

Czesława CHRISTOWA

Akademia Morska w Szczecinie, Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu
Instytut Zarządzania Transportem
Zakład Organizacji i Zarządzania
ul. H. Pobożnego 11, 70-507 Szczecin
c.christowa@am.szczecin.pl

PRZEWOZY PROMOWE W BASENIE MORZA BAŁTYCKIEGO ZE SZCZEGÓLNYM UWZGLĘDNIENIEM AUTOSTRADY MORSKIEJ ŚWINOUJŚCIE – YSTAD

Streszczenie:

W publikacji przedstawiono wyniki analizy przewozów promowych w basenie Morza Bałtyckiego ze szczególnym uwzględnieniem autostrady morskiej Świnoujście – Ystad jako elementu Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC ROUTE 65. Scharakteryzowano przedsiębiorstwa konkurujące na rynku przewozów promowych na Bałtyku. Zaprezentowano potencjał przewozowy, charakterystyki promów morskich eksploatowanych przez przedsiębiorstwa żeglugowe oraz infrastrukturę Bazy Promów Morskich w Świnoujściu. Na podstawie danych statystycznych dokonano oceny wielkości przewozów osób, ładunków i środków transportu, wskazując trendy rozwojowe w tym zakresie.¹

Słowa kluczowe: transport morski, przewozy promowe, Baza Promów Morskich, rynek przewozów promowych na Bałtyku, trendy rozwojowe, autostrada morska Świnoujście – Ystad

WSTĘP

Morze stanowi siłę napędową Europy. Obszary morskie oraz wybrzeża mają zasadnicze znaczenie dla dobrobytu Europy. Stanowią one szlaki handlowe, regulują klimat, są źródłem pożywienia i zasobów naturalnych, a także ulubionym miejscem zamieszkania i wypoczynku. W wielu państwach członkowskich UE wzrost w gospodarce morskiej przewyższa ogólny wzrost gospodarczy, zwłaszcza w regionach aktywnych w dziedzinie logistyki morskiej. Przemysł morski, usługi morskie oraz obszary nadbrzeżne są źródłem 40% PKB UE.

Handel międzynarodowy drogą morską stanowi ponad 75% ogólnych obrotów handlu światowego [11]. Umieędzynarodowienie i globalizacja gospodarki są głównymi czynnikami dynamicznego rozwoju przewozów morskich.

Łącznie statki przewożą około 90% towarów w handlu między UE a resztą świata. Towary te mają zasadnicze znaczenie dla gospodarki europejskiej i światowej. Transport morski odgrywa dominującą rolę w obsłudze wymiany towarowej państw leżących w Regionie Morza Bałtyckiego. W wymianie towarowej Polski ze Szwecją, Danią, Finlandią i Norwegią udział transportu morskiego wynosi ponad 90%.

¹ „Badanie i modelowanie zintegrowanego gałęziowo systemu transportowego w regionie zachodniopomorskim ze szczególnym uwzględnieniem Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego Północ – Południe”, projekt rozwojowy realizowany pod kierunkiem Cz. Christowej w Akademii Morskiej w Szczecinie finansowany przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju w latach 2009 – 2011.

Polska żegluga liniowa działa przede wszystkim na szlakach do/z Europy. Od wielu lat podlega międzynarodowym, a obecnie także unijnym, regułom konkurencji występujących na światowym rynku usług transportowych.

Do polskich przedsiębiorstw żeglugowych należą: Polska Żegluga Morska P.P. Żegluga Polska S.A., Unity Line Sp. z o.o., Polska Żegluga Bałtycka SA, Euroafrica Sp. z o.o., Pol-Levant Sp. z o.o., Pol-Euro Linie Żeglugowe Sp. z o.o., Chińsko-Polskie Towarzystwo Okrętowe Chipolbrok SA., Baltic Container Lines Sp. z o.o.

Morska flota transportowa Polski w 2009 r. liczyła 118 statków, o łącznej nośności 2 626,9 tys. ton oraz o pojemności brutto GT (ang. Gross Tonnage) 1 928,9 tys. Większość stanowiły statki do przewozu ładunków suchych, ich liczba w 2009 r. wyniosła 92. Na koniec 2009 r. pod polską banderą pływało 18 statków (15,3% ogólnej liczby jednostek morskiej floty transportowej) o łącznej nośności 37,4 tys. ton i pojemności brutto GT 49,7 tys. [18]

W polityce transportowej UE założono promowanie oraz priorytetowe traktowanie transportu morskiego i żeglugi śródlądowej jako alternatywy likwidacji zatorów i odciążenia infrastruktury drogowej i kolejowej [4]. Realizowany jest program budowy autostrad morskich (motorways of the sea) i rozwoju żeglugi bliskiego zasięgu (sea short shipping), zwanej także żegluga przybrzeżną. Osiągnięcie celu programu wymaga lepszych połączeń między portami morskimi a siecią kolejową, drogową i śródlądową wodną. Żegluga bliskiego zasięgu może być wykorzystywana jako podstawa już istniejących i nowych logistycznych łańcuchów transportowych.

1. IDENTYFIKACJA PRZEDSIĘBIORSTW KONKURUJĄCYCH W BASENIE MORZA BAŁTYCKIEGO W SEGMENTCIE PRZEWOZÓW PROMOWYCH

W międzynarodowej żegludze promowej w 2008 r. przewieziono ponad 2 mld pasażerów, z czego ponad 10% w basenie Morza Bałtyckiego. Przewozy samochodów w skali ogólnoswiatowej wyniosły ponad 255 mln sztuk, z czego około 34% na Bałtyku. W światowych przewozach ładunków liniowych rejon Morza Bałtyckiego zajmuje trzecie miejsce po Morzu Północnym i Śródziemnym, z przewozami ogółem ponad 8 mln ton z 34 mln ton na świecie. Na szczególną uwagę zasługuje fakt, iż w światowej żegludze promowej w 2008 r. odnotowano 6,8 mln podróży statków, z czego aż ponad 57% to podróże po Bałtyku [8]. Flota promowa Bałtyku stanowiła w 2008 r. około 21% światowej floty promowej ogółem. W tym rejonie świata w 2008 r. pływały 203 jednostki promowe o łącznej pojemności ponad 2,9 mln GT. Największa liczba jednostek na świecie eksploatowana była w basenie Morza Śródziemnego – 385 statków, o łącznej pojemności ponad 5 mln GT [8]. W ostatnich dziesięciu latach basen Morza Bałtyckiego charakteryzował się największą dynamiką wzrostu przewozów promowych.

Do największych przedsiębiorstw żeglugowych operujących promami w basenie Morza Bałtyckiego pod względem liczby zatrudnionych w 2008 r. należą następujący przewoźnicy promowi: [8]

- | | |
|---|------------------------|
| 1. A/S Tallink Group (Finlandia) | – 6 093 zatrudnionych, |
| 2. Stena Line – przedsiębiorstwo grupy Stena AB (Szwecja) | – 5 700 zatrudnionych, |
| 3. DFDS AS (Dania) | – 4 215 zatrudnionych, |
| 4. Color Line AS (Norwegia) | – 3 827 zatrudnionych. |

Do kluczowych przewoźników Morza Bałtyckiego, mających przewagę konkurencyjną nad polskimi przewoźnikami promowymi (Unity Line Sp. z o.o. i Polską Żegluga Bałtycką SA) należą: Stena Line, DFDS, Finnlines Oy i Skandlines GmbH. Przewaga tych przewoźników promowych wynika z:

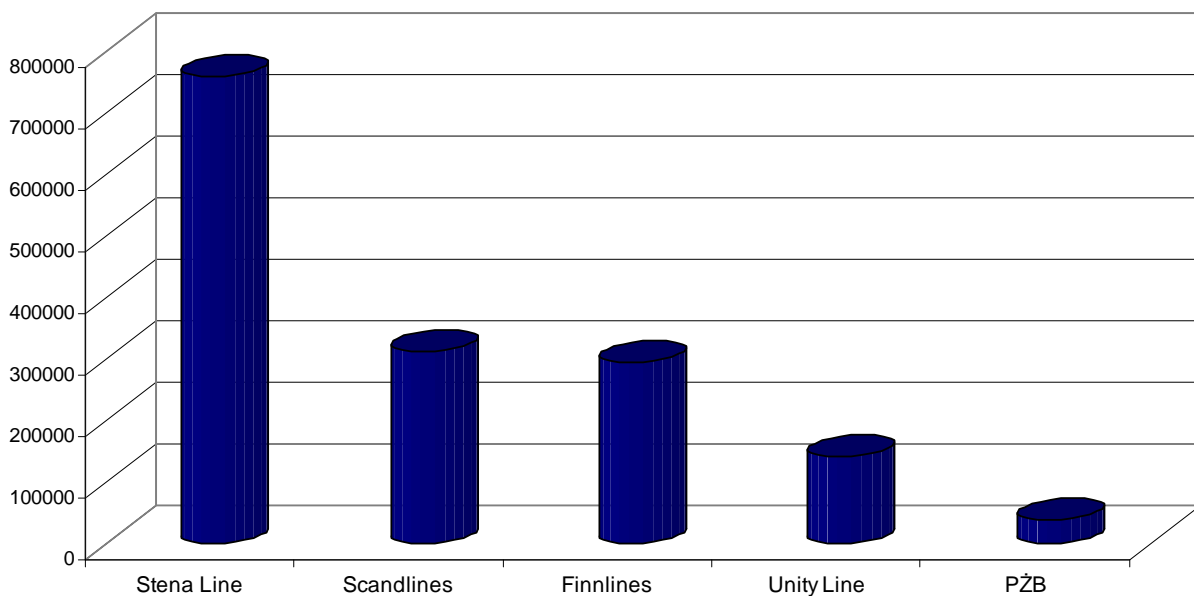
1. potencjału przewozowego,
2. dużej liczby linii obsługiwanych na Bałtyku, połączonych z portami południowej i wschodniej części akwenu morskiego,
3. aliansów kapitałowych z przedsiębiorstwami z krajów bałtyckich,
4. wieku eksploatowanych jednostek.

Wielkość potencjału przewozowego polskich przewoźników promowych, oferowanego na liniach promowych ze Świnoujścia w relacji do potencjału ogółem ich kluczowych konkurentów na Bałtyku ilustruje tablica 1 i rysunek 1.

Tablica 1. Wielkość potencjału przewozowego polskich przewoźników promowych, oferowanego na liniach promowych ze Świnoujścia w relacji do potencjału ogółem ich kluczowych konkurentów na Bałtyku w 2009 r.

Lp.	Przewoźnicy promowi	Liczba GT
1.	Stena Line	760 715
2.	Scandlines	310 389
3.	Finnlines	292 865
4.	Unity Line	139 551
5.	PŻB	37 312

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Unity Line i [8]



Rys. 1. Potencjał przewozowy oferowany na liniach promowych ze Świnoujścia przez Unity Line i PŻM oraz potencjał przewozowy ogółem kluczowych konkurentów na Bałtyku

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Unity Line i [8]

2. CHARAKTERYSTYKA PROMÓW MORSKICH EKSPLOATOWANYCH PRZEZ POLSKIE PRZEDSIĘBIORSTWA ŻEGLUGOWE NA BAŁTYKU

Potencjał przewozowy województwa zachodniopomorskiego w segmencie przewozów promowych skupiony jest w dwóch przedsiębiorstwach operujących dziewięcioma promami, z których siedem eksploatuje Unity Line Sp. z o.o., należąca do grupy Polskiej Żeglugi Morskiej, a dwa eksploatuje Polska Żegluga Bałtycka SA.

Promy eksploatowane przez Unity Line Sp. z o.o. obsługują następujące linie:

1. m/f Polonia linia Świnoujście – Ystad,
2. m/f Scania linia Świnoujście – Ystad,
3. m/f Gryf linia Świnoujście – Trelleborg,
4. m/f Wolin linia Świnoujście – Trelleborg,
5. m/f Galileusz linia Świnoujście – Trelleborg,
6. m/f Jan Śniadecki linia Świnoujście – Ystad,
7. m/f Mikołaj Kopernik linia Świnoujście – Ystad.

Promy eksploatowane przez PŻB SA obsługują następujące linie:

1. m/f Pomerania linia Świnoujście – Kopenhaga,
2. m/f Pomerania linia Świnoujście – Ronne,
3. m/f Wawel linia Świnoujście – Ystad.

Łączny potencjał przewozowy promów Unity Line Sp. z o.o. i PŻB SA wynosi:

1. 176 863 GT,
2. 5 627 miejsc pasażerskich,
3. 13 700 metrów linii ładunkowych.

W tabelicy 2 przedstawiono nadal aktualną ofertę przewozową zachodniopomorskich przewoźników promowych.

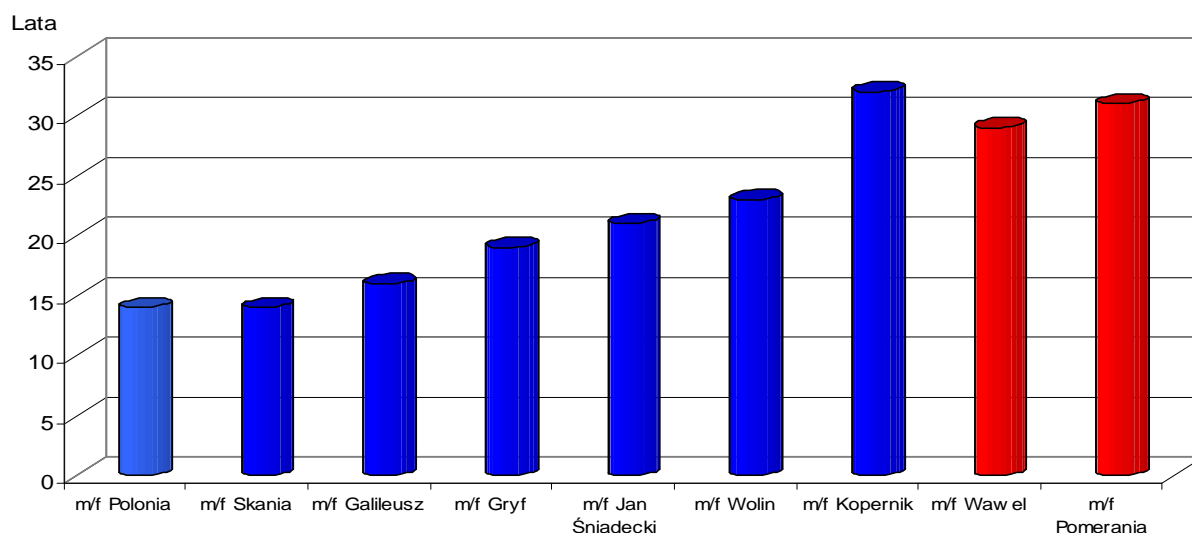
Tablica 2. Oferta przewozowa zachodniopomorskich przewoźników promowych (stan: 12.2009 r.)

Lp.	Wyszczególnienie	Unity Line Sp. z o.o.	PŻB SA
1.	Liczba GT	139 551	37 312
2.	Linie ładunkowe [m]	11 742	1 958
3.	Liczba miejsc pasażerskich	3 627	2 000

Źródło: materiały źródłowe Unity Line Sp. z o.o.

Podstawowe dane statystyczne wskazują na znaczącą przewagę konkurencyjną Unity Line Sp. z o.o. na liniach promowych łączących region zachodniopomorski ze Skandynawią w relacji do polskiego konkurenta – PŻB SA.

Na rysunku 2 przedstawiono wiek jednostek Unity Line Sp. z o.o. i PŻB SA, obsługiwanych przez Bazę Promów Morskich w Świnoujściu.



Rys. 2. Wiek promów zachodniopomorskich przewoźników pływających na liniach Świnoujście – Skandynawia w 2009 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Unity Line Sp. z o.o.

Relatywnie do innych przewoźników promowych na Bałtyku, zachodniopomorskie przedsiębiorstwa promowe dysponują starymi jednostkami. Najmłodsze dwa promy, m/f Polonia i m/f Skania, zostały zbudowane w 1995 r. Graniczny wiek ekonomiczny tego typu statków, budowanych w stoczniach skandynawskich, wynosi około 38 lat. W najbliższych dziesięciu latach muszą zostać wycofane z eksploatacji trzy promy: m/f Kopernik, m/f Pomerania, i m/f Wawel. Oznacza to zmniejszenie rocznej oferty przewozowej o około 1,4 mln miejsc pasażerskich i około 1,98 mln metrów linii ładunkowych. W wariantcie pesymistycznym prognoza ta może oznaczać także likwidację linii ze Świnoujścia do Kopenhagi i Ronne oraz wejście na ten obszar rynku silnych kapitałowo przewoźników skandynawskich.

3. CHARAKTERYSTYKA INFRASTRUKTURY I WARUNKÓW EKSPLOATACJI BAZY PROMÓW MORSKICH W ŚWINOUJŚCIU W ASPEKTCIE UWARUNKOWAŃ ROZWOJU PRZEWOZÓW PROMOWYCH NA BAŁTYKU

Baza Promów Morskich w Świnoujściu (BPMS) położona w części portowej Świnoujścia, wzdłuż ujścia rzeki Świny do Morza Bałtyckiego jest istotnym węzłem komunikacyjnym transportu środkowoeuropejskiego, łączącym Skandynawię ze środkową i południową Europą. Właścicielem (BPMS) jest Zarząd Morskich Portów w Szczecinie i Świnoujściu SA. BPMS, zarządzana przez Terminal Portowy w Świnoujściu Sp. z o.o., jest największą z czterech polskich baz promowych.

Baza Promów Morskich w Świnoujściu zapewnia 24-godzinną obsługę portową, świadcząc następujące usługi:

1. obsługę promów morskich, statków ro-ro² i statków wycieczkowych,
2. obsługę ruchu pasażerskiego,
3. przeładunki ro-ro samochodów osobowych, samochodów ciężarowych, naczep drogowych, przeładunki ro-ro wagonów kolejowych,
4. składowanie i magazynowanie towarów oraz pojazdów drogowych w imporcie i eksporcie,
5. odprawy graniczno-celne i spedycyjne,
6. usługi hotelowe i gastronomiczne,
7. usługi pocztowe.

BPMS posiada połączenia ze Szczecinem i resztą kraju oraz z Berlinem poprzez połączenia drogowe i wodne przez rzekę Odrę oraz kanały śródlądowe. Połączenia te jednak od kilkadziesiąt lat nie były gruntownie zmodernizowane. Fakt ten stanowi o relatywnie niskiej pozycji konkurencyjnej portu w Świnoujściu w porównaniu do konkurujących ze Szczecinem i Świnoujściem portów w Rostoku, Lubece i Travemunde. Baza Promów Morskich w Świnoujściu oferuje szeroki potencjał przeładunkowy, który przedstawiono w tablicy 3.

Tablica 3. Dzienny i roczny potencjał przeładunkowy Bazy Promów Morskich w Świnoujściu (2009r.)

Lp.	Rodzaj ładunku	Potencjał dzienny	Potencjał roczny
1.	Pasażerowie	10 000	2 – 3 miliony
2.	Samochody i autobusy	3 000	0,5 – 0,8 miliona
3.	Samochody ciężarowe	3 000	0,5 – 0,8 miliona
4.	Wagony kolejowe	500	100 000
5.	Inne ładunki [t]	35 000	9 000 000

Źródło: [17], luty 2010 r.

² Typ statku towarowego lub pasażersko-towarowego przystosowanego do przewozu ładunków tocznych: samochodów osobowych, ciężarówek lub wagonów kolejowych (ang. roll on/roll off)

Baza Promów Morskich w Świnoujściu obsługuje przeładunki głównie dwóch polskich operatorów promowych, których siedziba spółek znajduje się w regionie zachodniopomorskim, tj. Unity Line Sp. z o.o. i PŻB SA. Z BPMS obsługiwane są następujące połączenia:

1. Świnoujście – Kopenhaga,
2. Świnoujście – Trelleborg,
3. Świnoujście – Ystad,
4. Świnoujście – Ronne.

Na uwagę zasługuje fakt, iż intensywność wykorzystania Bazy Promów Morskich w Świnoujściu przez zachodniopomorskie przedsiębiorstwa promowe nie przekracza nawet 50% dla żadnego rodzaju ładunków. Najniższe wykorzystanie potencjału przeładunkowego Bazy przez lokalnych operatorów promowych występuje w obsłudze pasażerów, najwyższe w obsłudze przeładunków samochodów ciężarowych. W tablicy 4 przedstawiono intensywność wykorzystania potencjału przeładunkowego Bazy w Świnoujściu przez zachodniopomorskich operatorów promowych.

Tablica 4. Roczny potencjał przeładunkowy Bazy Promów Morskich w Świnoujściu i intensywność jego wykorzystania przez zachodniopomorskie przedsiębiorstwa promowe w 2008 r.

Lp.	Rodzaj ładunku	Roczny potencjał przeładunkowy Bazy	Przeładunki w Bazie U.L. Sp. z o.o. i PŻB SA w 2008 r.	Intensywność wykorzystania [%]
1.	Pasażerowie	2 – 3 miliony	387 845	19 – 13
2.	Samochody i autobusy	0,5 – 0,8 miliona	145 844	29 – 18
3.	Samochody ciężarowe	0,5 – 0,8 miliona	204 106	41 – 26
4.	Wagony kolejowe	100 000	21 954	22
5.	Inne ładunki [t]	9 000 000	0	0

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Unity Line Sp. z o.o.

W tablicy 5 przedstawiono wielkość przeładunków w Bazie Promów Morskich w Świnoujściu w latach 2004 – 2008 oraz udział procentowy ładunków przewożonych przez Unity Line Sp. z o.o. i PŻB SA.

W strategii rozwoju Bazy Promów Morskich w Świnoujściu na lata 2010 – 2012 kluczowym projektem jest budowa stanowiska promowego nr 1 o długości około 246 metrów oraz budowa galerii pasażerskiej. Inne planowane działania rozwojowe BPMS będą zmierzały do:

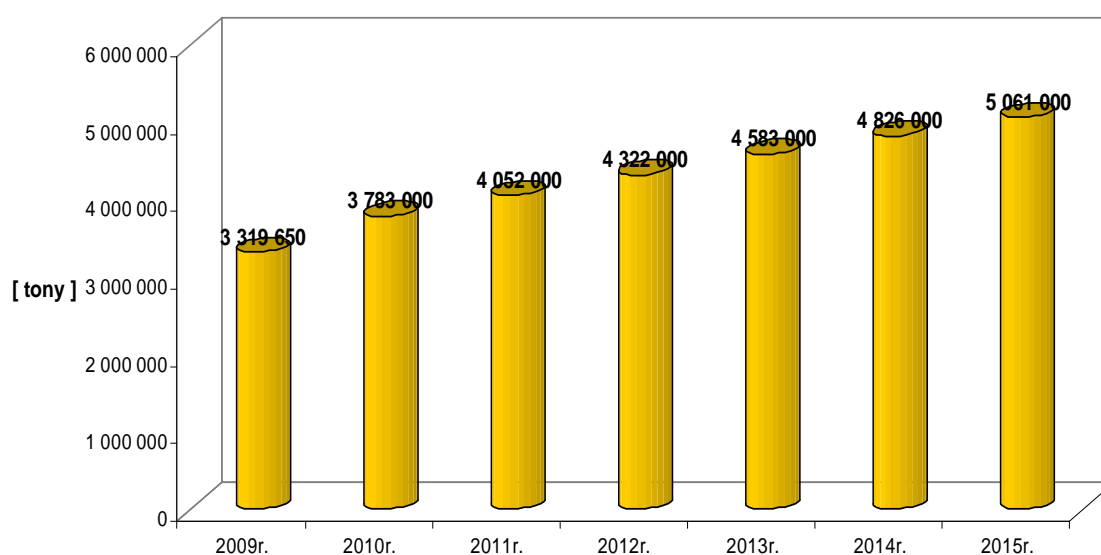
1. obsługi ładunków ponadgabarytowych, przewożonych na pokładach promów morskich,
2. obsługi portowej statków typu samochodowce,
3. formowania i rozformowywania ładunków drobnicowych z wykorzystaniem istniejącego magazynu celnego oraz technologii,
4. obsługi przewozów kombinowanych.

W planach rozwojowych bazy przewiduje się także bieżące projekty modernizacyjne. Zarząd Bazy Promów Morskich w Świnoujściu prognozuje dynamiczny wzrost przeładunków do 2015 r. W segmencie przeładunków drobnicy planuje się wzrost o 52%, w przeładunkach samochodów ciężarowych wzrost o 57% oraz w ruchu pasażerskim wzrost o 21%. Tylko w przeładunkach autokarów zakładany jest spadek przeładunków tych pojazdów, z liczby około 2 000 w 2009 r. do 568 w 2015 r. [17] Rysunki 3 – 8 ilustrują planowane przeładunki w Bazie Promów Morskich w Świnoujściu do 2015 r.

Tablica 5. Przeładunki w Bazie Promów Morskich w Świnoujściu oraz procentowy udział zachodniopomorskich przewoźników promowych w latach 2004 – 2008

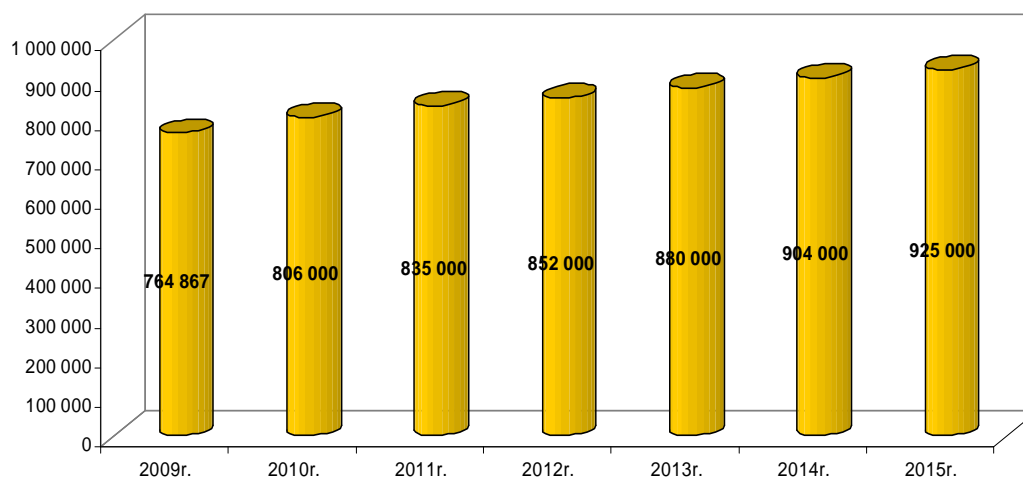
Lp.	Ładunek Udział przewoźników promowych	2004	2005	2006	2007	2008
1.	Pasażerowie	606 705	693 519	767 015	797 438	742 589
2.	Udział przewoźników promowych [%]	59,9	60,8	58,9	57,3	55,9
3.	Samochody osobowe	97 828	126 547	149 885	167 373	166 585
4.	Udział przewoźników promowych [%]	83,8	85,3	85,8	84,9	86,6
5.	Autokary	2 750	3 006	2 890	2 630	2 043
6.	Udział przewoźników promowych [%]	85,9	86,7	83,7	82,2	77,0
7.	Samochody ciężarowe	131 847	154 392	182 882	203 307	207 304
8.	Udział przewoźników promowych [%]	93,8	96,6	97,0	97,9	98,5
9.	Wagony kolejowe	16 720	16 872	20 955	23 337	21 946
10.	Udział przewoźników promowych [%]	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Unity Line Sp. z o.o. oraz danych BPMS [17]



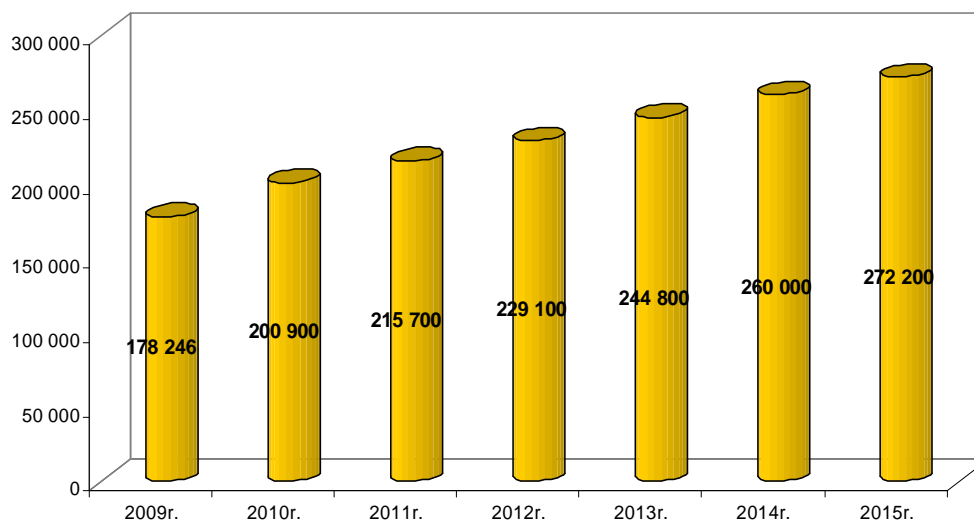
Rys. 3. Prognoza przeładunków drobnicy w BPMS do 2015 r.

Źródło: [17]



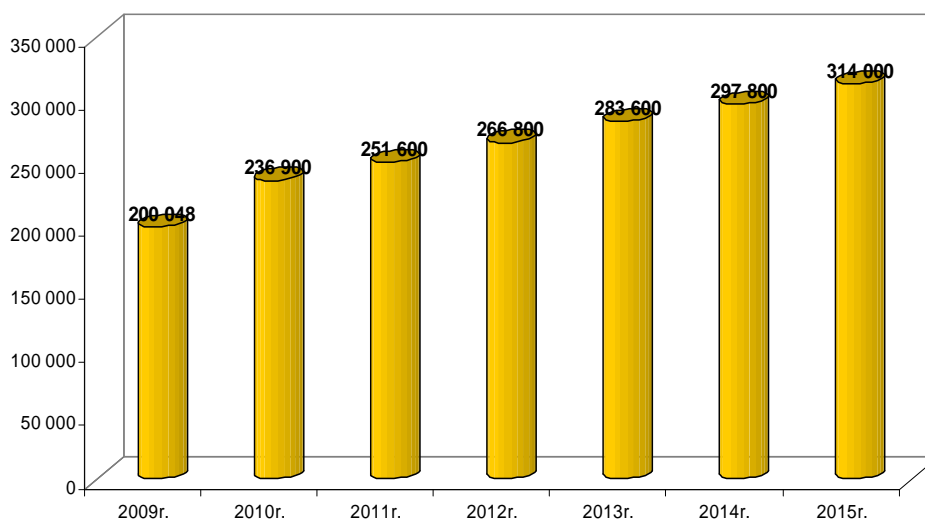
Rys. 4. Prognoza ruchu pasażerskiego w BPMS do 2015 r.

Źródło: [17]



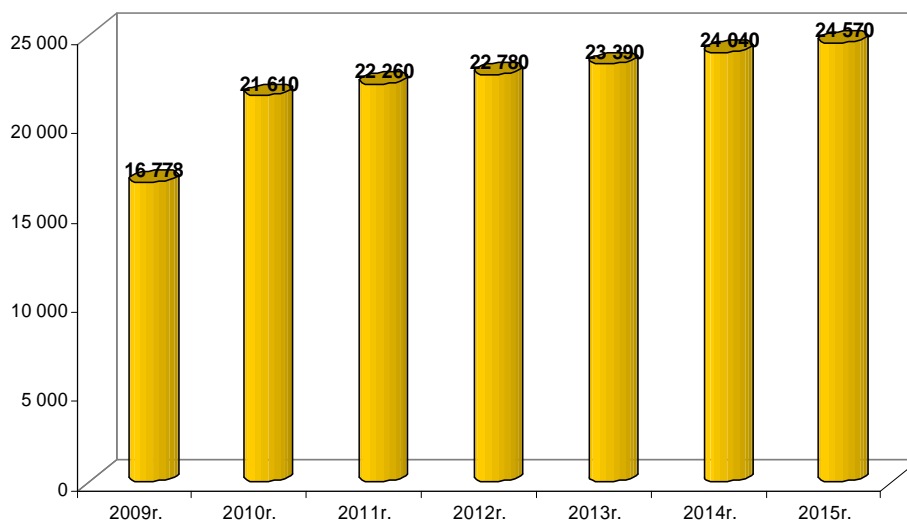
Rys. 5. Prognoza przeładunków samochodów osobowych w BPMS do 2015 r.

Źródło: [17]



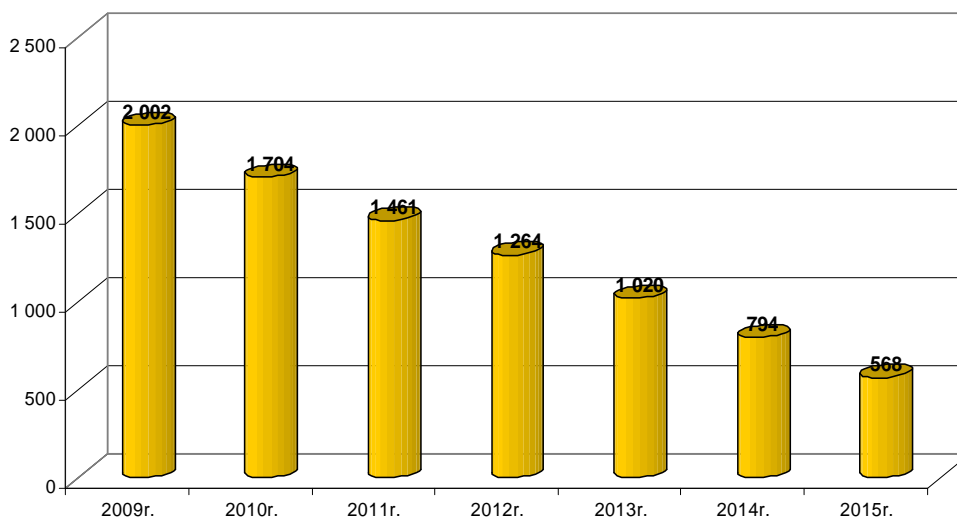
Rys. 6. Prognoza przeładunków samochodów ciężarowych w BPMS do 2015 r.

Źródło: [17]



Rys. 7. Prognoza przeładunków wagonów w BPMS do 2015 r.

Źródło: [17]



Rys. 8. Prognoza przeładunków autobusów w BPMŚ do 2015 r.

Źródło: [17]

Prognozy zakładają dynamiczny rozwój przeładunków w Bazie Promów Morskich w Świnoujściu do 2015 r. Jednak dane zawarte w tablicy 3 wskazują, iż potencjał przeładunkowy BPMŚ nie jest w pełni wykorzystywany przez przewoźników promowych. Kluczowym powodem niskiej intensywności jego wykorzystania jest brak zmodernizowanych połączeń drogowych, kolejowych i wodnych oraz brak autostrad, dróg ekspresowych oraz zmodernizowanych linii kolejowych łączących region zachodniopomorski z południową i wschodnią częścią kraju i Europy. Pomimo wieloletnich zaniedbań w rozbudowie sieci komunikacyjnych Polski zachodniej BPMŚ przygotowana jest pod względem infrastruktury i suprastruktury na:

1. utworzenie nowych linii promowych w kierunku Wschód – Zachód,
2. rozwój ruchu promowego w kierunku Północ – Południe,
3. świadczenie usług portowych i logistycznych w transporcie intermodalnym,
4. przeładunek różnorodnych ładunków,
5. podnoszenie jakości usług towarzyszących w transporcie.

Kluczowym warunkiem rozwoju Bazy Promów Morskich w Świnoujściu jest rozbudowa sieci komunikacyjnej łączącej Świnoujście z południem i wschodem Polski oraz Europy a także dynamiczny rozwój gospodarczy regionu zachodniopomorskiego i regionów sąsiednich.

4. ANALIZA I OCENA DANYCH STATYSTYCZNYCH CHARAKTERYZUJĄCYCH PRZEWOZY PROMAMI NA BAŁTYKU OSÓB, ŁADUNKÓW I ŚRODKÓW TRANSPORTU WEDŁUG PRZEWOŹNIKÓW W LATACH 2000 – 2008

Dane statystyczne, odzwierciedlone w tablicach 6 – 10 obrazują trendy przewozowe zachodniopomorskich przewoźników promowych na Bałtyku w latach 2000 – 2000 w podziale na rodzaje ładunków. Wielkość przewozów zachodniopomorskich przedsiębiorstw promowych warunkowana jest wieloma czynnikami, do których należą:

1. infrastruktura drogowa, kolejowa i żegluga, łącząca region zachodniopomorski z pozostałymi regionami Polski i Europy,
2. intensywność gospodarczego rozwoju regionu zachodniopomorskiego i regionów sąsiadujących,

3. intensywność ekonomicznej konkurencyjności polskich przewoźników promowych z innymi przewoźnikami basenu Morza Bałtyckiego w zakresie rachunku kosztów,
4. siła kapitałowa polskich przedsiębiorców żeglugowych,
5. zakres wsparcia w obszarze pomocy publicznej dla armatorów polskich, odpowiadający wsparciu rządów w Unii Europejskiej, zgodny z Wytycznymi Komisji Europejskiej zawartymi w Komunikacie C(2004)43 – Wytyczne Wspólnoty w sprawie pomocy państwa dla transportu morskiego.

W latach 2000 – 2008 polscy przewoźnicy promowi w relacji pomiędzy portem w Świnoujściu a krajami skandynawskimi przewieźli 1 297,7 tys. samochodów ciężarowych, z czego 82% Unity Line Sp. z o.o. i 18% PŻB SA. W badanym okresie trend wzrostowy przewozów tego ładunku wykazuje wyraźną progresję.

Tablica 6. Samochody ciężarowe przewiezione przez zachodniopomorskich przewoźników promowych w relacji porty skandynawskie – Baza Promów Morskich w Świnoujściu w latach 2000 – 2008

Lp.	Lata	Unity Line Sp. z o.o.	PŻB SA
1.	2000	86 157	11 658
2.	2001	90 798	8 739
3.	2002	90 091	16 896
4.	2003	95 804	7 454
5.	2004	98 938	24 751
6.	2005	121 663	27 433
7.	2006	143 824	33 627
8.	2007	162 228	36 874
9.	2008	176 388	27 718

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Unity Line Sp. z o.o.

Tablica 7. Samochody osobowe przewiezione przez zachodniopomorskich przewoźników promowych w relacji porty skandynawskie – Baza Promów Morskich w Świnoujściu w latach 2000 - 2008

Lp.	Lata	Unity Line Sp. z o.o.	PŻB SA
1.	2000	47 330	39 239
2.	2001	46 903	25 808
3.	2002	39 200	21 596
4.	2003	42 837	20 529
5.	2004	51 461	30 498
6.	2005	57 443	50 544
7.	2006	64 536	64 137
8.	2007	72 182	69 843
9.	2008	78 054	66 217

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Unity Line Sp. z o.o.

Tablica 8. Autobusy przewiezione przez zachodniopomorskich przewoźników promowych w relacji porty skandynawskie – Baza Promów Morskich w Świnoujściu w latach 2000 – 2008

Lp.	Lata	Unity Line Sp. z o.o.	PŻB SA
1.	2000	1 398	815
2.	2001	1 645	824
3.	2002	1 414	753
4.	2003	1 616	752
5.	2004	1 616	746
6.	2005	1 748	858
7.	2006	1 705	713
8.	2007	1 569	593
9.	2008	1 124	449

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Unity Line Sp. z o.o.

Tablica 9. Pasażerowie przewiezieni przez zachodniopomorskich przewoźników promowych w relacji porty skandynawskie – Baza Promów Morskich w Świnoujściu w latach 2000 – 2008

Lp.	Lata	Unity Line Sp. z o.o.	PŻB SA
1.	2000	220 106	172 926
2.	2001	229 579	109 840
3.	2002	198 898	100 224
4.	2003	210 510	97 324
5.	2004	237 634	125 775
6.	2005	250 071	171 675
7.	2006	256 904	194 544
8.	2007	261 360	195 322
9.	2008	241 609	173 236

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Unity Line Sp. z o.o.

Tablica 10. Liczba wagonów przewiezionych na promach zarządzanych przez Unity Line Sp. z o.o. w relacji porty skandynawskie – Baza Promów Morskich w Świnoujściu w latach 2000 – 2008

Lp.	Lata	Unity Line Sp. z o.o.
1.	2000	18 806
2.	2001	17 713
3.	2002	15 332
4.	2003	14 986
5.	2004	16 723
6.	2005	16 876
7.	2006	20 956
8.	2007	23 477
9.	2008	21 954

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Unity Line Sp. z o.o.

Statystyka przewozów promowych regionu zachodniopomorskiego wskazuje na trendy wzrostowe. Jednakże udział polskich zachodniopomorskich przewoźników promowych Unity Line Sp. z o.o. oraz PŻB SA w przewozach na Bałtyku jest znikomy. W przewozach pasażerów, autobusów, i samochodów osobowych nie sięga 1% przewozów ogółem na Bałtyku w 2008 r. W segmencie „trailers” – samochody ciężarowe, przyczepy i wagony wskaźnik ten przekracza 2%. Udział zachodniopomorskich przewoźników promowych nie jest znaczący, jednak wykazuje trendy wzrostowe.

5. UWARUNKOWANIA I STRATEGIA ROZWOJU PRZEWOZÓW PROMOWYCH NA BAŁTYKU DO 2025 R.

Ważnym czynnikiem rozwoju żeglugi promowej na Bałtyku jest skoordynowanie rozwoju infrastruktury łączącej porty z bliższym i dalszym otoczeniem gospodarczym, w obszarze działań inwestycyjnych zarządów portów na terenach portowych z działaniami Rządu RP zmierzającymi do rozwoju sieci dróg, linii kolejowych oraz korytarzy żeglugi śródlądowej. Ważnym impulsem dla rozwoju przewozów promowych jest także budowa infrastruktury turystycznej nadmorskich regionów Polski.

Na podstawie analizy danych można stwierdzić, że: [2]

1. występuje relatywnie niska aktywność gospodarcza i turystyczna pomiędzy regionem zachodniopomorskim Polski a Skandynawią, w porównaniu z intensywnością wymiany gospodarczej i turystycznej pomiędzy innymi regionami nadbałtyckimi,
2. region zachodniopomorski i regiony łączące zachodnią Polskę z środkową Europą nie mają przewagi konkurencyjnej w odniesieniu do pozycji konkurencyjnej nadbałtyckich regionów Niemiec w obszarze lądowej i wodnej infrastruktury transportowej,

3. dynamika wzrostu oferty przewozowej zachodniopomorskich przewoźników promowych, niezależnie od ich potencjału kapitałowego, może zostać spowolniona poprzez brak dynamicznego rozwoju infrastruktury transportowej,
4. dynamika wymiany towarów pomiędzy południową Skandynawią a środkową Europą, przewożonych na samochodach ciężarowych i w wagonach kolejowych oraz jej wyznaczony trend do 2025 r. powinny determinować:
 - a) strategię rozwoju infrastruktury transportowej łączącej porty w Szczecinie i Świnoujściu z środkową Europą,
 - b) strategię inwestycyjną zachodniopomorskich przewoźników promowych i Bazy Promów Morskich w Świnoujściu, skorelowaną z rządowymi planami rozwoju infrastruktury komunikacyjnej w Polsce.

Do kluczowych czynników przewagi konkurencyjnej przewoźników promowych na Bałtyku należy zaliczyć:

1. jakość serwisu promowego i rozpoznawalność marki przedsiębiorcy żeglugowego,
2. utrzymanie wysokich standardów bezpieczeństwa żeglugi,
3. jakość i terminowość obsługi w bazach promowych,
4. infrastruktura portowa i okołoportowa,
5. infrastruktura komunikacyjna łącząca porty z bliższym i dalszym otoczeniem regionu,
6. konkurencyjne ceny za przewozy promowe,
7. stopień aktywności gospodarczej i atrakcyjności turystycznej regionów połączonych liniami promowymi.

Pozycję konkurencyjną zachodniopomorskich przewoźników promowych, w obszarze wyznaczających ją czynników zależnych od przewoźników, należy ocenić pozytywnie, jednak dążenie do przewagi konkurencyjnej zachodniopomorskich przewoźników promowych istotnie ogranicza infrastruktura transportowa regionu.

WNIOSKI

1. Przedsiębiorstwa promowe uczestniczące w rynku przewozów promowych na Bałtyku posiadają około 20% floty promowej pływającej na całym świecie.
2. W 2008 r. na Bałtyku odnotowano około 4 mln rejsów promami, co stanowiło około 58% światowych podróży promowych ogółem.
3. Największy udział przewozów bałtyckich w przewozach światowych odnotowany został w transporcie autobusów (42,2%). W globalnych przewozach samochodów udział ten wyniósł około 33%, w przewozach samochodów ciężarowych 25%, a w przewozach pasażerów 11%.
4. Największe natężenie ruchu promowego na Bałtyku w 2009 r. odnotowano na liniach łączących Finlandię ze Szwecją (34 promy), Finlandię z Niemcami (26 promów) oraz Niemcy ze Szwecją (24 promy).
5. Rozwijający się rynek Europy Środkowo-Wschodniej stanowi wyraźny impuls do dalszego rozwoju wymiany handlowej w regionie.
6. Od 1990 r. przewozy promowe na liniach Polska – Szwecja oraz Wschód – Finlandia charakteryzują się dużą dynamiką wzrostu, znacznie większą od dynamiki przewozów na liniach łączących Szwecję i Finlandię. Tendencja ta utrzyma się do 2025 r.
7. Na liniach promowych Świnoujście – Skandynawia, w ostatnich dziesięciu latach, nastąpił dynamiczny wzrost przewozów, w szczególności samochodów ciężarowych,

- których przewozy wzrosły o 100%. Tendencja wzrostowa obserwowana jest także w przewozach samochodów osobowych (wzrost o 67%) oraz wagonów kolejowych (wzrost o 17%).
8. W ostatnich dziesięciu latach obserwuje się brak wyraźnej progresji wzrostu przewozów pasażerów. W tym segmencie przewozów przewoźnicy zachodniopomorscy zanotowali wzrost tylko o 5%. Oferta przewozowa zachodniopomorskich przedsiębiorstw promowych wynosiła w 2009 r. około 3,7 mln miejsc we wszystkich rejsach, a jej wykorzystanie stanowiło niewiele ponad 11%.
 9. Polska ze Skandynawią połączona jest ośmioma liniami do Szwecji, Danii i Finlandii. Prognoza wzrostu przewozów we wschodniej części basenu Morza Bałtyckiego do i z rozwijających się krajów wschodniej Europy, członkami Unii Europejskiej, będzie głównym czynnikiem inwestycyjnym uwzględnianym przez przewoźników promowych oraz porty bałtyckie.
 10. Działalność przedsiębiorstw promowych regionu zachodniopomorskiego będzie skoncentrowana na przewozach samochodów ciężarowych i wagonów. Ten segment ładunkowy będzie wyznaczał ich strategię inwestycyjną.
 11. Instrumentem wymiany handlowej w basenie Morza Bałtyckiego jest transport morski. Ta gałąź transportu jest poddana bardzo silnej konkurencji na Bałtyku, głównie ze strony skandynawskich przewoźników promowych, takich jak Tallink, Stena Line, DFDS Seaways i Color Line.
 12. Ogniwem transportowym łączącym region zachodniopomorski Polski z krajami skandynawskimi są morskie porty handlowe w Szczecinie i Świnoujściu. Promy towarowo-pasażerskie są obsługiwane przez Bazę Promów Morskich w Świnoujściu przygotowaną infrastrukturalnie, technologicznie i logistycznie do obsługi osób i towarów.
 13. Zachodniopomorscy przewoźnicy promowi są kluczowymi klientami Bazy Promów Morskich w Świnoujściu, których przeładunki, z wyjątkiem pasażerów, stanowią ponad 80% obrotu przeładunkowego Bazy.
 14. Potencjał przeładunkowy BPMS wykorzystywany jest, w zależności od rodzaju ładunków, w średniej intensywności około 25%. Oznacza to, że w przyszłości nie będzie stanowiła wąskiego gardła w morskich łańcuchach transportowych z południowej i środkowej Europy, Skandynawii i wschodniej Europy.
 15. Morskie połączenia promowe z regionu zachodniopomorskiego Polski obsługiwane są przez dwóch przewoźników promowych: Unity Line Sp. z o.o. i Polską Żeglugę Bałtycką S.A., na czterech liniach do Ystad, Trelleborga, Kopenhagi i Ronne, z wykorzystaniem dziewięciu jednostek promowych przeznaczonych do przewozu pasażerów, samochodów osobowych, autobusów, samochodów ciężarowych i wagonów kolejowych.
 16. Liderem przewozów i potencjału ładunkowego na tych liniach jest Unity Line Sp. z o.o., podmiot należący w 100% do grupy kapitałowej największego polskiego armatora państwowego Polska Żegluga Morska.
 17. Kluczowym kierunkiem pieniężnych strumieni inwestycyjnych, wspierających żeglugę promową w zachodniej Polsce, jest rozwój infrastruktury portów w Szczecinie i Świnoujściu, budowa i modernizacja węzłów transportowych – drogowych, kolejowych i wodnych, łączących port w Świnoujściu z bliższym i dalszym otoczeniem oraz utworzenie zielonego Środkoeuropejskiego Korytarza Transportowego Północ-Południe (CETC ROUTE 65).
 18. Brak lub opóźnienia realizacji tych działań, mających charakter makroekonomiczny, spowoduje, że beneficjentami prognozowanych wzrostów przewozów promowych na liniach Polska – Skandynawia nie będą polscy zachodniopomorscy przewoźnicy

promowi, lecz przewoźnicy o silniejszej pozycji konkurencyjnej, uwarunkowanej rozwojem infrastruktury otoczenia, w którym prowadzą działalność żeglugową.

19. Aby utrzymać i rozwijać transport morski na Bałtyku konieczna jest realizacja inwestycji tonażowych, które wzmocnią konkurencyjność polskich przewoźników promowych.

Adknoledge: Artykuł jest efektem prac realizowanych w ramach grantu rozwojowego R10 002706/2009 nt. "Model systemu logistycznego Polski jako droga do komodalności transportu w Unii Europejskiej".

LITERATURA

- [1] Christowa Cz., Węgrzyn-Grześkowiak A.: 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, Wydawnictwo Naukowe Akademii Morskiej w Szczecinie, Szczecin 2010
- [2] Christowa Cz., Węgrzyn-Grześkowiak A.: 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, Wydawnictwo Naukowe Akademii Morskiej w Szczecinie, Szczecin 2010
- [3] Cruise&Ferry Info, December 2009, No 12
- [4] Grzywacz W., Wojewódzka-Król K., Rydzkowski W., Polityka transportowa, Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2005
- [5] ShipPax Statistics & Outlook 06, Sweden
- [6] ShipPax Market 07 Statistics, Sweden
- [7] ShipPax Market 08 Statistics, Sweden
- [8] ShipPax Market 09 Statistics, Sweden
- [9] Strategia rozwoju portów morskich do 2015 roku, Ministerstwo Infrastruktury
- [10] ShipPax Information Sweden, Market 09 Statistics
- [11] Transport, Praca zbiorowa pod redakcją W. Rydzkowskiego i K. Wojewódzkiej-Król, PWN, Warszawa 2009
- [12] Waszczenko P., Wojdalski P.: Uwarunkowania rozwoju żeglugi promowej na Bałtyku, Materiały konferencyjne: Czynniki wzrostu i bariery rozwoju transportu morskiego w Polsce, pod redakcją naukową prof. dr hab. Czesławy Christowej, Szczecin 15 – 16 listopada 2005
- [13] www.dfds.com/english/aboutdfds/about
- [14] www.en.wikipedia.org/Wiki/Stena_Line
- [15] www.finnlines.fi
- [16] www.scandlines.com
- [17] www.sft.pl/pl
- [18] Żegluga morska i porty morskie w 2009 roku, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Szczecin 2010

FERRY TRADE IN THE BALTIC SEA CLOSELY LOOKING AT THE SEA MOTORWAY LINKING ŚWINOUJŚCIE AND YSTAD

Abstract:

In publication author discuss the results of an analysis of ferry trade in the Baltic Sea, closely looking at the sea motorway linking Świnoujście and Ystad, considered as an element of the Central European Transport Corridor CETC ROUTE 65. Companies competing on the Baltic ferry market are described. Besides, the transport capacity and characteristics of sea-going ferries and the infrastructure of the Sea Ferry Terminal are presented. From an analysis of statistical data the relevant figures were estimated in respect of the carriage of passengers, cargo and vehicles and development trends were defined.

Key words: marine transport, ferry trade, Sea Ferry Terminal, Baltic ferry market, development trends, the sea motorway linking Świnoujście and Ystad.