

Współczesna Gospodarka



Contemporary Economy
Electronic Scientific Journal
www.wspolczesnagospodarka.pl

Vol. 1 Issue 1 (2010) 69-81
ISSN 2082-677X

ŻEGLUGA PROMOWA W REGIONIE MORZA BAŁTYCKIEGO W UKŁADZIE PÓLNOC - POŁUDNIE

Ernest Czermański

Streszczenie

Region Morza Bałtyckiego jest szczególnym obszarem silnych powiązań gospodarczych w Unii Europejskiej. Po 1 maja 2004 roku niemal stało się ono morzem wewnętrznym Unii. Wymiana handlowa w tym regionie opiera się w głównej mierze na żegludze promowej i ro-ro. Rynek żeglugi promowej na Morzu Bałtyckim wykazuje specyficzne cechy pozwalające traktować ten region w sposób odrębny od pozostałych mórz i oceanów. Niniejszy artykuł podejmuje analizę wielkości i kierunków wymiany handlowej realizowanej drogą morską w układzie północ – południe w latach 2006 – 2008, tj. ostatnich lat silnego wzrostu gospodarczego, gdzie jako region północny potraktowano łącznie Norwegię, Szwecję oraz Finlandię, zaś region południowy – niemieckie oraz polskie porty południowego Bałtyku.

Słowa kluczowe: linie promowe, linie żeglugowe, porty morskie, handel morski, Region Morza Bałtyckiego

Wstęp

Region Morza Bałtyckiego od lat wykazuje specyficzne cechy odróżniające go od innych regionów gospodarczych Unii Europejskiej. Odrębność ta szczególnie widoczna jest w zakresie transportu morskiego, gdzie nie tyle przewóz kontenerów ma istotne znaczenie, ale przede wszystkim żegluga promowa i ro-ro. Odległości pomiędzy portami na Morzu Bałtyckim nie przekraczające obecnie 30h *transit time'u* na najdłuższych relacjach (niemiecko – fińskich), przeciętnie jednak oscylujące w przedziale 6 – 10h powodują, że nieopłacalne jest stosowanie w łańcuchach dostaw kontenerów, a najlepszym rozwiązaniem są jednostki ładunkowe poziomego przeładunku typu naczepy, samochody ciężarowe, zestawy ciężarowe lub roll-trailery. Dzięki temu ładunek może w krótkim czasie opuścić port. Powszechnie dostępne dane pokazują, że najintensywniejsza wymiana handlowa dokonuje się między Szwecją a Niemcami. Podjęta w niniejszym artykule analiza potwierdza to zjawisko, ale i wskazuje na inne kierunki o dużym natężeniu ruchu towarowego.

1. Istniejące połączenia promowe Regionu Morza Bałtyckiego

Obecnie Morze Bałtyckie jest drugim co do wielkości na świecie (po Morzu Północnym) rynkiem przewozów towarowych. Rocznie w regionie tym przewozi się około 350 mln ton ładunków, co stanowi około 4,5% przewozów światowych, a wielkość ich systematycznie wzrasta. Jeśli w 2004 r. na Morzu Bałtyckim promami i statkami ro-ro (w przewozach międzynarodowych wraz z przewozami stałymi połączeniami lądowymi pomiędzy Szwecją i Danią oraz wewnątrz krajowych) przewieziono 6 592,5 tys. jednostek ładunkowych (samochodów ciężarowych i naczep), to w 2006 r. liczba ta wzrosła do 7 889 tys., zaś w 2007 r. już do 8 657 szt. Jednocześnie tempo wzrostu tych przewozów jest wyższe (ponad 31%), aniżeli wzrost przewozów na świecie (25 %). W związku z tym udział bałtyckiego rynku przewozów towarowych (liczby jednostek ładunkowych) w przewozach światowych ładunków tocznych w latach 2004-2007 zwiększył się z ok. 14 % do 24 %.

Tabela 1.1. Przewozy promowe i ro-ro na Bałtyku na tle przewozów światowych w latach 2004 i 2007

Wyszczególnienie	2004		2007	
	Ogółem	Bałtyk	Ogółem	Bałtyk
	w tys.			
Liczba pasażerów	1 336 632	186 857	1 681 932	225 683
Liczba samochodów osobowych	188 660	65 251	225 224	83 541
Liczba autobusów	857	383	730	309
Liczba pojazdów drogowych	28 721	6 592	35 975	8 657
Liczba podróży	5 920	3 711	6 695	3 952

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Gospodarka morska. Przegląd statystyczny 2007 i 2008*, Zakład Wydawnictw Naukowych IM w Gdańsku, 2005 i 2009.

Wraz ze wzrostem potrzeb przewozowych w regionie Bałtyku następował rozwój sieci połączeń żeglugowych. Uruchamiane były nowe połączenia, armatorzy zwiększali częstotliwość rejsów i obsady tonażowe wprowadzając nowe i większe jednostki.

Na obszarze Morza Bałtyckiego szczególnie intensywnie rozwinięta jest sieć linii promowych i ro-ro, a rynek bałtycki uznawany jest jako dominujący w tej formie żeglugi. Na liniach tych wykonywane są nie tylko międzynarodowe przewozy promowe, ale też przewozy w ramach poszczególnych państw (wewnętrzne), a także przewozy stałymi połączeniami lądowymi (mostami i tunelami) pomiędzy Szwecją a Danią. Przewozy wewnątrz krajowe stanowią przede wszystkim przewozy na liniach lokalnych Danii, Szwecji i Finlandii.

W związku ze zróżnicowanym potencjałem gospodarczym oraz wielkością wymiany handlowej pomiędzy krajami poszczególnych rejonów, różny jest stopień natężenia przewozów promowych w poszczególnych segmentach bałtyckiego rynku transportowego. Główne kierunki wymiany towarowej państw Regionu Morza Bałtyckiego opierają się na osi Północ – Południe, a największa koncentracja tych przewozów występuje w rejonie Bałtyku zachodniego i środkowego.

Przedmiotem analizy w niniejszym opracowaniu są wielkość i kierunki przewozów międzynarodowych w układzie południkowym. Stąd też w opracowaniu przeprowadza się badania analityczne przewozów w następujących relacjach przewozowych:

- Polska – Szwecja,
- Niemcy – Szwecja,
- Niemcy – Norwegia,
- Finlandia – Polska,
- Finlandia – Niemcy.

Analiza sieci stałych połączeń żeglugowych (tab. 1.2) wskazuje, że odpowiednio do występujących w regionie kierunków wymiany handlowej, najczęściej połączeń występuje w relacji Niemcy-Szwecja oraz Niemcy-Finlandia. Można też przypuszczać, że część ładunków obsługiwana przez te linie stanowią ładunki tranzytowe kierowane przez bałtyckie porty niemieckie do portów Środkowej i Południowej Europy, utrzymujące połączenia intermodalne z tymi krajami. Tezę tę potwierdziły badania, które przedstawiono w dalszej części opracowania i dotyczyły struktury kierunkowej przeładunków tranzytowych w portach Niemiec.

Tabela 1.2. Połączenia żeglugowe pomiędzy krajami skandynawskimi a portami południowego Bałtyku w 2008 r.

Relacja przewozowa	Operator	Częstotliwość połączeń	Czas przevozu [godz.]
Polska – Szwecja			
- Gdańsk-Nynäshamn	Polferries	6 x tygodniowo	20
- Gdynia-Karlskrona	Stena Line	3 x dziennie	10
- Świnoujście-Ystad	Polferries	1 x dziennie	8
- Świnoujście-Ystad	Unity Line	3 x dziennie	7
- Świnoujście-Trelleborg	Unity Line	3 x dziennie	7-8
Niemcy – Szwecja			
- Sassnitz-Trelleborg (Hansa)	Scandlines	5 x dziennie	3h45min
- Rostock-Trelleborg	Scandlines	3 x dziennie	6
- Rostock-Trelleborg	TT Line	3 x dziennie	6
- Travemünde- Malmö	Finnlines NordóLink	4 x dziennie	9
- Travemünde-Trelleborg	Scandlines	1 x dziennie	8
- Travemünde-Trelleborg	TT Line	4-5 x dziennie	7h30min
- Travemünde-Helsingborg	TT Line	2 x tygodniowo	10
- Travemünde- Göteborg	Stena Line	1 x dziennie	15
- Kilonia-Göteborg	Stena Line	1 x dziennie	14
Niemcy – Norwegia			
- Kilonia-Oslo	Color Line	1 x dziennie	19
Finlandia – Polska			
- Helsinki-Gdynia	Finnlines	7 x tygodniowo	28
- Rauma - Gdynia	UPM Seaways	bd	26-28
- Hanko/Kotka-Gdynia	Transfennica	1 x dziennie	20/30
Finlandia – Niemcy			
- Helsinki - Rostock	Tallink Silja Oy	4 x tygodniowo	21
- Helsinki-Travemünde	Finnlines	11 x tygodniowo	27-33
- Helsinki/Hamina/Turku-Lubeka ¹⁾	Finnlines	2 x tygodniowo	x
- Kotka-Rostock/Lubeka	Finnlines	2 x tygodniowo	37
- Turku- Travemünde	Finnlines	6 x tygodniowo	33
- Hanko - Rostock	Scandlines	4 x tygodniowo	35
- Hanko – Lubeka ²⁾	Transfennica	1 x dziennie	44

¹⁾ Połączenie obejmuje dodatkowo zawinięcia do portów Malmö i Hanko.

²⁾ Połączenie obejmuje dodatkowo zawinięcia do portu Paldiski (Estonia) i Gdynia.

Źródło: opracowanie własne na podstawie *ShipPax Statistics 2009*.

2. Analiza wielkości przewozów promowych w Regionie Morza Bałtyckiego

To, czym wyróżnia się dany kraj w zakresie intensywności handlu zagranicznego realizowanego drogą morską, to jego dostępność transportowa od strony przedpola, objawiająca się w liczbie cotygodniowych okazji załadowniczych w poszczególnych kierunkach.

Jak wynika z wcześniejszej tabeli, w przypadku Niemiec wskaźnik ten jest ponad dwukrotnie wyższy niż w przypadku Polski. Tygodniowo z Polski do Szwecji okazji załadowniczych jest łącznie 76, podczas gdy z Niemiec do Szwecji aż 156, z czego na kilku liniach tych okazji jest 3 – 5 razy dziennie. Po stronie szwedzkiej w obu przypadkach największym portem pod względem liczby codziennych połączeń jest Trelleborg (19 połączeń dziennie, z czego tylko 3 z Polską).

Połączenia liniowe szwedzko – niemieckie odgrywają istotną rolę w wymianie handlowej pomiędzy Europą Środkową a Skandynawią. Roczna wymiana między tymi państwami samą tylko żeglugą liniową przekracza 16 mln ton (tj. 1 mln samochodów ciężarowych/naczep oraz ponad 73 tys. wagonów). Jest to 12,5% łącznych bałtyckich przewozów promowych i ro-ro (tj. ponad 128 mln ton rocznie). Dla Szwecji najważniejszym portem w tej wymianie, jak już wcześniej wspomniano, jest Trelleborg obsługujący prawie 11 mln ton, czyli ponad 2/3 łącznej wymiany niemiecko – szwedzkiej. Drugim najważniejszym portem, który przejmuje 30% omawianego rynku jest port w Malmö. Po stronie niemieckiej zaś najaktywniejszy jest w tej wymianie port Travemünde, obsługujący ponad 53% tej wymiany. W dalszej kolejności istotną rolę pełnią porty Rostock i Sassnitz. Port w Kilonii obsługuje dłuższe relacje niemiecko-szwedzkie (z Göteborgiem) oraz z Norwegią (Oslo), jednakże ilości ładunków przewożone na tej trasie stanowią niewielki ułamek całości ruchu towarowego w tym regionie.

Dużo mniejsze obroty towarowe odnotowuje się w relacji Niemcy – Finlandia, które rocznie zbliżają się do wielkości 5 mln ton, tj. ok. 533 tys. pojazdów (tabela 2.1.). Ta relacja opiera się głównie na dwóch portach po stronie fińskiej (Helsinki i Hanko) oraz trzech portach po stronie niemieckiej, z których, znów, najważniejszym jest port Travemünde (ponad 50% ruchu). Na podstawie analizy trzyletniej tych obrotów możemy mówić tu, podobnie jak w poprzednim przypadku, o rynku ustabilizowanym, bez wyraźnych tendencji rozwojowych (zwykłych czy zniżkowych).

Tabela 2.1. Przewozy ładunków pomiędzy krajami skandynawskimi a portami południowego Bałtyku według linii żeglugaowej

Relacja przewozowa	Operator	Lata	Przewozy		
			Ładunki [tys. ton]	Jednostki ładunkowe [szt.]	
				samochody ciężarowe i naczepy	wagony kolejowe
Polska – Szwecja					
- Gdańsk - Nynäshamn	Polferries	2006	127 000	11 585	0
		2007	228 100	19 389	0
		2008	311 300	26 179	0
- Gdynia - Karlskrona	Stena Line	2006	1 120 000	86 815	0
		2007	1 195 000	93 858	0
		2008	1 063 700	86 806	0
- Świnoujście – Ystad	Polferries	2006	1 003 120	33 622	0
		2007	1 000 820	36 894	0
		2008	830 940	27 18	0

- Świnoujście – Ystad	Unity Line	2006	1 819 374	143 824	20 956
		2007	1 150 479	90 947	23 447
		2008	1 053 758	83 301	21 954
- Świnoujście - Trelleborg	Unity Line	2006	nd	nd	Nd
		2007	1 012 588	71 309	0
		2008	1 321 836	93 087	0
Niemcy – Szwecja					
- Sassnitz - Trelleborg (Hansa)	Scandlines	2006	2 371 900	36 800*	62 691
		2007	2 172 300	42 528	53 319
		2008	2 124 300	38 501	56 020
- Rostock - Trelleborg	Scandlines TT Line	2006	4 889 000	205 600*	16 630
		2007	5 442 700	219 034	23 542
		2008	5 087 300	287 934	17 741
- Travemünde - Malmö	Finnlines NordóLink	2006	4 141 900	264 500*	1 400*
		2007	4 371 700	277 860	1 090*
		2008	4 781 400	301 958	0
- Travemünde - Trelleborg	Scandlines TT Line	2006	3 943 500	266 450*	0
		2007	3 950 400	279 236	0
		2008	3 770 800	255 000	0
- Kilonia - Göteborg	Stena Line	2006	441 900	36 800*	0
		2007	473 400	38 883	0
		2008	426 400	35 945	0
Niemcy - Norwegia					
- Kilonia – Oslo	Color Line	2006	563 428	53 660*	0
		2007	531 172	50 661	0
		2008	458 113	44 346	0
Finlandia - Polska					
- Helsinki - Gdynia	Finnlines	2006	1 017 963	46 095	0
		2007	1 136 929	44 354	0
		2008	880 167	36 603	0
- Rauma - Gdynia ¹⁾	UPM Seaways	2008	92 711	48	0
- Hanko/Kotka/Raahe ²⁾ – Gdynia	Transfennica/	2006	299 236	8 298	0
		2007	259 168	4 940	0
		2008	238 384	4 869	0
Finlandia - Niemcy					
- Helsinki - Lubeka		2006	98 485	5 670*	0
		2007	97 174	5 890*	0
		2008	74 133	4 500*	0
- Helsinki – Rostock	Tallink Silja Oy	2006	nd	nd	nd
		2007	540 933	69 009	0
		2008	248 478	37 100	0
- Helsinki – Travemünde ³⁾	Finnlines	2006	1 999 960	307 680*	0
		2007	2 505 034	387 100	0
		2008	2 491 625	371 109	0
- Hanko – Rostock	Scandlines	2006	1 101 889	37 012	0
		2007	35 421	2 098	0

		2008	762 522	45 656	0
- Hanko – Lubeka	Transfennica	2006	1 365 235	82 740*	0
		2007	1 317 197	79 830*	0
		2008	1 234 032	74 790*	0

* - wartość szacunkowa

Uwaga: naczepa odpowiada jednostce o długości 12 m

¹⁾ Linia Gdynia – Rauma uruchomiono w roku 2008 i obejmuje głównie przewozy fińskiego eksportu (papieru, stali, konstrukcji stalowych, maszyn rolniczych i samochodów ciężarowych) do Polski – 92.685t, zaś w drugą stronę zaledwie 26 ton.

²⁾ Dane Portu Gdynia obejmują łączne przewozy do/z portu Hanko oraz ładunki powrotne z portu Raahé i Kotka; przewozy z Raahé nie są regularną linią żeglugową, a jedynie stałym ciągiem ładunkowym blachy producenta Ruukki, od 1.01.2010 przeniesione do portu Szczecin;

³⁾ Przewozy ogółem operatora Finnlines (łącznie z linią: Helsinki/Hamina/Turku-Lubeka, Kotka-Rostock/Lubeka, Turku-Travemünde oraz Helsinki-Gdynia)

Źródło: opracowanie własne na podstawie *ShipPax Statistics 2007, 2008 i 2009*, dane statystyczne Finnish Custom Office 2007 – 2010 oraz materiały wewnętrzne BTDG.

Najważniejszą relacją przewozową pomiędzy Skandynawią a Polską od lat pozostaje Świnoujście – Ystad, na którym obecnie zatrudnione są promy armatorów: Polferries i Unity Line. Na linii tej przewozi się ok. 2/3 łącznej ilości jednostek ładunkowych kierowanych ze Skandynawii do portów polskich oraz w całości przewozy kolejowe. Coraz większego znaczenia nabiera też połączenie Świnoujście – Trelleborg, obsługiwane przez Unity Line, konkurującym z armatorami zaangażowanymi przede wszystkim na połączeniu Rostock – Trelleborg.

Istotne znaczenie w obsłudze polsko – skandynawskiej wymiany handlowej ma również linia Gdynia – Karlskrona. Obserwując jej rozwój można stwierdzić, że jest to segment perspektywiczny dla bałtyckiej żeglugi promowej.

Przewozy towarowe na badanym rynku w latach 2006 – 2008 wykazują ogólną tendencję rosnącą, chociaż w ostatnim roku odnotowano pewien spadek. Niewątpliwie było to związane z sytuacją gospodarczą w Europie i na świecie oraz pierwszymi oznakami recesji. Podkreślić jednak należy, że w dłuższym okresie przewozy towarowe na Bałtyku charakteryzują się stałą tendencją wzrostową. Na największym szlaku przewozowym, jakim jest Niemcy – Szwecja, liczba przewiezionych jednostek ładunkowych (samochodów ciężarowych i naczep) wzrosła z 704 tys. w 2000 r. do 849 tys. w 2004 i 1 006 tys. w 2008 r.¹. Oznacza to, że w latach 2000 – 2008 transport ładunków pomiędzy Szwecją a Niemcami zwiększył się o blisko 43%. Jeszcze większy przyrost, bo blisko 2,7-krotny udało się osiągnąć na liniach łączących Polskę ze Szwecją. Tutaj przewozy jednostek zwiększyły się w tym okresie z 119 tys. w 2000 r. do 194 tys. w 2004 r. i 317 tys. w 2008 r.

W ramach badanego segmentu bałtyckiej żeglugi promowej obecnie utrzymywane są trzy intermodalne połączenia pasażersko–samochodowo–kolejowe. Połączeniem o największych przewozach w wagonach kolejowych pozostaje Świnoujście – Ystad. Pozostałe dwa, konkurencyjne dla polskich armatorów i portów, są połączenia z Sassnitz i Rostocku do Trelleborga.

Przy wyszczególnieniu bałtyckich przewozów ro-ro na relacje, kierunki oraz jednostki ładunkowe w zakresie wymiany polsko-szwedzkiej oraz niemiecko – szwedzkiej i niemiecko – norweskiej (tab. 2.2.) otrzymujemy nowe, ciekawe informacje.

Na poziomie uśrednionym bałtyckie przewozy ro-ro wykazują zbilansowanie kierunkowe. Największe dysproporcje wykazuje linia Kilonia – Oslo, w przypadku której dysproporcja wielkości przewozów do Oslo przewyższają przewozy z Oslo do Kilonii o połowę (eksport niemiecki do Oslo stanowi 62% łącznych przewozów na linii). Jednak jest to jedyny taki przypadek. Pozostałe relacje wykazują różnice na poziomie 3 – 5 %, czyli niewielkie. Jedynie przewozy ro-ro w relacjach z polskimi portami (w szczególności szwedzkie) wykazują większe

¹ ShipPax Statistics 2001, 2005 i 2009.

dysproporcje, dochodzące do 8 – 10% (2008 r. do Nynäshamm). Świadczy to nie tylko o relatywnie zbilansowanej wymianie towarowej między poszczególnymi krajami, ale przede wszystkim o skutecznych działaniach marketingowych armatorów operujących na tych relacjach. Podobne zbilansowanie wykazują przewozy wagonów kolejowych, gdzie główną relacją tego typu jest linia Sassnitz – Trelleborg, która w 2008r osiągnęła zrównoważenie w tym zakresie. Przy okazji tej linii należy wskazać na jej specjalizację w zakresie właśnie przewozów wagonów kolejowych, zdecydowanie przewyższających inne jednostki ładunkowe. Można powiedzieć, że Sassnitz to największy „port kolejowy” Niemiec.

Wymiana w badanych relacjach, z wyjątkiem linii Sassnitz – Trelleborg oparta jest w głównej mierze na samochodach ciężarowych (zestawach drogowych), dużo rzadziej natomiast na roll-trailerach. Wynika to z kilku faktów. Po pierwsze, są to krótkie relacje z niewielkim czasem podróży morskiej, zazwyczaj do 7 – 9 godzin. Jest to czas podróży zbyt krótki aby dwukrotnie przeładowywać towar, najpierw z lądowego środka transportu na roll-trailer, potem z roll-trailera na inny lądowy środek transportu (stosunek czasu przeładunku do czasu podróży jest zbyt duży). Ale jest to czas wystarczający dla odpoczynku kierowców, którzy towarzyszą ładunkowi na całej jego trasie przewozu. Tak krótki czas „wolny” dla kierowcy najczęściej pokrywa się z wymaganym przepisami prawa pracy kierowców czasem odpoczynku po uprzednim prowadzeniu pojazdu z głębi kraju do portu w cyklu 2 x 4h i krótką przerwą, po której musi nastąpić odpoczynek nie krótszy niż 10h. Dzięki takiemu rozwiązaniu po wyładunku w porcie docelowym kierowca może znów podjąć pracę i wyruszyć w dalszą drogę. Czynnikiem ten jest niezwykle istotny jeżeli chodzi o koszty transportu, w których koszt wynagrodzenia kierowcy jest, zaraz po koszcie paliwa, najistotniejszą pozycją w kalkulacji. Po drugie – relacje Niemcy – Szwecja realizowane drogą morską w największym stopniu dotyczą bezpośredniej wymiany handlowej Niemiec ze Szwecją, względnie Norwegią. Polskie porty morskie również w głównej mierze obsługują ładunki polskiego handlu zagranicznego. W mniejszym zaś stopniu dotyczy ona tranzytu państw Europy Środkowej i Południowej. Ładunki tego tranzytu raczej przewożone są na platformach kolejowych lub w wagonach towarowych. Wynika to z ekonomiki transportu, wg zasad której przewóz koleją opłacalny jest na dłuższe odległości (pow. 500 km).

Tabela 2.2. Struktura rodzajowa jednostek ładunkowych przewożonych w technologii ro-ro pomiędzy Niemcami i Polską a Szwecją i Norwegią w latach 2006-2008 na Bałtyku (w tonach)

Relacja	Lata	Ładunki na środkach transportu drogowego	Ładunki na środkach transportu kolejowego	Ładunki inne*
Oslo - Kiel	2006	210 592	0	0
	2007	194 888	0	0
	2008	167 794	0	0
Kiel - Oslo	2006	352 836	0	0
	2007	336 284	0	0
	2008	290 319	0	0
Göteborg - Kiel	2006	232 600	0	1 700,00
	2007	242 700	0	2 800,00
	2008	230 800	0	3 800,00
Kiel - Göteborg	2006	195 500	0	12 100,00
	2007	212 000	0	15 900,00
	2008	181 200	0	10 600,00

Helsingborg - Helsingor	2006	2 101 000	0	0
	2007	2 050 000	0	0
	2008	2 008 700	0	0
Helsingor - Helsingborg	2006	2 344 300	0	0
	2007	2 428 200	0	0
	2008	2 420 200	0	0
Malmö - Travemünde	2006	1 965 100	4 600	39 300
	2007	2 087 500	22 700	35 900
	2008	2 295 700	0	34 300
Travemünde – Malmö	2006	2 024 200	36 700	72 100
	2007	2 155 500	5 000	65 100
	2008	2 389 700	0	61 700
Trelleborg - Travemünde	2006	1 851 100	51 000	100
	2007	1 793 700	0	200
	2008	1 766 000	0	0
Travemünde - Trelleborg	2006	2 040 800	0	500
	2007	2 156 100	0	500
	2008	2 003 600	0	1 200
Trelleborg – Rostock	2006	2 251 900	267 000	0
	2007	2 268 400	450 900	6 200
	2008	2 237 800	323 300	0
Rostock – Trelleborg	2006	2 111 300	258 700	100
	2007	2 380 800	336 400	0
	2008	2 275 000	252 000	0
Trelleborg – Sassnitz	2006	219 000	1 010 200	0
	2007	188 000	850 000	0
	2008	184 000	864 400	0
Sassnitz - Trelleborg	2006	241 000	901 700	0
	2007	255 100	879 200	0
	2008	227 000	848 200	0
Trelleborg - Świnoujście	2006	nd	nd	nd
	2007	537 200	0	0
	2008	748 100	0	0
Świnoujście - Trelleborg	2006	nd	nd	nd
	2007	477 500	0	0
	2008	548 400	0	0
Ystad - Świnoujście	2006	1 172 600	264 400	0
	2007	765 400	289 700	0
	2008	633 800	269 600	0
Świnoujście - Ystad	2006	1 109 400	276 100	0
	2007	789 600	306 600	0
	2008	728 700	252 600	0
Karlskrona - Gdynia	2006	601 700	0	7 900

	2007	616 800	0	16 400
	2008	563 600	0	15 600
Gdynia - Karlskrona	2006	493 200	0	17 200
	2007	538 800	0	23 000
	2008	476 600	0	7 900
Nynäshamm - Gdańsk	2006	56 600	0	13 700
	2007	118 600	0	20 400
	2008	179 600	0	10 000
Gdańsk - Nynäshamm	2006	55 300	0	1 400
	2007	89 100	0	0
	2008	121 700	0	1 000

* - inne jednostki to roll-trailery oraz inne jednostki portowe nie będące samobieżnymi pojazdami drogowymi.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *ShipPax 2007, 2008, 2009*, danych Statistics Sweden oraz Statistics Norway 2007 - 2010.

Nieco odmienną strukturę wykazuje rynek przewozów ro-ro w relacjach równoleżnikowych pomiędzy Niemcami i Finlandią oraz Polską i Finlandią. Jak pokazuje tabela 2.3, mamy tu do czynienia z dużo mniejszym natężeniem ruchu towarowego. Ruch ten jest mianowicie niezbilansowany. Wahania w strukturze bilansu przewozowego zawierają się w przedziale od 37 do 63 % dla poszczególnych typów jednostek ładunkowych, zaś dla całej linii zmniejsza się ta dysproporcja do max. 54%. W skrajnych wypadkach, jak to miało miejsce na linii Lubeka – Helsinki, przewozy odbywały się wyłącznie w jedną stronę (z Niemiec do Finlandii), z powrotem statki pływały pod balastem.

Najbardziej obciążoną linią ro-ro spośród omawianych relacji jest linia Travemünde – Helsinki. Do głównych fińskich portów ro-ro należą Helsinki i Hanko, zaś do niemieckich Travemünde i Rostock (w serwisie Finlines także połączony z Lubeką i Turku oraz Raumą).

Udział polskiego handlu zagranicznego realizowanego drogą morską w technologii ro-ro jest niewielki w porównaniu do niemiecko – fińskiej wymiany. Roczne przewozy nie przekraczają 1,4 mln ton w obu kierunkach łącznie, co daje w przeliczeniu niecałe 55 tys. sztuk jednostek ładunkowych. Średnio w badanym okresie te wielkości były niższe i wynosiły odpowiednio 1,257 mln ton i 43,8 tys. sztuk ładunków ro-ro.

Tabela 2.3. Struktura rodzajowa jednostek ładunkowych przewożonych w technologii ro-ro pomiędzy Niemcami i Polską a Finlandią w latach 2006-2008 na Bałtyku (w sztukach)

Relacja	Lata	Ładunki transportu drogowego	Ładunki transportu kolejowego	Ładunki inne*
Lubeka - Hanko	2006	626	24 128	13 911
	2007	389	23 783	16 734
	2008	326	22 241	18 473
Hanko - Lubeka	2006	405	21 282	13 154
	2007	345	19 813	15 242
	2008	467	19 125	16 085
Rostock - Hanko	2006	18 993	18 992	1 323
	2007	10	1 077	9
	2008	802	21 657	902

Hanko - Rostock	2006	16 831	18 019	21
	2007	7	996	6
	2008	581	20 517	201
Rostock - Helsinki	2006	nd	nd	nd
	2007	14915	20604	1667
	2008	11912	6584	1141
Helsinki - Rostock	2006	nd	nd	nd
	2007	11155	26210	0
	2008	9497	7035	515
Travemünde - Helsinki	2006	12 701	49 908	1 541
	2007	18 597	60 601	1 932
	2008	18 992	58 147	1 032
Helsinki - Travemünde	2006	6 796	49 619	1 464
	2007	15 265	61 135	1 354
	2008	15 576	60 255	543
Lubeka - Helsinki	2006	230*	6 020*	0*
	2007	242	7103	22
	2008	58	5330	0
Helsinki - Lubeka	2006	0*	30*	0*
	2007	140	10	0
	2008	9	0	0
Gdynia – Helsinki	2006	11 900	0	6 660
	2007	13 481	0	8 584
	2008	13 189	0	5 008
Helsinki – Gdynia	2006	13 151	0	14 384
	2007	13 744	0	8 545
	2008	13 468	0	4 968
Gdynia – Hanko**	2006	622	0	2 836
	2007	50	0	937
	2008	109	0	812
Hanko – Gdynia**	2006	1 024	0	3 816
	2007	587	0	3 366
	2008	538	0	3 410

* - inne jednostki to roll-trailery, roll-trailery spiętrzone, kontenery oraz inne jednostki portowe nie będące samobieżnymi pojazdami drogowymi.

** - linia Gdynia – Hanko uwzględnia także przewozy w relacji Gdynia – Kotka (7.421 t w 2006 r., 163 t w 2007 r. i 10 t w 2008 r.).

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *ShipPax 2007, 2008, 2009*, danych Finnish Custom Office 2007 – 2010 oraz materiałów wewnętrznych BTDG.

W kontekście dużego zróżnicowania natężenia ciągów ładunkowych na liniach, różne są obroty ładunkowe w portach południowego Bałtyku. Głównymi portami obsługującymi ładunki szwedzkie i fińskie są Travemünde i Rostock (tabela 2.4). Jak widać, roczne obroty ładunkowe samego portu Travemünde dwukrotnie przewyższają łączne obroty wybranych portów fińskich. Są to zatem przede wszystkim ładunki handlu zagranicznego tych krajów, ale także częściowo ładunki tranzytowe kierowane do krajów Środkowej i Południowej Europy.

Tabela 2.4. Przewozy ładunków pomiędzy krajami skandynawskimi a portami południowego Bałtyku

Relacja przewozowa/porty	Lata	Przewozy		
		Ładunki [tys. ton]	Jednostki ładunkowe [szt.]	
			samochody ciężarowe i naczepy	wagony kole- jowe
Polska - Szwecja	2006	3 942 621	275 846	20 956
	2007	4 586 987	312 556	23 447
	2008	4 581 534	317 091	21 954
- Gdańsk	2006	127 000	11 585	0
	2007	228 100	19 389	0
	2008	311 300	26 179	0
- Gdynia	2006	1 120 000	86 815	0
	2007	1 195 000	93 858	0
	2008	1 156 598	86 854	0
- Świnoujście	2006	2 822 494	177 446	20 956
	2007	3 163 887	199 309	23 447
	2008	3 206 534	204 106	21 954
Niemcy - Szwecja	2006	15 788 200	810 150	80 721
	2007	16 410 500	1 033 924	77 951
	2008	16 190 200	1 006 220	73 761
- Sassnitz	2006	2 371 900	36 800*	62 691
	2007	2 172 300	42 528	53 319
	2008	2 124 300	38 501	56 020
- Rostock	2006	4 889 000	205 600*	16 630
	2007	5 442 700	219 034	23 542
	2008	5 087 300	287 934	17 741
- Travemünde	2006	8 085 400	530 950*	1 400*
	2007	8 322 100	661 479	1 090*
	2008	8 552 200	643 840	bd
- Kilonia	2006	441 900	36 800*	0
	2007	473 400	38 883	0
	2008	426 400	35 945	0
Niemcy - Norwegia	2006	563 428	53 660*	0
	2007	531 172	50 661	0
	2008	458 113	44 346	0
- Kilonia	2006	563 428	53 660*	0
	2007	531 172	50 661	0
	2008	458 113	44 346	0
Finlandia - Polska	2006	1 314 199	54 393	0
	2007	1 396 097	49 294	0
	2008	1 118 551	41 472	0
- Helsinki	2006	1 017 963	46 095	0
	2007	1 136 929	44 354	0
	2008	880 167	36 603	0
- Hanko	2006	291 815	8 292	0
	2007	259 005	4 935	0
	2008	238 374	4 862	0

Finlandia - Niemcy	2006	4 565 569	433 102	0
	2007	4 495 759	543 927	0
	2008	4 810 790	533 155	0
- Helsinki	2006	2 098 445	313 350	0
	2007	3 143 141	461 999	0
	2008	2 814 236	412 709	0
- Hanko ¹⁾	2006	2 467 124	119 752	0
	2007	1 352 618	81 928	0
	2008	1 996 554	120 446	0

*Dane szacunkowe na podstawie średnich wag jednostek ładunkowych przyjętych dla danego portu w badanych trzech latach z wyszczególnieniem na rodzaj jednostki ładunkowej.

1) Przewozy tylko na linii Hanko-Rostock (bez linii Hanko-Lubeka)

Źródło: opracowanie własne.

Zakończenie

Na podstawie prowadzonych badań wyciągnięto następujące wnioski:

- główna wymiana towarowa odbywa się pomiędzy Niemcami a Szwecją (16 mln ton, tj. 12,5% łącznych przewozów bałtyckich), relacje niemiecko-fińska oraz polsko-szwedzka nie przekraczają 5 mln ton rocznie,
- rynek bałtyckich przewozów liniowych jest ustabilizowany,
- najważniejszą linią ro-ro jest serwis Rostock – Trelleborg,
- największym szwedzkim portem obsługującym ro-ro jest Trelleborg,
- największym niemieckim portem obsługującym ładunki ro-ro jest Travemünde,
- największym polskim portem obsługującym ładunki ro-ro jest Gdynia,
- największym fińskim portem dla ładunków ro-ro są Helsinki,
- główne przewozy wagonów odbywają się w relacji Sassnitz – Trelleborg, Rostock – Trelleborg oraz Świnoujście – Ystad,
- z wyjątkiem linii Kilonia – Oslo (której znaczenie zresztą jest marginalne), pozostałe relacje przewozowe wykazują dobre zbilansowanie masy ładunkowej pod względem ilości przewożonych w poszczególnych kierunkach,
- linie żeglugowe z udziałem polskich portów, w szczególności do/z Finlandią nie odgrywają większej roli na Morzu Bałtyckim.

Literatura

1. *Baltic Container Outlook 2008*
2. *Baltic Maritime Outlook 2006*
3. Finnish Transport Agency 2010
4. *Gospodarka morską. Przegląd statystyczny 2007*
5. *Gospodarka morską. Przegląd statystyczny 2008*
6. *Koniunktura w gospodarce światowej a rynki żeglugowe i portowe*, pod red. H. Salmonowicza, Szczecin 2009
7. *Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtung – Seeverkehrsprognose*, Planco Consulting, Essen, April 2004
8. *Rocznik statystyczny Verkehr 2009*, Statistisches Bundesamt 2010

9. *Seeschiffahrt in Schleswig-Holstein 2008*, Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein nr 45/2009
10. ShipPax Statistics 2007
11. ShipPax Statistics 2008
12. ShipPax Statistics 2009
13. *Verkehr. Schifffahrt 2008*, Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2009

FERRY TRAFFIC IN THE BALTIC SEA REGION IN SOUTH – NORTH CORRIDOR

Summary

All countries form the Baltic Sea Region are strongly economically connected with each other. International trade inbound the Region is usually realized by shipping lines, especially ro-ro and ferry lines. Ferry traffic on the BSR shows specific features, which draw a distinctions between other regions. In this article was tried to analized quantity and directions of maritime traffic in the BSR in years 2006 – 2008. Those period was excellent time for market growing for all owners. And more over – the analysis was made for main directions in the Baltic Sea Region – between Norway, Sweden and Finland – versus polish and german Baltic sea ports.

Keywords: ferry lines, shipping lines, sea ports, sea trade, Baltic Sea Region

dr Ernest Czernański
Uniwersytet Gdański
Wydział Ekonomiczny
Instytut Transportu i Handlu Morskiego
ul. Armii Krajowej 119/121, 81-824 Sopot
eczerman@poczta.onet.pl