

Ilona Urbanyi-Popiołek

## KIERUNKI ROZWOJU TONAŻU NA ŚWIATOWYM RYNKU ŻEGLUGI PROMOWEJ

### STRESZCZENIE

Żegluga promowa funkcjonuje w wielu regionach świata, jednak ze względu na funkcje, jakie pełni, oraz zarys linii brzegowej eksploatacja promów skupiona jest w ograniczonych rejonach. Promy eksploatowane są z reguły w basenie jednego morza, na obszarach o rozwiniętej linii brzegowej, między wyspami oraz wzdłuż wybrzeża. Celem artykułu jest analiza i ocena rozwoju światowej floty promowej. Przedstawiono w nim strukturę ilościową i wielkościową tonażu promowego na rynku globalnym oraz na rynkach częściowych. Wskazano cechy charakterystyczne jednostek eksploatowanych na głównych rynkach, koncentrując się przede wszystkim na rynkach europejskich. Ponadto przedstawiono wiodących operatorów, uwzględniając podstawowe parametry promów. Konkludując, obecnie można mówić o stabilizacji floty promowej oraz tendencji do konsolidacji i modernizacji tonażu promowego na sub-rynkach europejskich.

**Słowa kluczowe:** żegluga promowa

### Wstęp

Największa koncentracja przewozów oraz liczba eksploatowanych statków zatrudnionych w żegludze promowej występuje w Europie i Azji Południowo-Wschodniej. Do pozostałych rejonów, gdzie eksploatowane są promy morskie, należą wschodnie i zachodnie wybrzeża USA i Kanady, Australia i Nowa Zelandia, a także część wybrzeży Ameryki Południowej i Afryki<sup>1</sup>. O znaczeniu żeglugi

---

<sup>1</sup> J. Kizielewicz, I. Urbanyi-Popiołek, *Rynek usług morskiej żeglugi wycieczkowej*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2015, s. 126.

promowej świadczą dane dotyczące przewozów. Jednakże dokładna wielkość światowych przewozów osób oraz pojazdów osobowych i ciężarowych jest trudna do oszacowania ze względu na niekompletność danych. Przewozy pasażerskie i towarowe odnoszące się do rejonu Europy podawane są przez przewoźników dość precyzyjnie, jednak informacje dotyczące ruchu w innych regionach, zwłaszcza w Azji, Ameryce Południowej czy Afryce, ze względu na ograniczony dostęp do danych są niekompletne. Szacuje się, że w 2014 r. żeglugą promową przewieziono na świecie łącznie 2,19 mld pasażerów i 260,4 mln pojazdów osobowych oraz 39,9 mln pojazdów ciężarowych<sup>2</sup>. Przedstawione wielkości obejmują całkowite przewozy, łącznie z ruchem na liniach lokalnych. Należy założyć, uwzględniając brak pełnych danych dotyczących wspomnianych wyżej akwenów, że rzeczywiste przewozy są wyższe.

Największa koncentracja żeglugi promowej występuje na akwenach europejskich oraz w południowo-wschodniej Azji. Na regiony te łącznie przypada blisko 80% światowych przewozów pasażerów, 70% przewozów samochodów osobowych oraz aż 97% przewozów towarowych<sup>3</sup>. Pod względem ruchu pasażerskiego najwyższy poziom przewozów odnotowuje się na obszarze Azji – 935 mln osób przewiezionych w 2014 r. W Europie natomiast przewoźnicy promowi obsłużyli ponad 804 mln pasażerów. Obroty towarowe skupione są na liniach europejskich, na których przewieziono łącznie 32,8 mln jednostek frachtowych, co stanowi 84% obrotów towarowych żeglugi promowej<sup>4</sup>.

Jak wynika z przedstawionych danych, żegluga promowa charakteryzuje się swoistą specyfiką. Ten typ żeglugi obsługuje bowiem dwie grupy klientów – osoby oraz ładunki. Żegluga promowa polega więc na jednoczesnym przewozie osób i ładunków jednym środkiem transportu. Łączny transport dwóch różnych segmentów wymaga zastosowania wyspecjalizowanych statków – promów, które muszą być dostosowane do spełnienia wymagań zarówno osób, jak i gestorów ładunków korzystających z przepraw promowych. Promy morskie posiadają więc część pasażerską oraz pokłady przeznaczone dla ładunków tocznych, które przeładowywane są w systemie poziomym (roll on – roll off)<sup>5</sup>.

## 1. Cel i metody badawcze

Celem artykułu jest analiza wielkości i struktury tonażu promowego w układzie globalnym i na poszczególnych rynkach częściowych oraz w aspekcie eksploatacji promów przez czołowych operatorów. Badaniem objęto dane za lata 2010–2015. Szczególną uwagę zwrócono na zmiany w strukturze tonażu

<sup>2</sup> *Shippax Market 15*, Shippax Information, Halmstad 2015, s. 25.

<sup>3</sup> Tamże, s. 25–26.

<sup>4</sup> Tamże.

<sup>5</sup> I. Urbanyi-Popiołek, *Zastosowanie logistyki w portach morskich na przykładzie terminali promowych* [w:] *Kierunki rozwoju logistyki w Polsce w świetle tendencji światowych*, red. M. Sołtysik, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej im. Karola Adamieckiego, Katowice 2004, s. 264.

eksploatowanego na głównych rynkach europejskich. Przedmiotem badań są jednostki konwencjonalne typu cruise oraz ro-pax. W badaniach nie uwzględniono statków typu fast ferries.

Główną hipotezą roboczą jest stwierdzenie, że rynek promowy jest rynkiem dynamicznym, a w ostatnich 5 latach kształtowanie się wielkości i struktury floty promowej na poszczególnych rynkach wynika zarówno z otoczenia rynkowego, jak i działań operatorów.

Badania przeprowadzono w oparciu o dostępny materiał statystyczny dotyczący stanu tonażu promowego, wykorzystując metodę analizy danych źródłowych oraz metodę wnioskowania dedukcyjnego.

## 2. Analiza trendów w rozwoju tonażu promowego

Na początku 2015 r. na rynku globalnym eksploatowanych było 1222 promów różnych typów – cruise, ro-pax, ro-cruise. Wielkość światowej floty promowej na przestrzeni lat wykazywała tendencję spadkową (tab. 1). Zmniejszała się liczba eksploatowanych jednostek, co związane było ze złomowaniem wyeksploatowanych statków. Liczba jednostek wycofanych z rynku była większa niż liczba nowo wybudowanych promów. Duża liczba złomowań odnosiła się głównie do rynków europejskich, z których wycofywano najstarsze jednostki. Ich modernizacja i dostosowanie do wymogów bezpieczeństwa były już nieopłacalne, a nie znalazły one nabywców na rynku wtórnym. Wielkość floty wyrażana w GT oraz zdolność przewozowa wykazała spadek mniejszy niż zmiany w liczbie statków ze względu na wycofywanie jednostek mniejszych i zastępowanie ich promami większymi w zakresie pojemności i zdolności przewozowej. Większa liczba promów na początku 2015 r. nie świadczy o gwałtownym wzroście liczebności floty, ale wynika z uzupełnienia danych z lat poprzednich o rynki, z których dotychczas brak było danych. Średni wiek promów wynosił na początku roku 23 lata. Faktem jest, że ujemna tendencja w zakresie kształtowania się liczebności floty została zahamowana – liczba złomowań w 2014 r. była niższa niż w roku poprzednim<sup>6</sup>.

Największe skupienie floty promowej występuje na akwenach europejskich, które stanowią podstawowy rynek promowy. Na Morzu Bałtyckim, które należy uważać za „kolebkę” żeglugi promowej, aktywnie uczestniczyło w przewozach promowych 206 jednostek różnych typów. Zaś na Morzu Północnym wraz z kanałem La Manche i Morzem Irlandzkim świadczyło usługi 121 promów. Dane te odnoszą się do głównych linii międzynarodowych i kabotażowych i nie obejmują jednostek obsługujących linie lokalne.

W porównaniu z Morzem Śródziemnym jednostki eksploatowane na akwenach Bałtyku i Morza Północnego charakteryzuje niższy średni wiek. Podkreślić należy, że przez dekady flota promowa w Europie Północnej charakteryzowa-

<sup>6</sup> *Shippax Market 15...*, s. 14–22.

**Tabela 1.** Wielkość światowej floty promowej w latach 2010–2015 (stany na dzień 1 stycznia danego roku)

Rok	2011	2012	2013	2014	2015
Liczba promów	1184	1164	1161	1147	1222
Wielkość w GT	14 220 615	14 049 618	13 924 709	13 795 865	13 951 755
Średni wiek	21	22	22	23	23
Liczba pasażerów	1 157 496	1 120 731	1 099 398	1 082 907	1 222 218
Liczba koi	315 784	313 921	311 727	313 560	305 770
Liczba samochodów	266 567	261 327	256 132	251 331	253 537
Linia ładunkowa (m)	852 714	842 422	834 996	827 379	824 505

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Shippax Market 15*, Shippax Information, Halmstad 2015, s. 29; *Shippax Market 14*, Shippax Information, Halmstad 2014, s. 27; *Shippax Market 13*, Shippax Information, Halmstad 2013, s. 15; *[Market: 12] Statistics*, Shippax Information, Halmstad 2012, s. 17; *[Market: 11] Statistics*, Shippax Information, Halmstad 2011, s. 18.

ła się bardzo niskim średnim wiekiem – w latach 80. i pierwszych latach dekad lat 90. ubiegłego wieku najsilniejsi przewoźnicy odnawiali tonaż średnio co 5 lat. W kolejnych latach tempo wymiany floty zmalało, co wynikało ze zmian otoczenia rynkowego. Inwestycje poczynione w zakresie budowy nowych promów typu cruise i ro-pax w ostatnim dziesięcioleciu przez takich potentatów, jak: Tallink-Silja Line, Viking Line, Color Line czy Stena Line ponownie pozytywnie wpłynęły na wiek floty, jednak nie obniżył się on do poziomu z końca ubiegłego wieku.

Największa liczba promów eksploatowana jest na Morzu Śródziemnym, gdzie w 2013 r. aktywnie świadczyło usługi 344 promów różnych kategorii (bez linii lokalnych). Na przestrzeni lat widoczny jest spadek liczebności statków przy jednoczesnym zwiększaniu się średniego wieku promów. Ten ostatni wskaźnik nie oddaje jednak faktycznego stanu floty promowej na Morzu Śródziemnym, bowiem najwięksi operatorzy, np. Acciona Transmediterranea, Grimaldi Lines, Minoan Lines w ostatnich 10 latach dokonali inwestycji tonażowych i obecnie dysponują młodą i nowoczesną flotą. Wysoki wiek wynika z eksploatacji na tym rynku na niektórych połączeniach, np. na Adriatyku, częściowo na Morzu Egejskim czy na liniach do krajów Afryki Północnej starszych jednostek.

Rynek Azji Południowo-Wschodniej jest drugim obszarem po Europie co do liczebności promów. Pod względem wieku na tych morzach eksploatowana jest najstarsza flota promowa o średnim wieku 28 lat. W ten rejon trafiają jednostki schodzące z innych rynków, przede wszystkim z Europy i Japonii. Jest to więc rejon, na którym funkcjonują jednostki używane.

**Tabela 2.** Flota promowa na wybranych rynkach w latach 2009–2013 (stany na dzień 15 stycznia danego roku)

Rok	2011				2013			
	Liczba promów	Liczba koi	Linia ładunkowa	Średni wiek	Liczba promów	Liczba koi	Linia ładunkowa	Średni wiek
Bałtyk	208	76 748	148 892	16	206	76 244	146 096	17
Morze Północne	122	37 472	141 731	14	121	39 043	137 383	16
Morze Śródziemne	367	131 491	292 387	22	344	126 587	283 644	23
Azja P-W	204	38 839	118 422	27	210	39 600	117 906	28
Japonia	110	22 986	86 038	15	110	24 452	90 714	15

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Shippax Market 13*, Shippax Information, Halmstad 2013, s. 21; *[Market: 11] Statistics*, Shippax Information, Halmstad 2011, s. 18.

Analizując flotę promową, należy zwrócić uwagę na zdolność przewozową w zakresie pasażerów i ładunków. Na krótkich dystansach, o czasie trwania podróży do 4–5 godzin, rejsy odbywają się w ciągu dnia. Na liniach tych eksploatowane są tzw. promy dzienne (day ferries), na których nie instaluje się kabin. W przypadku linii średniego zasięgu (czas trwania rejsu 6–8 godzin) część lub całość podróży może odbywać się w porze nocnej, stąd, w zależności od charakteru linii, promy posiadają przestrzeń zapewniającą części lub większości podróźnych możliwość wykupienia miejsca w kabinie. Natomiast na połączeniach o czasie trwania podróży powyżej 8 godzin, które realizowane są z reguły nocą, eksploatowane są tzw. promy nocne (night ferries), na których większość pasażerów ma zagwarantowane miejsce w kabinie.

Na Morzu Bałtyckim na połączeniach między Szwecją a Finlandią i Estonią, Finlandią i Estonią czy Norwegią i Szwecją a Niemcami, gdzie ważne są funkcje turystyczne, eksploatowane są promy o dużej liczbie miejsc kabinowych. W rejonie Europy Zachodniej liczba kabin, jaką dysponują jednostki, jest mniejsza, gdyż albo eksploatowane są promy dzienne, albo typu ro-pax. Na Morzu Śródziemnym większość promów to day ferries, część z nich, eksploatowana na liniach średniego i dalekiego zasięgu, ma ograniczoną liczbę miejsc w kabinach, zwłaszcza w rejonie Adriatyku. Zaś w części zachodniej nowe jednostki wyposażone są w większą liczbę kabin ze względu na odległość przewozu oraz trend do poprawy jakości usług pasażerskich.

Pod względem wielkości tonażu wyrażonego w GT dominującą pozycję na rynku zajmuje szwedzki przewoźnik Stena Line. Flota będąca w dyspozycji tego operatora obejmuje promy typu cruise oraz ro-pax, które przewoźnik eksploatuje na połączeniach bałtyckich i zachodnioeuropejskich. Czołowa pozycja Stena Line utrzymuje się od 2007 r. Tonaż Grimaldi Group, drugiego co do wielkości operatora, obejmuje dodatkowo flotę Finnlines i Minoan Lines. Finnlines, operujący

**Tabela 3.** Przewoźnicy według wielkości tonażu promowego wyrażonego w GT (stany na dzień 1 stycznia danego roku)

Rok	2014		2013		2012	
	GT	miejsce	GT	miejsce	GT	miejsce
Stena Line	878.919	1	927.447	1	752.081	1
Grimaldi Group	674.658	2	720.581	2	740.934	2
P&O Ferries	409.659	3	409.659	4	436.092	3
Tirrenia	373.911	4	361.640	5	302.174	9
Tallink	322.649	5	512.078 *	3	512.078*	3
Viking Line	320.791	6	298.945	8	298.945	10
DFDS Seaways	316.301	7	350.395	6	348.943	6
ANEK Lines	295.972	8	295.972	9	267.176	12
SNCM	270.464	9	270.464	11	270.464	11
Grandi N.V.	259.365	10	286.470	10	326.801	7

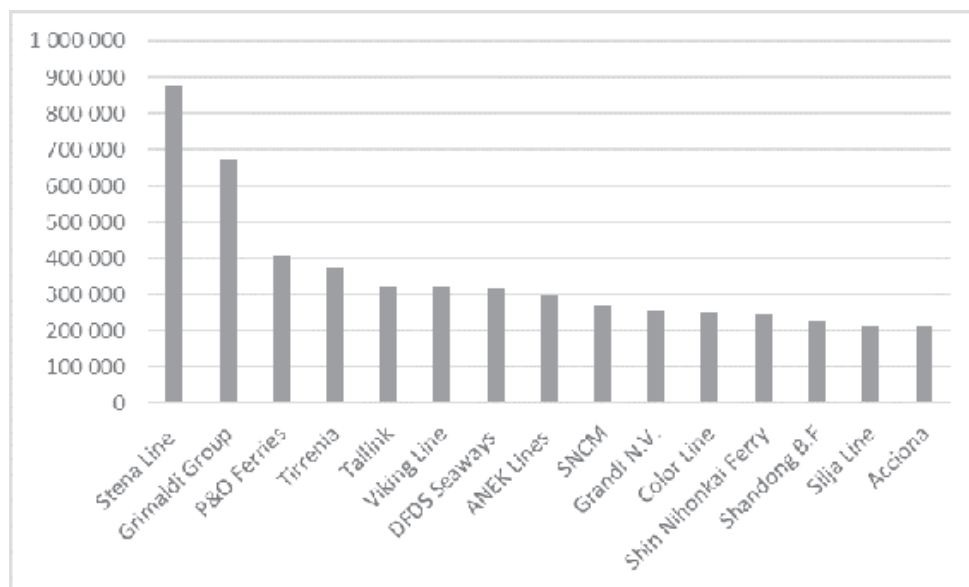
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Shippax Market 14*, Shippax Information, Halmstad 2014, s. 27; *Shippax Market 13*, Shippax Information, Halmstad 2013, s. 23; [*Market: 12*] *Statistics*, Shippax Information, Halmstad 2012, s. 19.

na Bałtyku, dysponuje przede wszystkim jednostkami typu ro-pax, podobnie jak Grimaldi Line. Natomiast Minoan Lines posiada bardzo nowoczesne jednostki typu ro-cruise.

Analizując dane wielkościowe, uwidacznia się dominująca pozycja przewoźników europejskich. Wśród bałtyckich operatorów na uwagę zasługują Tallink-Silja Line, Viking Line i Color Line. Ciekawym zjawiskiem jest pojawienie się wśród 20 największych przewoźników dwóch azjatyckich armatorów – Shin Nihonkai i Shandong B.F.

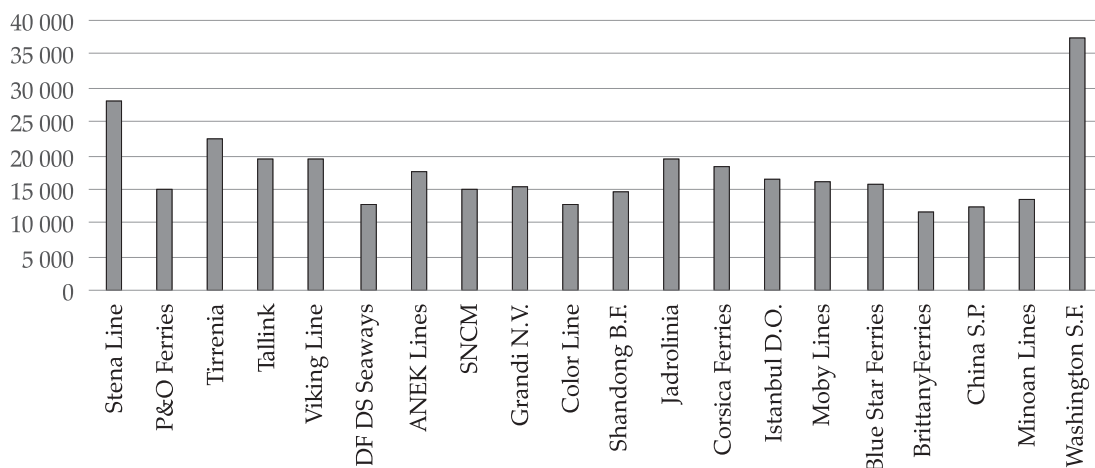
Interesująco przedstawia się struktura tonażu w odniesieniu do sektora pasażerskiego. O pozycji operatora na rynku promowym decyduje wielkość zdolności przewozowej w tym zakresie. Na rysunku 2 przedstawiono przewoźników według liczby miejsc pasażerskich. Liderem jest amerykański operator państwowy Washington State Ferries, który jednorazowo może przewieźć 37,2 tys. osób. Należy zaznaczyć, że jest to przewoźnik obsługujący krótkie połączenia lokalne w stanie Waszyngton. Z armatorów europejskich największą zdolnością przewozową w zakresie pasażerów dysponuje Stena Line (27,8 tys.), Viking Line (19,5 tys.) oraz Tallink-Silja Line (19,3 tys.), a na Morzu Śródziemnym – Jadrolinija (19,6 tys.), Corsica Ferries (18,5 tys.) oraz Anek Lines (17,6 tys.). W grupie 20 przewoźników znalazło się również dwóch operatorów azjatyckich.





**Rysunek 1.** Operatorzy promowi według posiadanego tonażu w GT w 2014 r.

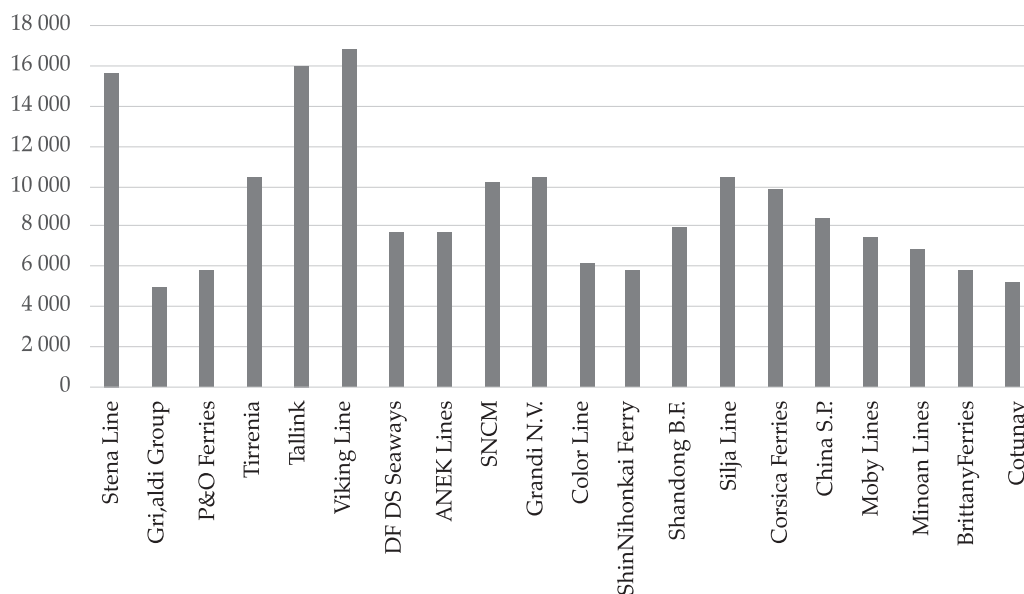
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Shippax Market 14*, Shippax Information, Halmstad 2014, s. 27.



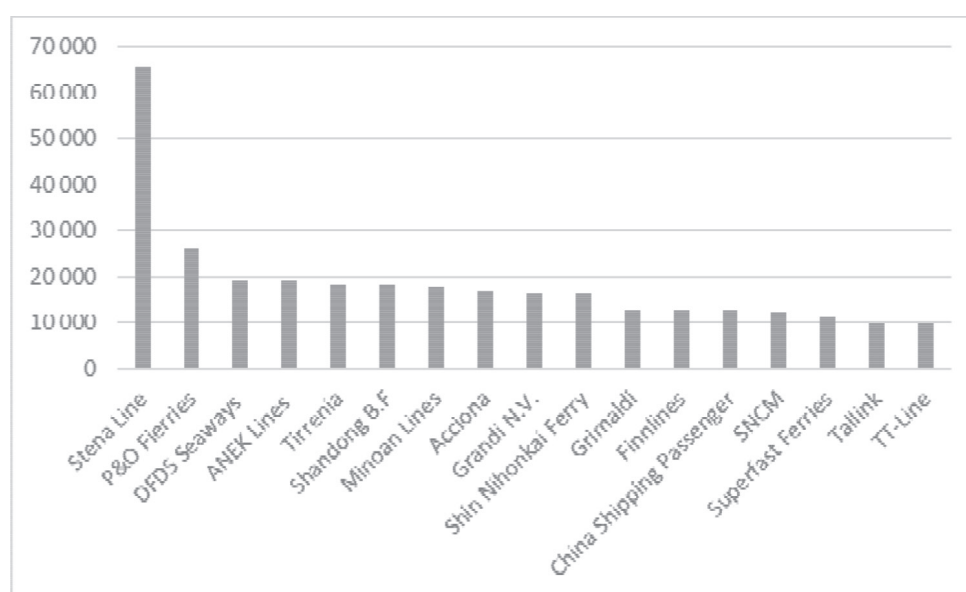
**Rysunek 2.** Potencjał operatorów promowych w zakresie przewozów pasażerów w 2014 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Shippax Market 14*, Shippax Information, Halmstad 2014.

Drugim parametrem odnoszącym się do segmentu pasażerskiego są miejsca kabinowe. W tym zakresie pierwszą pozycję na rynku światowym niezmiennie zajmuje Tallink-Silja Line, który w 2014 r. dysponował flotą o 26,42 tys. miejscach pasażerskich w kabinach (rys. 3). Taka pozycja grupy wynika z eksploatacji promów typu cruise i specjalizacji w obsłudze turystyki promowej na Bałtyku. Kolejni operatorzy północnoeuropejscy to Stena Line i Viking Line. Niższa pozycja, mimo dużej liczby jednostek operatora P&O, wynika z eksploatacji promów dziennych w Cieśninie Kaletańskiej. Na Morzu Śródziemnym wymienić należy operatorów Tirrenia (10,4 tys.), GNV (10,4 tys.) i Corsica Ferries (9,7 tys.).



**Rysunek 3.** Potencjał operatorów promowych w zakresie liczby miejsc kabinowych w 2014 r.  
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Shippax Market 14*, Shippax Information, Halmstad 2014.



**Rysunek 4.** Potencjał operatorów promowych w zakresie przewozów ładunkowych w 2014 r. – linia ładunkowa podana w metrach

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Shippax Market 14*, Shippax Information, Halmstad 2014.

Przez dziesięciolecia na rynku promowym występowały pewne ukształtowane zależności w eksploatacji tonażu. Rynek bałtycki, o najbardziej rozwiniętych funkcjach turystycznych, charakteryzował się tym, że armatorzy wprowadzali tu nowe jednostki kolejnych generacji, a uwolniony tonaż w pierwszej kolejności kupowany był na rynku wtórnym przez przewoźników na linie w kanale La Manche i na Morzu Północnym oraz Irlandzkim, część natomiast trafiała do



operatorów na Morzu Śródziemnym. Statki z akwenów zachodniej Europy przechodziły do obsługi przede wszystkim linii na Morzu Śródziemnym, głównie do armatorów greckich i włoskich. Zaś jednostki z południowej Europy przechodziły do obsługi rynków dalekowschodnich. Taki układ ukształtował strukturę tonażu pod względem wieku i standardu na poszczególnych akwenach.

W ostatnim dziesięcioleciu nastąpił nowy trend. Część armatorów z Morza Śródziemnego, tych zaangażowanych w turystykę promową oraz aktywizujących przewozy towarowe, swoją politykę inwestycyjną oparło o nowo budowane statki, co spowodowało podniesienie standardu oferowanych usług i odmłodzenie tonażu na wybranych liniach promowych na tym akwenie. Obecnie niektórzy operatorzy, np. Grimaldi, Accona czy Superfast Ferries mogą poszczycić się lepszym jakościowo tonażem niż niektórzy tradycyjni przewoźnicy północnoeuropejscy. Co więcej odnotowano również nowe zjawisko – promy uwalniane z tego rejonu nie tylko zasilają tradycyjnie rynek Azji Południowo-Wschodniej, lecz także nabywane są na rynku wtórnym przez operatorów bałtyckich lub operujących na wodach Europy Zachodniej. Przykładem może być zakup w 2012 r. przez alandzkiego operatora Eckero Line promu „Moby Freedom” od operatora Moby Lines czy nabycie przez Brittany Ferries jednostki „Superfast V” od Attica Holding.

## Zakończenie

Na podstawie przeprowadzonej analizy struktury floty promowej można stwierdzić, że:

- liczba jednostek promowych w ostatnich latach zmniejszyła się ze względu na większą liczbę złomowań statków niż liczba statków nowo zbudowanych;
- średni wiek jednostek promowych jest wysoki, na co wpływ ma przede wszystkim eksploatacja starych jednostek na rynkach azjatyckich i afrykańskich; rynek północnoeuropejski dysponuje najnowocześniejszą flotą; średni wiek floty promowej na rynku śródziemnomorskim jest wysoki, mimo nowych inwestycji dokonanych w ciągu ostatnich 5 lat;
- udział 10 wiodących armatorów w całkowitej zdolności przewozowej w zakresie pasażerów wynosił na początku 2015 r. 18%, są to głównie duże przedsiębiorstwa europejskie; na rynku śródziemnomorskim obok operatorów dysponujących dużym potencjałem funkcjonują przewoźnicy o niewielkim potencjale; pozostałe rynki, głównie Azja Południowo-Wschodnia, są rozdrobnione;
- w zakresie przestrzeni hotelowej udział 10 wiodących przewoźników wynosił 36% ogólnej liczby koi; trzech armatorów – Stena Line, Viking Line oraz Tallink-Silja Line dysponują 17% udziałem w tym segmencie; jest to spowodowane jednym czynnikiem – oferowaniem tradycyjnych usług w zakresie turystyki promowej;

- udział wiodących operatorów w zakresie dyspozycji zdolności przewozowej ładunków oscyluje wokół 30% światowego potencjału; w tym segmencie dominują przewoźnicy europejscy eksploatujący jednostki o dużej linii ładunkowej, na rynku dominuje Stena Line z 9% udziałem;
- na podstawie przeprowadzonej analizy można spodziewać się dalszej konsolidacji oraz modernizacji floty na sub-rynkach Europy Północnej i Morza Śródziemnego.

## Literatura

1. Kizielewicz J., Urbanyi-Popiołek I., *Rynek usług morskiej żeglugi wycieczkowej*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2015
2. *[Market: 10] Statistics*, Shippax Information, Halmstad 2010
3. *[Market: 11] Statistics*, Shippax Information, Halmstad 2011
4. *[Market: 12] Statistics*, Shippax Information, Halmstad 2012
5. *Shippax Market 13*, Shippax Information, Halmstad 2013
6. *Shippax Market 14*, Shippax Information, Halmstad 2014
7. *Shippax Market 15*, Shippax Information, Halmstad 2015
8. Urbanyi-Popiołek I., *Zastosowanie logistyki w portach morskich na przykładzie terminali promowych* [w:] *Kierunki rozwoju logistyki w Polsce w świetle tendencji światowych*, red. M. Sołtysik, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej im. Karola Adamieckiego, Katowice 2004

## TRENDS IN FLEET DEVELOPMENT IN THE WORLD FERRY MARKET

### SUMMARY

The aim of the article is to analyze and evaluate development of ferry fleet in the world. The size of ferry tonnage was presented worldwide and in sub-markets. In the paper characteristic features of ferries in main markets were presented. The author focuses on European markets. Moreover the top carriers in passenger and cargo segments in the context of tonnage capacity were indicated. It has been also emphasized the stability of ferry fleet and trends in consolidation and modernization of ferry industry in European markets.

**Keywords:** ferry, ferry industry, world ferry market