

CHRISTOWA Czesława¹
CHRISTOWA-DOBROWOLSKA Maria²

Wpływ dyrektywy siarkowej Parlamentu Europejskiego na konkurencyjność przedsiębiorstw żeglugi promowej na Bałtyku. Koncepcja badań naukowych

WSTĘP

Parlament Europejski i Rada Unii Europejskiej w dniu 21 listopada 2012 r. przyjęły dyrektywę 2012/33/UE, zmieniającą dyrektywę Rady 1999/32/WE, w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych [7]. Dyrektywa, zwana dyrektywą siarkową, będzie obowiązywać od 1 stycznia 2015 r.

Główną przesłanką publikacji jest realne zagrożenie długofalowego utrzymania pozycji konkurencyjnej przez przedsiębiorstwa promowe na rynku przewozów pasażersko-towarowych na Morzu Bałtyckim. Jest to spowodowane rosnącymi kosztami eksploatacyjnymi promów oraz niezbędnymi nakładami inwestycyjnymi i oczekiwanym wzrostem cen paliwa o zawartości 0,1% siarki, w związku z wdrażaniem, w warunkach trwającego kryzysu gospodarczego, nowej dyrektywy siarkowej Parlamentu Europejskiego.

Treścią artykułu jest przedstawienie oryginalnej, autorskiej koncepcji badań mających na celu stworzenie modelu systemowej, wielokryterialnej oceny wpływu dyrektyw środowiskowych Parlamentu Europejskiego na sytuację ekonomiczną i działalność operacyjną przedsiębiorstw żeglugi promowej na Bałtyku, ze szczególnym uwzględnieniem dyrektywy siarkowej, na przykładzie linii żeglugowych Świnoujście– Skandynawia.

1. SKUTKI WDROŻENIA DYREKTYWY SIARKOWEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

Dyrektywa siarkowa dostosowuje przepisy Unii Europejskiej do poprawki Konwencji MARPOL Międzynarodowej Organizacji Morza (ang. International Maritime Organization). Poprawka nakłada na wszystkich przewoźników promowych, eksploatujących statki w tzw. strefie ECA (ang. Emission Control Area) na Morzu Bałtyckim, Morzu Północnym oraz kanale La Manche, konieczność stosowania paliwa żeglugowego o śladowej zawartości 0,1% siarki. W porównaniu z przepisami IMO dyrektywa zaostrza kryteria stosowania paliw na wodach europejskich poza strefą ECA z 3,5% wprowadzonych przez IMO do 1,5% zaproponowanego przez UE. Należy podkreślić, że już od stycznia 2010 r. na statkach pływających na Morzu Bałtyckim stosowane są paliwa o zawartości do 1% siarki. Fakt ten zasługuje na uwagę, bowiem jest wyrazem świadomości ekologicznej przewoźników morskich. (Wcześniej stosowano paliwa o zawartości do 3,5%).

Dyrektywa siarkowa nie obowiązuje na akwenach Morza Śródziemnego i Czarnego. Jest to przykład złamania wewnętrznej reguły o równej konkurencji. Prowadzenie przez Unię Europejską jawnej dyskryminacji rynkowej może spowodować zmniejszenie konkurencyjności także polskich przedsiębiorstw eksploatujących statki na Morzu Bałtyckim. Z powodu kosztów wdrożenia dyrektywy siarkowej istnieje realne zagrożenie długofalowego utrzymania pozycji konkurencyjnej przez przedsiębiorstwa promowe na rynku przewozów towarowo-pasażerskich na Morzu Bałtyckim.

Wobec braku badań i publikacji naukowych w zakresie oceny skutków wdrożenia dyrektywy siarkowej, bardzo ważnym źródłem informacji na ten temat są wypowiedzi znanych ekspertów morskich oraz dokumenty uprawnionych organizacji gospodarczych opublikowane w 2013 r. na łamach czasopisma „Morza i Oceany.”

¹ Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie, Wydział Ekonomiczny, Katedra Analizy Systemowej i Finansów, Zakład Badań Systemów Transportu i Logistyki, e-mail: czeslawa.christowa@zut.edu.pl, cz.christowa@wp.pl

² Zachodniopomorska Szkoła Biznesu w Szczecinie, Bulk Cargo – Port Szczecin, e-mail: mchristowa@wp.pl

Według opinii ekspertów paliwo o zawartości do 0,1% siarki jest znacznie droższe od tradycyjnego, zawierającego około 3,5% siarki, które jest stosowane poza strefą ECA. W zależności od źródeł zaopatrywania i sposobu odsiarczania, cena paliwa o niskiej zawartości siarki jest wyższa od 30 do 50% w stosunku do cen paliw tradycyjnych. W wyniku wejścia w życie dyrektywy siarkowej prawdopodobnie ceny paliwa wzrosną do 80% (średnio o 75%). Paliwo jest najdroższym składnikiem kosztów eksploatacji statków. Szacuje się, że w konsekwencji wzrostu cen paliwa nastąpi wzrost kosztów transportu od 2 do 9 euro za tonę ładunku.

Dyrektywa 2012/33/UE promuje instalowanie na statkach pokładowych systemów oczyszczania gazów spalinowych i stosowanie alternatywnych paliw, takich jak skroplony gaz ziemny (LNG) oraz energia elektryczna pobierana z ładu. Aktualnie toczące się dyskusje w środowisku morskim koncentrują się głównie na czterech zagadnieniach dotyczących możliwości stosowania LNG, jako paliwa alternatywnego, zastosowania scrubber-ów (płuczek) na statkach, wprowadzania innowacji technologicznych oraz wypracowania mechanizmu wsparcia finansowego. Dostrzega się także konieczność zmiany modelu zarządzania w żegludzie poprzez włączenie zarządzania ochroną środowiska i zarządzania ryzykiem, jako części składowych procesu zarządzania. Według opinii Organizacji Portów Bałtyckich, w przypadku jednego statku koszt urządzeń do odsiarczania paliwa na statku może wynosić od kilku do kilkunastu milionów złotych. Armatorzy nie będą w stanie ponieść tak wysokich kosztów. Nowe przepisy spowodują znaczne pogorszenie sytuacji finansowej armatorów operujących w sferach ECA. Planowane, w tak krótkim okresie, nadmierne obciążenie finansowe armatorów spowoduje ujemne skutki nie tylko u armatorów. Według opinii przedstawiciela Det Norske Veritas Poland, przedstawionej na Międzynarodowym Forum Gospodarczym w Gdyni (2013 r.), wprowadzenie dyrektywy siarkowej stanowi zagrożenie dla całej polskiej gospodarki morskiej. Według opinii Związku Armatorów Polskich, wyrażonej na Międzynarodowym Forum Gospodarczym w Gdyni (2013 r.), wzrosną także koszty funkcjonowania gospodarek krajów nadbałtyckich. Nowe przepisy dotyczące stosowania paliw o niskiej zawartości siarki, będą miały negatywny wpływ na rynek pracy, konkurencyjność gospodarki oraz sytuację ekonomiczną i rozwój regionów.

Przemysł morski znajduje się w fazie głębokiej recesji, czego przykładem jest nadpodaż tonażu, wygaszanie produkcji w stocznicach europejskich, spadający portfel zamówień na nowe statki, trudności w pozyskiwaniu kredytów na działalność operacyjną w żegludzie morskiej. W okresie pogłębiającego się kryzysu trudno zaakceptować nowe regulacje i ograniczenia, które skutkują przyrostem kosztów eksploatacyjnych, a tym samym obniżeniem konkurencyjności floty. Sytuacja na rynkach żeglugowych jest krytyczna także ze względu na najniższy od 30 lat poziom stawek frachtowych, rosnące ceny paliw i utrzymujący się na niskim poziomie kurs dolara.

Uwzględniając konieczność przyjęcia międzynarodowych przepisów dotyczących żeglugi i dyrektyw środowiskowych, należy brać pod uwagę nieunikniony wzrost kosztów działalności operacyjnej przewoźników promowych eksploatujących statki na Morzu Bałtyckim, w odniesieniu do ich pozycji konkurencyjnej w relacji do przewoźników innych gałęzi transportu. Może to spowodować wycofanie ładunków z Morza Bałtyckiego i zwiększenie o około 30% transportu towarów drogami i koleją. W dłuższym horyzoncie czasowym może zahamować rozwój autostrad morskich w relacji polskie porty – Skandynawia oraz ograniczyć żeglugę bliskiego zasięgu na Morzu Bałtyckim.

Jednym z głównych czynników wyboru przez gestora ładunku drogi przewozu są koszty transportu i jakość usług logistycznych. Podwyższenie taryf przewozowych ładunków na Morzu Bałtyckim, z przyczyn zewnętrznych, wymuszonych przez dyrektywę siarkową, spowoduje zmiany kierunków przepływu ładunków w łańcuchach logistycznych dostaw przez polskie porty. Na skutek nierównej konkurencji, polskie porty mogą utracić szansę obsługi ładunków tranzytowych do wielu krajów Europy Środkowej i Wschodniej na rzecz portów śródziemnomorskich i Morza Czarnego. Z dużym prawdopodobieństwem można stwierdzić, że małe firmy armatorskie upadną, ponieważ nie będą w stanie wygenerować niezbędnych środków na zakup drogich paliw o niskiej zawartości siarki lub zastosować na wyeksploatowanych statkach odpowiednich urządzeń i instalacji do odsiarczania

paliwa. Zwiększy się bezrobocie. W dużych firmach nastąpi drastyczne pogorszenie sytuacji finansowej, zahamowanie procesu odnowy floty oraz osłabienie pozycji konkurencyjnej.

Dotychczas nie dokonano symulacji skutków wdrożenia dyrektywy siarkowej na sytuację ekonomiczną i działalność operacyjną przedsiębiorstw promowych.

Brak świadomości a także symulacji ekonomicznych i społecznych skutków oraz badań w tym zakresie, jak również zaniechania polskiego ministerstwa właściwego do spraw transportu przejawiające się brakiem lub opóźnieniem podjęcia skutecznych działań mających na celu stworzenie uwarunkowań prawnych umożliwiających powrót polskich statków pod narodową banderę, powstanie drugiego rejestru statków oraz zmianę zakresu i terminu wprowadzenia dyrektywy siarkowej, będą miały negatywny wpływ na konkurencyjność i rozwój przedsiębiorstw transportu morskiego operujących na Bałtyku [1].

Polscy naukowcy i praktycy oraz reprezentujące ich organizacje gospodarcze i zawodowe (Związek Armatorów Polskich, Związek Armatorów Żeglugi Śródlądowej, Izby Gospodarcze, Konwent Marszałków Województw RP, związki zawodowe) występowały do rządu z wnioskami i apelami o bardziej aktywne działania w obszarach istotnych dla konkurencyjności i rozwoju polskiej gospodarki. Przedstawiane były konkretne propozycje korzystnych rozwiązań i wsparcia działań rządu. W sprawie warunków i zagrożeń wprowadzenia dyrektywy siarkowej istotne było wystąpienie Związku Armatorów Polskich do poszczególnych agend rządu RP oraz członków Parlamentu Europejskiego z wnioskiem o interwencję.

W związku z problemami wynikającymi z wdrożenia dyrektywy siarkowej rodzą się dalsze pytania, na które powinna być znana obiektywna odpowiedź: Czy przesunięcie ładunków z wody na ląd, spowodowane wdrożeniem dyrektywy siarkowej, nie godzi w priorytety polityki transportowej Unii Europejskiej i Polski? Jakie skutki dla środowiska lądowego będzie miała decyzja powodująca prawdopodobnie zmniejszenie przewozów autostradami morskimi? Czy zostały przeprowadzone symulacje kosztów zewnętrznych transportu lądowego po wdrożeniu dyrektywy siarkowej, powodującej przesunięcie ładunków z autostrad morskich na autostrady drogowe? Czy nie zaistnieje zagrożenie sensu ekonomicznego budowy z unijnych programów (Marco Polo, TEN-T) inwestycji portowych i transportowych, które w wyniku zmian kierunków przepływu towarów, nie będą w pełni wykorzystywane? Jaki wpływ na realizację Strategii Unii Europejskiej Regionu Morza Bałtyckiego będzie miała dyrektywa siarkowa? Czy podejmując decyzję o wprowadzeniu dyrektywy siarkowej, w tak trudnym okresie kryzysu ekonomicznego i społecznego państw Unii Europejskiej, sporządzono długofalową symulację skutków ekonomicznych i społecznych? Jaka jest prognozowana pomoc publiczna dla fińskich, szwedzkich i duńskich przewoźników promowych eksploatujących promy w basenie Morza Bałtyckiego? Czy rząd polski, w aspekcie prawnym, finansowym i organizacyjnym będzie przygotowany do udzielenia dozwolonej pomocy polskim przedsiębiorstwom transportu morskiego, wyrównując ich szanse uzyskiwania długofalowej przewagi konkurencyjnej na bałtyckim rynku przewozów towarów, środków transportu i pasażerów? Czy wieloletni brak rozwiązań prawnych, w tym utworzenie drugiego rejestru statków, warunkujących powrót statków polskiej własności pod narodową banderę, nie wyklucza możliwość uzyskiwania dozwolonej pomocy publicznej?[2]

2. KONCEPCJA BADAŃ ODDZIAŁYWANIA DYREKTYWY SIARKOWEJ NA KONKURENCYJNOŚĆ PRZEDSIĘBIORSTW ŻEGLUGI PROMOWEJ NA BAŁTYKU

Dotychczas nie podjęto systemowych, kompleksowych i interdyscyplinarnych badań mających na celu określenie skutków oddziaływania dyrektyw środowiskowych Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej na sytuację ekonomiczną i działalność operacyjną przedsiębiorstw żeglugi promowej na Bałtyku, w szczególności wpływu dyrektywy siarkowej na koszty eksploatacji promów na liniach Polska – Skandynawia.

W literaturze naukowej tylko nieliczne publikacje traktują aspekty prawne, środowiskowe i techniczne transportu morskiego na Morzu Bałtyckim. Dokonując analizy literatury z zakresu transportu morskiego, w szczególności na temat przewozów promowych, można stwierdzić, że liczba

publikacji jest znikoma. Wiedza o żegludze promowej na Bałtyku jest niewystarczająca i rozproszona. Nie istnieją aktualne, systemowe i kompleksowe opracowania dotyczące korelacji rozwoju regionalnego z rozwojem transportu morskiego i portów, w szczególności z konkurencyjnością i rozwojem przedsiębiorstw promowych. Brak wiedzy w tym zakresie jest powodem niewykorzystanych szans rozwojowych regionów nadmorskich w Polsce. Dotychczas nie przeprowadzono kompleksowych badań naukowych, które miałyby na celu systemową ocenę i symulację wpływu dyrektywy siarkowej Parlamentu Europejskiego na kondycję ekonomiczną, działalność operacyjną i konkurencyjność polskich przedsiębiorstw promowych oraz określenie warunków i wielkości dozwolonych dotacji wyrównujących szansę polskich przedsiębiorstw na rynku bałtyckich przewozów promowych.

Aktualna wiedza uzyskana w wyniku badań naukowych ułatwiłaby przedsiębiorstwom promowym dostosowywanie do zmieniających się warunków otoczenia i osiąganie długofalowej przewagi konkurencyjnej na rynku bałtyckich przewozów promowych. Zwiększenie konkurencyjności przedsiębiorstw promowych w Polsce jest podstawowym celem gospodarczym o znaczeniu regionalnym i państwowym. Wyniki badań stanowiłyby naukową argumentację i narzędzie zwiększania konkurencyjności przedsiębiorstw promowych na Morzu Bałtyckim oraz rozwoju intermodalnych lądowo-morskich łańcuchów transportowych i turystyki morskiej.

Konieczność podjęcie badań uzasadnia obiektywna potrzeba podejmowania prac badawczych i koncepcyjnych, mających na celu wyrównywanie ogromnych różnic technicznych, technologicznych, organizacyjnych, informacyjnych i jakościowych pomiędzy polskim systemem transportowym, którego integralnym podsystemem jest transport morski i żegluga promowa, a nowoczesnym, konkurencyjnym i przyjaznym dla środowiska systemem transportowym rozwiniętych państw Unii Europejskiej. Państwa te, w odróżnieniu od Polski, od wielu lat konsekwentnie realizują politykę transportową i morską odpowiadającą ich aspiracjom rozwojowym. Szczególną wagę przywiązują do budowy autostrad morskich i korytarzy transportowych, rozwoju transportu morskiego i żeglugi promowej oraz stosowania technologii transportu intermodalnego i świadczenia usług logistyczno-dystrybucyjnych w portach morskich i bazach promowych. Tworząc infrastrukturę dostępu do portów, w tym baz promowych, stwarzają warunki zewnętrzne umożliwiające przewagę konkurencyjną przedsiębiorstwom żeglugowym. Polski system transportowy, mimo pozytywnych zmian infrastrukturalnych, nie zapewnia podobnych warunków skomunikowania baz promowych w Polsce z zapleczem gospodarczym, generującym ładunki i przewozy pasażerskie. Morze Bałtyckie jest dla przedsiębiorstw promowych w Polsce obszarem wielce konkurencyjnym na rynku przewozów towarowo-pasażerskich. Konkurencyjność przedsiębiorstw promowych jest uzależniona od zdolności przepustowej i jakości skomunikowania baz promów morskich z zapleczem gospodarczym i przedpołem. Rozwój żeglugi promowej ma wpływ na bardziej efektywne wykorzystanie funduszy przeznaczonych na budowę, priorytetowej w UE, infrastruktury autostrad morskich, korytarzy transportowych, infrastruktury portów morskich i baz promowych warunkujących rozwój transportu morskiego. Po upadku znaczących sektorów polskiej gospodarki morskiej oraz zahamowaniu przemysłowej, miastotwórczej i regionotwórczej funkcji portów morskich należy poszukiwać nowych rozwiązań pozwalających na utrzymanie i rozwój sektora usług transportowych i portowych, które będą konkurencyjne w stosunku do portów i przedsiębiorstw promowych operujących na Morzu Bałtyckim w relacji Polska – Skandynawia, ze szczególnym uwzględnieniem linii żeglugowych Świnoujście – Skandynawia.

Główną przesłanką uzasadniającą potrzebę podjęcia badań jest realne zagrożenie długofalowego utrzymania pozycji konkurencyjnej przez przedsiębiorstwa promowe na rynku przewozów pasażersko-towarowych na Morzu Bałtyckim. Jest to spowodowane rosnącymi kosztami eksploatacyjnymi promów oraz niezbędnymi nakładami inwestycyjnymi i oczekiwanym wzrostem cen paliwa o zawartości 0,1% siarki, w związku z wdrażaniem, w warunkach trwającego kryzysu gospodarczego, nowej dyrektywy siarkowej Parlamentu Europejskiego.

Przedmiotem badań byłyby dyrektywy środowiskowe, procesy transportu promami osób, towarów i środków transportu, rynek przewozów promowych w basenie Morza Bałtyckiego, koszty eksploatacji promów, modernizacja promów, inwestycje tonażowe, sytuacja ekonomiczna

przedsiębiorstw promowych oraz czynniki, strategie i instrumenty długofalowej konkurencyjności przedsiębiorstw promowych, ze szczególnym uwzględnieniem ekonomicznych skutków wdrożenia dyrektywy siarkowej Parlamentu Europejskiego.

Głównym celem badań byłaby systemowa, wielokryterialna ocena wpływu dyrektyw środowiskowych Parlamentu Europejskiego na sytuację ekonomiczną i działalność operacyjną przedsiębiorstw żeglugi promowej oraz wskazanie kierunku, warunków i efektów innowacyjnych rozwiązań (instytucjonalnych, inwestycyjnych, technologicznych, logistycznych, organizacyjnych, marketingowych, środowiskowych, kosztowych, kapitałowych i prawnych) pozwalających na długofalową przewagę konkurencyjną i rozwój przedsiębiorstw transportu morskiego eksploatujących promy pasażersko-towarowe na Morzu Bałtyckim w relacji Polska – Skandynawia.

Główny cel badawczy i wdrożeniowy może zostać osiągnięty poprzez realizację zbioru celów częściowych, mianowicie:

1. Stworzenie nowatorskiej metodyki i algorytmu badań wpływu dyrektyw środowiskowych Parlamentu Europejskiego na sytuację ekonomiczną i działalność operacyjną przedsiębiorstw żeglugi promowej na Bałtyku, ze szczególnym uwzględnieniem dyrektywy siarkowej, na przykładzie linii żeglugowych Świnoujście – Skandynawia,
2. Dokonanie oceny dyrektyw środowiskowych Parlamentu Europejskiego obowiązujących w transporcie morskim na Bałtyku, w aspekcie ich wpływu na ochronę środowiska oraz sytuację ekonomiczną i działalność operacyjną przedsiębiorstw promowych, na przykładzie linii żeglugowych Świnoujście – Skandynawia,
3. Ocenę stanu oraz określenie kierunków rozwoju przedsiębiorstw żeglugi promowej do 2020 r. działających na bałtyckim rynku przewozów pasażersko-towarowych, na przykładzie linii żeglugowych Świnoujście – Skandynawia,
4. Ocenę oraz sporządzenie prognozy wolumenu i struktury rodzajowej przewozów promowych na Bałtyku do 2020 r. na przykładzie linii żeglugowych Świnoujście – Skandynawia,
5. Stworzenie modelu systemowej, wielokryterialnej oceny wpływu dyrektyw środowiskowych Parlamentu Europejskiego na sytuację ekonomiczną i działalność operacyjną przedsiębiorstw żeglugi promowej na Bałtyku, ze szczególnym uwzględnieniem dyrektywy siarkowej, na przykładzie linii żeglugowych Świnoujście – Skandynawia,
6. Identyfikację warunków i instrumentów (instytucjonalnych, inwestycyjnych, technologicznych, logistycznych i finansowych) kształtowania pozycji konkurencyjnej przewoźników promowych na rynku przewozów pasażersko-towarowych na Bałtyku, w warunkach wdrożenia dyrektywy siarkowej, na przykładzie linii żeglugowych Świnoujście – Skandynawia.

Celem praktycznym badań byłaby ocena wpływu dyrektyw środowiskowych PE na sytuację ekonomiczną i działalność operacyjną przedsiębiorstw żeglugi promowej oraz stworzenie naukowo uzasadnionych i możliwych do wdrożenia instrumentów eliminowania negatywnego wpływu dyrektywy siarkowej PE na konkurencyjność przedsiębiorstw eksploatujących promy pasażersko-towarowe na Morzu Bałtyckim w relacji Polska – Skandynawia.

Na osiągnięciu tego celu skoncentrowane byłyby badania naukowe.

W badaniach zostałyby zastosowane elementy metodyki badawczej diagnostycznej i prognostycznej. Metodyka diagnostyczna pozwoliłaby na określenie wpływu dyrektyw środowiskowych na sytuację ekonomiczną i działalność operacyjną przedsiębiorstw żeglugi promowej na Bałtyku, ze szczególnym uwzględnieniem dyrektywy siarkowej, na przykładzie linii żeglugowych Świnoujście – Skandynawia oraz diagnozę sytuacji eksploatacyjnej, ekonomicznej i rynkowej wraz z oceną czynników długofalowej konkurencyjności przedsiębiorstw na bałtyckim rynku przewozów promowych. Zastosowanie metodyki prognostycznej zapewniłoby zaprojektowanie rozwiązań modelowych odpowiadających celom badawczym i praktycznym projektu, ze szczególnym uwzględnieniem oddziaływania i skutków wdrożenia dyrektywy siarkowej Parlamentu Europejskiego. Badania miałyby charakter interdyscyplinarny. W procesie badań, konieczne byłoby wykorzystanie podstaw teoretycznych oraz aparatu badawczego i pojęciowego z różnych dziedzin, dyscyplin i specjalności naukowych. Należą do nich w szczególności: teoria systemów, transport, transport morski, ekonomika transportu morskiego, ekonomia, statystyka, ekonometria, finanse, organizacja

i zarządzanie, zarządzanie projektami, ochrona środowiska, prawo, logistyka, eksploatacja portów i floty, ekonomika portów, informatyka, polityka gospodarcza, polityka regionalna, polityka transportowa i morska UE, polityka transportowa i morska RP, teoria konkurencyjności. Rozległość obszaru badań oraz konieczność zgromadzenia materiału źródłowego wymagałyby zastosowania głównie metod analizy systemowej, metod analizy strategicznej, metod statystycznych, metod ekonometrycznych, syntezy, metod eksperckich, oraz analizy technologicznej, ekonomicznej, organizacyjnej i prawnej, metod benchmarkingu.

W wymiarze praktycznym efektem końcowym badań byłyby:

1. Nowatorska metodyka i algorytm badań wpływu dyrektyw środowiskowych Parlamentu Europejskiego na sytuację ekonomiczną i działalność operacyjną przedsiębiorstw żeglugi promowej na Bałtyku, ze szczególnym uwzględnieniem dyrektywy siarkowej,
2. Oszacowane koszty eksploatacyjne promów morskich w warunkach obowiązywania dyrektywy siarkowej na przykładzie linii żeglugowych Świnoujście – Skandynawia,
3. Ocena stanu przedsiębiorstw żeglugi promowej działających na bałtyckim rynku przewozów pasażersko-towarowych oraz wskazanie ich kierunków rozwoju do 2020 r.,
4. Prognoza przewozów promowych osób, środków transportu i towarów na Bałtyku do 2020 r., ze szczególnym uwzględnieniem linii żeglugowej Świnoujście – Skandynawia,
5. Model wielokryterialnej oceny wpływu dyrektyw środowiskowych Parlamentu Europejskiego na sytuację ekonomiczną i działalność operacyjną przedsiębiorstw żeglugi promowej na Bałtyku, ze szczególnym uwzględnieniem dyrektywy siarkowej, na przykładzie linii żeglugowych Świnoujście – Skandynawia,
6. Opis warunków i instrumentów (instytucjonalnych, inwestycyjnych, technologicznych, logistycznych i finansowych) kształtowania pozycji konkurencyjnej przewoźników promowych na rynku przewozów pasażersko-towarowych na Bałtyku, w warunkach wdrożenia dyrektywy siarkowej, na przykładzie linii żeglugowych Świnoujście – Skandynawia,
7. Specyfikacja instrumentów realizacji polityki transportowej i morskiej państwa dotyczącej rozwoju i konkurencyjności sektora żeglugi promowej,
8. Plan działań inwestycyjnych w obszarze infrastruktury portowej i dostępności komunikacyjnej polskich baz promów morskich, ze szczególnym uwzględnieniem Bazy Promów Morskich w Świnoujściu,
9. Identyfikacja długookresowych inwestycji tonażowych w celu wzmocnienia pozycji konkurencyjnej przewoźników promowych w Polsce,
10. Program dozwolonej i rekomendowanej przez Komisję Europejską pomocy publicznej dla przedsiębiorstw transportu morskiego, uwzględniający oddziaływanie dyrektywy siarkowej PE.

Wynik końcowy badań przez wskazanie kierunku innowacyjnych rozwiązań (instytucjonalnych, inwestycyjnych, technologicznych, logistycznych, organizacyjnych, marketingowych, środowiskowych, kosztowych, kapitałowych i prawnych) stworzyłby naukowe, obiektywne podstawy wdrożenia zmian systemowych prowadzących do długofalowej i trwałej konkurencyjności przedsiębiorstw żeglugi promowej.

Przedstawiona tematyka badań jest ściśle merytorycznie powiązana z:

1. Polityką transportową i morską UE,
2. Strategią Unii Europejskiej dla Regionu Morza Bałtyckiego (SUE RMB),
3. Polityką transportową i morską Polski,
4. Strategią rozwoju transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.),
5. Programem Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko,
6. Strategią rozwoju portów morskich,
7. Strategią rozwoju województwa zachodniopomorskiego, kujawsko-pomorskiego i pomorskiego, w których rozwój konkurencyjnej gospodarki morskiej i transportu ma priorytetowe znaczenie,
8. Regionalną Strategią Innowacyjności, wskazującą na konieczność podniesienia innowacyjności i konkurencyjności gospodarki, szczególnie poprzez wzmocnienie współpracy z jednostkami naukowymi regionu nakierowanej na rozwój gospodarki opartej na wiedzy.

Idea rozwoju żeglugi promowej na Morzu Bałtyckim jest zgodna z polityką transportową i morską UE. Integracja polskiej gospodarki z rozwiniętą gospodarką krajów UE oraz prowadzenie wspólnej polityki transportowej i morskiej jest ogromną, nie w pełni wykorzystaną, szansą rozwoju polskiego systemu transportowego, którego integralną częścią są autostrady morskie, porty morskie, bazy promowe i transport morski [3].

Transport morski, w tym żegluga promowa, stanowi współcześnie bardzo ważny czynnik rozwoju ekonomiczno-społecznego państw Regionu Morza Bałtyckiego. Rozwój towarowo-pasażerskich przewozów promowych może też stać się skutecznym narzędziem realizacji dyrektywy ramowej w sprawie Strategii Morskiej oraz Strategii Unii Europejskiej dla Regionu Morza Bałtyckiego (European Union Strategy for the Baltic Sea Region).

W Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju (DSRK) oraz Średniookresowej Strategii Rozwoju Kraju (SRK 2020) wśród priorytetów działań dla sektora transportu morskiego wymienione zostały następujące cele: rozwój autostrad morskich, wzmocnienie znaczenia portów poprzez doinwestowanie infrastruktury portowej, zapewnienie sprawnego dostępu drogowego i kolejowego oraz poprawa zarządzania logistyką, odnowienie floty i przyspieszenie procesów restrukturyzacji. Priorytety zawarte w Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju (DSRK), obejmujące działania stymulujące rozwój transportu morskiego w Polsce, należy uznać za kluczowe dla tego sektora gospodarki.

Główny cel Strategii rozwoju transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), przyjętej uchwałą w dniu 22 stycznia 2013 r. przez Radę Ministrów, „odnosi się zarówno do utworzenia zintegrowanego systemu transportowego przez inwestycje w infrastrukturę transportową, jak i wykreowania sprzyjających warunków dla sprawnego funkcjonowania rynków transportowych oraz rozwoju efektywnych systemów przewozowych”.

Stan infrastruktury transportowej, mimo pozytywnych zmian, stanowi barierę rozwoju gospodarczego i kulturowego nadmorskich regionów Polski. Geograficzna pozycja konkurencyjna Polski w łańcuchach tranzytowych Skandynawia – Europa powinna stanowić kluczowy priorytet w działaniach polskich władz rządowych i samorządowych. Dostęp kraju do linii brzegowej Morza Bałtyckiego można zakwalifikować jako endogeniczny, nie w pełni wykorzystany czynnik rozwoju regionów nadmorskich Polski.

Rozwój żeglugi promowej i baz promowych ujęto w Strategii rozwoju województwa zachodniopomorskiego i pomorskiego oraz w strategiach rozwoju polskich portów morskich. Uwzględniono go również w Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010 – 2020, przyjętej przez Radę Ministrów w dniu 13 lipca 2010 r.

3. EFEKTY EKONOMICZNO-SPOŁECZNE BADAŃ NAUKOWYCH W ZAKRESIE ODDZIAŁYWANIA DYREKTYWY SIARKOWEJ NA KONKURENCYJNOŚĆ PRZEDSIĘBIORSTW ŻEGLUGI PROMOWEJ NA BAŁTYKU

Transport morski charakteryzuje się dużą wartością aktywów trwałych a przedsiębiorstwa świadczące usługi portowe eksploatują strategiczny majątek infrastrukturalny w portach morskich. Sektor transportu morskiego intensywnie uczestniczy w tworzeniu wartości dodanej PKB regionów zachodniopomorskiego, pomorskiego i kujawsko-pomorskiego. Do głównych czynników rozwoju tego sektora gospodarki w Polsce należą [4]:

1. Natężenie powiązań gospodarczych Polski i Europy Środkowej z krajami bałtyckimi, w szczególności krajami południowej Skandynawii,
2. Tranzytowe położenie Polski,
3. Konkurencyjna pozycja turystyczna nadmorskich regionów Polski w porównaniu z innymi państwami regionu Morza Bałtyckiego,
4. Skala koncentracji kapitału w dyspozycji przedsiębiorców sektora transportu morskiego,
5. Wielkość strumienia nakładów infrastrukturalnych na rozwój i modernizację portów oraz połączeń drogowych i kolejowych regionów nadmorskich z innymi regionami Polski i Europy,
6. Rozwój specjalizacji regionalnej,
7. Zdolność do generowania i dyfuzji postępu technicznego,

8. Jakość i sprawność administracji publicznej.

Analiza dotychczasowych trendów rozwoju transportu promami towarowo-pasażerskimi pozwala na optymistyczną prognozę dynamiki wzrostu przewozów do 2025 r. [5,6]. Warunkiem długofalowego dostępu i udziału w bałtyckim rynku przewozów promowych polskich przedsiębiorstw żeglugi promowej jest zwiększenie ich konkurencyjności w warunkach wdrażania dyrektywy siarkowej. W konsekwencji oznacza to szansę gospodarczego rozwoju regionów nadmorskich i gospodarki narodowej. Rozwijający się rynek Europy Środkowo-Wschodniej stymuluje rozwój transportu promami pasażerów i towarów na Bałtyku, co stanowi impuls inwestycyjny w portach morskich południowego Bałtyku i sprzyja programom inwestycyjnym zwiększającym dostępność komunikacyjną Europy Środkowo-Wschodniej do portów bałtyckich.

Na Morzu Bałtyckim w transporcie towarowo-pasażerskim pomiędzy portami czternastu państw istnieje około 30 połączeń międzynarodowych. Największe natężenie ruchu promowego występuje na liniach żeglugowych: Finlandia – Szwecja, Niemcy – Szwecja oraz Estonia – Szwecja. Polska połączona jest liniami promowymi ze Szwecją oraz Finlandią i Niemcami. Transport towarów i pasażerów autostradami morskimi na Bałtyku, łączącymi Polskę z innymi krajami regionu Morza Bałtyckiego, stanowi ważny czynnik rozwoju regionów nadmorskich. Rozwój żeglugi promowej stymuluje wzrost ekonomiczny w następujących obszarach gospodarki: turystyka i hotelarstwo, transport drogowy, kolejowy i śródlądowy, handel, usługi portowe, handel zagraniczny drogą morską. Rozwój transportu wodnego, morskiego i wodnego śródlądowego jest jednym z głównych priorytetów założonych w polityce transportowej i morskiej UE i RP [6].

Promy morskie w polskich portach są obsługiwane w czterech terminalach promowych, do których należą: Terminal Promowy w Świnoujściu, Baza Promowa Polskiej Żeglugi Bałtyckiej w Gdańsku, Terminal Promowy Westerplatte w Gdańsku oraz Terminal Promowy Stena Line w Gdyni. Terminal Promowy w Świnoujściu, jako jedyny w Polsce i jeden z ośmiu na Bałtyku, obsługuje także promowe przewozy kolejowe. W Terminalu Promowym mogą być obsługiwane jednostki transportu intermodalnego. Jego znaczenie w obsłudze transportu intermodalnego wynika z położenia geograficznego na najkrótszej drodze łączącej Skandynawię ze środkową i południową Europą oraz z posiadanego potencjału przeładunkowego. Terminal jest elementem autostrady morskiej i Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego Północ Południe (ang. Central European Transport Corridor CETC ROUTE 65). W 2012 r. w Terminalu Promowym w Świnoujściu łącznie przeładowano 508 200 pojazdów, 6,4 mln ton ładunków oraz obsłużono 800 000 pasażerów. W 2013 r. zanotowano 7% wzrost liczby samochodów ciężarowych przewiezionych na linii pomiędzy Świnoujściem a portami szwedzkimi Ystad i Trelleborg. Ilość ładunków liczona z wagą pojazdów wyniosła 6,6 mln ton. Głównymi przewoźnikami w Polsce są Unity Line Sp. z o.o. i Polska Żegluga Bałtycka SA (stan: 31.12.2013 r.). W 2012 r., eksploatując siedem promów morskich, przedsiębiorstwo Unity Line przewiozło 259 121 samochodów ciężarowych, 137 377 samochodów osobowych, 744 autobusów i 13 377 wagonów. Polska Żegluga Bałtycka, eksploatując trzy promy morskie, w 2012 r. przewiozła 39 795 samochodów ciężarowych, 85 061 samochodów osobowych i 231 808 pasażerów. W 2013 r. na linii Świnoujście – Skandynawia pływało 9 promów. Operatorem siedmiu promów jest Unity Line Sp. z o.o. (m/f Galileusz, m/f Gryf, m/f Wolin, m/f Polonia, m/f Skania, m/f Mikołaj Kopernik). Operatorem pozostałych dwóch jest Polska Żegluga Bałtycka (m/f Baltivia, m/f Wawel). W dniu 7 stycznia 2014 r. na linii Świnoujście – Trelleborg wprowadzono do eksploatacji dziesiąty prom niemieckiego operatora TT-Line (m/f Nils Dacke), który pływa pod polską banderą z polską załogą.

Na podstawie przedstawionych faktów i opinii przedsiębiorców morskich można uznać, że istnieją obiektywne przesłanki i pilna potrzeba podjęcia badań nad określeniem wpływu dyrektywy siarkowej Parlamentu Europejskiego na konkurencyjność przedsiębiorstw żeglugi promowej na Bałtyku. Wyniki badań stanowiłyby naukową argumentację i narzędzie zwiększania konkurencyjności przedsiębiorstw promowych na Morzu Bałtyckim oraz rozwoju intermodalnych lądowo-morskich łańcuchów transportowych i turystyki morskiej. Ze względu na coraz wyższe koszty eksploatacji promów oraz walkę konkurencyjną o udział w rynku i przetrwanie operatorzy promowi powinni mieć wsparcie

merytoryczne ze strony polskiej nauki i naukowców, szczególnie w warunkach kryzysu gospodarczego.

Ewentualny brak aktywnych działań administracji morskiej w procesie wdrażania dyrektywy siarkowej PE może spowodować, że beneficjentami prognozowanych wzrostów przewozów promowych na liniach Polska – Skandynawia nie będą polscy przewoźnicy promowi, lecz przewoźnicy o silniejszej pozycji konkurencyjnej, uwarunkowanej zakresem stosowania instrumentów pomocy publicznej i rozwojem infrastruktury otoczenia, w którym prowadzą działalność żeglugową. Istnieje ryzyko upadku polskich przedsiębiorstw żeglugi promowej z powodu przyjętego przez Polskę, zbyt krótkiego, okresu przygotowania do wdrożenia dyrektywy siarkowej (mimo apelu Związku Armatorów Polskich). Alternatywą jest przeniesienie siedziby zarządów polskich przedsiębiorstw eksploatujących promy do innych krajów, w trosce o zapewnienie konkurencyjności w warunkach korzystniejszego oddziaływania polityki morskiej UE na ich sytuację ekonomiczną i działalność operacyjną. Zagrożenie to wynika z braku rozwiązań dotyczących warunków powrotu statków polskiej własności pod narodową banderę oraz braku w Polsce tzw. drugiego rejestru statków tworzącego dla armatorów warunki, jakie uzyskują pod „wygodnymi banderami”, poza granicami polskiego państwa. Wykorzystanie wyników badań naukowych może zapobiec podejmowaniu decyzji niekorzystnych dla polskiej gospodarki morskiej.

Realizacja badań naukowych przyniosłaby wymierne korzyści o zróżnicowanym obszarze oddziaływania. Można założyć, że w wyniku wdrożenia wyników badań nastąpiłoby:

1. W skali kraju:

- wprowadzanie do budżetu państwa środków finansowych wynikających z fiskalnych zobowiązań przedsiębiorstw portowych i baz promowych oraz powiązanych z nimi przedsiębiorstw sektora Transport Spedycja Logistyka (TSL),
- wprowadzanie do budżetu państwa środków finansowych z tytułu zobowiązań fiskalnych pracowników zatrudnionych w przedsiębiorstwach promowych i powiązanych z nimi przedsiębiorstw sektora TSL,
- zwiększanie ochrony miejsc pracy, ograniczając jednocześnie zobowiązania budżetowe wynikające ze wsparcia dla osób bezrobotnych i ubogich,
- zwiększanie skuteczności wykorzystywania wspierających środków unijnych przeznaczonych na badania i rozwój, budowę infrastruktury transportowej, ochronę środowiska oraz na aktywizację przedsiębiorstw,
- stwarzanie możliwości komercyjnej integracji pionowej polskich i unijnych przedsiębiorstw sektora TSL (klastry),
- podnoszenie poziomu know-how pracowników ministerstw zajmujących się sektorem transportu morskiego, portami morskimi, bazami promowymi, ochroną środowiska, wdrażaniem dyrektywy siarkowej,
- zwiększanie dynamiki rozwoju żeglugi promowej i integracji gospodarczej krajów Regionu Morza Bałtyckiego,
- kierowanie środków finansowych na badania stosowane w niedostatecznie zbadanym obszarze przewozów promowych w basenie Morza Bałtyckiego,
- uzbrojenie parlamentarzystów RP i władz regionalnych w argumenty merytoryczne niezbędne w procesie wdrażania polityki transportowej i morskiej UE i RP, w tym dyrektywy siarkowej,
- zwiększanie wiedzy menedżerów przedsiębiorstw żeglugi promowej i sektora TSL w zakresie metod i instrumentów zdobywania przewagi konkurencyjnej przedsiębiorstw,
- zwiększanie lub utrzymanie stanu bezpośrednio i pośrednio zatrudnionych w sektorze żeglugi w Polsce.

2. W skali województw nadmorskich w Polsce:

- tworzenie warunków lokalizacji inwestycji w pasie nadmorskim,
- zmniejszanie negatywnego oddziaływanie transportu na środowisko naturalne,
- zwiększanie konkurencyjność przedsiębiorstw żeglugowych i sektora TSL oraz portów morskich,
- zwiększanie wolumenu ładunków tranzytowych w relacji północ – południe przez polskie porty,

- tworzenie warunków rozwoju turystyki morskiej,
- zwiększanie aktywności małych i średnich przedsiębiorstw działających w województwach nadmorskich,
- zwiększanie wpływu środków finansowych pochodzących z lokalnych zobowiązań fiskalnych przedsiębiorstw,
- zmniejszanie bezrobocia,
- tworzenie warunków rozwoju województw nadmorskich poprzez pobudzanie wzrostu pozycji konkurencyjnej przedsiębiorstw promowych w Polsce.

Efektom prowadzonych badań byłyby także oryginalny wkład naukowy w dziedzinie transportu morskiego i ochrony środowiska. Dzięki badaniom zostałaaby zdobyta nowa wiedza o sytuacji ekonomicznej i działalności operacyjnej oraz czynnikach konkurencyjności przedsiębiorstw promowych. Pozyskane byłyby trudno dostępne zbiory danych statystycznych oraz opracowane prognozy rynku przewozów promowych na Bałtyku. Wnosząc nową wiedzę i oryginalne rozwiązania modelowe, badania przyczyniłyby się do rozwoju społeczeństwa informacyjnego oraz podniesienia kwalifikacji osób odpowiedzialnych za transport i gospodarkę morską. Posiadanie wiedzy wpłynęłoby na rozwój infrastruktury baz promowych oraz zwiększanie przewiezionych promami osób, towarów i środków transportu. Wdrożenie wyników badań przyczyniłoby się także do zrównoważonego rozwoju sektora transportu i portów morskich w regionie Morza Bałtyckiego.

Aktywizacja przedsiębiorstw promowych oraz rozwój usług portowych i turystycznych wpłynęłyby na zwiększenie popytu na siłę roboczą w województwach nadmorskich. Docelowo, przy spełnieniu określonych warunków, badania mogą wpłynąć na stabilizację zatrudnienia i tworzenie nowych miejsc pracy w przedsiębiorstwach promowych. Aktywizacja portów, miast i regionów morskich może spowodować powstanie nowych struktur majątkowych i kapitałowych, zainteresowanych finansowaniem nowych inwestycji tonażowych. Za ważne należy uznać tworzenie więzi transportowych i kapitałowych portu i baz promowych z nadawcami i odbiorcami ładunków oraz możliwości efektywnej działalności usługowo-przemysłowych klastrów morskich. Niezbędne, w celu zwiększenia konkurencyjności przewozów promowych na Bałtyku, inwestycje tonażowe i infrastrukturalne będą generować nowe miejsca pracy, potrzeby wykorzystania wykształconych kadr, a także wzrost kwot płaconych podatków oraz czynszów i opłat do budżetu lokalnego. Zmniejszenie bezrobocia stanowi priorytetowy cel działania lokalnych władz. Stworzenie nowych miejsc pracy pozwoli w sposób bezpośredni odciążyć budżet miasta o kwoty, jakie przypadają na osoby, które zostaną zatrudnione. Nastąpi także wzrost przychodów budżetu z tytułu podatków pośrednich.

WNIOSKI

1. Istnieje realne zagrożenie długofalowego utrzymania pozycji konkurencyjnej przez przedsiębiorstwa promowe na rynku przewozów pasażersko-towarowych na Morzu Bałtyckim spowodowane rosnącymi kosztami eksploatacyjnymi promów oraz niezbędnymi nakładami inwestycyjnymi i oczekiwanym wzrostem cen paliwa o zawartości 0,1% siarki, w związku z wdrażaniem, w warunkach trwającego kryzysu gospodarczego, nowej dyrektywy siarkowej Parlamentu Europejskiego.
2. Dotychczas nie przeprowadzano kompleksowych badań naukowych, mających na celu systemową ocenę i symulację wpływu dyrektywy siarkowej Parlamentu Europejskiego na kondycję ekonomiczną, działalność operacyjną i konkurencyjność polskich przedsiębiorstw promowych.
3. Uzasadnione jest podjęcie badań, których celem byłaby systemowa, wielokryterialna ocena wpływu dyrektyw środowiskowych Parlamentu Europejskiego na sytuację ekonomiczną i działalność operacyjną przedsiębiorstw żeglugi promowej oraz wskazanie kierunku, warunków i efektów innowacyjnych rozwiązań pozwalających na długofalową przewagę konkurencyjną i rozwój przedsiębiorstw transportu morskiego eksploatujących promy pasażersko-towarowe na Morzu Bałtyckim w relacji Polska – Skandynawia.

4. Wdrożenie wyników badań przyczyniłoby się do wzrostu długofalowej konkurencyjności polskich przedsiębiorstw promowych oraz utrzymania poziomu zatrudnienia i rozwoju gospodarczego regionów nadmorskich.
5. Wyniki badań zostałyby wykorzystane przez kadre zarządzającą procesami przewozów promowych na Bałtyku, administrację rządową właściwą do spraw transportu i gospodarki morskiej oraz Sejm i Senat RP.

Streszczenie

Główną przesłanką publikacji jest realne zagrożenie długofalowego utrzymania pozycji konkurencyjnej przez przedsiębiorstwa promowe na rynku przewozów pasażersko-towarowych na Morzu Bałtyckim. Jest to spowodowane rosnącymi kosztami eksploatacyjnymi promów oraz niezbędnymi nakładami inwestycyjnymi i oczekiwanym wzrostem cen paliwa o zawartości 0,1% siarki, w związku z wdrażaniem, w warunkach trwającego kryzysu gospodarczego, nowej dyrektywy siarkowej Parlamentu Europejskiego.

Treścią artykułu jest przedstawienie koncepcji badań mających na celu stworzenie modelu systemowej, wielokryterialnej oceny wpływu dyrektyw środowiskowych Parlamentu Europejskiego na sytuację ekonomiczną i działalność operacyjną przedsiębiorstw żeglugi promowej na Bałtyku, ze szczególnym uwzględnieniem dyrektywy siarkowej, na przykładzie linii żeglugowych Świnoujście – Skandynawia

Po upadku znaczących sektorów polskiej gospodarki morskiej oraz zahamowaniu przemysłowej, miastotwórczej i regionotwórczej funkcji portów morskich należy poszukiwać nowych rozwiązań pozwalających na utrzymanie i rozwój sektora usług transportowych i portowych, które będą konkurencyjne w stosunku do portów i przedsiębiorstw promowych operujących na Morzu Bałtyckim w relacji Polska – Skandynawia, ze szczególnym uwzględnieniem linii żeglugowych Świnoujście – Skandynawia.

Influence of the European Parliament's sulphur directive on competitiveness of Baltic ferry shipping companies. The concept of scientific research

Abstract

The critical premise for the publication is a real risk of losing the competitive position, in the long run, by ferry operators on the Baltic market of passenger and cargo traffic. This risk is due to growing costs of ferry operation, required investment effort and expected rise of prices of fuel with 0.1% sulphur content, related to the implementation of the new sulphur directive passed by the European Parliament, all falling on the time of economic downturn.

The article presents concept of scientific research undertaken to create a model of a systems, multicriteria assessment of the impact of European Parliament's (EP) environmental directives on the economic situation and operations of ferry operators in the Baltic, particularly considering the sulphur directive, and examining the Świnoujście – Scandinavia shipping lines.

After the collapse of leading sectors of Polish maritime economy and the reduction of industrial, city-forming and region-forming functions of seaports, we should seek new solutions aimed at maintaining and developing the area of transport and port services that will be competitive to ports and ferry companies operating in the Baltic Sea on Poland – Scandinavia routes, particularly shipping lines between Świnoujście and Scandinavian harbours.

BIBLIOGRAFIA

1. Christowa Cz.: Uwarunkowania powrotu polskich statków pod narodową banderę, rozdział w: Wykorzystanie zasobów morza. Nauka w gospodarce morskiej, monografia pod redakcją B. Więcaszek, Wydawnictwo Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie, Szczecin 2013
2. Christowa Cz.: Badanie, ocena i kierunki rozwoju systemu transportowego regionu zachodniopomorskiego, rozdział w: Transport w regionie Pomorza Zachodniego, praca zbiorowa pod redakcją I. N. Semenova i A. Wiktorowskiej-Jasik, Wydawnictwo Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie, Szczecin 2013

3. Christowa Cz. (współautorstwo): Analiza przewozów promowych w basenie Morza Bałtyckiego ze szczególnym uwzględnieniem autostrady morskiej Świnoujście – Ystad jako elementu Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego Północ – Południe CETC ROUTE 65, Rozdział w: System transportowy regionu zachodniopomorskiego. Ocena stanu, Monografia pod redakcją naukową Czesławy Christowej, Wyd. Naukowe Akademii Morskiej, Szczecin 2010
4. Christowa Cz.: Analiza i determinanty rozwoju przewozów promowych w basenie Morza Bałtyckiego ze szczególnym uwzględnieniem autostrady morskiej Świnoujście – Ystad, Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej, „Transport” z. 82, Warszawa 2012
5. Christowa-Dobrowolska M.: Analiza ruchu statków i obsługi pasażerów w portach morskich w Szczecinie i Świnoujściu w latach 2000 – 2008, Rozdział w: System transportowy regionu zachodniopomorskiego. Ocena stanu, Monografia pod redakcją naukową prof. nadzw. dr hab. Czesławy Christowej, Wyd. Naukowe Akademii Morskiej, Szczecin 2010
6. Christowa Cz. (współautorstwo): Analiza i prognoza rynku przewozów promowych na Bałtyku, ze szczególnym uwzględnieniem zachodniopomorskich przewoźników promowych, Rozdział w: System transportowy regionu zachodniopomorskiego. Ocena stanu, Monografia pod redakcją naukową Czesławy Christowej, Wyd. Naukowe Akademii Morskiej, Szczecin 2010
7. Dz. U. L 327 z 27.11.2012 r.