

Ilona Urbanyi-Popiołek

POLSCY ARMATORZY NA RYNKU USŁUG ŻEGLUGI PROMOWEJ NA BAŁTYKU

STRESZCZENIE

Żegluga promowa obejmująca połączenia z Polski do Szwecji jest głównym rynkiem promowym na akwenie południowego Bałtyku. Rynek ten stanowią linie promowe skupione w dwóch obszarach: Zachodniego Wybrzeża – między Świnoujściem a Ystad i Trelleborgiem oraz Zatoki Gdańskiej – między Gdynią a Karlskroną oraz Gdańskiem i Nynashamn. Serwisy ze Świnoujścia charakteryzuje konkurencja wewnętrzna między utrzymującymi je operatorami a także odczuwają konkurencję zewnętrzną linii Rostok–Trelleborg, która stanowi równoległe, alternatywne połączenie z Niemiec do południowej Szwecji. Serwisy z portów Trójmiasta są konkurencyjne wobec siebie, jednak pozycja operatora Stena Line na linii Gdynia–Karlskrona jest bez porównania silniejsza, co przejawia się potencjałem przewozowym i poziomem obrotów.

Na podstawie analizy rynku żeglugi promowej na południowym Bałtyku i analizy danych odnoszących się do przewoźników operujących na liniach między Polską a Szwecją można stwierdzić, że ich pozycja jest silna.

Słowa kluczowe: żegluga promowa, Region Morza Bałtyckiego, operatorzy promowi.

Wstęp

Żegluga promowa jest silnie rozwinięta w wielu regionach świata, a Morze Bałtyckie stanowi jeden z głównych akwenów eksploatacji promów [Kizielewicz, Urbanyi-Popiołek, 2015]. Promy morskie transportują pasażerów, ładunki toczne, z reguły na stosunkowo krótkich dystansach [Stapford, 2009]. Żegluga promowa

jest również identyfikowana jako segment żeglugi bliskiego zasięgu [Musso i in., 2010].

Celem artykułu jest ustalenie sytuacji na polskim rynku żeglugi promowej w kontekście potencjału przewozowego, tendencji w kształtowaniu się poziomu przewozów oraz określenie pozycji przewoźników utrzymujących połączenia z polskich portów. Można postawić następującą hipotezę badawczą: linie promowe z polskich portów do Szwecji posiadają silną pozycję na rynku południowego Bałtyku i stanowią podstawowe połączenia między kontynentem a południową Szwecją. Dla weryfikacji tak sformułowanej hipotezy przeprowadzono kolejno analizę rynku bałtyckiego, analizę połączeń na Bałtyku Południowym, które stanowią bezpośrednie otoczenie konkurencyjne dla polskich połączeń oraz analizę połączeń z polskich portów.

1. Rynek promowy w Regionie Morza Bałtyckiego

Podaż usług żeglugi promowej w Regionie Morza Bałtyckiego jest skoncentrowana. Na rynku tym, obejmującym międzynarodowe linie i główne połączenia kabotażowe (w rejonie Danii i Szwecji) funkcjonuje 21 operatorów, którzy obsługiwali na początku 2017 r. 65 serwisów [Shippax Market 17, 2017]. Dominującą i ustabilizowaną pozycję na Bałtyku posiada kilku graczy, są to: Stena Line, DFDS Seaways, Tallink Group, Viking Line, Scandlines, TT-Line oraz Finnlines. Ponadto do ważnych przewoźników na rynku należą operatorzy norwescy – Color Line i Fjord Line oraz polscy operatorzy działający w rejonie południowego Bałtyku.

Tabela 1. Główni operatorzy promowi na Morzu Bałtyckim (stan na 31.12.2016)

Operator	Liczba promów	Liczba pasażerów	Linia ładunkowa
Stena Line *	17	16 984	36 869
DFDS Seaways*	9	8 229	16 991
Tallink Group	11	14 580	13 132
Viking Line	7	16 790	6 530
TT-Line	6	3 020	14 454
Scandlines	10	11 370	6 157
Color Line	6	12 598	7 580
Finnlines **	7	3 196	25 878
Unity Line***	5	3 205	9 187
PŻB	3	2 888	7 714

* – wyłącznie jednostki ro-pax eksploatowane na Morzu Bałtyckim, ** – wyłącznie promy ro-pax, *** – bez promów kolejowo-samochodowych

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: [Shippax Market 16, 2016; Shippax Guide 16, 2016].

Na rynku bałtyckim pod koniec 2016 r. eksploatowano łącznie ok. 120 promów typu ro-pax, cruise-ro oraz high-speed, przy czym 81 jednostek należało do największych przewoźników (tabela 1). Liderem pod względem liczby promów oraz potencjału przewozowego, zarówno w odniesieniu do pasażerów, jak i ładunków, jest szwedzki operator Stena Line, który w Regionie Morza Bałtyckiego eksploatował 17 promów na 9 połączeniach. Jednorazowa zdolność przewozowa jego jednostek na Bałtyku to 16,98 tys. pasażerów i 36,86 tys. pojazdów [Shippax Market 17, 2017]. Siatka połączeń obejmuje serwisy na zachodnim, środkowym i wschodnim Bałtyku wraz z Cieśninami Duńskimi. Drugim co do wielkości jest estoński Tallink Group, który funkcjonuje na liniach między Finlandią a Szwecją i Estonią oraz Szwecją i Łotwą pod marką Tallink i Silja Line. Operator dysponuje na Bałtyku 11 promami typu cruise i ro-pax o łącznej jednorazowej zdolności przewozowej ponad 14 tys. pasażerów i 13,1 tys. pojazdów ciężarowych. W jego dyspozycji są ponadto 2 jednostki towarowe ro-ro oraz 4 ro-paxy wyczarterowane poza akwen. Trzeci co do wielkości przewoźnik to duński DFDS Seaways, który na Bałtyku eksploatował 9 promów na 4 serwisach między Danią i Norwegią, Estonią i Szwecją oraz Litwą a Szwecją i Niemcami [Shippax Market 17, 2017].

Potencjał poszczególnych przewoźników jest zróżnicowany pod względem liczby promów oraz przestrzeni ładunkowej i pasażerskiej a także dostosowany do specyfiki poszczególnych rynków. Ponadto widoczne jest zdywersyfikowanie działalności pod względem zasięgu przestrzennego. Na przykład Tallink Group utrzymuje połączenia wyłącznie na wschodnim Bałtyku, podczas gdy Stena Line i DFDS Seaways na wszystkich trzech głównych bałtyckich akwenach.

Największą pojemnością przewozową w odniesieniu do pasażerów, obok Stena Line, dysponują Viking Line, Tallink Group i Color Line. Trzej ostatni przewoźnicy obsługują rynki, na których rozwinięta jest turystyka morska. Wschodni Bałtyk, na którym operują Tallink i Viking Line, charakteryzuje najwyższa koncentracja turystyki promowej. Wynika to z kilku przyczyn. Po pierwsze, od wielu dekad Szwedzi i Finowie podejmowali podróże promowe ze względu na możliwość dokonania zakupów w strefie wolnocłowej, która nadal jest zachowana w tym rejonie (linie via Wyspy Alandzkie). Ponadto celem przejazdów na tych szlakach, podejmowanych przez Skandynawów, jest sama podróż i atrakcje na promie oraz chęć zakupów, nie tylko w sklepach promowych, ale również w Estonii i Łotwie. Podobna sytuacja widnieje na liniach z Norwegii do Niemiec, Danii i Szwecji, które obsługuje Color Line, Stena Line i DFDS. Stąd na liniach tych eksploatowany jest tonaż typu cruise ferries i cruise ro-ros o zdolności przewozowej 1500–2500 osób, w tym dla większości, z wyjątkiem krótkich połączeń, dostępne są miejsca w kabinach. Na promach tych szeroko rozwinięta jest przestrzeń pasażerska ogólnodostępna w postaci restauracji, kafeterii, barów, dyskotek, kasyn, sklepów itp. Oferta turystyczna obejmuje rejsy okrężne z atrakcjami na promie oraz pobyt i zwiedzanie miejsc zawinięć promów (np. Sztokholm, Helsinki, Tallin, Ryga, Kopenhaga, Oslo).

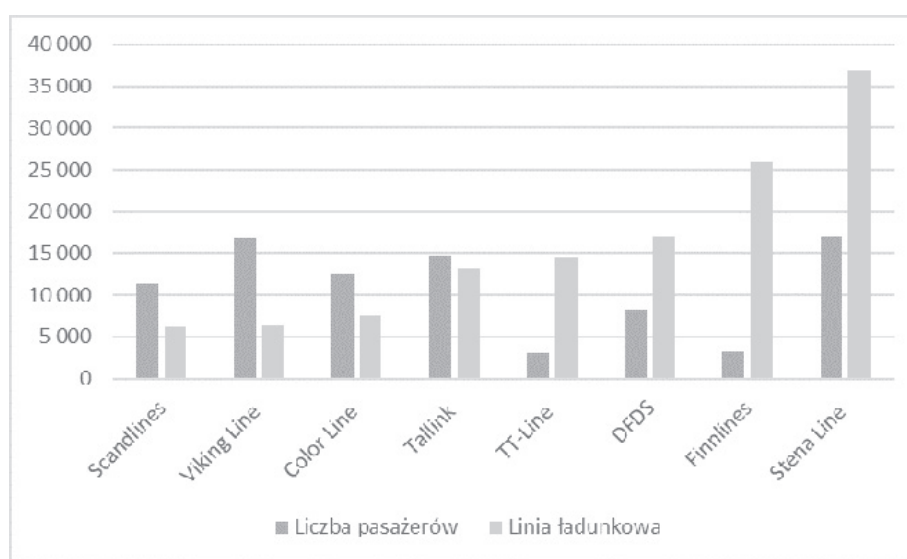
Na liniach w rejonie Zachodniego Bałtyku największą zdolnością w zakresie przewozów osób dysponuje Scandlines, obsługujący połączenia Puttgarden–Rodby, Helsingborg–Helsingor i Gedser–Rostok flotą 10 statków. Są to linie

o krótkim czasie trwania podróży, dużej częstotliwości odejść i mają typowy charakter transportowy. Wśród podróżujących dużą grupę stanowią pasażerowie piesi, dla których celem jest m.in. wyjazd handlowy lub dojazd do pracy.

Z kolei TT-Line i Finnlines eksploatują jednostki typu ro-pax do 1000 osób, gdzie przestrzeń pasażerska jest mniejsza ze względu na towarowy charakter połączeń, stąd łączna liczba miejsc dla pasażerów oferowana przez tych operatorów jest niższa.

Odmienne przedstawia się ranking przewoźników bałtyckich w zakresie dostępnej przestrzeni ładunkowej. I w tym segmencie Stena Line przewyższa pozostałych bałtyckich przewoźników, dysponując największą liczbą statków, których większość, łącznie z jednostkami cruise ferries, posiada dużą pojemność ładunkową. Kolejny operator – Finnlines specjalizuje się w przewozach towarowych na liniach promowych Helsinki–Travemunde (HansaLink), Kapellskar–Naantali (FinkLink) oraz Malmo–Travemunde (NordoLink). Promy tego operatora charakteryzuje duża pojemność ładunkowa – przeciętna długość linii ładunkowej to 3691 m, przy średniej dla promów Stena Line 2160 m.

Kolejni gracze w segmencie towarowym to TT-Line, DFDS i Tallink eksploatujący ro-paxy o dużej linii ładunkowej.



Rysunek 1. Zdolność przewozowa głównych operatorów na Bałtyku (stan na 1.01.2017)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: [Shippax Market 17, 2017; Shippax Guide 17, 2017].

2. Rynek promowy na Bałtyku Południowym jako otoczenie konkurencyjne połączeń z polskich portów morskich

Rynek promowy na Bałtyku Południowym obejmuje linie Niemcy–Dania, Niemcy–Szwecja, Polska–Szwecja oraz Litwa–Szwecja.

Pomiędzy Niemcami i Danią funkcjonują dwa połączenia, oba utrzymywane przez operatora Scandlines. Najbardziej na zachód zlokalizowana jest linia

Puttgarden–Rodby (linia „lotu ptaka”) eksploatowana przez Scandlines, która stanowi najkrótsze połączenie między Niemcami a Danią dla zachodniej części Europy, dla ładunków i pasażerów niekorzystających z przejazdu przez Jutlandię. Charakteryzuje się bardzo krótkim *transit time* (50 min.) i dużą liczbą odejść (48 dziennie, 5 promów). Druga linia to Rostok–Gedser, na której oferowane jest 8–10 odejść dziennie dwoma promami.

Niemcy ze Szwecją łączą 4 serwisy:

- Travemunde–Trelleborg – operatora TT-Line, obsługiwany pięcioma jednostkami, o częstotliwości odejść 3–4 dziennie,
- Rostok–Trelleborg – operatora TT-Line, z częstotliwością 3–5 odejść dziennie, na którym eksploatowanych jest pięć promów,
- Rostok–Trelleborg – przewoźnika Stena Line, obsługiwany dwoma jednostkami z 3–5 odejściami dziennie,
- Sassnitz–Trelleborg – utrzymywany przez Stena Line jednym promem oferującym 1–2 odejście dziennie.

Z kolei najbardziej na Wschód funkcjonuje połączenie między Litwą i Szwecją, serwis Kłajpeda–Karlshamn operatora DFDS Seaways, utrzymywane dwoma promami z częstotliwością 1 odejścia dziennie z każdego portu.

Z punktu widzenia polskiego rynku promowego linie Puttgarden–Rodby i Travemunde–Trelleborg mają niewielkie znaczenie, natomiast pozostałe wymienione wyżej serwisy stanowią otoczenie konkurencyjne dla polskiego rynku promowego.

Największy potencjał skoncentrowany jest na połączeniu Rostok–Trelleborg (por. tabela 2). Obsługiwane jest, jak wcześniej wspomniano, przez dwóch operatorów TT-Line i Stena Line, którzy wspólnie oferują, w zależności od dnia, 3–5 odejść dziennie. Promy TT-Line zamiennie eksploatowane są na obu liniach tego przewoźnika (Travemunde-Trelleborg i Rostok-Trelleborg).

Roczne obroty linii Rostok-Trelleborg, obsługiwane łącznie przez TT-Line i Stena Line, osiągnęły w roku 2016 w zakresie pasażerów poziom ok. 752 tys. osób i ok. 280 tys. pojazdów ciężarowych. Są to dane szacunkowe, gdyż TT Line od 2015 roku nie upublicznia danych dotyczących ruchu. Linia Sassnitz-Trelleborg traci na znaczeniu, widoczny jest rokroczny spadek obrotów w obu segmentach. Ruch, zwłaszcza towarowy, koncentrowany jest w Rostoku (316 tys. pasażerów i 2,2 tys. pojazdów ciężarowych w 2016 roku)(Shippax Market 17, 2017).

Serwis Rostok-Gedser stanowi główne połączenie wschodnich Niemiec z Danią, na linii notowany jest również ruch tranzytowy, głównie z Czech i Austrii. Ruch pasażerski na tym połączeniu w 2016 roku osiągnął poziom 1,59 mln osób i 86,7 tys. samochodów ciężarowych (Shippax Market 17, 2017).

Najbardziej na wschód położona linia Kłajpeda-Karlshamn, która wykazuje rokroczny przyrost przewozów, jednakże dokładne dane dotyczące tego połączenia nie są przez operatora publikowane, podawane są łącznie z innym bałtyckim serwisem Kapellskar-Paldiski (373 tys. pasażerów, obroty cargo 3,5 mln linii ładunkowej w 2016 roku).

Tabela 2. Potencjał przewozowy operatorów na Południowym Bałtyku

Operator	Prom	Połączenie	Tonaż brutto GT	Liczba pasażerów/łóżek	Linia ładunkowa
TT-Line	„Peter Pan”	Travemunde–Trelleborg Rostok–Trelleborg	36 486	744/646	2 593
	„Nils Holgersson”	Travemunde–Trelleborg Rostok–Trelleborg	36 468	744/646	2 593
	„Robin Hood”	Travemunde–Trelleborg Rostok–Trelleborg	26 790	366/323	2 394
	„Huckleberry Finn”	Travemunde–Trelleborg Rostok–Trelleborg	26 391	400/324	2 240
	„Tom Sawyer”	Travemunde–Trelleborg Rostok–Trelleborg	26 478	400/328	2 240
Stena Line	„Mecklenburg-Vorpommern”	Rostok–Trelleborg	37 987	600/400	3 100
	„Skane”	Rostok–Trelleborg	42 705	600/552	3 295
	„Sassnitz”	Sassnitz–Trelleborg	21 154	900/0	711
Scandlines	„Berlin”	Rostok–Gedser	22 300	1300/0	1 600
	„Copenhagen”	Rostok–Gedser	22 300	1300/0	1 600
DFDS Seaways	„Athenia Seaways”	Kłajpeda–Karlshamn	25 757	900/470	2 600
	„Optima Seaways”	Kłajpeda–Karlshamn	25 206	327/240	2 300

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: [Shippax Market 16, 2016; Shippax Guide 16, 2016].

3. Analiza rynku promowego między polskimi portami a Szwecją

Na polskim rynku promowym działa czterech operatorów, którzy obsługują 6 serwisów między Polską a Szwecją:

- Świnoujście–Ystad (Polska Żegluga Bałtycka),
- Świnoujście–Ystad (Unity Line),
- Świnoujście–Trelleborg (Unity Line),
- Świnoujście–Trelleborg (TT-Line),
- Gdynia–Karlskrona (Stena Line),
- Gdańsk–Nynashamn (Polska Żegluga Bałtycka).

Polska Żegluga Bałtycka, operator funkcjonujący na rynku pod marką Polferries, dysponuje czterema promami typu ro-pax, które obsługują dwie linie. Połączenie Gdańsk–Nynashamn utrzymywane jest jedną jednostką (prom „Wawel”), natomiast Świnoujście–Ystad trzema – od 12 września 2017 r. na linii, obok

wcześniej eksploatowanych „Masovii” i „Baltivii”, PŻB wprowadziła nowo zakupiony ro-pax „Cracovia”.

Unity Line jest spółką operatorską, eksploatującą promy należące do Polskiej Żeglugi Morskiej i spółki Euroafrica na dwóch połączeniach. Linia Świnoujście–Ystad obsługiwana jest dwoma promami cruise/trailer („Polonia” i „Skania”) oraz dwoma promami kolejowo-samochodowymi (por. tabela 3). Drugi serwis Świnoujście–Trelleborg utrzymywany jest trzema jednostkami ro-pax „Wolin”, „Galileusz” i „Gryf”.

Trzeci z operatorów na polskim rynku promowym to szwedzka Stena Line, która operuje na linii Gdynia-Karlskrona czterema promami, dwoma typu cruise/trailer („Stena Spirit” i „Stena Vision”) oraz jednostką ro-pax „Stena Baltica”. Od końca sierpnia 2017 r. na linię została wprowadzona czwarta jednostka, wycarterowany od Gotlandsbolaget prom „Gute”, co pozwala na oferowanie 3–4 odejść z każdego portu, w zależności od dnia.

Ostatnim graczem na polskim rynku promowym jest niemiecki TT-Line, obsługujący połączenie Świnoujście–Trelleborg z częstotliwością 1–2 odejścia dziennie promem „Nils Dacke”. W niektóre dni tygodnia serwis wspomagany jest drugą jednostką („Tom Sawyer” lub „Robin Hood”).

Tabela 3. Potencjał przewozowy operatorów na polskim rynku promowym

Prom	Typ	Rok budowy	Liczba miejsc ogółem	Liczba miejsc kabinowych	Długość linii ładunkowej	Linia
Polska Żegluga Bałtycka						
„Masovia”	ro-pax	1996	1000	506	2 620	Świnoujście–Ystad
„Cracovia”	ro-pax	2002	650	b.d.	2196	Świnoujście–Ystad
„Baltivia”	ro-pax	1981	238	b.d.	1 408	Świnoujście–Ystad
„Wawel”	ro-pax	1980	1000	511	1 490	Gdańsk–Nynashamn
Unity Line						
„Polonia”	cruise/trailer	1995	1000	618	1 716	Świnoujście–Ystad
„Skania”	cruise/trailer	1995	900	600	1 675	Świnoujście–Ystad
„Wolin”	ro-pax	1986	370	240	1 720	Świnoujście–Trelleborg
„Galileusz”	ro-pax	1992	160	128	1 742	Świnoujście–Trelleborg
„Gryf”	ro-pax	1991	180	144	1 880	Świnoujście–Trelleborg
„Jan Śniadecki”	ro-rail	1988	57	57	1 078	Świnoujście–Ystad
„Kopernik”	ro-rail	1977	360	119	925	Świnoujście–Ystad
TT- Line						
„Nils Dacke”	ro-pax	1995	300	319	2 400	Świnoujście–Trelleborg

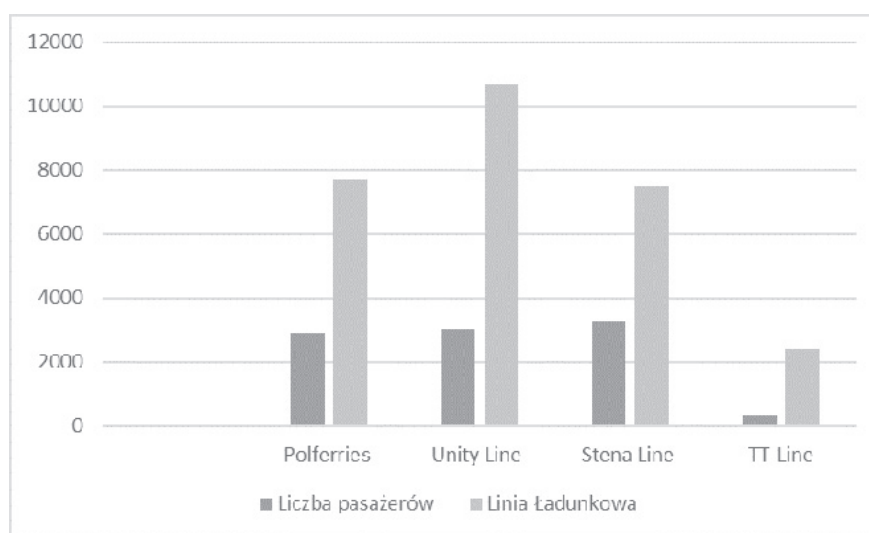
cd tab. 3

Stena Line						
„Stena Vision”	cruise/trailer	1987	1700	1854	2 214	Gdynia–Karlskrona
„Stena Spirit”	cruise/trailer	1988	1300	1854	2.214	Gdynia–Karlskrona
„Stena Baltica”	ro-pax	2007	210	210	2 188	Gdynia–Karlskrona
„Gute”	ro-pax	1979	88	bd	865	Gdynia–Karlskrona

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: [Shippax Market 17, 2017; Shippax Guide 17, 2017].

Największym potencjałem w zakresie przewozów pasażerskich dysponuje Stena Line. Jednorazowa zdolność przewozowa tego operatora wynosi 3298 osób. Dysponuje on dwiema największymi na polskim rynku jednostkami pod względem przestrzeni pasażerskiej. Unity Line oferuje łącznie 3027 miejsc pasażerskich, przy czym promy ro-pax i kolejowe dedykowane są przede wszystkim dla kierowców pojazdów ciężarowych. Z kolei PŻB, dzięki nowemu nabytkowi, zwiększył potencjał przewozowy do 2888 osób.

Odmiennie kształtują się możliwości transportowe w zakresie ładunków. Liderem jest Unity Line, którego całkowita linia ładunkowa wynosi 10 718 m. Zdolność przewozowa Stena Line i PŻB jest podobna i wynosi odpowiednio 7 511 m i 7 714 m (por. rysunek 2).



Rysunek 2. Potencjał przewozowy operatorów promowych na polskim rynku promowym (stan na 15.09.2017)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: [Shippax Market 17, Shippax, Halmstad 2017, Shippax Guide 17, Shippax, Halmstad 2017].

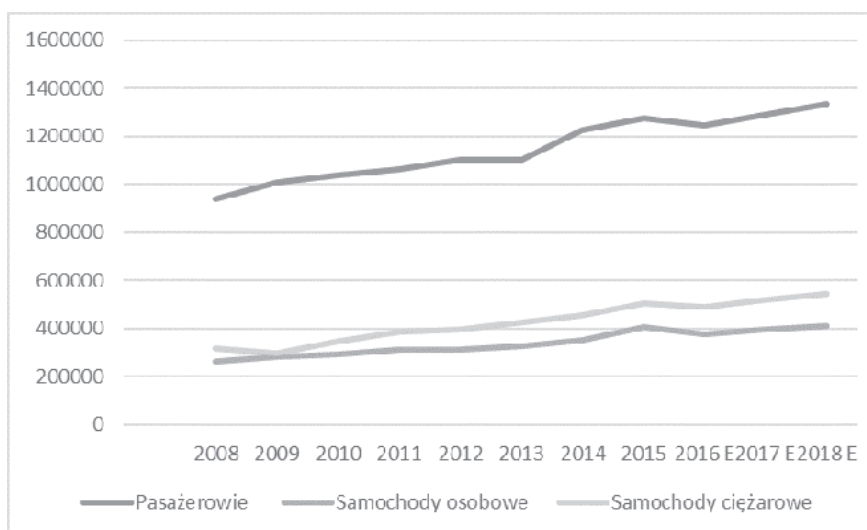
W zakresie przewozów nie jest możliwe przedstawienie dokładnych obrotów poszczególnych operatorów ze względu na fakt, że od 2015 r. część z nich nie

upublicznia swoich wyników przewozowych, jednakże na podstawie wyznaczonego trendu oraz danych terminali można stwierdzić, że polski rynek promowy uzyskuje roczne przyrosty przewozów zarówno w segmencie pasażerskim, jak i towarowym (por. rysunek 3). W latach 2008–2015 połączenia promowe z polskich portów notowały stały wzrost wszystkich kategorii, przewozy w zależności od linii i segmentu rosły średnio o 2–8% rocznie. Linie z Polski do Szwecji nie wykazały regresu w latach 2008–2010 i należały do nielicznych na Bałtyku, które nie odnotowały spadków obrotów towarowych i pasażerskich.

Pod względem przewozów pasażerskich liderem na polskim rynku jest Stena Line. W 2016 r. na linii Gdynia–Karlskrona przewieziono 608 tys. pasażerów, co stanowi ok. 45% całkowitych przewozów osób (odnosząc wielkości do jednego serwisu), dane nie obejmują kierowców ciężarówek. Jeśli wziąć pod uwagę tę ostatnią kategorię, to udział Stena Line zmniejszył się do ok. 37%. Tak wysoki ruch wynika z oferty turystycznej Stena Line, dedykowanej zarówno dla rynku szwedzkiego i polskiego oraz możliwości, które wynikają z eksploatacji na tej linii tonażu typu cruise ferries.

Z kolei serwisy ze Świnoujścia obsłużyły w tym czasie łącznie 614 tys. pasażerów (bez kierowców pojazdów ciężarowych). Przy czym szacuje się, że ponad połowa tej liczby została przewieziona przez Unity Line na linii Świnoujście–Ystad, na której eksploatowane są promy typu cruise.

Ostatnie połączenie Gdańsk–Nynashamn notuje roczne spadki przewozów osób, co wynika częściowo z uwarunkowań niezależnych od przewoźnika (m.in. konkurencji tanich przewoźników lotniczych, długiego *transit time* ze względu na odległość).



Rysunek 3. Całkowite przewozy na polskim rynku promowym w latach 2008–2018

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: [Shippax Market 17, 2017; Shippax Market 16, 2016; Shippax Market 15, 2015; Shippax Market 14, 2014; Shippax Market 12, 2012; Shippax Market 10, 2010].

W segmencie towarowym najwyższe obroty ogółem osiągają serwisy ze Świnoujścia. W 2016 r. w Terminalu Promów Morskich obsłużono ponad 420 tys. jednostek frachtowych (samochodów ciężarowych i trailerów). Stanowiło to 68% przewozów ładunków na polskim rynku promowym. Obroty w segmencie samochodów ciężarowych zwiększyły się w porównaniu z rokiem poprzednim o 8,9%, a naczepek – jednostek intermodalnych o 10,5%. Analizując dane z lat poprzednich można stwierdzić, że największy udział w tym segmencie ma Unity Line, szacuje się, że kształtuje się na poziomie 40–45% obrotów ładunkowych ogółem. Linia Gdynia–Karlskrona obsłużyła w 2016 r. ok. 180 tys. jednostek frachtowych, co stanowi 29% obrotów towarowych. Udział PŻB i TT-Line w omawianym segmencie wyniósł 25–30%.

Pozycja analizowanych przewoźników i ich serwisów jest niejednolita. Poszczególne rynki cząstkowe charakteryzują się pewną specyfiką.

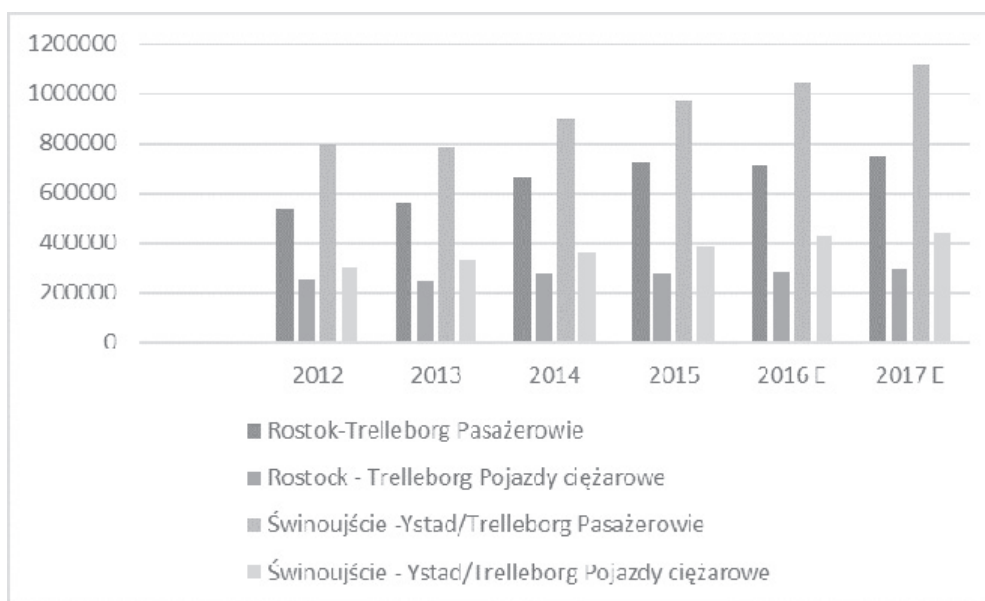
Jak przedstawiono wyżej, największa koncentracja ruchu i potencjału przewozowego skupiona jest na liniach operujących ze Świnoujścia. Na rynku tym widoczna jest silna konkurencja między przewoźnikami. Dotyczy to rywalizacji między Unity Line i PŻB, a od 2014 r., kiedy na rynek wszedł niemiecki TT-Line, konkurencja stała się jeszcze silniejsza, tym bardziej, że już w pierwszym, niepełnym roku działalności debiutant przewiózł ponad 31 tys. pojazdów ciężarowych.

Z drugiej strony wykorzystanie dostępnej linii ładunkowej u poszczególnych operatorów w 2016 r. było na poziomie 70–80%, co sprawia, że brak jest rezerwy przestrzeni. Wprowadzenie promu ro-pax „Cracovia” w znaczący sposób zwiększyło możliwości przewozowe operatora PŻB i poprawiło jego pozycję konkurencyjną.

Dla linii promowych ze Świnoujścia poważną konkurencję stanowi niemieckie połączenie Rostok–Trelleborg, obsługiwane wspólnie przez TT-Line i Stena Line.

Połączenia ze Świnoujścia wykazują wyższe obroty w porównaniu z linią Rostok–Trelleborg, dotyczy to zarówno ruchu towarowego, jak i pasażerskiego (por. rysunek 4). Ponadto serwisy z polskiego portu charakteryzuje stały rokroczny przyrost obrotów obu segmentów. Serwisy Rostok–Trelleborg natomiast wykazywały przyrosty przewozów towarowych do 2014 r., w kolejnych latach widoczna jest stagnacja w tym segmencie. Podobna tendencja widoczna jest w ruchu pasażerskim. Jest to jednak połączenie stanowiące alternatywę dla linii ze Świnoujścia i do 2011 r. jego obroty były wyższe niż na liniach ze Świnoujścia. Dwa serwisy utrzymywane wówczas przez TT-Line i Scandlines łącznie przewiozły 262 tys. jednostek frachtowych, podczas gdy PŻB i Unity Line na szlaku ze Świnoujścia – 247 tys. pojazdów ciężarowych. Od 2012 r. linie ze Świnoujścia łącznie przewożą niemiecki szlak.

Dla omawianych połączeń pewną konkurencję stanowi serwis Scandlines Rostok-Gedser. Dla osób i ładunków transportowanych do Danii jest on alternatywą połączenia przez Szwecję i Oresundbroen (stałe połączenie tunelomostem w Oresundzie).



Rysunek 4. Przewozy na liniach Świnoujście–Ystad/Trelleborg i Rostok–Trelleborg w latach 2012–2018 [os./szt.]

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: [Shippax Market 17, 2017; Shippax Market 16, 2016; Shippax Market 15, 2015; Shippax Market 14, 2014; Shippax Market 12, 2012; <http://www.sft.pl/> (dostęp: 9.09.2017)].

Linia Gdynia–Karlskrona posiada jednego operatora i w bliskim sąsiedztwie nie funkcjonują konkurencyjne połączenia, wprowadzenie kolejnej jednostki zostało spowodowane również niedoborem dostępnej przestrzeni ładunkowej. Serwis PŻB na trasie Gdańsk–Nynashamn jest linią o relatywnie długim *transit time*, korzystają z niej przede wszystkim osoby i ładunki kierowane w rejon Sztokholmu i wschodnio-północnych regionów Szwecji. Ponadto jednym odejściem z każdego portu co drugi dzień nie jest w stanie konkurować z serwisem Stena Line, który na linii z Gdyni oferuje 3–4 okazje dziennie. Linia wymaga wzmocnienia tonażowego bowiem wykorzystanie linii ładunkowej przewyższa 80%, co powoduje brak rezerwy pojemności ładunkowej.

Zakończenie

Połączenia z polskich portów morskich stanowią główne szlaki przewozowe na południowym Bałtyku. Jednym z ważnych czynników kształtujących ten rynek jest konkurencja. Widoczna jest ona przede wszystkim na serwisach równoległych, utrzymywanych przez więcej niż jednego przewoźnika, np. na liniach ze Świnoujścia. Ponadto rynek działa pod wpływem serwisów z Rostoku do Trelleborga i Gedser, które to połączenia są konkurencyjne dla Terminalu Promów Morskich w Świnoujściu. Z kolei linie z portów Trójmiasta są wobec siebie konkurencyjne, natomiast nie odczuwają wpływu połączenia Kłajpeda–Karlskrona.

Pod względem tonażu eksploatowanego na omawianych szlakach promy są dostosowane do specyfiki szlaków. Rynek południowego Bałtyku cechuje przewaga zapotrzebowania na przewozy ładunkowe, stąd podstawową jednostką są promy ro-pax. Funkcje turystyczne są realizowane przede wszystkim przez Ste-na Line, pozostali operatorzy także oferują pakiety turystyczne. Jednak ładunek jest podstawą dla serwisów. Prognozowany jest wzrost ruchu promowego w obu segmentach (ładunki, pasażerowie), co będzie powodowało zwiększenie zapotrzebowania na przewozy. Obecny potencjał przewozowy na liniach ze Świnoujścia i z Gdańska będzie niewystarczający do sprostania zwiększonemu popytowi, głównie w zakresie ładunków.

Bibliografia

- Kizielewicz J., Urbanyi-Popiołek I., 2015, *Rynek usług morskiej żeglugi wycieczkowej*, Warszawa.
- Musso E., Paixao Casaca A.C., Lynce A.R., 2010, *Economics of Short Sea Shipping*, [w:] Grammenos C., (ed.) *The Handbook of Maritime Economics and Business*, Lloyd`s List, London.
- Shippax Guide 17, 2017, Halmstad: Shippax.
- Shippax Guide 16, 2016, Halmstad: Shippax.
- Shippax Market 17, 2016, Halmstad: Shippax.
- Shippax Market 16, 2016, Halmstad: Shippax.
- Shippax Market 15, 2015, Halmstad: Shippax.
- Shippax Market 14, 2014, Halmstad: Shippax.
- Shippax Market 12, 2012, Halmstad: Shippax.
- Shippax Market 10, 2010, Halmstad: Shippax.
- Stapford M., 2009, *Maritime economics*, Routledge Taylor & Francis Group, London–New York.
- <http://www.sft.pl/> (dostęp: wrzesień 2017)

POLISH CARRIERS ON THE BALTIC FERRY MARKET

SUMMARY

Ferry links between Poland and Sweden are the prime ferry market on the southern Baltic Sea. Ferry lines are concentrated in two areas: the West Coast - between Swinoujscie and Ystad/Trelleborg and the Gulf of Gdańsk - between Gdynia and Karlskrona as well as Gdansk and Ny-nashamn. The internal competition between the carriers is observed in Swinoujscie market, the services from that port are also affected by alternative Rostock-Trelleborg link.

The analysis of the South Baltic ferry market and analysis of data related to carriers show the strong position of operators servicing the Polish ports. Those routes are the basic links between Central Europe and Scandinavia.

Keywords: ferry market, Baltic Sea Region, ferry operators.