

Ilona Urbanyi-Popiołek¹

**UWARUNKOWANIA ROZWOJU TERMINALI PROMOWYCH
W POLSKICH PORTACH
JAKO ELEMENTU INFRASTRUKTURY KORYTARZA BAŁTYK–ADRIATYK**

Streszczenie

W październiku 2011 roku Komisja Europejska zaakceptowała instrument „Łącząc Europę” (*Connecting Europe*), w którym zastały zawarte nowe wytyczne sieci TEN-T. Zgodnie z nimi podzielono infrastrukturę na dwie warstwy – sieć bazową i sieć kompleksową. Sieć bazowa opiera się o koncepcję korytarzy transportowych. Przez Polskę przechodzą dwie osie, z których Korytarz Bałtyk–Adriatyk przebiega południkowo, a polskie porty stanowią jego początkowy element. Polski rynek promowy jest ważnym składnikiem żeglugi promowej na Morzu Bałtyckim. W ciągu ostatniej dekady notowany jest stały wzrost ruchu pasażerskiego i towarowego z polskich baz promowych. Położenie tych terminali – w Świnoujściu, Gdyni i Gdańsku, czyli portach będących początkiem korytarza BAC – stanowi szansę ich rozwoju. Terminale te mogą stać się ważnymi platformami multimodalnymi na osi Północ–Południe. Projekty infrastrukturalne realizowane w ramach instrumentu „Łącząc Europę” winny poprawić dostęp do terminali oraz umożliwić sprawniejszą obsługę ładunków i pasażerów.

Słowa kluczowe: sieci TEN-T, Korytarz Bałtyk–Adriatyk, terminal promowy

¹ Dr Ilona Urbanyi-Popiołek, Akademia Morska w Gdyni, e-mail: i.urbanyi@wpit.am.gdynia.pl.

Wstęp

Głównym celem polityki transportowej Unii Europejskiej odnoszącej się do sieci TEN-T jest usunięcie „wąskich gardeł”, poprawienie infrastruktury transportowej oraz usprawnienie ruchu transgranicznego pasażerów i ładunków. Realizacja tych celów wymaga usprawnienia połączeń między poszczególnymi gałęziami transportu. W październiku 2011 roku Komisja Europejska opublikowała nową propozycję rozwoju Transeuropejskich Sieci Transportowych – TEN-T. Celem tej propozycji jest przekształcenie obecnego układu dróg kołowych, kolejowych, wodnych śródlądowych oraz portów lotniczych w spójną sieć TEN-T. W przyjętym instrumencie „Łącząc Europę” określone zostały nowe założenia funkcjonowania sieci TEN-T. Nowy kierunek rozwoju sieci zakłada strukturę dwupoziomową. Zgodnie z rewizją wytycznych, sieci mają obejmować dwie warstwy: sieć bazową (*core network*) oraz sieć kompleksową (*comprehensive network*). Obie warstwy obejmują wszystkie gałęzie transportu: transport kolejowy, drogowy, wodny śródlądowy, lotniczy oraz morski.

Przez Polskę, zgodnie z przyjętymi założeniami, przechodzą dwa korytarze sieci bazowej: *Baltic – Adriatic Corridor* oraz *North Sea – Baltic Corridor*. Ten pierwszy przebiega południkowo i łączy polskie porty morskie w Gdyni i Gdańsku oraz w Szczecinie i Świnoujściu z portami leżącymi nad Morzem Adriatyckim. W portach tych funkcjonują terminale promowe, które obsługują połączenia promowe ze Skandynawią.

Celem artykułu jest identyfikacja potencjalnych szans rozwoju polskich terminali promowych, będących punktami początkowymi korytarza Bałtyk–Adriatyk oraz określenie warunków infrastrukturalnych i organizacyjnych umożliwiających przekształcenie terminali promowych w platformy multimodalne.

Koncepcja korytarza transportowego *Baltic – Adriatic Corridor*

Sieć bazowa obejmuje strategiczne odcinki sieci TEN-T o najwyższej europejskiej wartości dodanej. Stanowi podstawę do rozwoju intermodalnej sieci transportowej oraz koncentruje się na tych komponentach, które obecnie stanowią

wąskie gardła, brakujące ogniwa transgraniczne i kluczowe węzły multimodalne. Ukończenie sieci bazowej planowane jest do 31 grudnia 2030 roku².

Koncepcja sieci bazowej opiera się na „podejściu korytarzowym”, co ma ułatwić realizację i synchronizację poszczególnych projektów na poziomie ponadnarodowym. Głównym celem korytarzy będzie zapewnienie integracji modalnej, interoperacyjności i skoordynowanego rozwoju infrastruktury, w szczególności na odcinkach transgranicznych, w odniesieniu do wszystkich rodzajów transportu i wąskich gardel. W październiku 2013 roku wyłoniono ostateczną listę projektów sieci bazowej, która obejmuje 9 korytarzy³. Przez terytorium Polski przebiegają dwa korytarze: *Baltic – Adriatic Corridor* (korytarz Bałtyk–Adriatyk) oraz *North Sea – Baltic Corridor* (Korytarz Morze Północne–Bałtyk).

Korytarz Bałtyk–Adriatyk o długości 2400 km połączy bałtyckie porty w Polsce z portami położonymi nad Morzem Adriatyckim. Prowadzi z portów Gdańska i Gdyni oraz ze Szczecina i Świnoujścia przez Republikę Czeską lub Słowację oraz Austrię do portów położonych nad Adriatykiem – Kopru (Słowenia), Triestu, Wenecji i Rawenny (Włochy). W skład korytarza wchodzi szlaki kolejowe, drogowe, porty lotnicze oraz terminale morskie i kolejowo-drogowe. Korytarz zapewni lepszy dostęp do bałtyckich i adriatyckich portów morskich dla silnych gospodarczo centrów w Polsce, Czechach, Słowacji i Austrii. W skład BAC wchodzi następujące osie⁴:

- Gdynia–Gdańsk–Katowice/Ślasków,
- Gdańsk–Warszawa–Katowice,
- Katowice–Ostrawa–Brno–Wiedeń,
- Szczecin/Świnoujście–Poznań–Wrocław–Ostrawa,
- Katowice–Žilina–Bratysława–Wiedeń,
- Wien–Graz–Villach–Udine–Triest,
- Udine–Wenecja–Padova–Bologna–Ravenna,
- Graz–Maribor–Ljubljana–Koper/Triest.

² Regulation (EU) No 1315/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 on Union guidelines for the development of the trans European transport network and repealing Decision No 661/2010/EU.

³ *Communication from the Commission Building the Transport Core Network: Core Network Corridors and Connecting Europe Facility*, {SWD(2013) 542 final}, COM(2013) 940 final, Brussels, 7.1.2014, s. 3.

⁴ <http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines> (15.06.2014).

Pierwotna koncepcja zakładała włącznie do korytarza jedynie portów Gdańsk i Gdynia, natomiast w październiku 2013 roku nastąpiła korekta jego przebiegu i do BAC włączono oś Szczecin/Świnoujście–Poznań–Wrocław–Ostrawa.

W ramach korytarza Bałtyk–Adriatyk zdefiniowano projekty, które mogą otrzymać dofinansowanie z CEF (*Connecting Europe Facility*). Przedstawiono je w tabeli 1.

Tabela 1

Projekty przewidziane do dofinansowania z instrumentu „Łącząc Europę”

| Trasa | Gałąź transportu | Zakres |
|---|------------------|--|
| Gdynia–Katowice | kolej | roboty budowlane |
| Gdynia, Gdańsk | porty | połączenia między portami, dalszy rozwój platform multimodalnych |
| Warszawa–Katowice | kolej | roboty budowlane |
| Szczecin/Świnoujście–Poznań–Wrocław | kolej | roboty budowlane |
| Bielsko Biała–Žilina | droga | roboty budowlane |
| Katowice–Ostrawa–Brno–Wiedeń Katowice–Žilina–Bratysława–Wiedeń | kolej | roboty budowlane, w szczególności odcinki transgraniczne, dalszy rozwój platform multimodalnych i wzajemnych połączeń kolej–porty lotnicze |

Źródło: <http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines> (15.06.2014).

W przebiegu korytarza znalazły się projekty priorytetowe TEN-T. Pierwszym jest linia kolejowa Gdańsk–Warszawa–Brno/Bratysława–Wiedeń, zapisana jako projekt priorytetowy numer 23. Drugim jest autostrada z Gdańska do Wiednia, która wpisana jest jako projekt numer 25. Ponadto do korytarza włączono *Rail Freight Corridor 5* (Gdańsk–Ravenna).

Na terytorium Polski kluczowe dla korytarza BAC są połączenia z polskich portów przebiegające południkowo w kierunku południowej granicy Polski. Wśród dróg kolejowych łączących porty Trójmiasta z południową granicą Polski wymienić można:

- E-65 (PP 23) Gdynia/Gdańsk–Warszawa–Katowice–Zebrzydowice,
- C-E65 Gdynia–Inowrocław–Zduńska Wola–Tarnowskie Góry–Pszczyna,
- C-E59 Międzyzlesie–Wrocław–Kostrzyn–Szczecin.

Natomiast drogi kołowe to:

- autostrada A1 (PP 25) Gdańsk–Toruń–Łódź–Częstochowa–Gliwice–Gorzyczki,
- droga ekspresowa S7 Gdańsk–Warszawa–Radom–Kraków,

- droga ekspresowa S3 Szczecin–Gorzów Wielkopolski–Legnica–Lubawka,
- droga ekspresowa S5 Świecie–Bydgoszcz–Gniezno–Poznań–Wrocław.

Żegluga promowa w polskich portach

Polski rynek promowy obejmuje serwisy między Polską a Szwecją. Są to następujące połączenia:

- Gdańsk–Nynashamn (Polska Żegluga Bałtycka),
- Gdynia–Karlskrona (Stena Line),
- Świnoujście–Ystad (Unity Line),
- Świnoujście–Trelleborg (Unity Line),
- Świnoujście–Ystad (Polska Żegluga Bałtycka),
- Świnoujście–Trelleborg (TT-Line).

Na polskim rynku promowym działa czterech operatorów. Unity Line obsługuje dwa połączenia. Przewozy na linii Świnoujście–Ystad obsługują 4 jednostki – *Polonia*, *Skania*, *Jan Śniadecki* i *Kopernik*, natomiast linię Świnoujście–Trelleborg 3 statki ro-pax – *Gryf*, *Galileusz* i *Wolin*. Drugi z polskich operatorów, Polska Żegluga Bałtycka utrzymuje dwa połączenia Świnoujście–Ystad (2 promy typu ro-pax – *Wawel* i *Baltivia*) oraz Gdańsk–Nynashamn (prom cruise/trailer *Skandynawia*). Kolejnym przewoźnikiem funkcjonującym na polskim rynku jest szwedzki operator Stena Line, który na linii Gdynia–Karlskrona eksploatuje trzy jednostki: dwa cruise/trailer – *Stena Vision* i *Stena Spirit* oraz ro-pax *Stena Baltica*. Od stycznia 2014 roku na polski rynek wszedł niemiecki operator TT-Line, który eksploatuje jeden prom – *Nils Dacke* na linii Świnoujście–Trelleborg.

Przewozy na polskim rynku promowym wykazują przyrosty w ciągu ostatniej dekady⁵. W segmencie pasażerskim w latach 2001–2003 ruch był ustabilizowany na poziomie ok. 900 tys. osób rocznie. Rok 2004 przyniósł wzrost o 16,3%, łącznie promami przewieziono 1,044 mln osób⁶. Przyczynę przyrostu stanowiła przede wszystkim akcesja Polski do Unii Europejskiej. Wpłynęło to na wyjazdy Polaków do pracy w Szwecji, przyjazdy Skandynawów do Polski w celu zrobienia zakupów oraz wzrost zainteresowania turystyką międzynarodową, zarówno wyjazdową, jaki i przyjazdową. Niebagatelne znaczenie dla ruchu pasażerskiego

⁵ I. Urbanyi-Popiołek, *Turystyka morska w rejonie Trójmiasta jako czynnik rozwoju regionalnego*, „Logistyka” 2013, nr 6, s. 1019.

⁶ Obliczenia własne na podstawie *Statistics 06, the Yearbook for Passenger Shipping Traffic Figures*, Halmstad 2006.

miały działania przewoźników w postaci bogatej oferty turystycznej. Recesja z roku 2009 nie zmieniła tego pozytywnego trendu. Łącznie w roku 2011 na liniach promowych z polskich portów przewieziono 1,062 mln osób i 314,5 tys. pojazdów osobowych. Z kolei w roku 2013 przewozy pasażerów ogółem wyniosły ok. 1,1 mln osób, a samochodów osobowych ok. 328 tys. sztuk⁷.

Pozytywne rezultaty wykazywał również segment towarowy. Dobra sytuacja gospodarcza w poprzedniej dekadzie w państwach Europy Bałtyckiej, poszerzenie Unii Europejskiej, zwiększająca się wymiana handlowa między kontynentalną Europą a Skandynawią, w tym również wzrost po akcesji kontaktów handlowych polskich przedsiębiorstw w partnerami skandynawskimi – to główne determinanty corocznego wzrostu obrotów towarowych na wszystkich połączeniach z portów polskich. Wyrazem rosnącego zapotrzebowania jest wzmocnienie potencjału przewozowego poprzez wzrost liczby jednostek i częstotliwości zawinięć.

Kryzys ekonomiczny z roku 2009 nie spowodował większych perturbacji w segmencie *cargo*, przeciwnie – polskie serwisy jako jedne z nielicznych na Bałtyku zanotowały wzrost obrotów towarowych. W roku 2011 przewieziono promami 386,85 tys. pojazdów ciężarowych, dla porównania w roku 2013 już 426 tys. jednostek frachtowych⁸.

Ruch promowy skoncentrowany jest na wschodnim wybrzeżu, w portach Gdyni i Gdańska – oraz na zachodnim wybrzeżu, w Świnoujściu. W portach tych zlokalizowane są cztery bazy promowe. Wielkość ruchu pasażerskiego i obrotów towarowych w bazach w poszczególnych portach przedstawiono w tabeli 2.

Tabela 2

Ruch pasażerski i towarowy w polskich terminalach promowych

| Port/ Terminal | 2012 | | | 2013 | | |
|-------------------|------------------|----------------------|------------------------|------------------|----------------------|------------------------|
| | pasaze- rowie | samochody osobowe | samochody ciężarowe | pasaze- rowie | samochody osobowe | samochody ciężarowe |
| Świnoujście | 502 021 | 201 036 | 292 917 | 474 528 | 194 972 | 313 893 |
| Gdynia | 469 516 | 86 256 | 86 866 | 509 335 | 92 903 | 102 849 |
| Gdańsk | 130 079 | 43 795 | 19 161 | 118 645 | 40 601 | 9 262 |
| Razem | 1 101 616 | 331 087 | 398 944 | 1 102 508 | 328 476 | 426 004 |

Źródło: obliczenia własne na podstawie: *ShippaxMarket 14, Shippax Information*, Halmstad 2014, *ShippaxMarket 14, Shippax Information*, Halmstad 2013.

⁷ Obliczenia własne na podstawie: *ShippaxMarket 14, Shippax Information*, Halmstad 2014, *ShippaxMarket 14, Shippax Information*, Halmstad 2013.

⁸ Obliczenia własne na podstawie: *ShippaxMarket 14, Shippax Information*, Halmstad 2014, *ShippaxMarket 14, Shippax Information*, Halmstad 2013.

Największy terminal promowy – zarówno pod względem obrotów, jak i dostępnej infrastruktury – mieści się w Świnoujściu. Jest to jednocześnie jeden z największych i nowocześniejszych obiektów tego typu w rejonie Morza Bałtyckiego. Terminal Promowy Świnoujście Spółka z o.o. jako wyodrębniony podmiot działa od 1 sierpnia 2001 r. Wcześniej działalnością eksploatacyjną w bazie promowej zajmowała się Polska Żegluga Bałtycka S.A. Jest to terminal publiczny.

Terminal posiada 5 nabrzeży z ruchomymi rampami, które oznaczone są liczbami od 2 do 6, w tym:

- dwa stanowiska (nr 2 i 3) uniwersalne, na których istnieje możliwość obsługi promów kolejowo-samochodowych, pasażersko-samochodowych,
- dwa stanowiska (nr 4 i 5), które dedykowane są jednostkom pasażersko-samochodowym
- jedno stanowisko (nr 6) do obsługi statków ro-ro z możliwością obsługi w systemie lo-lo.

Do obsługi pasażerów przeznaczony jest trzykondygnacyjny budynek dworca morskiego, w którym znajdują się kasy biletowe, poczekalnia, bagażownia, restauracja oraz punkty terminalowe przewoźników promowych. Na wyższej kondygnacji znajdują się punkty odprawy celnej dla pasażerów pieszych oraz przejścia do galerii łączących budynek terminalu z promem. Pasażerowie zmotoryzowani obsługiwani są w specjalnych stanowiskach odpraw pojazdów, za którymi usytuowane są parkingi oraz drogi dojazdowe do ramp wjazdowych na prom. Ponadto infrastruktura terminalu obejmuje parkingi i punkty odpraw dla samochodów ciężarowych, torowiska dla wagonów kolejowych oraz place składowe. Powierzchnia placów i parkingów wynosi 90 000 m².

Tabela 3

Ruch promowy w terminalu Świnoujście

| Segment | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|-------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Pasażerowie | 428 861 | 434 846 | 498 869 | 502 021 | 474 528 |
| Samochody osobowe | 154 474 | 169 298 | 193 933 | 201 036 | 194 972 |
| Pojazdy ciężarowe | 203 606 | 249 929 | 282 966 | 292 917 | 313 893 |

Źródło: obliczenia własne na podstawie: *ShippaxMarket 14, Shippax Information*, Halmstad 2014, *ShippaxMarket 13, Shippax Information*, Halmstad 2013, *Statistics, Shippax Information*, Halmstad 2009.

Z terminalu korzysta trzech operatorów: Unity Line, utrzymujący dwa serwisy do Ystad i Trelleborga, Polska Żegluga Bałtycka z jednym serwisem do

Ystad oraz TT-Line z połączeniem do Trelleborga. Do roku 2012 terminal w Świnoujściu dominował w obsłudze zarówno ładunków, jak i pasażerów. Natomiast w roku 2013 utracił prymat w segmencie pasażerskim na rzecz Gdyni. W dalszym ciągu terminal ten obsługuje największą część ruchu towarowego, jego udział w segmencie *cargo* to ok. 73%. Ponadto jest to jedyna w polskich portach baza obsługująca kolejowe przewozy promowe.

W Gdyni baza promowa, z której korzysta operator Stena Line, usytuowana jest w zachodniej części portu, przy Nabrzeżu Helskim. Baza jest terminalem publicznym. Tereny i budynki terminalu są własnością Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. Nie ma odrębnej spółki zarządzającej terminalem, a obiekty są dzierżawione przez armatora Stena Line. Obecna umowa dzierżawy została zawarta do roku 2014. Terminal promowy posiada jedno stanowisko wraz z rampą. Budynek terminalu połączony jest ze stanowiskiem postojowym galerią.

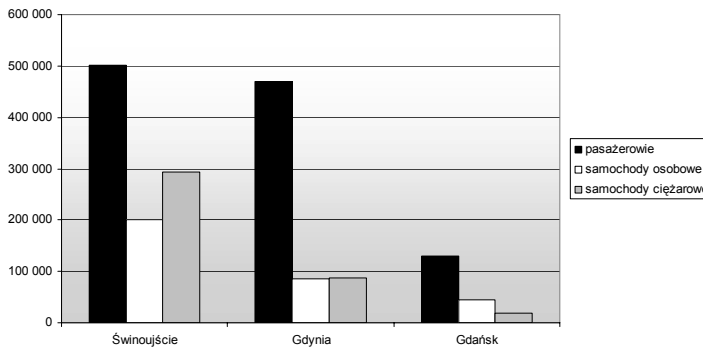
W terminalu odbywa się kompleksowa obsługa pasażerów, na którą składa się m.in. odprawa przed zaokrętowaniem, sprzedaż biletów. Budynek terminalu pasażerskiego jest dwupiętrowy. Dolny poziom przeznaczono dla pasażerów odpływających do Karlskrony. W hali znajduje się recepcja, w której pasażerowie mogą kupić bilety i uzyskać informacje (udzielane przez armatora oraz stanowiska kontroli). Baza nie ma wyodrębnionej poczekalni. Górny poziom przeznaczony jest dla osób przybywających promem do Gdyni, które przechodzą przez halę i stanowisko kontrolne. Dla pasażerów zmotoryzowanych oraz pojazdów ciężarowych wydzielone są stanowiska odpraw oraz parkingi zewnętrzne i wewnętrzny.

W roku 2013 terminal, jak wspomniano wyżej, obsługiwał największą ilość pasażerów ze wszystkich polskich baz promowych.

W Gdańsku funkcjonuje terminal promowy zarządzany przez Polską Żeglugę Bałtycką SA Polferries, który obsługuje ruch pasażerski i towarowy do szwedzkiego portu Nynashamn. Baza posiada jedno stanowisko o długości 175 m. Budynek terminalu jest jednokondygnacyjny, znajdują się w nim kasy, poczekalnia i stanowiska odpraw. Terminal nie posiada galerii łączącej, co stanowi niedogodność dla pasażerów pieszych. Odprawy pasażerów zmotoryzowanych i pojazdów ciężarowych odbywają się na wydzielonych stanowiskach odpraw. Słabą stroną stanowi niewielki parking zewnętrzny.

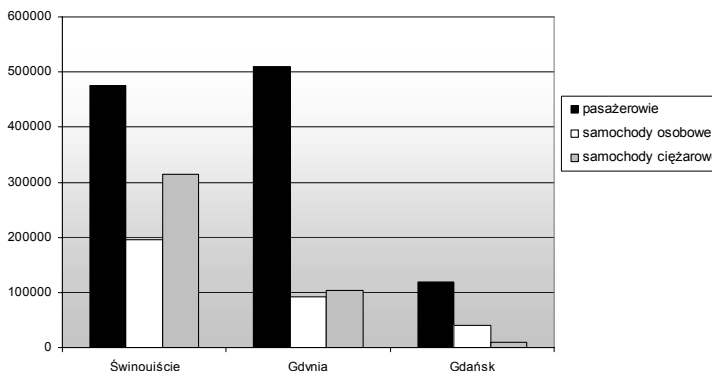
W porcie gdańskim znajduje się ponadto terminal promowy Westerplatte, który zlokalizowano na Nabrzeżu Obrońców Westerplatte. Obecnie baza ta, mimo dobrej infrastruktury, w tym infrastruktury dostępu, nie jest wykorzystywana przez żadnego operatora promowego.

Wśród przedstawionych wyżej baz promowych dominującą pozycję zajmuje terminal Świnoujście. W segmencie towarowym jego udział, jak wspomniano wcześniej, wynosi ok. 73% obrotów towarowych (bez ładunków przewożonych w wagonach kolejowych), a w obsłudze pasażerów 43% i samochodów osobowych 60%. Terminal gdyński w roku 2013 obsłużył 46% ruchu pasażerskiego oraz 28% pojazdów osobowych. Taka struktura obsługi segmentu pasażerskiego wynika z dużego udziału pasażerów niezmotoryzowanych korzystających z połączenia Gdynia–Karlskrona. W segmencie *cargo* udział terminalu gdyńskiego wynosi ok. 24% polskiego rynku. Udział bazy promowej w Gdańsku jest niewielki, co wynika z niskich przewozów na linii do Nynashamn w porównaniu z innymi połączeniami.



Rys. 1. Ruch promowy w polskich terminalach w roku 2012

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *ShippaxMarket 13, Shippax Information*, Halmstad 2013.



Rys. 2. Ruch promowy w polskich terminalach w roku 2013

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *ShippaxMarket 14, Shippax Information*, Halmstad 2014.

Warunki rozwoju terminali promowych

Terminale promowe zlokalizowane w polskich portach morskich w naturalny sposób wpisują się w Korytarz Bałtyk–Adriatyk. Ze względu na swoje położenie, stanowią infrastrukturę otwierającą korytarza. Zwiększenie roli baz promowych wymaga poprawy warunków infrastrukturalnych w samych terminalach, jak i infrastruktury dostępu.

W porcie gdyńskim powstanie nowy publiczny terminal promowy przy Nabrzeżu Polskim. Założenia inwestycyjne obejmują remont nabrzeża i przystosowanie go do eksploatacji statków o długości 240 m, budowę dworca promowego oraz magazynu o powierzchni ok. 450 m² wraz z częścią biurową i socjalną dla pracowników placowych. Przy terminalu powstanie ogólnodostępny parking dla stu samochodów osobowych. Terminal będzie posiadał dostęp do sieci kolejowej, co pozwoli w przyszłości uruchomić pociągi intermodalne bezpośrednio z terminalu. Baza ma być gotowa do 2016 r. Korzystać będą z niego promy Stena Line. Koszt całej inwestycji wyniesie 120 mln zł.

W Świnoujściu planowana jest rozbudowa terminalu o nabrzeże o długości 242,15 m i głębokości technicznej 12 m. Nowe stanowisko wyposażone będzie w stalowy pomost ruchomy, pomosty umożliwiające wjazd na górny i dolny pokład promu oraz galerię pasażerską połączoną z galerią istniejącego stanowiska promowego nr 2. Koszt inwestycji to ponad 152 mln zł, z czego kwota dofinansowania ze środków Unii Europejskiej to 70,88 mln zł. Ponadto przy terminalu rozważana jest budowa bazy intermodalnej. Obsługa ładunków odbywałaby się według jednego z trzech wariantów⁹:

- wariant 1 – baza przyjmuje całopociągowe składy z jednostkami intermodalnymi, które następnie wtaczane są na prom,
- wariant 2 – baza przyjmuje pociągi z jednostkami intermodalnymi, rozładowuje je, jednostki intermodalne wtaczane są na prom na własnych podwoziach lub na naczepach niskopodwoziowych, w porcie docelowym są wytaczane i formowany jest skład całopociągowy,
- wariant 3 – baza przyjmuje jednostki intermodalne, które dostarczane są transportem samochodowym, następnie wtaczane na prom na własnych podwoziach lub na naczepach niskopodwoziowych, w porcie docelowym są wytaczane i formowany jest skład całopociągowy.

⁹ B. Wiśnicki, *Uwarunkowania rozwoju połączeń intermodalnych w obsłudze Terminalu Promowego Świnoujście*, „Logistyka” 2013, nr 6, s. 1060.

Przystosowanie terminali promowych do obsługi jednostek intermodalnych jest jednym z podstawowych warunków wykorzystania zalet, jakie daje lokalizacja baz w korytarzu BAC. Rozwój sieci bazowej TEN-T opiera się w większości na projektach kolejowych, stąd ważna jest poprawa infrastruktury kolejowej. Z punktu widzenia terminali, niezbędnym warunkiem zwiększenia przewozów intermodalnych są prace modernizacyjne linii C-E65 (Gdynia/Gdańsk–Inowrocław–Zduńska Wola–Tarnowskie Góry–Pszczyna) i C-E59 (Międzyzlesie–Wrocław–Kostrzyn–Szczecin/Świnoujście) mające na celu dostosowanie ich parametrów technicznych do standardów Umowy AGCT. Świnoujście, Gdynia i Gdańsk wymienione są w tej umowie również jako terminale kombinowane i przejścia graniczne ważne dla międzynarodowego transportu intermodalnego. Infrastruktura dostępu do terminali wymaga ponadto poprawy infrastruktury drogowej. W odniesieniu do BAC priorytetowe znaczenie ma droga E75, której elementem jest Autostrada A-1 oraz wspomniane już E65 i E69.

Linia promowa Gdynia–Karlskrona uzyskała status autostrady morskiej. Jednym z pozytywnych tego rezultatów jest przyrost przewozów i tym samym obrotów terminalu gdyńskiego. W celu wzmocnienia pozycji połączeń promowych ze Świnoujścia i korzystania z renty położenia terminali w sieci bazowej korytarza BAC, serwisy te winny również ubiegać się o podniesienie ich do rangi autostrad morskich.

Wnioski

Włączenie polskich portów – jako węzłów początkowych – do korytarza należy postrzegać jako szansę dla rozwoju terminali promowych, które obsługują serwisy z Polski do Szwecji. Linie promowe do Karlskrony, Nynashamn, Ystad i Trelleborga stanowią naturalne przedłużenie korytarza Bałtyk–Adriatyk do Skandynawii. Terminale te mogą stać się platformami multimodalnymi skupiającymi ruch promowy na osi północ–południe, które oferowałyby kompleksowe usługi obsługujące jednostki intermodalne: naczepy, kontenery i nadwozia wymienne. Realizacja projektów infrastrukturalnych w ramach korytarza poprawi dostępność transportową terminali, co winno zwiększyć zapotrzebowania na przewozy promowe, a tym samym na obsługę terminalową.

Bibliografia

- Communication from the Commission Building the Transport Core Network: Core Network Corridors and Connecting Europe Facility*, {SWD(2013) 542 final}, COM(2013) 940 final, Brussels, 7.1.2014.
- Regulation (EU) No 1315/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 on Union guidelines for the development of the trans European transport network and repealing Decision No 661/2010/EU.
- ShippaxMarket 13, Shippax Information*, Halmstad 2013.
- ShippaxMarket 14, Shippax Information*, Halmstad 2014.
- Statistics 06, the Yearbook for Passenger Shipping Traffic Figures*, Halmstad 2006.
- Statistics, Shippax Information*, Halmstad 2009.
- Urbanyi-Popiolek I., *Turystyka morska w rejonie Trójmiasta jako czynnik rozwoju regionalnego*, „Logistyka” 2013, nr 6.
- Wiśnicki B., *Uwarunkowania rozwoju połączeń intermodalnych w obsłudze Terminalu Promowego Świnoujście*, „Logistyka” 2013, nr 6.
- <http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines> (15.06.2014).

THE FACTORS DETERMINING THE DEVELOPMENT OF FERRY TERMINALS IN POLISH PORTS AS ELEMENTS OF INFRASTRUCTURE IN BALTIC-ADRIATIC CORRIDOR

Summary

In October 2011 European Commission accepted the instrument “Connecting Europe” where new guidelines for TEN-T network were presented. According to the revision a dual layer of infrastructure will exist: Core and Comprehensive networks. Poland has two Core Network Corridors crossing the country: Baltic – Adriatic Corridor and North Sea – Baltic Corridor. The first one runs longitudinally and will link the Polish ports in Gdynia and Gdansk, as well as Szczecin and Swinoujscie with Adriatic ports.

Poland is an important element of Baltic ferry market. During the last decade a permanent growth of traffic in cargo and passenger segments is observed. Including the Polish ports as initial points of the BAC should be regarded as an opportunity for ferry terminals and ferry links from Poland to Sweden. Ferry connections to Karlskrona, Ny-nashamn, Ystad and Trelleborg are natural extension of the Baltic – Adriatic Corridor to Scandinavia. The terminals may become multimodal platforms in North – South axis,

where integrated services for intermodal units – trailers, swap bodies and containers were maintain. The infrastructure project will improve the accessibility to the terminals.

The aim of the article is the identification of the factors influencing the development of ferry terminals in Polish seaports, analysis of infrastructural, technical and organization determinants.

Keywords: TEN-T network, Baltic – Adriatic Corridor, ferry terminal

Translated by Ilona Urbanyi-Popiolek