

**РАЗВИТИЕ
МОРСКОГО ПОРТА
В ГДЫНЕ**

*Т. Пальмовский**
*М. Тарковский**



Отмечается, что морские порты по всему миру функционируют в условиях жесткой конкуренции. Для удержания положения на рынке любой морской порт (терминал) должен укреплять свои позиции по всем направлениям деятельности. В первую очередь это касается развития инфраструктуры и суперструктуры порта. Необходимо выстраивать отношения с другими портами, а также с гражданскими организациями, влияющими на эффективность функционирования порта.

В статье приводится анализ ситуации в порту Гдыни; описываются вызовы, с которыми сталкивается руководство порта; анализируются пути решения существующих проблем. Авторы рассматривают деятельность порта в 2007—2015 гг., а также план его развития на период до 2020 г. Использование структурных фондов ЕС создало возможность улучшения конкурентного положения порта путем инвестирования в развитие его инфраструктуры и суперструктуры, а также путем укрепления связей с другими организациями. Авторы используют набор фундаментальных, аналитических и технических методов анализа, привлекая материалы, предоставленные руководством порта и его отдельных терминалов. К концу 2015 г. руководство порта завершило реализацию пяти инфраструктурных проектов, включая модернизацию трех причалов, создание портовой инфраструктуры для обслуживания мультимодальных перевозок, а также была осуществлена модернизация железнодорожного терминала.

В ближайших стратегически важных планах — расширение и углубление канала и акватории порта. Благодаря сотрудничеству между городскими властями и администрацией порта были частично модернизированы подъездные пути. Ключевой инвестиционный проект — соединение транспортной инфраструктуры порта и подъездных путей к кольцевой дороге Труймасто. Помимо этого, планируется улучшить

* Гданьский университет
80—309, Польша, Гданьск,
ул. Яна Бажиньского, 8

Поступила в редакцию 15.04.2016 г.

doi: 10/5922/2074-9848-2016-3-4

© Пальмовский Т., Тарковский М.,
2016

доступ к железнодорожной сети — с этой целью необходимо модернизировать железнодорожную ветку 201 по направлению на Быдгощ. Отмечается, что реализованные и планируемые к реализации инфраструктурные проекты создадут условия для роста объема перевалки грузов в порту Гдыни, включая контейнерные перевозки, а также повысят конкурентоспособность морского сектора Польши.

Ключевые слова: Гдыня, инфраструктура и суперструктура развития, конкурентность порта, морской порт, транспортная доступность

Введение

Морские порты работают на высококонкурентном мировом транспортном рынке. Проанализировав существующие публикации, Тонгзон и Хэн [10] обратили внимание на восемь факторов, определяющих их конкурентоспособность: уровень эффективности работы порта (терминала); портовые сборы за обработку грузов; надежность; предпочтительный выбор перевозчиков и грузоотправителей со стороны порта; глубина навигационного канала; адаптивность к изменяющимся условиям рынка; доступность; разнообразие услуг и продуктов. Диапазон интересов данной публикации сводится к определенным вопросам, имеющим особо важное значение для развития морского порта Гдыни.

Во введении авторы статьи обращаются к историческим предпосылкам развития порта. В разделе 1 описаны основные особенности порта и его организационной структуры; раздел 2 посвящен к наиболее важным инвестициям в порт и непосредственно прилегающим территориям; основные направления развития морского порта в Гдыне изложены в разделе 3; в заключении подводятся итоги исследования и делаются выводы.

В течение многих лет порт Гдыня (ZMPG SA) оставался самым мощным грузовым портом общей направленности в Польше, где обрабатывается большая часть контейнеров, поступающих на польский рынок. Гдыня является уникальным примером города, который вырос в результате строительства и развития порта. Хотя, как правило, порты развивались в уже существующих городах.

Благодаря обширной внутренней территории и современной инфраструктуре уже в 30-х гг. XX в. порт Гдыня начал конкурировать с другими портами на Балтийском и Северном морях. После Второй мировой войны Гдыне отводилась роль грузового порта общего назначения. В 1950-х гг. это был самый современный, наиболее развитый и хорошо управляемый порт в Польше. В 1960-х гг. он стал главным портом для обработки зерна, импортируемого в страну. В 1965 г. порт обработал такой же объем грузов, как и до Второй мировой войны.

К концу 1960-х гг. грузы общего назначения перевозились в контейнерах, которые пришли на смену бочкам, ящикам и поддонам. Изменение привело к открытию в 1972 г. временного контейнерного терминала в порту Гдыня «Польскими судоверфями», и в последующие годы (1976—1979) другой контейнерный терминал был построен компанией «Верфи Хель». База обработки жидкого топлива начала рабо-

тать в середине 1973 г. Семь лет спустя первая очередь контейнерного терминала «Верфей Хель» начала погрузочно-разгрузочную обработку контейнеров. В 1993 г. порт Гдыня открыл регулярное паромное сообщение с портом Карлскруна [11] через новый терминал. В 2001 г. современный терминал ро-ро начал работать с контейнерной площадки вместимостью 700 двадцатифутовых контейнеров (TEU). В 2006 г. стал функционировать контейнерный терминал Гдыня; позже, в 2005 и 2010 гг. были введены в эксплуатацию две дополнительные современные эстакады и пандусы для погрузки грузовых автомобилей на верхние палубы парома. Процесс приватизации порта Гдыня, начатый в 1991 г., был завершён в 2015-м.

1. Общая характеристика и организационная структура порта

В 2015 г. порт Гдыня стал одним из ведущих на Балтике. Он продолжает специализироваться на обработке смешанных грузов общего назначения, в том числе грузов, которые поставляются в контейнерах и по системе перевозки накатных грузов (ро-ро). Контейнеры для сыпучих грузов составляют почти треть общей структуры грузового порта.

Гдыня связана с внутренними районами страны посредством мультимодальной сети, а также регулярными судоходными линиями малой протяженности и паромным сообщением. Порт имеет хороший доступ к морю, он защищен 2,5-километровыми внешними оградительными сооружениями; в него ведут два фарватера. Основной проход в порт составляет 150 м в ширину и 14,5 м в глубину. Общая площадь порта — 755,4 га, включая акваторию площадью 262,8 га. Порт Гдыня занимает 264 га, его склады — около 230 тыс. м², складские площадки — около 400 тыс. м². Общая протяженность причалов составляет 17,7 км, 11 из которых предназначены для погрузочно-разгрузочных работ. Максимальная глубина у пристани достигает 13,5 м [8].

Сеть, действующая в порту, насчитывала 53 регулярные линии в 2014 г. и 64 в 2015-м, среди них 28 контейнерных линий, 10 накатных (ро-ро), 1 паромная и 25 традиционных линий. Приоритетные интересы Гдыни включают 44 порта в 25 странах Европы, Африки, Северной и Латинской Америки, Азии и Малой Азии.

В 2015 г. в порту было обработано более 18 млн тонн грузов — второй лучший результат в истории его работы. Самый активный рост объема груза отмечался в перевалке зерна — более 3 млн тонн (в основном экспортного), что выдвинуло Гдыню на лидирующие позиции среди польских портов, а также в обработке нефти и нефтепродуктов — 401900 тонн (увеличение на 175 %).

Доля порта Гдыня в объемах перевалки грузов польскими портами в 2015 г. достигла 23 %; по обработке зерна и кормов в этот период он оказался на первом месте (54 %), а в обработке смешанных грузов общего назначения его доля снизилась до второго места (33 %). Перевалка угля и кокса составила 15 % (третье место), жидкого топлива — 3 %, других сыпучих грузов — 14 %.

Считается, что частная собственность обеспечивает более высокую эффективность, чем государственная [5], хотя этот фундаментальный

аргумент неоклассической теории все чаще ставится под сомнение [4]. Мы можем отметить, что между структурой собственности и эффективностью портов нет четкой связи. Тонгзон и Хэн [10] обобщили результаты количественных анализов в этой области. Некоторые исследования показывают, что не существует значительного влияния приватизации на эффективность работы порта, тогда как другие находят здесь определенную взаимосвязь. Результаты одного из исследований [2] свидетельствуют, что зависимость между степенью частной собственности и эффективностью работы порта может быть отрицательной. Однако приватизация главного терминала морского порта в Гдыне имела значительный положительный эффект. Возможно, это связано со спецификой системного перехода. В постсоциалистической стране государственный собственник не располагал ресурсами, необходимыми для повышения конкурентоспособности терминалов.

Администрация порта Гдыня управляет всей инфраструктурой порта, планирует его развитие и модернизацию, а также приобретает земли для его расширения. Пропускная способность порта оценивается в 26 млн тонн грузов. Большая часть этого объема, то есть 10,5 млн тонн, приходится на Западный порт, где находится Балтийский контейнерный терминал (ВСТ), контейнерный терминал Гдыня (GCT) и паромный терминал. Мощности порта Гдыня и грузового терминала Кооле Гдыня превышают 6,5 млн тонн. Аналогичный объем обрабатываемого груза имеет морской грузовой терминал (*Morski Terminal Masowy* — МТМГ) Гдыни и Балтийская грузовая база (ВВМ). Среди других терминалов — цементный терминал *Aalborg Portland* и морской терминал сжиженного нефтяного газа (*Morski Terminal LPG*) *Gasten* (рис. 1).

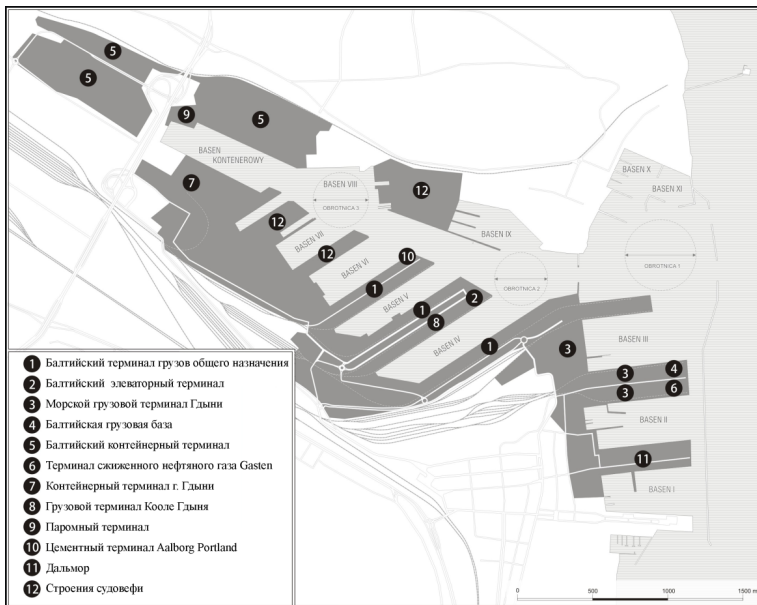


Рис. 1. Грузооборот терминалов в порту Гдыня в 2015 г.

Источник: собственное исследование, основанное на данных ZMPG SA.

2. Инвестиции в развитие порта и прилегающих территорий

Чтобы оставаться конкурентоспособным на Балтийском море и мировом рынке обработки грузов, порт должен постоянно модернизировать свою инфраструктуру, в том числе наземные сооружения, а также повышать уровень управления. Инвестиции порта Гдыня идут на улучшение как морского, так и сухопутного доступа к нему, а также на повышение его безопасности и соблюдение условий охраны окружающей среды. Крупные инвестиции в 2007—2015 гг. были выделены на улучшение автомобильного и железнодорожного доступа, модернизацию накатной (ро-ро) инфраструктуры, преобразование навигационного канала порта, развитие болгарской верфи, модернизацию шведской верфи и конверсию интермодального железнодорожного терминала в ВСТ. Все инвестиции представляли собой софинансирование в рамках Оперативной программы развития инфраструктуры и окружающей среды на 2007—2013 гг.

Целью интенсивных работ, проводимых с 2008 г., было улучшение автомобильного и железнодорожного доступа к терминалам в восточной части порта Гдыня. Дорога вдоль улиц Польска, Хжановского и Т. Венди, которая является частью транспортной сети Гдыни, связывает восточную часть порта с автострадой А1. Модернизированная ул. Польска обеспечивает удобный автомобильный доступ в порт: это двухполосное шоссе, примыкающее к кольцевой автостраде Труймяста. Большая часть доступа к запланированному польскому паромному терминалу и Финским верфям проходит непосредственно по этой автодороге. Усовершенствование железнодорожной системы привело к улучшению доступа к терминалам, расположенным недалеко от польской верфи, а также к оптимизации погрузочно-разгрузочных работ с использованием интермодальных систем и железнодорожных вагонов. Инвестиции в 2008—2013 гг. дали рост пропускной способности автомобильной и железнодорожной сети.

Железнодорожный вокзал Гдыня-Порт был введен в эксплуатацию в довоенный период и построен в соответствии с технологиями и требованиями организации железнодорожного и морского транспортного сообщения. Железнодорожная станция занимает площадь около 70 га, имеет 160 км путей и 400 ответвлений, но не отвечает современным и перспективным потребностям развивающихся интермодальных перевозок, включающих отгрузку контейнеров и полуприцепов по обычным железнодорожным линиям. В качестве начального этапа комплексного проекта, направленного на улучшение железнодорожного доступа к морскому порту в Гдыне, в 2014—2015 гг. было проведено технико-экономическое исследование. Польские железнодорожные линии планируют выполнить следующие два шага, связанных с проектированием и строительными работами, в финансовый период 2014—2020 гг.¹ Но-

¹ Проект совместно финансируется за счет средств Европейского союза, Оперативной программы развития инфраструктуры и окружающей среды на 2007—2013 гг. Он указан в качестве одного из основных морских проектов, запланированных для дальнейшего финансирования со стороны Единого фонда в рамках программы «Объединенная Европа» (CEF).

вая железнодорожная станция будет означать строительство современной портовой инфраструктуры, отвечающей всем требованиям. Сократится и число необходимых порту железнодорожных путей, так что часть помещений, используемых сейчас железной дорогой, можно выделить для коммерческих функций, связанных с хранением грузов.

Отправление грузовых поездов из порта Гдыня бывает сопряжено с серьезными проблемами. В настоящее время грузовые пути проходят вдоль главных оживленных железнодорожных путей, идущих через всё Труймасто и характеризующихся большим пассажиропотоком. Альтернативным решением может стать ветвь 201 в направлении от порта в Быдгощ. Однако это решение требует проведения всесторонней модернизации и электрификации данного направления [3].

Проект развития портовой инфраструктуры для судов типа ро-ро с автомобильным и железнодорожным доступом был начат в 2011 г. Последний его этап завершен в начале 2015 г. и отмечен повышением эффективности обработки грузов, перевозимых морским путем. Это потребовало, в частности, преобразования железнодорожных и автомобильных систем в восточной части порта, а также сноса нескольких существующих объектов. Были построены 0,8 км автодороги и новый железнодорожный участок в порту длиной 0,7 км, перестроен участок дороги длиной 1,2 км, модернизированы 2 км железнодорожных путей. Проект включал также модернизацию ро-ро-рампы (рис. 2).

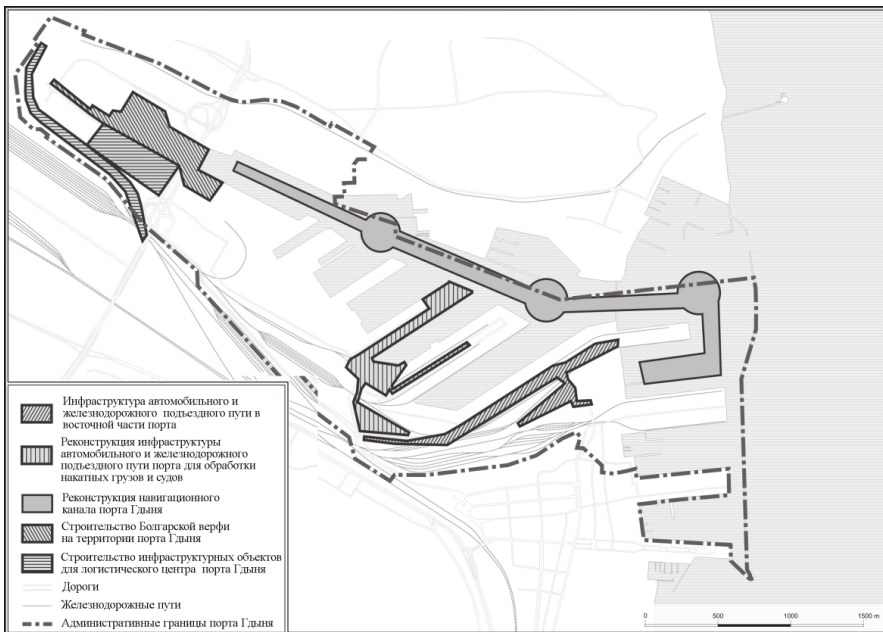


Рис. 2. Реализация инвестиционных проектов порта Гдыня в 2007—2014 гг.

Источник: собственное исследование, основанное на данных ZMPG SA.

Реконструкция канала порта началась в 2009—2011 гг. Цель состояла в том, чтобы увеличить допустимую осадку судна и улучшить условия судоходства в его акватории. Инвестиции охватывали работы по углублению канала порта, увеличению диаметра разворотных бассейнов, реконструкции шести причалов и увеличению глубины в их зоне, а также реконструкцию мола. Углубление канала порта до 13,5 м означает, что порт может принимать суда с осадкой 13 м, построенные на голландских судовой верфях, и осадкой 12,7 м с судовой верфи «Хель I». Глубина бассейнов французских, норвежских и словацких верфей также увеличилась. Дальнейшее развитие порта предусматривает строительство и реконструкцию причалов для приема судов с осадкой 13,5 м. Для этого был расширен внутренний вход в порт до 98 м и обеспечена его глубина 13,5 м. Инвестировались также выемка грунта и расширение диаметра поворота бассейнов, что повысило безопасность маневров в порту.

Инвестиции позволили порту Гдыня поддерживать свою конкурентоспособность в регионе Балтийского моря. Современная инфраструктура порта и его технический потенциал позволяют ему успешно предоставлять услуги потребителям, принимая крупные суда. Контейнеровоз «Чарльстон», принятый Балтийским контейнерным терминалом 5 июня 2015 г., является хорошим примером. Это судно дедвейтом 105 тыс. тонн, длиной более 324 м и шириной 42 м, с валовой регистровой вместимостью почти 8100 TEU ходит под немецким флагом. Вес наибольшего обработанного в порту груза составил 110,4 тыс. тонн коксующегося угля, доставленного на борту панамского сухогруза «Мыс Кистоун» дедвейтом 179200 тонн 13 мая 2015 г. Самым большим по валовой регистровой вместимости судном в истории Балтийского контейнерного терминала стал контейнеровоз «Ася», находившийся там 7—9 августа 2015 г., это судно грузоподъемностью 117 тыс. тонн, длиной 337 м, шириной 46 м и валовой регистровой вместимостью в 9,6 тыс. TEU также шло под панамским флагом. Такие крупные суда могли зайти в порт Гдыня благодаря дноуглубительным работам, увеличившим глубину канала до 13,5 м.

Разворотные бассейны № 2 и 3 во внутренней акватории порта допускают маневрирование судов до 300 м в длину. Тем не менее для обработки океанских контейнерных судов, заходящих из азиатских портов, необходимо соблюдать соответствие максимальным их параметрам. В конце января 2014 г. порт Гдыня приобрел в свое пользование 240 м набережной III вдоль гостевой верфи военно-морского дока. Этот шаг был необходим для дальнейшей работы по углублению входного фарватера и внутренних бассейнов порта. Проект увеличения разворотного бассейна предусматривает снос приобретенной набережной и работы по углублению фарватера до 16 м. Расширение разворотного бассейна № 2 диаметром 480 м обеспечит достаточные условия для обслуживания судов длиной 384 м дедвейтом примерно 12 тыс. TEU.

Увеличенный разворотный бассейн начнет функционировать во второй половине 2016 г. Дноуглубительные работы у причала должны обеспечить глубину 13,5 м, а в дальнейшем до 15,5 м.

В сентябре 2009 г. было решено построить глубоководный причал вдоль болгарской верфи. Он действует с 2012 г., имеет длину 357 м и может обслуживать суда вместимостью более 8 тыс. TEU. В марте 2015 г. завершено строительство недостающих участков болгарской верфи (192,3 м) и перпендикуляра (127,5 м), прикрывающего портовый канал с западного направления. Это позволило использовать последний ранее не задействованный участок порта. Сейчас контейнерный терминал порта Гдыня имеет 450-метровую набережную с новыми дорогами и площадками для маневрирования, приспособленными для обработки судов длиной 370 м, с осадкой 13 м и вместимостью 14 тыс. TEU. Дальнейшая цель реконструкции порта состоит в том, чтобы предоставлять услуги судам типа *Valitmax* с осадкой до 15 м.

В восточной части порта были реконструированы участок шведской верфи и часть системы автомобильных и железных дорог. Инвестиции способствовали увеличению объема обработки грузов. Порт приобрел современную инфраструктуру для перевалки сельскохозяйственной продукции и минеральных удобрений. На шведской верфи произведена модернизация 400 м надводных и подводных конструкций, что увеличило глубину здесь до 13,5 м.

Новый современный логистический центр развивается в непосредственной близости от обоих контейнерных и паромного терминалов. Часть территории площадью в 30 га используется как склад и центр обслуживания транспортных средств. Экспедиторские и логистические компании приобрели здесь современные офисные помещения. Склад общей площадью 8 тыс. м² был введен в эксплуатацию в январе 2011 г. При этом складские помещения и необходимая инфраструктура требуют 14 тыс. м². Отсутствие свободных площадей подтвердило необходимость строительства следующего объекта. Автодорога и железнодорожная инфраструктура были введены в эксплуатацию в 2012 г. Компания «Роллс-Ройс Марин» в Польше построила сервисный центр, занимающий территорию площадью почти 7 тыс. м². Еще одно складское помещение было введено в эксплуатацию в мае 2014 г.

3. Тенденции развития порта

Порт Гдыня принимает участие в исследовательских проектах, которые анализируют возможность создания мультимодальных коридоров и снижения опасности для окружающей среды. Результаты исследований способствуют развитию инновационных транспортных услуг, международной координации развития территорий и транспортных сетей, интеграции внутренних и региональных транспортных систем в панъевропейские сети (см. табл.).

Завершенные исследовательские проекты с участием администрации порта Гдыня

Проект	Основные цели
СоНорА (АВ сухопутный мост)	Развитие связей между портами внутренних и удаленных на юг районов (до побережья Адриатического моря)
Балтийский круиз	Повышение привлекательности порта для круизных судов и туристов
Балтийская мультимодальная магистраль Гдыня — Карлсруна	Новые инвестиции в инфраструктурные и логистические предприятия для поддержания динамического развития торгового обмена между Польшей и Швецией с учетом наличия паромных связей между городами. Выполнено технико-экономическое обоснование для нового паромного терминала в Гдыне с сопутствующей дорожной инфраструктурой. Завершено изучение вопросов развития транспорта, охватывающего зону между новым паромным терминалом и центром города
Балтийские шлюзы	Увеличение доли железнодорожного транспорта в обслуживании внутренних участков порта с учетом растущих объемов грузооборота и нагрузки на транспортную инфраструктуру во внутренних районах
Балтийские шлюзы плюс	Координация инвестиций в области интермодальных перевозок в Балтийском регионе с учетом крупных проектов по международным коридорам, в частности проектов по развитию и модернизации интермодальных терминалов и логистических центров
Балтик Мастер II	Улучшение профилактики, повышение эффективности мероприятий по защите окружающей природной среды (предотвращение разливов нефти и т. д.)
Смокс	Разработка инновационных методов стабилизации загрязненных донных осадков, снижение воздействия загрязняющих веществ на окружающую среду и улучшение физико-химических свойств отложений

Источник: собственное исследование, основанное на материалах сайта: www.port.gdynia.pl

Инвестиционные проекты до настоящего времени соответствовали *Стратегии развития порта Гдыня до 2015 г.* Следующий документ, принятый в августе 2014 г., — *Стратегия развития порта Гдыня до 2027 г.* [9] — предусматривает такие проекты (рис. 3), как строительство государственного паромного терминала, дальнейшие этапы работ по углублению навигационного канала порта и внутренних бассейнов, реконструкция сопряженных набережных, улучшение доступа к железной дороге в западной части порта, развитие инфраструктуры для сбора

сточных вод, развитие системы энергообеспечения судов, реконструкция южного входа в порт и существующих автодорог, а также строительство Северного транспортного кольца.



Рис. 3. Инвестиционные проекты порта Гдыня на 2015—2020 гг.

Источник: собственное исследование, основанное на данных ZMPG SA.

Новая стратегия способствует сохранению универсального характера порта и его дальнейшему устойчивому развитию на трех ключевых рынках: обработка грузовых контейнеров, судов типа ро-ро, включая паромы; и судов, перевозящих навалочные грузы. Эта стратегия совпадает с общей направленностью порта, которая при определенных условиях предусматривает обработку самых больших объемов контейнерных и сыпучих грузов, а также обслуживание крупных пассажирских судов на Балтийском море. Порт Гдыня нацелен на работу с транзитными грузами для рынков на севере и юге, готов выполнить все необходимые условия, чтобы стать океанским портом, принимающим и морской транзит. Благодаря инфраструктурным проектам во внутренних районах, в том числе в Балтийско-Адриатическом коридоре, большой потенциал открывается для транзитных рынков, связанных с портом. Усиление конкурентоспособности на национальном, балтийском и европейском уровнях остается одним из основных интересов порта Гдыня. Современные возможности по обработке грузов, судов и наземного транспорта необходимы для сохранения его сильного положения в ключевых сегментах грузовых перевозок.

Заключение

К концу 2015 г. администрация порта Гдыня завершила пять инвестиционных проектов. Они включают в себя реконструкцию трех причалов, развитие портовой инфраструктуры для обработки накатных грузов (судов типа ро-ро) и модернизацию железнодорожного терминала.

Дноуглубительные работы и расширение навигационного канала порта, фарватеров и внутренних бассейнов имеют стратегическое значение для обеспечения конкурентоспособности предприятия. Диаметр разворотного бассейна №2 предполагается увеличить до 480 м, а внутренние бассейны углубить до 16 м в канале и 15,5 м у причалов. Модернизированный порт будет способен обслуживать суда длиной 380—400 м, прежде всего контейнеровозы. Суда длиной 329—330 м уже сейчас могут швартоваться здесь. Планируемые инвестиции будут иметь решающее значение для обработки контейнеров. Затраты на развитие и модернизацию портовой инфраструктуры в 2016—2018 гг. составят 605,5 млн польских злотых.

Первый этап строительных работ, включающих расширение диаметра разворотного бассейна №2, был начат в 2016 г., а завершение его запланировано на декабрь 2017-го. Углубление портовых бассейнов до 16 м и другие проектные и строительные работы будут продолжены в 2017—2020 гг.

Улучшенный автомобильный доступ к порту Гдыня остается приоритетной задачей как для самого предприятия, так и для города. Основные инвестиции будут направлены на магистраль порт — кольцевая дорога Труймясто, а также на развитие железнодорожной инфраструктуры и углубление канала/фарватеров. Город поддерживает совершенствование инфраструктуры доступа к порту, и Красная дорога, которая продолжает кольцевую магистраль Труймяста в порт Гдыня, является хорошим примером.

Помимо развития дорожной инфраструктуры, есть также планы по улучшению доступа к железнодорожному транспорту: для обеспечения движения прямых грузовых поездов из порта Гдыня необходимо модернизировать железнодорожную линию 201 в направлении Быдгоща.

Освоение стратегических инвестиций позволит создать условия для увеличения объемов обработки как контейнерных, так и других грузов в порту Гдыня. И это даст возможность существенно повысить его конкурентоспособность.

Перевод с англ. Т. В. Фурменковой

Список литературы

1. *Álvarez-SanJaime Ó., Cantos-Sánchez P., Moner-Colonques R., Sempere-Monerris J.J.* The impact on port competition of the integration of port and inland transport services // *Transportation Research*. 2015. Pt. B, N 80. P. 291—302.
2. *Baird A.J.* Port privatization: objectives, extent, process, and the UK experience // *International Journal of Maritime Economics*. 2000. Vol. 2, № 3. P. 177—194.
3. *Bocheński T., Palmowski T.* Polskie porty morskie i rola kolei w ich obsłudze na przełomie XX i XXI wieku // *Regiony Nadmorskie*. 2015. N23. P. 7—198.
4. *Chang H.-J.* Breaking the mould: an institutionalist political economy alternative to the neo-liberal theory of the market and the state // *Cambridge Journal of Economics*. 2002. Vol. 26, N 5. P. 539—559.



5. Hartley K., Parker D., Martin S. Organizational status, ownership and productivity // *Fiscal Studies*. 1991. Vol. 12, N 2. P. 46—60.
6. Imai A., Nishimura E., Papadimitriou S., Liu M. The economic viability of container mega-ships // *Transportation Research*. 2006. Pt. E, N 42. P. 21—41.
7. Misztal K., Szwankowski S. Organizacja i eksploatacja portów morskich. Gdańsk, 1999.
8. Palmowski T. Port gdyński w pierwszej dekadzie XXI wieku // *Koncepcje i problemy badawcze geografii* / eds. K. Marciniak [et al.]. Bydgoszcz, 2011.
9. *Strategia rozwoju portu Gdynia do 2027 roku*. Gdynia, 2014.
10. Tongzon J., Heng W. Port privatization, efficiency and competitiveness: Some empirical evidence from container ports (terminals) // *Transportation Research*. 2005. Pt. A, N 39. P. 405—424.
11. Zembrzycka-Kwiatkowska A. Rynek przewozów promowych z Polski do Szwecji w 2014 roku. Gdańsk, 2015.

Об авторах

Тадеуш Пальмовский, доктор географии, профессор, заведующий кафедрой географии регионального развития, Гданьский университет, Польша.

E-mail: tadeusz.palmowski@ug.edu.pl

Мачей Тарковский, доктор географии, кафедра географии регионального развития, Гданьский университет, Польша.

E-mail: maciej.tarkowski@ug.edu.pl

Для цитирования:

Пальмовский Т., Тарковский М. Развитие морского порта в Гдыне // Балтийский регион. 2016. Т. 8, №3. С. 61—74. doi: 10.5922/2074-9848-2016-4.



DEVELOPMENT OF SEA PORT IN GDYNIA

T. Palmowski*

M. Tarkowski*

* *Gdańsk University*

4 Bażyńskiego ul., Gdańsk, 80—952, Poland

Submitted on April 15, 2016

Seaports operate on a highly competitive global transport market. To retain its competitive position a port (terminal) must strengthen its competitive advantages in all fields of activity. Ports are to expand and modernize their infrastructure and su-

perstructure, and develop links with the hinterland and the foreland. The article describes how the port of Gdynia manages to meet these challenges. The author analyses the period 2007—2015. Special attention is paid to the port development plan for 2020. The EU Structural Funds has provided a good opportunity to strengthen the competitive position of the port by making investments in the port infrastructure and superstructure. It allowed the port to strengthen its links with the hinterland. The author uses a set of fundamental, analytical and technical research methods to analyse materials provided by the port authority and the port terminal operators. By the end of 2015, the port authority had completed five investment projects, including the modernization of three wharfs and a rail terminal, the development of the port infrastructure aimed to provide services to ro-ro ships. Strategically important projects for the coming years include dredging and widening of the port channel, fairways and the internal basin. Cooperation between the port and the city authorities allowed the port administration to improve road access to the port of Gdynia. The key investment project aims to link the port of Gdynia to the TriCity ring road. Apart from it, there are plans to improve access to the railroad network. Railway line 201 to Bydgoszcz is to be modernised to transport cargoes from Gdynia further inland. The current and future strategic investments create conditions for growth in handling both container and other types of cargo in the port of Gdynia and significantly improve competitiveness of the maritime sector.

Key words: Gdynia, infrastructure and suprastructure development, port competitiveness, sea port, transport accessibility

References

1. Álvarez-SanJaime, Ó., Cantos-Sánchez, P., Moner-Colonques, R., Sempere-Monerris, J.J. 2015, The impact on port competition of the integration of port and inland transport services, *Transportation Research*, Part B, no. 80, p. 291—302.
2. Baird, A. J. 2000, Port privatization: objectives, extent, process, and the UK experience, *International Journal of Maritime Economics*. Vol. 2, no. 3, p. 177—194.
3. Bocheński, T., Palmowski, T. 2015, *Polskie porty morskie i rola kolei w ich obsłudze na przełomie XX i XXI wieku* [Polish Seaports and Role of Railways in Transport Service of Port Hinterland at Turn of XX and XXI Centuries], *Regiony Nadmorskie* [Coastal Regions], no. 23, p. 7—198.
4. Chang, H-J. 2002, Breaking the mould: an institutionalist political economy alternative to the neo-liberal theory of the market and the state, *Cambridge Journal of Economics*, Vol. 26, no. 5, p. 539—559.
5. Hartley, K., Parker, D., Martin, S. 1991, Organizational status, ownership and productivity, *Fiscal Studies*, Vol. 12, no. 2, p. 46—60.
6. Imai, A., Nishimura, E., Papadimitriou, S., Liu, M. 2006, The economic viability of container mega-ships, *Transportation Research*, Part E, no. 42, p. 21—41.
7. Misztal, K., Szwankowski, S. 1999, *Organizacja i eksploatacja portów morskich* [Organization and Exploitation of Seaports], Gdańsk.
8. Palmowski, T. 2011, *Port gdyński w pierwszej dekadzie XXI wieku* [Sea Port in Gdynia in First Decade of XXI Century]. In: Marciniak, K., Sikora, D., Sokołowski, K. (eds.), *Koncepcje i problemy badawcze geografii* [Geographical Research Concepts and Problems], Bydgoszcz.
9. *Strategia rozwoju portu Gdynia do 2027 roku* [Development Strategy for Gdynia Port to the year 2027], 2014, Gdynia.



10. Tongzon. J., Heng, W. 2005, Port privatization, efficiency and competitiveness: Some empirical evidence from container ports (terminals), *Transportation Research, Part A*, no. 39, p. 405—424.

11. Zembrzycka-Kwiatkowska, A. 2015, *Rynek przewozów promowych z Polski do Szwecji w 2014 roku* [Market of Ferry Transport from Poland to Sweden in 2014], Gdańsk.

About the authors

Prof. Tadeusz Palmowski, Head of Department of Regional Development Geography, University of Gdańsk, Poland.

E-mail: tadeusz.palmowski@ug.edu.pl

Dr Maciej Tarkowski, Department of Regional Development Geography, University of Gdańsk, Poland.

E-mail: maciej.tarkowski@ug.edu.pl

To cite this article:

Palmowski T., Tarkowski M. 2016, Development of Sea Port in Gdynia, Baltijskij region, Vol. 8, no. 3, p. 61—74. doi: 10.5922/2074-9848-2016-3-4.