

Izabela Jabłowska, Izabela Kotowska

Konkurencyjność połączenia promowego Świnoujście-Ystad w aspekcie utworzenia autostrady morskiej

Ekonomiczne Problemy Usług nr 49, 157-163

2010

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, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

IZABELA JABŁONOWSKA

IZABELA KOTOWSKA

Akademia Morska w Szczecinie

KONKURENCYJNOŚĆ POŁĄCZENIA PROMOWEGO ŚWINOUJŚCIE–YSTAD W ASPEKCIE UTWORZENIA AUTOSTRADY MORSKIEJ

Wprowadzenie

Polityka transportowa Unii Europejskiej dąży do aktywizacji żeglugi bliskiego zasięgu, która uchodzi za najmniej szkodliwą i najbardziej bezpieczną gałąź transportu. W przeciągu ostatnich kilku lat przewozy samochodami ciężarowymi zdominowały rynek transportowy Europy. Kongestie, wciąż rosnący poziom emisji spalin, wyniszczona infrastruktura drogowa to między innymi problemy, które dotyczą państwa zrzeszone we Wspólnocie. Unia Europejska, dążąc do zrównoważenia infrastruktury wszystkich gałęzi transportu oraz połączenia wyspiarskich obszarów z centrum Europy, ustanowiła dziesięć transeuropejskich korytarzy transportowych¹. Od kilku lat przedstawiciele dwunastu regionów Europy starają się o utworzenie kolejnego – Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (CETC). Do regionów tych należą: Skania (Szwecja), województwa: zachodniopomorskie, lubuskie, dolnośląskie (Polska), Hradec Kralove (Czechy) i Bratysława (Słowacja). Dodatkowo stronami porozumienia są także: Kraj

¹ J. Kwieciński, B. Olkowska, *Sprawozdanie z 14 Ministerialnej Konferencji Ministrów odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne/regionalne (CEMAT)*, Lizbona 2006, www.mrr.gov.pl.

Południowomorawski w Czechach (Jihomoravsky Region), Trnava (Słowacja), powiaty Vas i Zala, Győr-Moson-Sopron (Węgry) oraz powiat Varaždin (Chorwacja). Atutem CETC jest skupianie wszystkich gałęzi transportu, co stworzy dogodne warunki do uruchomienia intermodalnych łańcuchów logistycznych. CETC będzie łączyć Skandynawię z Europą Środkową i Wschodnią przez bałtyckie połączenie promowe Świnoujście–Ystad, a także Europę Południową z portami w Turcji przez połączenie adriatyckie z włoskiego Triestu.

Rozwój żeglugi bliskiego zasięgu traktuje się jako priorytet w polityce transportowej Unii, a korytarz CETC dysponowałby dwoma takimi połączeniami morskimi. W celu poprawy jakości oferowanych usług żeglugowych czynione są starania o nadanie połączeniu morskemu Świnoujście–Ystad statusu autostrady morskiej².

Idea autostrad na morzu powstała w wyniku ciągłego zagęszczania się sieci infrastruktury drogowej i kolejowej na terenie Unii Europejskiej. Jej istotą jest przeniesienie masy ładunkowej z dróg lądowych na morskie. Żegluga morska bliskiego zasięgu ma ogromny potencjał: 35 tys. kilometrów linii brzegowej i kilkaset portów. Cechują ją niska terenochłonność, nieograniczona zdolność przewozowa i niskie koszty zewnętrzne w porównaniu z innymi gałęziami transportu. Do wad żeglugi morskiej bliskiego zasięgu zaliczyć można: mniejszą elastyczność przewozów i dłuższy czas ich realizacji. W Białej Księdze jest mowa o tym, że drogi wodne powinny stać się częścią sieci transeuropejskiej na równi z autostradami drogowymi i kolejowymi.

Koncepcja autostrad morskich ma na celu wprowadzenie nowych morskich intermodalnych łańcuchów logistycznych w Europie, co powinno przynieść znaczące zmiany w strukturze transportu w przeciągu kilku lat. Łańcuchy te będą bardziej zrównoważone i powinny być sprawniejsze niż znane nam do tej pory łańcuchy w transporcie drogowym. Autostrady morskie poprawią dostęp do rynków Europy i przyniosą ulgę zanadto już przeciążonemu systemowi drogowemu. W tym celu należy też położyć duży nacisk na wykorzystanie, oprócz dróg wodnych morskich, potencjału sieci kolejowej i żeglugi śródlądowej jako składowych zintegrowanego łańcucha transportowego.

Na liście priorytetowych projektów Unii Europejskiej stworzonej przez Komisję Europejską znalazły się cztery autostrady morskie, a wśród nich bałtycka autostrada morska. W roku 2007 zgłoszony został projekt autostrady morskiej Świnoujście–Ystad³. Uczestniczyły w nim Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście

² Materiały informacyjne Central European Transport Corridor, www.cetc.pl.

³ TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK, *TENT priority axes and projects*, Luksemburg 2005, www.ec.europa.eu.

SA, miasto Ystad, Ystad Hamn Logistic AB, Polska Żegluga Bałtycka i Unity Line sp. z o.o.⁴

Na kierunku Świnoujście–Ystad obsługiwanych jest pięć promów morskich. Cztery z nich: mf „Jan Śniadecki”, mf „Kopernik”, mf „Polonia” oraz wprowadzony we wrześniu 2008 roku do eksploatacji mf „Skania” zarządzane są przez Unity Line. Piąty prom mf „Wawel” należy Polskiej Żeglugi Bałtyckiej.

Ocena konkurencyjności połączenia promowego Świnoujście–Ystad

Ocena konkurencyjności połączenia Świnoujście–Ystad została oparta na analizie jakości i kosztów przewozu. Badaniom poddano trzy konkurujące ze sobą trasy łączące południe Europy ze Skandynawią:

- z Wenecji przez Niemcy, wyspy duńskie i mosty lub promem z portu Grena,
- z Wenecji przez Niemcy do Rostocku i następnie promem do Trelleborga,
- z Triestu przez Polskę do Świnoujścia i następnie promem do Ystad.

Pierwsza trasa, wiodąca przez Danię, jest najmniej korzystna pod względem czasu i kosztów przewozu. Jest dłuższa o kilkadziesiąt kilometrów i droższa od pozostałych dwóch rozwiązań. Poza podstawowymi kosztami eksploatacyjnymi pojazdu należy uwzględnić koszty w wysokości 150 EUR za przeprawę promową z Greny do Verberg (oddalonego od Ystad o około 260 km) lub 100 EUR za korzystanie z mostu nad cieśniną Sund (między Kopenhagą a Malmö). Ponadto, w porównaniu z trasą prowadzącą przez Polskę do Świnoujścia, koszty przejazdu podwyższa obowiązkowa opłata za korzystanie z autostrad niemieckich. Wariant trzeci (Świnoujście–Ystad) wypada korzystnie również w porównaniu z trasą prowadzącą przez Rostock do Trelleborga. Wprawdzie długość obu tras jest zbliżona (Triest–Świnoujście – 1280 km, Wenecja–Rostock – około 1300 km), to w przypadku przewozu przez Rostock należy uwzględnić wspomniane wcześniej opłaty za autostrady (około 150 EUR). Bilety promowe ze Świnoujścia są również tańsze. Z Rostocku do Trelleborga kosztują około 263 EUR, natomiast ze Świnoujścia do Ystad – 224⁵. Zważywszy na to, że większe firmy spedycyjne wysyłają kilka samochodów tygodniowo, różnica w kosztach w skali miesiąca jest odczuwalna. Ponadto bezkonkurencyjna jest oferowana liczba odejść promów ze Świnoujścia do Szwecji. Na terminalu promowym jednocześnie jest obsługiwanych osiem

⁴ W. Szczurek, *Strategia dla Regionu Morza Bałtyckiego*, „Namiary na Morze i Handel”, www.promare.pl, 03.06.2009.

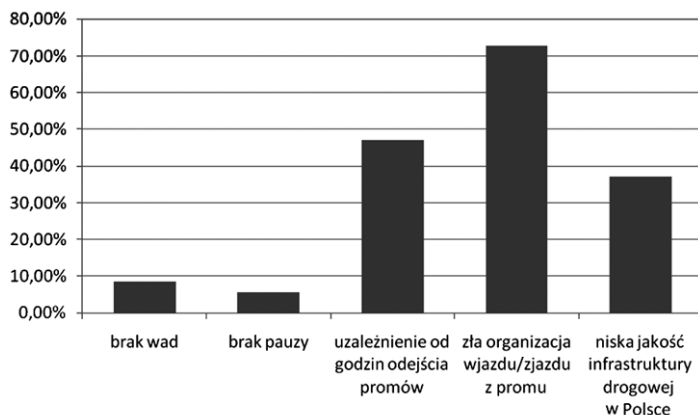
⁵ Stawka ustalana jest przez armatora na rok z góry i regulowana co miesiąc opłatą paliwową (BAF – Bunker Adjustment Factor).

promów, z czego aż pięć pływa do Ystad (mf „Jan Śniadecki” o 4.00 rano, mf „Polonia” o 13.00, mf „Kopernik” o 19.30, mf „Wawel” o 22:30, mf „Skania” o 23.00). Z Rostocku do Trelleborga z kolei pływają tylko trzy razy dziennie (o godz. 8.00, 15.30 i 23.00; w poniedziałki tylko dwa razy o 15.30 i 23.00). Niestety, jakość polskich dróg sprawia, że spora grupa przewoźników, mimo wyższych kosztów, korzysta z połączeń promowych Rostock–Trelleborg. Autostrady niemieckie skracają znacznie czas przejazdu samochodów ciężarowych. Przejazd przez Polskę dodatkowo wydłużają obowiązkowe postojów kierowców, wynikające z umowy AETR (podczas dziewięciogodzinnego czasu pracy nie są oni w stanie dotrzeć do Świnoujścia). Szansę na poprawę tego niekorzystnego układu daje budowa drogi S3.

Ocena jakości połączenia promowego Świnoujście–Ystad została dokonana na podstawie ankiety. Odpowiedzi udzieliło 70 kierowców pojazdów ciężarowych korzystających z przeprawy promowej od 5 do 9 czerwca 2009 roku. Większość ankietowanych (77%) kierowców nie korzystała nigdy z trasy lądowej przez mosty duńskie. Pozostała grupa do głównych wad trasy lądowej zaliczyła długi czas podróży i wysokie koszty przejazdu (opłaty za autostrady i mosty). Znamienne jest, że część kierowców zwróciła uwagę na częstsze kontrole na autostradach niemieckich i, mimo lepszej jakości dróg, większe zmęczenie. Do zalet drogi lądowej przez Danię kierowcy zaliczyli przede wszystkim dobrą infrastrukturę drogową w Niemczech i brak uzależnienia czasowego od odejść promów morskich. Do istotnych wad przeprawy promowej Świnoujście–Ystad zaś zaliczyli: obowiązek zgłaszania się na odprawę dwie godziny przed odejściem promu (spóźnienie może się wiązać z brakiem miejsca na promie i oczekiwaniem na kolejny na tak zwanej liście warunkowej), ryzyko zawieszenia połączenia ze względu na warunki pogodowe itp. oraz niską jakość infrastruktury dostępu do terminalu (rysunek 1).

Do zalet przeprawy promowej Świnoujście–Ystad najwięcej osób zaliczyło: komfort i możliwość odpoczynku, wyżywienie na promie (często jest ono wliczone w cenę biletu), dużą częstotliwość odejść promów oraz krótki czas przejazdu (choć dla niektórych ankietowanych zdecydowanie krótszy czas przejazdu niż wymagany dobowy czas odpoczynku kierowców – 11 godz., stanowi istotną wadę połączenia). Ocena poszczególnych czynników wpływających na jakość tego połączenia przedstawiono w tabeli 1.

Z danych zawartych w tabeli 1 wynika, że kierowcy na pierwszym miejscu stawiają komfort jazdy na omawianej trasie, na drugim – szybkość przejazdu, następnie – korzyści finansowe i bezpieczeństwo. Najmniej istotną kwestię stanowi ochrona środowiska. Jednocześnie kierowcy potwierdzają fakt, że dzięki nowoczesnym promom, które pokonują ten odcinek w siedem, osiem godzin i dużej liczbie połączeń, jest to jedna z najszybszych tras prowadzących do Szwecji.



Rys. 1. Wady przeprawy promowej Świnoujście–Ystad

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 1. Zalety połączenia Świnoujście–Ystad, zestawienie odpowiedzi ankietowanych kierowców

Czynnik Ocena	Komfort jazdy	Korzyści finansowe	Ochrona środowiska	Szybkość przejazdu	Bezpie- czeństwo
5	61,4%	10%	–	28,6%	–
4	18,6%	5,7%	–	64,3%	11,4%
3	10%	38,6%	17,2%	7,1%	27,1%
2	7,1%	15,7%	21,4%	–	55,8%
1	2,9%	30%	61,4%	–	5,7%
Razem	100%	100%	100%	100%	100%

Uwaga: 5 – najważniejszy czynnik, 1 – najmniej istotny czynnik.

Źródło: opracowanie własne.

Głównym celem uzyskania statusu autostrady morskiej jest łatwiejszy dostęp do funduszy unijnych, między innymi TEN-T i Marco Polo.

Istotnym warunkiem, jaki musi spełniać autostrada morska, jest fakt, że nie może ona konkurować o ładunki z żadnym innym połączeniem żeglugowym, co trudno będzie udowodnić w przypadku połączenia Świnoujście–Ystad. W relacji północ–południe funkcjonuje kilka połączeń żeglugowych, chociażby opisywane wcześniej połączenie Rostock–Trelleborg lub uruchomione niedawno połączenie Świnoujście–Trelleborg.

Na linii tej pływają obecnie trzy promy Unity Line: mf „Galileusz”, mf „Wolin” oraz mf „Gryf”. Decyzja o utworzeniu tego połączenia spowodowana była między innymi niską wydajnością i jakością oferowanych usług na terminalu promowym w Ystad, przy jednocześnie szybkim rozwoju dużego, dobrze skomunikowanego z zapleczem i oferującego szeroki wachlarz usług logistycznych portu w Trelleborgu. Połączenie to szybko znalazło swoich zwolenników.

Tabela 2. Przewozy na linii Świnoujście–Ystad oraz Świnoujście–Trelleborg

	2007				2008			
	Ś–Y		Ś–T		Ś–Y		Ś–T	
Pasażerowie	452 230	98,80	5475	1,20	396 671	95,83	17 268	4,17
Kierowcy	129 218	61,70	80 282	38,30	119 091	54,80	98 215	45,20
Samochody osobowe	140 070	98,38	2308	1,62	135 645	95,09	7006	4,91
Samochody ciężarowe	118 248	60,86	76 059	39,14	108 308	54,00	92 560	46,00
Naczepy	3634	82,80	755	17,20	7356	92,17	625	7,83
Autokary	2254	98,82	27	1,18	1579	98,81	19	1,19
Drobnica samochod. (t)	1 493 473	58,10	1 077 069	41,90	1 364 318	50,85	1 318 941	49,15

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów informacyjnych z ZMPSiŚ.

W roku 2008 przewozy w większości (poza naczepami) grup ładunkowych wzrosły o kilka procent w stosunku do roku poprzedniego. Na szczególną uwagę zasługuje fakt, że rok po uruchomieniu połączenie do Trelleborga obsługiwało prawie połowę samochodów ciężarowych i drobnicy samochodowej przewożonej w relacji Świnoujście–Szwecja. Jest to znaczący wynik, szczególnie po uwzględnieniu faktu, że na tej linii w 2008 roku pływało dwa razy mniej promów niż do Ystad. Jeżeli ta tendencja będzie się utrzymywać, połączenie żeglugowe Świnoujście–Trelleborg może objąć kluczową rolę w przewozach między Polską a Szwecją.

Podsumowanie

Ustanowienie autostrady morskiej Świnoujście–Ystad, ze względu na zwiększenie możliwości pozyskania funduszy unijnych, mogłoby się przyczynić do poprawy konkurencyjności portu w Świnoujściu. Z przeprowadzonych badań wynika, że połączenie to nie ma realnej konkurencji ze strony transportu lądowego, co może stanowić istotną przeszkodę w uzyskaniu statusu autostrady morskiej. Zważywszy na fakt, że Terminal

Promowy w Świnoujściu przystosowany jest do obsługi wagonów kolejowych, czynnikiem zwiększającym szanse na uzyskanie takiego statusu byłoby utworzenie intermodalnych połączeń kolejowych z terminali południowoeuropejskich do portu w Świnoujściu. W świetle rosnącego znaczenia portu w Trelleborgu w obsłudze ładunków pomiędzy Skandynawią a Europą Południową, należałoby rozważyć projekt utworzenia autostrady morskiej Świnoujście–Trelleborg.

Literatura

Kwieciński J., Olkowska B., *Sprawozdanie z 14 Ministerialnej Konferencji Ministrów odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne/regionalne (CEMAT)*, Lizbona 2006, www.mrr.gov.pl.

Materiały informacyjne Central European Transport Corridor, www.cetc.pl.

Materiały informacyjne ZMPSiŚ.

TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK, TEN-T priority axes and projects, Luksemburg 2005, www.ec.europa.eu.

Szczurek W., *Strategia dla regionu Morza Bałtyckiego. Namiary na morze i handel*, www.promare.pl, 03.06.2009.

COMPETITIVENESS OF ŚWINOUJŚCIE-YSTAD FERRY CONNECTION IN THE MOTORWAY OF THE SEA ASPECT

Summary

One of the priorities of European transport policy is activating the short sea shipping. In this purpose The European Commission established the Motorways of the Sea Program. In 2007 Szczecin–Świnoujście Port Authority, the city of Ystad, Ystad Hamn Logistic AB, Unity Line and Polferries placed a project of Świnoujście–Ystad motorway of the sea. The article presents the estimate of competitiveness of Świnoujście–Ystad ferry connection, based on cost and quality analysis. It also presents the advantages and disadvantages of Świnoujście–Ystad ferry connection in the motorway of the sea aspect.

Translated by Izabela Jabłowska