

Ilona Urbanyi-Popiołek, Magdalena Klopott  
Akademia Morska w Gdyni

## Wpływ kryzysu ekonomicznego na rynek żeglugi promowej na Morzu Bałtyckim

Na tle światowego rynku żeglugi promowej pozycja Bałtyku jest imponująca. Pod względem liczby wykonywanych podróży oraz liczby przewiezionych samochodów osobowych nie ma sobie równych w świecie. (tabela 1).

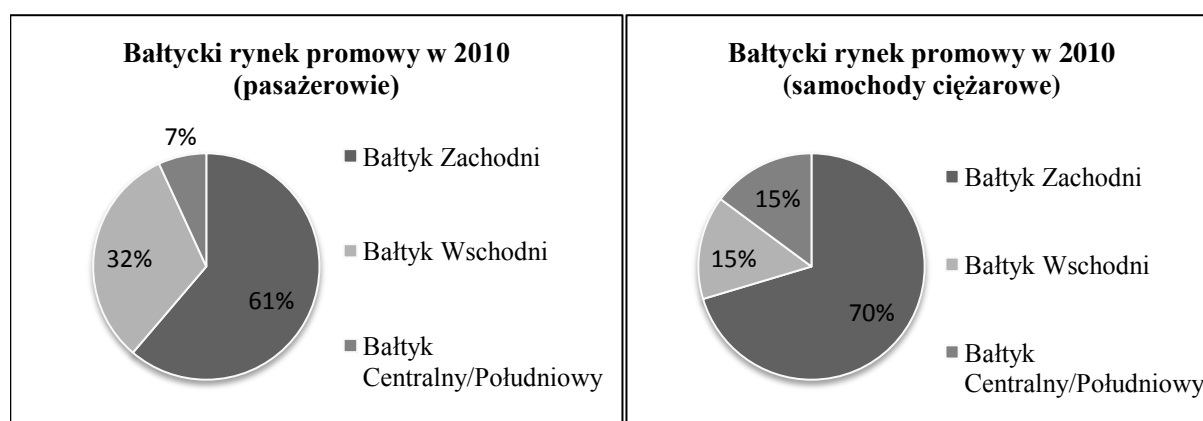
Tab.1. Światowe przewozy promowe w 2009<sup>1</sup>.

Światowe przewozy promowe w 2009 [w milionach]				
Rynek	Pasażerowie	sam. osob.	sam. ciężar.	liczba podróży
Ameryka	298,01	74,28	0,66	1,36
Azja	892,8	34,75	4,15	1,52
Morze Bałtyckie	220,78	84,5	7,83	3,87
Morze Śródziemne	433,86	35,61	8,61	0,79
Morze Północne	89,09	18,98	10,15	0,36

Źródło: ShipPax Market 2010.

W 2010 roku na Bałtyku usługi przewozowe świadczyło 23 armatorów promowych, eksploatujących na tym akwenie 106 promów różnego typu i wielkości, obsługujących łącznie 59 serwisów<sup>2</sup>. Dla potrzeb analizy Morze Bałtyckie podzielono na trzy akweny różniące się koncentracją przewozów promowych: Bałtyk Zachodni, Bałtyk Wschodni oraz Bałtyk Centralny i Południowy (rysunek 1).

Największą koncentracją połączeń promowych wyróżnia się Bałtyk Zachodni i Cieśniny Duńskie. W rejonie tym przewozi się ponad 60% wszystkich pasażerów, a także około 70% ładunków. Na 31 trasach zatrudnionych jest 49 promów, eksploatowanych przez takich armatorów jak Stena Line, Scandlines, TT-Line, DFDS czy Color Line.



Rys. 1. Bałtycki rynek promowy w 2010 – udział rynków częściowych.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ShipPax Market' 2010 oraz „Cruise&Ferry Info” (wydania z 2010 r.).

<sup>1</sup> Przedstawione dane obejmują wszystkie połączenia promowe, łącznie z przewozami na liniach lokalnych.

<sup>2</sup> Dane te odnoszą się do głównych linii międzynarodowych i wewnętrznych, nie obejmują połączeń lokalnych.

Na drugim miejscu, pod względem koncentracji przewozów, plasuje się rynek Bałtyku Wschodniego, do którego zalicza się połączenia promowe pomiędzy Finlandią a Szwecją i Estonią, Estonią i Szwecją oraz Rosją i Skandynawią. Rynek ten posiada 32% udziału w przewozach pasażerów na Bałtyku i 15% w przewozach ładunków. Głównymi operatorami w tym rejonie są Silja Line-Tallink i Viking Line, do których należą 29 promów.

Rynek Bałtyku Centralnego i Południowego obejmuje połączenia między Szwecją a Polską, Litwą i Łotwą oraz połączenia trans-bałtyckie, m.in. pomiędzy Niemcami a Litwą. Jest to rynek niszowy, szczególnie biorąc pod uwagę liczbę przewiezionych pasażerów i samochodów osobowych, ale o dużym potencjale rozwojowym. Jednakże, gdy analizuje się obroty ładunkowe, rejon ten osiągnął już w 2010 roku ten sam 15% udział w przewozach co rynek Bałtyku Wschodniego<sup>3</sup>, w dużej mierze za sprawą rozszerzenia UE. Usługi przewozów promowych świadczą tu głównie armatorzy: Stena Line, Gotland Destination oraz polski przewoźnik Unity Line.

### Kryzys ekonomiczny a przewozy promowe na Bałtyku

Rynek żeglugi promowej na Bałtyku jest bardzo wrażliwy na zmieniające się warunki otoczenia gospodarczego. Takie determinanty zewnętrzne jak np. stan gospodarki światowej czy rozwój wymiany międzynarodowej oddziałują na wszystkie rynki żeglugowe. Jednakże niektóre czynniki są charakterystyczne tylko dla rynku żeglugi promowej, a dodatkowo poszczególne jej segmenty, to jest pasażerski i *cargo*, reagują w różny sposób na zmianę warunków otoczenia gospodarczego (tabela 2).

Tab. 2. Główne czynniki wpływające na rynek żeglugi promowej.

Czynniki wpływające na rynek żeglugi promowej	
Segment pasażerski	Segment cargo
Sytuacja ekonomiczna krajów nadbałtyckich	
Obroty w handlu zagranicznym	
Zniesienie sprzedaży <i>duty free</i>	Wysokość frachtu morskiego
Niskokosztowi przewoźnicy lotniczy	Uwarunkowania prawne alternatywnych gałęzi transportu
Turystyka bliskiego zasięgu	Polityka transportowa UE
Budowa stałych przepraw (mosty, tunelo-mosty)	
Rozszerzenie UE	

Źródło: opracowanie własne.

Rozwój transportu międzynarodowego jest ściśle skorelowany ze wzrostem gospodarczym i rozwojem handlu. Słaba kondycja gospodarek prowadzi do ograniczenia produkcji oraz konsumpcji i może negatywnie wpływać na popyt na usługi w zakresie przewozów promowych.<sup>1</sup> Stan gospodarek krajów nadbałtyckich i skala ich obrotów handlowych są zatem głównymi czynnikami determinującymi wielkość przewozów towarowych. Sytuacja ekonomiczna kraju ma także wpływ na segment pasażerski, jednakże recesja nie musi wpływać ujemnie na wielkość ruchu osobowego, bowiem inne czynniki wpływające na mobilność społeczeństw mogą negatywnie oddziaływać na decyzje o wykorzystaniu alternatywnych gałęzi transportu.

Istotnym czynnikiem, który wpłynął na kształtowanie się współczesnego rynku promowego w segmencie pasażerskim, była decyzja Komisji Europejskiej o zniesieniu sprzedaży *duty* i *tax free* na połączeniach wewnątrzunijnych. Sprzedaż ta była jednym z głównych stymulatorów podejmowania podróży i stanowiła dodatkowe źródło przychodów dla operatorów promowych. Przewozy pasażerskie pozostają również pod niekorzystnym wpływem działalności niskokosztowych przewoźników lotniczych, którzy na przestrzeni lat, poszerzając siatki połączeń między Skandynawią i Kontynentem, stali się silnym konkurentem dla połączeń

<sup>3</sup> Dla porównania, w roku 2000 jego udział wynosił 8%.

<sup>4</sup> J. Burniewicz, *Ekonomika transportu*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1986.

promowych. Oba czynniki doprowadziły do znacznego zmniejszenia ruchu osobowego z poziomu około 90 mln osób w 1999 roku do około 50 mln w połowie pierwszej dekady XXI wieku<sup>5</sup>.

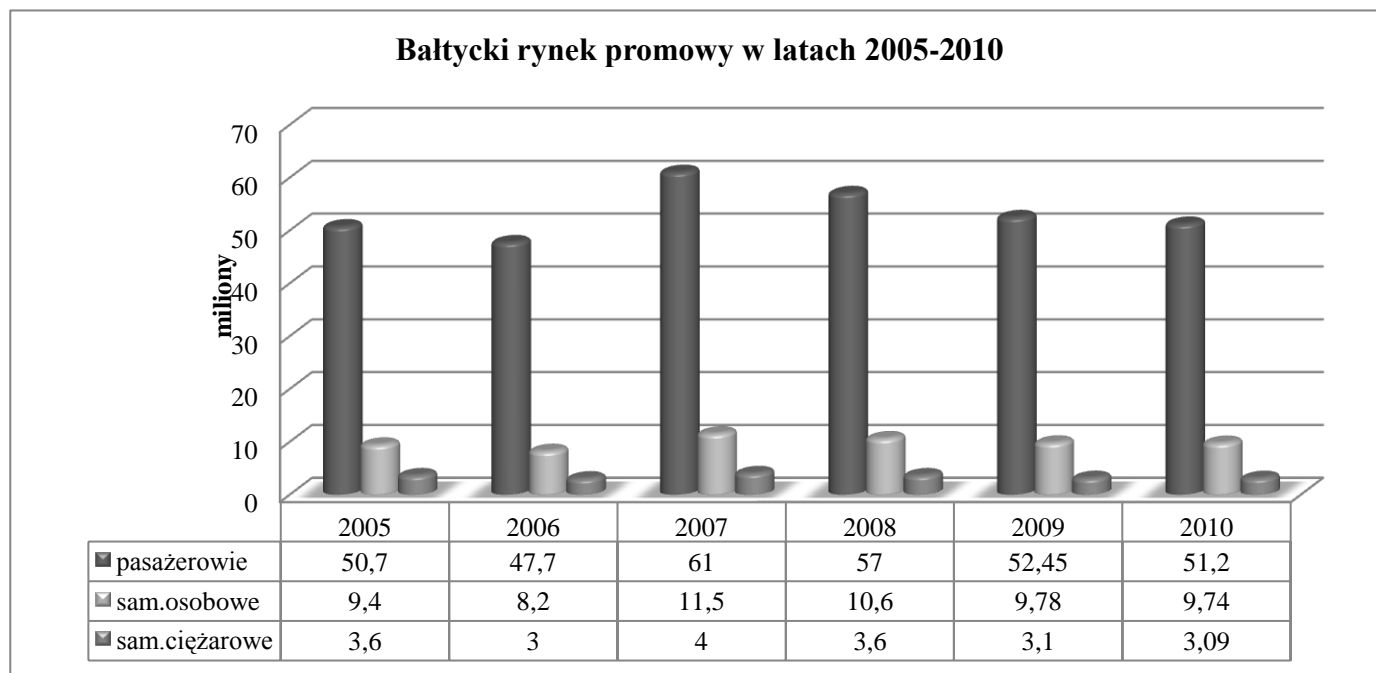
Pozytywną determinantą kreującą popyt pasażerski jest natomiast turystyka bliskiego zasięgu. Niemcy i Skandynawowie należą do najbardziej ruchliwych społeczeństw. Przejawem tego są przejazdy turystyczne, gdzie rejs promem stanowi atrakcyjny element całej podróży oraz alternatywę dla innych sposobów przemieszczania się (np. korzystania ze stałych połączeń). Wysoce popularne jest również korzystanie z pakietów tak zwanych *package trias*, oferowanych przez operatorów promowych.

Kolejnym, ważnym czynnikiem, niekorzystnie oddziałującym na oba segmenty żeglugi promowej jest oddanie do użytku stałych przepraw w rejonie Cieśnin Duńskich. Tunelo - mosty spowodowały zmniejszenie zainteresowania usługami żeglugi promowej w rejonie Cieśnin Duńskich i wręcz doprowadziły do zamknięcia szeregu serwisów w najbliższym sąsiedztwie tychże stałych połączeń (na przykład zamknięte zostały serwisy promowe w Oresundzie między Kopenhagą i Malmö).

Na wielkość obrotów żeglugi promowej w pozytywny sposób wpływa rozszerzenie Unii Europejskiej. Po akcesji Polski i republik bałtyckich do UE zwiększyły się wzajemne obroty handlowe między Skandynawią i Niemcami a nowymi członkami, wzrosło zainteresowanie przejazdami turystycznymi i biznesowymi. Zaowocowało to utworzeniem nowych linii promowych (na przykład ze Szwecji do Litwy i Łotwy) oraz znaczącym wzrostem przewozów w obu segmentach na liniach już istniejących. Ważnym czynnikiem jest ponadto polityka transportowa UE w zakresie promocji żeglugi bliskiego zasięgu (*Short Sea Shipping*) oraz tworzenia autostrad morskich.

Istotną determinantą mogącą pozytywnie wpływać na przewozy towarowe są ponadto stawki frachtowe oferowane przez operatorów promowych, które mogą być konkurencyjne wobec alternatywnych gałęzi i tras przewozu. Korzystając z sieci dróg kołowych czy też tunelo - mostów, przewoźnicy drogowi ponoszą dodatkowe koszty związane z opłatami drogowymi oraz za przejazd stałymi przeprawami, co może podnieść całkowity koszt transportu. Ponadto uregulowania dotyczące pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (Umowa AETR) są również przesłanką do korzystania z przepraw promowych.

Scharakteryzowane powyżej determinanty wpłynęły i nadal wpływają na współczesny obraz rynku żeglugi promowej na Bałtyku. Poniższy wykres natomiast przedstawia kształtowanie się przewozów na bałtyckim rynku promowym w latach 2005 - 2010 (rysunek 3).



Rys. 3. Bałtycki rynek promowy w latach 2005-2010<sup>6</sup>.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z *ShipPax Market '2010* oraz *Cruise&Ferry Info* (wydania z 2010 r.).

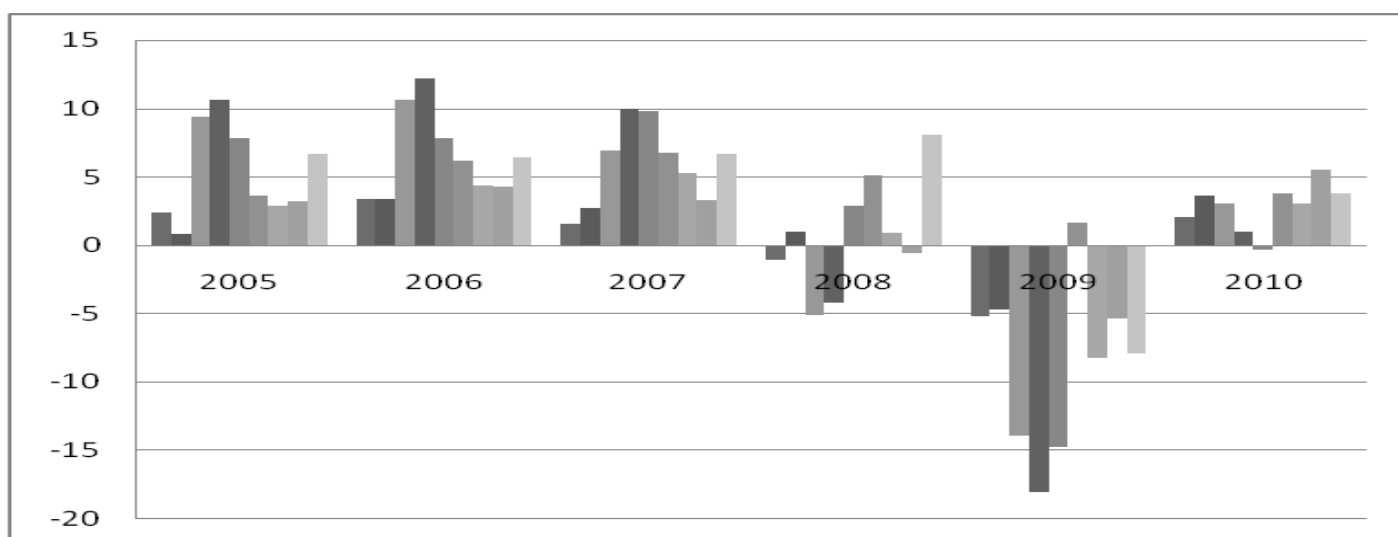
<sup>6</sup> Dane te odnoszą się do głównych linii międzynarodowych i wewnętrznych, nie obejmują połączeń lokalnych.

Rekordowe wyniki na promowym rynku bałtyckim osiągnięto w 2007 roku, co było związane z bardzo dobrą sytuacją gospodarczą krajów nadbałtyckich oraz efektem zwiększających się obrotów handlowych między Skandynawią a nowymi członkami EU. Wzrostowi przewozów sprzyjała również intensyfikacja ruchu pasażerskiego, wynikającego z przejazdów handlowych między Skandynawią i Niemcami, Skandynawią oraz Polską i republikami nadbałtyckim. Ponadto, armatorzy Tallink i Color Line wprowadzili w tym czasie kilka nowych jednostek o bardzo wysokim standardzie, co zaowocowało większym zainteresowaniem przejazdami turystycznymi.

Zmiany na rynku promowym, jakie nastąpiły w 2009 roku były bezpośrednim odzwierciedleniem sytuacji gospodarczej w krajach RMB, wyrażającej się wielkością PKB oraz wolumenem obrotów handlu zagranicznego.

Kraje europejskie dotkliwie odczuły skutki kryzysu i większość z nich zanotowała spadek PKB w 2009 roku. Najbardziej znaczący spadek PKB dotknął Estonię (-13,7%), Łotwę (-18%) oraz Litwę (-14,7%). Jedynym krajem, który wymknął się tej tendencji była Polska z 1,7% wzrostem PKB. Poniższy wykres obrazuje jak kształtowała się wielkość PKB w krajach regionu Morza Bałtyckiego w latach 2005 - 2010. (rysunek 4).

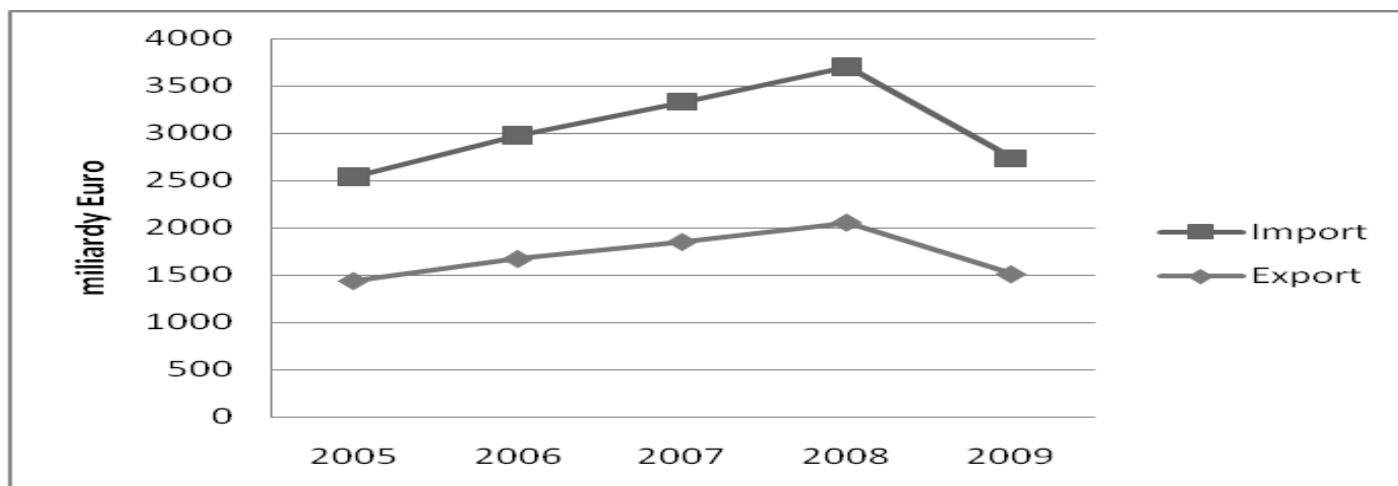
Spadające obroty handlowe jako konsekwencja światowej recesji, odbiły się niekorzystnie na rynkach żeglugowych, w tym także na rynku żeglugi promowej, choć da się tu zauważyć pewne odstępstwa od tego trendu.



Rys. 4. PKB w krajach Regionu Morza Bałtyckiego w latach 2005 - 2010.

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Quality Report, 2010*.

W 2009 roku dramatycznie spadły obroty handlowe w krajach nadbałtyckich (rysunek 5). Bilans w obrotach z zagranicą nadal pozostał dodatni jedynie w takich krajach RMB, jak Niemcy czy Rosja.



Rys. 5. Wymiana handlowa krajów Regionu Morza Bałtyckiego w latach 2005 – 2009.

Źródło: opracowanie własne na podstawie *External and EU statistical Yearbook- Data 1958-2009*.

Warto jednak zaznaczyć, że choć bałtycki rynek promowy, jako całość, został dotknięty przez kryzys, to analiza danych statystycznych dla jego poszczególnych obszarów, pokazuje, że nie wszystkie serwisy doświadczyły spadku obrotów. Niektóre z nich pozostały stabilne, inne zaś nawet zanotowały wzrost wolumenu przewozów.

#### Bałtyk Zachodni

W 2009 roku średni spadek obrotów ładunkowych na Zachodnim Bałtyku w porównaniu z 2008 rokiem oscylował w granicach 15%. Rok 2010 przyniósł niestety dalszy spadek przewozów ładunków o kolejne 10%. Ruch pasażerski natomiast w roku 2009 zmalał o około 7%, a w kolejnym okresie wykazywał stagnację.

Największe obroty pasażerskie charakteryzują połączenia ze Szwecji do Danii oraz między krajami skandynawskimi a Niemcami. Kryzys szczególnie dotknął te ostatnie i do tej pory nie odzyskały one poziomu sprzed kryzysu. Spadki były tu niezwykle dotkliwe. Dla przykładu na trasie Niemcy - Szwecja przewozy pasażerskie zmniejszyły się o 16,4%, a pomiędzy Niemcami a Danią o 8,6%. Spadek liczby pasażerów mógł być, obok recesji, także konsekwencją niekorzystnego kursu Euro, co przełożyło się na spadek atrakcyjności zakupów dokonywanych w Niemczech przez Skandynawów (tak zwani *shopping passengers* stanowią tu liczną grupę pasażerów). Obroty ładunkowe na liniach między Skandynawią i Niemcami spadły jeszcze bardziej, bo o około 20%. Przewozy ładunkowe ucierpiały wskutek zmniejszenia produkcji w branży motoryzacyjnej i malejących dostaw ze Skandynawii na Kontynent.

Należy zaznaczyć, że rynek zachodniobałtycki funkcjonuje w ścisłej konkurencji z połączeniami mostowymi w Cieśninach Duńskich – mostami Oresundbroen i Storabelt, które systematycznie zwiększają swój udział w rynku. W 2009 roku mosty przekroczyło około 36 mln pasażerów i 16 mln samochodów, a także 1,5 mln samochodów ciężarowych, stając się tu bezpośrednią konkurencją dla przepraw promowych.

#### Bałtyk Wschodni

Rynek Bałtyku wschodniego charakteryzuje znaczący udział przewozów pasażerskich. Jest to rejon, który od lat charakteryzuje wysoki i stabilny poziom przewozów w tym segmencie. Początek kryzysu nie wywołał negatywnych skutków na tym akwenie, a wręcz przeciwnie, wszystkie serwisy wykazały wzrosty liczby przewiezionych pasażerów. Podobna sytuacja wystąpiła w 2010 roku, gdzie, przykładowo, połączenia między Szwecją a Finlandią zanotowały 12%, a między Estonią a Finlandią 2,2% wzrost.

Jak wcześniej wspomniano, turystyka morska na promach w ramach tak zwanej *package trips* jest znana i lubiana przez Skandynawów. Rozwinięty jest również rynek konferencyjny na promach. Duża popularnością cieszą się rejsy zakupowe ze Szwecji do Estonii i Finlandii przez Wyspy Alandzkie, gdzie nadal dostępne są zakupy *duty-free* oraz z Finlandii do Estonii ze względu na niższe ceny. Powyższe uwarunkowania sprawiły, iż ruch promowy na rynku tym charakteryzuje stały wzrost.

Odrodzenie się handlu estońskiego i łotewskiego w 2010 roku zaowocowało wzrostem liczby przewożonych samochodów ciężarowych o 19% na trasie Helsinki-Tallin i o 16% na połączeniu Sztokholm - Ryga. Niemniej jednak to właśnie rynek wschodni został najbardziej dotknięty przez kryzys w 2009 roku i średnio stracił około 18,5% obrotów ładunkowych w porównaniu z rokiem 2008 (serwis Sztokholm - Tallin zanotował niechlubny rekord 35% spadku w przewozach ładunków).

#### Bałtyk Centralny i Południowy

Recesja gospodarcza nie wywołała tak znaczących zmian na tym ciągle rozwijającym się rynku. Dominujące tu połączenia promowe między Szwecją a Polską, zarówno w zakresie przewozów pasażerskich, jak i obrotów ładunkowych, wykazują systematyczny wzrost, który nie został mocno zakłócony przez kryzys. Co prawda obroty ładunkowe w 2009 zanotowały po raz pierwszy lekki spadek (8%), to rok 2010 przyniósł ich wzrost średnio o 17%. Szczególnie interesujące są wyniki osiągnięte na połączeniach ze Świnoujścia. Serwisy Świnoujście - Ystad oraz Świnoujście – Trelleborg, obsługiwane przez Unity Line, mogą pochwalić się wzrostem obrotów ładunkowych o 20,7%. Jeszcze lepszy wynik zanotowano na równoległym połączeniu obsługiwanym przez zaledwie jeden prom, którego armator - Polferries - zanotował w 2010 roku imponujący, bo aż 38,8% wzrost przewozów *cargo*. Stało się tak głównie za sprawą przewoźników drogowych, którzy mimo niezadowalającej kondycji infrastruktury drogowej w Polsce, wybierali drogę przez nasz kraj, unikając ponoszenia opłat drogowych w Niemczech.

Odmienne ukształtowała się sytuacja na połączeniach transbałtyckich między Niemcami a Litwą, Łotwą i Finlandią. Ich towarowy charakter sprawił, że bardzo mocno odczuły kryzys gospodarczy, który doprowadził do spadku przewozów, w niektórych przypadkach tak drastycznych, że armatorom nie pozostało nic innego jak zamknięcie linii (na przykład Helsinki - Rostock oraz Travemünde - Ryga).

## Podsumowanie

Analiza funkcjonowania bałtyckiego rynku promowego wykazała, że nie został on dotknięty przez kryzys gospodarczy tak negatywnie, jak pierwotnie sądzono.

W całym regionie Morza Bałtyckiego nastąpił spadek przewozów promowych. Najbardziej odczuł kryzys segment towarowy, co stanowiło bezpośrednie odzwierciedlenie tendencji w handlu zagranicznym. Ruch pasażerski nie wykazał już tak gwałtownego spadku, czego przyczynę upatruje się w większym zainteresowaniu turystyką bliskiego zasięgu oraz polityce przewoźników promowych przygotowujących atrakcyjne cenowo oferty, co nie jest bez znaczenia dla potencjalnych pasażerów poszukujących możliwości wyjazdów w okresie recesji i zmniejszenia się dochodów.

Poszczególne rynki w różny sposób reagowały na zmieniającą się sytuację gospodarczą. Wiele z nich dotknęła tendencja spadkowa, niektóre z nich jednak pozostały stabilne, inne zaś nawet zanotowały wzrost wolumenu przewozów, jak na przykład polskie połączenia ze Świnoujścia.

Rok 2010 na większości połączeń przyniósł stabilizację sytuacji i w dłuższej perspektywie prognozy są optymistyczne. Rynek bałtyckiej żeglugi promowej czeka kolejne wyzwanie, tym razem związane z ograniczeniami w emisji spalin statkowych i obowiązkiem stosowania paliw niskosiarkowych.

## Streszczenie

Rynek żeglugi promowej na Bałtyku jest bardzo wrażliwy na zmieniające się warunki otoczenia gospodarczego. W referacie przedstawiono główne czynniki determinujące funkcjonowanie tego rynku. Ponadto, analizie poddano przewozy promowe w latach 2005-2010, dla której tło stanowi kształtowanie się wielkości PKB oraz obrotów w handlu zagranicznych krajów nadbałtyckich. Szczególną uwagę poświęcono wpływowi kryzysu gospodarczego na poszczególne segmenty żeglugi promowej: pasażerski i ładunkowy, z podziałem na obszary koncentracji tejże żeglugi na Bałtyku.

## Literatura

1. Burnewicz J., *Ekonomika transportu*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1986.
  2. *External and intra-EU trade statistical Yearbook, Data 1958-2009*, 2010 Edition, Luxembourg: publications office of the European union, 2010.
  3. *Quality Report of International Trade Statistics*, Luxembourg: publications office of the European union, 2010.
  4. *ShipPax Market Statistics*, Plus 2 Ferryconsultation AB, Halmstad, wydania z lat 2005 - 2010.
- . "Cruise & Ferry Info", Plus 2 Ferryconsultation AB, Halmstad, wydania z lat 2005 - 2010.