

Henryk SALMONOWICZ¹, Wojciech DROŻDŻ¹, Michał PLUCIŃSKI¹

KONCEPCJA MIĘDZYNARODOWEGO INTERMODALNEGO SYSTEMU TRANSPORTOWEGO POLCORRIDOR

Streszczenie. Projekt Polcorridor jest nową inicjatywą wzmacniającą rolę zespołu portowego Szczecin – Świnoujście w morsko - lądowym łańcuchu transportowym północ – południe. Projekt ten jest zgodny z priorytetami wyznaczonymi w Białej Księdze Unii Europejskiej (Europejska polityka transportowa 2010: czas na podjęcie decyzji), wśród których ważne miejsce zajmuje rozwój żeglugi morskiej bliskiego zasięgu w ramach połączeń intermodalnych. Projekt Polcorridor realizowany jest w ramach Programu Logchain europejskiej inicjatywy Eureka. Podstawowym celem projektu jest rozwój i komercyjna ocena intermodalnego systemu transportowego dla Transeuropejskich przewozów towarów pomiędzy Regionem Nordyckim a krajami Południowej i Wschodniej Europy. Kluczowym elementem tego systemu będzie pociąg wahadłowy zwany „Blue Shuttle Train”, łączący dwa międzynarodowe intermodalne centra logistyczne typu hub, zlokalizowane w porcie Świnoujście i w Wiedniu.

CONCEPTION OF INTERNATIONAL INTERMODAL TRANSPORTATION SYSTEM POLCORRIDOR

Summary. The POLCORRIDOR project is a new initiative for fortify the role of Szczecin - Świnoujście seaports team in the North-South sea-land transportation chain. The project is according to the priorities appointed in the European Union White Paper (European Transportation Politics 2010), among these priorities the important point is the development of the short sea shipping in the frames of intermodal connections. The POLCORRIDOR project is realizing in the frames of the Logchain Programme of the European initiative EUREKA. The main objective of this project is the development and commercial estimation of the intermodal transportation system for transeuropean transport of goods between Nordic Region and countries of South and East Europe. Essential part of the project will be “Blue Shuttle Train” which will be connecting two international intermodal logistic hub located in Vienna and harbour of Swinoujście.

Porty morskie traktowane są obecnie nie jako samodzielne, wyizolowane elementy infrastruktury transportu morskiego, ale jako pośrednie ogniwa, węzły transportowe w lądowo – morskich łańcuchach transportowych, łączących punkty nadania i odbioru ładunków. Klienci dokonują wyboru portu morskiego w celu obsługi swoich potrzeb przewozowych przez pryzmat całego lądowo – morskiego łańcucha transportowego. Nie wybierają więc

¹ Uniwersytet Szczeciński, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Katedra Gospodarki Światowej i Transportu Morskiego

portu morskiego, lecz łańcuch transportowy, w którym port jest tylko ogniwem transportowym².

Rozwój lądowo – morskich łańcuchów transportowych zdecydowanie więc zmienił rolę i znaczenie portów morskich. Porty przekształciły się z początkowego czy też końcowego punktu podróży morskiej w szybkie i wydajne ogniwa pośrednie przechodzenia ładunku. Od portu morskiego jako punktu styku lądowej i morskiej części łańcucha transportowego oraz jako miejsca, gdzie transport międzynarodowy spotyka się z transportem krajowym, zależy w dużej mierze sprawność lądowo – morskiego łańcucha transportowego.

Rozwój portów morskich oraz współpracujących z nimi poszczególnych gałęzi transportu zależy w dużej mierze od prowadzonej polityki transportowej. Podstawowe cele, założenia, formy oraz narzędzia polityki transportowej Wspólnoty Europejskiej zostały przedstawione w Białej Księdze z 2001 roku (Europejska polityka transportowa 2010: czas na podjęcie decyzji)³, poświęconej zagadnieniom realizacji europejskiej polityki transportowej w perspektywie do 2010 r. Polityka ta opiera się na zasadach trwałego, zrównoważonego rozwoju transportu i zmierza do stworzenia efektywnego, opartego na jednolitych podstawach działania rynku transportowego, respektującego jednakże ustalone przez wszystkie kraje członkowskie UE standardy ekologiczne rozwoju transportu. Tak harmonijnie funkcjonujący, nowoczesny system transportowy musi spełniać kryteria, uwzględniające cele ekonomiczne, społeczne i wymogi ochrony środowiska, co może wiązać się z ogromnymi przeszkodami.

Burzliwy rozwój transportu drogowego i jego dominująca rola w przewozach towarowych wewnątrz UE sprawia, iż za jeden z priorytetów wspólnej polityki transportowej przyjęto aktywizację alternatywnych do tej gałęzi transportu rodzajów transportu. Wśród preferowanych kierunków rozwoju transportu europejskiego znalazły się m.in. działania związane z aktywizacją żeglugi morskiej bliskiego zasięgu oraz transportu kolejowego w ramach połączeń intermodalnych. Jak zaakcentowano bowiem w Białej Księdze „żegluga bliskiego zasięgu nie może dać realnego rozwiązania alternatywnego, o ile ładunki nie będą następnie przewożone drogami wodnymi i koleją, zamiast drogami (samochodowymi)”. W przywołanym dokumencie zaproponowano również uruchomienie programu Marco Polo w celu wsparcia inicjatyw intermodalnych i wariantów stanowiących alternatywę wobec transportu drogowego w początkowych etapach, dokąd nie staną się efektywne handlowo⁴.

W Polsce podejmowano dotąd nieliczne inicjatywy związane z integracją żeglugi morskiej bliskiego zasięgu oraz transportu kolejowego w ramach lądowo – morskich łańcuchów transportowych. Wśród nich można wymienić blokowe pociągi łączące Bałtycki Terminal Kontenerowy w Gdyni ze współpracującymi z nim terminalami lądowymi, „Ferry-train” - pociąg ekspresowy z Polski do Szwecji, czy „Skandiviking” międzynarodowy pociąg w relacji: Szwecja – Austria – Włochy. Jedną z nowych inicjatyw wpisujących się w przywołane założenia polityki transportowej UE jest koncepcja intermodalnego systemu transportowego Polcorridor.

Projekt Polcorridor E!2727 realizowany jest w ramach Programu Logchain europejskiej inicjatywy Eureka. Należy podkreślić, że nadanie projektowi statusu projektu Eureka oznacza konieczność wdrożenia nowej technologii lub usługi oraz ma stworzyć szansę na komercyjną sprzedaż rynkową rezultatów projektu. Są to podstawowe kryteria wyróżniające projekty realizowane w ramach Inicjatywy Eureka spośród innych projektów

² S. Szwanowski: Funkcjonowanie i rozwój portów morskich. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2000.

³ White Paper European transport policy for 2010: time to decide. European Communities, 2001.

⁴ Ibidem.

badawczych, w tym m.in. projektów realizowanych w ramach kolejnych Ramowych Programów Wspólnoty Europejskiej⁵.

Podstawowym celem projektu był rozwój i komercyjna ocena intermodalnego systemu transportowego dla transeuropejskich przewozów towarów pomiędzy Regionem Nordyckim a krajami Południowej i Wschodniej Europy. Kluczowym elementem tego systemu będzie pociąg wahadłowy „Blue Shuttle Train”, łączący dwa międzynarodowe intermodalne centra logistyczne typu hub, zlokalizowane w porcie morskim Świnoujście i w Wiedniu. System transportowy Polcorridor będzie składał się z następujących podsystemów (rys. 1):

- połączenie morskie między Polską i Regionem Nordyckim,
- pociąg wahadłowy z Polski do Austrii z odgałęzieniem do Węgier,
- połączenie lądowe (kolejowe i wodne śródlądowe) do krajów Południowej i Południowo-Wschodniej Europy.



Rys. 1. System transportowy Polcorridor wraz z podsystemami

Fig. 1. Polcorridor transport system and subsystems

Źródło: Projekt Polcorridor. Europejska Inicjatywa Eureka (materiały wewnętrzne).

⁵ J. Wronka: Integracja żeglugi w morsko – lądowych łańcuchach transportowych na przykładzie systemu Polcorridor. Pod. red. H. Salmoniczyca: Szanse i zagrożenia dla interesów polskich przewoźników liniowych i promowych wynikające z funkcjonowania na wspólnym rynku transportowym Unii Europejskiej. Szczecin 2004, s. 192.

W celu zapewnienia porównywalności danych oraz możliwości kompleksowej analizy dla konkurencyjnych połączeń intermodalnych i systemu Polcorridor przedmiotem badań były następujące trasy dla konkurencyjnych intermodalnych połączeń transportowych:

1. Trelleborg – Sasnitz – Wiedeń
 - a) morskie połączenie: Trelleborg – Sasnitz,
 - b) kolejowe połączenie: Sasnitz – Wiedeń.
2. Trelleborg – Rostock – Wiedeń
 - a) morskie połączenie: Trelleborg – Rostock,
 - b) kolejowe połączenie: Rostock – Wiedeń.

Wybór Wiednia zapewnia porównywalność badań konkurencyjnych tras z połączeniem Polcorridor zarówno jeśli chodzi o odległość, jak i o to, że w systemie badanym i systemie odniesienia następuje przekroczenie granicy Czech⁶.

Pierwotna wersja Master Planu projektu POLCORRIDOR obejmowała 10 pakietów roboczych. Na posiedzeniu Naukowo-Technicznego Komitetu Sterującego projektu Polcorridor (Praga, 22 maja 2003 r.) została uzgodniona i przyjęta nowa (poprawiona) wersja Master Planu projektu EUREKA E!2727 POLCORRIDOR. W nowym Master Planie (8th revised version) po wprowadzeniu porządkujących zmian ustalono następujące pakiety robocze:

1. Pakiet roboczy WP1: „Ocena popytu na usługi Blue Shuttle Train na rynkach północnej i południowej Europy w połączeniu z benchmarkingiem konkurencyjnych korytarzy i gałęzi transportu dla określenia wymaganej jakości usług”.
2. Pakiet roboczy WP2 „Ocena jakości usług świadczonych aktualnie przez operatorów kolejowych z Polski, Czech, Austrii i Węgier oraz w połączeniach feederowych do północnej i południowej Europy”.
3. Pakiet roboczy WP3 „Rozpowszechnienie wyników pakietów roboczych WP1 i WP2 dla komercyjnych udziałowców systemu Polcorridor”.
4. Pakiet roboczy WP4 „Go/ Do not Go Decision”.
5. Pakiet roboczy WP5 „Ekonomiczna i finansowa wykonalność Blue Shuttle Train”.
6. Pakiet roboczy WP6 „Opracowanie projektu systemu informacyjnego dla udziałowców systemu Polcorridor i jego wdrożenie”.
7. Pakiet roboczy WP7 „Synteza wyników pakietów roboczych WP5 i WP6 oraz ich rozpowszechnienie dla komercyjnych udziałowców systemu Polcorridor”.
8. Pakiet roboczy WP8 „Komercyjne zastosowanie projektu Polcorridor” (w tym uruchomienie pilotażowego połączenia i jego monitorowanie).
9. Pakiet roboczy WP9 „Publikacje i upowszechnienie wyników projektu”.

Projekt Polcorridor realizowało międzynarodowe konsorcjum badawcze, w skład którego wchodziły: Instytut Ekonomiki Transportu (TOI - Norwegia) – główny koordynator, Centrum Techniczno – Badawcze (VTT – Finlandia), Instytut Badawczy Kolei Czeskich (VUZ), Politechnika Krakowska – polski koordynator, Ośrodek Badawczy Ekonomiki Transportu (OBET P.P.), Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego oraz Centrum Naukowo – Techniczne Kolejnictwa (CNTK). Jego uczestnikami były również partnerzy komercyjni: Nor-Cargo (Norwegia), port Ystad, Zarząd Morskich Portów Szczecina i Świnoujścia, Euroafrica Shipping Line, FINNLINES, PKP CARGO, Schenker Railog, Celexor (Green Cargo – Szwecja), Trade Trans i Koleje Czeskie (CD).

Czas realizacji części badawczej projektu przewidziano na okres 2002 – 2004.

Porty morskie, w tym największe porty Pomorza Zachodniego, pełnią ważną rolę w koncepcji lądowo – morskiego połączenia Polcorridor. Na ich terenie zjednostkowane

⁶J. Wronka: Integracja żeglugi ... op. cit., s. 193

ładunki skandynawskie przewożone koleją do krajów Europy Południowej i Południowo - Wschodniej w sprawny sposób zmieniać będą środek transportu z morskiego na lądowy (odwrotnie przy ładunkach do Skandynawii). Ta ważna rola znalazła swoje odzwierciedlenie w przeprowadzonych badaniach problematyki portowej, które obejmowały⁷:

- identyfikację głównych uczestników intermodalnego systemu transportowego w zakresie transportu morskiego;
- analizę i ocenę sfer zarządzania i eksploatacji w portach morskich;
- analizę i ocenę przepływu dokumentów i informacji oraz stosowanych technologii, w tym zakresie pomiędzy uczestnikami obrotu portowo – morskiego;
- identyfikację „wąskich gardeł” utrudniających obsługę ładunku w obrocie portowo-morskim jako części intermodalnego systemu transportowego;
- charakterystykę systemu informacyjnego w obrocie morsko – portowym w Polsce;
- podzadania związane z ekonomiczno/finansową wykonalnością morsko – lądowego połączenia Polcorridor (w tym analizę - jakościową, kosztową, czasową - lokalizacji hubu dla Polcorridora na terenie zespołu portowego Szczecin – Świnoujście⁸).

Konkurencyjna wartość usług morsko-lądowego intermodalnego systemu Polcorridor dla użytkowników z poszczególnych krajów będzie wynikała⁹:

- z eliminacji postojów na granicach;
- z wysokiej zdolności przewozowej;
- z wysokiej częstotliwości i niezawodności połączeń morskich oraz pociągu Blue Shuttle Train;
- z efektywnego i kompleksowego systemu informacyjnego o przesyłkach na całej trasie połączenia;
- z konkurencyjnej ceny;
- ze scentralizowania systemu rezerwacji i sprzedaży usług;
- z efektywnego połączenia morsko-lądowego pomiędzy krajami nordyckimi i Polską;
- z efektywnych intermodalnych połączeń feederowych pomiędzy Austrią a krajami Południowej i Południowo-Wschodniej Europy;
- z bezpośredniego charakteru intermodalnego morsko-lądowego połączenia dla towarowych przewozów tranzytowych pomiędzy Północną a Południową Europą.

Projekt Polcorridor jest kompleksowym projektem z zakresu transportu, bowiem obejmuje zagadnienia techniczne, ekonomiczno - finansowe i prawne, związane z uzyskaniem efektywnego, szybkiego, konkurencyjnego do alternatywnych przemieszczania ładunków ze Skandynawii na południe Europy, z wykorzystaniem żeglugi morskiej bliskiego zasięgu oraz ciągów kolejowych.

⁷ Patrz również H. Salmonowicz, M. Pluciński: Determinanty i efekty polityki inwestycyjnej polskich portów w zakresie obsługi ładunków kontenerowych oraz ro – ro przewożonych żeglugą morską bliskiego zasięgu. *Inżynieria Morska i Geotechnika* nr 2/2005.

Synteza ze zrealizowanych przez zespół US zadań została przedstawiona m.in. w W. Drożdż, M. Pluciński: Baza promowa w Świnoujściu jako hub dla procesu przewozowego Polcorridor. W: Pod. red. H. Salmonowicza: Szanse i zagrożenia dla interesów polskich przewoźników liniowych i promowych wynikające z funkcjonowania na wspólnym rynku transportowym Unii Europejskiej. Szczecin 2004, s. 203 i nast.

⁸ Patrz Salmonowicz H., Kotowska I., Pluciński M.: Analiza lokalizacji intermodalnego centrum obsługi środków transportu uczestniczących w procesie przewozowym Polcorridor w zespole portowym Szczecin – Świnoujście. W: Pod red. K. Chwesiuka: Konkurencyjność polskich portów morskich w świetle integracji z Unią Europejską. Szczecin 2003, s. 191 i nast.

⁹ Wronka J.: Integracja żeglugi ... op. cit., s. 194.

Podstawowe efekty naukowe projektu można opisać następująco¹⁰:

1. Wzbogacenie i zaktualizowanie bazy wiedzy, dotyczącej infrastruktury kolejowej oraz infrastruktury portowej w Skandynawii, w Polsce, Czechach, Austrii, na Węgrzech oraz innych krajach, zwłaszcza w odniesieniu do jej parametrów użytkowych, w tym globalnych parametrów jakości.
2. Wzbogacenie stanu wiedzy, dotyczącej przewozów ładunków oraz procesów przewozowych w relacji północ - południe, w tym procesów intermodalnych.
3. Wykazanie efektywności techniczno - ekonomicznej przewozów intermodalnych z krajów skandynawskich na południe Europy, z wykorzystaniem połączenia morskiego oraz ciągów kolejowych, głównie w Polsce, Czechach, Austrii i na Węgrzech.
4. Określenie podstawowych parametrów efektywności techniczno-ekonomicznej w wybranych relacjach.

Podstawowe efekty użytkowe projektu Polcorridor można ująć następująco¹¹:

1. Uwagi zgłaszane przez przedstawicieli polskiego konsorcjum Polcorridor stały się jedną z podstawowych przesłanek do przeprowadzenia naprawy głównej nawierzchni na odcinku Świnoujście – Szczecin Dąbie. Obecnie trwają prace remontowe na odcinku Szczecin Dąbie – Poznań. Wartość wykonanych prac jest znacząca, bowiem naprawa główna nawierzchni zwiększa wartość jednego kilometra toru o około 0,9 mln zł (długość odcinka Świnoujście – Szczecin Dąbie wynosi 102 km).
2. Analizy, prowadzone w ramach projektu w odniesieniu do uproszczenia procedur granicznych oraz obiegu informacji o pociągach i ładunkach, doprowadziły do powszechnego zrozumienia tego problemu na PKP, kolejach czeskich i austriackich, a opracowane w ramach projektu Polcorridor założenia techniczno - organizacyjne dla pociągu Blue Shuttle Train przyczyniły się do przygotowania odpowiednich porozumień pomiędzy zainteresowanymi kolejami.
3. Przeprowadzone analizy oraz dyskusje doprowadziły do podjęcia decyzji o wyborze Terminalu Promowego Świnoujście jako najlepszej lokalizacji hubu dla intermodalnego połączenia Polcorridor na terenie zespołu portowego Szczecin – Świnoujście. Jest to bardzo istotna informacja dla użytkowników projektu (armatorów, operatorów), gdyż pozwoli ona na znaczącą redukcję całkowitych kosztów eksploatacji połączenia w rozważanym korytarzu Polcorridor (do obsługi jednego rejsu okrężnego na trasie Świnoujście – Ystad w ciągu doby wystarczy jeden prom, co w porównaniu do wyboru terminalu w porcie Szczecin powoduje redukcję kosztów związanych z zakupem tonażu do obsługi morskiego odcinka połączenia o 50%).
4. Intensywne rozmowy, dotyczące przyszłych działań operatorskich, doprowadziły do podpisania listu intencyjnego przez Chemtrans, LTE Logistik – und Transport – GmbH i OKD Doprava akcióvá spoločnosť w sprawie powołania konsorcjum operatorskiego do prowadzenia przewozów pociągami Blue Shuttle Train. Podjęto również intensywne rozmowy z potencjalnymi klientami w Skandynawii (przedstawicielami przemysłu papierniczego, głównie z Finlandii) jak również z potencjalnymi klientami z południowo – wschodniej Europy (głównie Słowacji, Węgier i północnych Włoch).
5. Wielokrotne spotkania, dyskusje, prowadzone zwłaszcza podczas posiedzeń Komitetu Sterującego i grup roboczych projektu Polcorridor doprowadziły do podjęcia decyzji przez PKP Cargo, České Dráhy, Czech Railways Cargo i partnerów austriackich o przeprowadzeniu – najpierw pilotażowych, a następnie regularnych – przewozów na odcinku Świnoujście - Wiedeń przez Zebrzydowice i Międzyzlesie.

¹⁰ Projekt Polcorridor. Raport końcowy z wykonania zadań dotyczących specjalnego programu badawczego w latach 2002 – 2004. Warszawa 2005.

¹¹ Ibidem

Z uwagi na charakter zadań, jakie realizował w projekcie Polcorridor zespół pracowników Uniwersytetu Szczecińskiego, warto również wskazać na podstawowe efekty użytkowe projektu Polcorridor z zakresu problematyki portowo – morskiej (dotąd nie wymienione). Należy do nich zaliczyć:

1. Wyniki kompleksowej analizy i oceny organizacji sfer zarządzania oraz eksploatacji, infrastruktury i suprastruktury portowej, połączeń z przedpołem (porty skandynawskie) i zapleczem gospodarczym zespołu portowego Szczecin – Świnoujście, stanowiące cenne źródło informacji dla podmiotów chcących rozpocząć współpracę ze wspomnianymi portami (armatorów, spedytorów, operatorów logistycznych), w tym m.in. dla przyszłego operatora morskiej części połączenia Polcorridor.
2. Wyniki analogicznych badań w stosunku do największych portów Trójmiasta (niezbędne dla zainteresowanych obsługą alternatywnego połączenia Polcorridor przez porty Gdańsk lub Gdynia).
3. Wyniki niepublikowanej dotąd w polskim piśmiennictwie transportowym analizy i oceny przepływu informacji i dokumentacji między partnerami obrotu morsko – portowego (armatorzy, spedytorzy, przedsiębiorstwa przeładunkowo – składowe, zarządy portów, administracja morska, administracja celna, straż graniczna), które wskazują na złożone, a jednocześnie mało zaawansowane technologicznie (dominacja obiegu papierowego) i nie zawsze kompatybilne rozwiązania w tym zakresie istniejące od wielu lat w polskich portach morskich. Wiedza ta jest wręcz niezbędna dla nowych kontrahentów polskich portów morskich.
4. Wyniki pogłębionej analizy aspektów ekonomiczno – finansowych związanych z funkcjonowaniem wybranego hubu portowego dla Polcorridora. W analizie znalazły się ważne informacje dla podmiotów obsługujących morską część połączenia Polcorridor (lub innych podmiotów zainteresowanych współpracą z Terminalem Promowym Świnoujście), ułatwiające im podjęcie decyzji o rozpoczęciu współpracy z Terminalem. Wśród wyników przeprowadzonej analizy na szczególną uwagę zasługują informacje na temat kosztów korzystania z usług TPŚ, polityki cenowej prowadzonej przez Terminal oraz Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA (na tle analogicznej polityki terminali intermodalnych takich portów, jak: Gdańsk, Rostock, Malmo, Kopenhaga, Kłajpeda), polityki inwestycyjnej, zdolności przepustowej, działań mających na celu poprawę jakości oferowanych usług.

Poprzez wdrożenie wyników projektu stworzone zostaną szanse dla rozwoju polskiej żeglugi morskiej bliskiego zasięgu i jej integracji z transportem kolejowym w ramach lądowo – morskich łańcuchów transportowych. Wspomniane przedsięwzięcia są zgodne m.in. z rekomendacjami Komisji Europejskiej w zakresie tworzenia „autostrad morskich”, w ramach transeuropejskiej sieci transportowej, z kluczową rolą portów morskich, które będą strategicznymi węzłami transportowymi w tym procesie. Realizacja przedsięwzięć związanych z projektem Polcorridor może przynieść znaczące korzyści dla zapewnienia spójności ogólnoeuropejskiej sieci transportowej oraz rozwoju zrównoważonego europejskiego systemu transportowego, w tym m.in.¹²:

- efektywny rozwój zintegrowanych międzynarodowych połączeń morsko – lądowych w systemie przewozów intermodalnych Bałtyk – Adriatyk;
- znaczące korzyści społeczno – gospodarcze o wymiarze europejskim – na zasadzie efektu synergii – dzięki koncentracji przewozów intermodalnych w korytarzu transportowym w systemie międzynarodowych morsko – lądowych łańcuchów transportowych;
- rozwój zrównoważonych z punktu widzenia wymogów ochrony środowiska naturalnego oraz efektywnych pod względem społeczno – ekonomicznym międzynarodowych

¹² Wronka J.: Transport jako czynnik integracji regionów. Translog 2004. Szczecin 2004, s. 335.

połączeń transportowych o strategicznym znaczeniu dla europejskiego systemu transportowego.

Warto również podkreślić trzy ważne aspekty związane z pilotażowym uruchomieniem morsko - lądowego połączenia intermodalnego w systemie Polcorridor¹³:

- utworzony zostanie wspólny operator (odpowiednik rekomendowanego przez Komisję „freight integrator”) dla połączenia w formie joint venture (3 – 4 komercyjnych partnerów);
- wdrożony zostanie specjalny system informacyjny dla potrzeb połączenia;
- złożona zostanie aplikacja o środki z programu Marco Polo na tzw. pomoc startową.

Literatura

1. Drożdż W., Pluciński M.: Baza promowa w Świnoujściu jako hub dla procesu przewozowego Polcorridor. W: Pod. red. H. Salmonowicza: Szanse i zagrożenia dla interesów polskich przewoźników liniowych i promowych wynikające z funkcjonowania na wspólnym rynku transportowym Unii Europejskiej. Szczecin 2004.
2. Projekt Polcorridor. Raport końcowy z wykonania zadań dotyczących specjalnego programu badawczego w latach 2002 – 2004. Warszawa 2005.
3. Salmonowicz H., Pluciński M.: Determinanty i efekty polityki inwestycyjnej polskich portów w zakresie obsługi ładunków kontenerowych oraz ro – ro przewożonych żeglugą morską bliskiego zasięgu. Inżynieria Morska i Geotechnika, nr 2/2005.
4. Salmonowicz H., Kotowska I., Pluciński M.: Analiza lokalizacji intermodalnego centrum obsługi środków transportu uczestniczących w procesie przewozowym Polcorridor w zespole portowym Szczecin – Świnoujście. W: Pod red. K. Chwesiuka: Konkurencyjność polskich portów morskich w świetle integracji z Unią Europejską. Szczecin 2003.
5. Szwankowski S.: Funkcjonowanie i rozwój portów morskich. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego. Gdańsk 2000.
6. White Paper European transport policy for 2010: time to decide. European Communities, 2001.
7. Wronka J.: Integracja żegluga w morsko – lądowych łańcuchach transportowych na przykładzie systemu Polcorridor. Pod. red. H. Salmonowicza: Szanse i zagrożenia dla interesów polskich przewoźników liniowych i promowych wynikające z funkcjonowania na wspólnym rynku transportowym Unii Europejskiej. Szczecin 2004.
8. Wronka J.: Transport jako czynnik integracji regionów. Translog 2004. Szczecin 2004.

¹³ Ibidem, s. 336.