

MAŁGORZATA PACUK
Katedra Geografii Ekonomicznej
Uniwersytet Gdański

PERSPEKTYWY POLSKIEJ ŻEGLUGI PROMOWEJ W TRANSBAŁTYCKIM SYSTEMIE KOMUNIKACYJNYM

Ważne drogi międzynarodowe o znaczeniu ogólnoeuropejskim przebiegające przez Europę Bałtycką tworzą trzy główne pasma transportowe. Powiązane liniami promowymi łączą one Europę kontynentalną ze Skandynawią. Najważniejszy jest zachodni, prowadzący przez Szwecję-Holsztyn i dalej przez integrujący się zespół państw Unii Europejskiej, stanowiących dla Skandynawii najatrakcyjniejszego partnera wymiany towarowej i turystycznej w Europie. Trasa ta przejęła znaczną część ruchu do i ze Szwecji. Drugi korytarz transportowy wykształcił się na terytorium wschodniej części Niemiec (b. NRD) - z Sassnitz do Trelleborga wiedzie najkrótsza trasa morska w poprzek Bałtyku, wykorzystywana od 1904 roku przez potężny system komunikacji promowej. Polskie połączenie promowe o największym znaczeniu dla tranzytu południkowego to linia Świnoujście-Ystad. Jest to szlak trzeci.

Ponieważ infrastruktura transportowa Europy Zachodniej, a szczególnie korytarze tranzytowe o przebiegu północ-południe na obszarze Niemiec, już obecnie nie jest wystarczająca dla potrzeb ruchu drogowego, szlaki tranzytowe wiodące przez Polskę i inne kraje Europy środkowej i wschodniej mogłyby być substytutem przeciążonych tras niemieckich. Udoskonalona sieć drogową i kolejową na obszarze Polski i jej wschodnich sąsiadów może więc stać się interesującą alternatywą dla strumieni ładunków między Skandynawią a Europą środkową, wschodnią i południową.

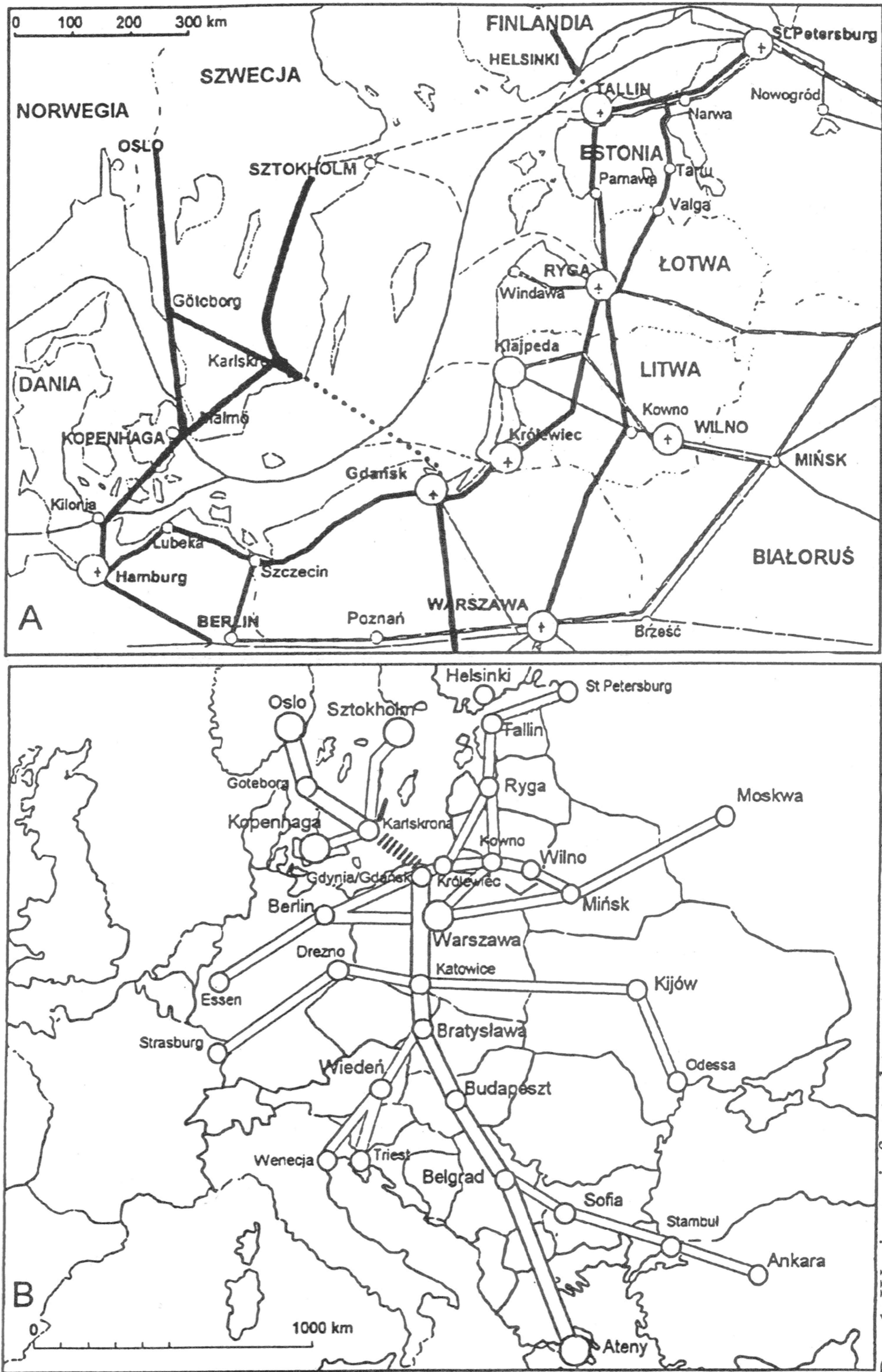
Za główne warianty rozbudowy połączeń Skandynawii z południem Europy uznaje się obecnie planowane połączenia przez autostradę

Via Baltica, prowadzącą z Helsinek i Sankt Petersburga przez Tallin, Rygę, Kowno, Warszawę i dalej na południe z odgałęzieniem w Rydze do autostrady *Via Hanseatica* (przez Królewiec, Gdańsk, Szczecin do Hamburga) oraz Transeuropejską Autostradę Północ-Południe (TEM)¹, wiodącą z Oslo i Goteborga przez Karlskronę do Gdyni i Gdańska, a dalej do Słowacji, Węgier, Bułgarii, Jugosławii, Turcji i Grecji². Realizacja tak kosztownych inwestycji, możliwa jedynie we współpracy w ramach wspólnego planu Europy Bałtyckiej, w decydującym stopniu ułatwiłaby ruch tranzytowy, głównie przez terytorium Polski. Integralną częścią planowanej sieci autostrad są połączenia promowe, uzupełniające infrastrukturę lądową. Dopiero powiązanie sieci transportu lądowego z głównymi portami morskimi (Gdańsk, Gdynia, Szczecin-Świnoujście) stworzy system transportowy gwarantujący szybkie i ekonomiczne połączenia międzynarodowe na obszarze południowego Bałtyku (ryc.1).

W tym kontekście należy podkreślić, że najważniejsza dla rozwoju portów polskich w transbałtyckim systemie komunikacyjnym byłaby decyzja o przyznaniu priorytetu autostradzie Północ-Południe na obszarze Polski. Szybszy rozwój autostrad o przebiegu równoleżnikowym, w korytarzu transportowym Wschód-Zachód, odbierze polskim portom ładunki tranzytowe, pozostawiając je na uboczu głównych szlaków transportowych w regionie. Taki wariant dyskutowanego od kilku lat modelu powiązań transportowych na zapleczu Bałtyku jest, niestety, prawdopodobny. 560-kilometrowy odcinek polskiej koncepcji TEM nie uzyskał bowiem poparcia wszystkich potencjalnych inwestorów, z których wpływowa część preferuje połączenia równoleżnikowe. Opowiedzieli się za nią (co zrozumiałe) Finowie, także sfery gospodarcze Litwy, Łotwy i Estonii, a również Rosjanie ze względu na pozycję obwodu królewieckiego.

¹ Projekt budowy autostrady został wysunięty już w 1977 roku i uzyskał poparcie Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ. Na razie jednak z planowanych 10 tys. km jedynie 4 tys. jest w eksploatacji.

² Utworzona z inicjatywy szwedzkiej grupa szwedzko-norwesko-polska opracowała raport uzasadniający przedłużenie Transeuropejskiej Autostrady Północ-Południe z Gdańska przez Bałtyk do Karlskrony i dalej do Oslo. Powstał w ten sposób projekt TEM-Scandinavia. Jednocześnie wysunięto koncepcję budowy autostradowych odgałęzień TEM do Mińska i Kijowa, co zapewniłoby sprawne połączenia samochodowe Białorusi i Ukrainy z portami bałtyckimi. Połączenia te stanowiłyby znaczne ułatwienie dla gospodarek skandynawskich w penetracji rynków środkowej i wschodniej Europy i uwypukliłyby walory tranzytowego położenia Polski.



Rys.1 Warianty infrastruktury transportowej na obszarze Europy Bałtyckiej

A. Przebieg planowanych autostrad na zapleczu południowego Bałtyku

(od Rygi odgałęzienie na *Via Baltica* i *Via Hanseatica*)

B. Polska koncepcja Transeuropejskiej Autostrady Północ - Południe (TAPP)

Należy też wziąć pod uwagę, że procesy zachodzące w transporcie światowym (wzrost udziału ładunków kontenerowych i ro-ro oraz rozwój pasażerskiej żeglugi promowej) nie pozostają bez wpływu na przyszłość portów bałtyckich. W związku z rozwojem konteneryzacji nastąpiła koncentracja światowego ruchu towarowego w kilku ośrodkach dostępnych dla statków oceanicznych. Tendencje takie mogą spowodować osłabienie tradycyjnej roli dotychczas istniejących ośrodków portowych, a portom takim jak Gdynia czy Gdańsk może grozić degradacja do roli małych, lokalnych ośrodków transportowych. Jest to perspektywa realna, jeśli nie dokona się zdecydowanych zmian strukturalnych, wiążących się z koniecznością realizacji określonych inwestycji. Polskie porty mogą stanowić skuteczną konkurencję dla Królewca, Rygi czy Kłajpedy. O ile obecnie Hamburg, Brema czy Rotterdam odgrywają wiodącą rolę w obrocie towarowym w regionie Bałtyku, o tyle pozycja portów polskich może stać się dominująca wobec portów położonych we wschodniej części Morza Bałtyckiego.

Zaktywizowanie współpracy portowo-żeglugowej między Polską a krajami skandynawskimi, głównie Szwecją, zależne jest w znacznej mierze (oprócz warunków polityczno-gospodarczych natury ogólnej) od dotrzymania kroków przez stronę polską w zakresie:

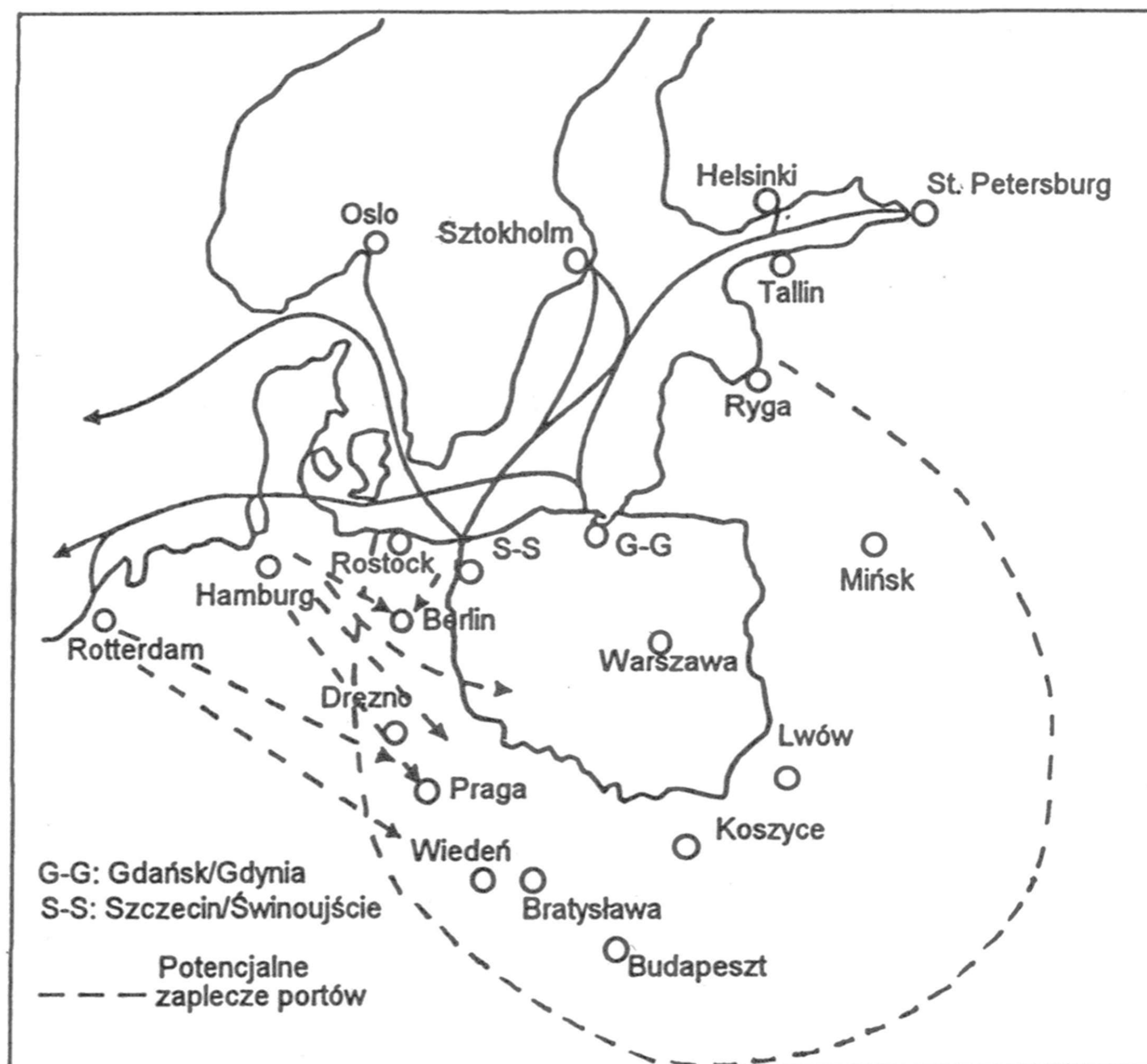
- modernizacji baz kontenerowych i promowych w Gdańsku, Gdyni i Świnoujściu (ewentualnie w Kołobrzegu);
- rozbudowy własnego tonażu do przewozu ładunków zjednostkowanych (kontenerowce) i nowoczesnych promów;
- modernizacji i rozbudowy infrastruktury w portach i na ich bezpośrednim zapleczu;
- kompleksowego zagospodarowania szlaków i węzłów transportowych na śródlądziu.

Uwzględniając fakt, że Niemcy mają dostęp również do Morza Północnego, a Rosja do wielu mórz dwóch kontynentów, Polska jest największym pod względem liczby ludności państwem bałtyckim. Na tle państw skandynawskich i republik bałtyckich stanowi prawie 40-milionową populację wobec 22 mln ludności łącznie: Norwegii, Danii, Szwecji, Finlandii, Łotwy, Estonii i Litwy. Z dostępem do Bałtyku przez polskie porty związane są kraje Europy środkowej - Czechy, Słowacja oraz częściowo Węgry i Austria, jako naturalne zaplecze (ryc.2). Stanowi to następne około 20 mln ludności, która potencjalnie mogłaby korzystać z promowej żeglugi pasażersko-towarowej przez porty polskie. Nie można również pominąć obszaru Białorusi i zachodniej Ukrainy. Zaplecze

towarowe polskich połączeń promowych może sięgać jeszcze dalej - do Rumunii, Bułgarii, Jugosławii, Słowenii, Chorwacji, także Turcji.

Za początek polskiej żeglugi promowej ze Skandynawią można przyjąć rok 1967, w którym uruchomiono regularną linię promową między Świnoujściem a Ystad - pierwsze połączenie tego typu między Szwecją a krajami socjalistycznymi. Mimo stopniowego wzrostu liczby połączeń promowych ze Skandynawią w ciągu następnych lat, duże szanse aktywizacji ruchu promowego w Polsce nie zostały nigdy wykorzystane. Na początku lat dziewięćdziesiątych funkcjonowało zaledwie pięć linii całorocznych utrzymywanych przez polskich armatorów - PŻB i Euroafrikę, eksploatującą promy kolejowe - ze Świnoujścia do Ystad i Kopenhagi oraz z Gdańska do Oxelosund (na południe od Sztokholmu) i Helsinek; w 1991 roku spółka Corona Line uruchomiła nowe połączenie Gdynia-Karlskrona.³

Ryc.2. Hipotetyczny obszar zaplecza polskich portów morskich po roku 1991



Rys.2 Hipotetyczny obszar zaplecza polskich portów morskich po roku 1991

³ Linia Gdynia-Karlskrona już po 3 latach działalności, a przy użyciu zaledwie jednego promu, pozyskała prawie 25% polsko-skandynawskiego rynku pasażerskiego i ponad 10% przewozów towarowych.

Rok 1995 przyniósł poważne zmiany w polskiej żegludze promowej. 1 czerwca spółka Unity Line (powołana do życia przez PZM i Euroafrikę dla sfinansowania budowy i eksploatacji nowego promu) na oparowany dotychczas przez PZB szlak Swinoujście-Ystad wprowadziła nowoczesny prom uniwersalny (pasażersko-samochodowo-kolejowy) *POLONIA*. W obliczu takiej sytuacji promy PZB wycofano z tej linii i z początkiem maja 1995 roku skierowano na linię Swinoujście-Malmö, które wcześniej nie miało połączenia promowego z Polską. Również w maju tego roku na linię Gdynia-Karlskrona (po jej zawieszeniu z powodu słabości kapitałowej dotychczasowego armatora - spółki Corona Line) wszedł obcy armator - szwedzki koncern promowy Stena Line. We wrześniu 1995 roku z linii Gdańsk-Helsinki został wycofany prom PZB z powodu znaczącego spadku przewozów pasażerów i samochodów osobowych (następstwo katastrofy promu *ESTONIA*). Z końcem tego samego roku połączenie zamknięto ostatecznie.

Mimo ożywienia, jakie nastąpiło po 1989 roku, udział Polski w bałtyckiej żegludze promowej nie zwiększył się i stanowił w ostatnich latach zaledwie około 1,1% w przewozach pasażerów, 5,1% - samochodów osobowych, 4,6% - samochodów ciężarowych, 1,3% - autobusów, 5,0% - wagonów kolejowych oraz 5,0% - ładunków (na samochodach i wagonach kolejowych łącznie) (tab.1). W innych rejonach Bałtyku, na przykład w relacjach z republikami bałtyckimi, głównie Tallinem, tempo przemian w żegludze promowej (wzrost liczby połączeń i zwiększenie przewozów) jest wyraźne⁴.

Tablica 1

Dynamika rozwoju ruchu promowego przez polskie
porty morskie w latach 1990-1994

Wyszczególnienie	1990	1991	1992	1993	1994
Liczba pasażerów	560 452	590 342	676 738	612 844	605 892
Liczba samochodów osobowych	133 556	144 612	138 953	128 336	121 115
Liczba samochodów ciężarowych i autobusów	61 999	73 326	78 060	71 716	70 818
Liczba wagonów kolejowych	32 177	30 408	28 200	30 377	32 109

Źródło: Cruise and Ferry Info 1992, 1994, 1995

⁴ W tym samym czasie z połączenia promowego Helsinki-Tallin skorzystało około 3 mln pasażerów. Choć jeszcze kilka lat temu ruch w na tej linii był znikomy, obecnie funkcjonuje 18 połączeń dziennie i ich liczba wzrasta.

Słabość polskiej sieci połączeń promowych (zwłaszcza w przewozach towarowych) jest przyczyną wielu strat, między innymi w możliwościach wykorzystania wynegocjowanej gestii transportowej. Dla przykładu udział Szwecji w bałtyckiej żegludze promowej obejmował w 1993 roku 21,4% w ruchu pasażerskim i 16,6% w przewozach samochodów ciężarowych. W Polsce tylko 3 porty uczestniczą w obsłudze linii promowych (Gdańsk, Gdynia, Świnoujście), w Szwecji - 22 (ryc.3).⁵

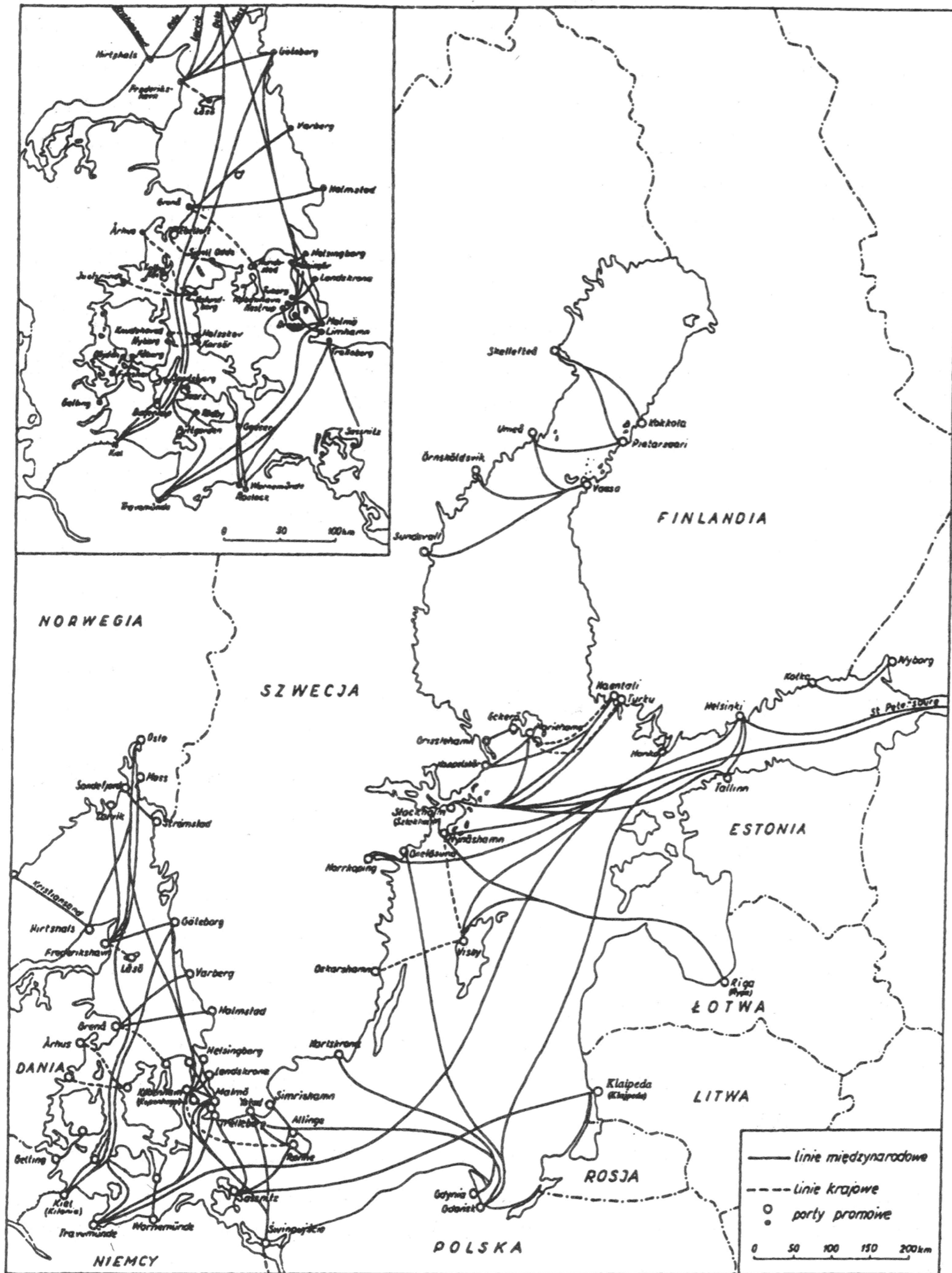
Analiza wielkości wymiany towarowej i ruchu osobowego (przy uwzględnieniu walorów położenia geograficznego Polski jako kraju tranzytowego na mapie transportowej Europy oraz potencjału wytwórczego kraju) wskazuje na istniejące możliwości intensyfikacji przewozów promowych zarówno pasażerskich, jak i towarowych. Wciąż niewielki udział Polski w bałtyckiej żegludze promowej to również efekt wykorzystywania przez polskich armatorów przestarzałego tonażu promowego (w 1996 roku na liniach z portów polskich pływało - poza promem *POLONIA* - pięć promów pasażersko-samochodowych w wieku od 17 do 29 lat, o niskim komforcie usług pasażerskich, oraz dwa promy kolejowe w wieku 17-22 lata).

Skandynawskie przedpole polskich połączeń promowych należy do najbardziej rozwiniętych gospodarczo obszarów świata. Do przedpola szwedzkiego zaliczyć można:

- porty południowo-zachodniego regionu Szwecji (Skandia) - Malmö-Ystad oraz Trelleborg - z ich zapleczem lądowym obejmującym Göteborg i Oslo;
- porty środkowej Szwecji (od Karlshamn przez Karlskronę, Kalmar, Oxelosund, Södertalje, Nynashamn po Sztokholm) oraz ich bezpośrednie i dalsze zaplecze lądowe. Zapleczem bezpośrednim tych portów są regiony środkowej i północnej Szwecji, zapleczem dalszym (przede wszystkim portów Karlshamn-Karlskrona) - zachodnie regiony Szwecji z Göteborgiem oraz południowo-zachodnia Norwegia z regionem Oslo.

Mimo że udział obrotów z krajami Europy środkowej i wschodniej w handlu zagranicznym krajów skandynawskich, głównie Szwecji, wciąż nie jest wysoki, już dziś wymiana handlowa w tej relacji tworzy dobrą bazę

⁵ Ryc.3 uwzględnia tylko ważniejsze porty promowe w ruchu międzynarodowym.



Rys. 3 Główne linie promowe na Bałtyku

towarową dla rozwoju połączeń promowych z Polską. Struktura eksportu do Polski, Czech, Słowacji, Węgier, w której przeważają towary przemysłowe, wskazuje na duże potencjalne możliwości zaangażowania do jej obsługi transportu samochodowego. Choć w eksporcie Polski duży udział mają ładunki masowe, a rola drobnicy jest mniejsza, wykazuje ona jednak tendencję wzrostową. Rozwojowi handlu krajów skandynawskich z Polską i pozostałymi krajami Europy środkowej i wschodniej sprzyjać będzie przyznanie przez rządy państw skandynawskich, zwłaszcza Szwecji i Finlandii, priorytetowej pozycji z ukierunkowaniem na wzrost udziału państw tego regionu w handlu zagranicznym do 10%.

Nie bez znaczenia dla omawianego problemu pozostaje turystyczny osobowy ruch tranzytowy przez Polskę na południe. Mieszkańcy państw skandynawskich (ze względu na warunki geograficzne położenia) preferują wyjazdy turystyczne na południe Europy - głównie do Hiszpanii, Włoch i Grecji. Drugim kierunkiem wyjazdów Skandynawów jest ruch między tymi państwami (około 2,9 mln Szwedów wyjeżdża do Danii, Norwegii, Finlandii, a przewozy promowe z portów fińskich do Szwecji osiągają około 10 mln pasażerów). Mniej aktywny jest rynek wyjazdów do Europy środkowej i wschodniej. Dominują wyjazdy do Austrii, w dalszej kolejności do Polski, Czech i Słowacji oraz Węgier.

Ruch turystyczny Skandynawów do nadbałtyckich krajów socjalistycznych, w tym również Polski, był w okresie powojennym skromny (z poszczególnych krajów od kilku do kilkudziesięciu tysięcy osób). Również i w kierunku przeciwnym ruch wyjazdowy Polaków i turystów tranzytowych (Czechów, Słowaków, Węgrów, Rumunów i Bułgarów) pozostawał niewielki. Przyczyn takiego stanu rzeczy należy doszukiwać się w barierach politycznych i ustrojowych, różnicy w poziomie i stylu życia, braku częstych i szybkich połączeń promowych oraz niskim poziomie infrastruktury technicznej i usługowej.

Warto odnotować, że usytuowanie geograficzne tych państw względem Polski stwarzało duże korzyści dla polskiej żeglugi promowej, która najbardziej efektywnie skraca drogę z krajów skandynawskich do Europy południowej.

Jedną z podstaw rozbudowanego serwisu promowego na Bałtyku stała się masowa turystyka ze Skandynawii do kontynentalnych krajów europejskich. Zadecydowały o tym przede wszystkim silne związki gospodarcze między tymi krajami, tradycyjne kontakty handlowe, ruchliwość mieszkańców, rozwinięta motoryzacja przy wysokim standardzie warunków technicznych podróży i obsługi, różnorodność ofert biur tury-

stycznych. Tymczasem decyzje co do zwiększenia udziału polskich inicjatyw na rynku przewozów promowych wyszły z innych przesłanek. Głównym impulsem nie był ruch turystyczny, ze względu na jego skromne rozmiary, lecz przewidywane korzyści polskich central handlu zagranicznego i możliwości otwarcia nowych wariantów połączeń międzynarodowych dla kontrahentów tranzytowych. Przewidywania te po części okazały się trafne.

Turystyczny ruch przyjazdowy ze Skandynawii do Polski (najliczniejszą grupę stanowią Szwedzi) w znaczny sposób wzrósł dopiero z chwilą uruchomienia w 1967 roku bezpośredniego połączenia promowego z Ystad do Świnoujścia. Poważnym impulsem zwiększenia tego ruchu było uruchomienie w 1973 roku połączenia promowego z Helsinkami i Nynashamn oraz zniesienie w 1974 roku wiz wjazdowych ze Szwecji i z Finlandii do Polski (por. tab.2).

Tablica 2

Ruch turystyczny między Polską a Szwecją
w latach 1970-1976 (w tys. osób).

Lata	Szwecja		
	do	z	razem
1970	35,4	6,5	42,1
1971	33,9	9,0	42,9
1972	39,6	10,5	50,6
1973	43,6	13,0	56,6
1974	55,6	14,3	69,9
1975	69,7	21,7	91,4
1976	71,3	24,5	95,8

Źródło: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 1972-1978; uzupełnione z bieżących danych Techniki i Gospodarki Morskiej (roczniki odnośnych lat)

Niestety, ogólna słabsza pozycja konkurencyjna polskiego armatora przyczyniła się w decydującym stopniu do zmniejszenia zasięgu przedpola turystycznego oraz liczby pasażerów skandynawskich udających się na południe Europy. W 1990 roku struktura kierunkowa wyjazdów zagranicznych Szwedów przedstawiała się następująco: wyjazdy do Finlandii i Danii - po 1,2 mln osób, Hiszpanii - 0,8 mln, Niemiec - 0,7 mln, Norwegii - 0,55 mln, Grecji - 0,43 mln, Francji - 0,4 mln, Wielkiej Brytanii - 0,4

mln, Austrii - 0,34 mln, Włoch - 0,33 mln, Stanów Zjednoczonych i Polski - po 0,15 mln (ogółem - 7,05 mln osób).⁶

Kraje skandynawskie nadal leżą na uboczu zainteresowań wyjazdowych mieszkańców Europy środkowej i wschodniej. Aktywność turystyczna Polaków wciąż pozostaje niższa od średniej europejskiej (w 1993 roku około 30% społeczeństwa uczestniczyło w różnych formach wyjazdów turystycznych - głównie do Niemiec, Czech, Słowacji i republik byłego ZSRR). Tymczasem zarówno Szwecja, jak i Dania oraz Finlandia są rynkiem perspektywnym dla turystyki przyjazdowej (między innymi ze względu na znaczną atrakcyjność czystych ekologicznie terenów) oraz wyjazdowej. Dzięki osiągnięciu wysokiej stopy życiowej, mieszkańców tych państw charakteryzuje jeden z najwyższych w Europie wskaźników mobilności.

Środowiska przemysłowe i handlowe Szwecji przyjęły obecnie stanowisko, że rozwój bezpośrednich połączeń z Europą środkową jest zagadnieniem dużej wagi w kontekście integracji bałtyckiej i europejskiej. Atuty Polski to obecnie nie tylko uwolnienie się od dotychczasowych barier i wyjątkowo korzystne położenie, ale także szybkie tempo przemian gospodarczych. Duże zainteresowanie szwedzkich przedsiębiorstw transportowych i spedycyjnych koncepcją Pollink (tranzyt na południe przez terytorium Polski w powiązaniu z polską infrastrukturą transportową) oraz wzrost liczby szwedzkich inwestycji transportowych i komunikacyjnych w Polsce wskazuje, że intensyfikacja tej współpracy oparta jest na kalkulacji obopólnych korzyści. Wykorzystanie przez transport Szwecji szlaku tranzytowego wiodącego przez Polskę pozwoli uniknąć przeciążonych tras niemieckich i ułatwi bezpośrednie połączenie z Europą południowo-wschodnią. Znajdzie też swój dodatni rezonans dla innych krajów bałtyckich. Nakłada to na stronę polską szczególnie ważne zadanie wynegocjowania w Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ najkorzystniejszego dla naszego kraju wariantu autostrady TEM-Scandinavia. Przegrana w obronie tej opcji będzie dla Polski brzemienna w ujemne następstwa.⁷

⁶ W roku 1993 liczba przyjazdów obywateli szwedzkich do Polski wyniosła 177,3 tys. osób.

⁷ Należy uwzględnić, że problem priorytetów w rozwoju racjonalnych inwestycji transportowych na terytorium Polski ma dla kraju ogromne znaczenie. Najczęściej podkreśla się rolę tranzytowych powiązań transportowych dla gospodarki morskiej, zwłaszcza portów. Nie można jednak zapominać o sumarycznych korzyściach dla całego kraju, kiedy oprócz samego przepuszczenia trans-

Przewidywany wzrost wymiany handlowej między Polską a Szwecją (o 6-8% rocznie) do poziomu osiąganego obecnie w wymianie z Zachodem, pociągnie za sobą wzrost zapotrzebowania na połączenia transportowe. Stopniowy wzrost dynamiki współpracy społeczno-gospodarczej tych krajów nie jest możliwy bez współdziałania w dziedzinie transportu i gospodarki morskiej, szczególnie istotnej dla integracji społeczno-gospodarczej krajów regionu bałtyckiego. Intensyfikacja kontaktów politycznych, społecznych i gospodarczych między miastami i regionami Polski i Szwecji, a w konsekwencji wzogacenie form wymiany, przyczynią się w najbliższym czasie do znacznego wzrostu popytu na usługi promowe. Prognozy szwedzkie i niemieckie (Transportforschung GmbH. Hamburg) przewidują, że w roku 2010 ruch pasażerski między Szwecją, Norwegią i Danią a Europą środkową wyniesie 4,9 mln osób, z tego samochodowy - 2,0 mln osób, a lotniczy - 2,6 mln osób (tab.3). Oznacza to pięciokrotny wzrost w porównaniu z rokiem 1988, a w ruchu samochodowym - dziewięciokrotny.

Tablica 3

Prognoza ruchu pasażerskiego między Szwecją,
Norwegią i Danią a Europą środkową

Państwo	Środek transportu	1988	2010	Średni roczny wzrost w %
Szwecja	samochód	156 000	1 086 000	9,2
	pociąg	80 000	218 000	4,6
	samolot	354 000	1 448 000	6,6
	razem	590 000	2 752 000	7,2
Norwegia	samochód	16 000	294 000	14,0
	pociąg	6 000	36 000	8,5
	samolot	44 000	392 000	10,5
	razem	66 000	722 000	11,4
Dania	samochód	40 000	652 000	12,8
	pociąg	66 000	122 000	2,8
	samolot	92 000	750 000	10,0
	razem	198 000	1 434 000	9,4

Źródło: Tubielewicz A., Polskie porty w bałtyckim ruchu promowym, Inżynieria Morska i Geotechnika, 1995, nr 4, s.185

⁷portu państwo tranzytujące zapewnia również całościową obsługę ładunków oraz szereg innych operacji usługowych i handlowych.

Prognoza przewiduje, że drogowe przewozy towarowe między Szwecją a Polską w latach 1992-2000 wzrosną o 70% (pod względem wartości), a przewozy kolejowe między Szwecją a Polską, Czechami, Słowacją i Węgrami zwiększą się o 47% do roku 2000 i o 140% do roku 2010. Promowy ruch pasażerski między Szwecją a Polską wzrośnie w latach 1994-2010 z 578 tys. do 1 260 tys. osób, a samochodów ciężarowych - z 59 tys. do 129 tys. (tab.4). Przewozy kolejowe osiągną w 2010 roku 182 tys. ton, a w 2020 - 296 tys. ton, natomiast liczba wagonów wzrośnie z 30 tys. do 40 tys. w roku 2000 i 65,4 tys. w 2010.

Tablica 4

Prognoza ruchu pasażerskiego i towarowo-samochodowego
między Szwecją a Polską

Lata	Pasażerowie	Trailery
1994	578 000	59 000
1995	600 000	60 000 - 70 000
2000	774 000	79 000- 150 000
2010	1 260 000	129 000- 150 000
2020	2 000 000	250 000 - 395 000

Źródło: j.w.

Polskie przewozy promowe rozwijać się będą pod presją silnej konkurencji ze strony armatorów niemieckich, utrzymujących linie promowe ze wschodnich Niemiec (Rostock, Warnemiinde, Mukran, Sassnitz) - por. ryc.3. Już w 1993 roku przewiozły one ponad 3,2 mln pasażerów i 90 tys. trailerów. Ponadto duże znaczenie dla walki konkurencyjnej o przewozy samochodowe ze Szwecji i Norwegii na południe Europy będzie miało budowane obecnie połączenie lądowe Szwecji z Danią. Jednocześnie jednak można zauważyć, że Szwedzi wykazują nadal aktywność w budowie trasy alternatywnej. Zamierzają oni wyasygnować 200-300 mln Skr na konstrukcję autostrady z Karlskrony do Oslo zakładając, że stanie się ona istotnym czynnikiem, przyciągającym do tego portu liczącą się część towarów z Norwegii. Może na tym skorzystać Gdynia.

Wymianę towarową ze Skandynawią intensyfikują również kraje Europy środkowej i wschodniej, stanowiące zaplecze portów polskich - Czechy, Słowacja, Węgry, Rumunia, Bułgaria oraz Ukraina i Białoruś. Istotnych korzyści ekonomicznych z intensyfikacji wymiany towarowej i współpracy w dziedzinie transportu morskiego (utrzymywanie połączeń żeglugowych z portami Gdańska, Gdyni, Szczecina i Świnoujścia, stano-

wiącymi rosnące na znaczeniu węzły transportowe łączące porty północnej Europy i Skandynawii z rozległym obszarem Europy środkowej i wschodniej) oczekiwać mogą również partnerzy z Unii Europejskiej i krajów EFTA. Dla ekspansywnie rozwijanej międzynarodowej wymiany towarowej między Europą zachodnią a środkową i wschodnią główne porty morskie Polski mogą stać się dla partnerów zachodnich znaczącymi łącznikami między obu tymi rozległymi obszarami gospodarczymi. Nie bez znaczenia mogą być również istniejące od wielu lat wielostronne powiązania handlowe i transportowe Polski z partnerami z byłej RWPG.

Aktywne uczestnictwo Polski oraz udział w porozumieniach między określonymi portami morskimi będą tworzyły materialną podstawę i korzystne warunki dla rozwoju całej bałtyckiej żeglugi, głównie promowej, i portów morskich. Położone dalej na północ i wschód porty fińskie, litewskie, łotewskie i estońskie, podobnie jak St. Petersburg, przy uzgodnieniu warunków współpracy mogą również być tym zainteresowane.

Literatura:

1. Sójka Z., Rola i znaczenie polskiego transportu morskiego w budowie wspólnego europejskiego domu, [w:] VII Sejmik morski, Szczecin 9-10 maja 1991, Warszawa 1992
2. Szwankowski S. (red.), System transportowy Polski w układzie powiązań bałtyckich, Gdańsk 1995
3. Tubielewicz A., Polskie porty w bałtyckim ruchu promowym, *Inżynieria Morska i Geotechnika*, 1995, nr 4
4. Zaleski J., Rola polskich połączeń promowych w kształtowaniu struktury kierunkowej ruchu turystycznego na obszarze Europy Bałtyckiej, *Zeszyty Naukowe WSWF w Gdańsku*, 1980, nr 4

Perspectives of Polish Ferry-Boat Transport in Trans-Baltic Communication System**Summary**

The paper presents possible ways of development in connections between Scandinavia and Central, Eastern and South Europe. There are defined factors of intensity of cooperation between Polish and Scandinavian ports according to shipping trade. There's also estimation of potential hinterland for Polish Baltic ports after 1991.

The paper estimates the contribution of Poland into Baltic ferry transport. It's based on analysis of amount of cargo transport and passenger transport passing through the Polish ferry network.

One of the most significant possible factors of development seems to be tourism. There's been observed and can be estimated growth of ferry transport of tourists, as well as cars and cargoes. The tourism can be occurrence which could intensify Trans-Baltic communication and transport system.