

Magdalena Kłopot
Akademia Morska w Gdyni

Ilona Urbanyi-Popiołek
Wyższa Szkoła Gospodarki w Bydgoszczy

Kierunki zmian w działalności portu w sferze magazynowania — przykład Morskiego Portu Gdynia¹

Magazynowanie towarów stanowi jeden z głównych obszarów działalności gospodarczej portów morskich. Technologię magazynowania determinuje z jednej strony podatność transporto-

wa ładunku (rodzaj, właściwości fizyko-chemiczne towaru, sposób i rodzaj opakowania, wartość towaru), a z drugiej strony suprastruktura portu (możliwości składowania, wielkość i rodzaj

powierzchni magazynowej) oraz przepisy prawne odnoszące się do składowania i zwyczaje portowe.

Specyfika magazynowania w porcie morskim

W literaturze przedmiotu i praktyce portową powierzchnię magazynową dzieli się na powierzchnię krytą, którą stanowią magazyny portowe i powierzchnię otwartą, tak zwane place składowe². W magazynach składowane są towary, które ze względu na swoje właściwości wymagają zróżnicowanej ochrony przed warunkami atmosferycznymi, uszkodzeniami i kradzieżą. Do tej grupy należą przede wszystkim różnego rodzaju ładunki drobnicowe, a także niektóre ładunki masowe (na przykład cement). Place składowe natomiast wykorzystywane są głównie na terminalach kontenerowych pod kontenery i pojazdy, ale także dla wielu ładunków masowych i ro-ro, charakteryzujących się odpornością na działanie czynników atmosferycznych.

Wśród magazynów portowych – ze względu na konstrukcję i wypełniane funkcje – można wyróżnić tak zwane magazyny (hangary) manipulacyjno-przelotowe oraz magazyny (składy) długoterminowe. Magazyny pierwszej grupy zlokalizowane są w bliskiej odległości od linii nabrzeża (stąd ich nazwa: magazyny I linii) i przeznaczone do składowania ładunków przez krótki czas. Podstawowymi czynnościami, wykonywanymi w magazynach I linii, jest przygotowanie towarów do załadunku na statek oraz przyjmowanie ładunków po wyładunku. Mogą również pełnić rolę składów buforowych w celu eliminowania ewentualnych opóźnień w dostawie towarów do portu³. Z regu-



Fot. 1. Magazyn na Terminalu Masowym w Gdyni (fot. Tadeusz Urbaniak).



Fot. 2. Magazyn zbiorczo – rozdzielczy i fragment placu składowego na Bałtyckim Terminalu Kontenerowym (fot. T.Urbaniak).

¹ Artykuł recenzowany (przyp. red.).

² Misztal K., Szwanowski S. „Organizacja i eksploatacja portów morskich”, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2001, s.36-37.

³ ibidem

ły są budowlami jedno- lub dwukondygnacyjnymi.

W oddaleniu od nabrzeża portowego, często na terenach peryferyjnych portu lub poza jego terytorium zlokalizowane są składy długoterminowe (tak zwane magazyny II linii), nazywane także magazynami retencyjnymi⁴. Magazyny długoterminowe, które przede wszystkim pełnią funkcję dystrybucyjną, są z reguły konstrukcjami dwu- lub wielokondygnacyjnymi.

Teren portu jest miejscem, w którym znajdziemy cały przekrój budowli magazynowych. Obok magazynów uniwersalnych, przeznaczonych do składowania ładunków drobnicowych nie wymagających szczególnej ochrony, znajdują się tu magazyny specjalne dla ładunków, które ze względu na swoje właściwości biologiczne, fizyczne, bądź chemiczne wymagają zapewnienia specyficznych warunków składowania⁵. Są to na przykład silosy kopułowe do składowania ładunków masowych sypkich, zbiorniki stalowe dla ładunków masowych płynnych, elewatory zbożowe, czy chłodnie dla ładunków wymagających kontrolowanej temperatury składowania. Specyficznym rodzajem magazynu są tak zwane dojrzewalnie, w których steruje się procesem dojrzewania owoców.

Wszelkie zmiany, jakie zachodzą w działalności magazynowej portów, są pochodną zmian zachodzących w tech-

nologii przewozu i składowania towarów, zarówno masowych, jak i drobnicowych (te w większości przewożone są w jednostkach ładunkowych) oraz wyzwań logistycznych. Ich skutkiem jest większe zapotrzebowanie na obszerne place składowe dla kontenerów i pojazdów oraz znacznie mniejsze wykorzystanie magazynów I linii. Przemiany te obserwujemy także w dynamicznie rozwijającym się porcie w Gdyni.

Morski Port Gdynia⁶

Port w Gdyni ze względu na wielkość i strukturę przeładunków, wysoki sto-

pień konteneryzacji oraz szeroki zakres możliwości świadczenia usług logistycznych, jest szczególnie predestynowany do rozwoju funkcji dystrybucyjno - logistycznych. Aby jednak te funkcje mógł wypełniać bez przeszkód, konieczna jest nowoczesna i dostosowana do potrzeb rynku suprastruktura portowa, w szczególności powierzchnie magazynowe i ich wyposażenie.

Obecnie całkowita powierzchnia magazynowa portu w Gdyni (powierzchnia placów i zasobni) wynosi 327 865 m² (netto 224 053 m²). Zarząd portu jest jej właścicielem, nie świadczy jednak



Fot. 3. Plac składowy na Bałtyckim Terminalu Kontenerowym (fot. T.Urbaniak).



Fot. 4. Mapa portu w Gdyni (źródło: Zarząd Morskiego Portu Gdynia SA).

⁴ Misztal K., Szwankowski S. op.cit

⁵ Ibidem.

⁶ Opracowano na podstawie informacji uzyskanych w Zarządzie Morskiego Portu Gdynia SA, w Dziale Marketingu.



Fot. 5. Silosy kopułowe na ładunki masowe suche na Terminalu Masowym w Gdyni (fot. T.Urbaniak).

usług jako przedsiębiorstwo składowe. Takiego zresztą brak na terenie portu. Magazyny portowe i place składowe są dzierżawione od portu albo przez operatorów poszczególnych terminali (na przykład terminal drobnicowy czy kontenerowy), albo przez poszczególnych gestorów ładunku, którzy wówczas wy-

korzystują je adekwatnie do swoich potrzeb.

Port boryka się z brakiem nowoczesnej powierzchni magazynowej. Ta istniejąca nie zawsze dorównuje współczesnym standardom i spełnia oczekiwania klientów. Konstrukcje technologiczne wielu magazynów są przesta-

rzałe (na przykład bramy wjazdowe są za wąskie, wysokość magazynów za niska, a duża liczba filarów uniemożliwia wykorzystanie układarki). Dlatego też w porcie trwa rozłożony na kilka lat proces systematycznego dostosowywania powierzchni magazynowej do wymagań klientów. Efekty prac modernizacyjnych widoczne są już na wielu terminalach. Na terminalu zbożowym przy Nabrzeżu Indyjskim do eksploatacji włączono nowe, stalowe silosy o pojemności 14 000 t. Przy Nabrzeżu Norweskim z kolei zakończono budowę magazynu podłogowego o pojemności 25 000 t do składowania śruty. Obydwie inwestycje pozwoliły na zwiększenie możliwości składowania w kompleksie elewatora zbożowego. Na terminalu masowym zakończyła się w ubiegłym roku budowa magazynu tlenku glinu (Nabrzeże Holenderskie).

Najbardziej znaczące przeobrażenia zachodzą na terminalu drobnicowym, w części dedykowanej obsłudze ładunków w technologii ro-ro. Znajdują się tu nowe i gruntownie wyremontowane magazyny, na przykład specjalistyczny magazyn nr 16 – jedyny tego typu w Polsce – służący do wysokiego składowania papieru (role papieru można składować w kolumnach do wysokości



Fot. 6. Zasobnie na ładunki masowe sypkie (fot. T.Urbaniak).



Fot. 7. Terminal ro-ro – plac pod naczepy (fot. T.Urbaniak).

11m). Magazyn S, leżący w II linii, dzięki inwestycji jednego z gestorów ładunku, rozszerzy natomiast swoją funkcję, łącząc klasyczne usługi magazynowania papieru z lekką produkcją wyrobów z papieru i pakowaniem. Poza tym, terminal wzbogacił się o nowo wybudowane i utwardzone place składowe oraz wiaty pod naczepy drogowe, zestawy drogowe oraz ładunki na podwoziach tocznych (roll-trailery). Dzięki temu terminal stał się najnowocześniejszym w Polsce terminalem ro-ro, spełniającym wszystkie warunki technologiczne i logistyczne.

Magazyny o przestarzałej konstrukcji nie nadają się już do modernizacji, stąd ich część zostanie wyburzona. W ich miejsce powstaną nowoczesne magazyny, powierzchnie otwarte dla kontenerów czy też inne inwestycje portowe. I tak na przykład likwidacji ulegną magazyny nr 23 i 2 pod nowy terminal promowy czy magazyn R oraz magazyn nr 20 na terminalu ro-ro – pod plac składowy dla naczep. Podobny los czeka magazyn 24 (obecnie wykorzystywany przez Chiquita), ponieważ potrzebny jest plac pod ładunki masowe.

Jednak niektóre z obiektów magazynowych w porcie, takie jak elewator zbożowy, dworzec morski czy magazyn

H (czterokondygnacyjny), znajdują się na liście zabytków i w stosunku do nich działania portu są bardzo ograniczone.

Wzrastający wolumen obrotów kontenerowych odczuł także terminal kontenerowy w Gdyni. Konieczne stało się wygospodarowanie nowej przestrzeni pod place składowe, jednak nie ma możliwości, aby pojemność placu zwiększyła się proporcjonalnie do wzrostu liczby obsługiwanych kontenerów. Planowane jest przeniesienie pewnych operacji poza teren terminalu, co może zwolnić nieco przestrzeni składowej.

W zakresie czynności logistycznych świadczonych w porcie, do najpopularniejszych należy konsolidacja i dekonsolidacja ładunków. Na terminalu kontenerowym BCT służy temu magazyn zbiorczo-rozdzielczy (*Container Freight Station*) o powierzchni krytej 20 000 m², z układem torowym o pojemności 30 wagonów. Również na terminalu drobnicowym funkcjonuje magazyn konsolidacyjny. Jednak generalnie istnieje tendencja do przenoszenia usług formowania i rozformowywania kontenerów poza teren portu. Dodatkowe czynności logistyczne, takie jak komisjonowanie, kompletacja, etykietowanie itp. są wykonywane w magazynach portowych

w ograniczonym zakresie, zawsze jednak na zlecenie klienta.

Magazyny przyportowe II linii to obiekty, które przed wojną znajdowały się w rękach prywatnych właścicieli. Obecnie część z nich jest w dyspozycji Zarządu Portu. Są one wykorzystywane jako baza magazynowa (głównie magazyny dystrybucyjne, czasami również połączone z lekką produkcją) na przykład przez POSTI SA (herbata), Polski Tytoń, Olvit Trade (nasiona oleiste, oleje spożywcze), czy Rol-Ryż, który w obecnym miejscu (Nabrzeże Indyjskie) prowadzi skład i Łuszczarnię Ryżu od 1928 roku.

W Gdyni, podobnie jak w innych portach morskich Polski, brakuje nowoczesnych magazynów logistyczno-dystrybucyjnych. Port ten jednak może być pierwszym, który pochwali się posiadaniem takowych, bowiem w niedługim czasie powstaną na jego terenie dwa nowoczesne magazyny o powierzchni 4 000 m² i 12 000 m², które staną się załączkiem przyszłego centrum logistycznego. Zakończyły się już prace projektowe dotyczące budowy tychże magazynów i obecnie rozstrzygane są kwestie rozwiązań organizacyjnych w zakresie ich eksploatacji i obsługi.