

Marta MAŃKOWSKA<sup>1</sup>

## **PREFERENCJE PASAŻERÓW I STRUKTURA RUCHU PASAŻERSKIEGO OBSŁUGIWANEGO ŻEGLUGĄ PROMOWĄ POMIĘDZY POLSKĄ A SKANDYNAWIĄ**

*Celem niniejszego artykułu jest analiza struktury oraz wielkości ruchu pasażerskiego jak również identyfikacja motywów podróży i preferencji pasażerów podróżujących promami morskimi w relacjach pomiędzy Polską a Skandynawią. Podstawą analizy są dane statystyczne obrazujące wielkości ruchu pasażerskiego na w/w relacjach oraz wyniki badań ankietowych przeprowadzonych wśród pasażerów podróżujących na linii Świnoujście-Ystad.*

## **PASSENGER PREFERENCES AND PASSENGER TRAFFIC STRUCTURE SERVICED BY FERRY SHIPPING BETWEEN POLAND AND SCANDINAVIA**

*The aim of this article is to analyze the structure and volume of passenger traffic between Poland and Scandinavia, and also to identify the travel purposes and preferences of ferry shipping passengers on route between Poland and Scandinavia. The analysis was performed based on the passenger traffic statistics and results of a questionnaire research among passengers travelling on route Świnoujście-Ystad.*

### **1. WSTĘP**

Rynek przewozów pasażerskich charakteryzuje silna różnorodność świadczonych na nim usług przewozowych. Wspominana różnorodność usług przewozowych determinowana jest szeregiem czynników (kryteriów) służących jednocześnie systematyzacji tego segmentu rynku transportowego, w tym m.in. takich jak: odległość i charakter (cel) przewozu, gałąź transportu czy obszar działania i ciężenia. W tym ujęciu możemy przykładowo rozróżnić kolejno rynki pasażerskich przewozów:

- krótko-, średnio- i dalekodystansowych;
- turystycznych, biznesowych oraz związanych z migracją zarobkową;
- drogowych, kolejowych, morskich, wodnych śródlądowych czy lotniczych;
- lokalnych, regionalnych, krajowych czy międzynarodowych itd.

---

<sup>1</sup>mgr, Katedra Gospodarki Światowej i Transportu Morskiego Wydziału Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego; e-mail: marta.mankowska@wzieu.pl

Jednocześnie, każdy z wyodrębnionych subrynków obsługuje specyficzny rodzaj ruchu pasażerskiego, determinowany zróżnicowanymi w czasie i przestrzeni preferencjami, oczekiwaniami oraz motywami podróży pasażerów. Ponadto, globalny rynek przewozów pasażerskich podlega nieustannym przemianom, na których tempo i zakres mają wpływ procesy globalizacji i regionalnej integracji gospodarczej, oraz związane z nimi szanse (jak postęp technologicznych) i zagrożenia (jak terroryzm międzynarodowy).

Uwzględniając kryterium zasięgu geograficznego, współczesny rynek dalekich przewozów pasażerskich, w tym zwłaszcza trans- i międzykontynentalnych, wraz z początkiem lat 50-tych XX wieku został praktycznie zdominowany przez transport lotniczy. W następstwie rozwoju lotnictwa cywilnego, umożliwiającego szybkie i bezpieczne przemieszczanie na duże odległości, nastąpił schyłek pasażerskiej komunikacji morskiej dalekiego zasięgu a w jej następstwie rozwój morskiej żeglugi wycieczkowej (cruisingu).

Natomiast struktura gałęziowa rynku pasażerskich przewozów średnio – i krótkodystansowych jest znacznie bardziej zróżnicowana, m.in. w zależności od charakteru przewozu (motywów podróży), uwarunkowań geograficznych, w tym również infrastrukturalnych (dostępność poszczególnych usług transportowych) czy sposobu organizacji przewozów (indywidualnie czy zbiorowo). Przykładowo, dla pasażerów podróżujących w celach biznesowych zazwyczaj najważniejszym kryterium wyboru środka transportu w danych uwarunkowaniach jest czas podróży, w przeciwieństwie np. do turystów, dla których nie tylko czas, ale koszt podróży jest czynnikiem decydującym o wyborze tej a nie innej formy transportu w celu dotarcia do danej destynacji turystycznej. Stąd np. w zakresie przewozów krótkodystansowych lokalnych i regionalnych istotną rolę odgrywa transport drogowy (komunikacja zbiorowa i indywidualna) oraz kolejowy, na dłuższych trasach krajowych i zagranicznych wzrasta popularność transportu lotniczego. Z kolei obszary wyspiarskie oraz regiony zlokalizowane na styku wody i lądu w większym zakresie wykorzystują również transport morski w obsłudze potoków pasażerskich.

Przykładem wyraźnej dyferencjacji na globalnym rynku przewozów pasażerskich jest rynek europejski, rozumiany w tym przypadku przez autora jako obszar w granicach krajów UE i EFTA. Rynek ten cechuje silna konkurencja między- i wewnątrzgałęziowa, zarówno w obsłudze ruchu turystycznego jak i typowo komunikacyjnego.

W ujęciu geograficznym, szczególne miejsce zajmuje tu region Morza Bałtyckiego (RMB). Żegluga promowa do niedawna odgrywała dominującą rolę w obsłudze potoków pasażerskich pomiędzy krajami regionu, liczącymi łącznie prawie 100 mln ludności. Proces budowy Jednolitego Rynku Transportowego WE, a w szczególności związane z tym procesy liberalizacji i deregulacji rynków transportowych, przyczyniły się do istotnych zmian w warunkach funkcjonowania i otoczeniu konkurencyjnym żeglugi promowej na Bałtyku. Wśród najważniejszych należy wymienić m.in.:

- zniesienie w 1999 r. sprzedaży wolnocłowej w obszarze ówczesnej UE, a w latach kolejnych objęcie nowymi regulacjami również kraje, które stały się członkami UE w 2004 (Polska i kraje nadbałtyckie);
- rozwój infrastruktury i połączeń drogowych oraz tanich połączeń lotniczych, konkurencyjnych dla szlaków promowych;
- zaostrzenie regulacji prawnych i obostrzeń związanych z bezpieczeństwem żeglugi, po serii katastrof promów oraz związanych z rosnącym zagrożeniem terroryzmem międzynarodowym i inne.

Wskazane powyżej nowe uwarunkowania funkcjonowania żeglugi promowej, miały dwojaki wpływ na działalność armatorów i operatorów promowych.

Liberalizacja obrotów handlowych, stanowiąca podstawę dla budowy Wspólnego Rynku UE, przyczyniła się do intensyfikacji przepływów ładunków w obrębie RMB, obsługiwanych w znacznym stopniu przez żeglugę promową. Z drugiej strony, na skutek zniesienia sprzedaży wolnocłowej jak również rozwoju konkurencyjnych połączeń drogowych i lotniczych, nastąpił wyraźny spadek ruchu pasażerskiego. Czynniki te, powiązane dodatkowo z kosztami wdrażania nowych regulacji w zakresie bezpieczeństwa żeglugi, rosnącymi kosztami paliw czy z koniecznością uwzględniania wymogów środowiskowych w zakresie eksploatacji tonażu statków (zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju), wpłynęły na pogorszenie sytuacji finansowej przewoźników promowych oraz utraty części dotychczas obsługiwanego ruchu pasażerskiego.

Celem niniejszego artykułu jest analiza struktury oraz wielkości ruchu pasażerskiego jak również identyfikacja preferencji pasażerów podróżujących promami morskimi w relacjach pomiędzy Polską a Skandynawią.

## **2. ANALIZA STRUKTURY ORAZ WIELKOŚCI RUCHU PASAŻERSKIEGO POMIĘDZY POLSKĄ A SKANDYNAWIĄ**

### **2.1 Struktura rodzajowa pasażerskiego ruchu promowego pomiędzy Polską a Skandynawią**

Ruch pasażerski pomiędzy Polską a Skandynawią do niedawna (praktycznie do 2004 roku), obsługiwany był prawie wyłącznie przez żeglugę promową, gdyż siatka połączeń lotniczych była ograniczona a bilety za przelot relatywnie drogie. Ponadto prom oferował szereg atrakcji na swoim pokładzie, jak np. możliwość zakupów wolnocłowych. Wraz z akcesją do struktur UE, oraz wdrożeniem nowych regulacji w zakresie funkcjonowania przewoźników promowych, nastąpiło swoiste „złamanie monopolu” żeglugi promowej w obsłudze tras pomiędzy Polską a Skandynawią.

Część pasażerów, podróżujących dotąd przede wszystkim w celach biznesowych, zaczęła systematycznie korzystać z przystępnych cenowo i umożliwiających szybkie przemieszczanie się podróży lotniczych. Coraz bogatsza oferta linii lotniczych spotkała się również z zainteresowaniem ze strony ludzi podróżujących w celach związanych z migracją zarobkową, stąd dynamiczny rozwój siatki zagranicznych połączeń lotniczych m.in. w kierunku Wysp Brytyjskich. Nastąpił także spadek liczby pasażerów podróżujących promem w celach turystycznych, w tym głównie traktujących prom jako środek transportu w celu dotarcia do destynacji turystycznej na lądzie. Bardzo popularne stały się loty weekendowe umożliwiające m.in. zwiedzanie szeregu stolic europejskich, w relatywnie krótkim czasie i przy przystępnych kosztach podróży.

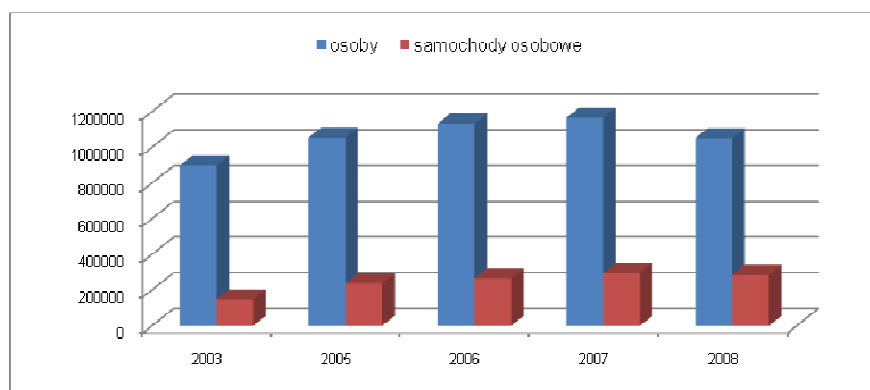
Silna konkurencja ze strony transportu lotniczego nie spowodowała jednak definitywnego końca działalności pasażerskiej żeglugi promowej na analizowanych trasach. Nadal ta forma transportu spotyka się z m.in. z szerokim zainteresowaniem pasażerów, dla których od czasu podróży, o wiele ważniejszym czynnikiem wyboru środka transportu jest możliwość przemieszczania się z własnym samochodem.

Relatywnie nowym rodzajem oferty pasażerskiej żeglugi promowej na trasach z Polski do Skandynawii jest organizacja rejsów strice turystycznych, obejmujących w ramach biletu wyżywienie, zakwaterowanie, atrakcje towarzyszące (występy, koncerty itd.) jak

również zwiedzanie na lądzie. Tego rodzaju usługi żeglugi promowej skierowane są również dla klientów biznesowych i obejmują m.in. organizację konferencji, szkoleń, warsztatów na pokładzie promu. Coraz częściej przestrzeń pasażerska statku jest także wykorzystywana w celu organizacji różnego rodzaju imprez okolicznościowych.

## 2.2 Wielkość pasażerskich przewozów promowych pomiędzy Polską a Skandynawią

Rocznie, na trasach pomiędzy Polską a Skandynawią, przewożonych jest ok. miliona pasażerów i ok. 270 tys. samochodów osobowych (rysunek 1). Należy przy tym podkreślić, że pasażerski ruch promowy charakteryzuje się wyraźną sezonowością. Największe natężenie liczby przewożonych tą formą transportu pasażerów notowane jest w okresach letnich oraz świątecznych.



Rys.1. Liczba pasażerów oraz samochodów osobowych przewożonych promami pomiędzy Polską a Skandynawią w latach 2005-2008 z uwzględnieniem dodatkowo roku 2003, w osobach oraz liczbie samochodów.

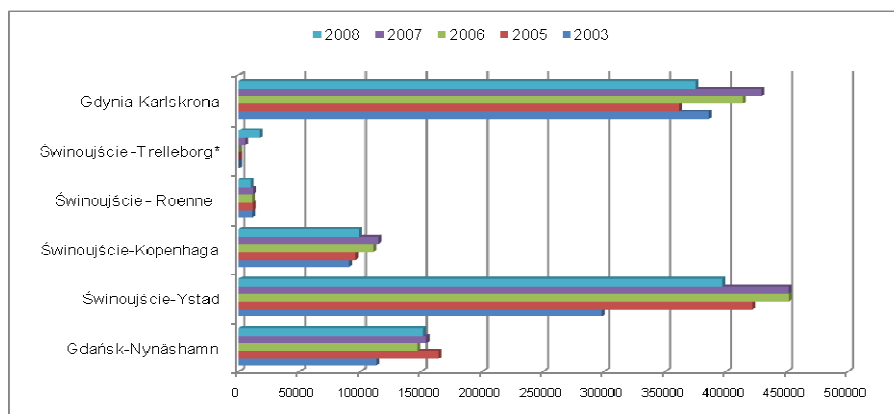
Źródło: [5]

Bezpośrednie połączenia promowe pomiędzy Polską a Skandynawią, obsługujące ruch pasażerski, obejmują serwisy promowe do Szwecji oraz Danii i są wykonywane przez trzech przewoźników promowych:

- polskiego armatora promowego Polską Żeglugę Bałtycką (Polferries), na trasie: Świnoujście-Kopenhaga, Gdańsk-Nynäshamn, Świnoujście-Ystad oraz Świnoujście-Rønne (w sezonie); przy czym od listopada 2008 r. w barwach Polferries trasę Świnoujście-Ystad obsługuje skandynawski operator DFDS, któremu polski przewoźnik wyczarterował w tym celu prom Wawel;
- polskiego operatora promowego Unity Line, na trasie: Świnoujście-Ystad oraz Świnoujście-Trelleborg;
- skandynawskiego przewoźnika Stena Line, na trasie Gdynia-Karlskrona.

Największa liczba pasażerów jak również samochodów osobowych przewożona jest na trasach Świnoujście-Ystad oraz Gdynia-Karlskrona (rysunek 2 i 3).

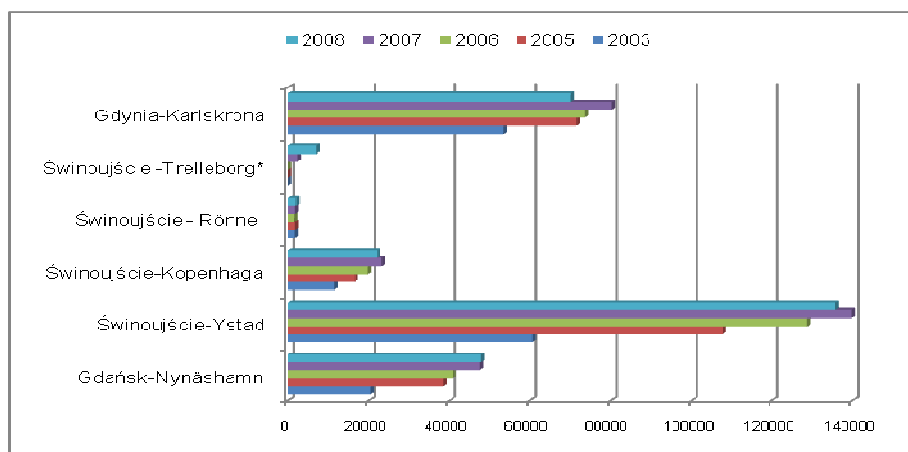
Poza wskazanymi powyżej połączeniami bezpośrednimi, przewoźnicy promowi obsługujący ruch pasażerski pomiędzy Polską a Skandynawią, oferują również szereg rejsów łączonych, głównie turystycznych, umożliwiających dotarcie do innych miast regionu Morza Bałtyckiego, bazując w tym przypadku na współpracy z innymi przewoźnikami promowymi oraz wykorzystując tam gdzie to możliwe połączenia lądowe.



\* serwis uruchomiony na początku 2007 roku.

Rys.2. Liczba pasażerów promów morskich w relacjach pomiędzy Polską a Skandynawią (główne trasy w ruchu regularnym) w latach 2005-2008 z uwzględnieniem dodatkowo roku 2003 w osobach

Źródło: [5]



Rys.3. Liczba samochodów osobowych przewożonych na pokładzie promów morskich w relacjach pomiędzy Polską a Skandynawią (główne trasy w ruchu regularnym) w latach 2005-2008 z uwzględnieniem dodatkowo roku 2003 w liczbie samochodów.

Źródło: [5]

Uwzględniając dane zaprezentowane na rysunkach 2 i 3, można stwierdzić, że pasażerski ruch promowy na trasach z Polski do Ystad oraz Karlskrony, obejmuje w znacznej mierze wyjazdy i przyjazdy pasażerów zmotoryzowanych. Pasażerowie piesi stanowią niewielki odsetek ogółu pasażerów promów morskich. Wyjątek stanowią pasażerowie podróżujący w zorganizowanych grupach, odprawiający się pieszo, jednakże kontynuujący podróż w Skandynawii autobusem.

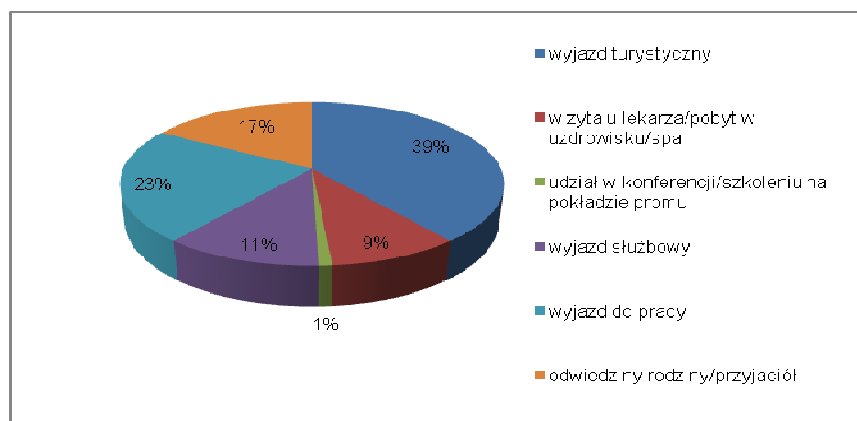
### 2.3 Motywy podróży i preferencje pasażerów żeglugi promowej podróżujących na linii Świnoujście - Ystad

W okresie lipiec–sierpień 2009 r. przeprowadzone zostały badania ankietowe wśród pasażerów podróżujących promami morskimi na trasie Świnoujście-Ystad i w kierunku przeciwnym. Celem badania było rozpoznanie motywów podróży jak również związanych z nią opinii, preferencji i oczekiwań pasażerów. Przeprowadzone badanie stanowi część szerszych badań prowadzonych przez autora nad ruchem pasażerskim pomiędzy Polską a Skandynawią.

Badanie przeprowadzono na grupie 400 pasażerów, głównie pochodzących z Polski (85% badanych) oraz z Danii, Szwecji i Norwegii (15%). Ankietowane osoby to przede wszystkim ludzie młodzi między 26 a 40 rokiem życia, z czego 60% to osoby płci męskiej, czynne zawodowo, żyjące w 2-4 osobowych gospodarstwach domowych.

Ponad 78% spośród zbadanych osób, stanowili tzw. pasażerowie zmotoryzowani, czyli podróżujący promem wraz z innym środkiem transportu, zazwyczaj samochodem osobowym lub motocyklem.

Głównym motywem podróży badanych osób były wyjazdy turystyczne a w dalszej kolejności te związane z migracją zarobkową, co prezentuje rysunek 4.



Rys.4. Motywy podróży pasażerów promów morskich na linii Świnoujście-Ystad.

Źródło: [1]

Przewaga wyjazdów o charakterze turystycznym wśród ankietowanych osób, w znacznej mierze wynika ze specyfiki okresu w jakim było prowadzone badanie. Okres letni

charakteryzuje się najwyższym, w porównaniu do pozostałych miesięcy w roku, promowym ruchem pasażerskim, w tym zwłaszcza dokonywanym w celach rekreacyjnych. Niemniej jednak struktura tego ruchu nie jest jednorodna, a różnicuje ją przede wszystkim funkcja jaką prom jako środek transportu pełni w zakresie realizacji podróży turystycznej.

Badani pasażerowie podróżujący w celach turystycznych najczęściej traktowali prom jako środek transportu w celu dotarcia do konkretnej destynacji turystycznej na lądzie (co umożliwił m.in. możliwość podróżowania z samochodem lub w przypadku wycieczek zorganizowanych autokarem) lub skorzystania z innej oferty turystyki na morzu jak np. coraz bardziej popularne wyprawy na wędkowanie po wodach Bałtyku. Osoby, traktujące prom jako formę turystyki morskiej (*ferry cruise*), stanowiły niewielki odsetek wśród badanej populacji.

Drugą pod względem liczebności grupę, stanowiły osoby podróżujące (migrujące) w celach zarobkowych, głównie do Norwegii i Szwecji. Strukturę tego ruchu tworzyli zarówno pasażerowie przemieszczający się w celach zarobkowych na dłuższy okres czasu jak również osoby wyjeżdżające do prac sezonowych.

Głównym czynnikiem decydującym o wyborze przez pasażerów promu jako środka transportu na badanej trasie, wśród badanych osób, była możliwość zabrania na pokład samochodu i większej ilości bagażu, a także bezpieczeństwo podróży. Dla porównania, najmniej istotnymi czynnikami okazały się elementy związane z możliwością skorzystania z oferty rozrywkowej na pokładzie promu, w tym także sama podróż morską jako atrakcja turystyczna oraz czas podróży. Co ciekawe, koszt podróży nie stanowił tu kategorii najważniejszej.

W zakresie oceny oferty oraz jakości dostępnej przestrzeni pasażerskiej promu, respondenci najlepiej oceniali: jakość obsługi na promie, ogólną atmosferę na promie oraz ofertę restauracji. Najgorzej zaś: ofertę sklepów, komfort zakwaterowania, oraz poziom programów rozrywkowych.

### 3. WNIOSKI

Region Morza Bałtyckiego należy do najważniejszych na świecie akwenów pod względem przewozów promowych, w tym także pasażerskich. Zmiany jakie zaszły w otoczeniu żeglugi promowej w ostatnim dziesięcioleciu, o których była mowa w poprzednich częściach niniejszego artykułu, wpłynęły na zmniejszenie wolumenu oraz zmianę struktury obsługiwanego przez tę formę transportu ruchu pasażerskiego.

Zacytowane w artykule częściowe wyniki badań ankietowych, mimo iż odnoszące się do jednej wybranej trasy, mogą w pewnym zakresie być reprezentatywne również dla pozostałych serwisów promowych realizowanych z Polski do Skandynawii. Na ich podstawie można stwierdzić, że głównym czynnikiem determinującym wybór promu jako środka transportu przez klientów indywidualnych jest możliwość zabrania na pokład samochodu. Zatem oferta rejsów promem cieszy się największym zainteresowaniem wśród pasażerów podróżujących w grupach, w celach turystycznych i pokrewnych (odwiedziny przyjaciół lub znajomych) oraz związanych z migracją zarobkową.

Ten rodzaj przewozów promowych stanowi największy odsetek w łącznie obsługiwanym ruchu pasażerskim w okresach letnich. Natomiast w okresach poza ścisłym sezonem przewozowym, zauważa się większe zainteresowanie ofertą rejsów

weekendowych, tematycznych, która kierowana jest zarówno do klientów indywidualnych jak i instytucjonalnych.

Natomiast przewozy o charakterze biznesowym (wyjazdy służbowe, delegacje itd.), realizowane głównie na krótki czas i niewymagające zazwyczaj zabrania większej ilości bagażu, nie mają obecnie większego znaczenia w ogóle wykonywanych przewozów pasażerskich żeglugą promową. Znaczna część tego ruchu została bowiem przejęta przez transport lotniczy, który oferuje krótszy czas podróży w porównaniu do połączeń promowych, przy porównywalnych kosztach podróżowania.

Reasumując, nowe uwarunkowania funkcjonowania pasażerskiej żeglugi promowej w regionie Morza Bałtyckiego, wpłynęły na zmianę wielkości oraz struktury rodzajowej obsługiwanego ruchu pasażerskiego. Kształtowanie przez przewoźników promowych odpowiedniej oferty przewozowej, w tym także przez przewoźników operujących z polskich portów morskich, powinno w największym stopniu uwzględniać zmieniające się preferencje i oczekiwania podróżnych. Konieczna jest eliminacja wąskich gardeł, w tym przypadku zidentyfikowanych m.in. w obszarze jakości przestrzeni pasażerskiej na pokładach promów morskich. Pozwoli to na stworzenie unikatowej oferty przewozowej żeglugi promowej, konkurencyjnej w stosunku do oferty alternatywnych gałęzi transportu świadczących usługi na analizowanych trasach.

#### 4. BIBLIOGRAFIA

- [1] Badania własne.
- [2] *Cruise and ferry passenger shipping. Growth potential, ports, regional marketing and economic effects in the Baltic Sea Region*, Heft 22, Rostock, Ostseeinstitut für Marketing, Verkehr und Tourismus an der Universität Rostock 2008.
- [3] *Cruise and ferry passenger shipping on the Baltic Sea. Mass tourism and/or product differentiation?* Heft 27, Rostock, Ostseeinstitut für Marketing, Verkehr und Tourismus an der Universität Rostock 2009.
- [4] Panasiuk A., Pluciński M. (red.): *Transport morski i lotniczy w obsłudze ruchu pasażerskiego. Implikacje dla regionów*, Szczecin, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego 2008.
- [5] ShipPax Information, *Reports and analysis of passenger -& ro-ro shipping*. Market: 07, Market 08, Market 08, Halmstad, Sweden, 2007, 2008, 2009.
- [6] Urbanyi-Popiołek I.: *Rozwój funkcji turystycznych żeglugi promowej*, [w:] *Polityka turystyczna*, red. Panasiuk A., Szczecin, Fundacja na Rzecz Uniwersytetu Szczecińskiego 2005.
- [7] Wyszomirski O. (red.): *Rynek przewozów pasażerskich*, Gdańsk, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego 1994.