

# Marta Mańkowska

---

## Kierunki zmian w strukturze bałtyckiej floty promowej i ich wpływ na segment przewozów pasażerskich

---

Marketing i Zarządzanie nr 1 (42), 65-78

---

2016

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Marta Mańkowska

Uniwersytet Szczeciński  
Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług  
e-mail: [marta.mankowska@wzieu.pl](mailto:marta.mankowska@wzieu.pl)

## Kierunki zmian w strukturze bałtyckiej floty promowej i ich wpływ na segment przewozów pasażerskich

**Kody JEL:** L91, L99, R40, R41

**Słowa kluczowe:** żegluga promowa, flota promów morskich, Region Morza Bałtyckiego (RMB)

**Streszczenie.** Przez dziesięciolecia żegluga promowa była podstawową gałęzią transportu, umożliwiającą przemieszczanie się pasażerów w Regionie Morza Bałtyckiego (RMB), ulegając jednocześnie ciągłym przeobrażeniom w zakresie typów eksploatowanych promów, realizowanych funkcji oraz struktury obsługiwanego ruchu. Dostrzegany w ostatnich latach spadek wielkości pasażerskich przewozów promowych w RMB przy jednoczesnym wzroście przewozów jednostek ładunkowych przyczynił się do rekonstrukcji struktury floty eksploatowanych promów morskich, by zwiększyć pojemność przestrzeni ładunkowej kosztem ograniczania pojemności przestrzeni pasażerskiej. Celem artykułu jest identyfikacja oraz analiza zmian w strukturze floty promowej eksploatowanej w RMB oraz ocena ich wpływu na kierunki rozwoju segmentu przewozów pasażerskich.

### Wprowadzenie

Żegluga promowa obejmuje wiele rodzajów regularnych przewozów pasażerskich i ładunkowych, począwszy od przewozów lokalnych (np. pomiędzy wyspami) aż po regularne połączenia międzynarodowe, mające na celu pokonanie akwenów wodnych z wykorzystaniem specjalnych typów statków poziomego ładowania: promów morskich.

Według danych ShipPax Information (2006–2014), żegluga promową na wszystkich akwenach świata podróżuje rocznie ponad 2 mld pasażerów, przewożonych jest ponad 240 mln samochodów osobowych, ponad 360 mln pojazdów ciężarowych oraz ponad 720 tys. autobusów. Światowy rynek żeglugi promowej cechuje jednocześnie silne zróżnicowanie geograficzne wynikające z charakterystyki jego strony podaźowej, która reprezentowana jest przez ograniczoną liczbę przewoźników promowych (armatorów/operatorów) prowadzących działalność głównie na jednym akwenu wodnym oraz – najczęściej – tylko w wybranym jego regionie geograficznym. Przedmiotem zainteresowania autorki jest bałtycka regularna żegluga promowa wykonywana promami morskimi o pojemności brutto (*gross tons*, GT) co najmniej 1000 lub więcej (ShipPax, 2006–2014), wśród których dominują jednostki umożliwiające jednoczesną obsługę ruchu pasażerskiego i ładunkowego<sup>1</sup>.

Morze Bałtyckie należy do czołowych rynków promowych na świecie. Średniorocznie (w latach 2004–2013) w Regionie Morza Bałtyckiego (RMB) przewożonych było ponad 230 mln pasażerów, ponad 91 mln samochodów osobowych, 11 mln pojazdów ciężarowych (w systemie towarzyszącym i nietowarzyszącym) oraz ponad 350 tys. autobusów. Fakt, że oba segmenty rynku przewozów promowych (pasażerski i ładunkowy) obsługiwane są tymi samymi promami, istotnie oddziałuje na pozycję konkurencyjną przewoźników promowych na Bałtyku (Kotowska, 2014, s. 102). Okresowe spadki przewozów w jednym segmencie (np. jednostek ładunkowych) mogą być bowiem rekompensowane wzrostami przewozów w segmencie drugim (np. przewozów pasażerskich).

Dwufunkcyjność promów morskich nie oznacza jednak równorzędnego traktowania obu przedmiotów przewozów w strategiach rynkowych przewoźników promowych. Na podstawie wielkości ruchu generowanego w obu segmentach rynku kształtowana jest struktura floty promów morskich zatrudnianych przez przewoźników promowych na poszczególnych liniach promowych Bałtyku.

Przez dziesięciolecia żegluga promowa była podstawową gałęzią transportu, umożliwiającą przemieszczanie się pasażerów w Regionie Morza Bałtyckiego, ulegając jednocześnie ciągłym przeobrażeniom w zakresie typów eksploatowanych promów, a tym samym – realizowanych funkcji oraz struktury obsługiwanego ruchu (por. Bruce, 2009, s. 6–117). Wraz z początkiem lat 90. XX w., na skutek postępującej integracji większości państw regionu w ramach Wspólnoty Europejskiej (WE), zmieniło się otoczenie konkurencyjne i warunki funkcjonowania przewoźników promowych w obszarze Bałtyku (szerzej Mańkowska, 2015). Zmiany te szczególnie negatywnie wpłynęły na segment przewozów pasażerskich. Abolicja sprzedaży wolnocłowej, budowa stałych połączeń lądowych

---

<sup>1</sup> Jednostki ładunkowe w przewozach towarzyszących (pojazdów drogowych) i nietowarzyszących (naczepy, wagony kolejowe), za: Kotowska (2014, s. 114).

przez cieśniny Wielki Bełt i Oresund oraz dynamiczny rozwój działalności tanich linii lotniczych (Mańkowska, 2015), doprowadziły do zmiany profilu działalności wielu przewoźników promowych, kierując ich większą uwagę na bardziej dochodowy segment przewozów cargo.

Spadek konkurencyjności pasażerskich przewozów promowych w RMB, przy jednoczesnym wzroście przewozów jednostek ładunkowych, przyczynił się do rekonstrukcji struktury floty eksploatowanych promów morskich w kierunku wzrostu pojemności przestrzeni ładunkowej kosztem ograniczania pojemności przestrzeni pasażerskiej.

Celem artykułu jest identyfikacja oraz analiza zmian w strukturze floty promowej eksploatowanej w RMB oraz ocena ich wpływu na kierunki rozwoju segmentu przewozów pasażerskich.

### Typologia promów morskich

Zatrudniane w żegludze promowej specjalne statki, zwane promami, należą do grupy statków poziomego ładowania (przystosowanych do technologii przedładunku typu *roll on-roll off*) przeznaczonych do regularnych przewozów pasażerów oraz środków transportu drogowego i kolejowego wraz z ładunkiem lub bez ładunku, eksploatowane głównie na liniach krótkich i średniego zasięgu. Prom morski zwykle nie posiada poprzecznego podziału grodziowego, ma jeden lub więcej pokładów, zamkniętych lub otwartych, ciągnących się przez całą długość statku, na które ładunek może być ładowany poprzez rampy i/lub windy (Kotowska, 2015, s. 111).

Podstawowy podział typów eksploatacyjnych promów to: promy pasażerskie, samochodowe i kolejowe, które występują jednocześnie w wielu odmianach. Współcześnie najpopularniejsze są promy dwufunkcyjne, np. promy samochodowo-kolejowe (szerzej Pałucha, Puchalski, Śliwiński, 1996, s. 9–35) lub – przyjmując za kryterium przedmiot przewozu – pasażersko-towarowe, określane najczęściej mianem ro-pax (np. pasażersko-samochodowe, pasażersko-samochodowo-kolejowe).

W literaturze przedmiotu oraz w praktyce gospodarczej nie została jak dotąd wypracowana jednoznaczna definicja promów dwufunkcyjnych typu ro-pax (por. Hader, 2008, s. 99–112; Takolander, 2009, s. 154–169). *De facto* każdy operator promowy różnie kategoryzuje flotę posiadanych promów morskich. Mianem ro-pax określa się zarówno promy o pojemności linii ładunkowej przekraczającej 4000 m oraz pojemności pasażerskiej na poziomie 300 pasażerów, jak również promy o pojemności linii ładunkowej na poziomie 1500 m i zabierające na pokład do 2400 pasażerów, dysponujące równocześnie zróżnicowaną i o wysokim standardzie przestrzenią pasażerską. Ponadto, na trasach o wysokim natężeniu ruchu pasażerskiego, w tym w szczególności turystycznego (jak Wyspy Alandzkie na

Bałtyku), eksploatowane są także specjalne odmiany promów dwufunkcyjnych określane mianem *ferry cruise*. Dysponują one krótszą linią ładunkową (na poziomie ok. 1000 m), służącą głównie przewozom samochodów osobowych i autokarów oraz pojemną i zróżnicowaną przestrzenią pasażerską (zazwyczaj powyżej 2500 pasażerów). Na krótkich trasach, o wysokiej częstotliwości rejsów i dużym natężeniu ruchu pasażerskiego komunikacyjnego, eksploatowane są także szybkie promy pasażerskie nowej generacji i pasażersko-towarowe typu *high-speed*.

W ujęciu ilościowym głównym kryterium różnicującym te jednostki jest pojemność przestrzeni pasażerskiej określana w liczbie miejsc pasażerskich (osoby) oraz łóżek (sztuki) w stosunku do pojemności przestrzeni ładunkowej określonej w długości linii ładunkowej (metry). Natomiast w ujęciu jakościowym, kluczowym czynnikiem jest standard wyposażenia poszczególnych elementów przestrzeni pasażerskiej promów, czyli:

- a) przestrzeń gastronomiczna – liczba i jakość usług restauracji, barów i kawiarni;
- b) przestrzeń hotelowa – liczba i jakość dostępnych kabin pasażerskich, jak również miejsc dla pasażerów niekorzystających z kabin (fotele lotnicze) oraz usług towarzyszących (np. kosmetycznych);
- c) przestrzeń handlowa – liczba i oferta sklepów na pokładzie promu;
- d) przestrzeń rozrywkowa – odnosząca się zarówno do liczby i oferty dyskotek, pubów, kin, jak również obejmująca wydzielone elementy przestrzeni dedykowane specjalnym grupom pasażerów (np. miejsca zabaw dla dzieci) oraz jakość i różnorodność oferowanych programów rozrywkowych (koncertów, pokazów, występów na żywo);
- e) przestrzeń biznesowa – obejmująca zarówno liczbę i wyposażenie sal konferencyjnych, dedykowanych przede wszystkim obsłudze klientów grupowych (np. konferencyjnych), jak również elementy przestrzeni dedykowane indywidualnym pasażerom biznesowym (salony VIP), z odpowiednim zapleczem technicznym i technologicznym (np. internet).

Jakość przestrzeni publicznej promów morskich jest najważniejszym czynnikiem kształtującym ofertę pasażerskiej żeglugi promowej.

## **Analiza struktury rodzajowej floty promowej w RMB**

### **Bałtycka flota promowa na tle tendencji światowych**

Światowa flota promów morskich liczy ponad 1000 jednostek, których łączny tonaż wynosi prawie 14 mln GT. Podstawową charakterystykę floty promowej na świecie przedstawiono w tabeli 1.

Tabela 1  
Charakterystyka światowej floty promowej według stanu na 15.01.2014

Liczba statków (szt.)	1 147
Średni wiek statków (lata)	23
Tonaż brutto (GT)	13 795 865
Liczba łóżek (szt.)	313 560
Pojemność pasażerska (osoby)	1 082 907
Pojemność ładunkowa dla samochodów osobowych (szt.)	251 331
Długość linii ładunkowej dla jednostek frachtowych (m)	827 379

Źródło: ShipPax (2014), s. 15.

Flota promów morskich eksploatowanych w RMB liczy ponad 200 jednostek, co stanowi ponad 18% udział w łącznym tonażu promów eksploatowanych na świecie (GT) i należy do najmłodszych na świecie (średni wiek statku – 15 lat) (ShipPax, 2006–2014). Pod względem łącznego tonażu brutto największą flotą promów morskich na Bałtyku (oraz na świecie) dysponuje operator promowy Stena Line. Przewoźnik ten zajmuje również pierwszą pozycję w rankingu bałtyckim i światowym pod względem pojemności przestrzeni ładunkowej. Na drugim miejscu pod względem łącznego GT na Bałtyku plasuje się operator Tallink Silja<sup>2</sup> (4 pozycja w rankingu światowym). Jednocześnie przewoźnik ten zajmuje drugą pozycję w rankingu bałtyckim i światowym w kategorii pojemności przestrzeni pasażerskiej liczonej według ilości łóżek na pokładach promów (tab. 2).

Tabela 2  
Najwięksi światowi operatorzy promowi operujący na Bałtyku według GT oraz pojemności przestrzeni pasażerskiej i ładunkowej (stan na styczeń 2014)

Operator	Tonaż brutto (GT)	Pojemność ładunkowa (m)	Pojemność pasażerska		
			liczba łóżek (szt.)	liczba pasażerów	liczba samochodów osobowych (szt.)
Stena Line	878 919	65 479	15 619	27 860	11 029
Tallink Silja	537 232	9 984*	26 428	19 383*	3 154*
Viking Line	320 791	b.d.	16 826	19 590	3 076
DFDS Seaways	316 301	19 033	7 647	12 642	3 426
Color Line	250 148	b.d.	6 156	12 598	3 418

\* Dane tylko dla floty Tallink.

Źródło: opracowanie własne na podstawie ShipPax (2014), s. 27.

<sup>2</sup> W 2006 r. estoński operator Tallink przejął fińskiego operatora Silja Line, jednakże część danych dotyczących floty obu przewoźników nadal prezentowana jest odrębnie.

Struktura floty promowej obu przewoźników różni się znacząco jeśli wziąć pod uwagę pojemność przestrzeni pasażerskiej i ładunkowej. Wynika to ze specyfiki serwisów promowych, jakie obsługują, wyrażanej dominacją jednego z przedmiotów przewozów: pasażerów lub jednostek ładunkowych.

### Dwa modele: Stena Line i Tallink Silja Line

Stena Line jako największy operator promowy Bałtyku (oraz na świecie) przewozi rocznie ponad 7 mln pasażerów, 1,5 mln samochodów osobowych oraz 2 mln jednostek ładunkowych ([www.stenaline.com](http://www.stenaline.com)). Operator ten obsługuje 22 serwisy promowe charakteryzujące się wysokim wolumenem ruchu ładunkowego (w szczególności w układzie północ-południe Europy), łącząc 10 państw w regionie Morza Północnego i Bałtyckiego (rys. 1).



Rysunek 1. Siatka połączeń przewoźnika promowego Stena Line

Źródło: [www.stenaline.com](http://www.stenaline.com).

Stena Line eksploatuje 35 statków poziomego ładowania, w tym 17 promów umożliwiających przewóz pasażerów, wśród których operator wyróżnia dwa ich typy: promy typu ro-pax oraz promy typu combi (tab. 3).

Oba typy analizowanych statków należą do promów dwufunkcyjnych, obsługujących zarówno ruch pasażerski, jak i cargo, przy czym promy określane jako ro-pax dedykowane są w większym stopniu przewozom jednostek ładunkowych aniżeli pasażerom i towarzyszącym im samochodom osobowym. Posiadają one zwiększoną pojemność przestrzeni ładunkowej (zasadniczo powyżej 1400 m)

kosztem mniejszej przestrzeni pasażerskiej (średnio przewożą 500–1500 pasażerów). Przestrzeń pasażerska na tego typu jednostkach, dedykowana głównie kierowcom pojazdów ciężarowych, poza podstawowymi usługami noclegowymi i gastronomicznymi, obejmuje także skromne zaplecze rozrywkowe i handlowe. Przykład promu typu ro-pax przewoźnika Stena Line zaprezentowano na rysunku 2.

Tabela 3

## Charakterystyka floty promów operatora Stena Line

Typ promu	Średnia pojemność pasażerska (os.)	Średnia pojemność ładunkowa dla samochodów osobowych (szt.)	Średnia pojemność ładunkowa dla jednostek ładunkowych (m)	Prędkość (węzły)
Ro-pax	500–1500	480–550	1468–2100	18–21
Combi	1000–2400	280–555	850–1806	16–20

Źródło: opracowanie własne na podstawie [www.stenaline.com](http://www.stenaline.com).



Rysunek 2. Prom typu ro-pax: Stena Mecklenburg-Vorpommern eksploatowany na trasie Rostock–Trelleborg (liczba pasażerów: 600, długość linii ładunkowej: 3100 m)

Źródło: [www.shipspotting.com](http://www.shipspotting.com).

Druga kategoria promów określana przez operatora jako combi-ferries, dedykowana jest w podobnym stopniu przewozom pasażerów i jednostek ładunkowych, przy czym istotność przewozów ładunków jest wyższa. Przestrzeń ładunkowa na tego typu promach, poza przewozami pojazdów ciężarowych oraz naczep, służy także przewozom samochodów osobowych oraz autokarów. Przestrzeń pasażerska jest bardziej pojemna, zróżnicowana i o wyższym standardzie wyposażenia aniżeli na promach typu ro-pax. Do tej kategorii promów przewoźnik zalicza największe posiadane jednostki pod względem pojemności pasażerskiej.





Rysunek 3. Prom typu combi: Stena Vision eksploatowany na trasie Gdynia–Karlskrona (liczba pasażerów: 1700, długość linii ładunkowej: 1854 m)

Źródło: [www.shipspotting.com](http://www.shipspotting.com).

Przewoźnik promowy Tallink Silja należy natomiast do nielicznych operatorów na Bałtyku, dla których głównym przedmiotem działalności jest segment przewozów pasażerskich. Rocznie operator ten przewozi ponad 9 mln pasażerów, co wynika przede wszystkim z charakteru tras, jakie obsługuje. Archipelag Wysp Alandzkich należy do wyjątków w obszarze UE, gdzie zachowana została możliwość sprzedaży wolnocłowej. Wpływa to pozytywnie na rozwój pasażerskiego ruchu promowego pomiędzy Szwecją a Finlandią i krajami nadbałtyckimi. Aktualną sieć połączeń promowych przewoźnika Tallink Silja zaprezentowano na rysunku 4.



Rysunek 4. Siatka połączeń przewoźnika promowego Tallink Silja

Źródło: [www.tallink.com](http://www.tallink.com).

Oferta pasażerska przewoźnika Tallin Silja obejmuje realizację funkcji komunikacyjno-turystycznej oraz *stricte* turystycznej, bazując w znacznej mierze na organizacji krótkich, 1–2-dniowych rejsów, umożliwiających skorzystanie z wielu atrakcji na pokładzie promu (usług handlowych, rozrywkowych, gastronomicznych, Spa itd.) W ofercie przewoźnika duże znaczenie mają także usługi noclegowe, świadczone głównie przez sieć własnych hoteli w Tallinie. Model biznesowy przewoźnika Tallink Silja zaprezentowano na rysunku 5.



Rysunek 5. Model biznesowy przewoźnika promowego Tallink

Źródło: *Tallink & Baltic Sea market* (April 2009).

Aktualnie operator Tallink Silja eksploatuje 17 statków poziomego ładowania, z czego 13 to promy dwufunkcyjne umożliwiające przewóz pasażerów. W tej grupie statków 8 jednostek stanowią promy typu cruise oraz 2 promy określone w nomenklaturze przewoźnika jednak jako fast ro-pax (tab. 4).

Oba wskazane typy statków należą do promów dwufunkcyjnych, przy czym promy określone przez operatora jak cruise dysponują pojemną i lepiej wyposażoną przestrzenią pasażerską o wysokim standardzie, podzieloną tematycznie na kilka pokładów. Promy tego typu mogą zabrać na pokład nawet ponad 2800 pasażerów. Przykład jednostki typu cruise ukazano na rysunku 6.

Tabela 4

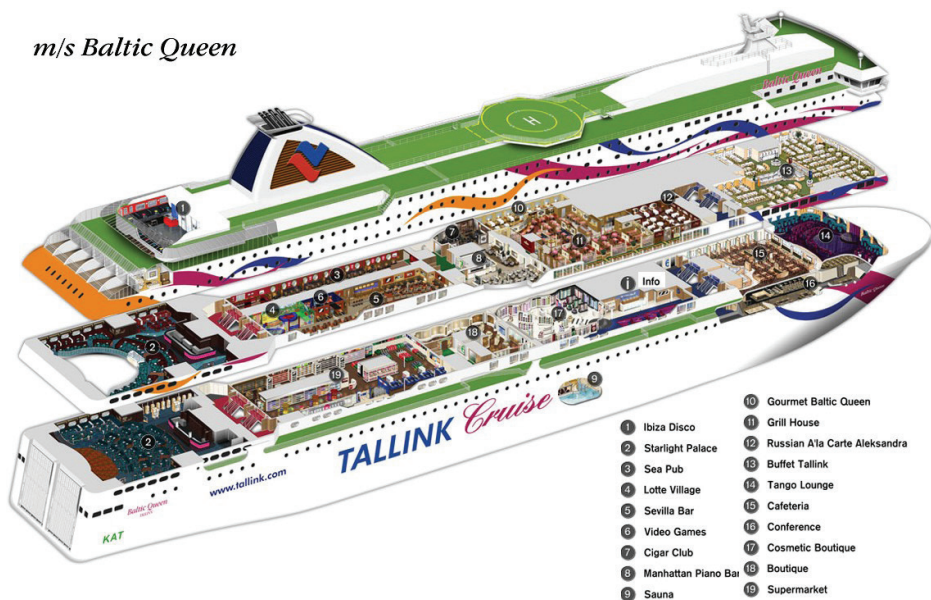
## Charakterystyka floty promów operatora Tallink Silja

Typ promu	Średnia pojemność pasażerska (os.)	Średnia pojemność ładunkowa dla samochodów osobowych (szt.)	Średnia pojemność ładunkowa dla jednostek ładunkowych (m)	Prędkość (węzły)
Cruise	2480–2800	300–600	850–1130	20,5–24,5
Fast ro-pax	1900–2080	520–658	1951–2000	27–27,5

Źródło: opracowanie własne na podstawie [www.tallink.com](http://www.tallink.com); ShipPax (2006–2014).



*m/s Baltic Queen*



Rysunek 6. Prom typu cruise: Baltic Queen eksploatowany na trasie Tallin–Helsinki (liczba pasażerów: 2800, długość linii ładunkowej: 1130 m)

Źródło: [www.cruiselinefans.com](http://www.cruiselinefans.com); [www.directferries.pl](http://www.directferries.pl).

Druga kategoria promów, określanych przez przewoźnika jako promy typu fast ro-pax, dedykowana jest przede wszystkim obsłudze komunikacyjnego ruchu pasażerskiego w systemie wahadłowym, dzięki wyższej prędkości eksploatacyjnej, jak również segmentowi przewozów cargo. Promy tego typu dysponują pojemną i wysokiej jakości przestrzenią pasażerską, niemniej jednak skromniejszą w porównaniu do promów typu cruise (rys. 7).



Rysunek 7. Prom typu fast ro-pax: Superstar eksploatowany na trasie Tallin–Helsinki (liczba pasażerów: 2080, długość linii ładunkowej: 1930 m)

Źródło: [www.marinesoftware.co.uk](http://www.marinesoftware.co.uk).

Reasumując, dwaj analizowani operatorzy promowi prezentują odmienne modele biznesowe na rynku przewozów promowych. Flota promowa operatora Stena Line bazuje na eksploatacji nowoczesnych promów dwufunkcyjnych określanych jako ro-pax i combi ferry, dedykowanych w pierwszej kolejności przewozom jednostek ładunkowych, w dalszej zaś pasażerów (głównie w segmencie przewozów komunikacyjnych). Natomiast flota promów operatora Tallink Silja obejmuje przede wszystkim promy *stricte* wycieczkowe, w mniejszej liczbie również jednostki typu fast ro-pax.

Na uwagę zasługuje fakt, że obaj analizowani operatorzy promowi różnie kategoryzują posiadaną flotę promów morskich. Biorąc pod uwagę pojemność przestrzeni pasażerskiej i ładunkowej, promy typu fast ro-pax operatora Tallink Silja stanowią zbliżoną grupę do jednostek operatora Stena Line określanych jako combi ferry. Różnicuje je przede wszystkim prędkość eksploatacyjna. Jednocześnie promy przewoźnika Stena Line określane jako ro-pax znacznie odbiegają pojemnością i standardem przestrzeni pasażerskiej od tych eksploatowanych przez operatora Tallink Silja. Jednostki te zbliża do siebie natomiast przeciętna długość linii ładunkowej.

Uwzględniając powyższe rozważania, zasadne wydaje się rozróżnienie trzech podstawowych kategorii dwufunkcyjnych promów morskich, przyjmując za główne kryterium istotność przedmiotu przewozu (pasażer czy ładunek) z punktu widzenia przewoźnika promowego:

1. Promy pasażerskie (*Cruise ferries*), dedykowane w szczególności obsłudze ruchu turystycznego; promy tego typu posiadają pojemną i zróżnicowaną przestrzeń pasażerską; w tym segmencie ruchu pasażerskiego prom traktowany jest jako produkt turystyczny, a nie środek transportu.
2. Promy pasażersko-towarowe (*Pax-ro ferries*), o skromniejszej w porównaniu do promów typu *cruise* przestrzeni pasażerskiej, dedykowane w większym stopniu obsłudze pasażerskiego ruchu komunikacyjnego i towarzyszących mu środków transportu (samochodów osobowych, autobusów); promy tego typu dysponują również linią ładunkową dedykowaną przewozom jednostek ładunkowych.
3. Promy towarowo-pasażerskie (*Ro-pax ferries*), dedykowane w pierwszej kolejności obsłudze jednostek frachtowanych o wydłużonej linii ładunkowej kosztem przestrzeni pasażerskiej; promy tego typu posiadają wydzieloną, ale znacznie ograniczoną przestrzeń pasażerską (w porównaniu do promów pasażerskich i typu *pax-ro*), dedykowaną przede wszystkim obsłudze kierowców pojazdów ciężarowych, w mniejszym stopniu pasażerom indywidualnym.

## Podsumowanie

Zmiany w otoczeniu rynkowym żeglugi promowej w RMB, w szczególności związane z likwidacją sprzedaży wolnocłowej oraz rozwojem alternatywnych przewozów lotniczych i lądowych, przy jednoczesnym rozwoju wymiany handlowej zarówno w regionie Morza Bałtyckiego, jak i w relacjach z kontynentem europejskim, przyczyniły się do rekonstrukcji struktury floty promowej. Popularne w przeszłości promy pasażerskie typu *cruise* eksploatowane są w zasadzie wyłącznie<sup>3</sup> w regionie wschodniego Bałtyku i systematycznie zastępowane promami typu *pax-ro* i *ro-pax*, w zależności od poziomu istotności przedmiotu przewozu na poszczególnych serwisach promowych.

Coraz większą popularność zyskują natomiast promy typu *pax-ro* oraz *ro-pax* (w szczególności te dysponujące liczbą miejsc pasażerskich powyżej 1000). Zgodnie z koncepcją *cruise-trailer* lub *ro-cruise* promy tego typu umożliwiają przewoźnikom promowym jednoczesną obsługę segmentu przewozów cargo i pasażerskich oraz rozszerzanie tradycyjnej funkcji pasażerskiej żeglugi promowej (funkcji komunikacyjnej) w kierunku funkcji turystycznej lub komunikacyjno-turystycznej.

---

<sup>3</sup> Poza analizowaną strukturą floty przewoźnika Tallink Silja, do innych bałtyckich przewoźników promowych rozwijających nadal funkcję turystyczną zgodnie z koncepcją „ferry cruise” należą operator Color Line (na trasie Kilonia–Oslo) oraz Viking Line, operujący pomiędzy Finlandią a Estonią oraz Szwecją; szerzej Sjöström (2007), s. 18–20 oraz Sverre Wold-Hansen, P. (2010), s. 22–25.

Funkcja komunikacyjno-turystyczna łączy w sobie funkcję komunikacyjną (przewozu z punktu A do punktu B) ze świadczeniem przez przewoźnika na rzecz pasażera szeregu usług dodatkowych w trakcie podróży promem, w tym w szczególności usług: hotelowych, gastronomicznych, handlowych i rozrywkowych. Natomiast funkcja *strice* turystyczna jest wyrazem rozwoju oferty turystyki morskiej żeglugi promowej (*mini cruise*) realizowanej z wykorzystaniem promów typu *cruise* i wyraża się kompleksową obsługą pasażerów tak na pokładzie promu, jak i na lądzie, wraz z realizacją usług dowozowo-odwozowych. Funkcja ta przejawia się w sprzedaży zintegrowanych pakietów turystycznych. W tym ujęciu przewoźnik promowy pełni rolę touroperatora, oferuje bowiem do sprzedaży produkt turystyki morskiej.

Resumując, koncepcja rozwoju pasażerskiej żeglugi promowej, oparta na eksploatacji promów pasażersko-towarowych lub towarowo-pasażerskich będzie dominującym kierunkiem rozwoju tej formy żeglugi morskiej w przyszłości. Dwufunkcyjny charakter promów typu *ro-pax* lub *pax-ro* umożliwi bowiem operatorom promowym lepsze wykorzystanie zdolności przewozowej, uwzględniając sezonowy charakter przewozów pasażerskich.

## Bibliografia

- Bruce, P. (2009). *Baltic Ferries*. Ramsey: Ferry Publications.
- Hader, A. (2008). Car ferry, cruise ferry and ropax – ferry design between typology and individualization. W: K.H. Breitzmann (red.), *Cruise and ferry passenger shipping on the Baltic Sea. Growth potential, ports, regional marketing and economic effects in the Baltic Sea Region*, H. 22. Rostock: Baltic Institute of Marketing, Transport and Tourism at the University of Rostock.
- Kotowska, I. (2014). *Żegluga morska bliskiego zasięgu w świetle idei zrównoważonego rozwoju transportu*. Szczecin: Wydawnictwo Akademii Morskiej w Szczecinie.
- Mańkowska, M. (2015). *The concept of development of passenger ferry services in Baltic Sea Region in terms of the growing interbranch competition*. Conference Proceedings: 17th International Conference on Transport Science. Slovenia: Maritime, Transport and Logistics Science.
- Tallink & Baltic Sea market* (April 2009). Pobrano z: [www.tallink.com](http://www.tallink.com) (7.10.2010).
- Pałucha, K., Puchalski, J. Śliwiński, A. (1996). *Statki poziomego ladowania*. Gdynia: Wydawnictwo Trademar.
- ShipPax (2006–2014). *Statistical Yearbooks of ShipPax Information*. Halmstad, Sweden: ShipPax Information.
- Sjöström, P. (2007). The Color Magic: A cruise vessel on a ferry route. *Scandinavian Shipping Gazette*, October 26.
- Sverre Wold-Hansen, P. (2010). Viking Line – cruise ferries from the centre of the Baltic Sea. *Det Norske Veritas 1*.
- Takolander, K. (2009). The Ropax concept – a growing concept in the Baltic. W: K.H. Breitzmann (red.), *Cruise and ferry passenger shipping on the Baltic Sea. Growth potential, ports,*

*regional marketing and economic effects in the Baltic Sea Region*, H. 27. Rostock: Baltic Institute of Marketing, Transport and Tourism at the University of Rostock.

www.cruiselinefans.com (15.05.2015).

www.directferries.pl (15.05.2015).

www.marinesoftware.co.uk (15.05.2015).

www.shipspotting.com (10.05.2015).

www.stenaline.com (10.05.2015).

www.tallink.com (15.05.2015).

## THE DIRECTIONS OF CHANGES IN THE STRUCTURE OF THE FERRY FLEET IN THE BALTIC SEA REGION AND THEIR IMPACT ON THE FERRY PASSENGER MARKET

**Keywords:** ferry services, ferry fleet, Baltic Sea Region

**Summary.** For decades ferry services have been a primary transport branch enabling passengers to move in the Baltic Sea Region (BSR) and, at the same time, they have been undergoing a series of transformations in connection with the types of ferries in operation, functions they serve, as well as the structure of the traffic they handle. Loss of competitiveness of passenger ferry services in BSR while increasing cargo transport units volume, contributed to the change of the structure of the ferries fleet in the direction of the growth of freight lane capacity and loss the passenger capacity. The aim of the article is to identify and analyze the changes in the structure of the ferry fleet operating in BSR and assess their impact on development on ferry passenger segment.

*Translated by Marta Mańkowska*

### Cytowanie

Mańkowska, M. (2016). Kierunki zmian w strukturze bałtyckiej floty promowej i ich wpływ na segment przewozów pasażerskich. *Marketing i Zarządzanie*, 1 (42), 65–78.