

Funkcje gospodarcze żeglugi promowej na przykładzie linii promowych z portów Trójmiasta

Wstęp

Żegluga promowa jest jednym z rodzajów żeglugi regularnej. Jej specyfiką jest jednoczesny przewóz pasażerów i ładunków tworzących jeden rynek.

Morze Bałtyckie stanowi jeden z podstawowych akwenów funkcjonowania żeglugi promowej, która obsługuje pasażerów podróżujących w krótkich i średnich relacjach. Jest także, obok towarowej żeglugi ro-ro, formą transportu ładunków tocznych między krajami położonymi w obrębie Regionu Morza Bałtyckiego. Działalność przewoźników promowych, wysokość przewozów kształtowana jest przez otoczenie rynkowe. Ich wielkość determinowana jest również przez samych operatorów, którzy podejmują różnego rodzaju działania w celu zwiększenia ruchu pasażerskiego i towarowego.

Żegluga promowa spełnia szereg funkcji, jak funkcje transportowe, handlowe, turystyczne, dochodotwórcze, miastotwórcze oraz regionotwórcze. Nadzędne zadania wynikają z realizowanych przewozów, pozostałe są pochodną funkcji transportowych. Celem artykułu jest przedstawienie podmiotów obsługujących ruch promowy w Gdyni i Gdańsku oraz próba identyfikacji oddziaływania serwisów promowych na region.

Charakterystyka rynku promowego na Morzu Bałtyckim

Żegluga promowa w Regionie Morza Bałtyckiego jest silnie rozwinięta. W roku 2011 na akwencie tym eksploatowanych było 106 promów różnych typów, które obsługiwały łącznie 59 serwisów. Dane te odnoszą się do głównych linii międzynarodowych i wewnętrznych, mających podstawowe znaczenie dla gospodarki i turystyki w regionie i nie obejmują połączeń lokalnych. Na rynku bałtyckim operowało 20

operatorów promowych.² Podaż usług na rynku jest silnie skoncentrowana i na przestrzeni lat widoczne jest zmniejszenie się liczby samodzielnie działających przewoźników. Pod względem potencjału przewozowego i udziału w rynku dominują na nim, Tallink/Silja, Viking Line, Stena Line, TT-Line oraz Finnlines.

Na przestrzeni lat – od końca lat 90-tych ubiegłego wieku i w pierwszej połowie obecnej dekady na Morzu Bałtyckim widoczny był spadek przewozów pasażerskich. W 2000 roku przewieziono łącznie 80 mln. osób. Coroczne zmniejszenie się ruchu pasażerskiego spowodowane zostało niekorzystnymi zmianami otoczenia: główny wpływ miało zniesienie sprzedaży wolnocłowej na połączeniach intra-unijnych w roku 1999, oddanie do eksploatacji stałych połączeń w Wielkim Bełcie i Oresundzie oraz działalność niskokosztowych przewoźników lotniczych. Czynniki te wywołały zmniejszenie się przewozów pasażerskich do poziomu 50-51,2 miliona osób.³ Od połowy obecnej dekady obroty ustabilizowały i nie wykazują dalszego spadku. Znaczący wpływ miały tutaj działania armatorów w zakresie ofert turystycznych (*package trips*, *package holidays*), działań marketingowych oraz nowych inwestycji tonażowych i modernizacji eksploatowanego tonażu.

Kryzys ekonomiczny, który ujawnił się w 2008 roku nie miał większego negatywnego wpływu na sektor pasażerski, niektóre linie bałtyckie wykazywały nawet przyrosty ruchu. Związane to było z faktem, iż wielu turystów zrezygnowało z dalekich podróży ze względu na koszty związane z cenami paliwa i cenami biletów lotniczych na korzyść turystyki bliskiego zasięgu, gdzie prom wykorzystywany jest jako środek transportu między np. Skandynawią a państwami na południowym wybrzeżu Bałtyku. Zanotowano również zwiększenie się zainteresowania mini wycieczkami morskimi (*package-trips*) oferowanych przez operato-

² Obliczenia własne na podstawie [Market:11] Statistics, Shippax Information, Halmstad 2012

³ Statistics 05, the Yearbook for Passenger Shipping Traffic Figures, Halmstad 2006

¹ dr, Ilona Urbanyi-Popiołek, Akademia Morska w Gdyni

rów promowych. Nieznacznie zmniejszenie się ruchu wystąpiło w roku 2011.

Tabela 1. Przewozy pasażerskie na Morzu Bałtyckim w latach 2008 - 2011

Rok	pasażerowie	Samochody osobowe
2008	51 030 597	9 680 913
2009	50 439 486	9 780 228
2010	51 185 572	9 746 257
2011	47 846 209	8 621 123

Źródło: obliczenia własne na podstawie [Market:11] Statistics, Shippax Information, Halmstad 2012, [Market:10] Statistics, Shippax Information, Halmstad 2011, [Market:08] Statistics, Shippax Information, Halmstad 2009

Ze względu na główny motyw podejmowania podróży, można dokonać segmentacji ruchu pasażerskiego na następujące grupy (*target groups*):

1. Pasażerowie liniowi (*liner passengers*)
2. Pasażerowie podróżujący w celach handlowych (*shopping passengers*)
3. Pasażerowie wycieczkowi (*pleasure passengers*)
4. Pasażerowie konferencyjni (*conference passengers*)
5. Pasażerowie biznesowi (*business passengers*)

Pierwsza grupa obejmuje osoby podróżujące indywidualnie, z własnym pojazdem lub bez, ze względu na potrzebę dotarcia do określonego miejsca, a rejs jest etapem w całej podróży, np. w celu turystycznym, spędzenia wakacji, złożenia wizyty znajomym, zobaczenia wydarzenia kulturalnego, sportowego itp. Na przestrzeni lat udział tej grupy pasażerów na większości linii promowych spada. Związane jest to z korzystaniem z alternatywnych sposobów podróży (linie lotnicze, tunelo-mosty), jak również z systematycznego wzrostu udziału pozostałych grup podróżnych.

Drugą grupę tworzą podróżujący w celach handlowych, których głównym celem podróży jest chęć dokonania tańszych zakupów towarów na promie lub w sąsiednich krajach. Przejazdy handlowe, których celem są zakupy na promie były jednym z głównych czynników kreujących popyt, dopóki na liniach promowych w krajach UE dopuszczalna była sprzedaż wolnocłowa i wolnopodatkowa. Abolicja tej sprzedaży na połączeniach intraunijnych w 1999 roku, poszerzenie EU w roku 2004 o kraje leżące nad południowym i wschodnim Bałtykiem, w znaczący sposób ograniczyła możliwość tej sprzedaży. W dalszym ciągu jednak zakupy na promach pozostają atrakcyjne cenowo

zwłaszcza dla obywateli Skandynawii i Niemców. Do tej grupy podróżnych należy także zaliczyć osoby wyjeżdżające w celach handlowych do sąsiednich krajów po tańsze towary. Takie wyjazdy widoczne są przykładowo na liniach między Szwecją i Danią a Niemcami, Finlandią i Estonią. Wyraźne dysproporcje w poziomie dochodów oraz cen towarów i usług występujące w Polsce i w Szwecji motywują wielu mieszkańców Południowo-Wschodniej Szwecji do przyjazdu promem do Polski.

Trzecia grupa to pasażerowie wycieczkowi. Do tej kategorii należy zaliczyć pasażerów biorących udział w różnego rodzaju wycieczkach na promach organizowanych w ramach rejsów liniowych tzw. pakietach turystycznych (*package tours*). Pakiety turystyczne zapewniają uczestnikom bogaty program lądowo-morski: obok atrakcji na promie obejmują zorganizowany pobyt i zwiedzanie ciekawych miejsc i zabytków w miejscach, do których prom zawija lub w ich pobliżu, pobyt w teatrze, imprezie sportowej itp. Niektóre pakiety nie obejmują zorganizowanego pobytu na lądzie. Oferta mini wycieczek morskich jest bardzo różnicowana pod względem programu i czasu trwania i nakierowana na potrzeby poszczególnych segmentów rynku. Rynek wycieczkowy największe znaczenie ma na liniach między Szwecją a Finlandią i Estonią. Ciekawa oferta przewoźników operujących na polskim rynku spowodowała wzrost zainteresowania przyjazdami Szwedów do Polski w ramach mini wycieczek.

Czwarta grupa to pasażerowie konferencyjni. Są to osoby biorące udział w organizowanych - w ramach rejsów liniowych - wszelkiego rodzaju konferencjach i sympozjach na morzu. Idea stała się niezwykle popularna od początku lat 80-tych ubiegłego wieku i na wielu rynkach Morza Bałtyckiego jest, obok mini-wycieczek, podstawowym czynnikiem decydującym o wielkości popytu pasażerskiego. Popularność konferencji na promach wynika z faktu, iż w wielu wypadkach ich organizacja jest tańsza niż w drogich hotelach na lądzie, a także ze względu na standard usług i rozrywkę oferowaną uczestnikom. Największe przewozy pasażerów konferencyjnych występują w relacjach: Finlandia - Szwecja, Szwecja - Niemcy, Finlandia - Estonia, Norwegia - Niemcy.

Piątą, ostatnią grupę tworzą osoby podróżujące w celach służbowych. Oprócz wyjeżdżających służbowo w interesach do grupy tej zaliczyć należy osoby pracujące z dala od miejsca zamieszkania i podróżujące między miejscem pracy i zamieszkania (*shuttle trip*). Popyt na przejazdy służbowe na przestrzeni lat

ulegał znacznemu zwiększeniu, wielkość tej grupy podróżnych uzależniona jest od sytuacji gospodarczej, zauważalny jest wzrost tego segmentu po akcesji Polski i państw nadbałtyckich do UE na liniach łączących te kraje ze Skandynawią.

Analizując strukturę ruchu przewoźników promowych dominujących w segmencie pasażerskim – jak Tallink –Silja Lne, Viking Line, Color Line, czy Stena Line, wyraźnie widoczny jest duży udział osób korzystających z pakietów turystycznych i konferencyjnych. Szeroka oferta oddziałuje pozytywnie na wzrost ruchu pasażerskiego na poszczególnych serwisach.

Obroty towarowe natomiast w ciągu ostatniej dekady wykazywały stały wzrost, co było odzwierciedleniem stanu gospodarek państw regionu. Kryzys ekonomiczny spowodował w segmencie tym spadek przewozów, w roku 2011 na liniach bałtyckich przetransportowano ok. 3 mln pojazdów ciężarowych.⁴ W odniesieniu do segmentu towarowego, żegluga promowa spełnia rolę przede wszystkim „pływającego mostu” (*floating bridges*) umożliwiającego sprawny transport ładunków transportowanych pojazdami drogowymi oraz w niektórych przypadkach w wagonach kolejowych.

Rynek promowy w oparciu o porty Trójmiasta

Na polskim rynku przewozy promowe oferowane są przez czterech przewoźników – Polską Żeglugę Bałtycką (realizującą usługi pod marką Polferries), Unity Line, Stena Line oraz Finnlines – którzy utrzymują regularne połączenia ze Szwecją oraz Finlandią i Niemcami. Ze Szwecją utrzymywanych jest 5 serwisów. Są to: Świnoujście – Ystad (2 serwisy obsługiwane przez Polferries i Unity Line), Świnoujście – Trelleborg (Unity Line), Gdynia – Karlskrona (Stena Line) oraz Gdańsk – Nynashamn (Polferries). Z kolei Finnlines obsługuje połączenie Helsinki-Gdynia-Rostok.

Przewozy pasażerskie realizowane żeglugą promową w oparciu o polskie porty na przestrzeni lat wykazują tendencję wzrostową, jednakże w niektórych latach występowały ich niewielkie wahania. W latach 2001-2003 obroty pasażerskie ustabilizowane były na poziomie ok. 900 tys. osób rocznie. Rok 2004 przyniósł ich wzrost o 16,3%, łącznie promami przewie-

zono 1,044 mln osób.⁵ Powyższy przyrost spowodowany był przede wszystkim akcesją Polski do Unii Europejskiej i przejazdami Polaków do pracy w Szwecji, przyjazdami Skandynawów do Polski w celach turystycznych i zrobienia zakupów oraz wzrostem zainteresowania rodaków turystyką międzynarodową, zarówno wyjazdową do Skandynawii jak i ofertą turystyczną operatorów promowych. W kolejnych latach przewozy oscylowały w granicach 0,9 – 1,05 mln osób. W roku 2011 na polskim rynku promowym przewieziono 1.06 mln osób. Ruch pasażerski z polskich portów charakteryzuje się stabilnością, ta tendencja nie została przerwana recesją. Obroty towarowe wykazują również stały wzrost i osiągnęły poziomu 386,85 tys jednostek frachtowych.⁶ Przedstawione wielkości i tendencje wyróżniają polskie serwisy w porównaniu z większością rynków bałtyckich Świadczy to o bardzo dużych możliwościach rozwoju polskiego rynku promowego.

Tabela 2. Przewozy promowe na polskim rynku promowym

		Pasażerowie	Pojazdy osobowe	Pojazdy ciężarowe
Polska ogółem	11	1 062 001	314 535	386 853
	10	1 040 568	292 367	348 454
	09	1 007 532	284 496	297 638
	08	941 657	263 075	317 105
Świnoujście – Ystad Polferries	11	151 561	62 497	35 340
	10	142 004	60 859	31 348
	09	122 833	51 347	22 579
	08	173 236	66 217	27 718
Świnoujście – Ystad Unity Line	11	329 078	123 647	141 740
	10	290 591	99 453	122 524
	09	288 147	95 973	111 234
	08	224 192	71 038	83 301
Świnoujście – Trelleborg Unity Line	11	18 230	7 789	105 886
	10	22 581	8 986	96 057
	09	17 881	7 154	69 793
	08	17 417	7 016	93 087
Gdańsk – Nynashamn Polferries	11	128 132	41 602	22 887
	10	132 658	41 858	24 940
	09	125 542	41 348	24 461
	08	151 627	47 949	26 179
Gdynia – Karlskrona Stena Line	11	435 000	79 000	81 000
	10	376 764	72 096	76 271
	09	350 762	64 940	66 340
	08	375 203	70 855	86 820
Gdynia – Helsinki/ Travemunde/Rostock Finnlines	11	bd	bd	bd
	10	Ok. 32 000	bd	db
	09	Ok. 16 000	Ok. 5 200	

Źródło: dane Unity Line, Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, Stena Line, ZMPG.

⁴ [Market:11] Statistics, Shippax Information, Halmstad 2012

⁵ Obliczenia własne na podstawie danych Stena Line, Unity Line i PŻB

⁶ dane Unity Line, Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, Stena Line, ZMPG

Połączenie promowe Gdynia – Karlskrona funkcjonuje z przerwami od 1991 roku. Utrzymywane było przez różnych operatorów. Od 1998 roku linia eksploatowana jest przez szwedzkiego operatora Stena Line. Początkowo w serwisie zatrudniona była jedna jednostka pasażersko – towarowa „*Stena Europa*” oferując jedno odejście dziennie z każdego portu. Zwiększenie zapotrzebowania na przewozy zarówno osób jak i przede wszystkim ładunków spowodowało, iż w roku 2001 armator podjął decyzję o podstawieniu na linię drugiej jednostki, którą był prom typu ro-pax „*Stena Traveller*”. Spowodowało to zwiększenie częstotliwości odejść do dwóch w ciągu doby. W roku 2002 „*Stena Europa*” została zastąpiona promem „*Stena Baltica*”, co skutkowało zwiększeniem potencjału przewozowego serwisu. Szybki rozwój ruchu (np. w zakresie przewozów pasażerskich w tym czasie linia przekroczyła poziom 300 tys. osób) spowodował w kolejnym roku wymianę eksploatowanego promu ro-pax. Zastąpiony został większą jednostką tego typu, promem „*Stena Nordica*”, tym samym zdolność przewozowa linii zwiększyła się o ok. 60%. Z kolei w maju 2007 roku Stena Line wprowadziła kolejną jednostkę, wycarterowany od armatora Finnlines do 2010 roku prom ro-pax „*Finnarrow*”, zwiększając tym samym częstotliwość do trzech odejść w ciągu doby. Kryzys ekonomiczny spowodował niższy popyt, przede wszystkim na transport ładunków, co skutkowało zmniejszeniem odejść do dwóch.

Rok 2010 z kolei zapoczątkował całkowite zmiany w obsadzie tonażowej linii. W listopadzie została wprowadzona nowa jednostka „*Stena Vision*”. W czerwcu 2011 roku weszła do eksploatacji siostrzana jednostka „*Stena Spirit*”. Nowe promy przed wprowadzeniem na linię zostały zmodernizowane, m.in. przestrzeń pasażerska powiększyła się o nowej pomieszczenia, jak SPA, salon Living Room oraz nowe kabiny. Zatrudnienie dwóch dużych siostrzanych statków wpłynęło na zwiększenie ponad dwukrotnie możliwości przewozowych w zakresie pasażerów, podniesienie standardu usług pasażerskich, polepszenie oferty rozrywkowej i konferencyjnej oraz powiększenie linii ładunkowej. Połączenie Gdynia – Karlskrona uzyskało rekomendację statusu „autostrada morska” w sieci TEN-T. Zgodnie z nią realizowany jest polsko-szwedzki projekt „Autostrada Morska Gdynia – Karlskrona”. Armator ten jest liderem w zakresie przewozów pasażerskich na polskim rynku.

W 2009 roku otwarta została nowa linia promowa przez fińskiego przewoźnika Finnlines w relacji Helsinki -Gdynia - Travemunde, a od grudnia 2009

serwis zawija do Rostoku. Połączenie to obsługiwane jest promami typu ro-pax klasy *Star* i stanowi niejako kontynuację funkcjonującego przed laty połączenia z Gdańska do Helsinek utrzymywanego przez Polską Żeglugę Bałtycką.

Trzecim połączeniem promowym jest eksploatowana przez PŻB linia Gdańsk - Nynashamn, które utrzymywane jest obecnie dwoma promami *Scandinavia* i *Baltivia*. Połączenie to wykazuje soaki przewozów, np. w roku 2012 nastąpił spadek ruchu w sektorze pasażerskim o 3,5%. Tu jednym z czynników jest niewątpliwie ekspansja niskokosztowych przewoźników lotniczych, poszerzających oferty połączeń w rejon Sztokholmu. Przewozy cargo na linii do Nynashamn zmniejszyły się o ok. 8%,

Funkcje serwisów promowych

Żegluga promowa spełnia szereg funkcji. Są to funkcje transportowe, handlowe, turystyczne, dochodotwórcze, miastotwórcze oraz regionotwórcze. Nadrzędne zadania żeglugi promowej wynikają z realizowanych przewozów, pozostałe są pochodną funkcji transportowych.

Funkcje transportowe połączenia promowego ściśle związane są z wielkością przewozów realizowanych na danym serwisie. Przykładowo ruch pasażerski na linii Gdynia – Karlskrona, w roku 2012 osiągnął poziom ponad 435 tys. osób, na linii Gdańsk – Nynashamn wyniósł ok. 128 tyś. Na podstawie przeprowadzonych badań ankietowych wśród pasażerów korzystających z linii Gdynia - Karlskrona, można przedstawić następującą strukturę ruchu pasażerskiego na omawianym połączeniu promowym. Biorąc pod uwagę cel podróży, ok. 65% podróżnych to osoby, których głównym motywem jest turystyka.⁷ W grupie tej można wyróżnić osoby, które traktują prom jako środek transportu w całej podróży do miejsca docelowego (pasażerowie liniowi) oraz osoby korzystające z krótkiego wypoczynku, w formie rejsu okrężnego, lub z pobytem na lądzie w ramach pakietów (pasażerowie wycieczkowi). Wśród ruchu osobowego odrębne grupy stanowią pasażerowie podróżujący w celu dokonania zakupów (ok. 6,3%) oraz pasażerowie biznesowi (ponad 5%).

⁷ Opracowanie badań ankietowych przeprowadzonych przez gminę Gdynia wśród pasażerów promowych na linii Gdynia-Karlskrona, Projekt Interface, Gdynia 2011

Biorąc pod uwagę destynację, podstawową grupę pasażerów stanowią podróżujący między Polską a Szwecją. Główne miejsca rozpoczęcia podróży po stronie polskiej to Gdynia, Gdańsk, Warszawa oraz miasta województwa pomorskiego (Rumia, Tczew) i województw przyległych (Bydgoszcz, Elbląg, Olsztyn). Z kolei zainteresowanie Szwedów ogranicza się głównie do Gdyni i Gdańska.⁸ Rejs promem nie jest zatem elementem dalszej podróży w relacji Skandynawia – Europa Środkowa i Południowa, a miasta Polski czy Szwecji to kierunki docelowe. Podróźni głównie koncentrują się na odwiedzaniu miast i regionów położonych w stosunkowo niedalekiej odległości od baz promowych.

Z kolei z serwisu Gdańsk – Nyneshamn korzystają w większej mierze Polacy, a wskazania na destynację trójmiejską deklaruje ok. 30 % pasażerów przybywających do Polski w oparciu o to połączenie.

Obok zadań na rzecz pasażerów, żegluga promowa spełnia ważną rolę na rzecz sektora towarowego. Funkcje transportowe wynikają z wielkości przewozów cargo oraz obejmują sferę usług na rzecz transportowanych pojazdów, czyli przeładunek, składowanie, manipulacje, usługi rzeczoznawstwa i kontroli itp. Specyfika żeglugi promowej powoduje, iż terminale promowe w tym zakresie spełniają znacznie mniejszą rolę niż inne bazy portowe. Czas oczekiwania na wjazd na prom skrócony jest do minimum, natomiast po wyładunku, pojazdy z reguły od razu opuszczają terminal. Załadunki i wyładunki towarów do pojazdów, składowanie i inne usługi w większości przypadków dokonywane są poza terminalem promowym. Omawiana grupa czynności dokonywana jest na terminalu w ograniczonym zakresie. Funkcje handlowe dotyczące ładunków w przypadku żeglugi promowej sprowadzają się do organizowania procesu transportowego przez spedytorów i przewoźników

Z zadaniami transportowymi żeglugi promowej ściśle związana jest funkcja turystyczna. Przejawia się ona z jednej strony poprzez usługi świadczone na rzecz pasażerów na statku (przewozowe, hotelowe, gastronomiczne, rozrywkowe, handlowe, turystyczne, konferencyjne itp.), jak również poprzez transport osób podróżujących w celach turystycznych, zarówno przybywających do miasta, gdzie znajduje się terminal promowy, jak również przyjeżdżający tranzytem. Funkcja ta jest widoczna na omawianych połączeniach, gdzie ok. 65% osób podróżuje w celach turystycznych. Z punktu widzenia miast Gdyni i Gdańska, szczególnie

ważni są pasażerowie dla których destynacją jest Trójmiasto, a jak wynika z przeprowadzonych badań Szwedzi pozostają w znacznej większości w regionie. Osoby te korzystają z infrastruktury turystycznej – przede wszystkim bazy hotelowej, gastronomicznej, jak również z infrastruktury miejskiej Gdyni i Gdańska oraz miejscowości przyległych.

Funkcje dochodotwórcze polegają na kreacji wpływów do budżetu państwa, zarówno centralnego jak i samorządów. Podstawowym źródłem dochodów jest podatek dochodowy oraz podatek od towarów i usług (VAT), który odprowadzany jest przez podmioty obsługujące turystów promowych. Wśród nich największe znaczenie mają przedsiębiorstwa branży turystycznej, z której korzystają osoby przybywające do miasta portowego, jak hotele, firmy oferujące usługi gastronomiczne, rozrywkowe, kulturalne. Ponadto turyści promowi dokonują zakupów towarów oraz korzystają u usług pozaturystycznych (np. usługi medyczne, transportu miejskiego, fryzjerskie itp.). W przypadku przedsiębiorstw obsługujących ruch promowy niemożliwe jest jednoznacznie oszacowanie wpływów przedsiębiorstw usługowych uzyskiwanych bezpośrednio ze strony pasażerów promowych, jak i kwot odprowadzanych przez nie wyłącznie z tego tytułu do budżetu, gdyż takie statystyki nie są prowadzone. Jednakże wzrost przyjazdów podróżnych korzystających z omawianego serwisu promowego, dla których destynacją jest Gdynia i Gdańsk pozwala stwierdzić, iż pasażerowie promowi dla trójmiejskich przedsiębiorstw mają coraz większe znaczenie, a wpływy uzyskiwanego z obsługi tego segmentu winny wykazywać tendencję rosnącą.

Podobnie przedsiębiorstwa obsługujące sektor ładunkowy kreują dochody z tytułu odprowadzanych podatków.

Funkcja miastotwórcza i regionotwórcza żeglugi promowej jest pochodną wymienionych wyżej zadań i ściśle związana jest z funkcjami gospodarczymi portu morskiego, w tym przypadku terminalu promowego obsługującego pasażerów, towarzyszących im samochodów oraz pojazdów ciężarowych. Gdynia jest przykładem klasycznej miastotwórczej roli portu morskiego.

Poprzez działalność transportową, turystyczną i handlową żegluga promowa oddziałuje na rynek pracy kreując zatrudnienie w branżach obsługujących osoby i ładunki korzystające z danych połączeń promowych. Odnosi się to zarówno do zatrudnienia bezpośrednio w przemyśle turystycznym, obejmującym m.in. hotele, gastronomię, ale także w innych sferach

⁸ ibidem

jak kultura, handel, transport. Ponadto widoczna jest kreacja zatrudnienia w branżach obsługujących ładunki – spedycji, usługach kontrolnych, firmach obsługujących środki transportu drogowego. Wzrost napływu turystów powoduje konieczność rozbudowy infrastruktury miasta, która daje możliwość prawidłowej ich obsługi, jak rozbudowa sieci dróg i urządzeń komunalnych, bazy handlowej i usługowej, obiektów i instytucji kulturalnych, czy komunikacji miejskiej i podmiejskiej. Infrastruktura ta służy przede wszystkim mieszkańcom miasta i regionu. Występuje tu swoiste sprzężenie zwrotne. Dobra infrastruktura i wysoki poziom świadczonych usług na rzecz pasażerów są niezbędnym elementem wpływającym na postrzeganie miasta i regionu przez pasażerów korzystających z danego serwisu promowego i wpływającym zarówno na potencjalny jak i efektywny popyt pasażerski, z drugiej strony wzrost ruchu na danym połączeniu winien stać się czynnikiem rozwoju miasta portowego, gdzie funkcjonuje terminal promowy. Z kolei sektor ładunkowy wpływa pozytywnie na infrastrukturę dostępu do terminali dając wartość dodaną dla miasta i regionu.

Identyfikacja podmiotów zaangażowanych w obsługę ruchu promowego

Obsługę pasażerów i gestorów ładunków korzystających z danego połączenia promowego należy rozpatrywać w dwóch obszarach. Pierwszy to obsługa terminalowa, drugi obszar to usługi świadczone w mieście portowym, z których korzystają osoby podejmujące podróż morską, a także usługi świadczone na rzecz ładunków

Terminal promowy stanowi specjalistyczną bazę obsługującą pasażerów, pojazdy osobowe, ładunki oraz statki-promy. Terminale te spełniają więc szereg funkcji. Do głównych zadań w zakresie segmentu pasażerskiego należy: sprzedaż biletów promowych, wydawanie kart pokładowych, udzielanie informacji, obsługa graniczno-celna, obsługa pojazdów pasażerskich, oferowanie usług pozaprzewozowych, np. gastronomicznych, turystycznych, informacyjnych. terminal winien zapewniać również sprawną obsługę pojazdów i kierowców korzystających z danego połączenia. W przypadku pojazdów ciężarowych zadania terminali sprowadzają się do zapewnienia możliwości postoju przed załadunkiem, obsługa graniczna i celna oraz załadunek i wyładunek pojazdów a także manipulacje i usługi konsolidowania de konsolidacji (zakres uzależniony jest od klientów terminalu).

Z punktu widzenia użytkowników niezwykle ważne jest usytuowanie terminalu i jego dostępność. Niektóre z nich położone są w centrach miast np. terminale operatorów Silja Line i Viking Line w Helsinkach, Viking Line w Sztokholmie. Takie położenie bazy ma ogromne znaczenie dla pasażerów pieszych. Niektóre bazy położone są w większej odległości od centrum, np. terminal Silja Line w Sztokholmie lub też przeniesione są poza centra, jak przykładowo nowe terminale DFDS w Kopenhadze i Tallinka w Helsinkach, co ułatwia obsługę potoków ładunkowych, jednakże niekorzystne jest dla pasażerów pieszych, indywidualnych lub też korzystających z pakietów. Dla sprawnej obsługi ruchu promowego niezwykle ważna jest infrastruktura dostępu do terminalu oraz, dla pasażerów niezmotoryzowanych, zapewnienie sprawnych połączeń transportem zbiorowym

Stena Line i PŻB jako operatorzy promowi świadczą również czynności wykraczające poza transport promowy. W tym zakresie, współpracują przede wszystkim z przedsiębiorstwami branży hotelowej (noclegi grupowe i indywidualne) i gastronomicznej (organizowanie usług gastronomicznych najczęściej dla pasażerów grupowych, rzadziej indywidualnych). Ponadto, armatorzy w ramach usług dodatkowych współpracują z firmami przewozowymi – autokarowymi przy obsłudze wycieczek i taksówkowymi przy przewozie turystów indywidualnych oraz z informacją turystyczną.

Operatorzy w swojej ofercie posiadają dla pasażerów wycieczkowych gotowe pakiety, które jako produkt turystyczny tworzone są przez przewoźników lub ich agentów(np. Morskie Biuro Podróży PŻB). Obok możliwości skorzystania z przygotowanych tzw. *package trips/holidays*, turyści przybywający do Gdyni i Gdańska mogą indywidualnie wybrać usługi oferowane przez branżę turystyczną, przede wszystkim hotele i restauracje. Jak wynika z przeprowadzonych badań ankietowych wśród pasażerów linii Gdynia - Karlskrona największą popularnością cieszą się hotele „Gdynia”, „Blick”, „Hotton” i „Kuracyjny”. Ponadto dużym zainteresowaniem wśród turystów szwedzkich cieszy się polska kuchnia regionalna.

Wśród przedsiębiorstw współpracujących z armatorami w zakresie obsługi segmentu towarowego wymienić należy przede wszystkim spedytorów oraz przedsiębiorstwa oferujące usługi wykonawcze na rzecz ładunków.

Podmioty obsługujące ruch promowy takie jak armator, port, usługodawcy na rzecz pasażerów i ładunków oraz miasta osiągają korzyści bezpośrednie

jaki i pośrednie z tytułu funkcjonowania określonego połączenia promowego. W przypadku podmiotów bezpośrednio obsługujących ruch pasażerski można oszacować ich korzyści. Przykładowo Zarząd Portu w Gdyni z tytułu wejścia promu do portu pobiera opłaty: tonażową, przystaniową i od pasażera. Opłaty te pobierane są według taryfy. Opłata tonażowa np. dla promów i statków pasażerskich wynosi 0,04 EUR/1GT, opłata przystaniowa wynosi 0,04 GT i uzależniona jest od ilości zawinięć, natomiast opłata pasażerska uzależniona jest od typu i wielkości statku np. dla promów i statków pasażerskich powyżej 1000 GT wynosi 0,90 EUR/ pasażera. Dokładne wyliczenie wielkości przychodów uzyskiwanych z tego tytułu objęte jest tajemnicą handlową.

Z kolei dokładne oszacowanie korzyści jakie uzyskują przedsiębiorstwa obsługujące pasażerów jest trudne do przeprowadzenia, bowiem na dochody hoteli, firm gastronomicznych czy handlowych składają się wpływy pochodzące od różnych klientów, a firmy te nie dokonują dokładnego wyodrębnienia wpływów bezpośrednio pochodzących od pasażerów promowych.

Wnioski

Rozwój przewozów promowych wpływa korzystnie na rozwój miast i regionów. Wpływy z tytułu obsługi pasażerów i ładunków stanowią znaczący udział w dochodach przedsiębiorstw branży turystycznej oraz firm świadczących usługi na rzecz ładunków. W przypadku niektórych przedsiębiorstw jak operatorzy promowi czy Zarządy Portów dochody i korzyści można oszacować, natomiast w odniesieniu do firm świadczących usługi pozaprzewozowe, skwantyfikowanie korzyści jakie odnoszą jest praktycznie niemożliwe, ze względu na brak wyodrębnienia wpływów z sektora promowego w globalnych dochodach tychże firm. Korzyści z rozwoju obrotów promowych związane są ponadto z kreacją zatrudnienia w sektorach bezpośrednio lub pośrednio obsługujących sektor pasażerski i ładunkowy.

Streszczenie

Żegluga promowa spełnia szereg funkcji. Wśród najważniejszych należy wymienić funkcje transportowe, handlowe, turystyczne, dochodotwórcze, miastotwórcze oraz regionotwórcze. Nadrzędne zadania że-

glugi promowej wynikają z realizowanych przewozów, pozostałe są pochodną funkcji transportowych. Przy tak szerokiej funkcjonalności, połączenia promowe mają zasadniczy wpływ na szereg segmentów działalności gospodarczej i wymagają zastosowania rozwiązań logistycznych, wspierających obsługę pasażerów, ładunków oraz samych promów

Abstract

Economic functions of ferry shipping – services from ports of Trojmiasto case

Ferry shipping accomplishes some important economic functions. Among them the most important are such as transport, trade, tourism, profitability. It creates also cities and regions. Ferry links have a great influence on number of activities and require logistic solutions to improve services for passengers, cargo and ferry ships.

Literatura

1. Opracowanie badań ankietowych przeprowadzonych przez gminę Gdynia wśród pasażerów promowych na linii Gdynia-Karlskrona, Projekt Inter-face, Gdynia 2011
2. [Market:11] Statistics, Shippax Information, Halmstad 2012
3. [Market:10] Statistics, Shippax Information, Halmstad 2011,
4. [Market:09] Statistics, Shippax Information, Halmstad 2010,
5. [Market:08] Statistics, Shippax Information, Halmstad 2009
6. Materiały wewnętrzne Unity Line,
7. Materiały wewnętrzne Stena Line
8. Materiały wewnętrzne PŻB
9. Statistics 05, the Yearbook for Passenger Shipping Traffic Figures, Halmstad 2006