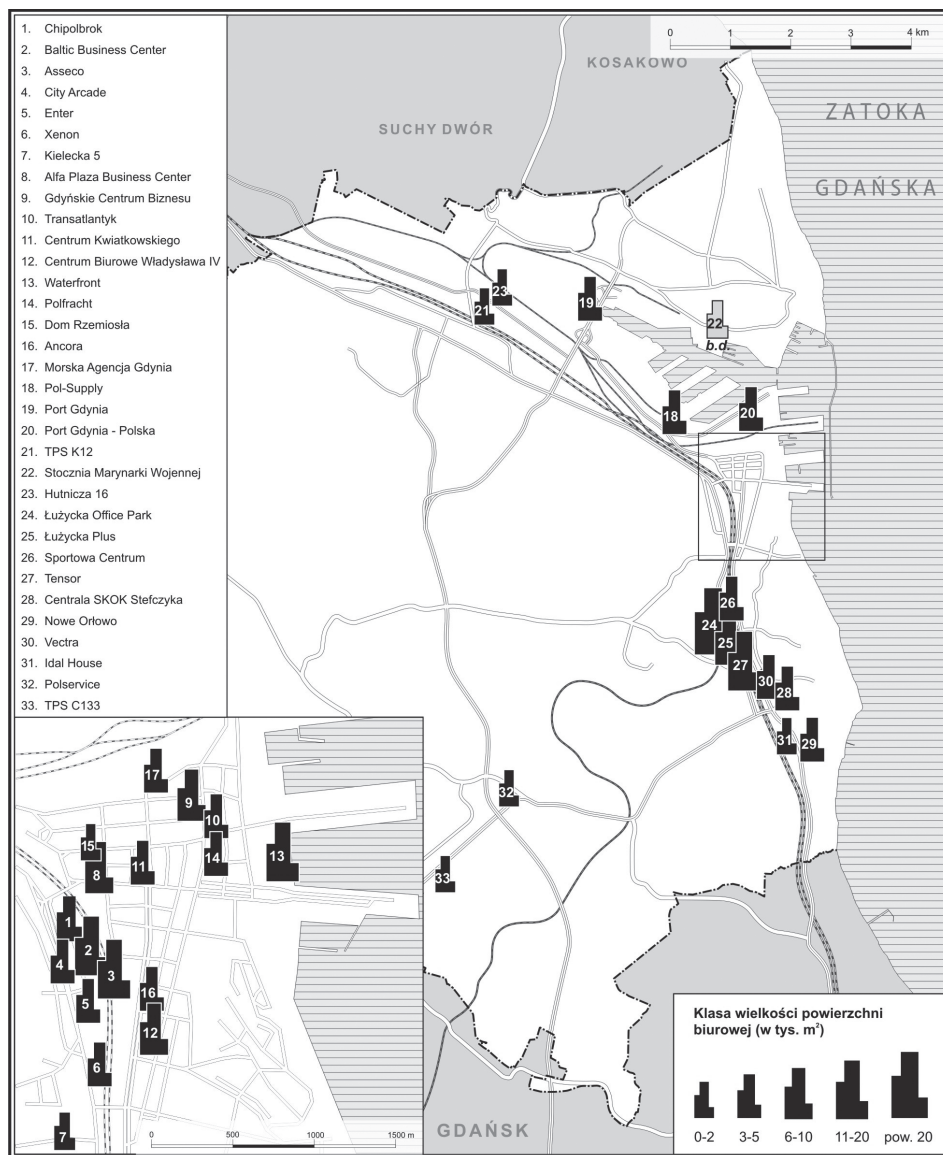
Wskazane atuty lokalizacyjne skoncentrowane są w największych polskich miastach, będących jednocześnie głównymi ośrodkami akademickimi. Do nich zalicza się również Trójmiasto. Na tle innych dużych ośrodków specjalizuje się ono w obsłudze rynków skandynawskich (dobra dostępność transportowa i liczba absolwentów uczelni znających języki tego regionu). Wyróżnia się także bardzo korzystnymi warunkami życia, co jest nie bez znaczenia dla procesu rekrutacji specjalistów, których łatwiej przyciągnąć do miejsca atrakcyjnego nie tylko zawodowo. Splot korzystnych czynników spowodował, że na Trójmiasto w 2013 r. przypadało 9% z ogółu zatrudnionych w zagranicznych centrach usług w Polsce. Uplasowało się ono na czwartym miejscu po Krakowie, Warszawie i Wrocławiu (J. Górecki, M. Jasińska, M. Polkowski, Ł. Karpiesiuk, 2013). W tym samym roku Trójmiasto otrzymało tytuł *Best City of the Year* dla sektora outsourcingu procesów gospodarczych i centrów usług wspólnych⁸¹. Pokonało Kraków i Wrocław, a także Poznań. Gdynia odegrała istotną rolę w sukcesie Trójmiasta, stając się miejscem lokalizacji inwestycji dużych i ważnych podmiotów wykonujących nie tylko podstawowe operacje, ale także bardzo zaawansowane procesy służące doskonaleniu oferty i rozwojowi nowych produktów.

⁸¹ Zwycięzców wyłoniło międzynarodowe jury złożone z ok. 20 ekspertów związanych z branżą, reprezentujących firmy, kancelarie doradcze oraz największe stowarzyszenia branżowe w Polsce i Europie (www.investinpomerania.pl).

3.4.1. Centra usług wspólnych i centra outsourcingu procesów gospodarczych

Rdzeń nowoczesnych usług biznesowych w Gdyni stanowią cztery podmioty, które zakresem swojej działalności wpisują się w charakter centrów usług wspólnych lub centrów outsourcingu procesów gospodarczych. Niektóre z nich prowadzą również działalność polegającą na doskonaleniu i rozwijaniu nowych technologii i produktów. Najdłużej działającym jest Thomson Reuters. Koncern należy do czołowych agencji informacyjnych świata. Jego historia sięga połowy XIX w. Współcześnie, przy pomocy technologii informacyjnych, specjalizuje się w dostarczaniu informacji gospodarczych – m.in. z zakresu inwestycji, finansów i podatków. Początki gdyńskiej placówki Thomson Reuters Europe S.A. wiązały się z nabyciem przez koncern, pod koniec 2005 r., szwedzkiej firmy EcoWin zajmującej się zbieraniem i publikacją danych ekonomicznych z całego świata. Miała ona siedzibę w Gdańsku. Wraz z podjęciem decyzji o rozszerzeniu działalności w Trójmieście, w 2006 r. siedzibę przeniesiono do kompleksu biurowego Baltic Business Centre, przy ul. Śląskiej w Gdyni. Razem z pobliskimi siedzibami Chipolbroku i Asseco Poland (dawnego Prokomu) tworzy on jedno z dwóch głównych centrów biurowych w Gdyni (ryc. 3.17). Thomson Reuters był jednym z pionierów usług biznesowych w Trójmieście. Placówka zaczęła się dynamicznie rozwijać, stając się jednym z najważniejszych światowych centrów operacyjnych koncernu. Zatrudnienie wzrosło do ok. 900 pracowników zajmujących się głównie zarządzaniem danymi i informacjami finansowymi dotyczącymi rynków Europy, Ameryki Łacińskiej, Bliskiego Wschodu i Afryki (<http://biznes.trojmiasto.pl>). W 2011 r. placówka znalazła się w gronie 15 laureatów konkursu *Najlepsze Miejsca Pracy w Polsce*. Było to efektem wysokiego poziomu zaufania pracowników i sprzyjającej im kultury organizacyjnej (www.gdynia.pl/wydarzenia).

Wraz ze szczytem pierwszej fali inwestycji w Trójmieście, do Gdyni napłynęły spółki Geoban i Sony Pictures Entertainment, które wynajęły biura w kompleksie Łużycka Office Park (ryc. 3.17). Geoban S.A. jest własnością Grupy Santander. Zajmuje się kompleksowym outsourcingiem w zakresie usług finansowych dla banków i instytucji należących do grupy. Prowadzi działania związane z obsługą kont, pożyczek, kart płatniczych, płatności krajowych i międzynarodowych, obrotem papierami wartościowymi, rozliczeniami oraz zarządzaniem aktywami. Gdyński oddział uruchomiony został w 2008 r. Jest on jedną z kilkunastu placówek funkcjonujących w Europie i Ameryce. Rozmieszczenie placówek w różnych strefach czasowych ułatwia zachowanie ciągłości operacji. Gdyński oddział przejmuje zadania ośrodka w Meksyku, gdy kończy on pracę. Filia dynamicznie się rozwija. W 2008 r. zatrudniała ok. 300 pracowników, w 2010 r. było ich ok. 400, a rok później 450. Zatrudnienie znajdują tu głównie informatycy, specjaliści z dziedziny bankowości i ekonomiści (www.biznes.trojmiasto.pl).



Ryc. 3.17. Nieruchomości biurowe w Gdyni (stan na grudzień 2015 r.)

Źródło: opracowanie własne na podstawie źródeł rozproszonych.

W 2010 r. Sony Pictures Entertainment Global Business Services otworzyło w Gdyni centrum finansowo-księgowo. Obsługuje ono operacje Sony Pictures Entertainment w Europie, a także poza kontynentem. Inwestor rozpoczynając działalność deklarował docelowe zatrudnienie na poziomie ok. 150 osób – głównie doświadczonych księgowych i analityków, zajmujących się obsługą finansową

europejskich spółek koncernu. Sony Pictures Entertainment jest własnością Sony Corporation of America, która z kolei należy do Sony Corporation z siedzibą w Tokio. Sony Pictures Entertainment jest potentatem na rynku rozrywki. Produkuje i rozpowszechnia m.in. filmy, programy telewizyjne, konsole do gier oraz same gry (www.investgda.pl).

W drugiej fali inwestycji, w 2012 r., pojawił się w Gdyni WNS Holding Ltd., mający główną siedzibę w Indiach. Jest to ważny dostawca usług outsourcingowych na świecie. Jego oferta obejmuje: księgowość i finanse, obsługę klienta, wsparcie techniczne, badania i analizy. Klientami są głównie firmy turystyczne, ubezpieczeniowe, bankowe, finansowe, przemysłowe oraz logistyczne. Docelowo ma zatrudniać ok. 500 osób. Pracownicy świadczą szerokie spektrum usług dla europejskich klientów korporacji. Z tego powodu do pracy poszukiwani są kandydaci władający różnorodnymi językami: skandynawskimi, niemieckim, włoskim, francuskim, hiszpańskim (www.biznes.trojmiasto.pl). Placówka również prowadzi działalność w kompleksie Łużycka Office Park.

Istotnym, choć mniejszym inwestorem w segmencie nowoczesnych usług dla biznesu jest skandynawska grupa finansowo-bankowa Nordea Bank AB. Gdynia stanowiła dla niej przyczółek do ekspansji na polskim rynku, co wynikało z nabywania przez grupę w 1999 r. Banku Komunalnego i utworzenia spółki Nordea Bank Polska. Działała on na rynku do 2013 r. W tym samym roku nastąpiło prawne połączenie z PKO Bankiem Polskim, natomiast fuzja operacyjna została zakończona w połowie 2015 r. Skandynawski inwestor nie wycofał się jednak z Gdyni. W 2014 r. w kompleksie biurowym Łużycka Office Park rozpoczęła działalność spółka Nordea IT Polska Sp. z o.o. Jej powstanie było konsekwencją fuzji bankowej. Podstawowym zadaniem spółki stało się utrzymanie i rozwijanie systemów przejmowanych przez PKO Bank Polski. Od strony informatycznej zabezpiecza ona również funkcjonowanie podmiotów należących do grupy Nordea Bank AB, działających w Polsce, krajach nadbałtyckich i skandynawskich. Spółka zatrudnia ok. 250 osób, z których zdecydowana większość pracuje w Gdyni (www.biznes.trojmiasto.pl).

W Gdyni funkcjonują także podmioty, które mieszczą się w formule usług nowoczesnych dla biznesu, choć działają na bardzo specyficznym, a zarazem typowym dla miasta obszarze gospodarki morskiej. Najbardziej znaną tego typu firmą jest Det Norske Veritas Poland Sp. z o.o. Właściciel spółki to jeden z liderów rynku usług klasyfikacyjnych i doradztwa dla branży morskiej. Doradza również branży wydobywania ropy i gazu oraz energetyki konwencjonalnej i odnawialnej. Wspiera firmy w zakresie organizacji działalności i zapewnienia jakości, a także dostarcza oprogramowanie do zarządzania ryzykiem i wynikami aktywów w przemyśle. Oprócz tego, gdyńska placówka wyróżnia się także działalnością DNV GL Academy. Centrum szkoleniowe oferuje kursy specjalistyczne dla armatorów, firm zarządzających statkami, oficerów, załóg, administracji morskiej, stoczni, producentów, inżynierów z biur projektowych i działów kontroli jakości, firm

konsultingowych, bankowców, brokerów (www.dnv.pl). Centrum wyróżnia się specjalistycznym wyposażeniem, na które składa się system trójwymiarowej projekcji wielokranowej, wielostrefowe nagłośnienie oraz system centralnego sterowania salami szkoleniowymi (www.integraav.pl). Umożliwia to szkolenie z wykorzystaniem symulacji rzeczywistych warunków pracy.

3.4.2. Centra doskonałości i centra badawczo-rozwojowe

Centra nowoczesnych usług dla biznesu działające w Trójmieście rozwijają się, czego oznaką jest przejmowanie coraz bardziej zaawansowanych zadań. Zjawisko to obserwowane jest także w Gdyni. Na przykład, w 2012 r. w gdyńskim oddziale Geoban powstała grupa złożona ze specjalistów, której powierzono skomplikowane zadania dotyczące procesu reklamacyjnego kart płatniczych. Również Sony Pictures, dzięki pracy gdyńskiego oddziału, udoskonala sposoby funkcjonowania innych spółek zależnych koncernu działających na całym świecie. Najbardziej znaczącym przykładem rozwoju zaawansowanych usług dla biznesu jest Misys Poland. Siedziba zarządu znajduje się w Warszawie, ale zasadniczy zespół pracuje w Gdyni. Związki firmy z miastem sięgają 2012 r. Wtedy to fundusz inwestycyjny Vista Equity Partners nabył od Thomson Reuters dział zajmujący się rozwojem produktów. Przez kilka miesięcy nowy podmiot funkcjonował pod nazwą Turaz. Następnie został on połączony z firmą Misys, której właścicielem jest ten sam fundusz. Misys ma 30-letnie doświadczenie w dostarczaniu zaawansowanych systemów dla sektora finansowego. Firma zatrudnia ponad 5000 pracowników w 66 biurach, m.in. w Paryżu, Londynie, Frankfurtcie, Dublinie, Moskwie, Nowym Jorku, Dubaju, Pekinie i w Gdyni. Gdyński oddział rozwija oprogramowanie do zarządzania ryzykiem finansowym, które wykorzystywane jest przez ponad 1,8 tys. firm w 120 krajach. Flagowym produktem jest linia oprogramowania Kondor+ do zarządzania transakcjami i ryzykiem finansowym. Była ona wielokrotnie nagradzana na całym świecie. W Gdyni zatrudnionych jest ok. 150 osób w działach: rozwoju, testowania i wsparcia klienta. Są to programiści, testerzy techniczni i funkcjonalni oraz doradcy klientów (www.praca.trojmiasto.pl). Również grupa Nordea nie zaprzestała działalności w Gdyni. W 2012 r. w kompleksie Łużycka Office Park otwarto oddział Nordea Operations Centre. Jest to trzecia a zarazem najmniejsza placówka tego podmiotu w Polsce. Dwie pozostałe działają w Łodzi i zajmują się obsługą banków należących do grupy Nordea Bank AB. Gdyńska placówka ma inny profil. Specjalizuje się w rozwoju aplikacji dla rynków kapitałowych. Korzystają z nich dokonujący transakcji, analitycy rynków, a także klienci korporacyjni. Zespół liczy kilkudziesięciu pracowników, którzy w toku prac nad rozwojem oprogramowania, współpracują ze skandynawskimi filiami Nordea Bank AB (www.biznes.trojmiasto.pl).

Znaczący postęp, jaki dokonał się w zakresie zaawansowania operacji prowadzonych w niektórych spółkach z branży nowoczesnych usług biznesowych nie

byłby możliwy bez odpowiednio wykwalifikowanych kadr, których obecność wynika nie tylko z bliskości Wydziału Elektroniki, Telekomunikacji i Informatyki Politechniki Gdańskiej, kształcącego pracowników dla przedsiębiorstw z branży IT, ale także z długich tradycji tej branży w Gdyni. Jednym z pionierów i krajowym liderem zaawansowanych usług informatycznych dla klientów korporacyjnych i instytucji publicznych był przez długi czas Prokom Software S.A. Firma powstała w 1987 r. W ciągu dwóch dekad rozwoju stała się największą polską firmą informatyczną. Na początku 2008 r. w głównej siedzibie w Gdyni zatrudnionych było 530 pracowników. W całej firmie było ich ok. 1,1 tys. a w grupie kapitałowej 2,7 tys. Główna siedziba przedsiębiorstwa znajdowała się w nowoczesnym biurowcu, oddanym do użytku w 2003 r. Był to wtedy największy i najnowocześniejszy tego typu obiekt w Trójmieście. Oprócz projektów łączących rozwój, wdrożenie oprogramowania i usługi dla innych przedsiębiorstw Prokom znany był z projektów informatyzacji najważniejszych instytucji państwowych. Związane to było m.in. z możliwością ochrony informacji niejawnych z klauzulą *tajne* oraz *NATO Secret (Memorandum informacyjne, 2008)*. W latach 2007-2008 przedsiębiorstwo zostało przejęte przez mniejszego, ale dynamicznego konkurenta – Asseco Poland. W następstwie fuzji Asseco został największą krajową firmą informatyczną. Gdyński ośrodek stracił na znaczeniu. Pozostał ważnym oddziałem w strukturze działalności nowego właściciela, co skutkowało m.in. redukcją zatrudnienia. Do ważnych aktywów zalicza się biurowiec (ryc. 3.17), a także serwerownia. Gdyński oddział świadczy całą gamę usług typowych dla Asseco. Stanowią one połączenie wytwarzania oprogramowania i wsparcia IT dla klientów korporacyjnych. Są nimi banki, firmy ubezpieczeniowe, energetyczne, placówki ochrony zdrowia i podmioty administracji publicznej wszystkich szczebli (www.asseco.com.pl). W Gdyni działa także spółka zależna – Combidata Języki Obce. Od 2016 r. w efekcie konsolidacji części spółek grupy Asseco stanie się ona częścią Asseco Data Systems. Zadaniem nowej spółki będzie dostarczenie produktów i usług informatycznych, a także infrastruktury teleinformatycznej lokalnym przedsiębiorstwom oraz instytucjom administracji samorządowej (www.biznes.trojmiasto.pl).

Kolejną spółką rozwijającą zaawansowane technologie informacyjne, a zarazem posiadającą trójmiejskie korzenie jest Young Digital Planet. Funkcjonuje ona od 1990 r. Powstała w Gdańsku i tam działała do sierpnia 2014 r., kiedy jej siedziba została przeniesiona do biurowca Łużycka Plus w Gdyni (ryc. 3.17). Była to spółka z kapitałem polskim. W 1999 r. pakiet 49% akcji nabyła fińska grupa medialna Sanoma. Z czasem stała się ona udziałowcem większościowym, a w 2011 r. jedynym właścicielem trójmiejskiej spółki. Young Digital Planet specjalizuje się w: tworzeniu zasobów edukacyjnych dedykowanych różnym przedmiotom i programom nauczania, platform do dostarczania treści edukacyjnych, e-learningowych i narzędzi do publikacji, produktów dla dzieci i dorosłych ze specjalnymi potrzebami edukacyjnymi do wykorzystania w szkołach i placówkach medycznych. Najbardziej znane produkty to: program do nauki języka angielskiego *Euro Plus Flying Colors*,

seria podręczników *eduROM*, seria programów wspomagających rozwój dzieci ze specjalnymi potrzebami edukacyjnymi *eduSensus* oraz seria *Comprehensive Curriculum* obejmująca komplet materiałów edukacyjnych dla różnych poziomów szkół (www.ydp.pl). W gdyńskiej siedzibie spółki pracuje ok. 250 osób. Z powodu restrukturyzacji całej grupy Sanoma, właściciel zapowiedział w sierpniu 2015 r., zwolnienie ok. 60 osób (www.biznes.trojmiasto.pl).

W formule nowoczesnych usług dla biznesu, choć bardzo wąsko ukierunkowanych, mieszczą się firmy projektujące statki i inne konstrukcje morskie. W Gdyni, oprócz stoczniowych biur konstrukcyjnych, funkcjonują również rodzime firmy projektowe, działające na rzecz zewnętrznych zleceniodawców (np. CIBA Design, Cree Yacht, BTT Systems, MMC Ship Design & Marine Consulting). Ich cechą wspólną jest projektowanie zaawansowanych technicznie konstrukcji i zindywidualizowane podejście do potrzeb klientów. Potencjał do rozwoju tego typu działalności dostrzegali także zagraniczni inwestorzy. W Gdyni działa polski oddział Salt Ship Design, dwie spółki projektowe koncernu Wärtsilä (Wartsila Ship Design Poland, Wartsila Baltic Design Centre) oraz jedna należąca do grupy Ulstein. Wszyscy inwestorzy pochodzą z Norwegii. Spółki zatrudniają po ok. kilkadziesiąt osób i podobnie jak polskie firmy, świadczą usługi projektowania statków specjalistycznych oraz konstrukcji morskich. Niektóre zajmują się również projektowaniem konstrukcji lądowych. O pozycji biur projektowych działających w Gdyni świadczą m.in. nagrody przyznawane przez Radę Forum Okrętowego – związku pracodawców przemysłów morskich. Nagroda przyznawana jest od 2013 r. Na trzy dotychczasowe edycje konkursu, w kategorii innowacyjny projekt dwa razy wygrały gdyńskie firmy. W 2013 r. nagrodę zdobył MMC Ship Design & Marine Consulting Ltd. za opracowanie projektu jednostek do obsługi platform wydobywczych. W 2015 r. nagrodzono biuro projektowe Salt Ship Design Poland za opracowanie kompletnego pakietu dokumentacji jednostki typu SALT 301 o unikatowych właściwościach manewrowych, przeznaczonej do budowy konstrukcji morskich i prac podwodnych (www.forumokretowe.org.pl). W 2014 r. do grona biur projektowych działających w Gdyni dołączył szwedzki Saab. Do tej pory jedyne biuro w Polsce funkcjonowało w Warszawie. Otwarcie placówki w Gdyni wynika z zainteresowania udziałem w programie modernizacji Marynarki Wojennej RP. Ewentualny dalszy rozwój biura zależeć będzie od sukcesów w przyszłych postępowaniach przetargowych, w szczególności dotyczących zakupu okrętów podwodnych nowej generacji (www.biznes.trojmiasto.pl).

3.5. Turystyka

Funkcja letniskowa na terenie wsi Gdynia zaczęła rozwijać się na początku XX w. Utworzona w 1904 r. spółka zbudowała tuż przy plaży Dom Kuracyjny z ogrodem, pomostem i łazienkami. Do niego od stacji kolejowej doprowadzono aleję

Kuracyjną, stanowiącą początek późniejszej ul. 10 Lutego. Przy jej skrzyżowaniu z drogą oksywską zaczęły powstawać pierwsze domy letniskowe. W 1913 r. sporządzono plan rozbudowy letniska. Wzdłuż głównej osi, czyli alei Kuracyjnej rozpoczęto wznoszenie nowych domów dla letników. Chętnie odwiedzane przez kuracjuszy z pobliskiego Sopotu było również Orłowo. Przyciągała ich plaża położona u stóp zalesionej Kępy Redłowskiej oraz przystań rybacka u ujścia Kaczej. W pierwszych domach, zbudowanych tu na przełomie XIX i XX w., sezonowo przyjmowano letników. Popularność tego miejsca wzrosła w latach 1906-1907, kiedy obok hotelu Adlera powstał Dom Kuracyjny, a w jego pobliżu niewielkie molo i kąpielisko z drewnianymi łazienkami. Rozkwit letniska nastąpił po 1920 r. W 1923 r. przybyło tu 500 gości z Polski. W 1925 r. rozpoczęła się dalsza rozbudowa letniska, a w roku 1934 skonstruowano nowe, dłuższe molo, natomiast obok tarasowe łazienki kąpielowe (M.J. Sołtysik, R. Hirsh, 2005).

Na zainicjowane po raz pierwszy w 1932 r. Święto Morza przyjechało, do liczącej wtedy 38 tys. mieszkańców Gdyni, ponad 100 tys. gości z całego kraju. Do 1939 r. na Święto Morza corocznie przybywało do 120 tys. osób. Ich wizyty popularyzowały nie tylko port i miasto Gdynię, ale także Marynarkę Wojenną i rozwijający się przemysł okrętowy.

W latach 30. XX w. wielkim powodzeniem cieszyły się przejażdżki po porcie. Stanowiły one żelazny punkt wszystkich wycieczek licznie przybywających do Gdyni. Rejsy odbywano najpierw na kutrach rybaków indywidualnych, a potem przy pomocy motorówek pasażerskich. W sezonie letnim flota największego przedsiębiorstwa, należącego do Roberta i Franciszka Wilke, obsługiwała 100-150 tys. pasażerów. Ruch turystyczny w ramach żeglugi przybrzeżnej rozwijała m.in. Żegluga Polska. Jej cztery statki pływały głównie pomiędzy Gdynią i Gdańskiem oraz Gdynią i Helem. Statki Polbrytu woziły pasażerów do Londynu i Hull, a przynależące do GAL-u trzy jednostki *Polonia*, *Kościuszko* i *Pułaski* zaangażowane były w rozwijaniu ruchu turystycznego i emigracyjnego pomiędzy Gdynią i portami Stanów Zjednoczonych⁸².

Po II wojnie światowej ponownie uruchomiono rejsy pasażerskie na trasie Gdynia–Hel. Od 1957 r. Żegluga Gdańska przy pomocy statku *Mazowsze* wykonywała rejsy turystyczne do wielu zagranicznych portów bałtyckich. W latach 70. XX w. w rejsach zatokowych brały udział wodoloty, a od lat 80. duże katamarany pasażerskie.

Transformacja ustrojowa stanowiła przełom dla całej polskiej gospodarki, w tym dla turystyki. Wprowadzenie zasad gospodarki rynkowej przyczyniło się do powstania wielu przedsiębiorstw turystycznych. Otwarcie granic spowodowało napływ turystów z zagranicy. Polskie hotelarstwo zaczęło rozwijać się bardzo dynamicznie. Nastąpił skokowy wzrost jakości bazy. Restrukturyzacja gospodarki

⁸² Liczba statków GAL-u do roku 1939 wzrosła do siedmiu.

wzmocniła funkcję turystyczną Gdyni. Stała się ona istotnym źródłem dochodów dla części firm, mieszkańców i – poprzez wpływy podatkowe – samorządu miasta. W 2014 r. z oferty turystycznych obiektów noclegowych skorzystało 116,8 tys. osób⁸³. Stanowiło to 0,5% korzystających w Polsce. Wśród ogółu korzystających z noclegów udział obcokrajowców wynosił 21%. Był to odsetek znaczny, ale zarazem wyraźnie niższy niż w największych polskich miastach. Napływ znacznego strumienia turystów jest następstwem unikatowych walorów oraz poziomu rozwoju i charakteru zagospodarowania turystycznego.

3.5.1. Walory turystyczne

Gdynia jako jedno z najmłodszych miast w Polsce wyróżnia się złożoną ofertą atrakcji turystycznych. Stanowi m.in. interesującą propozycję dla miłośników modernistycznej architektury z lat 20. i 30. XX w. Szczególnie w sezonie letnim przyciąga bliskością morza i piaszczystych plaż, a także możliwością odbywania rejsów wycieczkowych i krótkich wycieczek morskich. Gdynia to także jedno z najlepiej prosperujących centrów biznesu w Polsce, co do pewnego stopnia jest walorem sprzyjającym turystyce biznesowej. Miasto jest także miejscem, w granicach którego można wypoczywać i delektować się przyrodą w kilku rezerwach i Trójmiejskim Parku Krajobrazowym. W Gdyni regularnie mają miejsce wielkie wydarzenia kulturalne, w tym liczne festiwale. Bogata oferta w tym zakresie uzupełniana jest przez sport, zwłaszcza żeglarstwo. Również smakosze i amatorzy dobrych restauracji znajdą w Gdyni coś dla siebie.

Jedną z podstawowych przyrodniczych atrakcji turystycznych miasta są plaże. Ich różnorodne położenie i walory krajobrazowe przyciągają mieszkańców i turystów. Na możliwości turystycznego wykorzystania plaż wpływają również warunki klimatyczne. Średnie usłonecznienie rzeczywiste w czasie wakacji osiąga w Gdyni od 228 godz. (czerwiec) do 236 godz. (lipiec). Tym samym należy ono do najwyższych w regionie nadmorskim, obok Helu i Ustki⁸⁴. Miasto i jego akweny cechuje najwyższa w regionie nadmorskim, obok Świnoujścia, średnia prę-

⁸³ Dane pochodzą z Banku Danych Lokalnych GUS (www.stat.gov.pl). Do obiektów noclegowych zaliczono hotele, motele, pensjonaty, inne obiekty hotelowe, domy wycieczkowe, schroniska, schroniska młodzieżowe, szkolne schroniska młodzieżowe, ośrodki wczasowe, ośrodki kolonijne, ośrodki szkoleniowo-wypoczynkowe, domy pracy twórczej, zespoły ogólnodostępnych domków turystycznych, pola biwakowe, kempingi, obiekty do wypoczynku sobotnio-niedzielnego i świątecznego, zakłady uzdrowiskowe i inne. Począwszy od 2012 r. badanie obejmuje wszystkie turystyczne obiekty noclegowe posiadające 10 i więcej miejsc noclegowych.

⁸⁴ Większość gdyńskich plaż charakteryzuje się wschodnią ekspozycją i położeniem u stóp klifu (martwego albo aktywnego), co powoduje, że w godzinach popołudniowych są krócej nasłonecznione. Może to jednak być atut w bardzo upalne dni, w szczególności dla osób chcących korzystać z kąpiele, a jednocześnie pragnących chronić skórę przed silnym promieniowaniem słonecznym.

kość wiatru, podobnie jak liczba dni z wiatrem o prędkości powyżej 8 m/s, co stwarza szczególnie dobre warunki dla rozwoju turystyki morskiej i żeglarstwa oraz organizacji regat. Jednocześnie suma opadów w Gdyni w tym okresie wynosi poniżej 200 mm (K. Błażejczyk, A. Kunert, 2011)⁸⁵.

Największą popularnością cieszy się plaża w Śródmieściu. Kolejna, znana z ikonicznego dla Gdyni widoku na Cypel Redłowski, jest plaża w Orłowie. Plaża w Redłowie stanowi ulubione miejsce spotkań młodzieży, a także rodzinnego wypoczynku. Atrakcyjność, po części piaszczystej i kamienistej plaży Babie Doły, podnosi bliskość ruin zabytkowej torpedowni. Wyrazem uznania dla jakości gdyńskich kąpielisk było przyznanie przez Międzynarodowe Jury w Kopenhadze plaży w Śródmieściu *Błękitnej Flagi* w sezonie letnim 2013, 2014 i 2015⁸⁶. Jedy- nym niepokojącym zjawiskiem dla plażowiczów i turystyki w Gdyni są zakwity sinic, które niestety przy wysokich temperaturach wody i powietrza oraz braku falowania morza pojawiają się na całej Zatoce Gdańskiej. W 2015 r. pierwsze zakwity obserwowano 2 lipca, a ich nagromadzenie skutkowało wprowadzeniem killkudniowego zakazu kąpeli na wszystkich gdyńskich plażach.

Do najważniejszych i jednocześnie największych pod względem obszaru walorów przyrodniczych miasta należy zaliczyć Trójmiejski Park Krajobrazowy (TPK), graniczący z Gdynią od zachodu. Najstarszy rezerwat to *Kępa Redłowska* z najcenniejszą atrakcją przyrodniczą miasta – cyplem klifowym. Kolejnym rezerwatem jest *Cisowa*, utworzona w TPK. Trzecią atrakcją przyrodniczą stanowi rezerwat *Kacze Łęgi*, położony na terenach leśnych między Witominem a Karwi- nami. Ostatni rezerwat to *Łęg nad Sweliną*, usytuowany na granicy Gdyni i Sopotu.

Walorem turystycznym Gdyni, cenionym przez bardziej wymagających tury- stów, jest jej dziedzictwo kulturowe charakteryzujące się znaczną różnorodnością historyczną i przestrzenną. Poza zespołami osadnictwa pochodzącego sprzed lat 20. XX w. najcenniejsze dla Gdyni są modernistyczne zespoły architektoniczne i urbanistyczne z okresu dwudziestolecia międzywojennego, tworzące jedno ze źródeł tożsamości miasta. Niektóre z nich mają wybitną wartość w skali polskiej i europejskiej.

Najcenniejszą część stanowi historyczna przestrzeń Śródmieścia, zlokalizowa- na wokół trzech śródmiejskich osi urbanistycznych. Są to: główna oś reprezenta- cyjna miasta (ul. 10 Lutego – Skwer Kościuszki – al. Jana Pawła II) zaprojekto- wana w krajobrazowym związku z morzem i portem oraz dwa główne ciągi

⁸⁵ Dane pochodzą z okresu 1971-1990, jednak od tego czasu warunki nie zmieniły się tak bar- dzo, aby uznać je za nieaktualne.

⁸⁶ Błękitna Flaga (*Blue Flag*) to międzynarodowy program fundacji na rzecz Edukacji Ekolo- gicznej, z siedzibą w Danii, utworzonej w 1981 r. Jego celem jest promocja ochrony środo- wiska w miejscowościach nadmorskich, kąpieliskach i przystaniach jachtowych. Program *Blue Flag* stał się certyfikatem rozpoznawanym oraz respektowanym na arenie międzyna- rodowej. W 2015 r. Błękitne Flagi zostały przyznane dla 400 plaż oraz marin z 49 krajów.

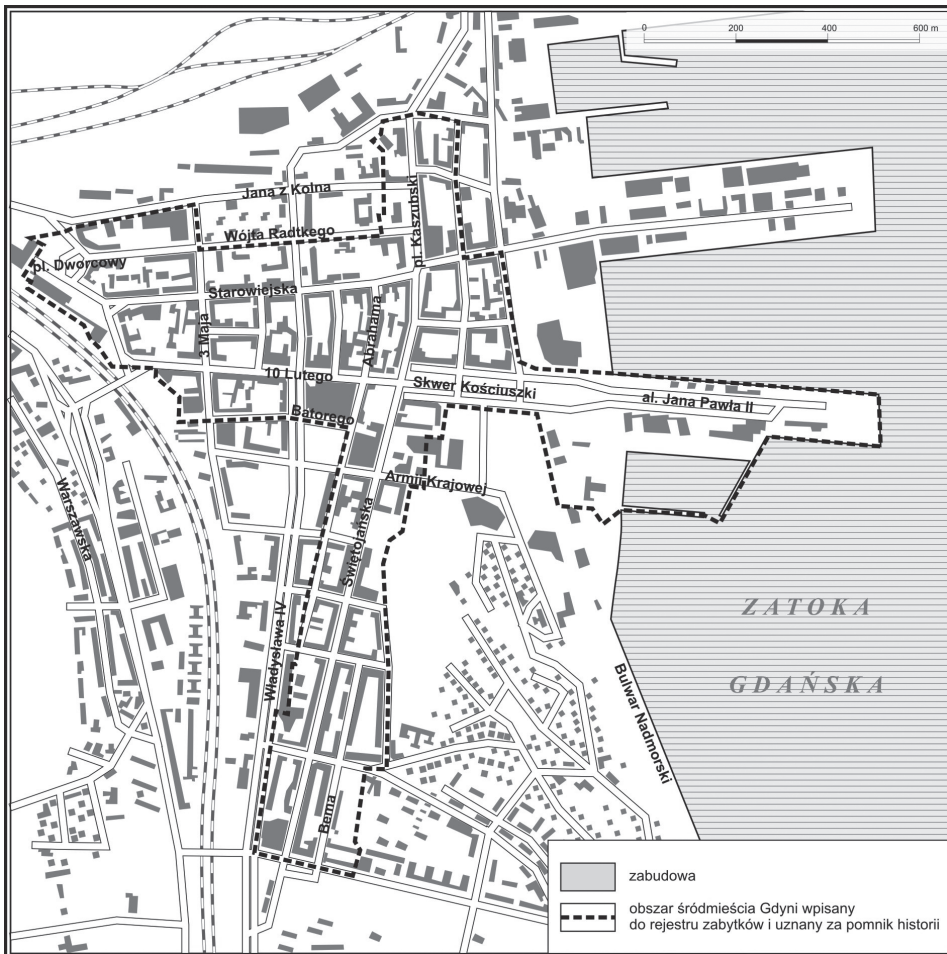
handlowo-mieszkaniowe ze zwartym zespołem kamienic modernistycznych (ciąg ul. Świętojańskiej – pl. Kaszubskiego – ul. Portowej oraz ciąg ul. Starowiejskiej). W tworzonym od podstaw mieście powstały w latach 30. unikatowe w swojej estetyce i architekturze budynki. Charakterystyczne dla gdyńskiego modernizmu są okrągłe okna przypominające bulaje, ostro zakończone lub owalne w kształcie bryły budynków nawiązujące do profilu kadłuba statku, nadbudówki wzorowane na mostku kapitańskim, a także duże przeszklone powierzchnie, które nadają budynkom jasności i lekkości (www.modernizmgdyni.pl).

Główna część zespołu miejskiego została wpisana w 2007 r. do rejestru zabytków, a w 2015 r. uznana za pomnik historii, co oznacza, że Śródmieście Gdyni znalazło się w elitarnym gronie 60 zabytków Polski o szczególnym znaczeniu dla kultury naszego kraju. W granicach historycznego układu urbanistycznego, na obszarze o powierzchni prawie 90 ha, znajduje się ponad 400 w większości pięcioletni i sześciokondygnacyjnych budynków (R. Hirsch, 2011) (ryc. 3.18).

Wśród wielu innych atrakcji turystycznych wyróżniają się zespoły willowo-letniskowe Kamiennej Góry i Orłowa, Dowództwo Floty i koszary Marynarki Wojennej na Oksywiu (obecnie Komenda Portu Wojennego i kompleks Akademii Marynarki Wojennej) oraz zespół tzw. szkół morskich na Grabówku (Akademia Morska i Zespół Szkół Zawodowych przy ul. Morskiej).

Najbardziej reprezentacyjnym miejscem, szczególnie ulubionym przez turystów w Gdyni, jest Skwer Kościuszki wraz z al. Jana Pawła II. Miejsca te przyciągają rokrocznie dużą liczbę turystów, m.in. ze względu na zlokalizowaną tutaj przystań białej floty, skąd można wypłynąć w krótki rejs, oraz cieszące się niezmienną popularnością Akwarium Gdyńskie z ekspozycją fauny, a także flory morskiej i słodkowodnej. Po północnej stronie alei znajdują się kolejne, najważniejsze atrakcje turystyczne miasta – statki–muzea udostępnione dla zwiedzających: fregata *Dar Pomorza* – polski żaglowiec szkolny, którego historia nieodłącznie związana jest z Gdynią oraz ORP *Błyskawica* – niszczyciel, który w służbie polskiej Marynarki Wojennej w czasie II wojny światowej uczestniczył w działaniach bojowych na Atlantyku, Morzu Północnym i Morzu Śródziemnym. Takie nagromadzenie w jednym miejscu zróżnicowanych pod względem treści i formy morskich atrakcji sprawia, że Skwer Kościuszki wraz z al. Jana Pawła II uchodzi za jedno z najczęściej odwiedzanych przez wycieczki szkolne miejsc w kraju.

Inne atrakcje to także bardzo popularne wśród gości Muzeum Miasta Gdyni – pierwszy po II wojnie światowej w Polsce obiekt od podstaw zaprojektowany i zbudowany na potrzeby muzealne. Ekspozuje się tu pamiątki i dokumenty związane z dziejami Gdyni (M. Stępa, 2010). Z Muzeum Miasta sąsiaduje Muzeum Marynarki Wojennej wraz z ekspozycją plenerową, prezentujące unikatowe ekspozycje związane z flotą wojenną RP. Muzeum to przyciąga pasjonatów i miłośników morskich sił zbrojnych. Kolejne, udostępnione dla publiczności w 2015 r., jest Muzeum Emigracji. Zlokalizowane zostało w historycznym budynku Dworca Morskiego przy Nabrzeżu Francuskim, w miejscu, które w okresie międzywojennym pełniło funkcję tranzytową dla tysięcy Polaków opuszczających swoją ojczyznę



Ryc. 3.18. Granice obszaru Śródmieścia Gdyni uznane za pomnik historii

Źródło: opracowanie własne na podstawie: R. Hirsch, 2011.

drogą morską. Nowoczesna wystawa multimedialna prezentuje dzieje emigracji i jej powody od wieku XIX do czasów współczesnych.

Do najważniejszych miejsc odwiedzanych nie tylko przez młodych turystów, ale także przez całe rodziny z Gdyni, północnej Polski i Obwodu Kaliningradzkiego należy położone na terenie Pomorskiego Parku Naukowo-Technologicznego Centrum Nauki Eksperyment. Ekspozycja zorganizowana w 2007 r., po przeniesieniu do nowej siedziby w 2013 r. zawiera ponad 200 interaktywnych stanowisk do przeprowadzania samodzielnych eksperymentów, umiejscowionych na 3,5 tys. m² powierzchni. Znajduje się tu także kilka wystaw tematycznych (rozdz. 4.2).

Gdynia przyciąga licznych turystów nie tylko walorami przyrodniczymi czy zabytkami architektury. Miasto znane jest także w Polsce i Europie z wielu

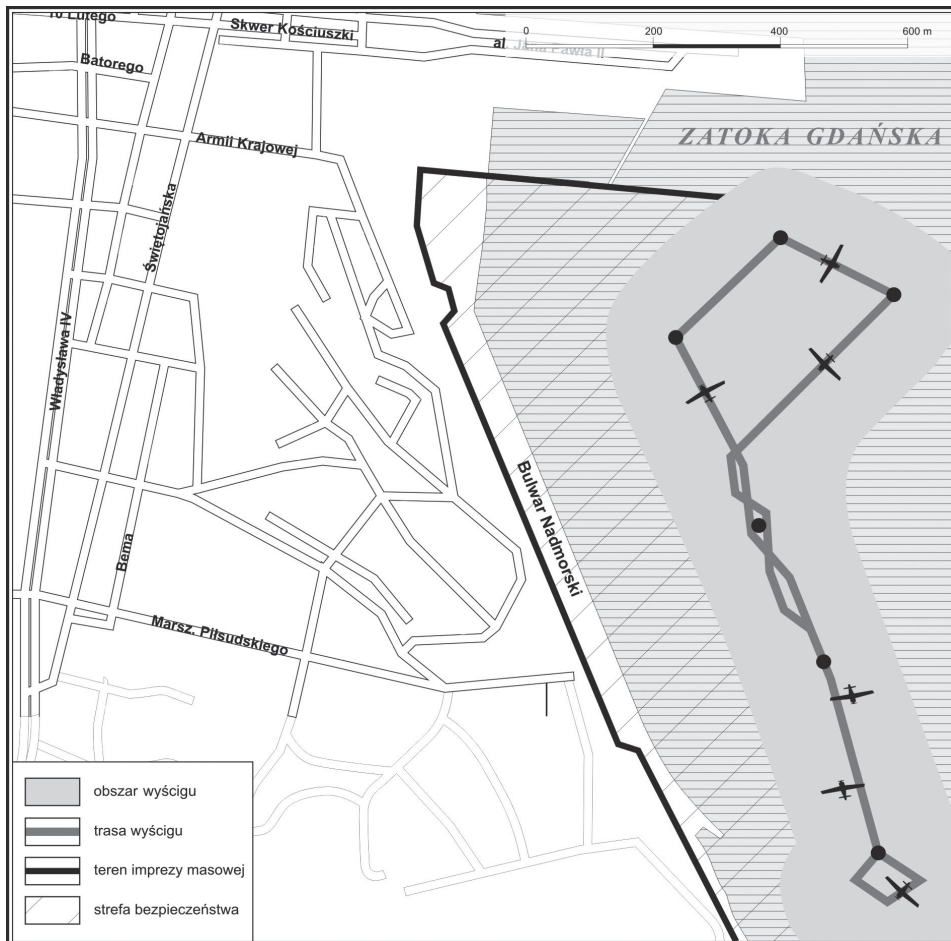
wydarzeń kulturalnych i sportowych. Turystyka kulturowa składa się z licznych form aktywności turystycznej. Przyjmuje się podział na formy wysokiej aktywności i podróże, które obejmują zwiedzanie dziedzictwa kulturowego, ekspozycji muzealnych i turystyki literackiej oraz wydarzenia, zarówno w zakresie kultury wysokiej, jak i masowej. W każdym z tych segmentów turystyki Gdynia posiada znaczące osiągnięcia. W zakresie wydarzeń kulturalnych do najbardziej znanych należy Festiwal Filmowy w Gdyni⁸⁷, którego laureatami byli najwybitniejsi polscy aktorzy i reżyserzy. Miasto Słowa to festiwal miłośników i pasjonatów literatury, powołany w 2006 r. przez Prezydenta Gdyni. Towarzyszy on ogłoszeniu laureatów konkursu Nagrody Literackiej Gdynia. *Open'er Festival*, odbywający się od 2003 r., podczas każdego z czterech dni jego trwania przyciąga kilkadziesiąt tysięcy osób z całej Europy. Prezentacja wielokulturowości świata i jego różnorodności muzycznej stanowi przesłanie odbywającego się w Gdyni od 2005 r. Festiwalu Kultur Świata *Globaltica*. Inne cykliczne wydarzenia przyciągające wielu gości to: *Festival Beach Party*, *Blues Festival*, Festiwal Rytmu i Ognia FROG (od 2006 r.), *Rocket Gdynia Festival* (od 2012 r.). W Gdyni od 2005 r. odbywa także *Ladies` Jazz Festival*. Organizowane w hali Gdynia Arena i Teatrze Muzycznym koncerty sławnych wykonawców, takich jak Joe Cocker, Björk, Chris Botti, Diana Krall, czy Manhattan Transfer również przyciągają do miasta wielu turystów i miłośników różnych gatunków muzyki.

Gdynia, ze względu na swoje naturalne walory i związki z morzem jest organizatorem wielu przedsięwzięć żeglarskich. Na Bulwarze Nadmorskim, Kamiennej Górze, Skwerze Kościuszki i plaży śródmiejskiej miasto posiada znakomite punkty widokowe, z których tysiące, a w niektórych przypadkach setki tysięcy gości oglądają wyścigi, regaty i parady na Zatoce Gdańskiej. Gdynia jest organizatorem wielkich międzynarodowych wydarzeń żeglarskich, takich jak Żeglarskie Mistrzostwa Świata ISAF czy Mistrzostwa Europy w wyścigach skuterów wodnych. *Volvo Gdynia Sailing Days* to od 2010 r. jedno z najważniejszych wydarzeń żeglarskich w Polsce. Składa się na nie kilkanaście prestiżowych regat, na które przybywa ponad tysiąc zawodników i wielu sympatyków żeglarstwa.

Najbardziej spektakularnym wydarzeniem żeglarskim, jakie przeżywała Gdynia były sześciokrotne zloty największych żaglowców świata (rozd. 2.1.2). Każdego dnia żaglowce podziwiała dziesiątki tysięcy mieszkańców i turystów, a parady morskie żaglowców ponad milion osób (www.trojmiasto.pl).

⁸⁷ Festiwal Filmowy w Gdyni to jedno z najstarszych wydarzeń filmowych w Europie, promujące na wielką skalę rodzimą kinematografię. Istnieje od 1974 r., do 2011 r. nosił nazwę Festiwal Polskich Filmów Fabularnych. Do 1986 r. FPFF organizowany był w Gdańsku, następnie jego siedzibą stała się Gdynia, a centrum festiwalowym – Teatr Muzyczny im. Danuty Baduszkowej. Obecnie festiwal odbywa się nie tylko w Teatrze Muzycznym, ale także w Multikinie w Centrum Gdynia Waterfront, w kinie Helios oraz w otwartym w 2015 r. Gdynskim Centrum Filmowym (www.festiwalgdynia.pl).

Usytuowane wzdłuż Zatoki Gdańskiej punkty widokowe, a także pobliskie lotnisko sprawiły, że mieszkańcy i licznie zgromadzeni turyści kilkakrotnie mieli możliwość podziwiania pokazów lotniczych, nie tylko na lotnisku, ale również wzdłuż brzegu morskiego. Największą, bo kilkuset tysięczną, międzynarodową widownię zgromadziły Mistrzostwa Świata *Red Bull Air Race*⁸⁸ w 2014 r. Wyścigi lotnicze odbywały się na trasie o długości 6 km wytyczonyj wzdłuż Bulwaru Nadmorskiego (ryc. 3.19).



Ryc. 3.19. Przebieg trasy wyścigów lotniczych Red Bull Air Race 2014 wzdłuż Bulwaru Nadmorskiego w Gdyni

Źródło: opracowanie własne na podstawie: www.trojmiasto.pl.

⁸⁸ Mistrzostwa Świata *Red Bull Air Race* odbywały się pod egidą Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI).

Dzięki tym zawodom Gdynia jako pierwsze polskie miasto znalazła się w elitarnym gronie ośmiu miast, w których w roku 2014 rozegrano mistrzostwa świata i w grupie 32 miast z 21 krajów, w których od 2003 r. odbywają się te wyścigi (ryc. 3.20).

Turystyce kulturowej towarzyszy wiele wydarzeń sportowych i turystycznych. Znajdują one odzwierciedlenie w rosnącym ruchu turystycznym. Najważniejszym z nich są odbywane w Gdyni od 1998 r. Ogólnopolskie Spotkania Podróżników, Żeglarzy i Alpinistów KOŁOSY. Jest to największe tego typu wydarzenie w Europie. Corocznie w ciągu trzech marcowych dni hala Gdynia Arena, posiadająca 4 tys. miejsc, nie jest w stanie przyjąć wszystkich gości, przybywających tu z całego kraju i z zagranicy⁸⁹. Spotkania są przeglądem najciekawszych wypraw i podróży minionego roku kalendarzowego.



Ryc. 3.20. Miejsca organizacji Mistrzostw Świata Red Bull Air Race w 2014 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: www.redbullairrace.com.

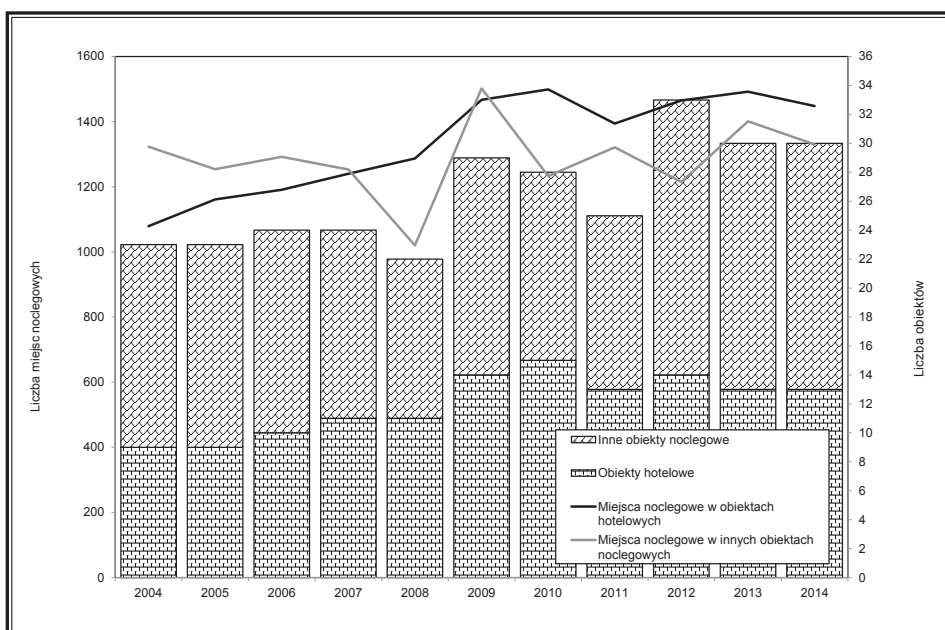
Wśród licznych wydarzeń sportowych odbywanych w wielu dyscyplinach, wysoką rangą wyróżniają się nie tylko regaty, ale także Mistrzostwa Europy w Armwrestlingu, eliminacje Pucharu Świata w Rugby oraz *Herbalife Triathlon 70.3 Gdynia*.

⁸⁹ Od 2015 r. na potrzeby *Kolosów* udostępniono także trzy nowoczesne sale Centrum Konferencyjnego Pomorskiego Parku Naukowo-Technologicznego.

3.5.2. Zagospodarowanie turystyczne

Poza dostępnością transportową istotną rolę w rozwoju ruchu turystycznego pełnią baza noclegowa i zaplecze gastronomiczne. Bazę noclegową tworzą wszystkie obiekty, które pozwalają turystom na przebywanie poza miejscem zamieszkania powyżej jednego dnia.

W latach 2004-2010 w Gdyni nastąpił wyraźny wzrost liczby miejsc noclegowych w obiektach hotelowych (ryc. 3.21). Wiązało się to z zakończeniem budowy kilku nowych hoteli. Ich liczba zwiększyła się z dziewięciu w 2004 r. do 13 w 2014 r., podobnie jak z 14 do 17 wzrosła liczba pozostałych obiektów hotelowych.



Ryc. 3.21. Liczba obiektów i miejsc noclegowych w turystycznych obiektach noclegowych w Gdyni w latach 2004-2014

Źródło: opracowanie własne podstawie: www.stat.gov.pl.

Rozwój obiektów zakwaterowania znalazł swój wyraz we wzroście liczby miejsc noclegowych z 1,1 tys. do 1,5 tys. Zwiększenie liczby pozostałych obiektów hotelowych nie wpłynęło na wzrost liczby oferowanych przez nie miejsc. W 2004 r. było ich 1,3 tys. Po wzroście w 2009 r. do poziomu 1,5 tys., ich liczba w 2014 r. wróciła do stanu z 2004 r. Wiązało się to z likwidacją stosunkowo dużych obiektów o niskim standardzie i równoległym tworzeniem większej liczby małych obiektów.

tów wysokiej klasy. Na rozwój bazy noclegowej Gdyni rzutuje wysoka konkurencyjność oferty Gdańska i Sopotu, a także kurortów położonych na Pobrzeżu Gdańskim i Pojezierzu Kaszubskim. Ogranicza to popyt na usługi noclegowe w Gdyni, gdyż część turystów wybiera pobyt w tych miejscowościach, a Gdynię traktuje jako jedno z ciekawych miejsc do odwiedzenia.

Do najbardziej znanych hoteli w Gdyni należą czterogwiazdkowe Courtyard Gdynia Waterfront oraz Hotel Nadmorski. System rezerwacji hotelowej booking.com informował, że w Gdyni i najbliższej okolicy w 2015 r. znajdowały się 254 obiekty oferujące miejsca noclegowe, w tym 12 hoteli. Wśród nich były dwa czterogwiazdkowe, sześć trzygwiazdkowych, cztery dwugwiazdkowe. Rezerwacja noclegów obejmowała 195 apartamentów, 20 pensjonatów, 11 kwater prywatnych oraz 10 hosteli. 15% z nich uzyskało ocenę *znakomity*, 24% *bardzo dobry* i 28% *dobry*⁹⁰. Prawie wszystkie obiekty zapewniają bezprzewodowy dostęp do Internetu i posiadają parking, 87 zapewnia dowóz z lotniska. Krytym basenem dysponuje siedem hoteli, a usługi typu Spa&Wellness proponuje sześć hoteli. Najwięcej obiektów noclegowych znajduje się w Śródmieściu – 94, następnie na Wzgórzu Św. Maksymiliana i w Orłowie, odpowiednio – 32 i 31, na Kamiennej Górze – 17 i w Redłowie – 13 obiektów noclegowych. Z europejskich sieci hotelowych w Gdyni obecne są Courtyard by Marriott, Dom & House, Interhome, Mercure oraz Sun&Snow.

W mieście bardzo dobrze rozwinięte jest zaplecze gastronomiczne, które, zwłaszcza w sezonie, oferuje różnorodne pod względem smaku i cen dania. Portal Tripadvisor poleca 152 obiekty gastronomiczne, które serwują dania kuchni z całego świata. W 2015 r. korzystający z tego portalu klienci ocenili pięcioma gwiazdkami restauracje Alt Cafe Gdynia, Da Mario Pizza a Pasta, Dom Czekolady, Degustatornia, Mikroklimat Restaurant, Lody Tradycyjne Kwaśniak 1954 oraz Na Talerzu. Dobra kuchnia z kulinarnym szlakiem w centrum miasta uzupełnia silne strony gdyńskiej turystyki.

Infrastruktura służąca zarówno turystom, jak i mieszkańcom, której funkcjonowanie nie stanowi podstawowego elementu produktów turystycznych to tzw. baza uzupełniająca. Rzadko wpływa ona na wybór miejsca wypoczynku, ale w istotny sposób może kształtować odczucia i zadowolenie turystów z pobytu w danym miejscu. Poza liczną infrastrukturą sportowo-rekreacyjną do bazy uzupełniającej w Gdyni należy jeden z najnowszych elementów zagospodarowania turystycznego – uruchomiona na początku lipca 2015 r. kolej linowo-terenowa na Kamienną Górę. Łączy ona pl. Grunwaldzki ze szczytem Kamiennej Góry. Zdecydowanie ułatwia pokonywanie dużych różnic wysokości na niewielkim dystansie. Dzięki temu Kamienna Góra stała się jeszcze bardziej dostępna do spacerowiczów i podziwiania panoramy Gdyni i całej Zatoki Gdańskiej. Poza Zako-

⁹⁰ Według stanu na listopad 2015 r., na podstawie oceny 742 gości.

panem, Krynicą i Międzybrodziem Żywieckim jest to czwarty tego typu obiekt na terenie Polski. W ten sposób Gdynia dołączyła do grona miast posiadających podobne instalacje, w którym znajduje się Praga, Budapeszt, Wilno, Lizbona, Barcelona, Fryburg czy Drezno. Od chwili uruchomienia do 2015 r. kolej linowo-terenowa w Gdyni przewiozła ok. 215 tys. pasażerów (www.trojmiasto.pl).

3.5.3. Ruch turystyczny

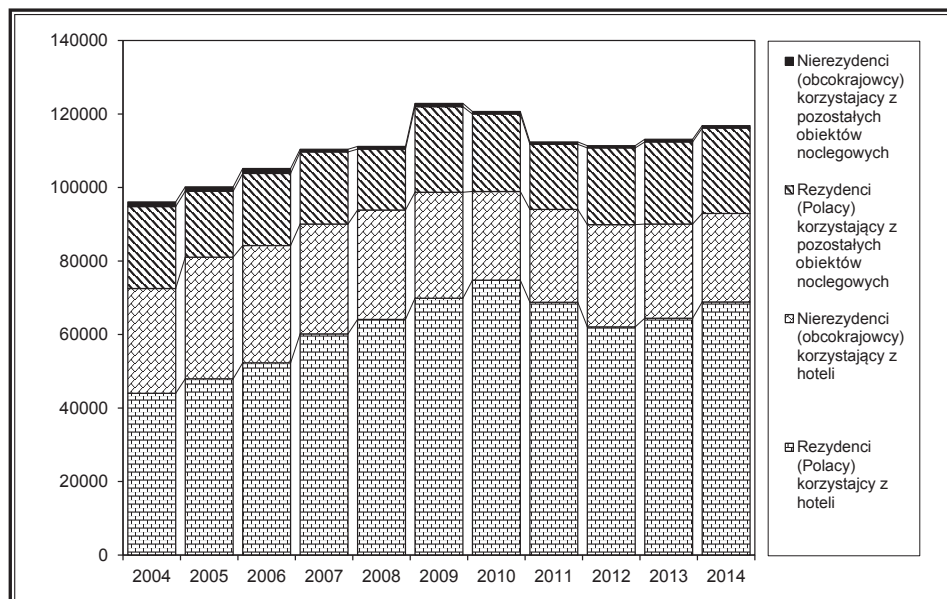
Do podstawowych wskaźników wielkości ruchu turystycznego⁹¹ zalicza się te, które odnoszą się do bazy noclegowej. Najczęściej analizuje się liczbę osób korzystających z noclegów, liczbę udzielonych noclegów, czy stopień wykorzystania miejsc noclegowych.

Liczba noclegów udzielonych w Gdyni w latach 2004-2014 wzrosła z 95 tys. do ok. 116 tys. (ryc. 3.22). W tym czasie wzrost odnotowano zarówno w największych polskich miastach. Był on wyraźnie wyższy niż w Gdyni, jak i w ośrodkach o porównywalnej wielkości. Na ich tle Gdynia nie wyróżniała się. Pod względem liczby korzystających z noclegów na 1000 ludności w 2014 r. pozycja Gdyni nie była wysoka – nawet w odniesieniu do miast o porównywalnej liczbie mieszkańców. W tym roku noclegi w hotelach wybrało 80% korzystających. W porównaniu do innych miast nie był to odsetek wysoki i rósł powoli. Największą grupę – niezależnie od rodzaju obiektów – stanowili rezydenci krajowi (ryc. 3.22).

Liczba obcokrajowców korzystających z noclegów w mieście w latach 2004-2014 wykazywała tendencję spadkową – z 34,3 tys. w 2005 r. do 24,7 tys. w 2014 r. (ryc. 3.23). Do obcokrajowców najczęściej odwiedzających hotele w Gdyni należeli Rosjanie. Ich liczba dynamicznie rosła od 2010 r., osiągając maksimum w 2012 r. W kolejnych latach znacząco spadła. Tendencję spadkową cechował ruch turystyczny z Niemiec. Podobna sytuacja dotyczyła nocujących Szwedów (ryc. 3.23). Po części wynikało to z możliwości spędzenia nocy na promach w trakcie rejsu pomiędzy Gdynią i Karlskroną.

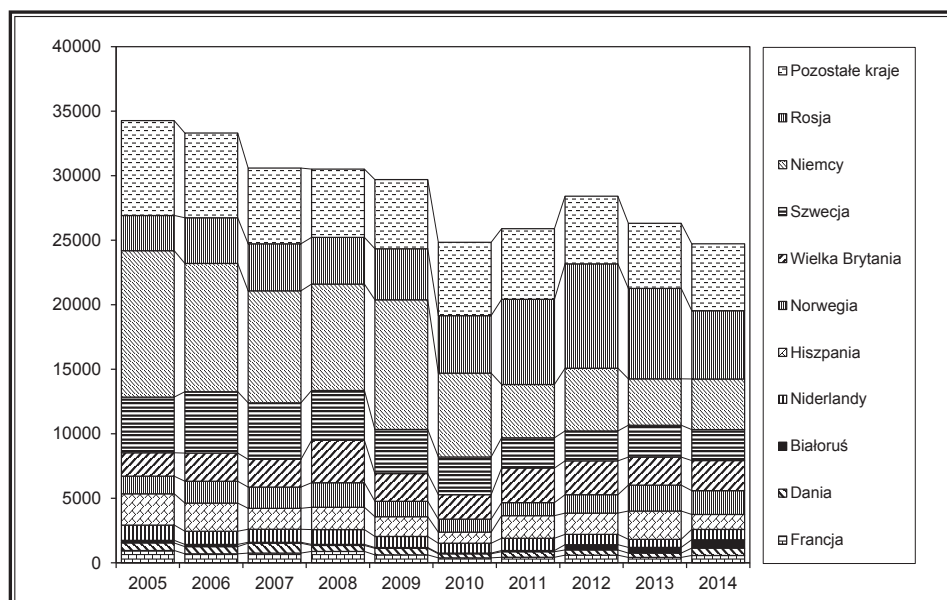
Uzupełniającym źródłem informacji o ruchu turystycznym (w szczególności nierejestrowanym) w obiektach noclegowych jest Miejska Informacja

⁹¹ Wielkość ruchu turystycznego nie jest możliwa do dokładnego określenia (A. Ilięś, J.A. Wendt, 2015). To samo dotyczy Gdyni, w przypadku której fakt korzystania z noclegów przez część gości nie został z różnych powodów zarejestrowany. Z kolei dane o uczestnictwie w masowych wydarzeniach lub jednodniowych wycieczkach mają charakter szacunkowy. Publikowana jest jedynie część tych szacunków. W rezultacie dane na temat ruchu turystycznego, pochodzące z systemu statystyki publicznej, należy traktować jedynie jako przybliżenie jego rzeczywistej skali. W przypadku Gdyni podstawowe niedoszacowanie wielkości ruchu wiąże się z brakiem pełnych danych na temat uczestnictwa w wydarzeniach masowych i liczby odwiedzających miasto, ale w nim nie nocujących.



Ryc. 3.22. Korzystający z turystycznych obiektów noclegowych w Gdyni w latach 2004-2014

Źródło: opracowanie własne podstawie: www.stat.gov.pl.



Ryc. 3.23. Turyści według kraju zamieszkania korzystający z noclegów w turystycznych obiektach noclegowych w Gdyni w latach 2005-2014

Źródło: opracowanie własne podstawie: www.stat.gov.pl.

Turystyczna⁹². W sezonie turystycznym w roku 2015 obsłużyła ona ponad 64 tys. turystów, wśród których było 14,6 tys. obcokrajowców. Zagraniczni goście pochodzili ze wszystkich kontynentów, m.in. z Japonii, Australii, Izraela, Meksyku, Filipin i Indii. Najliczniejszą grupę obcokrajowców stanowili Europejczycy: głównie z Niemiec, Wielkiej Brytanii, Skandynawii, Hiszpanii i Francji. Mniej było turystów indywidualnych z Rosji. Na pokładach statków wycieczkowych do Gdyni zawijali przede wszystkim Europejczycy (w tym Rosjanie) i Amerykanie (www.gdynianews.pl).

3.5.4. Turystyka morska

Gdynia jest ważnym ośrodkiem turystyki morskiej. Choć uprawiający ją licznie odwiedzają miasto, to fakt ten nie jest rejestrowany w większości typowych źródeł obejmujących wielkość ruchu turystycznego. Klasyczną definicję turystyki morskiej przedstawił J. Zaleski (1980, s. 32), który pojęciem tym określił „wszelkie przejawy ruchliwości turystycznej znajdującej swój wyraz w wycieczkach morskich na statkach wycieczkowych, specjalnie do tego celu przeznaczonych, lub na statkach liniowych oferujących wycieczki w sezonach martwych, w uprawianiu turystycznego żeglarstwa morskiego, traktowanego nie jako wyczyn sportowy, lecz forma spędzania czasu, oraz w korzystaniu z wycieczek statkami żeglugi przybrzeżnej”. Turystyka wycieczkowa (*cruising*) natomiast to rejsy pełnomorskie odbywane na specjalnie do tego celu zbudowanych statkach. Po zawinięciu do portu zwiedzanie odbywa się najczęściej w formie zorganizowanych wycieczek. W skład tej formy turystyki, podczas zejść na ląd wchodzi zwiedzanie portów, miast, a nawet całych regionów nadmorskich. Sama podróż morska pomiędzy kolejnymi portami pozwala na korzystanie z atrakcji i rozrywek o charakterze kulturalnym (teatry, kina), jak i w zakresie dbałości o zdrowie i dobre samopoczucie, przy wykorzystaniu odpowiedniej infrastruktury, znajdującej się na pokładach tych statków. Pasażerowie mogą także degustować i rozkoszować się urozmaiconą kuchnią z różnych części świata. W turystyce morskiej od lat Gdynia zajmuje pierwsze miejsce w kraju, pod względem liczby odwiedzających pasażerów.

Morski rynek turystyczny należy do najbardziej atrakcyjnych obszarów działalności. Rynek bałtycki zalicza się do największych na świecie pod względem

⁹² W siedzibie głównej usytuowanej w dawnym budynku PLO przy ul. 10 Lutego 24 informacja w języku polskim, angielskim, niemieckim, hiszpańskim, francuskim i rosyjskim udzielana jest przez cały rok. W sezonie turystycznym trwającym od 1 maja do 30 września czynny jest także Bałtycki Punkt Informacji Turystycznej na końcu al. Jana Pawła II (za Akwarium Gdynińskim). Goście korzystają także z pomocy patroli informacyjnych, które poruszają się na terenie miasta i portu. Dodatkowe punkty informacji turystycznej organizowane są także podczas dużych imprez. W 2011 r. Miejska Informacja Turystyczna uzyskała najwyższy (czwarty) certyfikat jakości obsługi, przyznawany przez Polską Organizację Turystyczną.

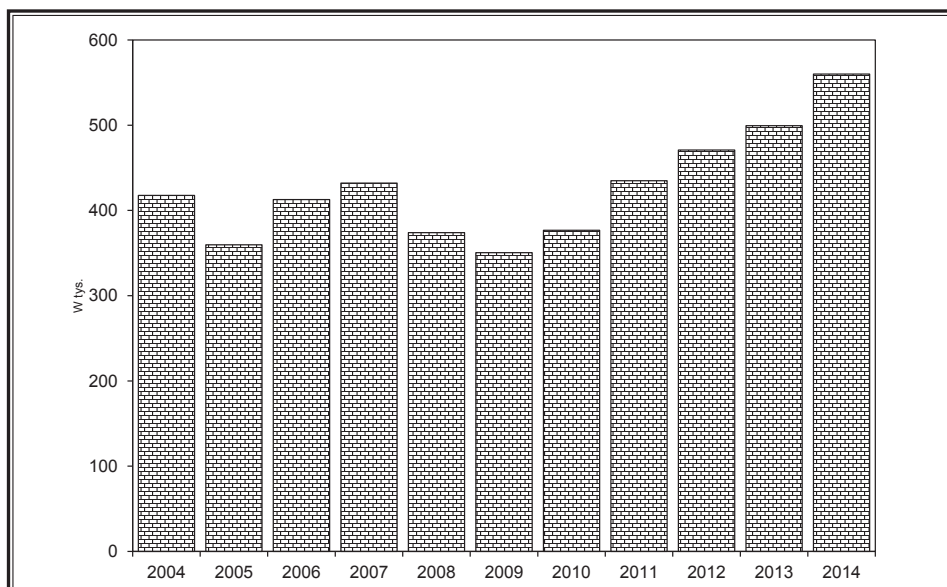
potencjału rozwojowego przewozów pasażerskich. Popyt na usługi wycieczkowe charakteryzuje się tu dużą sezonowością. Akwen bałtycki obsługiwany jest przez głównych operatorów floty wycieczkowej świata, a organizowane rejsy mają na celu przybliżenie dziedzictwa kulturowego krajów położonych nad Bałtykiem. Statki wycieczkowe operujące tu są coraz większe, coraz bardziej nowoczesne i doskonale wyposażone we wszystkie atrakcje służące wypoczynkowi. Wykonując bałtyckie rejsy okrężne wycieczkowce należące do czołowych towarzystw żeglugowych, uwzględniają także zawinięcia do Gdyni.

Port i miasto Gdynia, od początku swego istnienia obsługiwały ruch pasażerski, w szczególności regularne połączenia transatlantyckie. Port został dobrze przystosowany do obsługi ruchu pasażerskiego, posiada głębokowodne nabrzeża. Bez problemu, głównie przy Nabrzeżu Francuskim, cumują największe wycieczkowce jakie pojawiają się na Bałtyku. Ich długość często przekracza 300 m, na pokładzie mają ponad 3,8 tys. turystów i ponad 1,2 tys. osób załogi.

Liczba statków wycieczkowych zawijających do Gdyni w ciągu ostatniej dekady oscylowała rocznie w przedziale od pięćdziesięciu do prawie stu⁹³. Liczba gości, którzy przybywali drogą morską wynosiła od 70 do prawie 135 tys. Statki zawijające do Gdyni pozostają tu najczęściej kilkanaście godzin. Tylko 4% jednostek cumuje tu dwa dni i dłużej. W tym czasie turyści korzystają z szerokiej oferty wycieczek autokarowych i zwiedzają Trójmiasto, którego zróżnicowanie dziedzictwa kulturowego i atmosfery miejsc stanowi dużą atrakcję, w szczególności dla obcokrajowców spoza Europy. Wielką popularnością cieszą się także wyjazdy do zamku krzyżackiego w Malborku oraz wycieczki przyrodniczo-etnograficzne na Kaszuby.

Uruchomienie w 1992 r. połączenia promowego Gdynia – Karlskrona zaktywizowało przewozy osobowe i towarowe na tej trasie. Sprzyjało temu przystąpienie Polski do Unii Europejskiej w 2004 r. Mieszkańcy Szwecji zaczęli chętnie wybierać się do Gdyni, korzystając z atrakcyjnej jakościowo i cenowo oferty usługowej miasta. Dla Polaków rejs przez Bałtyk i zwiedzanie Karlskrony stało się atrakcją krajoznawczą. Wkrótce konieczne okazało kilkukrotne zastąpienie dotychczasowych promów większymi jednostkami, dzięki czemu udało się znacznie zwiększyć podaż. Wprowadzenie do użytku trzeciego statku, w maju 2007 r., stworzyło jeszcze lepszą ofertę. Wyraźny wzrost liczby pasażerów odnotowano trzy lata później (ryc. 3.24).

⁹³ Od 2001 r. w Gdyni istnieje jedyna w Polsce Aleja Statków Pasażerskich, upamiętniająca zawinięcia do tego miasta największych i najpiękniejszych wycieczkowców świata.



Ryc. 3.24. Pasażerowie promów linii Gdynia–Karlskrona w porcie gdyńskim w latach 2004–2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów Zarządu Portu Gdynia S.A.

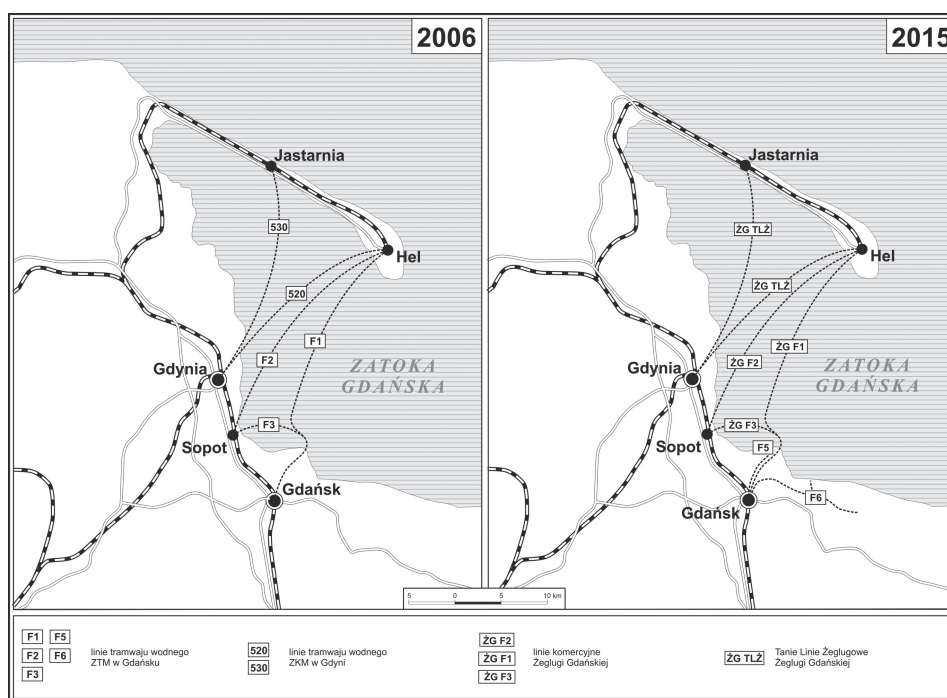
Linia Gdynia – Karlskrona w 2014 r. cieszyła się bardzo dużym powodzeniem. Promami przewoźnika Stena Line podróżowało na tej trasie ponad 560 tys. pasażerów (ryc. 3.24). Sukces armatora Stena Line na rynku przewozów pasażerskich polega na tym, że proponuje bogatą ofertą turystyczną, która z roku na rok przyciąga coraz większą liczbę zainteresowanych. Nie bez znaczenia pozostaje również wysoki komfort podróży oferowany przez promy pasażerskie. Na jednostkach *Stena Spirit* i *Stena Vision* pasażerowie mają do swojej dyspozycji szeroki wybór kabin, restauracje, dyskotekę, profesjonalne SPA czy dodatkowe atrakcje na pokładzie⁹⁴. Wszystkie te czynniki wpływają na wzrost popularności Gdyni wśród Skandynawów i Skandynawii w oczach Polaków. W roku 2014 port w Gdyni obsłużył łącznie ponad 650 tys. pasażerów wycieczkowców i promów⁹⁵ (www.stenaline.pl).

Kolejną, niezwykle popularną formą turystyki morskiej, są krótkie rejsy wycieczkowe wykonywane przez małe statki pasażerskie żeglugi przybrzeżnej. Rejsy białą flotą dotyczą najczęściej akwenów portowych, rejsów spacerowych w morze i rejsów pomiędzy miejscowościami nadmorskimi. Gdynia jest miejscem, gdzie ta forma turystyki posiada wieloletnie tradycje i od dziesięcioleci stanowi dla

⁹⁴ Trzeci prom *Stena Baltica* obsługuje głównie przewozy ładunków.

⁹⁵ Nie uwzględniono tu przewozów pasażerskich obsługiwanych przez białą flotę.

wielu gości przybywających tu z całego kraju, poprzez krótki rejs, najbardziej powszechny kontakt z morzem. Do 2005 r. przewozy na trasie Gdynia – Hel oraz wycieczki po porcie gdyńskim wykonywała Żegluga Gdańska. W relacji Gdynia – Hel – Gdynia w 2005 r. przewieziono ok. 20 tys. turystów (K. Grzelec i inni, 2006; R. Cieśliński, Ł. Chromniak, 2013). Szczególne zainteresowanie rejsami na trasie Gdynia – Hel – Gdynia oraz Gdynia – Jastarnia – Gdynia miało miejsce w latach 2006-2013, kiedy to przewozy wykonywały tramwaje wodne. Sieć regularnych połączeń żeglugowych łączyła porty w Gdańsku, Gdyni i przystań w Sopocie z portami Półwyspu Helskiego – Helem i Jastarnią (ryc. 3.25).



Ryc. 3.25. Połączenia tramwajami wodnymi na Zatoce Gdańskiej w 2006 i 2015 r.

Źródło: M. Połom, J. Górny, 2016.

Obsługiwały je katamarany o zdolności przewozowej 450 pasażerów. Przewoziły one także rowery. Godziny kursowania statków zostały ustalone tak, aby turyści w atrakcyjny sposób mogli spędzić czas na plażach Półwyspu Helskiego lub uprawiać tam m.in. aktywną turystykę rowerową. Liczba przewiezionych pasażerów, którzy swoją podróż rozpoczynali lub kończyli w Gdyni, osiągnęła maksimum wynoszące ponad 300 tys. w 2008 r. Łącznie w latach 2006-2013 z tej formy turystyki morskiej w porcie gdyńskim skorzystało prawie 2 mln osób (tab. 3.8). Rocznie na trasach z Gdyni do Helu i Jastarni tramwaje wodne przewoziły także

od 3 tys. do ponad 4 tys. rowerów (R. Cieśliński, Ł. Chromniak, 2013). Tak duża atrakcyjność i popularność tramwajów wodnych wiązała się z bardzo niską ceną biletów pasażerskich i niewielkich opłat za przewozy rowerów.

W 2012 r. zlikwidowane zostało połączenie nr 520 z Gdyni do Helu, a po zakończeniu sezonu letniego w 2013 r. skasowano linię nr 530 z Gdyni do Jastarni⁹⁶. Na decyzji tej zaważyło wycofanie samorządowego dofinansowania, które było niezbędne dla zaproponowania pasażerom atrakcyjnej oferty cenowej. W zamian za zlikwidowane połączenia organizowane przez ZKM w Gdyni, Żegluga Gdańska wprowadziła tzw. Tanie Linie Żeglugowe. Początkowo uruchomiono połączenie do Helu, a następnie do Jastarni. W 2015 r. firma ta oferowała po jednym rejsie z Gdańska, Gdyni i Sopotu do Helu (i z powrotem). Rejsy z Gdyni do Jastarni miały charakter okazjonalny. Podobnie jak w przypadku rejsów do Helu, na linii (F3) pomiędzy Gdańskiem i Gdynią wykonywano także jeden rejs dziennie. Mniejsza popularność wiązała się z wyższymi kosztami biletów.

Tab. 3.8. Przewozy pasażerskie tramwajami wodnymi w relacjach porty Trójmiasta – porty Półwyspu Helskiego w latach 2006-2014.

Rok	Liczba pasażerów ZTM w Gdańsku	Liczba pasażerów ZKM w Gdyni	Liczba pasażerów ogółem
2006	189068	290141	479209
2007	231400	292357	523757
2008	175614	315301	490915
2009	167406	303606	471012
2010	162204	281899	444103
2011	148702	240048	388750
2012	142467	112350	254817
2013	25794	101180	126974
2014	31801	-	31801
Razem	1274456	1936882	3211338

Źródło: M. Połom, J. Górny, 2016.

Poza statkami białej floty odbywającymi rejsy po porcie gdyńskim lub krótkie wyjścia spacerowe w morze, część usług turystycznych od 2007 r. wykonuje także stylizowany na piracki żaglowiec statek *Dragon*. Do roku 2009 linia z Gdyni do Helu obsługiwana była również przez wodolot. Poza tramwajami wodnymi Gdynia posiadała także połączenia białą flotą z Sopotem, Helem i Bałtyjskiem.

⁹⁶ Przyczyną likwidacji linii była rezygnacja samorządu helskiego oraz władz Gdyni z dofinansowania tramwaju wodnego.

W latach 2007-2015 żegluga przybrzeżna Gdyni (poza tramwajami wodnymi) obsługiwała rocznie od 66 tys. do ponad 269 tys. pasażerów (tab. 3.9). Najwyższe liczby przewiezionych pasażerów, odnotowane w latach 2012 i 2013, wynikały z zamknięcia połączeń tramwajem wodnym z Gdyni do Helu i Jastarni i przeniesienia ruchu na te środki żeglugi.

Tab. 3.9. Przewozy pasażerskie żegluga przybrzeżną w Gdyni w latach 2007-2015*

Rok	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Liczba pasażerów (w tys.)	70,1	66,6	63,9	67,6	87,4	269,7	246,6	126,6	137,1

*(bez tramwajów wodnych)

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów Urzędu Miasta w Gdyni.

Przystań jachtowa Marina Gdynia i obiekty do niej przylegające przyciągają żeglarzy, a także stanowią atrakcję turystyczną dla pozostałych odwiedzających, podkreślającą nadmorski charakter miasta. Basen żeglarski pozwala na jednorazowe przyjęcie ok. 250 jachtów żaglowych i motorowych. Zawijać mogą tu jednostki do 20 m długości i o zanurzeniu do 2,8 m. Coraz większa popularność morskiej turystyki żeglarskiej i motorowodnej w Polsce znajduje swoje odzwierciedlenie we wzrastającej liczbie zawijających jachtów (tab. 3.10).

Tab. 3.10. Ruch turystyczny (wejścia i wyjścia) w przystani jachtowej w Gdyni w latach 2002-2015

Rok	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Liczba jachtów	2494	2217	2138	1540	3827	3560	4138
w tym jednostki zagraniczne	130	150	150	91	386	154	160
Rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Liczba jachtów	4965	5958	6098	5309	6165	9859	10497
w tym jednostki zagraniczne	192	231	253	189	267	964	874

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów Gdynińskiego Ośrodka Sportu i Rekreacji.

Basen jachtowy został w ciągu ostatnich lat zmodernizowany. Posiada dobre zaplecze socjalne, towarzyszą mu sklepy ze sprzętem żeglarskim, stacja paliw, warsztaty szkutnicze, urządzenia do odbioru ścieków i segregacji śmieci. Za działania zgodne z zasadami zrównoważonego rozwoju Marina Gdynia (wraz z kąpieliskiem Gdynia Śródmieście) otrzymała w 2015 r. *Błękitną Flagę*.

Ponieważ marina w szczycie sezonu żeglarskiego wypełnia się do ostatniego wolnego miejsca, trwają prace projektowe mające na celu stworzenie nowych przestrzemi do cumowania łodzi żaglowych i motorowych. Znajdą się one w nowej marinie zlokalizowanej w Basenie Prezydenta. Aby Gdynia mogła ubiegać się i organizować wydarzenia żeglarskie o randze europejskiej i światowej w marinie planuje się likwidację dotychczasowych i budowę nowego obiektu do obsługi portu jachtowego. Poza tradycyjnym zapleczem, posiadać on będzie część hotelową, w której do dyspozycji turystów przeznaczonych zostanie ok. 200 pokoi z widokiem na morze.

3.6. Podsumowanie

Lata 2002-2014 w Gdyni były okresem wzrostu gospodarczego, szybszego niż przeciętnie w Polsce i w wielu polskich miastach. Atutem Gdyni był wysoki poziom i dynamika przedsiębiorczości.

Port gdyński stanowi jeden z głównych filarów gospodarczych miasta, który stwarza korzystne warunki dla rozwoju innych gałęzi gospodarki. Jest drugim największym pod względem obrotów ładunkowych portem w Polsce. Jego udział w przeładunkach ogółem wynosi ponad 23%. Przekształcenia organizacyjne oraz inwestycje infrastrukturalne pozwoliły na utrzymanie pozycji konkurencyjnej gdyńskiego portu w Europie Bałtyckiej. Od 1999 do 2007 r. obroty wzrosły prawie dwu i półkrotnie. Rosnący wolumen obrotów ładunkowych przyczynił się do rozwoju, w bezpośrednim sąsiedztwie obu terminali kontenerowych i terminalu promowego, nowoczesnego centrum logistycznego. Do 2027 r. przewiduje się dalszą modernizację infrastruktury i suprastruktury portowej. Funkcjonowanie portu stwarza doskonałe warunki dla działalności firm transportowych, spedycyjnych i logistycznych (TSL). W celu wykorzystania potencjału gdyńskiego portu w 2010 r. z inicjatywy władz samorządowych podjęto działania ukierunkowane na powstanie Europejskiej Subregionalnej Strefy Funkcjonalnej *Dolina Logistyczna*. Projekt wpisuje się we wzmocnienie korytarza Bałtyk–Adriatyk i rozwija sieć TEN-T. Zwiększy to dostępność do portu morskiego i –potencjalnie – lotniczego Gdynia–Kosakowo.

W toku restrukturyzacji gdyńskiego przemysłu okrętowego największą rolę zaczęły pełnić dwie stocznie – Crist i Stocznia Remontowa Nauta. Crist wyspecjalizował się w budowie nowoczesnych statków rybackich oraz statków specjalistycznych, przeznaczonych głównie do obsługi platform wydobywczych, budowy

i obsługi morskich farm wiatrowych oraz prowadzenia badań na morzu. Stocznia Remontowa Nauta umocniła swoją pozycję konkurencyjną na rynku remontu statków prowadząc kompleksowe remonty i przebudowy. Uruchomiony w Gdańsku Zakład Nowych Budów umożliwił również ekspansję w segmencie budowy jednostek. Podobnie jak Crist wykonuje zamówienia na statki rybackie i specjalistyczne. Obie stocznie zawiązały również konsorcjum budujące statek naukowo-badawczy *Oceanograf* dla Uniwersytetu Gdańskiego⁹⁷.

Oprócz dwóch głównych przedsiębiorstw stoczniowych w Gdyni funkcjonuje nadal Stocznia Marynarki Wojennej, której szansą na rozwój będzie być może program modernizacji Marynarki Wojennej RP. Ważną rolę odgrywa również Damen Shipyards. Uzupełnienie przemysłu okrętowego stanowią przedsiębiorstwa, które z jednej strony współpracują ze stoczniami, z drugiej zaś oferują rozwiązania na potrzeby przemysłu morskiego.

Dynamicznie rozwijający się polski przemysł stoczniowy zajmuje drugie miejsce w Europie i piąte na świecie. W województwie pomorskim działa w tej branży 3,6 tys. małych i średnich przedsiębiorstw, a w całym kraju 4,5 tys. Zatrudniają one na Pomorzu 30 tys. osób, a w Polsce ok. 32 tys. pracowników⁹⁸ (Z. Lenartowicz, 2015). Gdynia w przemyśle okrętowym ma poważny udział.

Trójmiasto wykorzystało splot korzystnych okoliczności, które spowodowały wzrost zainteresowania, głównie zagranicznych inwestorów, lokowaniem centrów nowoczesnych usług biznesowych w Polsce. Proces ten nabrał szczególnej dynamiki po 2008 r. Gdynia stała się także miejscem docenionym przez inwestorów. Być może skala ich zaangażowania, porównując z Gdańskiem, mogła być poważniejsza, gdyby były tu do dyspozycji większe zasoby powierzchni biurowych. Pomimo tego, w Gdyni poważnie zaangażowały się duże międzynarodowe korporacje, tworząc centra usług wspólnych i centra outsourcingu procesów gospodarczych. W najważniejszych z nich powstało ponad 2 tys. miejsc pracy, w mniejszych najprawdopodobniej drugie tyle. Gdynię, na tle innych miast, w których rozwijają się nowoczesne usługi biznesowe, wyróżnia znaczny stopień zaawansowania prowadzonej działalności. Cechą charakterystyczną Gdyni okazał się też bardzo wyspecjalizowany segment usług dla biznesu, jakim jest projektowanie okrętów i konstrukcji morskich. Morski charakter gdyńskiej gospodarki znalazł zatem odzwierciedlenie również w sektorze nowoczesnych usług dla biznesu.

Gdynia dysponuje interesującą kombinacją turystycznych walorów przyrodniczych i kulturowych, powiązanych z ofertą całego Trójmiasta i wybrzeża Zatok Gdańskiej. Ze względu na szczupłość zaplecza noclegowego miasto pełni funkcje ważnego ośrodka turystyki krajoznawczej, w mniejszym stopniu zaś

⁹⁷ Portem macierzystym będzie Gdynia.

⁹⁸ Do tego należy doliczyć ok. 35 tys. zatrudnionych w sektorze przemysłu jachtowego, który rocznie produkuje ponad 20 tys. łodzi żaglowych i motorowych, z których duża część eksportowana jest głównie do Niemiec, Francji i Szwecji.

typowo wypoczynkowo-pobytovej. Specjalnością Gdyni jest również turystyka morska. Gdyński port stanowi miejsce regularnie odwiedzane przez wycieczkowce pływające dookoła Bałtyku – bardzo popularnego, w skali świata, obszaru dla tego typu turystyki. Magnesem dla turystów z Polski i z zagranicy jest połączenie promowe do Karlskrony oraz rejsy po porcie i Zatoce Gdańskiej. Funkcjonowanie przystani jachtowej powoduje, że Gdynia to również znaczący ośrodek turystyki morskiej. Wszystkie zaprezentowane walory współtworzą morski klimat miasta.

4. Infrastruktura gospodarcza

Konkurencyjność może wspierać adekwatna do potrzeb infrastruktura gospodarcza. W rozdziale scharakteryzowano ofertę nieruchomości biurowych na wynajem, które są czynnikiem koniecznym dla rozwoju nowoczesnych usług biznesowych. Następnie omówiono trzy przedsięwzięcia ukierunkowane na wspieranie innowacyjnej przedsiębiorczości, w których uczestniczy gdyński samorząd. Są nimi Pomorski Park Naukowo-Technologiczny Gdynia, Gdyński Inkubator Przedsiębiorczości oraz Bałtycki Port Nowych Technologii.

4.1. Nieruchomości biurowe

Podaż wysokiej jakości powierzchni biurowych⁹⁹ stanowi istotny czynnik rozwoju lokalnej gospodarki. Jest nieodzowna dla lokalizacji nowoczesnych usług dla

⁹⁹ Jakość budynków biurowych – technologii i materiałów, z których są wykonane, wykończenia i wyposażenie, udogodnienia wpływające na komfort pracy, mają kluczowe znaczenie dla komercjalizacji tego typu obiektów. Brak spójnych sposobów klasyfikacji jakościowej nieruchomości biurowych, a nawet oznaczeń grup jakościowych powoduje, że ten sam obiekt jest oceniany przez różne podmioty często odmiennymi metodami i zaliczany do różnych kategorii. Do analizy jakości obiektów biurowych istniejących w Gdyni posłużono się wynikami badań D. Trojanowskiego i M. Obłońskiej (2014). Klasyfikując trójmiejskie obiekty biurowe posłużyli się oni metodą zaproponowaną przez firmy Rolfe Judd Architecture i CB Richard Ellis. Uwzględniła ona kryteria obowiązkowe oceny jakości budynków: lobby/recepcja, części wspólne, parking i obsługa budynku, windy, sufity i oświetlenie, instalacje elektryczne, system zarządzania budynkiem, okablowanie, źródła zasilania, konstrukcja, ogrzewanie, wentylacja i klimatyzacja, hałas. Kryteria dodatkowe obejmują: ikoniczność budynku, możliwości aranżacji wewnątrz w tym stosunek powierzchni netto do powierzchni brutto, przestrzeń na urządzenia techniczne najemców, podłogi, funkcje towarzyszące, oświetlenie naturalne, standardy ochrony środowiska, redukcja emisji CO₂. Autorzy zaadaptowali wymogi do warunków trójmiejskich i zaklasyfikowali obiekty biurowe do kategorii (od najwyższej): A, B+, B, C. Analizie poddane zostało również kryterium lokalizacyjne. Lokalizacje centralne, o najwyższej dostępności (nie tylko transportem samochodowym) przyporządkowane zostały do klasy A. Lokalizacje półperyferyjne – na obrze-

biznesu (rozdz. 3.4). W Polsce, poza Warszawą, w której zapotrzebowanie na wysokiej jakości obiekty biurowe pojawiło się najwcześniej, na szeroką skalę zaczęły być one budowane w pierwszych latach XXI w. W Trójmieście dynamiczny wzrost rozpoczął się ok. 2008 r. W latach 2010-2014 deweloperzy oddali do użytku ok. 200 tys. m² na wynajem, co stanowi niemal połowę dostępnej obecnie powierzchni biurowej. W końcu 2014 r. całkowite zasoby biurowe w Trójmieście wynosiły ok. 500 tys. m². Na wynajem przeznaczonych było 400 tys. m². Powierzchnia biur na wynajem w Gdyni wynosiła 102,0 tys. m². Duże inwestycje były oddawane do użytku w 2005 r., następnie w okresie 2008-2010 oraz w latach 2013-2015. W ostatnim z tych okresów Gdynia cieszyła się większym zainteresowaniem deweloperów (*Pomorski rynek nieruchomości...*, 2015).

4.1.1. Rejon ul. Śląskiej

Pierwsza nowoczesna inwestycja biurowa w Gdyni zakończona została już na początku transformacji ustrojowej. W 1991 r. do użytku oddano biurowiec Chipolbrok – polsko-chińskiego towarzystwa żeglugowego, założonego czterdzieści lat wcześniej. Reprezentuje on typ zabudowy średniowysokiej – składa się z pięciu kondygnacji naziemnych i jednej podziemnej. Powierzchnia całkowita wynosi ok. 4,8 tys. m². Obiekt dysponuje parkingiem na 250 samochodów (www.urbanity.pl). Właścicielem jest Chipolbrok Investment. Inwestycja ta zapoczątkowała rozwój pierwszego centrum biurowego Gdyni, położonego w bezpośrednim sąsiedztwie Śródmieścia, w rejonie ul. Śląskiej, blisko dworca kolejowego¹⁰⁰ (ryc. 3.17).

W 1995 r. w bezpośrednim sąsiedztwie pierwszej inwestycji, zakończono budowę obiektu o nazwie *Baltic Bussines Center*. Jest to budynek 13-kondygnacyjny o powierzchni najmu 11 tys. m². Typowa powierzchnia piętra zamyka się w granicach od 500 do 1000 m². Obiekt oferuje 44 miejsca parkingowe ([---

zach Śródmieścia, z dala od skupisk biurowców, otrzymały kategorię B. Peryferyjne położenie oznaczone zostało jak kategoria C. Badania prowadzone były na przełomie 2012 i 2013 r. W przypadku inwestycji wykonanych później nie określono klasy jakości obiektu. Właściciele niektórych reklamują obiekty jako spełniające wymogi kategorii A \(a nawet A+\). Można przypuszczać, biorąc pod uwagę fakt, że jakość budynków biurowych istotnie wpływa na warunki ich komercjalizacji, że większość z nich rzeczywiście odpowiada standardom kategorii A, B+, w ostateczności B. Bez pogłębionej weryfikacji, przy zastosowaniu metody wykorzystanej na przełomie 2012 i 2013, nie sposób tych przypuszczeń potwierdzić i uzyskać porównywalnych danych odnośnie do obiektów już zaklasyfikowanych.](http://www.bal-</p>
</div>
<div data-bbox=)

¹⁰⁰ Obszar ten stanowi część dzielnicy Działki Leśne. Pod względem strukturalnym jest jednak bardziej podobny do Śródmieścia. Jest też z nim silnie powiązany funkcjonalnie. Dlatego użyto sformułowania „rejon ul. Śląskiej”, które w tym wypadku jest bardziej adekwatne niż nazwa dzielnicy. Niedookreśloność terminu *rejon* wynika z faktu, że nie wszystkie obiekty położone są przy ul. Śląskiej. Część znajduje się w bliskim jej sąsiedztwie.

ticbusinesscenter.pl). Od początku 2015 r. jego właścicielem jest fundusz inwestycyjny Octava FIZAN, powiązany kapitałowo z notowaną na Giełdzie Papierów Wartościowych spółką z sektora nieruchomości – Octava S.A. (www.outsourcing-portal.pl). Budynek wykonany przy zastosowaniu wysokiej jakości materiałów, został w pełni zmodernizowany przez poprzedniego właściciela (Fundusz BPT Optima). Jakość obiektu odpowiada kategorii B. Pod koniec III kwartału 2015 r. budynek był w całości wynajęty. Główny najemca to gdyński oddział Thomson Reuters. Funkcjonowała w nim również placówka bankowa (www.balticbusinesscenter.pl).

W 1996 r. Chipolbrok Investment oddał do użytku biurowiec *City Arcade*. Sąsiaduje on bezpośrednio z dwoma wcześniej zbudowanymi obiektami. Budynek jest niski – składa się z trzech kondygnacji nadziemnych i jednej podziemnej. Powierzchnia użytkowa wynosi 3700 m². Obiekt zapewnia komfortowe warunki pracy i jest całodobowo chroniony. W budynku siedzibę ma Konsulat Królestwa Norwegii w Gdyni (www.najem.com.pl).

W bliskim sąsiedztwie prezentowanych obiektów (ryc. 3.17), w 2003 r. Prokom Investment zbudował biurowiec przeznaczony na główną siedzibę Prokom Software – w tamtym okresie lidera rynku usług informatycznych w Polsce. W momencie oddania do użytku był on największym i najnowocześniejszym tego typu obiektem w Trójmieście. Powierzchnia użytkowa wynosi 20,0 tys. m². Budynek zapewnia wysoki poziom bezpieczeństwa informacji. Zarówno Prokom Software jak i obecny właściciel i główny użytkownik – Asseco Poland – świadczą usługi na rzecz instytucji państwowych, które wymagają odpowiednich certyfikatów bezpieczeństwa. Oprócz Asseco Poland w budynku znajdują się biura m.in. klubu sportowego Asseco Gdynia, firm Assecobs, Petrolinvest i Noril.

Ofertę biurową rejonu ul. Śląskiej uzupełniają dwie nowe inwestycje (ryc. 3.17). W czerwcu 2015 r. trójmiejski deweloper – Ekolan – otworzył biurowiec *Enter*. Zabudowa ma charakter średniowysoki – składa się na nią sześć kondygnacji nadziemnych i jedna podziemna. Powierzchnia biurowa wynosi 4,5 tys. m². Dodatkowo, na parterze budynku mieszczą się lokale usługowe o łącznej powierzchni 0,6 tys. m². Powierzchnie najmu są również przystosowane do potrzeb firm medycznych. Obiekt dysponuje 74 miejscami parkingowymi w hali garażowej. Pierwszymi najemcami, którzy zagospodarowali ok. 40% powierzchni biur są C. Hartwig Gdynia i mBank (www.dom.trojmiasto.pl). Drugi obiekt o nazwie *Xenon*, powstał w wyniku modernizacji dwóch budynków, prowadzonej przez firmę Moderna Investment. Biurowiec składa się z dwóch brył – 5- i 7-kondygnacyjnej – połączonych przejściem. Pomiędzy nimi znajduje się dwukondygnacyjny budynek, który łączy oba obiekty. Na wewnętrznym dziedzińcu znajduje się z parking. Budynek oferuje 3,0 tys. m² powierzchni biurowej. Oferta skierowana jest głównie do małych i średnich przedsiębiorstw. Atutem obiektu jest możliwość dostosowania wnętrza do specjalnych potrzeb użytkowników (www.xenon-park.pl). W kwiet-

niu 2015 r. obiekt był wynajęty w 80% (www.trojmiasto.pl). W przyszłości oferta biur w rejonie ul. Śląskiej ulegnie najprawdopodobniej dalszemu poszerzeniu. Prywatny inwestor zlecił przygotowanie projektu biurowca o roboczej nazwie *Red* o powierzchni ok. 5,5 tys. m², który miałby powstać na jednej z działek w sąsiedztwie biurowca Asseco Poland i *Baltic Business Center*.

W pobliżu biurowca *Xenon*, przy węźle im. Franciszki Cegielskiej, deweloper Mega-Inwest zbudował 7-kondygnacyjny budynek biurowy o powierzchni całkowitej 2,7 tys. m². Na wynajem przeznaczono 1,9 tys. m² w formule *open space*. Obiekt został oddany do użytku w lipcu 2014 r. Budynek odznacza się oryginalną architekturą. Obiekt został wyróżniony w kategorii architektura, w konkursie na najlepsze gdyńskie inwestycje w 2015 r. (www.kielecka5.pl).

4.1.2. Śródmieście i port

Oferta nieruchomości biurowych w Śródmieściu¹⁰¹ jest różnorodna i do pewnego stopnia specyficzna, co wynika właśnie z miejsca lokalizacji. Wyróżnikiem większości nieruchomości są lokale usługowe umieszczone na parterach budynków. Kolejną cechą wspólną dużej części z nich jest znaczne rozdrobnienie najemców. Często działa w nich od kilku do kilkudziesięciu małych biur. Reprezentują one bardzo szerokie spektrum działalności, typowe dla lokalizacji śródmiejskich. Licznie reprezentowany jest sektor finansów i ubezpieczeń, doradztwa prawnego i gospodarczego. Specyfiką gdyńską jest zauważalny udział podmiotów zajmujących się transportem, logistyką i spedycją morską oraz innymi dziedzinami gospodarki morskiej. Dość powszechnie występują także gabinety lekarskie. Niektóre z obiektów stanowią główną siedzibę właściciela, a wynajem biur jest działalnością pomocniczą. Obiekty są zróżnicowane pod względem wielkości powierzchni biurowej i standardu wykończenia (ryc. 3.17). Budynki duże, jak na śródmiejskie warunki, dysponują od ok. 7 do 11 tys. m² powierzchni biurowej. Większe trudno ulokować w gęstej zabudowie. Cechują się one z reguły wysokim lub średnim standardem wykończenia. Małe biurowce dysponują powierzchnią biurową rzędu 2-4 tys. m². Część z nich to budynki nowe, ale w grupie tej znajdują się obiekty budowane w okresie po II wojnie światowej, które pomimo moder-

¹⁰¹ Część terenów portowo-przemysłowych i akwatorium portowego wchodzi w skład dzielnicy Śródmieście. W ujęciu strukturalnym i funkcjonalnym są to jednak dwa zupełnie odrębne obszary, co istotnie wpływa na lokalizację obiektów biurowych. Dlatego oba obszary traktowane są oddzielnie. Nie określono jednoznacznej granicy między Śródmieściem a terenami portowo-przemysłowymi, choć teren międzytorza i położony na południe od niego, stanowią strefę przejściową między oboma obszarami. Obszary portowo-przemysłowe określone w niniejszej analizie mianem *portu*, wykraczają poza granice administracyjne Śródmieścia. Obiekty biurowe powstają np. przy ul. Hutniczej, która stanowi, w części południowo-wschodniej, fragment obszaru portowo-przemysłowego, mimo że przynależy do dzielnic Leszczyńki i Chylonia. Operowanie nazwami dzielnic czyniłoby analizę mniej czytelną.

nizacji, nie spełniają najwyższych standardów jakości obiektów biurowych, co często jest technicznie niemożliwe. Wszystkie obiekty położone w Śródmieściu, cechuje natomiast bardzo dobra lokalizacja.

W pierwszej fazie transformacji ustrojowej nowe inwestycje biurowe omijały Śródmieście Gdyni i koncentrowały się wzdłuż ul. Śląskiej, która administracyjnie przynależy do innej dzielnicy, ale funkcjonalnie jest silnie z nim powiązana. W Śródmieściu pierwszy duży biurowiec – *Gdyńskie Centrum Biznesu* – ukończony został w 1998 r. Jest położony przy pl. Kaszubskim (ryc. 3.17). W jego skład wchodzi siedem kondygnacji nadziemnych i jedna podziemna. Wyposażony jest w 32 miejsca parkingowe. Powierzchnia biurowa wynosi 7,0 tys. m². W budynku działa na stałe kilkudziesięciu najemców z różnych branż¹⁰². Słabą stroną obiektu jest niska klasa jakości. Dwa lata później ukończony został biurowiec *Alfa Plaza Bussines Center*, który znajduje się u zbiegu ulic Batorego i 3 Maja. Jest to duży obiekt – liczy 10 kondygnacji i oferuje 7,9 tys. m² powierzchni najmu. Minimalny moduł do wynajęcia posiada 100 m², a powierzchnia typowego piętra wynosi 1000 m². Biura mogą funkcjonować w formule przestrzeni otwartej, jak i zamkniętych gabinetów. Parking mieści 104 samochody. Właścicielem obiektu jest fundusz inwestycyjny Octava FIZAN, który w Gdyni posiada również biurowiec *Baltic Bussines Center*. Z kolei trójmiejski deweloper Hossa w 2001 r. zakończył budowę Centrum Biurowego Władysława IV. Oferuje ono najemcom 6,9 tys. m² powierzchni na ośmiu kondygnacjach. Na parterze znajduje się pasaż usługowy. Aranżacja biur na piętrach może być dowolna. Powierzchnia typowego piętra wynosi ok. 1200 m² (www.officelist.pl). W samym sercu Gdyni – przy skrzyżowaniu ulic 10 Lutego i Władysława IV, w 2004 r. zakończono budowę *Centrum Kwiatkowskiego*. Jest to 8-kondygnacyjny budynek. Dwie znajdują się pod ziemią i zapewniają 130 miejsc parkingowych. Na parterze występują lokale usługowe. Na biura przeznaczono 3,0 tys. m². Powierzchnia jednego piętra zamyka się w granicach od 700 do 1300 m². Inwestorem jest gdyńska spółka Versus Investment. W budynku działalności prowadzi 28 najemców, w tym przede wszystkim instytucje finansowe, choć znajdują się tam również przedstawicielstwa koncernów działających w sferze obronności i bezpieczeństwa – Saab i Thales (www.centrum-kwiatkowskiego.pl). Swoją siedzibę posiada również gdyńska placówka Maersk Line, która przeniesie się do budowanego centrum biurowego Tensor, położonego przy ul. Łużyckiej (ryc. 3.17).

Liczne inwestycje biurowe, jakie napłynęły do Trójmiasta w kolejnych latach omijały Śródmieście Gdyni. Dopiero w 2010 r. przy pl. Kaszubskim powstał *Trans-*

¹⁰² Wśród najemców jest *Stref@Biznesu* i *Biuro na godziny*. Oferują one usługę wirtualnego biura. Pod adresem spółki zarejestrować można własną działalność gospodarczą. Ponadto wirtualne biuro zapewnia obsługę korespondencji oraz dostęp do faksu. Za dodatkową odpłatnością możliwe jest skorzystanie z sali konferencyjnej i gabinetu, a także z porad prawnych (www.strefabiznesu.gda.pl). W następstwie takiej oferty pod adresem biurowca znaleźć można blisko 180 podmiotów (stan na koniec października 2015 r.).

atlantyk. Jednak funkcja biurowa tego obiektu jest poboczna względem mieszkaniowej – *Transatlantyk* oferuje luksusowe apartamenty z widokiem na morze. Lokali mieszkalnych jest 71. Obiekt składa się z 12 kondygnacji nadziemnych i dwóch podziemnych. Jest wyposażony w 130 miejsc parkingowych. Lokale usługowe położone są na parterze i pierwszym piętrze. Ich powierzchnia zamyka się w granicach od 100 do 500 m² (www.transatlantykgdynia.com). Ukończenie w maju 2015 r. pierwszego etapu inwestycji pod nazwą *Gdynia Waterfront*, przez skandynawskiego inwestora Vastint należącego do Property Division Grupy Inter IKEA, w skokowy sposób zwiększyło podaż nowoczesnych powierzchni biurowych w Śródmieściu Gdyni. Inwestycja zlokalizowana została prestiżowo – w bezpośrednim sąsiedztwie *Sea Towers* i Basenu Prezydenta (ryc. 3.17). Oprócz hotelu powstał wysoki (11 kondygnacji) budynek biurowy o powierzchni najmu 11,5 tys. m². Poziom wykonania, wykończenia i wyposażenia jest bardzo wysoki. Atutem obiektu jest niepowtarzalny widok z okien na port i Zatokę Gdańską. Budynek biurowy został w całości wynajęty. Głównym najemcą został PKO Bank Hipoteczny (powstały po fuzji z Nordea Bank Polska). W obiekcie będą działać również siedziby regionalne PKO BP Faktoring, PKO Leasing oraz PKO TFI (www.biznes.trojmiasto.pl).

Dotychczasowe inwestycje nie oznaczają kresu wzrostu podaży nieruchomości biurowych. Zapowiedziano już drugi etap rozbudowy *Waterfrontu*. Inwestor posiada grunty, na których zamierza oddać do użytku dalszych ok. 60 tys. m² zabudowy o mieszanych funkcjach – mieszkaniowej, biurowej i pozostałej usługowej. Nie jest znany wolumen powierzchni projektowanych biur. Ponadto w 2016 r. planowana jest przebudowa kamienicy położonej przy ul. Zygmunta Augusta. Ma ona ulec przekształceniu w budynek biurowy o nazwie *Platinum Point*. Siedem kondygnacji oferować ma 2,3 tys. m² powierzchni. Większość przeznaczona będzie na biura, ale część ma być zaaranżowana w sposób umożliwiający prowadzenie gabinetów lekarskich (www.dom.trojmiasto.pl). Tego typu rozwiązania, polegające na modernizacji istniejących budynków będą zapewne kontynuowane, co wynika z ich doskonałej lokalizacji.

Na styku terenów śródmiejskich i portowych, jak i w dzielnicy portowej funkcjonuje specyficzna grupa obiektów biurowych (ryc. 3.17). Ich istnienie to następstwo działalności firm z sektora gospodarki morskiej. Dwa obiekty położone są na skraju Śródmieścia. Posiadają one stosunkowo małą powierzchnię i cechują się niską klasą jakości budynku i wewnątrz. Wynajem biur jest działalnością poboczną właściciela budynku. Atut tych obiektów stanowi możliwość wynajęcia powierzchni magazynowych. Oferta skierowana jest głównie do firm zajmujących się transportem, logistyką i spedycją morską. Morska Agencja Gdynia – jeden z dwóch prezentowanych podmiotów – rozpoczęła budowę drugiego obiektu. Planowany termin zakończenia to I kwartał 2016 r. Obiekt będzie miał powierzchnię 6,3 tys. m². Na parterze znajdują się lokale usługowe o powierzchni ok. 800 m², a na pozostałych pięciu kondygnacjach – biura. Powierzchnia piętra to 790 m². Zapewniona zostanie możliwość jej podziału na dwa biura (www.mag.pl).

Na podobnej zasadzie funkcjonują pozostałe obiekty biurowe na terenach portowych. Ich właściciele, najczęściej działający w sektorze gospodarki morskiej, wynajmują część pomieszczeń innym firmom, którym taka lokalizacja odpowiada, z uwagi na charakter działalności. Stosunkowo nowym i największym obiektem z tej grupy jest biurowiec Zarządu Morskiego Portu Gdynia. Jest to 5-kondygnacyjny budynek, oferujący na wynajem ok. 3,0 tys. m² powierzchni biurowej klasy B. Metraż typowego piętra wynosi 600 m². Obiekt dostarcza także do dyspozycji najemców ok. 300 miejsc parkingowych. Powierzchnie otwarte oraz wysoki standard wykończenia zapewnią efektywne i komfortowe warunki pracy (www.officemap.pl). Nowym obiektem przeznaczonym pod wynajem powierzchni biurowych jest budynek przy ul. Hutniczej 16. Oferuje on 1,5 tys. m² powierzchni o wysokim standardzie. W bezpośrednim sąsiedztwie na ukończeniu znajduje się podobny obiekt, dysponujący 1,6 tys. m² powierzchni biurowej.

4.1.3. Redłowo i Orłowo

Łużycka Office Park stanowi kompleks pięciu budynków biurowych klasy A, oferujących 22,5 tys. m² powierzchni biurowej. Położony jest w Redłowie¹⁰³. To największy zespół biurowców w Gdyni i jeden z większych w Trójmieście. Jego budowa ukończona została w 2010 r., na fali licznych inwestycji napływających w tym czasie do Trójmiasta. Inwestorem jest trójmiejski deweloper Allcon Investment. Budynki są 5-kondygnacyjne. Na parterze istnieje możliwość zaaranżowania lokali usługowych, a kształt i wielkość powierzchni biurowych może być dostosowana do wymagań użytkowników. Powierzchnia piętra zamyka się w granicach od ok. 800 do 1100 m². Projekt sporządzono zgodnie z założeniami budownictwa sustensywnego. Przeszklenia elewacji wykonano ze szkła o zwiększonej przepuszczalności światła i lepszych właściwościach termoizolacyjnych. Obiekt oferuje 700 miejsc parkingowych, w tym 422 w hali garażowej. Wyposażony jest również w infrastrukturę dla rowerzystów. Det Norske Veritas, właściciel budynku E, zgłosił go do Programu Zielonego Budownictwa UE i uzyskał ten status w marcu 2010 r. Wcześniej otrzymały go jedynie cztery budynki w Polsce spełniające europejskie kryteria efektywności energetycznej. *Łużycka Office Park* został zwycięzcą międzynarodowych konkursów. W 2012 r. uzyskał tytuł *Highly Commended Office Development Poland* w ramach konkursu *European Property Awards 2012*. Eksperti jury docenili jego architekturę, lokalizację, ekologię i stwarzany tu komfort pracy. Obiekt zdobył też pierwsze miejsce w kategorii Biurowiec Roku 2014, w konkursie *Eurobuild Awards*, wyłaniającym najlepsze firmy

¹⁰³ Ulica Łużycka i położone przy niej biura, wg podziału administracyjnego leżą w dzielnicy Mały Kack. Obszar jest położony peryferyjnie względem centrum dzielnicy. Wykazuje natomiast silne powiązania z Redłowem, dlatego w analizie traktowany jest jako część tej dzielnicy.

i obiekty związane z branżą budownictwa komercyjnego. Nagroda jest efektem badania opinii najemców. Dotyczyło one m.in. projektu architektonicznego, standardu ekologicznego budynku, komfortu pracy, jakości wykończenia, standardu technicznego, parkingu, udogodnień dla pracowników, jakości usług objętych ryczałtem miesięcznym i stawki czynszu najmu. *Łużycka Office Park* pokonał 51 konkurentów z całej Polski. Obiekt jest siedzibą dużej grupy podmiotów z branży nowoczesnych usług dla biznesu. Do najważniejszych najemców należą m.in. Geoban, WNS, Sony Pictures Entertainment, Det Norske Veritas (rozdz. 3.4) (www.officepark.pl).

W oparciu o duże zainteresowanie najmem powierzchni w obiekcie *Łużycka Office Park*, Allcon Investment podjął decyzję o budowie kolejnego biurowca. *Łużycka Plus* to budynek stanowiący kontynuację istniejącej zabudowy. Został on udostępniony w 2014 r. Powierzchnia użytkowa biur sięga 5,8 tys. m². Podobnie jak sąsiednie budynki oferuje możliwość lokalizacji usług na parterze i biur na czterech wyższych kondygnacjach. Powierzchnia piętra zamyka się w granicach od ok. 1300 do 1700 m². Projekt sporządzono zgodnie z założeniami budownictwa sustensywnego. Dla budynku uzyskano certyfikację BREEAM na poziomie bardzo dobrym¹⁰⁴. W budynku wykorzystane zostały nowoczesne rozwiązania, takie jak fasady kurtynowe. Umożliwiają one optymalizację doświetlenia wnętrza. Ponadto *Łużycka Plus* jest pierwszym w Polsce biurowcem z certyfikatem *Obiekt bez barier*, czyli w pełni przystosowanym do potrzeb osób niepełnosprawnych. Podobnie jak starszy kompleks biurowy, budynek został wyróżniony w konkursie *European Property Awards* w 2015 r. (www.officepark.pl). Głównym użytkownikiem biurowca jest wywodząca się z Trójmiasta, a obecnie będąca częścią fińskiego koncernu medialnego Sanoma, firma Young Digital Planet (rozdz. 3.4).

Ofertę biur na wynajem w bezpośrednim sąsiedztwie dwóch analizowanych wcześniej obiektów uzupełnia *Sportowa Centrum*. Jest to obiekt znacznie mniejszy, składający się z trzech budynków o zróżnicowanej jakości. Najnowszy z nich został oddany do użytku w 2010 r. Oferuje 2,6 tys. m² powierzchni biurowej. Zabudowa ma charakter średniowysoki i składa się z sześciu kondygnacji nadziemnych i jednej podziemnej. Powierzchnia typowego piętra wynosi 580 m². Obiekt oferuje 155 miejsc parkingowych (www.sanipor.pl). Oprócz właściciela – Przedsiębiorstwa Robót Sanitarno-Porządkowych Sanipor – w obiekcie działa kilku najemców, w tym HubStyle, znany raczej pod wcześniejszą nazwą Grupa Nokaut. Firma jest twórcą internetowej porównywarki cen. Zmiana nazwy wiąże się z zaangażowaniem grupy w internetową sprzedaż odzieży.

¹⁰⁴ Brytyjski Instytut Badawczy stworzył program BREEAM do klasyfikacji m.in. budynków biurowych pod kątem ich wpływu na środowisko. Obok amerykańskiego systemu certyfikacji LEED, jest to najczęściej stosowany tego typu system na świecie (www.officepark.pl).

Znaczący sukces komercyjny kompleksu *Łużycka Office Park* skłonił kolejnego developera – Euro Styl – do budowy zespołu trzech budynków biurowych o parametrach zbliżonych do istniejącej już zabudowy biurowej. Inwestycja nosi nazwę *Tensor*. Pierwszy budynek zostanie oddany do użytku w I kwartale 2016 r. (www.eurostyl.com.pl). Znani są już pierwsi najemcy. Będzie to działający już w Gdyni oddział Maersk Line, a także spółka windykacyjna Best, która od dekady prowadzi działalność w mieście (www.dom.trojmiasto.pl). Po udostępnieniu użytkownikom wszystkich trzech budynków, zasoby powierzchni biurowej w rejonie ul. Łużyckiej wzrosną do blisko 51 tys. m², co stanowić będzie prawie jedną trzecią ich całości w mieście.

Nieopodal ul. Łużyckiej, w Redłowie zlokalizowano jeszcze jeden obiekt biurowy (ryc. 3.17). Jest to siedziba centrali SKOK Stefczyka. Nie jest on jednak w szerszym zakresie udostępniany zewnętrznym najemcom. Również biurowiec Vectry, położony w Orłowie użytkowany jest tylko przez tą spółkę. Oprócz biur mieści się w nim duża serwerownia. W dzielnicy istnieje jeszcze niewielki biurowiec spółki Idal. Największym zespołem budynków biurowych w tej części miasta jest *Nowe Orłowo*. W ofercie znajdują się 43 biura i 18 lokali usługowych. Najmniejsze z nich mają powierzchnię 10 m². Do tego zapewniona jest obsługa sekretariatu i dostęp do urządzeń wielofunkcyjnych. W obiekcie działalność prowadzi blisko 30 najemców (www.tritumbusinesspark.pl). Inwestorem jest Invest Komfort. Obiekt został ukończony w 2012 r. Poza Redłowem i Orłowem funkcjonują jeszcze dwa nieduże obiekty biurowe. Jeden z nich ma charakter biurowo-magazynowy.

Istotne zwiększenie zasobów powierzchni biurowych nastąpi w następstwie możliwej realizacji projektu *Panorama Bussines & Retail Park*. Zespół obiektów usługowych ma powstać w sąsiedztwie już istniejących biur *Łużycka Office Park* i *Sportowa Centrum*. Planowana powierzchnia najmu wynosi aż 60 tys. m². Na biura być może wykorzystane zostanie mniej – ok. 43 tys. m². Inwestor rozważa przeznaczenie części obiektu na funkcję mieszkaniową i hotelową. Kompleks ma składać się z pięciu wysokich budynków (www.panorama-park.pl) i być budowany etapami. Termin rozpoczęcia inwestycji nie jest znany.

4.2. Pomorski Park Naukowo-Technologiczny i Gdyński Inkubator Przedsiębiorczości

Opracowanie niepowtarzalnego a zarazem użytecznego produktu lub usługi, pozwala osiągnąć innowatorowi, przynajmniej czasowo, uprzywilejowaną pozycję na rynku, która umożliwia dyktowanie ceny i osiąganie wysokich zysków. Część tych przychodów przeznaczona na inwestycje i wynagrodzenia, trafia do lokalnej gospodarki i dynamizuje jej rozwój. Im przedsiębiorstwa są bardziej innowacyjne i jest ich więcej, tym większy strumień środków finansowych trafia do

lokalnej gospodarki. Przykłady Krzemowej Doliny czy Seattle pokazują, że innowacje są w stanie zupełnie odmienić oblicze miast i regionów. Ten atrakcyjny model rozwoju znalazł wielu naśladowców, którzy jednak niekoniecznie odnieśli sukces. Jednym z powszechnie stosowanych narzędzi pobudzenia lokalnej innowacyjności są parki technologiczne. Zapewniają one infrastrukturę techniczną dla funkcjonowania małych i średnich przedsiębiorstw innowacyjnych oraz pakiet usług biznesowych, wspierających ich rozwój¹⁰⁵.

Pomorski Park Naukowo-Technologiczny Gdynia (PPNT Gdynia) to jeden z najstarszych i największych tego typu obiektów w Polsce. Powołany został do życia w 2001 r. z inicjatywy Stowarzyszenia Pomorskiego Centrum Technologii oraz Urzędu Miasta Gdynia. Instytucje te zarządzały nim w latach 2001-2004. Od 2005 r. parkiem kieruje powołana przez Radę Miasta jednostka budżetowa Gdynińskie Centrum Innowacji. Gmina Gdynia jest wyłącznym udziałowcem parku, zaś sam park stanowi jednostkę organizacyjną samorządu o charakterze *non profit*. Pod względem liczby działających podmiotów, PPNT Gdynia jest drugim największym obiektem w Polsce. Ustępuje nieznacznie Wrocławskiemu Parkowi Technologicznemu, natomiast jest wyraźnie większy od podmiotów zajmujących kolejne miejsca (M. Mażewska, A. Milarczyk, A. Szyńska. 2014). W świetle ustaleń Najwyższej Izby Kontroli, która oceniała wykonywanie zadań z zakresu wspierania innowacji i wdrażania nowych technologii (*Wdrażanie innowacji...*, 2013), PPNT Gdynia, choć nie podlegał kontroli, spełnia ogólne kryteria powodzenia tego typu przedsięwzięć. Po pierwsze, położony jest w dużym ośrodku gospodarczym i akademickim, jakim jest Trójmiasto. Zapewnia to znaczną podaż podmiotów o potencjale innowacyjnym, wyspecjalizowanych pracowników, odpowiednio głęboki lokalny rynek zbytu sprzyjający wdrożeniu nowych pomysłów oraz szerokie możliwości kooperacji sprzyjające kreatywności i doskonaleniu nowych rozwiązań. Po drugie, dysponuje infrastrukturą i szeroką ofertą usług wspierających rozwój innowacji, co w przypadku badanych parków nie jest regułą. PPNT Gdynia jest zatem dobrym przykładem funkcjonowania parków naukowo-technologicznych i roli, jaką mogą pełnić w rozwoju lokalnym. Za tym stwierdzeniem wydaje się również przemawiać duża liczba ulokowanych w nim przedsiębiorstw.

¹⁰⁵ Park naukowo-technologiczny rozumiany jest jako wyodrębniona jednostka ukierunkowana na rozwój przedsiębiorstw, w szczególności małych i średnich, wykorzystujących nowoczesne technologie. W procesie tym park dysponuje nieruchomościami i infrastrukturą techniczną udostępnianą na zasadach umownych. Oferuje też kompleksowe wsparcie w postaci usługi doradztwa w zakresie rozwoju, transferu technologii oraz przekształcania wyników badań naukowych i prac rozwojowych w innowacje technologiczne (K. Bąkowski, M. Mażewska i inni, 2014).

4.2.1. Infrastruktura PPNT Gdynia

Wzrost liczby przedsiębiorstw działających w PPNT Gdynia oraz ich ekspansja rynkowa nie byłaby możliwa bez odpowiedniej infrastruktury. Park jest bardzo korzystnie położony, blisko Śródmieścia Gdyni, na obszarze centralnego pasma usługowego aglomeracji Trójmiasta, w bezpośrednim sąsiedztwie głównych dróg, przystanków komunikacji miejskiej oraz Szybkiej Kolei Miejskiej. Takie położenie gwarantuje bardzo dobrą dostępność transportową ze wszystkich części aglomeracji. Na infrastrukturę parku składały się początkowo dwa obiekty, stanowiące wcześniej część kompleksu zajezdni trolejbusowej i autobusowej. Pierwszy z nich to budynek dawnej szkoły zawodowej, który z powodu uwarunkowań technicznych mógł być przystosowany tylko do działalności biurowej. Zasadnicza część infrastruktury parkowej – laboratoria, prototypownie, biura i sale konferencyjne ulokowane zostały w halach łukowych, pełniących wcześniej funkcję garaży i warsztatów zajezdni¹⁰⁶. Dwa starsze budynki zapewniały 14 tys. m² powierzchni, z czego 8 tys. m² zajmowały biura ok. 70 podmiotów, w których znalazło zatrudnienie ok. 500 osób.

Dynamiczny wzrost działalności przedsiębiorstw oraz wzrost popytu na oferowane przez park usługi w zakresie wspierania działań innowacyjnych, w krótkim czasie wymusiły konieczność zwiększenia istniejącej powierzchni. Budowa kolejnych obiektów na terenie parku rozpoczęła się w lipcu 2009 r. Projekt obejmował zwiększenie dotychczasowej infrastruktury o dwa nowoczesne budynki o łącznej powierzchni przekraczającej 70 tys. m². Wmurowanie kamienia węgielnego nastąpiło 8 października 2010 r. Większość środków inwestycyjnych pochodziła z UE, pozostała część sfinansowana została przez Gdynię. Projekt architektoniczny nowych budynków PPNT nawiązywał do klasycznych dla miasta założeń modernistycznych, połączonych ze współczesnymi, światowymi tendencjami w projektowaniu. Rozbudowa parku zakończyła się w grudniu 2012 r., zaś użytkowanie rozpoczęto 28 lutego 2013 r. Powierzchnia całkowita nowych budynków osiągnęła 76,3 tys. m², a kubatura 246 tys. m³. Prawie sześciokrotne zwiększenie powierzchni parkowej zapewniło możliwość ulokowania tu ok. 400 nowych, innowacyjnych przedsiębiorstw, co

¹⁰⁶ Budynek Hali Łukowej, w którym mieści się starsza część parku powstał w 1938 r. Cztery lata później, Niemcy wykorzystali go do uruchomienia produkcji i remontów myśliwców Focke-Wulf Fw190, a gdyński zakład nosił nazwę Flugzeugwerke Kurt Kannenber Gotenhafen. Każdego tygodnia zakład opuszczało ok. 10 samolotów (www.ppnt.pl).

przekłada się na ok. 3 tys. miejsc pracy. W dwóch nowych, przeszklonych budynkach zlokalizowano nowoczesne biura, prototypownie i warsztaty, laboratoria, pomieszczenia biurowe oraz konferencyjne pełniące różnorodne funkcje. Nowa infrastruktura sprzyja nie tylko pracy, ale także stwarza warunki do intensyfikacji nieformalnych kontaktów między pracownikami firm, w czasie przerw, czy w toku wydarzeń integrujących społeczność parku.

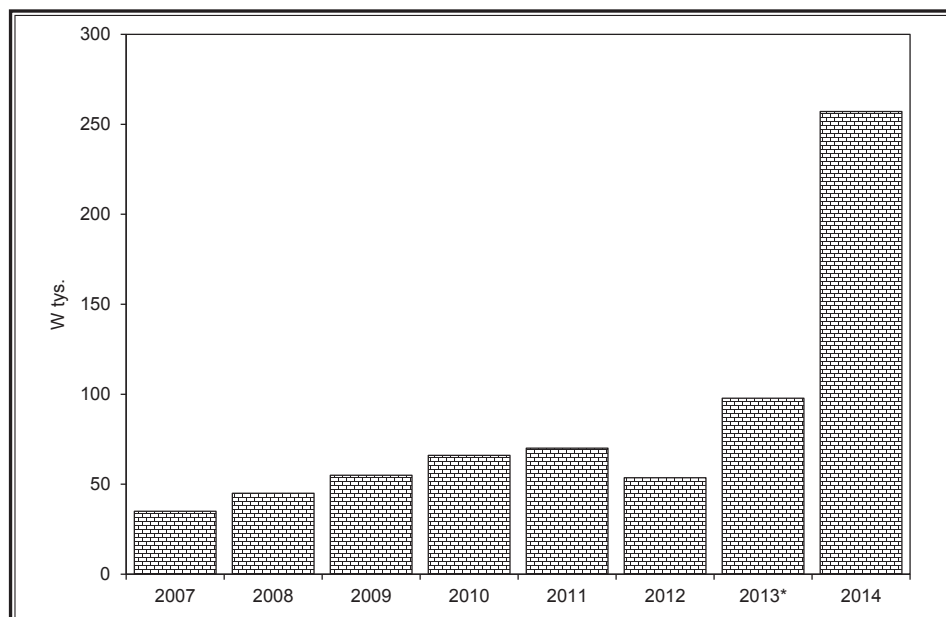
4.2.2. Centrum Nauki Experiment w PPNT Gdynia

Większa część jednego z nowych budynków została przeznaczona dla Centrum Nauki Eksperyment. Zostało ono utworzone wcześniej – 1 czerwca 2007 r. z inicjatywy gdyńskiego samorządu w ramach projektu *creActiveNET*¹⁰⁷. Gdyńskie centrum stanowi jedną z pierwszych w Polsce i pierwszą w regionie instytucję łączących naukę i zabawę w atrakcyjną formę spędzania czasu. Swoją nowoczesnością dorównuje europejskim i światowym centrom nauki. Od rozpoczęcia prac nad wystawą w 2006 r., do kwietnia 2012 r. Centrum Nauki Experiment funkcjonowało jako dział Gdyńskiego Centrum Innowacji. W marcu 2012 r. uchwałą Rady Miasta Gdyni, centrum uzyskało status osobnej jednostki i przekształciło się w samorządową instytucję kultury.

W końcu lipca 2010 r. wraz z rozbudową Pomorskiego Parku Naukowo-Technologicznego w Gdyni, ruszyła budowa nowego obiektu Centrum Nauki Experiment. Po uruchomieniu ultranowoczesnego budynku na początku września 2013 r. powierzchnia wystawiennicza centrum zwiększyła się siedmiokrotnie, aż do 3,5 tys. m², a goście mają do dyspozycji kilka wystaw tematycznych i kilkanaście nowych stanowisk do przeprowadzania samodzielnych doświadczeń. Wystawy tu prezentowane pozwalają zwiedzającym na wnikanie przez zabawę do świata nauki i odkrywania pasji z nią związanych. Pozwalają także na lepsze poznanie człowieka i otaczającego go świata, w tym nowych technologii, które coraz częściej powstają w Gdyni (www.experiment.gdynia.pl).

Centrum cieszy się niezwykle popularnością. Już w weekend otwarcia – 7 i 8 września – centrum odwiedziło 5 tys. osób. Od tego czasu liczba gości szybko wzrasta, od 35 tys. w roku 2007, do 66 tys. w 2010 r. i ponad 257 tys. w 2014 r. (ryc. 4.1). Centrum Nauki Experiment w 2015 r. miesięcznie odwiedzało ponad 20 tys. osób.

¹⁰⁷ Projekt został sfinansowany z programu INTERREG, Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Gdańsku oraz Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.



Ryc. 4.1. Liczba zwiedzających Centrum Nauki Experiment w Gdyni w latach 2007-2014

* W 2013 r. 11,6 tys. gości odwiedziło stary budynek Eksperymentu i 86,2 tys. nowy obiekt.

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów PPNT w Gdyni.

4.2.3. Usługi PPNT Gdynia

Działalność PPNT Gdynia nie sprowadza się jedynie do oferowania infrastruktury technicznej dla innowacyjnych przedsięwzięć. Oferując szeroką gamę usług tworzy środowisko biznesowe sprzyjające innowacjom. W parku działają laboratoria biotechnologiczne i elektroniczne oferujące firmom specjalistyczne usługi. Centrum Designu Gdynia upowszechnia wzornictwo, a także zarządza prototypownikami. Dział Rozwoju i Współpracy zapewnia obsługę przedsiębiorców, oraz stymuluje współpracę między nimi. Centrum Kreatywnej przedsiębiorczości zarządza Centrum Edukacyjno-Wdrożeniowym. W jego ramach funkcjonuje również Regionalny Ośrodek Patentowy oraz Strefa Startup Gdynia. W jej ramach, studentom, początkującym przedsiębiorcom oraz wolnym strzelcom¹⁰⁸ oferowany jest pakiet usług obejmujący: coworking, czyli wspólną przestrzeń pracy, wspar-

¹⁰⁸ Definicja *wolnego strzelca* nie wpasowuje się dobrze w nomenklaturę rynku pracy. Formalnie jest to najczęściej osoba fizyczna prowadząca własną działalność gospodarczą. Jest zatem przedsiębiorcą, ale – przynajmniej w krótkim horyzoncie czasowym – nienastawionym na budowanie większej firmy, na własny rozwój w oparciu o współpracę z podmiotami zewnętrznymi. Taka forma działalności spotykana jest najczęściej w zawodach twórczych.

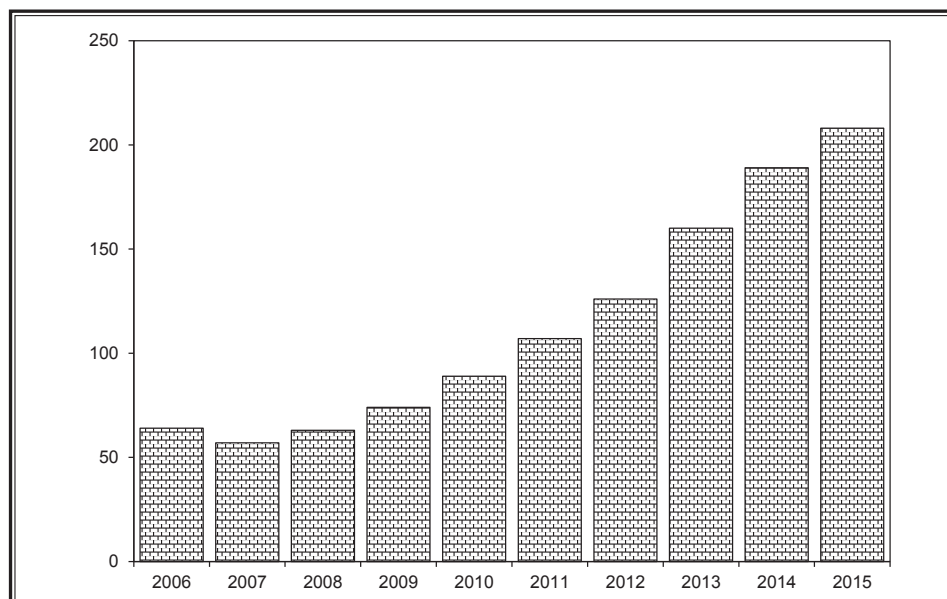
cie merytoryczne pomysłów biznesowych, warsztaty służące inspiracji i zwiększaniu kompetencji, możliwość skorzystania z istniejącej sieci kontaktów z innymi podmiotami. Dość nietypowym, jak na polskie parki technologiczne, przedsięwzięciem jest Laboratorium Innowacji Społecznych, którego jedno z zadań stanowi doskonalenie metod komunikacji z mieszkańcami w celu lepszego dopasowania oferty usług publicznych do ich potrzeb.

Park wspiera również działające w nim podmioty poprzez wdrażanie konkretnych projektów. Na przykład, dzięki projektowi *Let's Expo 2!*, współfinansowanemu ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2007-2013, pomorskie innowacyjne przedsiębiorstwa, wśród nich silna reprezentacja PPNT Gdynia, miały okazję zaprezentować swoje osiągnięcia podczas głównych międzynarodowych wystaw i targów (DMY International Design Festival w Berlinie, Biotechnica w Hanowerze, GSA Mobile World Congress w Barcelonie, Call Center World w Berlinie, CeBIT w Hanowerze, Salone Internazionale del Mobile w Mediolanie). Dla młodych przedsiębiorców to niepowtarzalna szansa na osiągnięcie kolejnych wymiernych korzyści na skalę globalną. W czasie tych wydarzeń spotykają się oni ze światową czołówką, w tym przedstawicielami takich gigantów technologicznych, jak Microsoft, Google, IBM czy Samsung. Pozwala to także obserwować najnowsze tendencje w branży, oraz nawiązywać nowe kontakty, pozyskać nowych partnerów biznesowych i budować wizerunek marki w środowisku międzynarodowym.

PPNT Gdynia dysponuje również dużym centrum konferencyjnym, które umożliwia organizację kongresów i konferencji na miejscu, ułatwiając tym samym udział w tego typu wydarzeniach podmiotom działającym w parku. Na przykład, cyklicznie organizowany jest festiwal *Gdynia Design Days* – największa tego typu impreza w Polsce w sezonie letnim. Bariery ograniczającą wykorzystanie centrum jest znaczne oddalenie siedziby PPNT od obiektów hotelowych.

4.2.4. Przedsiębiorstwa w PPNT Gdynia

Parki naukowo-technologiczne tworzone są z myślą o wsparciu lokalnej przedsiębiorczości. Liczba podmiotów korzystających z ich oferty jest podstawowym miernikiem adekwatności działań parku. W PPNT Gdynia, w 2015 r. działało 208 podmiotów. Znaczący systematyczny wzrost zapoczątkowany został w 2009 r. Od tego momentu liczba podmiotów wzrosła niemal trzykrotnie (ryc. 4.2). Duża liczba przedsiębiorstw skoncentrowanych w jednej lokalizacji jest jednym z fundamentów innowacyjności. W ten sposób tworzy się masa krytyczna, niezbędna do zwiększenia szans na zaistnienie interakcji między podmiotami działającymi w parku. Interakcje te, zarówno przybierające postać sformalizowanej współpracy, jak i codziennych kontaktów między pracownikami, stwarzają pole do doskonalenia istniejących i tworzenia nowych produktów (M. E. Porter, 2001).



Ryc. 4.2. Liczba przedsiębiorstw w Pomorskim Parku Naukowo-Technologicznym w latach 2006-2015 (wg stanu z 05.2015 r.)

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów PPNT.

W PPNT Gdynia najliczniej reprezentowane są przedsiębiorstwa teleinformatyczne. Duże znaczenie odgrywa również sektor automatyki i robotyki (tab. 4.1). Biotechnologia rozwijana jest przez mniejszą liczbę podmiotów. Współpracują one jednak blisko z firmami teleinformatycznymi i zajmującymi się wzornictwem przemysłowym. Jednym z istotnych obszarów działalności parku jest wspieranie przedsiębiorców branży ochrony środowiska. Szerokie spektrum działalności odzwierciedla rozległy i interdyscyplinarny zakres tej problematyki – od nauk przyrodniczych, sozologii, po inżynierię środowiska i ekonomię. Przedsiębiorstwa specjalizują się m.in. w praktycznym wykorzystaniu odnawialnych źródeł energii, zwłaszcza w instalowaniu pomp ciepła, systemów fotowoltaicznych i solarnych. Zajmują się także wykorzystaniem energii odnawialnej poprzez termiczny rozkład odpadów komunalnych, z jednoczesnym odzyskiwaniem energii. Podmioty zajmujące się multimediami odzwierciedlają dynamiczny rozwój tego sektora na europejskim i światowym rynku. W erze wiedzy i informacji, kluczowego znaczenia nabiera umiejętność efektywnej ich prezentacji i przekazania odbiorcom. To zakres, na którym skupiają się przedsiębiorstwa działające w parku. Pokazną grupę stanowią również inne podmioty – przede wszystkim szkoleniowe i doradcze, wykorzystujące w swej działalności nowoczesne technologie.

Struktura branżowa podmiotów działających w PPNT Gdynia nawiązuje do mocnych stron gospodarki aglomeracji Trójmiasta, do których zaliczyć należy

m.in. relatywnie silnie rozwinięte grono przedsiębiorstw teleinformatycznych. Do perspektywicznych sektorów należą także nowoczesne usługi biznesowe, biotechnologia, farmaceutyka wraz z kosmetyką (T. Brodzicki, 2014). Zaistniała zbieżność pozytywnie świadczy o procedurze dopuszczenia podmiotów do działalności w parku i stwarza możliwości obustronnych interakcji – przedsiębiorstwa działające w parku wspierają rozwój lokalnych specjalności i mogą jednocześnie korzystać z inspiracji oraz zasobów podmiotów funkcjonujących w ich otoczeniu.

Tab. 4.1. Przedsiębiorstwa w Pomorskim Parku Naukowo-Technologicznym według branż w latach 2013-2015

Rodzaje działalności	Lata		
	2013	2014	2015
Biotechnologia	15	10	14
Teleinformatyka	73	80	87
Inżynieria, automatyka, robotyka	31	49	46
Multimedia	5	8	7
Ochrona środowiska	12	8	10
Wzornictwo przemysłowe	11	13	18
Inne	13	21	26
Ogółem	160	189	208

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów PPNT w Gdyni.

Immanentną cechą procesów innowacyjności jest wysokie ryzyko poniesienia porażki. Przedsiębiorcy próbują osiągnąć silną pozycję konkurencyjną. Najlepsza droga prowadzi przez innowacje. Udaje się to jednak niewielu. Tak też funkcjonują podmioty w PPNT Gdynia. Większość z nich posiada oryginalne pomysły, nad wdrożeniem których pracuje. Nie wiadomo czy osiągną znaczący sukces technologiczny a następnie rynkowy. Jest jednak grupa kilkudziesięciu podmiotów, które dysponują już zaawansowanymi produktami lub usługami, są rozpoznawalne na rynku i działają w sieci międzynarodowych powiązań. Przykłady takich przedsiębiorstw omówiono w dalszej części opracowania.

JIT Solutions rozwija linię oprogramowania *Logimi* dla branży spedycji morskiej, umożliwiające zarządzanie cyfrową kartą spedycyjną. Działa ona na urządzeniach mobilnych, co zwiększa efektywność i upraszcza proces spedycyjny (www.jitsolutions.pl). Space Forest pracuje m.in. nad oprogramowaniem do

strojenia filtrów mikrofalowych (Filter Tuning Software), wykorzystującym algorytmy sztucznej inteligencji. Filtry najczęściej montowane są na pokładach satelitów telekomunikacyjnych. Zajmuje się również rozwijaniem technologii sztucznej inteligencji oraz rozpoznawania wizyjnego. Współpracuje z Europejską Agencją Kosmiczną w zakresie rozwoju generatorów częstotliwości oraz z agendami UE nad rozwojem infrastruktury bezprzewodowej, mającej znaleźć zastosowanie w raketach kosmicznych (www.spaceforest.pl). Firma Bioseco oferuje Multirejestrator Bioseco. Jest to zestaw składający się m.in. z kamer, radaru, mikrofonów kierunkowych, reflektorów podczerwieni, lokalizatora GPS, systemu transmisyjnego oraz oprogramowania komputerowego, który umożliwi wykrywanie obecności wszystkich rodzajów ptaków. Przeznaczony jest on głównie do zastosowań na farmach wiatrowych i lotniskach. Z jednej strony zapewnia bezpieczeństwo określonym gatunkom (wyłączenie turbin, akcja odstrasząca adekwatna do gatunku), z drugiej zwiększa bezpieczeństwo ruchu lotniczego w strefie kontrolowanej lotniska (www.bioseco.com). Outdoor Analytics rozwija narzędzie monitorowania zewnętrznych nośników reklamowych wraz z systemem komunikacji z właścicielem. Dostarcza ilościowych i jakościowych danych (np. liczba osób, pojazdów z podziałem na kategorie i uwzględnieniem zmienności natężenia ruchu) o otoczeniu nośników reklamowych, co ułatwia ocenę skuteczności reklamy zewnętrznej (www.outdooranalytics.pl).

Sukcesy osiągają nie tylko przedsiębiorstwa teleinformatyczne oraz zajmujące się automatyką i robotyką. Spółka Andervision doskonalili technologię płyt elewacyjnych, wykonanych ze specjalnej mieszanki betonów wysokowartościowych, z wykorzystaniem włókien szklanych o grubości od 6 mm, z możliwością naniesienia dowolnej grafiki lub uzyskania przezroczystości tworzywa. Projektuje także meble i inne elementy użytkowe wykonywane z tego materiału (www.andervision.pl). Ugruntowaną pozycją na międzynarodowym rynku cieszy się spółka A&A Biotechnology. Oferuje blisko 200 produktów obejmujących zestawy do izolacji kwasów nukleinowych z różnorodnych źródeł materiału biologicznego. Oferta obejmuje produkty unikatowe na skalę światową, jak również produkty o najwyższej światowej jakości w pełni konkurencyjne do powszechnie uznanych, dużych producentów segmentu Life Sciences (www.aabiot.com). Edyta Bagińska Design zajmuje się wykorzystaniem szkła formowanego na gorąco w architekturze wnętrz oraz do dekoracji i aranżacji przestrzeni użytkowych o różnym przeznaczeniu. Projekty obejmują ścianki szklane, wypełnienia drzwi, elementy mebli, lampy, lustra, wyposażenie łazienek, gadżety reklamowe (www.ppnt.pl).

Wskazane podmioty, jak i kilkanaście innych działających w PPNT Gdynia, znajdują się na dobrej drodze do odniesienia poważnego międzynarodowego sukcesu. Jedna spółka – Ivona Software – taki sukces już odniosła, konstruując najlepszy na świecie syntezator mowy ludzkiej IVONA. Jest on dostępny w 23 językach oraz w 51 odmianach głosowych. Jego głównym atutem jest najlepsze, w porównaniu do konkurencji, odzwierciedlenie ekspresji ludzkiej wymowy, co

wymagało zastosowania złożonych algorytmów sztucznej inteligencji (www.ivona.com). W 2013 r. spółka została zakupiona przez światowego lidera multimediiów – Amazon.com. W związku z dalszym rozwojem jej siedziba została przeniesiona z PPNT Gdynia, do większego obiektu biurowego w Gdańsku. Sukcesy odnosi również spółka Control Solutions, projektująca linie produkcyjne silników Forda do fabryki w Indiach. Jest to kolejny projekt polskiej firmy dla czołowych producentów samochodów na świecie (www.ppnt.pl). W PPNT Gdynia udało się zatem stworzyć innowacyjne środowisko, umożliwiające odniesienie znaczącego sukcesu. Otwartym pozostaje pytanie o czynniki tego powodzenia – czy opisane firmy osiągałyby podobne sukcesy, gdyby nie działały w parku, czy też wsparcie, jakiego on udziela było nieodzownym składnikiem sukcesu.

4.2.5. Działalność Gdyńskiego Inkubatora Przedsiębiorczości

Gdyński Inkubator Przedsiębiorczości (GIP) to jedna z najmłodszych inicjatyw z zakresu infrastruktury gospodarczej. Otwarty został pod koniec maja 2015 r. Inkubator powstał w ramach projektu dofinansowanego ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Pomorskiego na lata 2007-2013. Finansowo partycypowała w nim również Gmina Miasta Gdynia oraz Fundacja Gospodarcza. Ta ostatnia wdrażała projekt, a następnie zaczęła zarządzać powstałym obiektem, wykonując w ten sposób własne zadania statutowe. Fundacja Gospodarcza¹⁰⁹ należy do pionierów wspierania przedsiębiorczości i usług na rzecz rynku pracy. Siedzibę w Gdyni ma od 2000 r.

Gdyński Inkubator Przedsiębiorczości działa w nowo zbudowanym obiekcie biurowym, z zapleczem socjalnym, częścią konferencyjno-szkoleniową oraz gastronomiczną, położonym w północnej części Małego Kacka¹¹⁰, przy ul. Olimpijskiej 2, blisko Pomorskiego Parku Naukowo-Technologicznego i kompleksów biurowych przy ul. Łużyckiej. Dysponuje 40 pomieszczeniami biurowymi o metrażu od ok. 15 do 30 m². Ich łączna powierzchnia wynosi 870 m². Największe biuro funkcjonuje w formule powierzchni otwartej. Można w nim wynająć biurko na

¹⁰⁹ Fundacja Gospodarcza (do 2000 r. Fundacja Gospodarcza NSZZ *Solidarność*) jest organizacją non-profit, która rozpoczęła działalność w 1990 r. Do najważniejszych zadań statutowych należą: przeciwdziałanie bezrobociu, promocja przedsiębiorczości wspomagającej rozwój gospodarczy regionu, promocja zatrudnienia i aktywizacji zawodowej (w tym aktywizacja zawodowa osób niepełnosprawnych), wspomaganie rozwoju mikro, małych i średnich przedsiębiorstw. Klientami korzystającymi z usług Fundacji Gospodarczej są: mikro, małe i średnie przedsiębiorstwa, osoby chcące rozpocząć działalność gospodarczą, osoby pragnące podnieść swoje kwalifikacje zawodowe, osoby bezrobotne i poszukujące pracy, młodzież szkolna i absolwenci (www.inkubator-gdynia.pl).

¹¹⁰ Miejsce lokalizacji Gdyńskiego Inkubatora Przedsiębiorczości, pod względem powiązań funkcjonalnych wyraźnie ciąży do Redłowa i Śródmieścia. Przynależność tego obszaru do dzielnicy Mały Kack ma wymiar czysto administracyjny.

stałe lub na godziny. Do dyspozycji użytkowników, jak i klientów zewnętrznych, są dwie sale konferencyjne o powierzchni 70 m² każda. Jedna z nich oferuje 45 krzeseł z pulpitem, a druga 28 miejsc siedzących w fotelach obrotowych przy 12 stołach. Obie wyposażone są w sprzęt multimedialny i klimatyzację. Istnieje możliwość ich połączenia. Inkubator świadczy również usługi biura wirtualnego. W podstawowym zakresie oferty znajduje się możliwość używania adresu siedziby GIP, zamieszczenia wizytówki na jego stronie internetowej, odbioru korespondencji, a także korzystania z wybranych usług (www.inkubator-gdynia.pl).

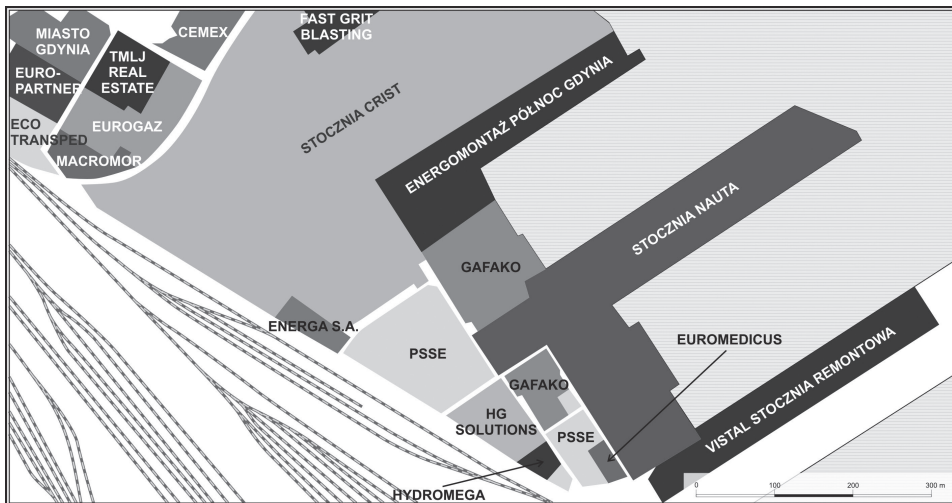
Gdyński Inkubator Przedsiębiorczości oferuje pakiet szkoleń w ramach Multimedialnego Centrum Rozwoju. Obejmują one zagadnienia zarządzania zasobami ludzkimi, takie jak: rozwój osobisty menadżera, planowanie rozwoju pracowniczego oraz rozwój zespołów. Uzupełnieniem oferty szkoleniowej jest dostęp do publikacji z dziedzin zarządzania i finansów, a także oprogramowania z zakresu informacji prawnej i prowadzenia księgowości. Organizowane są również cykliczne spotkania przedstawicieli przedsiębiorstw działających w GIP w ramach Mikroforum Gdyńskiego Inkubatora Przedsiębiorczości. Służą one wymianie doświadczeń, nawiązywaniu kontaktów oraz współpracy na różnych polach (www.inkubator-gdynia.pl).

Rozpoczęcie działalności w GIP wymaga pomyślnego przejścia procedury naboru. W I etapie rekrutacji sprawdzane są kryteria formalne. Podmiot nie może prowadzić działalności dłużej niż dwa lata. Ubiegać może się również osoba fizyczna nieprowadząca działalności gospodarczej, ale deklarująca chęć jej podjęcia. W drugim etapie weryfikowany jest pomysł, produkt albo usługa, którą chce rozwijać ubiegający się o przyjęcie do inkubatora. Musi mieć on charakter innowacyjny. Ocena innowacyjności dokonywana jest na podstawie prezentacji. Na trzecim etapie pozytywnie ocenione wnioski są opiniowane przez Radę GIP, zatwierdzane przez Komisję Rekrutacyjną. Ustalana jest też kolejność przyjęcia do inkubatora. Docelowo będzie w nim działać od 30 do 50 podmiotów. Rekrutacja rozpoczęła się w grudniu 2014 r. Do końca 2015 r. wpłynęło ok. 50 wniosków. Dwadzieścia najwyżej ocenionych propozycji zyskało możliwość prowadzenia działalności. Są to przedsiębiorstwa z zakresu doradztwa prawnego, biznesowego, usług medycznych, architektury i projektowania wnętrz, informatyki, energetyki, psychodietetyki i ubezpieczeń (www.inkubator-gdynia.pl).

4.3. Bałtycki Port Nowych Technologii

Najmłodszym z głównych przedsięwzięć z zakresu infrastruktury gospodarczej jest Bałtycki Port Nowych Technologii. Jest to wspólna inicjatywa Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (PSSE), Gdańskiego Parku Naukowo-Technologicznego (GPNT) i Pomorskiego Parku Naukowo-Technologicznego (PPNT). Strefa przejęła 200 ha zdegradowanych terenów po upadłej Stoczni Gdynia z za-

miarem utworzenia w tym miejscu nowoczesnego centrum przemysłowo-biznesowego. Na terenach po Stoczni Gdynia, gdzie wcześniej produkowano wielkie masowce teraz powstają m.in. statki specjalistyczne i konstrukcje dla przemysłu morskiego. Bałtycki Port Nowych Technologii ma stanowić zaplecze badawczo-rozwojowe dla stoczni i przemysłu morskiego (ryc. 4.3), które wykonują coraz bardziej skomplikowane projekty (rozd. 3.3).



Ryc. 4.3. Główne przedsiębiorstwa prowadzące działalność na terenach po Stoczni Gdynia

Źródło: opracowanie własne na podstawie: www.bpnt.eu.

Kilka hektarów, których nie udało się sprzedać z majątku upadłej stoczni, w tym rejon obsługi magazynowej, drogę asfaltową dla ciężkiego transportu, tory kolejowe wraz z bocznica, dawną elektrociepłownię i tereny biurowe przy ul. Czeskosłowackiej, trafiło w ręce Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, która postanowiła odbudować infrastrukturę i stworzyć tu warunki dla rozwoju innowacyjnych podmiotów z obszaru gospodarki morskiej.

Uchwała w sprawie powołania specjalnej strefy ekonomicznej na terenach Stoczni Gdynia została przyjęta jednogłośnie przez Radę Miasta Gdyni 28 kwietnia 2010 r. (Uchwała nr XXV/523/12..., 2012). Później zatwierdziła ją strona rządu. Podmioty, które wcześniej zakupiły tereny Stoczni Gdynia wystąpiły z wnioskiem o włączenie ich do specjalnej strefy ekonomicznej. Dotyczyło to m.in. Energomontażu Północ, Stoczni Crist i Nauta. Władze SSE ustaliły z inwestorami, aby w skoordynowany sposób zagospodarować ten obszar tak, by był on nie tylko funkcjonalny i wyposażony w nowoczesną infrastrukturę, ale mógł stać się także terenem atrakcyjnym i estetycznym, a nawet wizytówką Gdyni. Postanowiły także zintegrować infrastrukturę całego terenu polegającą na

przebudowie biurowców, dróg dojazdowych, rozmieszczeniu bocznic kolejowych, infrastruktury związanej z magazynami zewnętrznymi, doprowadzeniem takich mediów, jak gazy techniczne, energia elektryczna, ciepła woda, oraz wielopoziomymi garażami.

4.3.1. Modernizacja infrastruktury technicznej

W lutym 2011 r. rozpoczęto prace nad planem zagospodarowania 96 ha terenów postoczniovych. W końcu listopada 2012 r. zatwierdziła je Rada Miasta Gdyni. Zachowano przemysłowy charakter tego miejsca, w szczególności wskazano na działalność stoczniovą i okołostoczniovą. Zaproponowane rozwiązania drogowe pozwoliły usprawnić transport w tym rejonie. Sieć dróg publicznych zapewniła niezależny dostęp do każdego przedsiębiorstwa, co ułatwia dojazd do pracy. Plan przewiduje także dodatkowy zjazd z ul. Janka Wiśniewskiego w stronę terenów postoczniovych, budowę Drogi Czerwonej, przebudowę ul. Energetyków oraz budowę trasy rowerowej wzdłuż ul. Janka Wiśniewskiego oraz al. Solidarności. W dokumencie określono także gęstość i wysokość zabudowy, która może sięgać 55 m.

Dzięki inicjatywie i działaniom PSSE w latach 2012-2013 na zdegradowanych terenach postoczniovych zapoczątkowano proces porządkowania i rewitalizacji. Wyburzono stare budynki, kolidujące z planowanymi inwestycjami infrastrukturalnymi. Rozpoczęto budowę sieci wodno-kanalizacyjnej i deszczowej oraz nowej sieci ciepłowniczej. W następnym roku bezpieczeństwo energetyczne zapewnił nowoczesny główny punkt zasilania, który wpisuje się w program inteligentnych sieci. W miejscu dawnej bramy wjazdowej do stoczni powstało rondo i drogi prowadzące do podmiotów zlokalizowanych na terenie Bałtyckiego Portu Nowych Technologii. Ponieważ obszar rewitalizowany to teren prywatny, na którym prowadzona jest działalność produkcyjna, każde działanie musiało być uzgadniane z właścicielami terenu.

W ramach wspierania rewitalizacji terenów poprzemysłowych, w 2013 r. studenci architektury Politechniki Gdańskiej opracowali dla budynku dawnej elektrociepłowni, który wpisany jest do *Ewidencji historycznych budynków na terenie portu w Gdyni* koncepcje programu użytkowego. Studenci Sopockiej Szkoły Wyższej przygotowali natomiast projekt zagospodarowania estetyczno-funkcjonalnego obejmującego tereny zieleni, małą architekturę, parkingi i budynki biurowe.

4.3.2. Modernizacja budynków biurowych

Na początku 2013 r. przy ul. Czechosłowackiej 3 otwarto ponownie zrewitalizowany, mający 10 tys. m² budynek biurowy G-330, klasy B+ – dawną siedzibę

dyrekcji stoczni tzw. *Akwarium*¹¹¹. Stał się on po modernizacji nowoczesnym, 10-piętrowym obiektem biurowym i konferencyjnym o wysokim standardzie, elementem powstającego Bałtyckiego Portu Nowych Technologii. BPNT przyciąga również nowe podmioty, które prowadząc swoją działalność zmieniają dotychczasowy obraz terenów postoczniowych. Jego użytkownikami zostały przedsiębiorstwa działające w obszarze gospodarki morskiej – głównie z branży stoczniowej oraz transportu, spedycji i logistyki. Kolejne zmiany to dalsza modernizacja infrastruktury drogowej, wodno-kanalizacyjnej, a także kolejowej oraz rewitalizacja pozostałych budynków postoczniowych (W. Kakowska-Mehring, 2013).

Następny obiekt na terenach po Stoczni Gdynia, który zmienia swoje oblicze i przeznaczenie to budynek G-321, tzw. *Pentagon*. Z 8-piętrowego budynku o powierzchni 5,6 tys. m² wydzielone zostały kondygnacje z przeznaczeniem na prototypownie i wzorcownie oraz na działalność projektową i pomieszczenia biurowe. Powstał tam Park Konstruktorów, w którym branże kreatywne mają możliwość rozwijania swoich projektów od koncepcji do produktu. To unikatowe w skali kraju miejsce pracy dla specjalistów, inżynierów, projektantów i artystów z takich dziedzin, jak automatyka, elektronika, robotyka czy wzornictwo przemysłowe. Park Konstruktorów to nie tylko nowe prototypownie i wzorcownie, ale także warsztaty, pracownie projektowe przystosowane do tzw. czystej produkcji: elektroniki, automatyki, robotyki i inżynierii, pracownie wzornictwa przemysłowego dla architektów i artystów. Tu powstały m.in. Pracownia Badań Nieniszczących i Niszczących, Pracownia Łączności i Nawigacji oraz Wzorcowania Przyrządów Pomiarowych. Obiekt daje możliwość współpracy uczelni i przedsiębiorstw m.in. z sektora gospodarki morskiej.

Przebudowa rozpoczęta w połowie 2014 r. zakończyła się w końcu 2015 r. 18 listopada 2015 r. w obecności władz samorządowych, państwowych, przedstawicieli nauki, biznesu i mediów miało miejsce otwarcie Parku Konstruktorów. Według władz Gdyni, to bardzo ważny obszar rozwoju gospodarczego, to także przestrzeń pozwalająca wykonywać projekty i rozwijać gospodarczo Gdynię i Pomorze. Stanowi on uzupełnienie dotychczasowej oferty PPNT Gdynia oraz Gdańskiego Parku Naukowo-Technologicznego. Park otwarty jest nie tylko na podmioty, które tu się ulokowały, ale na jednostki zewnętrzne, którym oferuje się dostęp do tutejszych laboratoriów i pracowni. Muszą one jednak spełnić kryteria naboru. Pod uwagę brana jest innowacyjność podmiotu i projektu, jaki zamierza wykonać, wpływ na wzrost zatrudnienia oraz realność i trwałość planowanego przedsięwzięcia. Z zakwalifikowanymi podmiotami umowa podpisywana jest na trzy lata (S. Sowula, 2015).

¹¹¹ Nazwy *Akwarium* i *Pentagon* nadane zostały budynkom biurowym Stoczni Gdynia przez stoczniowców, którzy kojarzyli te obiekty z *grubymi rybami* i *pętającymi się urzędnikami*. W przebudowanym budynku *Akwarium* uruchomiono prawdziwe akwarium ze złotymi rybkami i makietę zrewitalizowanego budynku.

Zgromadzony dotychczas na terenie BPNT potencjał techniczny już jest większy niż w Stoczni Gdynia w czasie jej największej prosperity. Wiąże się to w dużym stopniu z infrastrukturalnymi i ekonomicznymi udogodnieniami funkcjonowania w specjalnych strefach ekonomicznych. Bałtycki Port Nowych Technologii oferuje przedsiębiorcom cały szereg korzyści, takich jak: pomoc publiczna w formie zwolnienia z podatku dochodowego, pomoc we wdrażaniu i transferze nowych technologii, usługi organizacyjne, informacyjne i konsultacyjne, a także usługi doradcze czy możliwość działania w klastrach. Wszystkie tereny praktycznie znalazły swoich najemców. Budynek *Akwarium* wynajęto prawie w całości. W Parku Konstruktorów zagospodarowywane się nowe laboratoria, ukierunkowane na innowacyjne rozwiązania, nie tylko w przemyśle stoczniowym. Na terenie BPNT utworzono już ok. 3 tys. nowych miejsc pracy i wszystko wskazuje na to, że w niedługim czasie liczba ta ulegnie podwojeniu.

4.3.3. Przedsiębiorstwa w BPNT

Biurowiec *Akwarium* stał się zapleczem dla działających na terenie BPNT przedsiębiorstw. Dotychczas w BPNT funkcjonują takie duże podmioty gospodarcze z branży stoczniowej i przemysłu morskiego, jak stocznia Nauta, stocznia Crist, Vistal, Energomontaż Północ Gdynia (rozd. 3.3), Gafako i Euromal oraz kilkadziesiąt mniejszych spółek.

Spółka Gafako¹¹² funkcjonuje w Gdyni od 2009 r. Zajmuje się produkcją i obróbką mechaniczną konstrukcji stalowych dla przemysłu morskiego, a także na potrzeby odbiorców lądowych. Jej zaplecze stanowią hale produkcyjne o łącznej powierzchni 13 tys. m². Odpowiednio wyposażone pozwalają na wykonywanie szerokiego wachlarza zamówień. Oddana do użytku w sierpniu 2015 r. kolejna hala produkcyjna o powierzchni 4,2 tys. m² umożliwi montaż czysty konstrukcji stalowych oraz instalacji hydraulicznych i elektrycznych. Własne nabrzeże pochylne o długości 152 m pozwala na załadunek wielkogabarytowych konstrukcji i ich transport drogą morską (www.gafako.pl).

Spółka Euromal została utworzona w Gdyni w 2001 r.¹¹³ Przedmiotem jej działalności są kompleksowe usługi zabezpieczenia antykorozyjnego na konstrukcjach stalowych i obiektach pływających. Firma wyposażona w specjalistyczne urządzenia, takie jak m.in. ciągi konserwacyjno-malarskie i komory śrutowniczo-malarskie, zajmuje się czyszczeniem i malowaniem statków oraz ich wyposażenia, a także wszelkich lądowych urządzeń stalowych. Z jej usług korzystają głównie stocznie gdyńskie.

¹¹² Gafako Sp. z o.o. utworzona została w 2003 r. w Gdańsku.

¹¹³ Jedynym wspólnikiem firmy Euromal – Grupa Stoczni Gdynia Sp. z o.o. prawie do końca 2008 r. była Stocznia Gdynia S.A. Od tego czasu właścicielem jest spółki jest Agencja Rozwoju Przemysłu S.A.

W 2013 r. zezwolenie na działalność w BPNT uzyskała firma Hydromega,¹¹⁴ znana m.in. z produkcji zdalnie sterowanych, bezzałogowych, prototypowych pojazdów dla wojska i służb ratowniczych, minikoparek, ramp załadunkowych dla promów, zapór wodnych, agregatów dla instalacji morskich, a także nowoczesnych modułowych, wielopoziomowych parkingów. Pierwsza komercyjna instalacja tego typu uruchomiona została w maju 2014 r. na terenie BPNT w Gdyni (www.hydromega.com.pl). W lipcu tego samego roku w strefie pojawiła się też spółka HG Solutions. W nowej hali produkcyjnej o powierzchni 1,2 tys. m² powstają rozdzielnice elektryczne i sprzęt elektryczny dedykowane na rynek morski¹¹⁵ (www.hgsolution.pl).

BPNT to miejsce nie tylko przyciągające działalność innowacyjną. Tu promuje się także gospodarkę morską i nowoczesne szkolnictwo zawodowe. Wystawy, cykle konferencji opracowania dotyczące inwestorów BPNT dla misji gospodarczych, a także materiały dla uczniów i studentów, to niektóre formy działalności centrum wystawienniczo-konferencyjno-szkoleniowego usytuowane w budynku *Akwarium*.

4.4. Podsumowanie

Na infrastrukturę gospodarczą istniejącą w Gdyni składają się przede wszystkim podmioty oferujące wynajem nieruchomości biurowych, a także inicjatywy, których celem jest podniesienie innowacyjności gospodarki. Szczególnie interesujące przedsięwzięcia to Pomorski Park Naukowo-Technologiczny i Bałtycki Port Nowych Technologii. W Gdyni, podobnie jak w Gdańsku, nastąpił znaczny przyrost obiektów biurowych przeznaczonych na wynajem. W przypadku Gdyni najwięcej nowych inwestycji oddano w latach 2008-2010 i 2013-2015. W mieście istnieje ok. 30 znaczących obiektów (kompleksów) biurowych o bardzo zróżnicowanej wielkości i standardzie. Przynajmniej sześć obiektów, w tym największe, wykonane i wykończone zostały zgodnie ze standardami klasy A. Najnowsze biurowce, powstałe w 2014 i 2015 r., o ile nie spełniają kryteriów najwyższej klasy, są obiektami o standardzie B+ lub B. Zdecydowana większość z nich cechuje się bardzo korzystną lokalizacją. W Gdyni wykształciły się trzy obszary koncentracji zabudowy biurowej. W Śródmieściu przeważają mniejsze obiekty, często o średnim standardzie. Ich atutem jest położenie w samym centrum miasta. Największe perspektywy rozwoju w tej części miasta posiadają tereny poportowe – położone

¹¹⁴ Hydromega założona została w Gdyni w roku 1988 przez Zbigniewa Zienowicza. Posiada 17 wzorów użytkowych i patentów oraz ponad 5 tys. rozwiązań z zakresu hydrauliki siłowej wdrożonych do eksploatacji.

¹¹⁵ HG Solutions jest członkiem norweskiego koncernu Hareid Group skupiającego podmioty specjalizujące się w kompleksowej dostawie usług elektrycznych i automatyki przemysłowej dla rynku morskiego.

w nadmorskiej strefie prestiżu. Drugi obszar rozciąga się wzdłuż ul. Śląskiej. Biurowce tam ulokowane są większe, o średnim i wyższym standardzie. Ta lokalizacja jest także łatwo dostępna, a przez to atrakcyjna. Obszar, na którym rozwój obiektów biurowych nastąpił najpóźniej a zarazem najszybciej, położony jest wzdłuż ul. Łużyckiej w Redłowie. Po oddaniu do użytku budowanego zespołu trzech biurowców o nazwie *Tensor* będzie tam skoncentrowana jedna trzecia zasobów biurowych dostępnych w mieście. Tam też istnieją duże możliwości lokowania dalszych inwestycji. Rozbudowa obiektów biurowych nastąpiła także w Orłowie, choć wydaje się, że kameralny charakter zabudowy tej dzielnicy wyklucza duże inwestycje. Rozbudowa infrastruktury biurowej stwarza korzystne warunki dla rozwoju gospodarki. Pozwala wykorzystać szansę, jaka zarysowała się w postaci trendu polegającego na rozwoju nowoczesnych usług dla biznesu i lokowaniu ich m.in. w dużych polskich miastach.

Park Naukowo-Technologiczny Gdynia jest ośrodkiem skupiającym dużą liczbę podmiotów o potencjale innowacyjnym, wyposażonym w bogatą i różnorodną infrastrukturę oraz oferującym szeroką gamę usług biznesowych. Wśród nich dominują przedsiębiorstwa teleinformatyczne oraz zajmujące się robotyką i automatyką przemysłową. W parku obecne są także przedsiębiorstwa biotechnologiczne, rozwijające technologie multimedialne, zajmujące się wzornictwem przemysłowym, a także prowadzące działalność w sektorze odnawialnej energii i ochrony środowiska. Struktura branżowa przedsiębiorstw działających w PPNT Gdynia nawiązuje w znacznej mierze do mocnych stron gospodarki aglomeracji Trójmiasta. Zaistniała zbieżność stwarza możliwości obustronnych interakcji – podmioty działające w parku wspierają rozwój lokalnych specjalności i mogą jednocześnie korzystać z inspiracji i zasobów firm działających w ich otoczeniu. Położenie parku w dużym ośrodku akademickim i gospodarczym jest istotnym uwarunkowaniem jego dotychczasowych sukcesów i dalszego rozwoju.

Infrastruktura parku nie ogranicza się do powierzchni biurowych, ale stwarza warunki do prowadzenia różnorodnej działalności innowacyjnej. Umożliwiają to laboratoria biotechnologiczne, elektroniczne, prototypownie i centrum konferencyjne. Ważnym elementem infrastruktury jest przestrzeń coworkingowa, ułatwiająca funkcjonowanie nowopowstałym, często jednoosobowym podmiotom. Zgodnie z najlepszymi międzynarodowymi wzorcami, przestrzeń parku stwarza również możliwości dla wzmocnienia nieformalnych relacji, w tym przepływu wiedzy między przedsiębiorstwami. PPNT Gdynia mocno angażuje się w aktywizację życia społecznego pracowników podmiotów działających na jego terenie. Park oferuje również szeroki zakres usług biznesowych – od najprostszycch związanych z bieżącą obsługą przedsiębiorstw, po bardziej złożone, dotyczące doradztwa biznesowego czy badań laboratoryjnych.

Uzupełnieniem oferty PPNT Gdynia jest działalność Gdyńskiego Inkubatora Przedsiębiorczości. Skupia się on również na wsparciu rozwoju podmiotów innowacyjnych. Nie dysponuje jednak tak rozbudowaną i specjalistyczną infrastruk-

tura. Oferta dotyczy preferencyjnego najmu nieruchomości biurowych oraz wsparcia w zakresie zarządzania zasobami ludzkimi, udostępnienia materiałów i oprogramowania z zakresu prawa, zarządzania i finansów. Inkubator funkcjonuje od połowy 2015 r. Pół roku wcześniej rozpoczęty został proces rekrutacji. Docelowo ma w nim działać od 30 do 50 firm. Do końca 2015 r. wybranych zostało 20 podmiotów.

W koncentracji i konsolidowaniu nowoczesnego potencjału polskich stoczni i zakładów, wspieraniu przedsiębiorczości poprzez łączenie nowatorskich pomysłów technologicznych z produkcją i usługami w kraju i na świecie, coraz większy udział ma Bałtycki Port Nowych Technologii. Stanowi część Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Na zrewitalizowane tereny przemysłowe wprowadzono nowe funkcje biurowe i naukowo-technologiczne. Całkowitej przebudowie poddano układ komunikacyjny, a znacząca część infrastruktury technicznej została wymieniona na nową. Bałtycki Port Nowych Technologii tworząc nowy element krajobrazu gospodarczego Gdyni, ma szansę stworzyć warunki dla łączenia nowoczesnych technologii z doświadczeniem i zasobami stanowiącymi dziedzictwo tego miejsca.

5. Rynek pracy

W ujęciu ogólnym rynek pracy należy rozumieć jako mechanizm wymiany towaru, jakim jest ludzka praca¹¹⁶. Jest to rynek specyficzny, co wynika z faktu, że nie sposób oddzielić pracę od człowieka, który ją wykonuje. Znaczenie pracy polega również na tym, że stanowi ona podstawowe źródło utrzymania dla większości gospodarstw domowych. W konsekwencji rynek pracy, w porównaniu do rynków innych dóbr, cechuje się długotrwałością zobowiązań i poddany jest licznym regulacjom. Popyt na rynku pracy w pierwszej kolejności tworzą przedsiębiorstwa. Miejsca pracy powstają również w sektorze publicznym. Podaż pracy zapewniają wszyscy chętni do pracy. Relację między popytem na pracę a jej podażą reguluje wynagrodzenie.

W odniesieniu do Gdyni zbadano podażową stronę rynku pracy. Scharakteryzowano liczbę, dynamikę i strukturę pracujących i bezrobotnych odwołując się do wyników Narodowych Spisów Powszechnych za lata 2002 i 2011, a także ewidencji Państwowych Służb Zatrudnienia i Głównego Urzędu Statycznego z lat 2004-2014¹¹⁷. Uwzględniono również powiązania gdyńskiego rynku pracy z otoczeniem. Charakterystyka pracujących w znacznym stopniu odzwierciedla wielkość i strukturę popytu na pracę. Miejsca pracy zostały utworzone przez podmioty gospodarki narodowej w celu prowadzenia określonej działalności gospodarczej (rozd. 3)

¹¹⁶ Takie rozumienie pracy ukształtowane zostało na gruncie klasycznej teorii ekonomii, w okresie formowania się gospodarki kapitalistycznej (XIX w.). Z czasem ulegało ono pewnym przekształceniom, nie zmieniającym jednak jej istoty (P. Churski, 2010). Nie jest to jedyny sposób rozumienia funkcji pracy. B. Baraniak (2010) wymienia trzy konteksty myślenia o niej: uniwersalistyczny (praca powszechnym prawem i źródłem środków egzystencji); chrześcijański (praca właściwością i powinnością człowieka); pragmatystyczny (sposób wykorzystania możliwości życiowych człowieka, materialna podstawa życia społecznego). H. Domański (2007) podkreśla wagę pracy zawodowej jako bardzo ważnego czynnika kształtującego strukturę społeczną.

¹¹⁷ Nie istnieje jedno wyczerpujące i precyzyjne źródło danych na temat stanu lokalnych rynków pracy. Aby stworzyć możliwie pełny obraz korzystano z różnych źródeł. Ich wady i zalety są sygnalizowane w toku dalszej analizy.

czy zapewnienia usług publicznych mieszkańcom miasta (M. Pacuk i inni, 2016). Omówiono również kwestie niedopasowań kwalifikacyjno-zawodowych, które wynikają z szybszych przekształceń wielkości i struktury popytu na pracę, za którymi nie nadążają zmiany jej podaży. Następnie dokonano analizy poziomu i struktury bezrobocia. Analizę zamyka charakterystyka postaw gdynian wobec pracy przeprowadzona na podstawie wyników badania ankietowego z 2013 r.

5.1. Pracujący

Liczba i struktura pracujących z jednej strony obrazuje wielkość i charakter popytu na pracę. Miejsca pracy tworzą przedsiębiorstwa i instytucje określając ich liczbę i strukturę w zależności od potrzeb. Z drugiej strony pracujący stanowią najistotniejszy segment podaży pracy. Jeżeli posiadają oni umiejętności i doświadczenie pozytywnie weryfikowane przez rynek, mogą chcieć zmienić pracę. O takich właśnie pracowników zabiegają pracodawcy.

Z uwagi na sposób gromadzenia danych na temat pracujących nie można określić ich dokładnej liczby. Dostępne informacje różnią się dość znacznie, gdyż dotyczą nieco innych kategorii osób i z reguły nie obejmują całej populacji pracujących. Najpełniejsze dane pochodzą z badania aktywności ekonomicznej ludności (BAEL). W skali lokalnej prowadzone są one jedynie w ramach narodowych spisów powszechnych. Ostatni odbył się w 2011 r. i wykazał, że liczba pracujących mieszkańców wynosiła 100,1 tys., plasując Gdynię na dwunastym miejscu wśród polskich miast¹¹⁸. Liczba pracujących stanowi pochodną liczby mieszkańców. W miastach o porównywalnej liczbie ludności¹¹⁹ wynosiła ona od 81,6 tys. do 117,0 tys. osób. Liczba pracujących decyduje o atrakcyjności lokalnego rynku pracy dla pracodawców. Im więcej pracujących tym większa szansa, że znajdą się chętni do zmiany pracy, posiadający jednocześnie odpowiednie kwalifikacje. Na dużych

¹¹⁸ Badanie aktywności ekonomicznej ludności przeprowadzone zostało w dniach 25-31.03. 2011 r. Nie było to badanie pełne, tylko reprezentacyjne na próbie ok. 20% mieszkańców kraju, którego wyniki uogólniono do całej populacji. Do pracujących zaliczono wszystkie osoby w wieku 15 lat i więcej, które w okresie tygodnia, w którym przeprowadzano badanie wykonywały przez co najmniej 1 godzinę pracę przynoszącą im zarobek lub dochód albo nie wykonywały pracy z różnych przyczyn, ale formalnie miały pracę. Do pracujących zaliczono osoby o następujących statusach zatrudnienia: pracowników najemnych, pracujących na własny rachunek i pracodawców (*Raport z wyników...*, 2012). Dane pochodzą z deklaracji respondentów. Część z nich, wykonywała zapewne pracę nierejestrowaną. Niektórzy mogli się do tego nie przyznać, mimo zapewnionej anonimowości badania. W 2010 r. Główny Urząd Statystyczny szacował, również na podstawie badania ankietowego, że pracujący w „szarej strefie” to ok. 4,6% pracujących w Polsce (*Praca nierejestrowana...*, 2011). Dane obejmują mieszkańców danej miejscowości. Mogą oni pracować także poza nią.

¹¹⁹ Patrz: wstęp.

rynkach pracy oferowane są różnorodne i często bardzo specjalistyczne umiejętności. Stwarza to pracodawcom warunki do pozyskania pracowników najbardziej produktywnych, co bezpośrednio przekłada się na pozycję konkurencyjną przedsiębiorstw, czy jakość usług publicznych. Gdynia należy do takich rynków pracy.

Obok liczby pracujących ważnych informacji dostarcza wartość wskaźnika zatrudnienia¹²⁰. W przypadku Gdyni w 2011 r. pracowało 49,3% ogółu ludności w wieku 15 lat i więcej. Na tle porównywalnych miast była to wartość stosunkowo wysoka, choć w Polsce ten wskaźnik jest niski¹²¹. Wysoki odsetek pracujących przekłada się na wyższą zamożność mieszkańców. Tworzą oni większy popyt na dobra konsumpcyjne, co ułatwia utrzymanie istniejących i tworzenie nowych miejsc pracy. Ponadto samorząd osiąga większe przychody do budżetu z tytułu udziału w podatku dochodowym.

Biorąc pod uwagę wyniki badania aktywności ekonomicznej ludności, porównania zmian w zakresie liczby pracujących i wskaźnika zatrudnienia można dokonać jedynie dla lat 2002 i 2011. W 2002 r. w Gdyni było 96,8 tys.¹²² pracujących mieszkańców. W 2011 r. odnotowano więc wzrost na poziomie 3,4%. Mimo, że zmiana była korzystna z punktu widzenia lokalnej gospodarki, to jej zakres był niewielki. W porównywanych miastach liczba pracujących wzrosła od 4,7 do 5,7%

Ze 100,1 tys. pracujących mieszkańców Gdyni w 2011 r., zdecydowana większość, bo 83,7% wykonywała swoją pracę w tym mieście. Pozostałe 16,3%, a więc 16,4 tys. dojeżdżało do innych miejscowości (*Dojazdy do pracy...*, 2014). Najwięcej – 7,8 tys. – jeździło do Gdańska, co wynika z dużej liczby miejsc pracy dostępnych w tym mieście, jak i względnej łatwości dojazdu. Blisko 2,0 tys. dojeżdżało do Sopotu. Mniejszą, aczkolwiek istotną rolę w tym względzie odgrywały pozostałe miasta i gminy położone w bezpośrednim sąsiedztwie Gdyni (ryc. 5.1). Ponadto blisko 1,7 tys. mieszkańców miasta pracowało w Warszawie. W tym wypadku trudno zapewne mówić o codziennych dojazdach do pracy. Z uwagi na odległość i koszty podróży dojazdy te odbywały się zapewne w cyklu tygodniowym. Tego rodzaju migracje odbywały się także do Krakowa, Poznania, Wrocławia i Szczecina, ale ich skala była znacznie mniejsza. Na każde z miast przypadało od ok. 90 do 130 dojeżdżających.

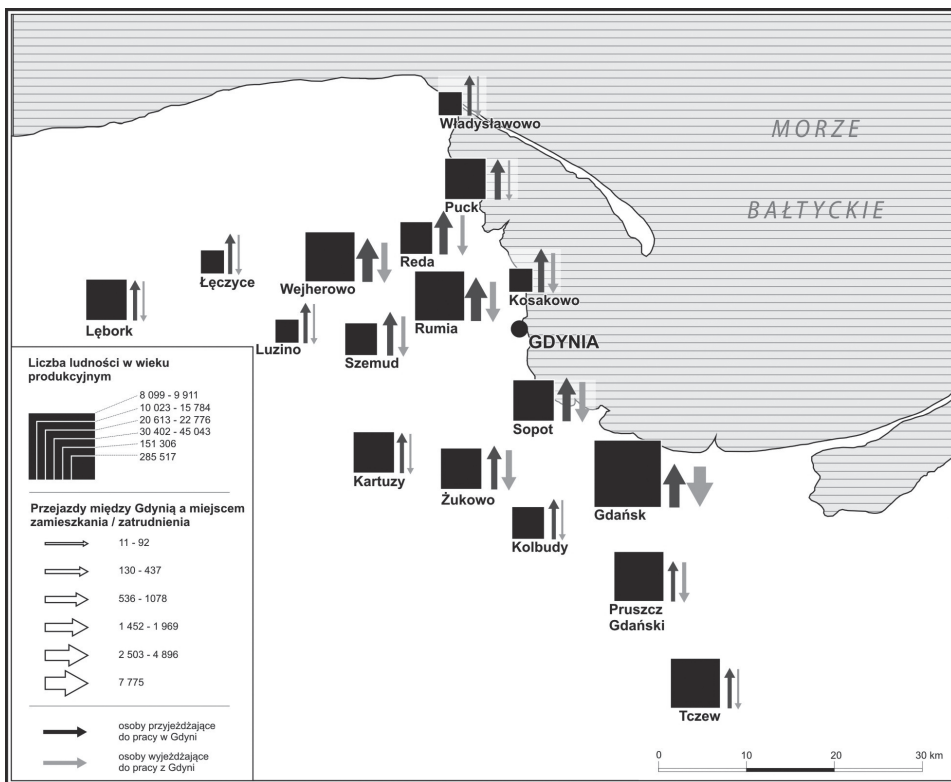
Gdynia jest również ważnym ośrodkiem dojazdów do pracy. W 2011 r. dojeżdżających było 28,5 tys. (*Dojazdy do pracy...*, 2014), a więc znacznie więcej niż wyjeź-

¹²⁰ Jest to iloraz liczby pracujących do sumy aktywnych i biernych zawodowo. Grupę aktywnych tworzą pracujący i bezrobotni. Biernymi są pozostali mieszkańcy w wieku 15 lat i więcej.

¹²¹ Wskaźnik zatrudnienia ludności w wieku 15-64 lata w 2011 r. wynosił dla całej Unii Europejskiej 64,5%, a dla Polski 59,3%. W 2013 r. w Polsce jego wartość wzrosła do 60%, podczas gdy w UE minimalnie spadła – do poziomu 64,1% (*Europe in figures...*, 2015).

¹²² Badanie aktywności ekonomicznej w ramach spisu powszechnego przeprowadzono w dniach 21.05-8.06.2002 r. Było to badanie pełne, tzn. obejmowało wszystkie gospodarstwa domowe w Polsce.

działających. W tym wypadku również największe znaczenie odgrywał Gdańsk – mieszkało w nim 4,9 tys. dojeżdżających do Gdyni. Kolejnymi miastami były: Rumia (3,4 tys.), Wejherowo (1,8 tys.), Reda (1,5 tys.), Sopot (1,1 tys.) i Puck (0,6 tys. dojeżdżających). Mniejszym, ale istotnym źródłem pracowników były również gminy wiejskie położone najbliżej Gdyni (ryc. 5.1). Do pracy dojeżdżali także mieszkańcy ośrodków bardziej oddalonych, takich jak Tczew, Lębork i Pruszcz Gdański (po ok. 200-400 osób z każdego ośrodka). Sporadyczne dojazdy miały miejsce z innych ośrodków położonych nie tylko w województwie pomorskim, ale niemal w całej Polsce. Jednak część z nich nie miała zapewne charakteru codziennego.



Ryc. 5.1. Obszar najintensywniejszych dojazdów do pracy z Gdyni i do Gdyni w 2011 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Dojazdy do pracy...*, 2014.

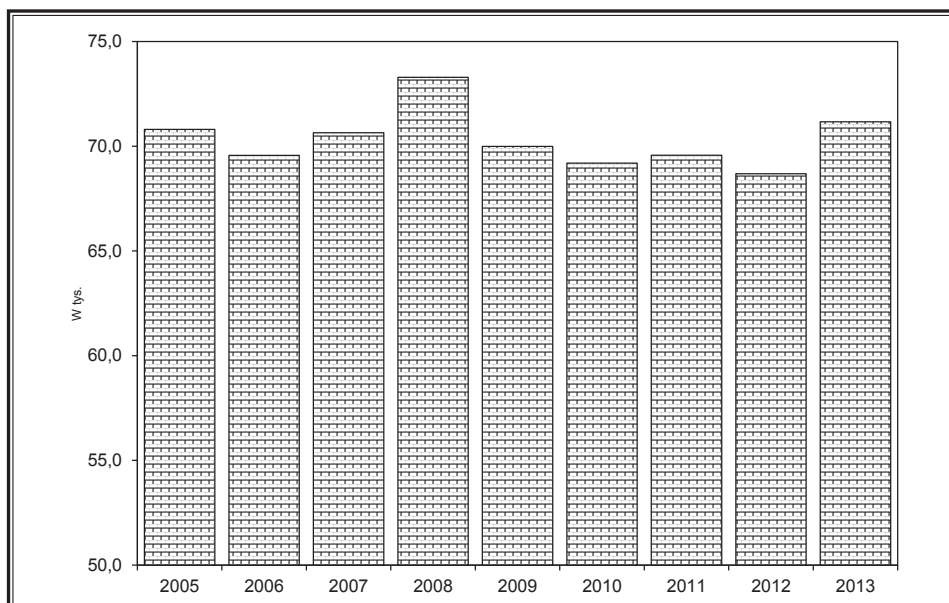
Analiza dojazdów do pracy wskazuje, że zasięg gdyńskiego rynku pracy wykracza poza granicę miasta. Bilans dojazdów do pracy jest dodatni – miasto przyciąga znacznie więcej pracowników mieszkających poza nim niż inne ośrodki czynią to w odniesieniu do pracujących mieszkańców Gdyni. Na jedną osobę wyjeżdżającą do pracy w 2011 r. przypadało 1,74 osoby dojeżdżającej (*Dojazdy*

do pracy..., 2014). W skali kraju był to wysoki wskaźnik, choć niższy niż w większości porównywanych miast oraz głównych miast Polski. Wynika to z położenia Gdyni w aglomeracji Trójmiasta. Pod względem dojazdów do pracy Gdynia jest najsilniej powiązana z Gdańskiem i Sopotem. Do tych miast wyraźnie więcej pracowników wyjeżdża niż przyjeżdża. Dodatni bilans Gdynia odnotowała w stosunku do gmin położonych w północnej części aglomeracji. W szczególności dotyczył on Rumi, Redy, Wejherowa, Pucka, Kosakowa, Luzina i Łęczyc. Obszary te tworzą subrynek pracy Gdyni, w ramach rynku pracy aglomeracji Trójmiasta, który należy do największych lokalnych rynków pracy w Polsce.

Przytaczane dane dobrze odzwierciedlając liczbę pracujących, pozwalają jedynie na ograniczoną analizę zmian w czasie i nie umożliwiają analizy struktury. Taka analiza jest możliwa w oparciu o dane przyporządkowujące pracowników do głównych działów gospodarki¹²³. Wyłania się z nich bardziej złożony obraz zmian w czasie. W całym okresie – od 2005 do 2013 r. – liczba pracujących wzrosła o 0,5%. Można jednak wyróżnić dwa podokresy o odmiennych tendencjach (ryc. 5.2). W latach 2005-2008 liczba pracujących wzrosła o 3,5%, by w roku kolejnym spaść o 4,5%. Lata 2009-2013 to czas stagnacji liczby pracujących. Poprawa nastąpiła dopiero 2013 r., choć liczba pracujących pozostała niższa o 2,9% od odnotowanej w rekordowym 2008 r.

Obserwowane zmiany były konsekwencją wahań koniunktury gospodarczej. Lata 2004-2008 to okres szybkiego wzrostu gospodarczego. Od 2009 r. gospodarka spowolniła w następstwie światowego kryzysu finansowego. Gdynia, jako miasto o licznych powiązaniach międzynarodowych (rozdz. 2), również odczuła jego skutki. W porównaniu do innych miast, spadek liczby pracujących w 2009 r. był bardzo głęboki, do czego istotnie przyczyniła się likwidacja Stoczni Gdynia S.A. Do 2013 r. udało się część miejsc pracy odtworzyć. Cały okres 2005-2013 Gdynia zamknęła wzrostem liczby pracujących o 0,5%, co na tle porównywanych miast było wynikiem dość korzystnym. Jednak w tym czasie wzrost, jaki miał miejsce w największych polskich ośrodkach zamknął się w granicach 15-20%. Jednym

¹²³ Chodzi o dane o liczbie pracujących publikowane przez GUS. W odniesieniu do poziomu powiatów (Gdynia jest miastem na prawach powiatu) nie obejmują one podmiotów gospodarczych o liczbie pracujących do 9 osób, duchownych i pracujących w jednostkach budżetowych działających w zakresie obrony narodowej i bezpieczeństwa publicznego. Dane łącznie z rolnictwem indywidualnym i pracującymi w organizacjach, fundacjach, związkach według faktycznego miejsca pracy i rodzaju działalności. Z racji tego, że podmioty o liczbie pracujących do 9 osób stanowią przytłaczającą część wszystkich podmiotów (w Gdyni w 2014 r. było ich 96%) ich pominięcie istotnie wypacza dane o liczbie pracujących. Podczas gdy wyniki spisu powszechnego z 2011 r. (liczba pracujących mieszkańców skorygowana o wyjeżdżających i dojeżdżających do pracy) wskazują, że pracujących było ok. 113 tys., o tyle dane na koniec tego roku, nie obejmujące podmiotów o liczbie pracujących 9 i mniej, wykazywały jedynie ok. 70 tys. Założono, że zidentyfikowany błąd miał taką samą skalę we wszystkich analizowanych latach.



Ryc. 5.2. Liczba pracujących w Gdyni w latach 2005-2013

Źródło: opracowanie własne na podstawie: www.stat.gov.pl.

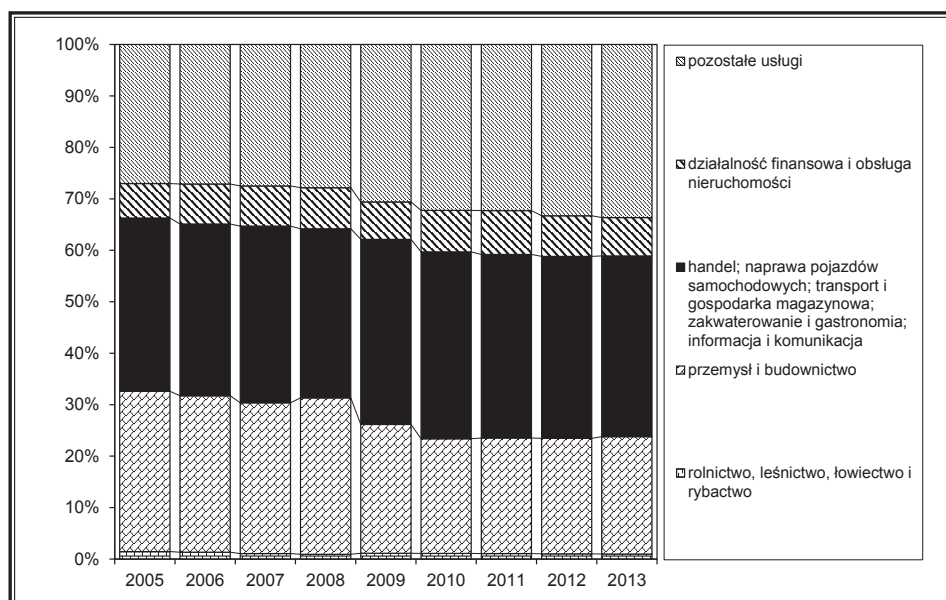
z najważniejszych motorów tego wzrostu był rozwój branży nowoczesnych usług biznesowych, który dotarł także do Gdyni, ale w ograniczonej skali (rozdz. 3.4).

W strukturze pracujących wyróżniono grupy rodzajów działalności gospodarczej. W 2013 r. największy udział mieli pracujący w handlu, naprawie pojazdów samochodowych, transporcie i gospodarce magazynowej, zakwaterowaniu i gastronomii, informacji i komunikacji. Wynosił on 35%¹²⁴. Minimalnie mniejszy był udział pracujących w pozostałych usługach, a więc w administracji, edukacji, ochronie zdrowia i kulturze (ryc. 5.3). Mniejsze, ale istotne znaczenie miał też przemysł i budownictwo (23%). Udział działalności finansowej i ubezpieczeniowej oraz obsługi rynku nieruchomości wynosił 7%, a znikoma, bo na poziomie 1%, była rola rolnictwa, leśnictwa, łowiectwa i rybactwa. W porównaniu do wybranych miast o podobnej wielkości Gdynię cechowała odmienna struktura pracujących. Udział przemysłu i budownictwa był wyraźnie mniejszy. Natomiast znacznie wyższy udział pracujących charakteryzował handel, naprawę pojazdów samochodowych, transport i gospodarkę magazynową, zakwaterowanie i gastronomię, informację i komunikację. Wynikało to z portowego i turystycznego charakteru miasta. Wyższy niż w porównywanych miastach był również odsetek

¹²⁴ Biorąc pod uwagę, że dane te nie obejmują podmiotów o liczbie pracujących do 9 osób, wykazany udział jest najprawdopodobniej zaniżony, gdyż w uwzględnionych branżach odsetek małych podmiotów jest wyższy niż w pozostałych poddanych analizie.

pracujących w działalności finansowej i ubezpieczeniowej oraz obsłudze nieruchomości.

W latach 2005-2013 miały miejsce wyraźne przesunięcia w strukturze pracujących. O 8 pkt.% spadł udział przemysłu i budownictwa. O 7 pkt.% wzrósł natomiast udział pozostałych usług (ryc. 5.3). Ze względu na napędową rolę przemysłu, który dzięki dużej skali działalności i orientacji eksportowej zapewnia napływ znacznych środków finansowych do miasta zjawisko to było niekorzystne. W 2013 r. miał miejsce pierwszy od 2008 r. zauważalny wzrost liczby pracujących w przemyśle i budownictwie, co być może spowoduje odwrócenie obserwowanego trendu.



Ryc. 5.3. Struktura pracujących według grup działalności w Gdyni w latach 2005-2013

Źródło: opracowanie własne na podstawie: www.stat.gov.pl.

5.2. Bezrobotni

Bezrobotni, po pracujących, stanowią kolejny istotny segment podaży pracy. Nie każdy bezrobotny ma jednak równe szanse znalezienia pracy, bo nie każdy w równym stopniu odpowiada potrzebom pracodawców. Niewielkie bezrobocie – tzw. frykcyjne – jest w gospodarce rynkowej zjawiskiem powszechnie występującym jako przejściowy efekt zmiany miejsca pracy. Bezrobotni z tej grupy z reguły dość łatwo znajdują zatrudnienie. Poważnym problemem bywa bezrobocie cykliczne, wynikające z wahań koniunktury gospodarczej powodującej okresowe

spadki popytu na pracę, a przede wszystkim bezrobocie strukturalne wynikające z niedopasowań kwalifikacyjno-zawodowych i przestrzennych popytu i podaży pracy. Ten typ bezrobocia stanowi następstwo nagłych i daleko idących przemian w strukturze gospodarki i w rezultacie zapotrzebowania na określone kwalifikacje i doświadczenie zawodowe. Bezrobocie strukturalne charakteryzuje się z reguły długotrwałym charakterem, powodując stopniową dezaktualizację kompetencji i utrudniając znalezienie pracy. Lokalny rynek pracy Gdyni nie jest wolny od tego problemu, choć jego skala, podobnie jak w większości dużych miast, jest ograniczona.

Podobnie jak w przypadku liczby pracujących, dane o liczbie i strukturze bezrobotnych cechują się ograniczoną wiarygodnością. Za wyniki bardziej miarodajne uchodzą rezultaty badania aktywności ekonomicznej ludności (BAEL). Według nich, w 2011 r. liczba bezrobotnych mieszkańców Gdyni wynosiła 10,9 tys., co przekładało się na stopę bezrobocia na poziomie 9,8%¹²⁵. W porównaniu do czterech miast o podobnej wielkości był to wyraźnie najniższy wynik, niemal porównywalny z poziomem bezrobocia w największych polskich miastach.

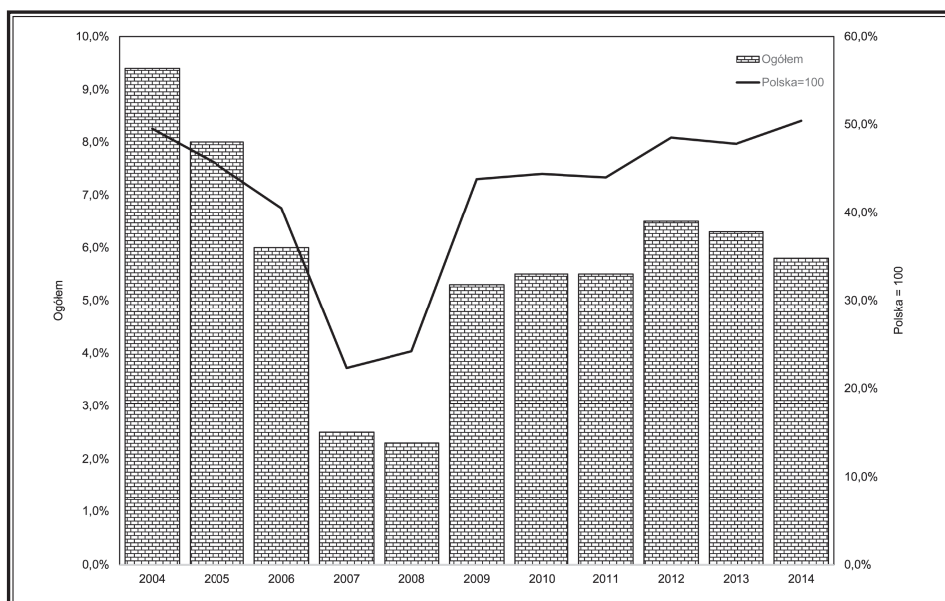
W stosunku do 2002 r., w którym stopa bezrobocia BAEL wynosiła 16,8%, nastąpił bardzo duży jej spadek. Miał on miejsce w całej Polsce i wynikał z poprawy sytuacji gospodarczej. W 2002 r. Polska nie będąc jeszcze członkiem UE, nie uzyskiwała korzyści z tytułu wydatkowania funduszy strukturalnych. Ponadto wychodziła ciągle ze spowolnienia spowodowanego kryzysem rosyjskim z 1998 r. (A. B. Czyżewski, 2002). W 2011 r., po wstąpieniu do UE, pięciu latach dobrej koniunktury gospodarczej i trzech latach stosunkowo płytkiego spowolnienia w Polsce stopa bezrobocia w Gdyni była o 42% niższa niż dekadę wcześniej. W porównaniu do innych miast spadek ten nie był wysoki.

Bardziej szczegółowe prześledzenie zmian poziomu bezrobocia umożliwiają dane o liczbie zarejestrowanych bezrobotnych¹²⁶. W latach 2004-2014 nastąpił

¹²⁵ Według kryteriów przyjętych w spisie powszechnym, za bezrobotnych uznano osoby w wieku 15-74 lata, które jednocześnie deklarowały, że spełniały trzy warunki: 1) w okresie badanego tygodnia nie były osobami pracującymi, 2) w badanym tygodniu i w trzech tygodniach poprzedzających, aktywnie poszukiwały pracy, tzn. podejmowały konkretne działania w celu jej znalezienia, 3) były zdolne/gotowe podjąć pracę w tygodniu badanym i następnym. Do bezrobotnych zaliczono także osoby, które znalazły pracę i oczekiwały na jej rozpoczęcie w okresie 3 miesięcy oraz były gotowe tę pracę podjąć (*Raport z wyników...*, 2012). Część respondentów pracujących w *szarej strefie* mogła się do tego faktu nie przyznać i odpowiedzieć, że są osobami bezrobotnymi.

¹²⁶ Ustawowa definicja bezrobotnego obejmuje szereg warunków szczegółowych. Jest nim osoba niezatrudniona i niewykonująca innej pracy zarobkowej, zdolna i gotowa do podjęcia zatrudnienia w pełnym wymiarze czasu pracy obowiązującym w danym zawodzie lub służbie albo innej pracy zarobkowej, zarejestrowana we właściwym dla miejsca zameldowania stałego lub czasowego powiatowym urzędzie pracy oraz poszukująca zatrudnienia lub innej pracy zarobkowej. W grupie tej znajdują się również pracujący w *szarej strefie* rejestrujący się jedynie w celu uzyskania ubezpieczenia zdrowotnego, a także bierni zawodowo rejestrujący się z tego samego powodu.

spadek stopy bezrobocia. Nie przebiegał on równomiernie. Do 2008 r. miała miejsce coroczna redukcja, która doprowadziła niemal do zaniku omawianego zjawiska. W następstwie spowolnienia gospodarczego, od 2009 r. nastąpił wzrost, ale stosunkowo niewielki. W kolejnych latach miała miejsce stagnacja stopy bezrobocia rejestrowanego. W 2012 r. nastąpił ponowny wzrost, a w kolejnych latach spadek (ryc. 5.4). Tendencja ta była kontynuowana w 2015 r. – na koniec maja stopa bezrobocia rejestrowanego wynosiła 5,4%¹²⁷.

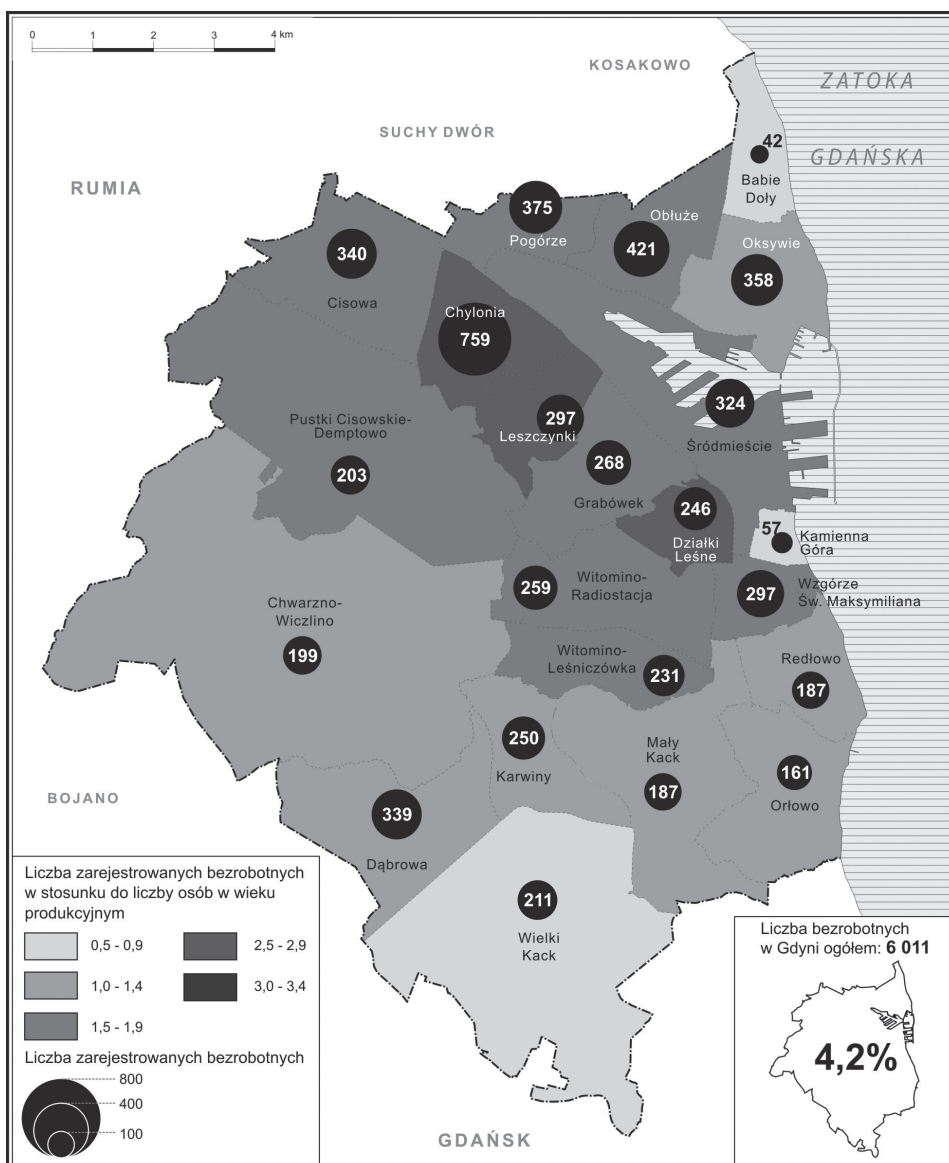


Ryc. 5.4. Stopa bezrobocia rejestrowanego w Gdyni w latach 2004-2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie: www.stat.gov.pl.

Zarejestrowani bezrobotni zamieszkują wszystkie dzielnice Gdyni. Ich liczba jest zasadniczo proporcjonalna do liczby mieszkańców. W 2014 r. najwięcej bezrobotnych mieszkało w Chyloni oraz na Obłuzu i Pogórze (ryc. 5.5). Udział bezrobotnych w grupie ludności w wieku produkcyjnym pozwala wskazać obszary, w których bezrobotnych jest nieproporcjonalnie więcej lub mniej. Najwyższy od-

¹²⁷ Porównanie wartości stopy bezrobocia uzyskanej w toku spisu powszechnego w 2011 r. (9,8%) i stopy bezrobocia rejestrowanego (5,9%) na koniec miesiąca, w którym prowadzono spis (marzec 2011) ukazuje duże rozbieżności. Wydawać się one mogą zaskakujące, zważywszy na fakt, że z reguły stopa bezrobocia rejestrowanego jest wyższa niż stopa bezrobocia BAEL – metodę tą zastosowano także w spisie powszechnym. Taka różnica wystąpiła niemal we wszystkich powiatach grodzkich (średnich i dużych miastach) i wskazuje na istnienie znacznej grupy bezrobotnych nierejestrujących się w urzędach pracy. Możliwe przyczyny takiego stanu rzeczy omówiono w zakończeniu rozdziału.



Ryc. 5.5. Liczba zarejestrowanych bezrobotnych i stopa bezrobocia według dzielnic Gdyni w 2014 r.

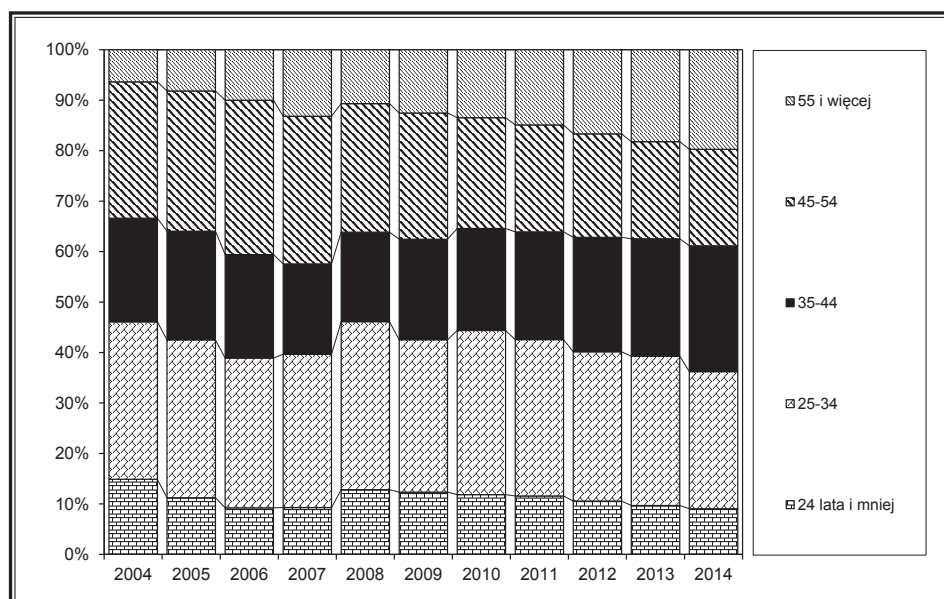
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miasta Gdyni.

setek odnotowano w dzielnicach: Leszczynki i Witomino-Radiostacja. Również Witomino-Leśniczówka, Działki Leśne oraz Śródmieście wyróżniały się wysokim odsetkiem bezrobotnych. Natomiast wyraźnie najniższy odnotowano w Wielkim Kacku.

Z punktu widzenia podaży pracy ważna jest nie tylko liczba, ale i struktura bezrobotnych. Ma ona także istotne znaczenie dla spójności społecznej. Im większy udział w strukturze mają grupy defaworyzowane na rynku pracy, tym szerszy zakres ubóstwa. Pod uwagę wzięto strukturę zarejestrowanych bezrobotnych według wieku i wykształcenia.

Struktura wiekowa bezrobotnych odzwierciedla strukturę wieku ludności aktywnej zawodowo. Przekształcenia w tej strukturze (ryc. 5.6) w Gdyni są więc efektem przemian demograficznych, w tym starzenia się społeczeństwa. W latach 2004-2014 sukcesywnie rósł udział bezrobotnych w wieku 55 lat i więcej. Była to jedyna kategoria wiekowa bezrobotnych, w przypadku której nastąpił nie tylko wyraźny wzrost udziału w bezrobociu, ale także wzrost liczby bezrobotnych. Nastąpiło to w okresie, w którym zaznaczył się wyraźny spadek liczby bezrobotnych ogółem. Zjawisko bezrobocia wśród tej grupy nie wynika jedynie ze zmian demograficznych. Istotną barierą zatrudnienia, w skali całego kraju – nie tylko Gdyni – jest dyskryminacja na rynku pracy osób starszych, wynikająca ze stereotypowego ich postrzegania, słabości instytucji rynku pracy (J. Perek-Białas, A. Ruzik, 2004), ale także barier psychicznych ugruntowanych na podstawie obiegowych opinii i niedostatecznych kompetencji informatycznych (D. Mól, 2008). Rzadko dostrzegane są takie cechy, jak: dokładność, sumienność, czy lojalność wobec pracodawcy (P. Szukalski, 2006).

Zaobserwowane w Gdyni zmiany pozwalają na konstatację, że cechy te zostały dostrzeżone w 2008 r., kiedy z powodu blisko pięcioletniej dobrej koniunktury



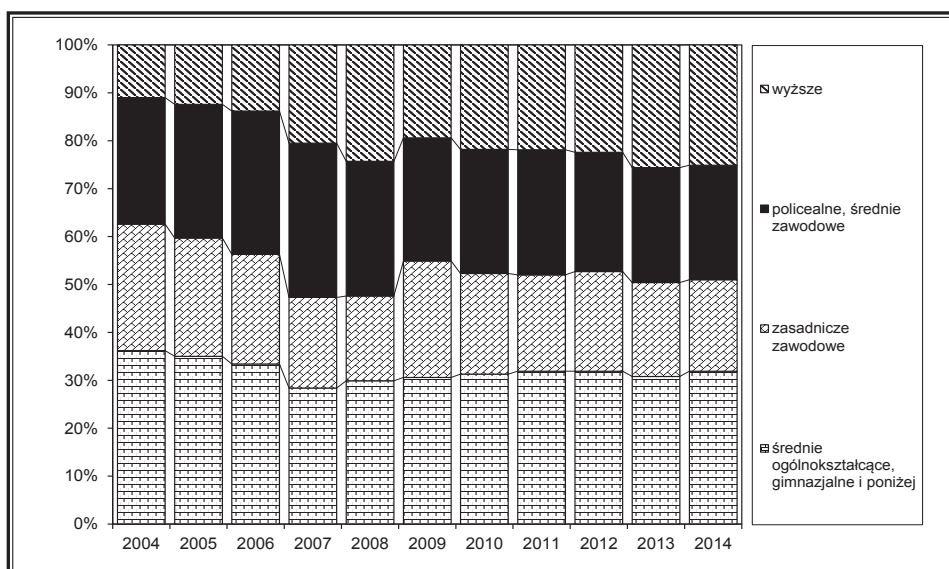
Ryc. 5.6. Struktura wiekowa zarejestrowanych bezrobotnych w Gdyni w latach 2004-2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie: www.stat.gov.pl.

gospodarczej rynek pracy był wydrenowany z pracowników. Jednorazowy spadek udziału bezrobotnych w wieku 50 lat i więcej był zapewne efektem sięgnięcia pracodawców po tych pracowników. W kolejnych latach, kiedy koniunktura wyraźnie osłabła, odsetek bezrobotnych w tej grupie ponownie zaczął rosnąć.

W ponadproporcjonalnie szybkim tempie w stosunku do zmian demograficznych zmniejszał się udział bezrobotnych w wieku do 34 lat. Był to w znacznie mierze rezultat zagranicznych migracji zarobkowych, których skala po wejściu polski do UE bardzo wzrosła. Zjawisko to dotknęło również Gdynię (L. Przybylska i inni, 2016), a jego skutki okazały się znaczące. O ile w 2004 r. udział zarejestrowanych bezrobotnych w wieku do 24 lat w grupie ludności w wieku 19-24 lata wynosił 7,2%, o tyle w 2014 jedynie 4,0%. Podobna redukcja miała miejsce w grupie wiekowej 25-34 lata.

Zmiana modelu edukacji, w kierunku kształcenia ogólnego i następnie wyższego (M. Pacuk i inni, 2016) miała być i do pewnego stopnia była sposobem na zmniejszenie napływu absolwentów do grupy bezrobotnych. W pierwszych latach transformacji ustrojowej zasilali tą grupę przede wszystkim absolwenci szkół zawodowych. Na posiadane przez nich kwalifikacje nie było zapotrzebowania w restrukturyzowanym przemyśle. Następstwa zmiany modelu edukacji stały się wyraźnie widoczne w latach 2004-2014. W strukturze bezrobotnych w Gdyni sukcesywnie ubywać zaczęło osób z wykształceniem zasadniczym zawodowym. Wyraźnie, bo ponad dwukrotnie, wzrósł natomiast udział bezrobotnych z wykształceniem wyższym (ryc. 5.7). Pomijając, traktowanych łącznie, bezrobotnych

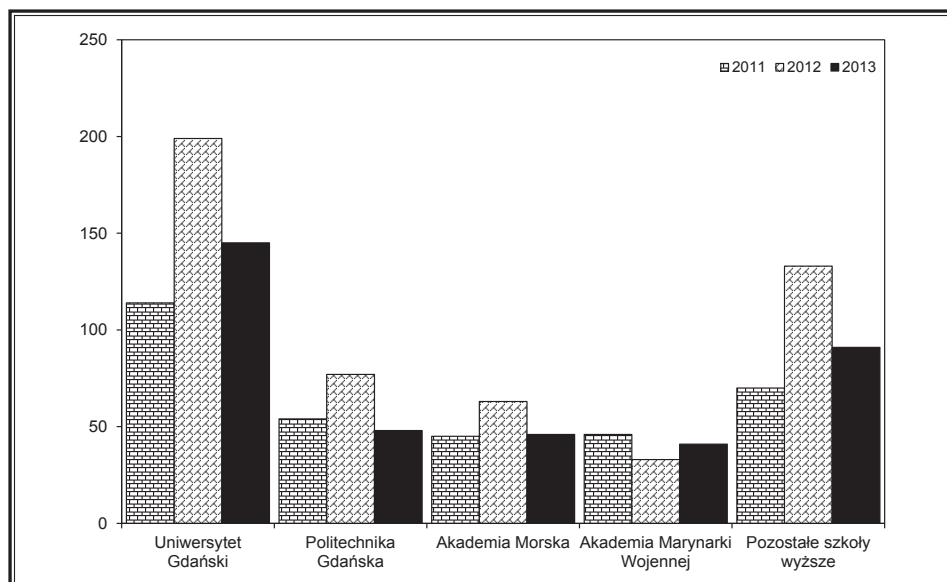


Ryc. 5.7. Struktura zarejestrowanych bezrobotnych według wykształcenia w Gdyni w latach 2004-2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie: www.stat.gov.pl.

z wykształceniem gimnazjalnym i niższym oraz średnim ogólnokształcącym, jako nieposiadających kwalifikacji zawodowych pożądaných na rynku pracy, bezrobotni z wykształceniem wyższym od 2013 r. stali się najliczniejszą grupą poszukujących pracy. Gdynia nie jest wyjątkiem. Podobne procesy miały miejsce w większości dużych ośrodków akademickich.

W latach 2011-2013 najwięcej absolwentów, którzy rejestrowali się w urzędzie pracy w Gdyni ukończyło dwie największe uczelnie regionu – Uniwersytet Gdański i Politechnikę Gdańską. Zauważalna liczba bezrobotnych ukończyła również dwie gdyńskie uczelnie morskie – Akademię Morską i Akademię Marynarki Wojennej (ryc. 5.8)¹²⁸. Łącznie w każdym z lat 2011-2013 rejestrowało się w Gdyni od ok. 300 do 500 bezrobotnych absolwentów szkół wyższych.



Ryc. 5.8. Bezrobotni absolwenci szkół wyższych zarejestrowani w Powiatowym Urzędzie Pracy¹²⁹ w Gdyni w latach 2011-2013

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Bezrobotni absolwenci...*, 2013; *Bezrobotni absolwenci...*, 2014.

¹²⁸ Liczba bezrobotnych absolwentów była w pierwszej kolejności funkcją liczby absolwentów ogółem. W 2013 r. uczelnie ukończyło: Uniwersytet Gdański – 5,8 tys., Politechnikę Gdańską – 5,5 tys., Akademię Morską – 1,4 tys., Akademię Marynarki Wojennej (kierunki cywilne) – 0,9 tys. osób ogółem. Z tego bezrobotni absolwenci stanowili: Uniwersytet Gdański – 7,3%, Politechnika Gdańska – 4,9%, Akademia Morska – 7,5%, Akademia Marynarki Wojennej (kierunki cywilne) – 10,9%. Dane te dotyczą wszystkich absolwentów – nie tylko zarejestrowanych w PUP Gdynia (*Bezrobotni absolwenci...*, 2014).

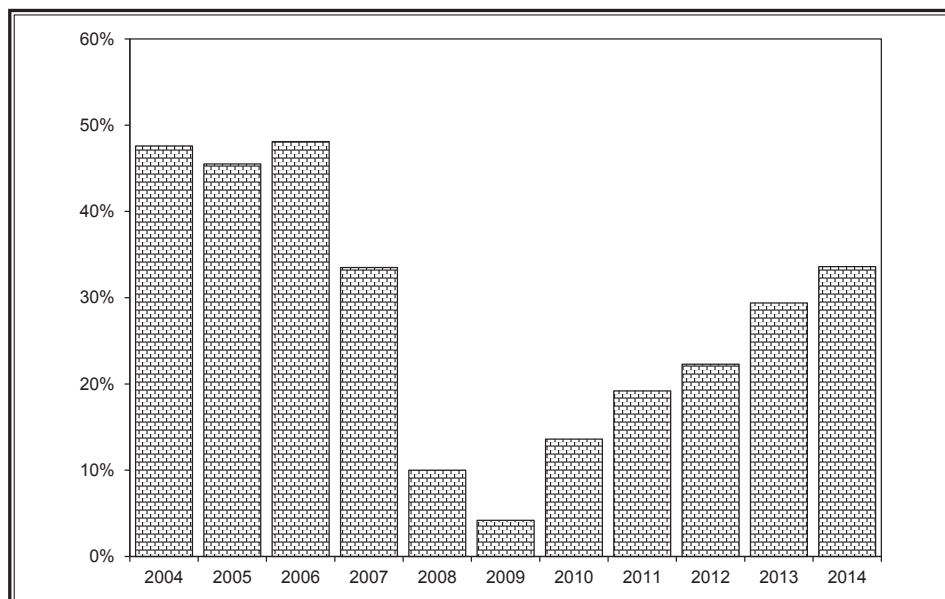
¹²⁹ Dane dotyczą wyłącznie absolwentów szkół wyższych do 27. roku życia, którzy zostali zarejestrowani po raz pierwszy w okresie do 12 miesięcy od ukończenia szkoły wyższej. Dane dotyczące Akademii Marynarki Wojennej obejmują tylko kierunki cywilne.

5.3. Niedopasowania kwalifikacyjne

Popyt na pracę, szczególnie w gospodarce rynkowej otwartej na globalną konkurencję, zmienia się bardzo szybko. Wahania koniunktury oraz przemiany strukturalne, wynikające m.in. ze zmieniającego się zapotrzebowania konsumentów jak i rozwoju technologicznego powodują, że pracodawcy zgłaszają zmienne zapotrzebowanie na pracowników – zarówno pod względem ich liczby, jak i kwalifikacji. Z kolei podaź pracy, czyli liczba i struktura zawodowa chętnych do pracy ulega o wiele wolniejszym przekształceniom. Proces edukacji ogólnej, kształcenia zawodowego a następnie nabywania doświadczenia trwa często latami. Dlatego stan rynku pracy, w którym część chcących podjąć pracę posiada kwalifikacje niedopasowane do potrzeb pracodawców, jest stałą cechą rynku pracy. To co odróżnia rynki pracy sprawnie reagujące na zmiany popytu od rynków, na których proces ten zachodzi wolniej, to skala niedopasowań kwalifikacyjnych.

Jedną z miar niedopasowania kwalifikacji poszukujących pracy do potrzeb gospodarki jest wielkość długotrwałego bezrobocia. W Gdyni, podobnie jak w innych miastach, w latach 2004-2014 odsetek bezrobotnych dłużej niż rok ulegał silnym wahaniom (ryc. 5.9). Zmiany te naśladowały dynamikę wzrostu gospodarczego oraz migracji zagranicznych. Szybki wzrost PKB w latach 2004-2008 skutkował najpierw nieznacznym, a potem coraz szybszym, wraz z rosnącą skalą migracji zarobkowych, spadkiem liczby długotrwale bezrobotnych, a także ich udziału w bezrobociu ogółem. W 2009 r. w Gdyni odsetek ten wynosił jedynie 4,2, podczas gdy w 2006 aż 48,1. W warunkach dużego popytu na pracę znajdowali ją prawie wszyscy chcący naprawdę pracować, nawet jeżeli w niewielkim stopniu spełniali oczekiwania pracodawców co do kwalifikacji. Następstwem spowolnienia gospodarczego, spowodowanego globalnym kryzysem finansowym, był wzrost bezrobocia ogółem, w tym także wzrost odsetka bezrobotnych długotrwale. W sytuacji ograniczonego popytu na pracę osoby o kwalifikacjach najmniej przydatnych pracodawcom zaczęły być sukcesywnie zwalniane. Szanse na to, że znajdą inną pracę malały wraz z rosnącym bezrobociem. W rezultacie od 2009 do 2014 r. odsetek pozostających bez pracy dłużej niż rok wzrósł do poziomu 33,6. Na tle nie tylko porównywalnych miast, ale także w stosunku do największych ośrodków, od 2008 r. był on najniższy.

Do grup zawodów najbardziej narażonych na ryzyko długotrwałego bezrobocia w 2014 r. zaliczono: pozostałych pracowników obsługi biura, pomoce domowe i sprzątaczkę oraz kierowników do spraw produkcji i usług. Innymi czynnikami ryzyka okazały się: wiek – osoby w wieku 50 lat i więcej są rzadziej zatrudniane, niskie kwalifikacje (do prostych prac fizycznych) oraz przerwa w pracy zawodowej związana z urodzeniem i wychowywaniem dziecka (*Monitoring zawodów...*, 2015).



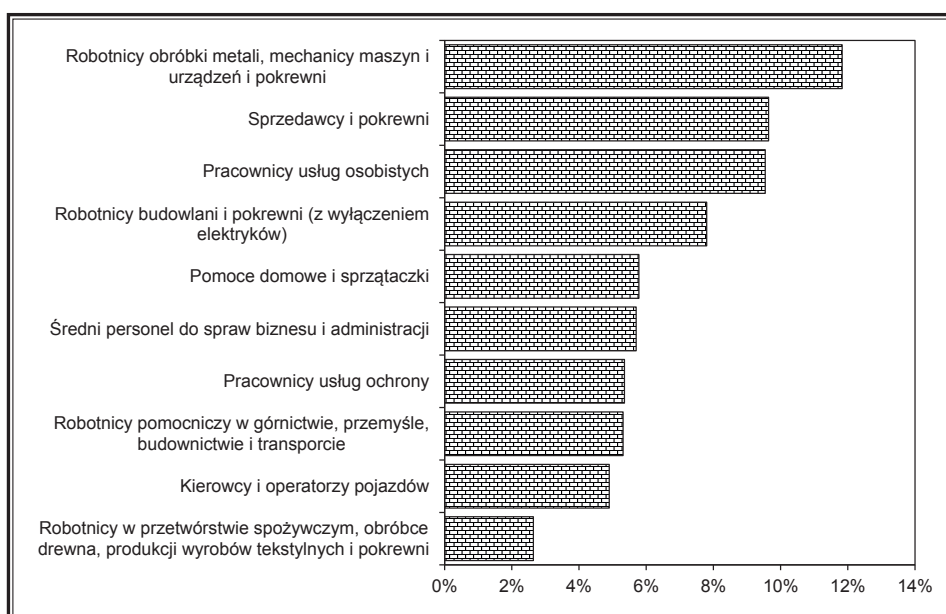
Ryc. 5.9. Udział pozostających bez pracy dłużej niż rok w liczbie zarejestrowanych bezrobotnych ogółem w Gdyni w latach 2004-2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie: www.stat.gov.pl.

Ważnym czynnikiem wpływającym na skalę długotrwałego bezrobocia jest też aktywność urzędu pracy. Długotrwanie bezrobotni najczęściej kierowani byli na szkolenia, staże, do prac społecznie użytecznych czy po poradę w ramach usług poradnictwa indywidualnego. Niektóre z wymienionych form cechowały się znaczną skutecznością. Na przykład, w 2014 r. na 151 osób długotrwanie bezrobotnych, które ukończyły szkolenia 117 podjęło pracę. Z 65 osób, które ukończyły staż pracę znalazło 46 osób. Z indywidualnego poradnictwa 97 podjęło pracę a 87 zostało skierowane na szkolenia zawodowe (*Aktywne programy rynku pracy...*, 2015). Przytoczone statystyki nie wskazują, jaka była trwałość zatrudnienia. Najprawdopodobniej niewielka, co wynika z charakteru segmentu rynku pracy, na którym zatrudniani są bezrobotni. Z uwagi na niskie wynagrodzenia i często trudne warunki pracy, występuje na nim duża rotacja. Nawet krótki okres pracy spowalnia dezaktualizację kompetencji zawodowych bezrobotnych.

Niedopasowania kwalifikacyjne skutkują nie tylko długotrwałym bezrobociem. Równocześnie pracodawcy mają problem z obsadzeniem wolnych miejsc pracy. W tym zakresie brakuje jednoznacznych informacji, jak ten deficyt kształtuje się w Gdyni. Analizy popytu na pracę przeprowadzone dla województwa pomorskiego wskazują, że w 2014 r. najwięcej wolnych miejsc pracy (ok. 32%) zgłaszały zakłady przemysłowe. Potrzebowano głównie robotników oraz operatorów i monterów maszyn i urządzeń, a dopiero w drugiej kolejności specjalistów i techników.

Znaczna część wolnych miejsc pracy (ok. 15%) istniała w handlu – poszukiwani byli głównie sprzedawcy, a także w transporcie i gospodarce magazynowej (ok. 13%), gdzie poszukiwano właśnie operatorów i monterów maszyn i urządzeń (*Popyt na pracę...*, 2015). W odniesieniu do Gdyni wyniki te częściowo potwierdzają analizy urzędu pracy (ryc. 5.10). W 2014 r. zauważalne było rosnące zapotrzebowanie na pracowników technicznych i pracowników usług. Duża liczba ofert pracy zgłoszonych do PUP dotyczyła zawodów nie wymagających specjalistycznych kwalifikacji – robotnik gospodarczy czy pracownik ochrony fizycznej bez licencji. Znaczna liczba ofert pracy czekała na sprzedawców, a także spawaczy, w szczególności posiadających doświadczenie i potrafiących spawać cienkie blachy. Poszukiwani byli również technicy biurowi oraz opiekunowie osób starszych (*Monitoring zawodów...*, 2015)¹³⁰.



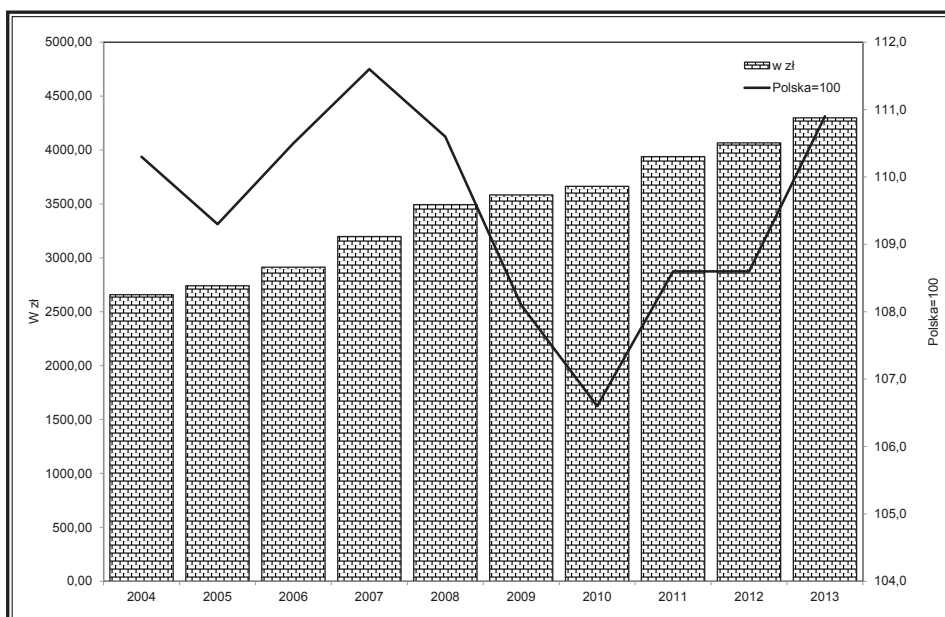
Ryc. 5.10. Grupy zawodowe o największym udziale w liczbie ofert pracy zgłoszonych do PUP w Gdyni w 2014 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Monitoring zawodów...*, 2015.

¹³⁰ Do urzędów pracy pracodawcy zgłaszają jedynie niektóre oferty – najczęściej niewymagające specjalistycznych kwalifikacji i umiejętności. Ponadto są one często zainteresowani wykorzystaniem subsydiów do zatrudnienia, co także skłania ich do zamieszczania ofert pracy o wymienionym profilu. Specjaliści są najczęściej poszukiwani z wykorzystaniem innych sposobów. Dlatego informacja o poszukiwanych pracownikach na podstawie ofert zgłoszonych do urzędów pracy jest jedynie częściowo miarodajna.

5.4. Poziom i struktura wynagrodzeń

Wysokość wynagrodzeń wynika m.in. z relacji pomiędzy wielkością i strukturą popytu na pracę ze strony pracodawców i podaży oferowanej przez chcących pracować. W całym analizowanym okresie – od 2004 do 2013 r. – poziom wynagrodzeń w Gdyni był wysoki, jak na polskie warunki i systematycznie rósł (ryc. 5.11). O ile w 2004 r. przeciętne wynagrodzenie wynosiło 2568 zł, o tyle w 2013 r. sięgnęło kwoty 4298 zł. Wynagrodzenia w Gdyni należały do najwyższych w Polsce – wynosiły 108,6 do 111,6% przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia dla Polski. Spadek przewagi w tym zakresie odnotowano w latach 2008-2010, jako bezpośrednie następstwo spowolnienia gospodarczego, a także likwidacji Stoczni Gdynia S.A. Natomiast od 2010 r. przewaga zaczęła systematycznie się zwiększać.



Ryc. 5.11. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w Gdyni w latach 2004-2013

Źródło: opracowanie własne na podstawie: www.stat.gov.pl.

Do branż, w których wynagrodzenia były szczególnie wysokie zaliczono działalność finansową i ubezpieczeniową oraz obsługę rynku nieruchomości. Wyraźnie niższe od przeciętnej cechowały natomiast handel, naprawę pojazdów samochodowych, transport i gospodarkę magazynową, zakwaterowanie i gastronomię oraz informację i komunikację.

5.5. Postawy mieszkańców wobec pracy

Podaż pracy w największym stopniu kształtują procesy demograficzne oraz edukacja. Wpływają one na liczbę potencjalnych pracowników oraz ich strukturę zawodową. Dla pracodawców ważne okazują się również ogólne cechy osobowe, takie jak: uczciwość, pracowitość, odpowiedzialność, komunikatywność czy zdolność do uczenia się (*Pomorski barometr zawodowy...*, 2013). Do pewnego stopnia ich obecność w profilach kompetencyjnych pracowników zależy od postaw, jakie przyjmują oni wobec pracy. Wgląd w tę kwestię w odniesieniu do Gdyni dają wyniki badania ankietowego mieszkańców województwa pomorskiego w wieku powyżej 15 lat, przeprowadzonego w 2013 r.¹³¹

Fundamentalnym dla postaw pracowników jest znaczenie pracy, jako warunku szczęśliwego życia. Respondenci mogli wybrać trzy takie warunki. Na rolę pracy wskazało 21% badanych mieszkańców Gdyni. Częściej wskazywane były tak fundamentalne dla udanego życia kwestie jak: zdrowie, udane małżeństwo, pieniądze i dzieci. Większe znaczenie mają pieniądze (35% wskazań), co świadczy, że znaczna część mieszkańców uważa, że praca powinna być źródłem pieniędzy, choć niekończenie zapewnia ich wystarczającą kwotę. Ważna jest także niska ranga wykształcenia (12% wskazań), jako warunku szczęśliwego życia. Dla rynku pracy oznacza to w przyszłości najprawdopodobniej ograniczenie napływu osób z wykształceniem wyższym. Opinie gdynian na ten temat nie były wyjątkowe – podobnie odpowiadała większość badanych mieszkańców województwa pomorskiego.

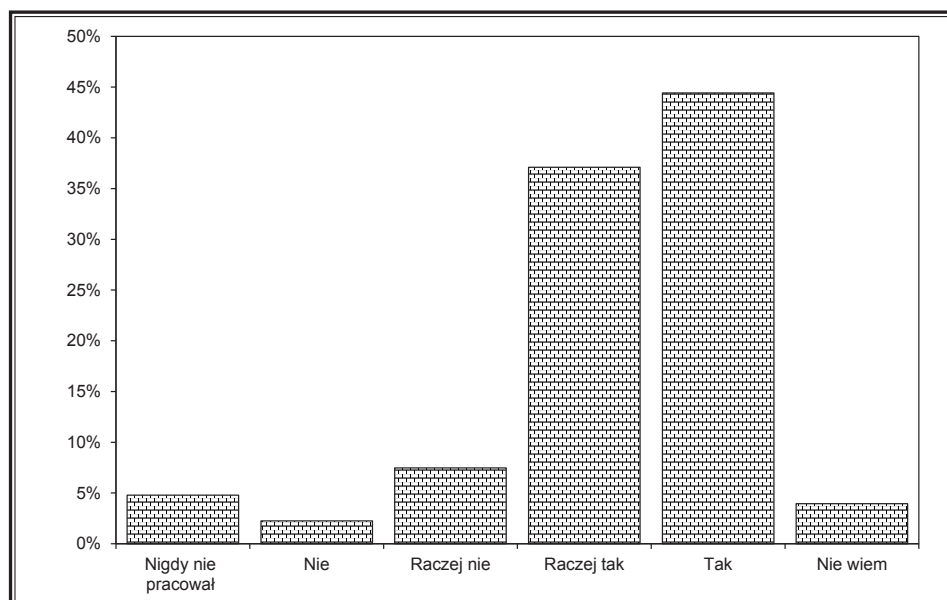
Analizując wybrane przekroje respondentów zauważono, że rola pracy jako warunku szczęśliwego życia była częściej wymieniana wśród pracujących niż niepracujących, w szczególności dotyczyło to osób w wieku od 30 do 50 lat, przypadającym na szczyt aktywności zawodowej. Biorąc pod uwagę zróżnicowanie

¹³¹ Wyniki badania ankietowego uzyskano w ramach projektu pt. *Wzorcowy system regionalny monitoringu jakości usług publicznych i jakości życia*, wykonywanego przez Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową i współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego (Priorytet V POKL 2007-2013 Dobre rządzenie, Działanie 5.2 Wzmocnienie potencjału administracji samorządowej). Badanie zostało wykonane przez Pracownię Badań Społecznych. Przeprowadzono je w dniach 19.04-27.05.2013 r., na losowej próbie 7 tys. mieszkańców województwa pomorskiego w wieku powyżej 15 lat. W Gdyni przebadano 728 osób. Zastosowano metodę bezpośrednich wywiadów kwestionariuszowych, w miejscu zamieszkania respondentów. Próba została wylosowana z rejestru adresów gospodarstw domowych, prowadzonych przez Główny Urząd Statystyczny. Na jego podstawie rozlosowano punkty startowe. Gospodarstwa domowe dobierane były metodą *random-route*, polegającą na poszukiwaniu adresów poruszając się w ściśle określony sposób, poczynając od wylosowanego punktu startowego. Następnie pod wytypowanym adresem losowano respondenta (*Raport techniczny...*, 2013). Więcej informacji na stronie projektu: www.monitoring.ibngr.pl.

zawodowe, praca częściej pojawiała się we wskazaniach pracowników wyższych szczebli, a także pracujących w przemyśle. Nieco rzadziej rolę pracy podkreślali pracownicy wykonujący prace proste, pracownicy biurowi oraz pracownicy usług osobistych i sprzedawcy. Są oni z reguły nisko wynagradzani, często zatrudniani czasowo, a ich praca nie zapewnia prestiżu społecznego.

Kolejnym istotnym wymiarem postaw pracowniczych jest satysfakcja z pracy. Jej poziom można interpretować jako efekt zgodności pomiędzy kompetencjami zawodowymi i oczekiwaniami wobec pracy a cechami wykonywanej pracy. Dopasowanie może mieć charakter instrumentalny – określa poziom zgodności pomiędzy możliwościami i uzdolnieniami pracownika a wymaganiami stawianymi przez pracodawcę. Jednocześnie można je również rozpatrywać na płaszczyźnie motywacyjnej – do jakiego stopnia środowisko pracy zaspokaja potrzeby pracownika poprzez odpowiednie gratyfikacje (A. Lipińska-Grobelny, K. Głowacka, 2009). Dla pracodawców, a szerzej dla całego lokalnego rynku pracy i konkurencyjności gospodarki wysoki poziom satysfakcji oznacza wyższą produktywność pracy.

Gdynianie, którzy pracowali w chwili badania albo wykonywali pracę w przeszłości byli usatysfakcjonowani z pracy. Aż 81% respondentów sformułowało w tym zakresie pozytywne opinie, w tym 44% jednoznacznie pozytywne (Ryc. 5.12). W porównaniu do ocen mieszkańców pozostałych obszarów woje-

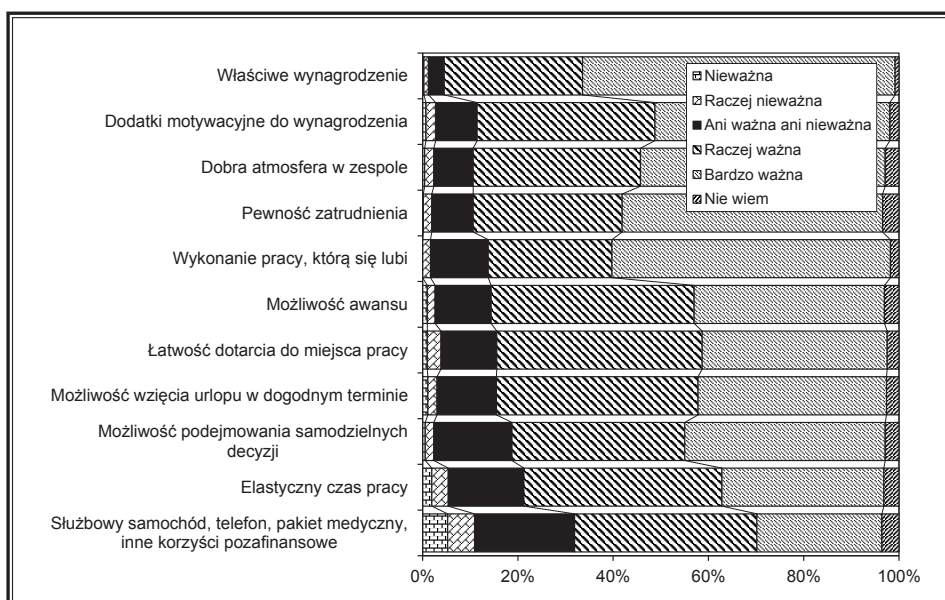


Ryc. 5.12. Czy obecna lub była praca zawodowa przynosiła satysfakcję? Opinie mieszkańców Gdyni z 2013 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową.

wództwa pomorskiego był to wynik ponadprzeciętny. Opinie nie wykazywały zróżnicowania w grupach wiekowych, z wyjątkiem osób najmłodszych – w wieku 15-29 lat – wśród których odsetek niezadowolonych był wyraźnie wyższy (6%). Duża część z nich równolegle uczy się i pracuje lub jest na początku kariery zawodowej. W związku z tym wykonywana praca odbiega od oczekiwań. Nie można jednak wykluczyć, że oczekiwania części młodych mieszkańców miasta są zbyt wygórowane w stosunku do oferowanych warunków pracy. Niewielkie zróżnicowanie satysfakcji z pracy odnotowano także przy uwzględnieniu struktury zawodowej. Zauważalne różnice dotyczyły w zasadzie skrajnych kategorii w hierarchii zawodowej. Nieco częściej usatysfakcjonowani byli specjaliści, a rzadziej pracownicy przy pracach prostych.

Na satysfakcję z pracy wpływa wiele czynników. W opinii większości badanych mieszkańców Gdyni wszystkie one są ważne. Jednak wyłania się wśród nich pewna hierarchia (ryc. 5.13). Wyraźnie największe znaczenie ma wynagrodzenie. Podkreślona została również rola dodatków motywacyjnych do wynagrodzenia, pewność zatrudnienia, a także dobra atmosfera w zespole oraz fakt wykonywania pracy, którą się lubi. Stosunkowo najmniejszą rolę w kreowaniu satysfakcji z pracy przypisywano *złotej klatce* – a więc wszelkim korzyściom pozafinansowym, takim jak służbowy samochód, telefon komórkowy czy pakiet medyczny. Mniejsze znaczenie przykładano również do elastycznego czasu pracy oraz możliwości podejmowania samodzielnych decyzji. Omówiona hierarchia przyczyn satysfakcji

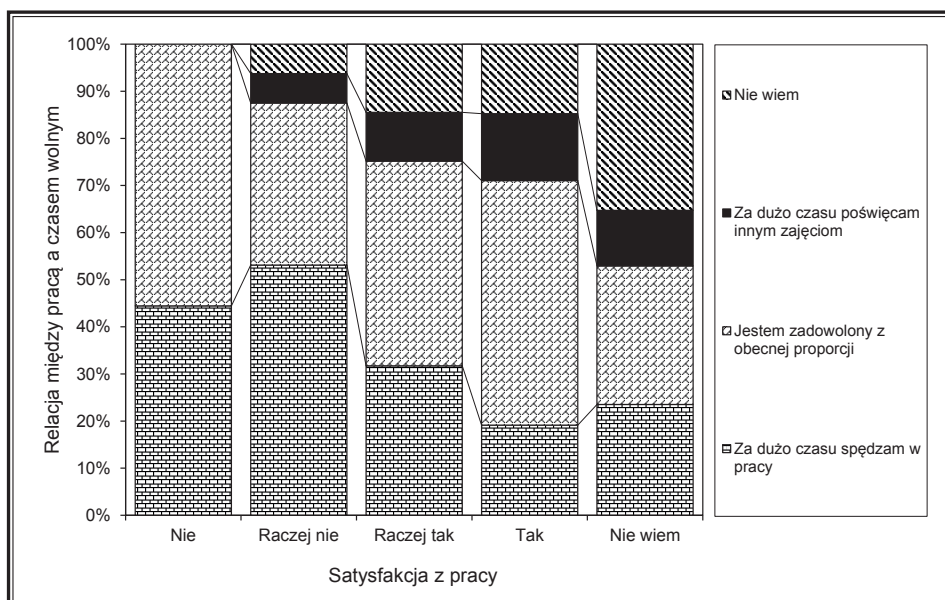


Ryc. 5.13. Przyczyny satysfakcji z pracy w opinii mieszkańców Gdyni z 2013 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową.

z pracy nie odbiega istotnie od sformułowanej przez pozostałych mieszkańców województwa pomorskiego. Nieco mniejsze znaczenie przypisano pewności zatrudnienia, co najprawdopodobniej wynika z mniejszego bezrobocia i większych możliwości znalezienia zatrudnienia jakie oferuje duży, trójmiejski rynek pracy. Respondenci wyraźnie podkreślili znaczenie ekonomicznej funkcji pracy. Ma ona zapewniać trwałe utrzymanie, a w następnej kolejności przynosić innego rodzaju korzyści. Stawia to ich w wyraźnej opozycji względem pracodawców, z których większość chciałaby traktować pracę jak każdy inny czynnik produkcji, co miałyby prowadzić do większego uelastycznienia reguł zatrudnienia.

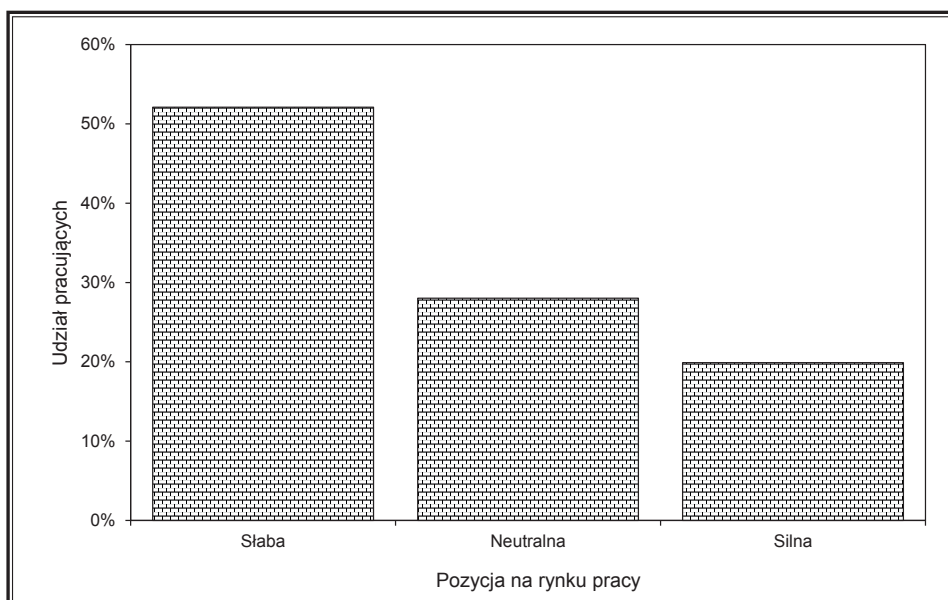
Z poziomem satysfakcji z pracy wiąże się także relacja pomiędzy czasem spędzonym w pracy a czasem wolnym. Z istniejącej relacji zadowolonych było 46% pracujących respondentów. W porównaniu do odpowiedzi pozostałych ankietowanych w województwie pomorskim był to wynik niski. Aż 27% badanych pracujących gdynian stwierdziło, że za dużo czasu spędza w pracy, co było z kolei wynikiem wysokim. Osoby te wyraźnie częściej nie były usatysfakcjonowane z pracy (ryc. 5.14). Jednocześnie 12% respondentów stwierdziło, że zbyt dużo czasu poświęca innym zajęciom. Był to niski odsetek. Takie opinie formułowali przede wszystkim zadowoleni z pracy. Z punktu widzenia rynku pracy stanowią oni do pewnego stopnia niewykorzystany potencjał – są, w swojej opinii, niepełnie zatrudnieni.



Ryc. 5.14. Relacja pomiędzy czasem pracy a czasem wolnym a satysfakcja z pracy w opinii pracujących mieszkańców Gdyni z 2013 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową.

Postawy wobec pracy mogą się różnić w zależności od postrzegania własnej siły przetargowej na rynku pracy. Pracujących mieszkańców Gdyni spytano o dwie kwestie. Po pierwsze: jak oceniają własne szanse na znalezienie pracy, gdyby zaszła taka potrzeba. Po drugiej: jak oceniają szansę dotychczasowego pracodawcy na znalezienie pracownika w miejsce respondenta, w sytuacji gdyby zaszła taka potrzeba. Zestawienie odpowiedzi na oba pytania pozwoliło określić liczebność trzech kategorii pracujących (ryc. 5.15). Pracownicy o silnej pozycji to tacy, którzy oceniają własne szanse na znalezienie pracy wyżej niż szanse pracodawcy na znalezienie zastępcy na swoje miejsce. W przypadku Gdyni grupa ta stanowiła 20% badanych. Nieco liczniejsza, bo składająca się z 28% respondentów była grupa pracowników o pozycji neutralnej – własne szanse na znalezienie pracy oceniali podobnie jak szanse pracodawcy na znalezienie ich zastępcy. Najliczniejszą grupę stanowili pracownicy o słabej pozycji na rynku pracy. Ci respondenci wskazywali, że mieliby większą trudność w znalezieniu zatrudnienia, niż pracodawcy w pozyskaniu innego pracownika na ich miejsce. Do tej grupy zaliczało się aż 52% badanych pracujących. Samoocena pracowników być może nie oddaje rzeczywistej siły pracodawców i pracobiorców na rynku pracy. Wpływa jednak na ich postawy, a przez to na decyzje dotyczące zmiany zatrudnienia, czy poziomu determinacji w utrzymaniu obecnego stanu.



Ryc. 5.15. Własna pozycja na rynku pracy w opinii pracujących mieszkańców Gdyni z 2013 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową.

Postrzeganie własnej pozycji na rynku pracy przez mieszkańców Gdyni kontrastuje z względnie dobrym stanem rynku pracy mierzonym podstawowymi wskaźnikami. Sposób postrzegania być może wynika z pamięci zdecydowanie lepszego okresu dla pracowników, jakim były lata 2007-2008, po części kształtowany jest przez doniesienia medialne – kwestia pracy i bezrobocia często jest w nich omawiana jako fundamentalny problem społeczno-gospodarczy. Przeważający sposób postrzegania własnej pozycji, jako słabej nie sprzyja mobilności na rynku pracy, która prowadzić powinna do jak najlepszego dopasowania umiejętności i oczekiwań pracowników do wymogów stanowisk pracy. To z kolei zwiększa produktywność pracy, umacnia pozycję konkurencyjną przedsiębiorstw i paradoksalnie, sprzyja tworzeniu stabilnych miejsc pracy.

5.6. Podsumowanie

Gdynia zalicza się do największych ośrodków w Polsce pod względem liczby pracujących – w 2011 r. znalazła się na 12. miejscu w tej grupie miast. Pracowało tu 49,3% ogółu ludności w wieku 15 lat i więcej. Na tle porównywalnych miast była to wartość stosunkowo wysoka, choć w Polsce ten wskaźnik jest niski. Analiza dojazdów do pracy wskazuje, że gdyński rynek pracy wykracza poza granicę miasta. Przyciąga więcej pracowników niż traci na rzecz innych ośrodków. Gdynia najsilniej powiązana jest z Gdańskiem i Sopotem. Jednak do tych miast wyraźnie więcej pracowników wyjeżdża niż przyjeżdża. Dodatni bilans Gdynia odnotowała w stosunku do gmin położonych w północnej części aglomeracji.

Gdyński rynek pracy cechuje się dość niską dynamiką wzrostu zatrudnienia. Głęboki spadek liczby pracujących nastąpił w 2009 r. Kolejne lata upłynęły na odbudowie tego uszczerbku. Część miejsc pracy udało się odtworzyć. Jednym z najważniejszych motorów wzrostu liczby pracujących w dużych miastach był rozwój branży nowoczesnych usług biznesowych. Dotarł on także do Gdyni, ale w ograniczonej skali.

Poziom bezrobocia w Gdyni pod koniec badanego okresu (2011-2014) był niski, a w okresie 2004-2014 odnotowano jego głęboki spadek, choć w porównaniu do innych miast nie należał do największych. Do 2008 r. miała miejsce coroczna redukcja, która doprowadziła niemal do zaniku bezrobocia. W następstwie spowolnienia gospodarczego, do 2009 r. nastąpił niewielki jego wzrost. W kolejnych latach miała miejsce stagnacja stopy bezrobocia rejestrowanego. W 2014 r. odnotowano jej wyraźny spadek. Proces ten zachodził także w 2015 r. – na koniec maja stopa bezrobocia rejestrowanego wynosiła 5,4%.

W Gdyni zaobserwowano znaczną skalę i dużą zmienność niedopasowań kwalifikacyjno-zawodowych. Jedną z miar jest skala długotrwałego bezrobocia. W Gdyni, podobnie jak w innych miastach, w latach 2004-2014 odsetek bezrobotnych dłużej niż rok ulegał silnym wahaniom. Zmiany te nawiązywały do dynamiki wzrostu gospodarczego oraz migracji zagranicznych. Od 2009 do 2014 r. odsetek pozo-

stających bez pracy dłużej niż rok wzrósł. Choć skala obserwowanego zjawiska była znaczna, to na tle nie tylko porównywalnych miast, ale także w stosunku do największych ten wzrost był najniższy. Niedopasowania kwalifikacyjne skutkują nie tylko długotrwałym bezrobociem. Równocześnie pracodawcy mieli problem z obsadzeniem wolnych miejsc pracy. W badanym okresie lista zawodów deficytowych ulegała znacznym zmianom. W jego końcu – w 2014 r. – zauważalne było rosnące zapotrzebowanie na pracowników technicznych i pracowników usług. Duża liczba ofert pracy zgłoszonych do powiatowego urzędu pracy dotyczyła zawodów niewymagających specjalistycznych kwalifikacji – robotnik gospodarczy, pracownik ochrony fizycznej bez licencji, sprzątaczką biurową. Znaczna liczba ofert pracy czekała na sprzedawców, a także spawaczy, w szczególności posiadających doświadczenie i potrafiących spawać cienkie blachy. Poszukiwani byli również technicy biurowi oraz opiekunowie osób starszych.

W całym analizowanym okresie – od 2004 do 2013 – wynagrodzenia w Gdyni były wysokie, jak na polskie warunki i systematycznie rosły. Wynosiły od 108,6% do 111,6% przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w Polsce. Wyraźny spadek przewagi w tym zakresie odnotowano w latach 2008-2010, jako bezpośrednie następstwo spowolnienia gospodarczego, a także likwidacji Stoczni Gdynia S.A. Natomiast od 2010 r. przewaga zaczęła systematycznie się zwiększać.

Gdynianie, którzy pracowali w chwili badania albo wykonywali pracę w przeszłości byli usatysfakcjonowani z pracy. Aż 81% respondentów sformułowało w tym zakresie pozytywne opinie. W porównaniu do ocen mieszkańców pozostałych obszarów województwa pomorskiego, był to wynik ponadprzeciętny. Na satysfakcję z pracy wpływa wiele czynników. W opinii mieszkańców Gdyni, wszystkie one są ważne. Jednak wyraźnie największe znaczenie odgrywa wynagrodzenie. Respondenci mocno podkreślili znaczenie ekonomicznej funkcji pracy. Z poziomem satysfakcji z pracy wiąże się także relacja pomiędzy czasem spędzonym w pracy a czasem wolnym. Z istniejącej relacji zadowolonych było 46% pracujących respondentów. 27% pracujących gdynian stwierdziło, że za dużo czasu spędza w pracy. Osoby te częściej nie były usatysfakcjonowane z pracy. Jednocześnie 12% respondentów stwierdziło, że zbyt dużo czasu poświęca innym zajęciom. Takie opinie formułowali zadowoleni z pracy. Z punktu widzenia rynku pracy stanowią oni niewykorzystany potencjał – są, w swojej opinii, niepełnie zatrudnieni.

Większość pracujących gdynian, postrzegając w 2013 r. własną pozycję na rynku pracy jako słabą – respondenci wskazywali, że mieliby większą trudność w znalezieniu zatrudnienia, niż pracodawcy w pozyskaniu innego pracownika na ich miejsce. Gdyński rynek pracy, po 2008 r. stał się tzw. rynkiem pracodawcy. Wcześniej, w okresie silnego wzrostu gospodarczego był natomiast rynkiem pracowników. Każdy rodzaj nierównowagi w dłuższym czasie nie jest korzystny dla rozwoju lokalnego, choć z powodów wahań koniunktury oraz długotrwałego procesu dostosowań kwalifikacji i umiejętności do szybko zmieniających się potrzeb, trudno jej uniknąć. Zmiany relacji pomiędzy popytem na pracę i jej podażą, jakie miały miejsce w 2015 r., ponownie wzmocniły siłę przetargową pracowników.

Wnioski

Funkcjonowanie gdyńskiej gospodarki w okresie po akcesji Polski do Unii Europejskiej zbadane zostało pod kątem poszukiwania przewag konkurencyjnych, czyli cech które pozwalają przedsiębiorstwom na osiągnięcie i utrzymywanie silnej pozycji względem innych przedsiębiorstw działających na rynku krajowym, europejskim i globalnym. Zdolność do utrzymywania przewagi to efekt samowzmacniającego się procesu. Podmioty odnoszące sukcesy na rynkach zewnętrznych, transferują do lokalnej gospodarki środki pieniężne. Trafiają one do kooperantów oraz, poprzez wynagrodzenia pracowników, do sektora usług dla ludności. Kwoty podatku dochodowego zasilają miejski budżet. Sukces przedsiębiorstw przyciąga potencjalnych pracowników i kolejne podmioty. Zwiększony, dzięki wpływowi podatkowym, strumień inwestycji samorządowych poprawia warunki życia i prowadzenia działalności gospodarczej, co dodatkowo podnosi atrakcyjność miasta. Dynamikę tego kumulatywnego procesu rozwojowego warunkują mocne i słabe strony gospodarki miasta. Przyszłość Gdyni w tym zakresie zależy będzie również od zdolności do wykorzystania pojawiających się szans i unikania zagrożeń (tab. 6.1).

Sukcesy gdyńskiej gospodarki po części wynikają z atutu, jakim jest położenie miasta w aglomeracji Trójmiasta. Zapewnia ono lepszą dostępność transportową, szersze możliwości kooperacji, wyspecjalizowaną infrastrukturę techniczną, społeczną i gospodarczą. Aby przedsiębiorstwa mogły w pełni zdyskontować korzyści aglomeracji niezbędne jest pogłębienie współpracy pomiędzy głównymi ośrodkami Trójmiasta. Trudności, na jakie dotąd napotykał ten proces i postępy częściowo wymuszone koniecznością stworzenia instytucjonalnych ram do pozyskania środków w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, uprawdopodobniają scenariusz, w którym po ustaniu finansowania współpraca znajduje się w impasie. Jest to zagrożenie nie tylko dla gospodarki, ale dla rozwoju wszystkich innych sfer życia Gdyni, a także Gdańska, Sopotu i mniejszych ośrodków wchodzących w skład aglomeracji Trójmiasta.

Choć w badanym okresie nastąpiła skokowa poprawa dostępności transportowej do Gdyni z pozostałych dużych polskich miast, to znaczne oddalenie aglomeracji Trójmiasta od tych ośrodków czyni prawdopodobnym scenariusz, w którym kolejne duże inwestycje infrastrukturalne, jak na przykład kolej dużych prędkości, w pierwszej kolejności łączyć będą miasta o większym potencjale ludnościowym i gospodarczym oraz położone bliżej siebie. Byłoby to powtórzenie sekwencji znanej z budowy sieci autostrad. Włączenie do niej Trójmiasta nastąpiło bardzo późno i nadal nie w pełnym zakresie, gdyż budowa wszystkich odcinków autostrady A1 nie została zakończona.

Tab. 6.1. Mocne i słabe strony gospodarki Gdyni w 2015 r. oraz szanse i zagrożenia jej rozwoju do 2025 r.

Mocne strony	Słabe strony
Położenie w jednym z największych ośrodków miejskich w Polsce Szeroka współpraca międzynarodowa Znaczne nasycenie inwestycjami bezpośrednimi w tym obecność dużych inwestorów w sektorze nowoczesnych usług dla biznesu Wysoki poziom i dynamika przedsiębiorczości Specjalizacja w zakresie transportu, spedycji i logistyki Silna pozycja konkurencyjna przemysłu okrętowego i morskigo Atrakcyjna kombinacja walorów turystycznych Prężnie działający park naukowo-technologiczny	Ograniczona dostępność nowoczesnych powierzchni biurowych na wynajem Stosunkowo niewielkie nakłady inwestycyjne w przemyśle Stosunkowo niski poziom i dynamika rozwoju turystycznej bazy noclegowej i turystyki pobytowej
Szanse	Zagrożenia
Rozbudowa i modernizacji infrastruktury i superstruktury portowej oraz infrastruktury dostępowej do portu <i>Niebieski</i> wzrost gospodarczy Wzrost innowacyjności przemysłu okrętowego i morskigo dzięki rozwojowi Bałtyckiego Portu Nowych Technologii	Niepowodzenie współpracy metropolitalnej po wyczerpaniu unijnych źródeł jej finansowania Peryferyzacja w następstwie niewystarczającego rozwoju infrastruktury transportu Konkurencja ze strony innych portów morskich Silnie skoncentrowana struktura towarowa eksportu <i>Efekt biegu jałowego</i> w funkcjonowaniu infrastruktury gospodarczej Rosnący deficyt wykwalifikowanych pracowników

Źródło: opracowanie własne.

Szeroka współpraca międzynarodowa Gdyni to atut, którego następstwem są ważne wydarzenia międzynarodowe organizowane w mieście. Stanowią element promocji gospodarczej miasta i wzmacniają popyt na różnego rodzaju usługi. Dzięki

portowemu charakterowi Gdynia od początku istnienia oferowała korzystną lokalizację przedsiębiorstw z udziałem kapitału zagranicznego. W okresie transformacji przewaga ta została wykorzystana. Liczba spółek z udziałem kapitału zagranicznego systematycznie rosła osiągając poziom niespotykany w innych miastach o podobnej wielkości. Najważniejsi inwestorzy prowadzili działalność w gospodarce morskiej. Inwestowali w terminale kontenerowe, transport, spedycję i logistykę, produkcję statków i łodzi, ale także w ich projektowanie i specjalistyczne usługi na rzecz stoczni i armatorów. Pośrednio z gospodarką morską związane były inwestycje w przemyśle i dystrybucji materiałów budowlanych. W 2006 r. zapoczątkowany został rozwój sektora nowoczesnych usług biznesowych. Jego działalność ukierunkowana jest na obsługę innych firm – macierzystych korporacji albo podmiotów zewnętrznych.

Lata 2002-2014 w Gdyni stanowiły okres wzrostu gospodarczego, szybszego niż przeciętnie w Polsce i w wielu polskich miastach. Z uwagi na silne krajowe i międzynarodowe powiązania gospodarcze miasta, wzrost ten zależał w znacznym stopniu od zewnętrznej koniunktury. Ta była bardzo zmienna, do czego przyczynił się światowy kryzys finansowy, który wybuchł pod koniec 2008 r. i spowodował recesję gospodarczą w wielu krajach, w tym u istotnych partnerów handlowych Polski i Gdyni. Mimo tego lokalna gospodarka rozwijała się stosunkowo szybko. Atutem Gdyni był niewątpliwie wysoki poziom i dynamika przedsiębiorczości. Szybko rosły też inwestycje w przedsiębiorstwach. Największą dynamiką w tym zakresie cechowały się sektory gospodarki oparte na nadmorskim położeniu miasta – transport i logistyka, handel i turystyka. Ponadprzeciętną dynamiką cechowały się też branże nowoczesne – informacja i komunikacja oraz działalność finansowa i ubezpieczeniowa. Wszystkie one mają charakter egzogeniczny, tzn. podobnie jak przemysł obsługujący głównie rynki zewnętrzne, co powoduje napływ środków finansowych do lokalnej gospodarki. Napływ inwestorów z branży nowoczesnych usług dla biznesu mógłby być większy, gdyby podaż nieruchomości biurowych na wynajem była bogatsza. Co prawda w Gdyni nastąpił znaczny przyrost obiektów biurowych przeznaczonych na wynajem, to jego skala, w porównaniu do Gdańska, była stosunkowo skromna. Kompleks *Lużycka Office Park*, w którym skoncentrowała swoją działalność większość inwestorów z lat 2008-2014, nie miał silnych konkurentów. Dopiero w latach 2013-2015 rozpoczęto kolejne inwestycje, istotnie zwiększające podaż biur na wynajem.

Port gdyński to jeden z głównych filarów gospodarczych miasta, który stwarza korzystne warunki dla rozwoju innych gałęzi gospodarki. Jest drugim największym pod względem obrotów ładunkowych portem w Polsce. Choć utracił na rzecz Gdańska pozycję krajowego lidera przeładunków drobnicowych, to nadal przeładowuje najwięcej kontenerów kierowanych na polski rynek. Plany do 2027 r. zakładają dalszą rozbudowę i modernizację infrastruktury i suprastruktury portowej – m.in. budowę publicznego terminalu promowego, wykonanie kolejnych etapów pogłębiania toru wodnego i akwenów wewnętrznych, przebudowę następnych nabrzeży,

poprawę dostępu kolejowego do zachodniej części portu, rozbudowę terminalu paliwowego na falochronie Portu Gdynia, budowę infrastruktury do odbioru ścieków sanitarnych oraz zasilania statków w energię elektryczną, przebudowę wejścia południowego do portu, a także przebudowę Estakady Kwiatkowskiego do pełnej nośności i budowę Obwodnicy Północnej wyprowadzającej ruch drogowy z portu. Zakładane jest utrzymanie uniwersalnego charakteru portu i dalszy zrównoważony rozwój na trzech głównych rynkach ładunkowych: kontenerowym, ro-ro, w tym promowym, oraz masowym.

Zagrożeniem dla rozwoju portu może być konkurencja, głównie ze strony Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w Gdańsku, którego akwen oferuje bardzo korzystne warunki nautyczne dla obsługi dużych kontenerowców. Ponadto terminal bezpośrednio obsługuje linie oceaniczne łączące Południowy Bałtyk z portami Dalekiego Wschodu. Kolejnym zagrożeniem może też być dalsza zwłoka w modernizacji i rozbudowie częściowo przeciążonej i niefunkcjonalnej sieci transportu drogowego na jego bezpośrednim zapleczu oraz wyczerpanie przepustowości linii kolejowych łączących Trójmiasto z pozostałą częścią kraju.

Funkcjonowanie portu stwarza doskonałe warunki dla działalności firm transportowych, spedycyjnych i logistycznych (TSL). Gdynia na tle Polski cechuje się wyraźną specjalizacją, biorąc pod uwagę liczbę pracujących i ich znaczenie w strukturze zatrudnienia. O znaczeniu firm transportowych, spedycyjnych i logistycznych dla gospodarki miasta, jak i całego sektora w kraju, świadczy funkcjonowanie w Gdyni biura głównego Polskiej Izby Spedycji i Logistyki. W celu wykorzystania potencjału gdyńskiego portu do rozwinięcia branży TSL i wytworzenia bieguna wzrostu gospodarczego, w 2010 r. z inicjatywy władz samorządowych podjęto działania ukierunkowane na powstanie Europejskiej Subregionalnej Strefy Funkcjonalnej *Dolina Logistyczna*. W sąsiedztwie portu przewiduje się lokowanie działalności produkcyjnej, magazynowej, dystrybucyjnej i logistycznej, obsługującej potoki towarów przeladowywanych w porcie. Projekt wpisuje się we wzmocnienie korytarza Bałtyk–Adriatyk i rozwija sieć TEN-T. Jego celem jest też operacyjne zwiększenie dostępności do portu morskiego i – potencjalnie – lotniczego w Gdyni–Kosakowie. Powodzenie tego przedsięwzięcia zależy do dalszej dynamiki rozwoju portu, warunkowane jest więc tymi samymi szansami i zagrożeniami.

W świetle podstawowych wskaźników ekonomicznych przemysł odgrywał mniejszą rolę niż w gospodarce innych miast. Nakłady inwestycyjne miały niższy udział w ich całkowitym wolumenie, a wartość produkcji sprzedanej na pracującego była stosunkowo niska. Przemysł, głównie okrętowy, przechodził jednak w tym okresie znaczne zmiany w kierunku poszukiwania nowych rynków zbytu oraz podniesienia efektywności prowadzonej działalności.

Kondycja gdyńskiego przemysłu okrętowego – najbardziej znaczącej dla miasta gałęzi produkcji – po wejściu Polski do UE była zmienna. Upadek Stoczni Gdynia S.A. w 2009 r., mógł stać się początkiem końca jego funkcjonowania w Gdyni i oznaczać poważne problemy dla lokalnej gospodarki. Tak się jednak nie

stało. Państwowa interwencja, a przede wszystkim zaangażowanie kapitału prywatnego, pozwoliło gdyńskiemu przemysłowi okrętowemu powrócić na ścieżkę rozwoju. W restrukturyzacji gdyńskiego przemysłu okrętowego największą rolę odegrały dwie stocznie – Crist i Stocznia Remontowa Nauta. Nabyły one największą i najwartościowszą część majątku zlikwidowanej Stoczni Gdynia. Crist wyspecjalizował się w budowie nowoczesnych statków rybackich oraz statków specjalistycznych, przeznaczonych głównie do zaopatrzenia platform wydobywczych, budowy i obsługi morskich farm wiatrowych oraz prowadzenia badań na morzu. Stocznia Remontowa Nauta umocniła swoją pozycję konkurencyjną prowadząc skomplikowane remonty oraz przebudowy statków prowadzące do zmiany ich przeznaczenia. Uruchomiony w Gdańsku Zakład Nowych Budów umożliwił również ekspansję w segmencie budowy statków.

Oprócz dwóch głównych zakładów w Gdyni funkcjonuje nadal Stocznia Marynarki Wojennej, której szansą na rozwój będzie być może program modernizacji Marynarki Wojennej RP. Ważną rolę odgrywa również Damen Shipyards, od początku funkcjonowania w Gdyni skupiony na budowie niewielkich jednostek specjalistycznych, a w ostatnich latach koncentrujący się na budowie największych jachtów morskich.

Uzupełnienie przemysłu okrętowego stanowią przedsiębiorstwa, które z jednej strony współpracują ze stoczniami, budując sekcje kadłuba, nadbudówki i inne elementy wielkogabarytowe oraz mniejsze elementy wyposażenia statków, z drugiej zaś oferują rozwiązania na potrzeby przemysłu morskiego, konstruując fragmenty platform wiertniczych, wież wiatrowych dla farm morskich i inne konstrukcje wykorzystywane na morzu.

Skutkiem przekształceń jest dynamiczny rozwój branży okrętowej w Gdyni. Coraz bardziej nowoczesne, prywatne firmy znajdują się w dobrej kondycji, często posiadają znaczące portfele zamówień i z powodzeniem konkurują z renomowanymi producentami z krajów skandynawskich. Rozwijający się polski przemysł stoczniowy zajmuje drugie miejsce w Europie i piąte na świecie. W jego rozwoju Gdynia ma poważny udział.

Następstwem funkcjonowania przemysłu okrętowego jest wysoka koncentracja towarowa i kierunkowa eksportu. Blisko dwie trzecie wartości stanowiły wyroby przemysłu okrętowego. Ich eksport z Gdyni obejmował jednocześnie jedną czwartą polskiego eksportu statków, łodzi i konstrukcji pływających. Ważnym rynkiem eksportowym dla gdyńskich firm były nie tylko państwa UE. Niemcy – pierwszy partner handlowy Polski, w przypadku Gdyni, został wyraźnie zdominowany przez Norwegię. Stanowiło to konsekwencję dużej aktywności eksportowej przemysłu okrętowego, dla którego norwescy armatorzy stali się bardzo ważnymi klientami, zamawiającymi specjalistyczne jednostki. W latach 2004-2013 następował stopniowy spadek udziału państw UE w eksporcie na rzecz pozostałych państw – przede wszystkim Norwegii. Stosunkowo niska dywersyfikacja struktury eksportu stanowi zagrożenie dla stabilności gdyńskiej gospodarki. Spadek zamówień w przemy-

śle okrętowym byłby silnie odczuwalny. Z drugiej strony większość produkcji to specjalistyczne jednostki pływające i konstrukcje dla przemysłu morskiego, popyt na które nie zależy wprost od zapotrzebowania na transport morski. Zagrożeniem może być znacząca, trwająca dwa–trzy lata zniżka cen ropy, która spowodowałaby ograniczenie inwestycji w morskim przemyśle wydobywczym. Długofalową szansą rozwoju dla gdyńskich stoczni i innych przedsiębiorstw oferujących rozwiązania dla przemysłu morskiego jest rozwój *niebieskiego* wzrostu. To koncepcja długofalowego i sustensywnego wykorzystania morza i jego zasobów dla rozwoju gospodarczego. Gdyńskie stocznie już wpisują się w ten proces.

Gdynia dysponuje interesującą kombinacją turystycznych walorów przyrodniczych i kulturowych, powiązanych z ofertą całego Trójmiasta i wybrzeża Zatoki Gdańskiej. O charakterze walorów decyduje przede wszystkim nadmorskie położenie. W sezonie letnim turystów do Gdyni przyciąga możliwość plażowania. Dla masowego turysty atrakcją jest morski klimat miasta i dziedzictwo związane z morzem. Atut miasta przyciągający turystów to także liczne wydarzenia kulturalne i rozrywkowe. Wpisują się one w szerszą ofertę wydarzeń, które organizowane są w Trójmieście, głównie w sezonie letnim.

Walory, choć niezbędne do przyciągnięcia turystów, nie są czynnikiem wystarczającym. Masowy ruch turystyczny, w szczególności pobytowy, wymaga rozbudowanej infrastruktury noclegowej i towarzyszącej. W Gdyni, w latach 2004-2014, odnotowano systematyczny, choć nie bardzo duży przyrost liczby miejsc w hotelach. Natomiast, mimo rosnącej liczby pozostałych obiektów noclegowych, liczba miejsc przez nie oferowanych wzrosła jedynie czasowo. W całym analizowanym okresie znacząco podniósł się ich standard. Stosunkowo mało różnorodna była oferta tańszych hoteli, hosteli i innych obiektów o bardziej przystępnych cenach. Ze względu na ograniczoną konkurencyjność zaplecza noclegowego, Gdynia pełni funkcję ważnego ośrodka turystyki krajoznawczej, w mniejszym stopniu zaś typowo wypoczynkowo-pobytovej. Goście odwiedzają Gdynię przyciągnięci przez jej specyficzne walory, często w ramach jednodniowych lub kilkugodzinnych wycieczek ze stałej bazy hotelowej zlokalizowanej poza miastem. Ważnym segmentem jest także turystyka biznesowa i morska.

Atut gospodarki miasta to również Park Naukowo-Technologiczny Gdynia. W porównaniu do innych tego typu obiektów w Polsce, jest on ośrodkiem skupiającym dużą liczbę podmiotów o potencjale innowacyjnym, wyposażonym w bogatą i różnorodną infrastrukturę oraz oferującym szeroką gamę usług biznesowych. Wśród nich dominują przedsiębiorstwa teleinformatyczne oraz zajmujące się robotyką i automatyką przemysłową. W parku obecne są także przedsiębiorstwa biotechnologiczne, rozwijające technologie multimedialne, zajmujące się wzornictwem przemysłowym, a także prowadzące działalność w sektorze odnawialnej energii i ochrony środowiska. W koncentracji i konsolidowaniu nowoczesnego potencjału polskich stoczni i zakładów kooperujących, wspieraniu przedsiębiorczości poprzez łączenie nowatorskich pomysłów technologicznych z produkcją i usługami coraz

większy udział posiada Bałtycki Port Nowych Technologii. Stanowi część Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Na zrewitalizowane tereny postoczniowe wprowadzono nowe funkcje biurowe i naukowo-technologiczne. Obie instytucje są przykładami aktywnego działania samorządu lokalnego na rzecz rozwoju gospodarki. Tego typu działania często przynoszą pozytywne rezultaty, choć jednocześnie rodzą ryzyko wystąpienia efektu *biegu jałowego*, co oznacza, że uzyskane rezultaty udałoby się osiągnąć także bez tej interwencji.

Zagrożeniem dla gdyńskiej gospodarki, podobnie jak dla gospodarki całego kraju, jest niedopasowanie kwalifikacyjno-zawodowe. W najbliższych latach liczne roczniki osób aktywnych zawodowo wchodzić będą w wiek emerytalny. Nie zostaną one zastąpione odpowiednio dużą liczbą młodych ludzi. Do tego przedsiębiorstwa nie zgłaszają tak dużego zapotrzebowania na absolwentów wyższych uczelni. Poszukiwani są raczej wykwalifikowani robotnicy przemysłowi, operatorzy maszyn i urządzeń i pracownicy niektórych usług. Atutem Gdyni, który być może pozwoli po części zredukować ten deficyt są dobre warunki życia sprzyjające napływowi nowych mieszkańców.

Konfiguracja mocnych i słabych stron konkurencyjności miejskiej gospodarki oraz szans i zagrożeń jej rozwoju wpływa na wszystkie funkcje, jakie postuluje się, aby miasto pełniło w XXI w. Na niektóre z nich wpływ ten jest bezpośredni. Wysoka konkurencyjność ożywia gospodarkę i włącza w nią mieszkańców. Choć koniunktura w latach 2004-2015 cechowała się zmiennością, to dynamika wzrostu gospodarczego w całej aglomeracji Trójmiasta, w tym w Gdyni, była wyższa od przeciętnej w Polsce. Był to więc okres ożywienia. Spowodował on wzrost wynagrodzeń, znaczący spadek bezrobocia, ale stosunkowo niewielki wzrost poziomu zatrudnienia. Dane, na których opierają się te twierdzenia są zbyt mało wiarygodne i szczegółowe, aby formułować kategoriyczny wniosek na temat zmian poziomu uczestnictwa mieszkańców w gospodarce. Zjawisko to miało miejsce, choć jego realna skala jest dyskusyjna – niewiele wiadomo na temat szarej strefy, skali samozatrudnienia czy liczby biednych pracujących – aby formułować jednoznaczne wnioski. Skala włączenia, którą można zobrazować liczbą nowych miejsc pracy była silnie zróżnicowana branżowo. Mimo znaczącego wzrostu przeładunków, zatrudnienie w porcie uległo w długim okresie redukcji. Restrukturyzacja przemysłu okrętowego pociągnęła za sobą najpierw znaczącą redukcję zatrudnienia, a następnie jego odbudowę, ale już w bardziej elastycznej formie. Znaczący przyrost miejsc pracy nastąpił w nowoczesnych usługach biznesowych. Trójmiasto, w tym Gdynia, zdołało wyrobić sobie markę atrakcyjnej lokalizacji i sukcesywnie przyciąga inwestorów. Korzystne procesy na rynku pracy sprzyjały wzmocnieniu funkcji miasta związanych z bezpieczeństwem i zdrowiem. Dostępność pracy bezpośrednio wzmacnia bezpieczeństwo ekonomiczne gospodarstw domowych. Pośrednio wzmacnia bezpieczeństwo powszechne. Wyższy poziom dochodów sprzyja też upowszechnianiu zachowań prozdrowotnych, które mają największe znaczenie w kształtowaniu zdrowia indywidualnego i publicznego.

Zderzenie rosnących potrzeb ludzkości z kurczącymi się zasobami Ziemi, unaczynia konieczność zmiany modelu rozwoju. Jedną z propozycji jest koncepcja gospodarki o biegu zamkniętym. To z niej wywodzi się postulat miast, które w ramach swojego funkcjonowania domykają obieg materii i energii. Największe straty w tym procesie mają miejsce w transporcie. Dlatego proponuje się, aby gospodarka powróciła, na ile to możliwe, do skali lokalnej. Jest to olbrzymie wyzwanie dla wszystkich dużych miast, gdyż poziom ich dobrobytu wynika ze zdolności firm do wyjścia poza tę skalę i istotnego zwiększenia w ten sposób stopy zwrotu z inwestycji. W przypadku Gdyni, która powstała i rozwijała się głównie dzięki rosnącej wymianie międzynarodowej, jest to szczególnie poważne wyzwanie. Jeżeli w przyszłości zwrot w kierunku gospodarki o obiegu zamkniętym rzeczywiście nastąpi, to przyniesie on głębokie zmiany w strukturze i poziomie konkurencyjności lokalnej gospodarki.

Podkreślenia, szczególnie w przypadku aglomeracji Trójmiasta, wymaga oczekiwanie, że miasta będą zarządzane metropolitalnie. W badanym okresie nastąpiło pogłębienie metropolitalnej współpracy samorządów aglomeracji Trójmiasta. Nie był to jednak proces łatwy. Nie jest też jeszcze zakończony. Dokonane postępy integracji stanowiły warunek konieczny do uzyskania znaczącego wsparcia finansowego w latach 2013-2030. Pozostaje mieć nadzieję, że metropolitalna współpraca nie znajdzie się w martwym punkcie wraz z wykorzystaniem tych funduszy.

Rezultaty przedstawionej pracy ujawniły także szereg zagadnień dotyczących konkurencyjności gdyńskiej gospodarki, które wymagają dalszych badań. Wiele z nich ma charakter szczegółowy, w tym metodyczny. Warto wymienić te najbardziej generalne. Konieczne jest pogłębienie wiedzy na temat struktury lokalnej gospodarki, w szczególności przy zastosowaniu koncepcji gron przemysłowych. Pozwoliłoby to lepiej poznać powiązania pomiędzy firmami, jak i firmami a ich otoczeniem, a przez to precyzyjniej wskazać źródła przewag lokalizacyjnych gdyńskich przedsiębiorstw, oraz szanse i zagrożenia ich rozwoju. W kontekście aktywności miasta na polu rozwoju infrastruktury gospodarczej możliwe byłoby precyzyjniejsze poznanie roli, jaką pełnią instytucje współtworzone przez miasto we wzmacnianiu innowacyjnej przedsiębiorczości. Istotne znaczenie, także społeczne, ma lepsze poznanie stanu rynku pracy. Mimo dużej liczby danych statystycznych, którymi jest on opisany, zakres wiedzy jest niewystarczający. W szczególności niewiele wiadomo na temat przyczyn i skali samozatrudnienia oraz zróżnicowania poziomu wynagrodzeń. Tak podstawowa informacja, jak liczba pracujących ogółem wraz z uwzględnieniem różnych przekrojów, jest w wielu wypadkach dalece nieprecyzyjna albo niedostępna. Są to kwestie istotne nie tylko dla badaczy. Mają wręcz kluczowe znaczenie dla praktyków życia gospodarczego oraz władz samorządowych i administracji, gdyż braki w tym zakresie istotnie utrudniają identyfikację atutów i słabości miasta, a także przygotowanie się nadchodzące wyzwania. Może to utrudnić wzmacnianie, czy nawet zachowanie przewag konkurencyjnych, z których część wypracowywana jest od początków istnienia miasta.

Spis literatury

- Agenda Terytorialna Unii Europejskiej 2020. W kierunku sprzyjającej społecznemu włączeniu, inteligentnej i zrównoważonej Europy zróżnicowanych regionów*, 2011, Ministrowie ds. planowania przestrzennego i rozwoju terytorialnego państw UE, Gödöllő.
- Aktywne programy rynku pracy. Załącznik nr 6 do sprawozdania MPiPS-01 za 2014 r.*, 2015, Powiatowy Urząd Pracy w Gdyni, Gdynia.
- Baraniak B., 2010, *Współczesna pedagogika pracy z perspektywy edukacji, pracy i badań*, Wydawnictwo Uniwersytetu Kardynała Stefana Wyszyńskiego, Warszawa.
- Bąkowski A., Mażewska M., 2014, *Ośrodki innowacji w Polsce (z uwzględnieniem inkubatorów przedsiębiorczości), Raport z badania 2014*, PARP, Warszawa.
- Bezrobotni absolwenci szkół wyższych w województwie pomorskim w 2012 r.*, 2013, Wojewódzki Urząd Pracy w Gdańsku, Gdańsk.
- Bezrobotni absolwenci szkół wyższych w województwie pomorskim w 2013 r.*, 2014, Wojewódzki Urząd Pracy w Gdańsku, Gdańsk.
- Błażejczyk K., Kunert A., 2011, *Bioklimatyczne uwarunkowania rozwoju turystyki w Polsce*, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN, Warszawa.
- Brodzicki T., 2014, *Kluczowe i potencjalne motory rozwoju gospodarczego obszaru metropolitalnego*, Instytut Rozwoju i Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN, Sopot–Warszawa.
- Brodzicki T., Ciołek D., 2015, *Determinanty całkowitej produktywności polskich powiatów. Wpływ kapitału terytorialnego*, Institute for Development Working Papers, nr 1, s. 2-55.
- Brodzicki T., Umiński S., Najman-Migdał K., Gawlikowska-Hueckel K., 2010, *Atrakcyjność inwestycyjna województwa mazowieckiego*, Instytut Rozwoju, Sopot.

- Bursztyński A., 2011, *Dostępność komunikacyjna portów Gdańska i Gdyni w aspekcie rozbudowy sieci drogowej zaplecza portowego*, Logistyka, nr 5, s. 1009-1018.
- Churski P., 2004, *Rozwój regionalny w warunkach transformacji gospodarczej i integracji europejskiej* [w:] S. Ciok, D. Ilnicki (red.), *Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych. Regionalny wymiar integracji europejskiej*, t. VIII/1, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław, s. 31-45.
- Churski P., 2010, *Rynek pracy i mobilność siły roboczej w aglomeracji poznańskiej* [w:] P. Churski (red.), *Rynek pracy i mobilność siły roboczej w aglomeracji poznańskiej*, Biblioteka Aglomeracji Poznańskiej 5, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Warszawa, s. 7-12.
- Cieślik A., 2005, *Geografia inwestycji zagranicznych. Przyczyny i skutki lokalizacji spółek z udziałem kapitału zagranicznego w Polsce*, Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa.
- Cieśliński R., Chromniak Ł., 2013, *Tramwaje wodne jako nowa forma zagospodarowania dróg wodnych aglomeracji trójmiejskiej*, Geography and Tourism, nr 1, s. 93-100.
- Czepczyński M., 2001, *Struktura inwestycji zagranicznych w Gdyni*, Prace Komisji Geografii Przemysłu, nr 2, s. 75-78.
- Czyżewski A. B., 2002, *Wzrost gospodarczy a popyt na pracę*, referat na XXII Konferencję Naukową NBP pt. *Reformy strukturalne a polityka pieniężna*, Narodowy Bank Polski, Falenty, 24-26 października 2002.
- Dębski D., 2006, *Ekonomika i organizacja przedsiębiorstw cz. 2*, Wydawnictwa Szkolne i Pedagogiczne, Warszawa.
- Diagnoza sektorowa. Opracowanie strategii rozwoju Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego do 2030 r.*, Instytut Rozwoju, Gdańsk.
- Diagnoza systemu transportowego Obszaru Metropolitalnego*, 2015, Obszar Metropolitalny Gdańsk–Gdynia–Sopot, Gdańsk.
- Dojazdy do pracy. Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011*, 2014, GUS, Warszawa.
- Domański B., 2001, *Kapitał zagraniczny w przemyśle Polski. Prawidłowości rozmieszczenia, uwarunkowania i skutki*, Uniwersytet Jagielloński, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej, Kraków.
- Domański H., 2007, *Struktura społeczna*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa.
- Działalność przedsiębiorstw o liczbie pracujących do 9 osób w 2013 r.*, 2015, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.
- ESPON 1.1.1. Potentials for polycentric development in Europe*, 2004, ESPON Coordination Unit, Luksemburg.

- Europe in figures – Eurostat yearbook*, 2015, Eurostat, (http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Employment_statistics, 13.07.2015).
- Gawlikowska-Hueckel K., Umiński S., 2014, *Internacjonalizacja Obszaru Metropolitalnego*, Instytut Rozwoju i Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN, Sopot–Warszawa.
- Golejewska A., 2012, *Eksport jako czynnik rozwoju regionalnego. Aspekt teoretyczny*, Zarządzanie i Finanse, nr 1, s. 269-279.
- Gorzela G. (red.), 2009, *Geografia polskiego kryzysu. Kryzys peryferii czy peryferia kryzysu?*, Stowarzyszenie Regional Studies Association – Sekcja Polska, Warszawa.
- Gorynia M., Bartosik-Purgat M., Jankowska B., Owczarczak R., 2006, *Efekty zewnętrzne bezpośrednich inwestycji zagranicznych – aspekty teoretyczne i wyniki badań empirycznych*, Ekonomista, nr 2, s. 185-204.
- Gorynia M., Łązniewska E., 2012, *Konkurencyjność regionalna*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Górecki J., Jasińska M., Polkowski M., Karpiesiuk Ł., 2013, *Sektor nowoczesnych usług biznesowych w Polsce 2013*, Związek Liderów Sektora Usług Biznesowych, Warszawa.
- Grajewski I., Wójcicki J., 1981, *Mały leksykon morski*, Wydawnictwo Ministra Obrony Narodowej, Warszawa.
- Grzelakowski S., 2014, *Port lotniczy Gdynia–Kosakowo. Podstawowe przesłanki jego uruchomienia i rozwoju*, (http://www.gdynia.pl/wydarzenia/70_91664.html).
- Grzelec K., Kołodziejcki H., Wyszomirski O., Wołek M., 2006, *Tramwaj wodny w obsłudze miast i gmin Zatoki Gdańskiej i Zatoki Puckiej – nowa jakość transportu publicznego*. Transport Miejski i Regionalny, nr 10, s. 32-37.
- Hatfield I., 2015, *Self-Employment in Europe*, Institute for Public Policy Research, Londyn.
- Hildebrandt A., Nowicki M., Susmarski P., Tarkowski M., Wandałowski M., 2014, *Atrakcyjność inwestycyjna województw i podregionów Polski 2014*, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Gdańsk.
- Hirsch R., 2011, *Śródmieście Gdyni jako zabytek* [w:] J. M. Sołtysik, R. Hirsch (red.), *Architektura pierwszej połowy XX wieku i jej ochrona w Gdyni i w Europie*, Urząd Miasta Gdyni, Gdynia, s. 243-250.
- Ilieş A., Wendt J. A., 2015, *Geografia turystyczna. Podstawy teorii i zagadnienia aplikacyjne*, Wydawnictwo Akademii Wychowania Fizycznego i Sportu, Gdańsk, s. 33-34.
- Jamroz K., Oskarbski J., 2009, *Inteligentny system transportu dla aglomeracji trójmiejskiej*, Telekomunikacja i Techniki Informacyjne, nr 1-2, s. 66-76.
- Janikowski R., 2004, *Rozwój zrównoważony czy stały*, Ekonomia i Środowisko, nr 2 (26), s. 224-230.

- Kakowska-Mehring W., 2013, *Akwarium jak nowe, czyli Bałtycki Port Nowych Możliwości*. (www.trojmiasto.pl).
- Klimek H., 2010, *Jakość usług portowych*, Studia Gdańskie, t. VII, s. 46-58.
- Komornicki T., 2009, *Assessment of regional economic hazards based on export statistics*, Geopolitical Studies, nr 15, s. 165-182.
- Komornicki T., 2015, *Present and Future Spatial Accessibility of the Polish Sea Ports*, Bulletin of the Maritime Institute in Gdańsk, nr 30 (1), s. 59-71.
- Komornicki T., Zaucha J., Szejgiec B., Wiśniewski R., 2015, *Powiązania eksportowe gospodarki lokalnej w warunkach zmiennej koniunktury – analiza przestrzenna*, Prace Geograficzne, nr 250, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa.
- Kopeć K., 2014, *Nowoczesne rozwiązania w kształtowaniu komunikacji na obszarach zurbanizowanych*, Logistyka, nr 6/2014, CD nr 3, s. 5667-5672.
- Kowalski K., 2015, *Opowieść o Gdyni*, Wydawnictwo K. Kowalski Fabryka, Gdynia.
- Krajowa Polityka Miejska 2023*, 2015, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju. Departament Polityki Przestrzennej, Warszawa.
- Lenartowicz Z., 2015, *Inwestycyjny ruch w morskim biznesie*, Rzeczpospolita, 08.03.
- Lipińska-Grobelny A., Głowacka K., 2009, *Zadowolenie z pracy a stopień dopasowania do zawodu*, Przegląd Psychologiczny, t. 52, nr 2, s. 181-194.
- Mazurek M., Milczarczyk A., Szyńska A., 2014, *Raport o firmach działających w parkach i inkubatorach technologicznych w Polsce w 2013 r.*, Stowarzyszenie Organizatorów Ośrodków Innowacji i Przedsiębiorczości w Polsce, Warszawa.
- Memorandum informacyjne*, 2008, Asseco Poland, Rzeszów.
- Misztal K., Szwanowski S., 1999, *Organizacja i eksploatacja portów morskich*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Monitoring zawodów deficytowych i nadwyżkowych w Gdyni w 2014 roku*, 2015, Powiatowy Urząd Pracy w Gdyni, Gdynia.
- Mól D., 2008, *Osoby 50+ na rynku pracy*, Fundacja Inicjatyw Społeczno-Ekonomicznych, Warszawa.
- Pacuk M., Anisiewicz R., Czochoński J., Kopeć K., Połom M., Michalski T., Tarkowski M., 2016, *Gdynia w Unii Europejskiej. Warunki życia*, Wydawnictwo Bernardinum, Gdańsk–Pełplin.
- 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.
- Perek-Białas J., Ruzik A., 2004, *Aktywizacja starszych ludzi na rynku pracy: bariery i możliwości* [w:] J. T. Kowalewski, P. Szukalski (red.), *Nasze sta-*

- rzejące się społeczeństwo. Nadzieje i zagrożenia, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, s. 431-438.
- Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego*, 2010, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk.
- Podniesienie kategorii podejścia ILS*, 2015, Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy, Gdańsk.
- Pomoc państwa: Komisja nakazuje Polsce odzyskanie od portu lotniczego Gdynia-Kosakowo nienależnie wypłaconą pomoc państwa*, 2014, Komisja Europejska, Bruksela.
- Połom M., Górny J., 2016, *Przemiany funkcjonowania żeglugi przybrzeżnej na Zatoce Gdańskiej i jej rola w rozwoju turystyki*, Gdańskie Teki Turystyczno-Krajoznawcze (w druku).
- Pomorski barometr zawodowy – diagnozowanie zapotrzebowania na kwalifikacje i umiejętności na regionalnym rynku pracy województwa pomorskiego. Raport Końcowy – 2012*, 2013, Wojewódzki Urząd Pracy w Gdańsku, Gdańsk.
- Pomorski rynek nieruchomości komercyjnych. Raport 2015*, 2015, Invest in Pomerania i Colliers International, Gdańsk–Warszawa.
- Popyt na pracę w województwie pomorskim w 2014 r.*, 2015, Urząd Statystyczny w Gdańsku, Gdańsk.
- Porter M. E., 2001, *Grona a konkurencja. Nowe programy działania dla firm państw i instytucji* [w:] M. E. Porter, Porter o konkurencji, PWE, Warszawa, s. 245-357.
- Potentials for polycentric development in Europe*, 2005, ESPON Monitoring Committee, (http://www.espon.eu/export/sites/default/Documents/Projects/ESPON2006Projects/ThematicProjects/Polycentricity/fr-1.1.1_revised-full.pdf).
- Praca nierejestrowana w Polsce w 2010 r.*, 2011, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.
- Przemysł w województwie pomorskim w latach 2009-2012*, 2014, Urząd Statystyczny w Gdańsku, Gdańsk.
- Przybylska L., Michalski T., Wendt J. A., Dutkowski M., Sypion-Dutkowska N., Tarkowski M., Pacuk M., Połom M., 2016, *Gdynia w Unii Europejskiej. Spójność społeczna i terytorialna*, Wydawnictwo Bernardinum, Gdańsk–Pelplin.
- Raport techniczny z realizacji badania Wzorcowy System Regionalny Monitoringu Jakości Usług Publicznych i Jakości Życia*, 2013, PBS Sp. z o.o., Sopot.
- Raport z wyników w województwie pomorskim. Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011*, 2012, Urząd Statystyczny w Gdańsku, Gdańsk.
- Rozmarynowska M., 2012, *Światowy kryzys gospodarczy i jego implikacje dla sektora transportu morskiego*, Prace Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej w Gdyni, nr 27, s. 21-34.

- Ruciński A., 2008, *Inwestycje dla regionu, miasta i społeczeństwa*, (<http://www.airport.gdynia.pl/korzysci/dla-regionu/inwestycja-dla-regionu-miasta-i-spoleszczenstwa>).
- Rüdel T., Kwieciński M., Rusinowski I., 2003, *Polska – centrum usług dla Europy? Nowe szanse inwestycji zagranicznych w Polsce*, Polska Rada Biznesu i McKinsey&Company, Warszawa.
- Sagan I., Canowiecki Z., 2011, *Między integracją a konkurencją: Gdańsko-Gdyński Obszar Metropolitalny*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa.
- Skupowa J., 1976, *Funkcja transportu w rozwoju przestrzennym Gdyni*, Gdańskie Towarzystwo Naukowe, Gdańsk.
- Smętkowski M., Jałowiecki B., Gorzelak G., 2009, *Obszary metropolitalne w Polsce: problemy rozwojowe i delimitacja*, Raporty i Analizy EUROREG 1/2009, Warszawa.
- Sołtysik M.J., Hirsch R., 2005, *Gdynia, miasto nowoczesne, miasto zabytkowe*, Urząd Miasta Gdyni, Gdynia.
- Sowula S., 2015, *Tu cumują nowe technologie*, Strefa Pomorze, Lipiec, www.strefa.gda.pl.
- Statki offshore ze stoczni Crist*, 2015, *Namiary na Morze i Handel*, nr 11, s. 4.
- Stępa M., 2010, *Historia i nowoczesność w równowadze*, *Renowacje i Zabytki*, nr 4 (36), s. 38-49.
- Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego Gdańsk – Gdynia – Sopot do roku 2030*, 2015, Obszar Metropolitalny Gdańsk–Gdynia–Sopot, Gdańsk.
- Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Obszaru Metropolitalnego Gdańsk – Gdynia – Sopot do roku 2020*, 2016, Obszar Metropolitalny Gdańsk–Gdynia–Sopot, Gdańsk.
- Strategia zrównoważonego rozwoju obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna 2020 z perspektywą 2050, 2014, Agencja Rozwoju Gdyni, Gdynia.
- Szmytkowska M., 2014a, *Potencjał trójmiejskiej przestrzeni metropolitalnej – pola integracji i dezintegracji*, *Studia Miejskie*, t. 13, s. 27-36.
- Szmytkowska M., 2014b, *Procesy metropolizacji w Trójmieście – ku obszarowi metropolitalnemu czy spolaryzowanemu duopolowi?* [w:] K. Kuć-Czajkowska, M. Sidor (red.), *Miasta aglomeracje metropolie. W nurcie globalnych przemian*, Wydawnictwo Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej, Lublin, s. 77-98.
- Szukalski P., 2006, *Zagrożenie czy wyzwanie – proces starzenia się ludności*, Repozytorium Uniwersytetu Łódzkiego, (<http://repozytorium.uni.lodz.pl:8080/xmlui/handle/11089/3456>, 15.07.2015).
- Śleszyński P., 2013, *Delimitacja Miejskich Obszarów Funkcjonalnych stolic województw*, *Przegląd Geograficzny*, nr 85 (2), s. 173-197.
- Trojanowski D., Obłońska M., 2014, *Klasyfikacja biurowców na przykładzie rynku nieruchomości w Trójmieście*, *Zarządzanie i Finanse Journal of Management and Finance*, t. 12, nr 4, s. 471-494.

- Uchwała nr XXV/523/12 Rady Miasta Gdyni z dnia 28.11. 2012 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego rejonu dawnej Stoczni Gdynia.
- Umiński S., 2002, *Znaczenie zagranicznych inwestycji bezpośrednich dla transferu technologii do Polski*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Umiński S., 2012, *Rozważania nad naturą, przyczynami oraz konkurencyjnością działalności eksportowej w ujęciu regionalnym dla Polski*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Wdrażanie innowacji przez szkoły wyższe i parki technologiczne*, 2013, NIK, Warszawa.
- Zaleski J., 1980, *Problemy rozwoju turystyki morskiej i nadmorskiej w świetle współczesnych tendencji badawczych* [w:] Turystyka i rekreacja nadmorska – problemy teorii i praktyki, Wyższa Szkoła Wychowania Fizycznego im. Jędrzeja Śniadeckiego, Gdańsk, s. 29-41.
- Zaleski J., Wojewódka Cz., 1977, *Europa Bałtycka. Zarys monografii i gospodarczej*, Ossolineum, Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk.
- Zaucha J., 2012, *Synteza aktualnego stanu wiedzy dotyczącej rozwoju sustensywnego i spójności terytorialnej w planowaniu przestrzennym. Analiza dokumentów UE, BSR i polskich*, Institute for Development Working Papers, nr 001, s. 33.
- Zaucha J., Brodzicki T., Ciołek D., Komornicki T., Mogiła Z., Szlachta J., Zaleski J., 2015, *Terytorialny wymiar wzrostu i rozwoju*, Difin, Warszawa.
- Zembrzycka-Kwiatkowska A., 2015, *Rynek przewozów promowych z Polski do Szwecji w 2014 roku*, (www.oficynamorska.pl).

Spis adresów internetowych

www.aabiot.com – A&A Biotechnology
www.airport.gdansk.pl – Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy
www.andervision.pl – Andervision Sp. z o.o.
www.asseco.com.pl – Asseco Poland S.A.
www.balticbusinesscenter.pl – Baltic Business Center. Octava FIZ
www.bbm.gdynia.pl – Bałtycka Baza Masowa Sp. z o.o.
www.bctgdyniamarathon.pl – BCT Gdynia Marathon
www.bioseco.com – Bioseco Sp. z o.o.
www.biznes.trojmiasto.pl – Portal Regionalny Trójmiasto.pl. Biznes i gospodarka
www.dom.trojmiasto.pl – Portal Regionalny Trójmiasto.pl. Dom i nieruchomości
www.centrum-kwiatkowskiego.pl – Centrum Kwiatkowskiego. Versus Investment
www.crist.com.pl – Crist S.A.
www.damen.pl – Damen Shipyards Gdynia
www.dnv.pl – Det Norske Veritas Poland Sp. z o.o.
www.epgsa.com.pl – Energomontaż-Północ Gdynia S.A.
www.eurostyl.com.pl – Euro Styl Sp. z o.o.
www.experiment.gdynia.pl – Centrum Nauki EXPERYMENT w Gdyni
www.festiwalgdynia.pl – Festiwal Filmowy w Gdyni
www.forumokretowe.org.pl – Związek Pracodawców Forum Okrętowe
www.gafako.pl – Gafako Sp. z o.o.
www.gct.pl – Gdynia Container Terminal S.A.
www.gdynia.pl – Urząd Miasta Gdyni
www.gdynianews.pl – Portal Gdynianews.pl
www.gospodarkamorska.pl – Branżowy Portal Morski
www.hgsolutions.pl – HG Solutions Sp. z o.o.
www.hydromega.com.pl – Hydromega Hydraulika Siłowa Sp. z o.o.
www.inkubator-gdynia.pl – Gdyński Inkubator Przedsiębiorczości
www.integraav.pl – Integra AV Sp. z o.o.
www.investgda.pl – Gdańska Agencja Rozwoju Gospodarczego Spółka z o.o.
(InvestGDA)

www.investinpomerania.pl – Invest in Pomerania
www.ivona.com – Ivona Software Sp. z o.o.
www.jitsolutions.pl – JIT Solutions Sp. z o.o.
www.kielecka5.pl – Kielecka 5. Mega-Invest S.A.
www.mag.pl – Morska Agencja Gdynia Sp. z o.o.
www.metropoliagdansk.pl – Obszar Metropolitalny Gdańsk Gdynia Sopot
www.modernizmgdyni.pl – Gdyński Szlak Modernizmu
www.monitoring.ibngr.pl – Wzorcowy System Regionalny Monitoringu Jakości Usług Publicznych i Jakości Życia
www.mtmg.gdynia.pl – Morski Terminal Masowy Gdynia Sp. z o.o.
www.najem.com.pl – Chipolbrok-Investment Sp. z o.o.
www.nauta.pl – Stocznia Remontowa Nauta S.A.
www.officelist.pl – Office List. Brookfield Partners Sp. z o.o.
www.officemap.pl – Office Map. Colliers International
www.officepark.pl – Łużycka Office Park. Allcon Investment Sp. z o.o.
www.otport.gdynia.pl – OT Port Gdynia Sp. z o.o.
www.outdooranalitics.pl – Outdoor Analitics Sp. z o.o.
www.outsourcingportal.pl – Outsourcing Portal. Grupa Riposta
www.panorama-park.pl – Panorama Bussines & Retail Park. Nova Investments Sp. z o.o.
www.pisil.pl – Polska Izba Spedycji i Logistyki
www.plk-inwestycje.pl – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
www.port.gdynia.pl – Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.
www.ppnt.pl – Pomorski Park Naukowo-Technologiczny Gdynia
www.praca.trojmiasto.pl – Portal Regionalny Trójmiasto.pl. Praca
www.redbullairrace.com – Red Bull Air Race Gdynia
www.rozklad-pkp.pl – Rozkład Jazdy Pociągów. PKP S.A.
www.safe.gdynia.pl – Safe Co. Ltd Sp. z o.o.
www.sanipor.pl – Przedsiębiorstwo Robót Sanitarно-Порządkowych Sp. z o.o.
www.spaceforest.pl – SpaceForest Sp. z o.o.
www.stat.gov.pl – Główny Urząd Statystyczny
www.stenaline.pl – Stena Line
www.strefabiznesu.gda.pl – Regionalny Portal Gospodarczy. Stref@aBiznesu
www.transatlantkygdynia.com – Transatlantyk. AB Inwestor Andrzej Boczek
www.tritumbusinesspark.pl – Tritum Business Park. Invest Komfort
www.trojmiasto.pl – Portal Regionalny Trójmiasto.pl
www.urbanity.pl – Web Media Tech
www.vistal.pl – Vistal Gdynia S.A.
www.xenon-park.pl – Xenon Business Park. Moderna Sp. z o.o.
www.ydp.pl – Young Digital Planet S.A.

Spis rycin

Ryc. 1.1.	Aglomeracja Trójmiasta w typologii funkcjonalnych obszarów miejskich ESPON	17
Ryc. 1.2.	Trójmiasto w klasyfikacji najważniejszych ośrodków miejskich w Polsce	18
Ryc. 1.3.	Jednostki samorządu terytorialnego będące członkami Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot	19
Ryc. 1.4.	Infrastruktura transportu lądowego na terenie województwa pomorskiego warunkująca dostępność transportową Gdyni	23
Ryc. 2.1.	Lokalizacja miast siostrzanych i partnerskich Gdyni	32
Ryc. 2.2.	Okręty wojenne, które zawinęły do Gdyni w ramach manewrów Baltops 2015 w dniach 5-8 czerwca 2015 r. według portów stacjonowania	36
Ryc. 2.3.	Żaglowce, które zawinęły do Gdyni w ramach Operation Gdynia Sails w dniach 15-18 sierpnia 2014 r.	37
Ryc. 2.4.	Wydarzenia o randze międzynarodowej w Gdyni w latach 2004-2015	40
Ryc. 2.5.	Spółki handlowe z udziałem kapitału zagranicznego w sektorze prywatnym w Gdyni w latach 2004-2014	44
Ryc. 2.6.	Wybrani inwestorzy zagraniczni działający w Gdyni w 2013 r.	46
Ryc. 2.7.	Wartość produktów (mln EUR) wyeksportowanych przez podmioty z siedzibą w Gdyni w latach 2004-2013	48
Ryc. 2.8.	Główne kierunki eksportu podmiotów z siedzibą w Gdyni w latach 2004-2013	51
Ryc. 3.1.	Podmioty gospodarcze według liczby pracujących w Gdyni w latach 2002-2014	57
Ryc. 3.2.	Nowopowstałe i wyrejestrowane podmioty gospodarcze w Gdyni w latach 2003-2014	58
Ryc. 3.3.	Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach (mln zł) w Gdyni w latach 2002-2013	60
Ryc. 3.4.	Struktura nakładów inwestycyjnych w przedsiębiorstwach w Gdyni w latach 2008-2013	61
Ryc. 3.5.	Produkcja sprzedana przemysłu (mln zł) w Gdyni w latach 2005-2013	62

Ryc. 3.6.	Wpływy do budżetu miasta Gdyni z tytułu udziału w podatkach stanowiących dochody budżetu państwa (zł na mieszkańca) w latach 2002-2014	63
Ryc. 3.7.	Terminale przeładunkowe w porcie w Gdyni w 2015 r.	67
Ryc. 3.8.	Przeładunki w porcie gdyńskim (w tys. t) według grup ładunkowych w latach 2004-2014	74
Ryc. 3.9.	Przeładunki kontenerów (w TEU) w porcie gdyńskim w latach 2004-2014	75
Ryc. 3.10.	Przewozy promowe na linii Gdynia–Karlskrona w latach 2004-2014	76
Ryc. 3.11.	Zawinięcia statków wycieczkowych oraz liczba ich pasażerów obsługiwanych w gdyńskim porcie w latach 2004-2014	77
Ryc. 3.12.	Inwestycje Zarządu Morskiego Portu Gdynia w latach 2007-2014.....	79
Ryc. 3.13.	Projekt powiększenia obrotnicy nr 2 w porcie gdyńskim	81
Ryc. 3.14.	Projekty inwestycyjne ZMPG SA na lata 2015-2020	83
Ryc. 3.15.	Położenie <i>Doliny Logistycznej</i> na tle sieci transportowej województwa pomorskiego	86
Ryc. 3.16.	Remonty, przebudowa oraz budowa statków przez Stocznnię Remontową Nauta S.A. w latach 2004-2015	91
Ryc. 3.17.	Nieruchomości biurowe w Gdyni (stan na grudzień 2015 r.)	106
Ryc. 3.18.	Granice obszaru Śródmieścia Gdyni uznane za pomnik historii.....	115
Ryc. 3.19.	Przebieg trasy wyścigów lotniczych Red Bull Air Race 2014 wzdłuż Bulwaru Nadmorskiego w Gdyni.....	117
Ryc. 3.20.	Miejsca organizacji Mistrzostw Świata Red Bull Air Race w 2014 r.	118
Ryc. 3.21.	Liczba obiektów i miejsc noclegowych w turystycznych obiektach noclegowych w Gdyni w latach 2004-2014	119
Ryc. 3.22.	Korzystający z turystycznych obiektów noclegowych w Gdyni w latach 2004-2014	122
Ryc. 3.23.	Turyści według kraju zamieszkania korzystający z noclegów w turystycznych obiektach noclegowych w Gdyni w latach 2005-2014	122
Ryc. 3.24.	Pasażerowie promów linii Gdynia–Karlskrona w porcie gdyńskim w latach 2004-2014	125
Ryc. 3.25.	Połączenia tramwajami wodnymi na Zatoce Gdańskiej w 2006 i 2015 r. 126	
Ryc. 4.1.	Liczba zwiedzających Centrum Nauki Experyment w Gdyni w latach 2007-2014	144
Ryc. 4.2.	Liczba przedsiębiorstw w Pomorskim Parku Naukowo-Technologicznym w latach 2006-2015 (wg stanu z 05.2015 r.)	146
Ryc. 4.3.	Główne przedsiębiorstwa prowadzące działalność na terenach po Stoczni Gdynia	151
Ryc. 5.1.	Obszar najintensywniejszych dojazdów do pracy z Gdyni i do Gdyni w 2011 r.	161
Ryc. 5.2.	Liczba pracujących w Gdyni w latach 2005-2013	163

Ryc. 5.3.	Struktura pracujących według grup działalności w Gdyni w latach 2005-2013	164
Ryc. 5.4.	Stopa bezrobocia rejestrowanego w Gdyni w latach 2004-2014	166
Ryc. 5.5.	Liczba zarejestrowanych bezrobotnych i stopa bezrobocia według dzielnic Gdyni w 2014 r.	167
Ryc. 5.6.	Struktura wiekowa zarejestrowanych bezrobotnych w Gdyni w latach 2004-2014	168
Ryc. 5.7.	Struktura zarejestrowanych bezrobotnych według wykształcenia w Gdyni w latach 2004-2014	169
Ryc. 5.8.	Bezrobotni absolwenci szkół wyższych zarejestrowani w Powiatowym Urzędzie Pracy w Gdyni w latach 2011-2013	170
Ryc. 5.9.	Udział pozostających bez pracy dłużej niż rok w liczbie zarejestrowanych bezrobotnych ogółem w Gdyni w latach 2004-2014	172
Ryc. 5.10.	Grupy zawodowe o największym udziale w liczbie ofert pracy zgłoszonych do PUP w Gdyni w 2014 r.	173
Ryc. 5.11.	Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w Gdyni w latach 2004-2013	174
Ryc. 5.12.	Czy obecna lub była praca zawodowa przynosiła satysfakcję? Opinie mieszkańców Gdyni z 2013 r.	176
Ryc. 5.13.	Przyczyny satysfakcji z pracy w opinii mieszkańców Gdyni z 2013 r.	177
Ryc. 5.14.	Relacja pomiędzy czasem pracy a czasem wolnym a satysfakcja z pracy w opinii pracujących mieszkańców Gdyni z 2013 r.	178
Ryc. 5.15.	Własna pozycja na rynku pracy w opinii pracujących mieszkańców Gdyni z 2013 r.	179

Spis tablic

Tab. 1.1.	Najważniejsze liniowe elementy infrastruktury transportu o zasięgu ponadregionalnym i regionalnym przebiegające przez obszar Gdyni	21
Tab. 1.2.	Bezpośrednie połączenia kolejowe i czas najszybszego połączenia z wybranych miast Polski do stacji Gdynia Główna na przełomie lat 2003/2004, 2009/2010 i 2015/2016	25
Tab. 2.1.	Miasta siostrzane i zaprzyjaźnione z Gdynią (stan na koniec 2015 r.).....	31
Tab. 2.2.	Współpraca Gdyni z Kilonią w 2014 i pierwszej połowie 2015 r.	33
Tab. 2.3.	Współpraca Gdyni z Karlskroną w roku 2014 i pierwszej połowie 2015 r.	34
Tab. 2.4.	Udział Gdyni w organizacjach zajmujących się współpracą międzynarodową (stan na koniec 2015 r.)	35
Tab. 2.5.	Struktura towarowa eksportu podmiotów z siedzibą w Gdyni w 2013 r.	50
Tab. 2.6.	Struktura przestrzenna eksportu podmiotów z siedzibą w Gdyni w 2013 r.	52
Tab. 3.1.	Urządzenia przeładunkowe na wyposażeniu Baltic Container Terminal (stan na koniec 2015 r.)	68
Tab. 3.2.	Urządzenia przeładunkowe na wyposażeniu Gdynia Container Terminal (stan na koniec 2015 r.)	69
Tab. 3.3.	Zakończone projekty studyjne z udziałem Zarządu Morskiego Portu Gdynia	82
Tab. 3.4.	Główne elementy wyposażenia Stoczni Remontowej Nauta S.A. w 2015 r.	90
Tab. 3.5.	Produkcja stoczni Crist S.A. w latach 2004-2015	98
Tab. 3.6.	Produkcja Grupy Kapitałowej Vistal na potrzeby gospodarki morskiej w latach 2004-2015.....	100
Tab. 3.7.	Produkcja Energomontażu-Północ Gdynia S.A. na potrzeby gospodarki morskiej w latach 2004-2015.....	102

Tab. 3.8.	Przewozy pasażerskie tramwajami wodnymi w relacjach porty Trójmiasta – porty Półwyspu Helskiego w latach 2006-2014	127
Tab. 3.9.	Przewozy pasażerskie żeglugą przybrzeżną w Gdyni w latach 2007-2015*	128
Tab. 3.10.	Ruch turystyczny (wejścia i wyjścia) w przystani jachtowej w Gdyni w latach 2002-2015	128
Tab. 4.1.	Przedsiębiorstwa w Pomorskim Parku Naukowo-Technologicznym według branż w latach 2013-2015	147
Tab. 6.1	Mocne i słabe strony gospodarki Gdyni w 2015 r. oraz szanse i zagrożenia jej rozwoju do 2025 r.	183

