|  |  |
| --- | --- |
| **OKŁADKANUMERU****XX(X)/XXXX** | **Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG**20XX, XX(X), ??-??DOI XXX**Otrzymano (Received):** **Otrzymano poprawioną wersję (Received in revised form):** **Zaakceptowano (Accepted):** **Opublikowano (Published):**  |

**Tytuł artykułu w języku polskim**

**Tytuł artykułu w języku angielskim**

**Jan Kowalski**

Zakład Rozwoju Regionalnego, Instytut Geografii, Uniwersytet Gdański, J. Bażyńskiego 4, 80-309 Gdańsk

e-mail: jan.kowalski@ug.edu.pl

**Cytacja**: Kowalski J., 2019, Tytuł artykułu, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, XX(X), ??–??.

**Streszczenie:** w języku polskim – maksymalnie 250 wyrazów.

**Słowa kluczowe:** maksymalnie 5 słów.

**Abstract:** w języku angielskim – tłumaczenie z polskojęzycznej wersji streszczenia.

**Keywords:** tłumaczenie z polskojęzycznej wersji słów kluczowych.

**Wstęp**

Tekst wstępu (wstęp nienumerowany).

Ryciny i tabele osadzone w tekście.

Ryc. 1. Tytuł ryciny.

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Eurostat. Air Emission Inventories…*

**1. Tytuł pierwszego rozdziału**

Tekst pierwszego rozdziału.

**2. Tytuły kolejnych rozdziałów**

Teksty kolejnych rozdziałów.

Tab. 1. Tytuł tabeli.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Obszar eksploatacji** | **Charakterystyka przeprawy** | **Rozpoczęcie eksploatacji** | **Charakterystyka techniczno-eksploatacyjna promu** | **Charakterystyka napędu promu** |
| Lorienti Pen-Mané(Francja) | częstotliwość:28 rejsów dziennie | 2013 | długość: 22 mmiejsca pasażerskie: 113;pojemność ład.: 10 rowerów,3 wózki inwalidzkie | superkondensatory;czas pracy: 7 min;czas ład.: 4 min |
| Sztokholm:Movitz Ferry(Szwecja) | rejsy w sezonie letnim | 2014 | po głębokiej modernizacji; długość: 23 m;miejsca pasażerskie: 100;prędkość: 16 km/h | napęd el.: 2x125 kW;poj. baterii: 180 kWh;czas pracy: 1 h;czas ład.: 10 min |
| Sztokholm: Sjovagen Ferry(Szwecja) | częstotliwość:8 rejsów dziennie (10 przystanków);czas rejsu: 50 min | 2015 | miejsca pasażerskie: 150;pojemność ład.: 15 rowerów,6 wózków inwalidzkichi 8 dziecięcych | napęd el.: 2x160 kW;poj. baterii: 500 kWh;ład. w nocy i 2 razyw ciągu dnia |
| Amsterdam(Niderlandy) | czas rejsu: 5 min | 2016-2017 | 2 egz.; długość: 34 m;miejsca pasażerskie: 310;pojemność ład.:rowery i motorowery | napęd Diesel: 4x133 kW;napęd el.: 2x250 kW;poj. baterii: 2x68 kWh |
| Kaohsiung (Tajwan) | dystans: 650 m;częstotliwość: co 15 min | 2017 | po modernizacji; długość: 23 m | napęd Diesel: 2x225 kW;napęd el.: 130 kW(prąd stały);poj. baterii: 100 kWh |
| Londyn: Woolwich– North Woolwich(Wielka Brytania) | czas rejsu: 5 min | 2018 | 2 egz.; długość: 62 m;miejsca pasażerskie: 150;pojemność ład.:45 samochodów osobowych | napęd hybrydowy;poj. baterii: 181 kWh |
| Trondheim(Norwegia) | dystans: 100 m | 2019 (planowana) | mały prom autonomiczny;długość: 8-10 m;pojemność ład.: 12 osób, rowery i wózki inwalidzkie | napęd el.: 4x4 kW |
| Kopenhaga(Dania) | dobowy czas pracy: 16 h | 2020 (planowana) | 5 egz. Damen Ferry 2306 E3;długość: 23 m;miejsca pasażerskie: 80;pojemność ład.: 8 rowerów | napęd el.: 2x55 kW;poj. baterii: 120 kWh;ład. na skrajnych przystankach: po 7 min |

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych rozproszonych.

**Wnioski**

Tekst rozdziału.

**Piśmiennictwo**

Bardi U., 2011, *The limits to growth revisited*, Springer Science & Business Media, Nowy Jork ̶ Dordrecht–Heidelberg–Londyn.

Bińczyk E., 2018, *Epoka człowieka: retoryka i marazm antropocenu*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.

Biresselioglu M.E., Kaplan M.D., Yilmaz B.K., 2018, Electric mobility in Europe: A comprehensive review of motivators and barriers in decision making processes, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 109, 1-13.

Bjerkan Y., Karlsson K.H., Sondell R.S., Damman S., Meland S., 2019, Governance in Maritime Passenger Transport: Green Public Procurement of Ferry Services, *World Electric Vehicle Journal*, 10(74), 1-15.

Bojar M., Machnik-Słomka J., 2014, Model potrójnej i poczwórnej helisy w budowaniu współpracy sieciowej dla rozwoju innowacyjnych projektów regionalnych, *Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej*, Seria: Organizacja i Zarządzanie, 76, 99-111.

Castree N., Coe N., Ward K., Samers M., 2004, *Spaces of Work: Global Capitalism and Geographies of Labour*, SAGE Publications, Londyn.

Coenen L., Truffer B., 2012, Places and Spaces of Sustainability Transitions: Geographical Contributions to an Emerging Research and Policy Field, *European Planning Studies*, 20(3), 367-374.

Czapliński P., 2018, Polish Geography of Industry in Sea Research, *Studies of the Industrial Geography Commission of the Polish Geographical Society*, 32(4), 123-134.

Czermański E., 2019, *Morska żegluga kontenerowa a zrównoważony rozwój transportu*, Wydawnictwo Instytutu Transportu i Handlu Morskiego Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.

Desmond K., 2017, *Electric Boats and Ships: A History*, McFarland & Company Inc., Publishers, Jefferson.

Domański B., 2004, Krytyka pojęcia rozwoju a studia regionalne, *Studia Regionalne i Lokalne*, 2(16), 7-23.

Domański B., 2016, Istota i przyszłość geografii człowieka – głos w dyskusji, [w:] A. Suliborski (red.), *Stan, perspektywy rozwoju i strategia rozwoju geografii społeczno-ekonomicznej w najbliższych latach (do 2030 r.). Dyskusja międzypokoleniowa*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, 83­-86.

*E-ferry: Prototype and full-scale demonstration of next generation 100% electrically powered ferry for passengers and vehicles*, http://e-ferryproject.eu/ [dostęp: 22.09.2019].

*Electric operation makes seven out of ten ferries more profitable – a feasibility study*, 2015, Siemens, Bellona, Oslo.

*EU Energy in Figures: Statistical Pocketbook 2018*, 2018, Publications Office of the European Union, Luksemburg.

*Eurostat. Air Emission Inventories (Source: EAA)*, <https://ec.europa.eu/eurostat/web/> environment/air-emissions-inventories/database [dostęp: 13.10.2019].

Flyvbjerg B., 2005, Pięć mitów o badaniach typu studium przypadku, *Studia Socjologiczne*, 2(177), 41-69.

Forkiewicz M., Wolski L., 2018, Electric marine ferries – a Norwegian example, *Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe*, 19(12), 890-895.

Gagatsi E., Estrup T., Halatsis A., 2016, Exploring the potentials of electrical waterborne transport in Europe: the E-ferry concept, *Transportation Research Procedia*, 14, 1571-1580.

Hansen T., Coenen L., 2015, The geography of sustainability transitions: Review, synthesis and reflections on an emergent research field, *Environmental Innovation and Societal Transitions*, 17, 92-109.

Herodowicz T., 2016, Interwencja środowiskowa polityki spójności w Polsce – merytoryczne ukierunkowanie i regionalne zróżnicowanie, *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna*, 33, 95-116.

*Initial IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions From Ships*, 2018, International Maritime Organization, Londyn.

*Integrating maritime transport emissions in the EU's greenhouse gas reduction policies*, 2013, European Commission, Bruksela.

Janikowski R., 2010, Przemysły kultury jako czynnik zrównoważonego rozwoju miast i aglomeracji, *Prace Naukowe*, Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach, 52-64.

Janikowski R., 2015, Sustensywne kształtowanie antropopresji, *Gospodarka w Praktyce i Teorii*, 1(38), 23-33.

Jiang G., Feng D., Zhu W., 2016, Toward efficient merchant shipbuilding based on the lean production methodology, *Journal of Ship Production and Design*, 32(4), 245-257.

Koek T., 2018, *Funding Sustainable Public Transport in Amsterdam*, https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/2.2\_smart\_city\_mobility\_final.pdf [dostęp: 20.09.2019]

Kołoś A., Połom M, 2018, 25 lat Komisji Geografii Komunikacji PTG: 1993-2018 – powstanie, działalność i trudności, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 21(1), 80-87.

Kuciński K., 2011, Glokalizacja jako indygenizacja globalizacji, *Rocznik Żyrardowski*, 9, 15-39.

Kunicka M., Litwin W., 2017, Projekt małego promu pasażerskiego z napędem hybrydowym – koncepcja napędu i wybrane problemy gospodarowania energią, *Napędy i Sterowanie*, 10, 124-128.

Lambert F., 2018, *All-Electric Ferry Cuts Emission by 95% and Costs by 80%. Brings in 53 Additional Orders*, https://electrek.co/2018/02/03/all-electric-ferry-cuts-emission-cost [dostęp: 20.09.2019].

Le-Klaehn D-T., Hall M.C., 2015, Tourist use of public transport at destinations – a review, *Current Issues in Tourism*, 18(8), 785-803.

Liu Ch., Gui Q., 2016, Mapping intellectual structures and dynamics of transport geography research: a scientometric overview from 1982 to 2014, *Scientometrics*, 109(1), 159-184.

Meadows D.H., Meadows D.L., Randers J., Behrens W.W., 1973, *Granice wzrostu*, Państwowe Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa.

Micek G., 2017, *Bliskość geograficzna przedsiębiorstw zaawansowanego przemysłu i usług a przepływy wiedzy*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ, Kraków.

Morandin M., Bolognani S., Campostrini P., Ferrari A., Guarnieri M., 2015, Electric waterborne public transportation in Venice: A case study, *IEEE Transportation Electrification Conference and Expo (ITEC)*, 1-8.

Muszyńska-Jeleszyńska D., 2018, The use of solar technology on vessels for development of water tourism and recreation – Bydgoszcz Water Tram case study, *AIP Conference Proceedings 2040*, 070011.

*OpenStreetMap*, <https://www.openstreetmap.org/> [dostęp: 13.10.2019].

Parysek J.J., 2017, Metafory i neologizmy współczesnego języka nauk społecznych i ekonomicznych, *Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny*, 79(3), 175-192.

Połom M., 2017, II Międzynarodowa Konferencja Naukowa „Problemy i wyzwania geografii komunikacji” w Gdańsku (6-7.04.2017 r.), *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 20(2), 79-82.

Połom M., 2018, III Międzynarodowa Konferencja Naukowa „Problemy i wyzwania geografii komunikacji” w Gdańsku (10-11.05.2018 r.), *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 21(3), 95-97.

Połom M., Tarkowski M., 2016, I Międzynarodowa Konferencja Naukowa „Problemy i wyzwania geografii komunikacji” – Gdańsk – 21.04.2016 r., *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 19(2), 81-83.

Porter M.E., 2001, *Porter o konkurencji*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa.

Przybyłowski A., 2013, *Inwestycje transportowe jako czynnik zrównoważonego rozwoju regionów w Polsce*, Wydawnictwo Akademii Morskiej, Gdynia.

Ripple W.J., Wolf Ch., Newsome T.M., Barnard P., Moomaw W.R., 2019, World Scientists’ Warning of a Climate Emergency, *BioScience*, biz088, 1-5.

Steen M., Bach H., Bjørgum Ø., Hansen T., Kenzhegaliyeva A., 2019, *Greening the fleet: A technological innovation system (TIS) analysis of hydrogen, battery electric, liquefied biogas, and biodiesel in the maritime sector*, SINTEF Digital, Trondheim.

Stryjakiewicz T., 2016, Stan, perspektywy i strategia rozwoju geografii społeczno-ekonomicznej w najbliższych latach (do 2030 r.), [w:] A. Suliborski (red.), *Stan, perspektywy rozwoju i strategia rozwoju geografii społeczno-ekonomicznej w najbliższych latach (do 2030 r.). Dyskusja międzypokoleniowa*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, 69-76.

Suliborski A. (red.), 2016, *Stan, perspektywy i strategia rozwoju geografii społeczno-ekonomicznej w najbliższych latach (do 2030 r.). Dyskusja międzypokoleniowa*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.

*The Elektra: Finland’s First Hybrid-Electric Ferry*, 2018, https://www.ship-technology.com/features/elektra-finlands-first-hybrid-electric-ferry [dostęp: 21.03.2019].

Turner G.M., 2008, A comparison of the Limits to Growth with 30 years of reality, *Global Environmental Change*, 18(3), 397-411.

Wold M.C., 2018, *Dawn of a New Era – DNV GL*, https://www.dnvgl.com/maritime-impact/Dawn-of-a-new-era.html [dostęp: 21.09.2019].

Zaucha J., 2012, Synteza aktualnego stanu wiedzy dotyczącej rozwoju sustensywnego i spójności terytorialnej w planowaniu przestrzennym. Analiza dokumentów UE, BSR i polskich, *Institute for Development Working Papers*, 001, 1-33.