

INSTYTUT TURYSTYKI

Zakład Zagospodarowania Regionów i Miejscowości Turystycznych
w Bydgoszczy

ZEGLUGA PROMOWA DO POLSKI

Opracował:

dr Antoni Zwoliński

BYDGOSZCZ 1992

BIBLIOTEKA IT
Archiwum Prac
Naukowo-Badawczych

A-1284

Praca wykonana na zlecenie Urzędu Kultury Fizycznej
i Turystyki (R - 1.4.5.1)

SPIS TREŚCI

	str.
1. WPROWADZENIE I METODYKA OPRACOWANIA	1
2. SZCZEGÓŁOWA CHARAKTERYSTYKA RUCHU PASAŻERSKIEGO	3
3. LITERATURA I MATERIAŁY ŹRÓDŁOWE	5

SPIS TABEL

- 1. PRZEWÓZY PASAŻERÓW PROMAMI W PORTACH POLSKICH
WG RELACJI**
- 2. PRZEWÓZY PASAŻERÓW STATKAMI TOWAROWYMI
WG RELACJI**
- 3. RUCH PASAŻERSKI W PORTACH POLSKICH**
- 4. PRZEWÓZY PASAŻERÓW Z PORTÓW POLSKICH
PRZEZ AMATORÓW**

SPIS RYCIN

- 1. Schemat relacji promowych z portów
polskich**

1. WPROWADZENIE I METODYKA OPRACOWANIA

Ruch turystyczny morskimi przejściami w Polsce, stanowi za-
ledwie około 1 % ogólnego ruchu turystycznego przyjazdowego i wy-
jazdowego z kraju. W liczbach bezwzględnych wielkości te kształ-
tują się następująco: wg danych za 1990 r. przyjazdy cudzoziemców do
Polski ogółem 18.211 tys. w tym drogą morską 150.575 osób, wyjazdy
obywateli polskich za granicę 22.131 tys. w tym drogą morską
124.015 osób.

Pomimo relatywnie niewielkiego udziału ruchu turystycznego
drogą morską w stosunku do ogólnego ruchu turystycznego w kraju,
zacytowane wielkości posiadają bezwzględnie znaczącą wymowę
ekonomiczno-gospodarczą tym bardziej, że już w 1991 r. przyjazdy
cudzoziemców do Polski wzrosły do 236.760 osób a za 7 m-cy 1992 r.
wynoszą 158.891 osób.

Celem zobrazowania pełnego ruchu turystycznego na przejściach
granicznych morskich Polski, zebrane informacje od wszystkich
armatorów zajmujących się przewozem pasażerów do i z polskich
portów morskich.

Przeprowadzone rozpoznanie wykazało, że przewozami pasażerów
zajmują się następujący armatorzy:

1. Polska Żegluga Bałtycka
2. Polska Żegluga Morska
3. Polskie Linie Oceaniczne
4. "Inter Marine" Spółka polsko-szwedzka
5. "Alex" Spółka rosyjska
6. "Interport" Spółka niemiecka

Od września 1991 r. Polskie Linie Oceaniczne przekształ-
ciły się w Spółkę "EUROAFICA". Polsko-szwedzka Spółka "Inter

Marine powstała w 1991 r. uruchamiając stałe połączenie promowe Gdyni ze Szwecją w Karlskronie. Spółka rosyjska "Alex" z siedzibą w Gdańsku uruchomiła połączenie kataramanem od 15.07.1992r. Gdańska ze Świątkanym pod Kaliningradem, a niemiecka Spółka "Interport" w Uckermarku organizuje przewozy pasażerów statkiem morskim z Uckermarku do portu w Trzebieży nad Zalewem Szczecińskim od maja 1991 r.

Monopolistą w przewozach pasażerskich promami jest Polska Żegluga Bałtycka dysponująca 6 połączeniami promowymi w relacji :

- Świnoujście - Ystad
- Świnoujście - Kopenhaga
- Świnoujście - Rønne
- Gdańsk - Helsinki
- Gdańsk - Oxelösund
- Gdańsk - Ystad

Drugim liczącym się przewoźnikiem pasażerskim promami jest działająca od 1991 r. polko-szwedzka Spółka "Inter Marine" z siedzibą w Gdyni, która obsługuje połączenie promowe Gdyni z portem w Karlskronie w Szwecji, przewożąc za 7 m-cy 1992 r. już ponad 70 tys. pasażerów.

Dla pełnego zobrazowania ruchu turystycznego w portach polskich zebrano również przewozy pasażerów statkami towarowymi Polskiej Żeglugi Morskiej oraz statkami towarowymi i promami towarowymi lądowo-samochodowymi, tych ostatnich na trasie Świnoujście - Ystad Polskich Linii Oceanicznych - obecnie Spółki "Euro-africa" z siedzibą w Szczecinie.

Jak wynika z powyższego opracowanie obejmuje wszystkich pasażerów wypływających i przypływających do polskich portów

morskich, korzystających nie tylko z floty promowej. Szczegółowe dane dot. ruchu pasażerskiego zamieszcza się w załączonych do opracowania 4 tabelach analitycznych oraz mapą nr 1 stałych relacji promowych.

2. SZCZEGÓŁOWA CHARAKTERYSTYKA RUCHU PASAŻERSKIEGO

Dla szczegółowego zobrazowania morskiego ruchu pasażerskiego kraju zebrano dane od 1988 r. do końca lipca 1992 r. Powyższe dane zestawiono w załączonych tabelach zawierających następujące informacje:

W tabeli nr 1 zestawiono przewozy pasażerów wyjeżdżających z Polski i przyjeżdżających do kraju promami pasażerskimi, promami towarowymi oraz statkami morskimi. Te ostatnie na trasach Gdańsk - Kaliningrad i Uckermark Trzebież.

Relacje powyższych tras promowych zobrazowano na załączonej rycinie nr 1.

Tabela nr 2 - informuje o ilości pasażerów przewożonych statkami towarowymi na głównych morskich szlakach handlowych kraju. Podkreślić należy, że jest to generalnie niewielki udział w ruchu turystycznym w stosunku do przewozów promowych.

W tabeli nr 3 zestawiono łączny ruch turystyczny w poszczególnych portach polskich podając ilość pasażerów wyjeżdżających i przyjeżdżających do Polski z podziałem na udział Polaków i cudzoziemców.

Jak wynika z powyższego zestawienia ponad 99 % przewozów odbywa się na promach, natomiast tylko niewielki odsetek zabierają

statki towarowe i promy lorowo-samochodowe.

Tabela nr 4 obrazuje głównych przewoźników pasażerskich w Polsce, gdzie obok dotychczasowego monopolisty przewozów Polskiej Żeglugi Bałtyckiej wyrastają od 1991 r. konkurenci, a mianowicie polsko-szwedzka Spółka "Inter Marine" oraz Spółka niemiecka z Uckermarku.

Istniejące do 1990 r. połączenie promowe Świnoujścia i Gdańska z Travemünde zostały zawieszone z powodu nieznacznej ilości pasażerów spowodowane otwarciem drogowych przejść na zachód.

Otwarcie drogowych przejść do Europy zachodniej spowodowało również spadek pasażerów polskich na liniach skandynawskich. Przyjazdy natomiast cudzoziemców do kraju wykazują tendencję zwyżkową od 97 tys. w 1988 r. do 236 tys. pasażerów w 1991 r. W ostatnich 7 m-cach 1992 r. przybyło do kraju 158 tys. turystów zagranicznych, co jest również niewielkim wskaźnikiem spadkowym.

Polska flota promowa korzysta ze statków już przestarzałych pływających około 20 lat. Są one nieekonomiczne i nieposiadające wymaganych wygod oczekiwanych przez turystów zagranicznych. Usytuowanie głównej bazy promowej w Świnoujściu z uciążliwym dojazdem do centrum Szczecina, zniechęca również turystów zachodnich do korzystania z floty promowej. Wzrost cen w Polsce powoduje również, że pobyt w naszym kraju staje się mało konkurencyjny wobec ofert zachodnio-europejskich przy nieporównywalnie wyższym standardzie i usług i warunków klimatycznych zachodniej i południowej Europy.

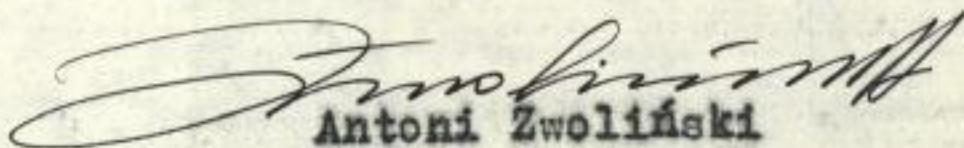
Mankamentem naszym jest również brak zorganizowanych ofert pobytu na terenie Polski, zarówno dla grup turystycznych jak i osób indywidualnych.

Z uwagi na istniejącą niekorzystną sytuację finansową PŻB niemożliwa jest w najbliższym czasie modernizacja jej floty promowej.

Oczekiwać należy, że powstające Spółki przewozowe z udziałem kapitału zagranicznego przejmą przewóz ruchu pasażerskiego w Polsce o czym już anonosował przedstawiciel Spółki "Inter Marine" planując w najbliższym czasie uruchomienie również przewozów towarowych.

Należy mieć nadzieję, że nastąpi zmiana warunków kredytowych przedsiębiorstw w Polsce, która umożliwi zakup nowej floty promowej dla Polskiej Żeglugi Bałtyckiej.

Bydgoszcz, 6.09.1992 r.


Antoni Zwoliński

3. LITERATURA I MATERIAŁY ŹRÓDŁOWE

1. Główny Urząd Statystyczny - Mały rocznik statystyczny, Warszawa 1991 r.
2. Instytut Morski: Morski rocznik statystyczny, Gdańsk 1991 r.
3. Drzewiecki M.: Informacja z wywiadów z biur podróży w Gdyni i Gdańsku, rękopis 1992 r. - *załączono w załączniku*
4. Zwoliński A.: Materiały statystyczne dotyczące przewozów pasażerskich zebrane od wymienionych w opracowaniu armatorów, Bydgoszcz 1992 r.

Tabela 1. PRZEWOZY PASAŻERÓW PROMAMI W PORTACH POLSKICH WG RELACJI

Lp.	RELACJE PROMOWE	P A S A Ż E R O W I E					Uwagi
		1988	1989	1990	1991	1992 za 7 m-cy	
1.	Świnoujście - Ystad	124.865	202.992	181.668	175.729	107.211	
	Ystad - Świnoujście	115.824	203.966	174.324	176.482	83.414	
2.	Świnoujście - Kopenhaga	33.967	45.554	40.063	44.681	21.800	
	Kopenhaga - Świnoujście	35.354	48.281	46.636	48.885	22.786	
3.	Gdańsk - Helsinki	21.518	20.715	16.486	18.910	9.226	
	Helsinki - Gdańsk	23.951	22.717	18.082	22.563	9.654	
4.	Gdańsk - Oxelösund	18.287	28.630	24.302	32.773	20.707	
	Oxelösund - Gdańsk	18.375	27.843	25.691	35.176	17.924	
5.	Świnoujście - Travemünde	4.413	3.925	518	zlikwidowano		
	Travemünde - Świnoujście	3.526	3.614	1.051	-	-	
6.	Gdańsk - Travemünde	7.065	7.523	4.245	-	-	
	Travemünde - Gdańsk	6.211	6.725	4.683	-	-	
7.	Gdańsk - Ystad	-	-	-	5.484	2.227	
	Ystad - Gdańsk	-	-	-	3.587	2.381	
8.	Gdynia - Karlskrone	-	-	-	10.609	36.917	
	Karlskrone - Gdynia	-	-	-	12.688	33.878	
9.	Gdańsk - Kaliningrad	-	-	-	-	300	od 15.VII.
	Kaliningrad - Gdańsk	-	-	-	-	300	92 r.
10.	Świnoujście - Rønne	-	-	-	-	3.493	
	Rønne - Świnoujście	-	-	-	-	3.392	
11.	Trzebież - Uckermünde	-	-	-	96.000	84.000	
	Uckermünde - Trzebież	-	-	-	96.000	84.000	
	Przewozy promami						
	aut.	210.115	309.339	267.282	384.186	285.881	
	ogółem	203.241	313.135	270.467	395.381	257.729	

Tabela 2. PRZEWOZY PASAŻERÓW STATKAMI TOWAROWYMI WG RELACJI

Lp.	Kierunki relacji	P A S A Ż E R O W I E					Uwagi
		1988	1989	1990	1991	1992 za 7 m-cy	
1.	Szczecin - Zach. Skandynawia	271	307	206	186	124	ze statków
2.	Gdynia - Finlandia	50	58	61	71	74	towarowych
3.	Szczecin Antwerpia - Rotterdam	3	170	292	191	123	korzysta
4.	Szczecin - Hamburg	270	263	97	31	1	generalnie
5.	Szczecin - Irlandia	-	6	7	21	15	80 % pola-
6.	Gdynia - Londyn	867	1.034	943	619	351	ków, 20 %
7.	Gdynia - Afryka	248	319	116	107	75	codziennie
8.	Szczecin - Hiszpania	94	96	90	60	50	ców, jedy-
9.	Szczecin - Brazylia	25	26	24	20	12	nie na linii
10.	Szczecin - USA Wielkie Jeziora	30	32	28	26	16	Gdynia-Lon-
11.	Szczecin - Oslo	394	315	197	9	-	dyn cudze-
12.	" - Finlandia	51	94	46	52	26	ziemcy sta-
13.	" - Pozostałe linie	1.500	1.300	1.015	1.052	310	nowią 50 %
14.	<i>Gdynia</i> - Pozostałe linie	1.245	1.195	1.000	1.000	300	
Razem przewozy statk-ami towarowymi - aut. = in.		5.048	5.215	4.122	3.445	1.477	na ogół wyjazdy = przyjazdom

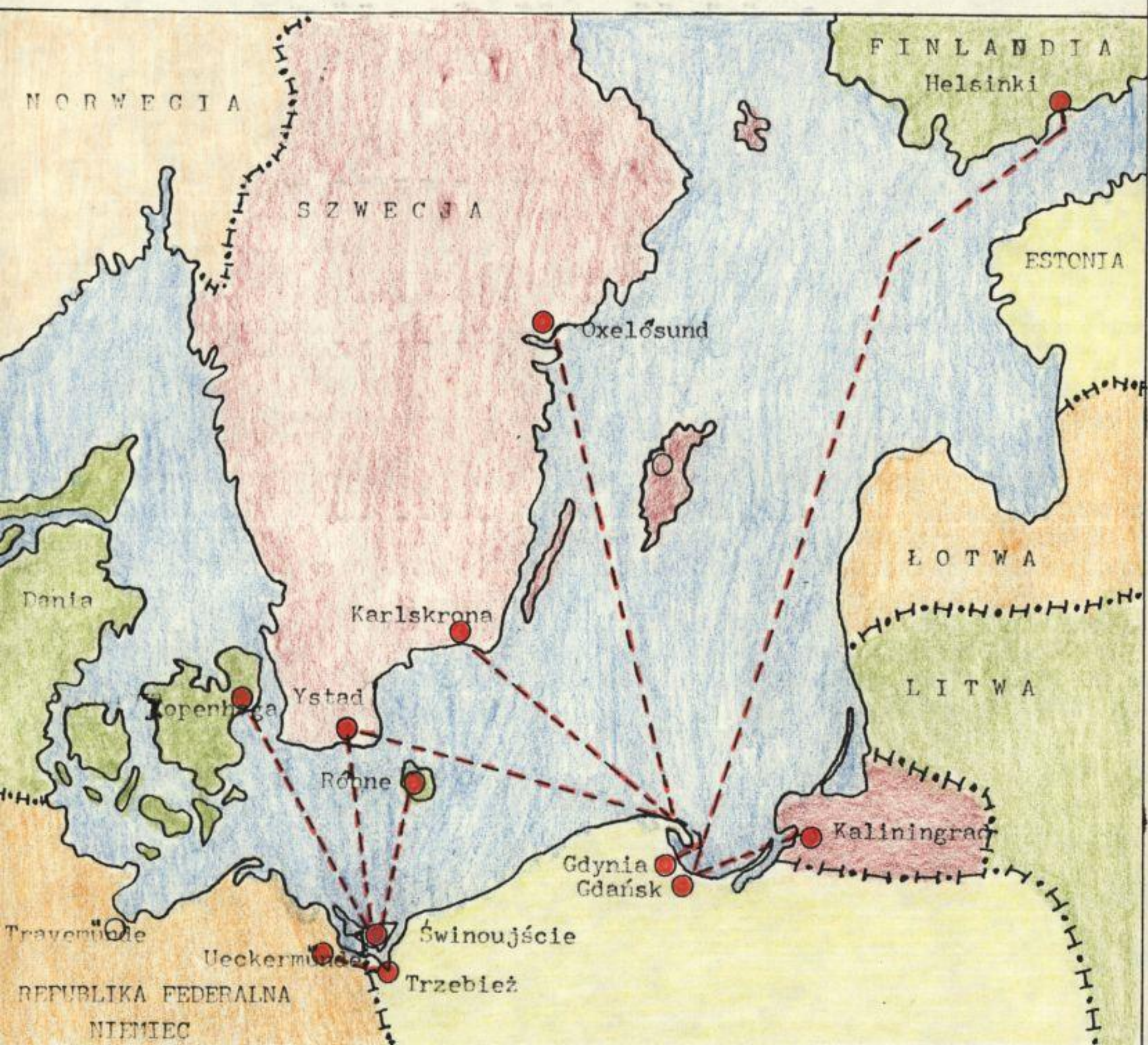
Tabela 3. RUCH PASAŻERSKI W PORTACH POLSKICH

Lp.	Nazwa portu	P A S A Ż E R O W I E				
		1988	1989	1990	1991	1992 za 7 m-cy
<u>I. WYJAZDY PASAŻERÓW Z KRAJU:</u>						
1.	Polacy	110.900	174.378	124.015	161.215	101.615
2.	Cudzoziemcy	104.263	140.176	147.389	226.416	185.743
3.	Ogółem	215.163	314.554	271.404	387.631	287.358
	w tym: przez porty					
4.	Gdańsk	46.870	56.868	45.033	57.167	32.460
5.	Gdynia	2.162	2.287	2.004	12.299	37.642
6.	Szczecin-Swinoujście	166.131	255.399	224.367	222.165	133.256
7.	Trzebież	-	-	-	96.000	84.000
<u>II. PRZYJAZDY PASAŻERÓW DO KRAJU</u>						
	Polacy	110.902	174.378	124.014	162.066	100.315
	Cudzoziemcy	97.387	143.972	150.575	236.760	158.891
	Ogółem	208.289	318.350	274.589	398.826	259.206
	w tym: przez porty					
	Gdańsk	48.537	57.285	48.456	61.326	30.259
	Gdynia	2.162	2.287	2.004	14.378	34.603
	Szczecin-Swinoujście	157.590	258.778	224.129	227.122	110.344
	Trzebież	-	-	-	96.000	84.000
	Przewozy ogółem	423.452	632.904	545.993	786.457	546.564
	w tym: na promach	413.356	622.474	537.749	779.567	543.610

Tabela 4. PRZEWOZY PASAŻERÓW Z PORTÓW POLSKICH PRZEZ ARMATORÓW

Lp.	Nazwa armatora		P A S A Ż E R O W I E				
			1988	1989	1990	1991	1992 za 7 m-cy
1.	Polska Żegluga Bałtycka	aut.	212.131	310.958	268.268	278.035	164.761
		in.	205.254	314.756	272.529	286.993	139.986
2.	Polska Żegluga Morska		1.446	1.325	1.076	1.078	344
			1.448	1.324	1.079	1.080	343
3.	Polskie Linie Oceaniczne od 1.IX.1991 Spółka "Euroafrica"		1.586	2.271	2.058	1.909	1.036
			1.587	2.270	2.060	2.063	701
4.	"INTERMARINE" - Gdynia Spółka Polsko-Szwedzka		-	-	-	10.609	36.917
			-	-	-	12.688	33.878
5.	"ALEX" Spółka rosyjska Gdańsk		-	-	-	-	300
			-	-	-	-	300
6.	"Interport" Spółka niemiecka w Ueckermünde		-	-	-	96.000	84.000
			-	-	-	96.000	84.000
7.	Przewozy ogółem	aut.	215.163	314.554	271.404	387.631	287.358
		in.	208.289	318.350	274.589	398.826	259.206

MAPA RELACJI PROMOWYCH Z PORTÓW POLSKICH



Relacje promowe wg stanu na 31.08. 1992r.

- 1 Świnoujście - Ystad , Ystad - Świnoujście
- 2 Świnoujście - Kopenhaga, Kopenhaga - Świnoujście.
- 3 Gdańsk - Helsinki, Helsinki - Gdańsk
- 4 Gdańsk - Oxelösund, Oxelösund - Gdańsk
- 5 Świnoujście - Rönne, Rönne - Świnoujście
- 6 Gdynia - Karlskrona, Karlskrona - Gdynia
- 7 Gdańsk - Ystad, Ystad - Gdańsk
- 8 Trzebież - Ueckermünde, Ueckermünde - Trzebież
- 9 Gdańsk - Kaliningrad, Kaliningrad - Gdańsk

PROBLEMY ROZWOJU PASAŻERSKIEJ ŻEGLUGI PROMOWEJ W POLSCE

/na podstawie wywiadów z dyrektorem PŻB i kierownikami biur podróży: PŻB w Gdyni, PLD w Gdyni, "Trap" w Gdańsku i obserwacji własnych/

Żegluga promowa w Polsce od ubiegłego roku /1991/ wykazuje spadek przewozów pasażerów. Przyczyny tego stanu rzeczy wiążą się głównie ze zmianami politycznymi i gospodarczymi tak w Europie jak i w Polsce. Dotychczas ważnymi motywami uczestnictwa turystów polskich w wycieczkach morskich były: łatwość uzyskania paszportu, możliwość zakupów w strefach wolnocłowych i możliwość łatwego przewozu większych ilości towarów. Z drugiej strony turyści skandynawscy byli bardziej niż obecnie zainteresowani przyjazdami do Polski z uwagi na korzystne relacje cenowe. Obecnie ruch bezdewizowy ułatwiający wyjazdy turystów polskich w różnych kierunkach geograficznych wpłynął na większy rozrzut przestrzenny ruchu turystycznego i tym samym zmniejszenie ilości pasażerów na trasach morskich. Jednocześnie wzrost cen w Polsce spowodował, że pobyt w naszym kraju nie jest dla turystów zagranicznych konkurencyjny wobec oferty zachodnio-europejskiej. Wypoczynkowy pobyt wakacyjny jest pod względem kosztów porównywalny z pozasezonowym pobytem nad Morzem Śródziemnym przy nieporównanie wyższym standardzie usług i warunkach przyrodniczych tamtego rejonu.

Kryzys europejski objawia się obniżeniem przejazdów w ten sposób, że bezrobocie w krajach skandynawskich zmniejszyło liczbę młodych ludzi z Polski poszukujących tam pracy. Nie istnieje również masowy ruch emigracyjny z Polski.

Obecna struktura i problemy ruchu pasażerskiego

Pasażerowie skandynawscy korzystają z promów polskich, gdyż są one jedynymi przewoźnikami na niektórych trasach, mimo, że standard obsługi jest niski. Pasażerowie ci w dużej części przyjeżdżają na jeden dzień w celach handlowo-rozrywkowych, przeważnie bez samochodów. Dużym utrudnieniem jest dla nich długi i niewygodny przejazd do Szczecina ze Świnoujścia, jak również peryferyjna lokalizacja baz promowych w Gdyni i Gdańsku /Obkuzo i Nowy Port/. Są to czynniki silnie hamujące wzrost przyjazdów drogą morską do Polski.

Podstawowe znaczenie dla ewentualnego wzrostu morskiego ruchu przyjazdowego ma rozszerzenie i wzbogacenie oferty pobytowej w Polsce. Skandynawowie poszukują możliwości aktywnego pobytu w Polsce, dopytując się o nie w zagranicznych przedstawicielstwach polskich biur podróży, mając na myśli takie atrakcje jak jazda konna, polowania, golf itp.

Warunkiem uczestnictwa w tego typu imprezach jest pełna oferta pobytu obejmująca zagwarantowanie wszystkich niezbędnych usług /noclegowych, żywieniowych, transportowych itp./, przy czym oferty powinny być konstruowane alternatywnie: imprezy zorganizowane kompleksowo w formie wycieczki oraz indywidualna sprzedaż poszczególnych elementów oferty, przy założeniu, że pozostałe elementy są też dostępne bez potrzeby rezerwacji /zamawiania/.

Tego typu oferty, gwarantujące swobodną podaż poszczególnych elementów lub obsługę kompleksową, a ponadto gwarantujące wysoką jakość usług - według opinii przedstawicieli biur podróży -

są w Polsce bardzo trudne do uzyskania, mimo że istnieją ośrodki i obiekty spełniające w pewnym stopniu wymagania klientów skandynawskich. Przedsiębiorstwa /właściciele/ dysponujący usługami turystycznymi nie potrafili - jak narazie - zorganizować odpowiedniej reklamy zagranicznej dla swojego "produktu turystycznego" i dotrzeć z nim do armatorów oraz wejść na rynek skandynawski.

Jak wspomniano, Polska - a zwłaszcza rejony wybrzeża i Pomorza stanowiąc potencjalny rynek usług dla pasażerów żeglugi promowej - dysponują jedynie w pewnym stopniu "produktem turystycznym" spełniającym wymagania turystów skandynawskich. W odniesieniu do bazy noclegowej na Wybrzeżu Środkowym i Zachodnim rozmówcy wskazali zaledwie kilka - kilkanaście obiektów odpowiedniej klasy / m. in. w Kołobrzegu obiekty "Gryf" Urzędu Rady Ministrów i "Arka" Państwowej Agencji Energetyki Atomowej, hotel "Amber-Baltic" w Międzyzdrojach, z bogatym zapleczem rekreacyjno-rozrywkowym/.

Pasażerowie polscy oraz bardzo znaczna część pasażerów nominalnie zagranicznych są osobami związanymi ze Szwecją więzami rodzinnymi i ruch turystyczny tej grupy osób ma charakter odwiedzin u rodziny. Obejmuje dużą grupę małżeństw mieszanych, które statystycznie zaliczają się do ruchu zagranicznego. W efekcie udział rzeczywistych turystów zagranicznych można ocenić - w opinii rozmówców - na około 1/3 całości, gdy formalnie obejmuje ponad 60 %.

Pozostali pasażerowie polscy to niewielkie grupy młodych ludzi, "prawdziwych turystów z plecakami" podróżujących w sezonie letnim do Skandynawii oraz wycieczkowicze na Bornholm.

Nowo otwarta linia promowa do Rhönnee na Bornholmie cieszy się wielkim powodzeniem, gdyż za skromną opłatą /100 tys. - grupowe, 250 tys. zł - indywidualnie/ można odbyć zagraniczną wycieczkę morską. Linia ta jest pouczającym przykładem sposobu organizacji turystyki i uzyskiwania znacznych dochodów. Wyspa Bornholm jest zupełnie nieatrakcyjna przyrodniczo - płaska, nie zalesiona, brak plaż piaszczystych bez ciekawych zabytków. Motywem wyjazdu jest więc bardziej sama podróż, niż punkt docelowy. Potwierdza to struktura wydatków turystów. Wydatki na bilety stanowią tylko 1/4 wpływów armatora /50 mln. zł w jednym rejsie/, podczas gdy 3/4 wpływów /250 mln zł/ stanowi obrót w lokalach gastronomicznych i sklepach promu oraz z różnych usług dodatkowych /m. in. autokar armatora/. W przyszłym sezonie /1993/ armator przy współpracy z samorządem Bornholmu zamierza rozszerzyć ofertę na wyjazdy dwudniowe, z nocowaniem na wyspie i dodatkowymi atrakcjami. Turystyka zagraniczna /w tym także w dużym stopniu polska/ na wyspie i dodatkowymi atrakcjami ma wielkie znaczenie dla Bornholmu z powodu utraty źródeł utrzymania tj. rybołówstwa dla znacznej części ludności wyspy.

Możliwości rozwoju żeglugi do Polski

Obok skromnego programu pobytu w Polsce, o czym wspomniano, drugą przeszkodą rozwoju żeglugi promowej są warunki techniczne. Polska Żegluga Bałtycka realizuje obecnie poważne inwestycje przy pomocy środków rządowych. Obejmują one remont nabrzeża handlowego w Kołobrzegu, zakup 3 statków handlowych typu Kołmax o pojemności 1800 DWT każdy, zakup dźwigów oraz modernizację

bazy promowej w Świnoujściu /6 stanowisk promowych, dworzec morsk, zaplecze techniczne/. Inwestycje te pochłaniają całość zysków armatora i nie pozwalają na realizację zasadniczego przedsięwzięcia, niezbędnego do rozwoju żeglugi tj. modernizacji floty.

Tabor promowy za granicą wymieniany jest maksymalnie po 10 latach. Jednostki PŻB liczą 17-20 lat i mimo utrzymywanie ich w dobrym stanie technicznym, zgodnie z wymogami Polskiego Rejestru Statków i Lloyd'a, ich standard usługowy nie nadąża za osiągnięciami linii konkurencyjnych. Konieczna jest wymiana taboru na bardziej nowoczesny, oszczędniejszy w eksploatacji, o wyższym komforcie dla pasażerów.

Polskie stocznie oferują dobry tabor promowy w cenie 80-90 mln dolarów, stocznie zagraniczne za 120 mln dolarów. Mimo pozornie gorszej oferty stoczni zagranicznych, jest ona korzystniejsza z uwagi na niższe oprocentowanie kredytu i dłuższy okres spłaty. Jednakże obecnie i w najbliższych latach, z uwagi na wspomniane zaangażowanie inwestycyjne i obowiązujące warunki kredytowania PŻB nie będzie mogła zakupić nowych jednostek. Możliwość taka mogłaby zaistnieć jedynie w tym przypadku, gdyby obok zmian zasad kredytowania, co nie leży w gestii żadnej z zainteresowanych stron /UKPiT, PŻB, samorządy/, przedsiębiorstwo uzyskało korzystniejsze warunki gospodarki finansowej i zmniejszenie obciążeń podatkowych. Starania takie mógłby znacząco poprzeć Urząd Kultury Fizycznej i Turystyki.