

Izabela Kamińska

Potencjał przewozowy promów morskich obsługiwanych w Terminalu Promowym Świnoujście

JEL: L95 DOI: 10.24136/atest.2019.071

Data zgłoszenia: 15.12.2018

Data akceptacji: 08.02.2019

W artykule omówiony został potencjał przewozowy promów morskich obsługiwanych w Terminalu Promowym Świnoujście. Przedstawiono charakterystykę obsługiwanych promów i infrastruktury Terminala Promowego Świnoujście, wykorzystywaną do obsługi ładunków i pasażerów. Dokonano analizy potencjału w zakresie obsługi promów morskich, jak i ładunków. Scharakteryzowano wielkość przewozów promowych. Przeanalizowano wykorzystanie powierzchni ładunkowych obsługiwanych promów morskich oraz zdolności przeładunkowe stanowisk promowych.

Słowa kluczowe: Terminal Promowy Świnoujście, prom, ładunek, ro-ro, terminal promowy

Wstęp

Żegluga promowa o największym zagęszczeniu linii żeglugowych w Europie jest najbardziej rozwinięta w Regionie Morza Bałtyckiego. Terminal Promowy Świnoujście jest liderem w zakresie obsługi przewozów promowych na Morzu Bałtyckim. To największy w Polsce i najnowocześniejszy na Bałtyku terminal promowy. Terminal dostosowany jest do przeładunku poziomych jednostek frachtowych, a także obsługi pasażerów i samochodów osobowych. Wiodąca pozycja zagwarantowana jest dzięki rozbudowanej i nowoczesnej infrastrukturze i suprastrukturze terminala, zdecydowanej przewadze pod względem ilości zawinięć promów, a także wielkości obsługiwanych pasażerów i ładunków. Terminal Promowy Świnoujście obsługuje dwie ważne linie promowe w relacji Polska – Szwecja do Ystad i do Trelleborga. Na szczególne wyróżnienie zasługuje to, że Terminal Promowy Świnoujście jako jeden z ośmiu terminali na Bałtyku dokonuje załadunku wagonów kolejowych na promy morskie i jako jedyny terminal w Polsce realizuje przewozy kolejowe w relacji do/ze Szwecji. Terminal Promowy Świnoujście zlokalizowany jest na prawym brzegu cieśniny Świny. Jest punktem tranzytowym, w którym splatają się wszystkie ważne drogi wodne, lądowe i kolejowe łączące Północ z Południem oraz Zachód ze Wschodem. Dostęp od strony lądu transportem drogowym zapewnia droga krajowa S3, będąca jednocześnie częścią trasy europejskiej E65 (biegnąca przez Ystad, Świnoujście, Szczecin, Jelenią Górę, Pragę, Brno, Zagrzeb, Skopie, Tripoli i Kretę), transportem kolejowym magistrala kolejowa E59 i CE59 od stacji kolejowej Świnoujście Towarowa (Przytór), zaś z całym systemem Europy Zachodniej połączony jest systemem wodnym rzeki Odry.

1. Terminal Promowy Świnoujście

1.1. Infrastruktura i suprastruktura Terminala Promowego Świnoujście

W eksploatacji portu termin terminal odnosi się do specjalistycznego portowego zespołu obiektów budowlanych przeznaczonych do obsługi pasażerów, albo do przeładunku i składowania określonych towarów [1]. Obejmuje swoim zakresem portowe bu-

dowle hydrotechniczne, akwatorium oraz terytorium portowe [1]. Nowoczesny terminal pełni funkcję nie tylko punktu przeładunkowego i zmiany gałęzi transportu, świadczy on również inne usługi dla wszystkich uczestników łańcucha transportowego [2].

Morskie terminale intermodalne w Polsce znajdują się w czterech portach w Szczecinie, Świnoujściu, Gdyni i Gdańsku. Obsługują zarówno przewozy promowe, jak i kontenerowe. Posiadają zróżnicowaną zdolność przeładunkową, uzależnioną od ich wielkości. Dynamiczny rozwój i nadszycenie za trendami transportowymi przyczynia się do szybkiego rozwoju infrastruktury portowej, głównie w sektorze obsługi transportu intermodalnego [3].

Terminale promowe należą do grupy specjalistycznych terminali przeznaczonych do obsługi jednostek pływających, jakimi są promy morskie przewożące ludzi i pojazdy na odcinkach wodnych stanowiących przedłużenie dróg lądowych, zarówno dla pojazdów kołowych, jak i szynowych. Jest to zasadnicza cecha odróżniająca terminal promowy od terminalu portowego. W związku z coraz częstszym zastosowaniem statków typu Ro-Pax różnice te zanikają i większość terminali dostosowanych jest do obsługi dwóch rodzajów statków [1].

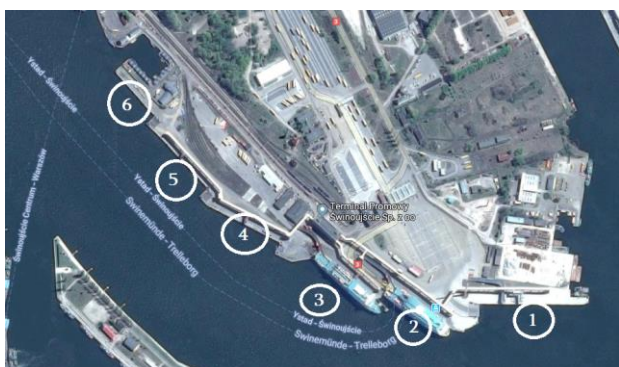
Terminal Promowy Świnoujście zapewnia kompleksową obsługę promów morskich, statków ro-ro, a także wycieczkowych i przede wszystkim służy do obsługi pasażerów i ładunków, wtaczanych i tocznych, przy wykorzystaniu specjalistycznych obiektów infrastruktury portowej i przy zaangażowaniu nowoczesnych technologii portowych [4].

Infrastruktura portowa terminala promowego w Świnoujściu to nieruchomości obejmujące 33 działki o łącznej powierzchni 270 609 m², wraz z budynkami, budynkami, stanowiskami promowymi nr 1 – 6, infrastrukturą transportową, sieciami medialnymi i majątkiem. W skład infrastruktury transportowej wchodzi dworzec morski, budynek odpraw samochodów, place oczekiwania dla samochodów osobowych i ciężarowych, galerie pasażerskie, place manewrowe i parkingi, magazyn, rampy kolejowe, tory kolejowe. Na wyposażeniu terminala są cztery ciągniki portowe i dwa wózki widłowe [5][6].

1.2. Charakterystyka nabrzeży

Terminal Promowy Świnoujście posiada infrastrukturę dostosowaną do przeładunków samochodów osobowych oraz ciężarowych, naczip drogowych oraz wagonów kolejowych w systemie ro-ro, a także do obsługi pasażerów [7].

Od 2015 roku Terminal Promowy Świnoujście dysponuje sześcioma stanowiskami promowymi z ruchomymi rampami do obsługi promów morskich, pasażerów, ładunków wtaczanych i tocznych (rys.1). Stanowiska są przystosowane do obsługi przewozów pasażersko-samochodowych oraz przewozów kolejowych do/ze Szwecji. Obecna infrastruktura, dogodne położenie, odpowiedni układ torów i placów manewrowo-składowych stwarza możliwości obsługi jednostek transportu intermodalnego [8].



Rys.1 Rozmieszczenie stanowisk promowych w Terminalu Promowym Świnoujście

Źródło: opracowanie własne przy wykorzystaniu <https://www.google.pl/maps>

Do roku 2015 Terminal Promowy Świnoujście wyposażony był w pięć stanowisk promowych od 2 do 5, z których dwa miały charakter uniwersalny i obsługiwały zarówno promy kolejowe, kolejowo-samochodowe, pasażerskie i statki ro-ro, trzy stanowiska miały charakter pasażersko-samochodowy, a jedno stanowisko przystosowane było do obsługi promów pasażerskich, samochodowych, statków ro-ro i semikontenerowców [9]. W październiku 2015 roku do użytku oddano nowo wybudowane stanowisko promowe nr 1, którego budowa została zrealizowana w ramach projektu „Rozbudowa infrastruktury portowej w południowej części portu w Świnoujściu” [10, 11, 12].

Tab. 1 Parametry stanowisk promowych w Terminalu Promowym Świnoujście

Stanowisko promowe	Nominalna długość stanowiska [m]	Długość nabrzeża zasadniczego [m]	Głębokość techniczna [m]	Rodzaj obsługiwanych promów		
				Pasażerskie	Samochodowe	Kolejowe
Nr 1	242,15	220	12,0	x	x	
Nr 2	190,3	164,6	9,5	x	x	x
Nr 3	199,5	154,2	9,5	x	x	x
Nr 4	204	177,1	9,5	x	x	
Nr 5	196	167,3	9,5	x	x	
Nr 6	154	130	9,5	x	x	

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów wewnętrznych Terminala Promowego Świnoujście

Terminal Promowy Świnoujście fizycznie dysponuje pięcioma stanowiskami promowymi od 1 do 5, ponieważ parametry stanowiska 6 umożliwiają jedynie obsługę promu m/v Baltivia w przeciwieństwie do pozostałych stanowisk, gdzie można obsłużyć wszystkie zatrudnione na połączeniu ze Szwecją promy.

Tab. 2 Zdolności przeładunkowe stanowisk promowych Terminala Promowego Świnoujście

Stanowisko promowe	Nr 1	Nr 2	Nr 3	Nr 4	Nr 5
Czas eksploatacji nabrzeża [h]	24	24	24	24	24
Czas obsługi promu [h]	6	6	6	6	6
Ilość obsługiwanych promów przez stanowisko przez dobę [szt.]	4	4	4	4	4
Szacowana ilość zawinięć rocznie	300	300	300	300	300
Maksymalna liczba obsługiwanych jednostek frachtowych dziennie przez stanowisko promowe [szt.]	250	91	91	91	91
Liczba obsługiwanych jednostek frachtowych rocznie przez stanowisko [szt.]	330 000	120 120	120 120	120 120	120 120
Łączna liczba obsługiwanych jednostek frachtowych rocznie [szt.]	810 480				

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów wewnętrznych Terminala Promowego Świnoujście

Maksymalna roczna zdolność przeładunkowa obejmująca eksploatowane stanowiska promowe od 1 do 5 wynosi 810480 jednostek frachtowych.

Stanowisko promowe nr 1 to stanowisko najdłuższe i o największej zdolności przeładunkowej obsługujące promy w Terminalu Promowym Świnoujście. Wyposażone jest w najnowocześniejszy rękaw pasażerski w Europie. Ponadto nabrzeże wyposażone jest w pomosty wjazdowe, galerię pasażerską i estakadę samochodową.

Stanowisko promowe nr 2 posiada dwa pomosty wjazdowe, które dostosowują się w zależności od poziomu wody w rzece Świnie. Wyróżnia się pomost dolny (umożliwiający wjazd pojazdów samochodowych i wagonów kolejowych) i górny (na który prowadzi estakada drogowa, która pozwala na wjazd na prom pojazdów kołowych). Dodatkowo nabrzeże posiada ruchomy pomost pasażerski.

Stanowisko promowe nr 3 podobnie jak stanowisko nr 2, wyposażone jest w ruchomy pomost pasażerski i kolejowo-samochodowy, dojazdową estakadę drogową oraz ruchomy pomost umożliwiający wjazd na górny pokład promu.

Stanowiska nr 4 i 5 posiadają ruchomy rękaw pasażerski oraz ruchomy pomost dla pojazdów kołowych.

Stanowisko nr 6 to najkrótsze i najmniej eksploatowane stanowisko w Terminalu Promowym Świnoujście. Ze względu na swoje parametry i trudne warunki nawigacyjne obecnie nabrzeże to wykorzystywane jest, jako stanowisko postojowe/rezerwowe. Docelowo do 2020 r. w ramach inwestycji „Przystosowanie infrastruktury Terminalu Promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego” stanowiska promowe nr 5 i nr 6 mają zostać połączone, w efekcie czego powstanie jedna linia cumownicza, a nabrzeże będzie w stanie obsługiwać statki do 270 m długości [6,8].

1.3. Charakterystyka promów obsługiwanych w Terminalu Promowym Świnoujście

Terminal Promowy Świnoujście obsługuje dwa połączenia do Szwecji w relacjach Świnoujście-Ystad i Świnoujście – Trelleborg. Połączenia te są obsługiwane regularnie łącznie przez 13 promów.

Tab. 2 Charakterystyka promów eksploatowanych na linii Świnoujście – Szwecja

Nazwa promu	Przewoźnik	Agent	Rodzaj promu*			Bandera	Rok budowy
			P	S	K		
Promy eksploatowane na linii Świnoujście – Ystad							
m/f Skania	Unity Line	Unity Line	x	x		Bahamy	1995
m/f Polonia	Unity Line	Unity Line	x	x		Bahamy	1995
m/f Jan Śniadecki	Euroafrica	Unity Line	x	x	x	Cypr	1995
m/f Kopemik	Euroafrica	Unity Line		x	x	Polska	1977
m/f Mazovia	Polferries	PŻB	x	x		Bahamy	1996
m/v Baltivia	Polferries	PŻB	x	x		Panama	1981
m/f Cracovia	Polferries	PŻB	x	x		Bahamy	2002
Promy eksploatowane na linii Świnoujście - Trelleborg							
m/f Gryf	Unity Line	Unity Line	x	x		Bahamy	1990
m/f Nils Dacke	TT-Line	TT-Line	x	x		Cypr	1995
m/f Tom Sawyer	TT-Line	TT-Line	x	x		Niemiec	1988
m/f Galileusz	Euroafrica	Unity Line	x	x		Cypr	1992
m/f Wolin	Unity Line	Unity Line	x	x		Bahamy	1986
m/f Copernicus	Euroafrica	Unity Line	x	x		Cypr	1995

*P - pasażerski S – samochodowy K – kolejowy

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów wewnętrznych Terminala Promowego Świnoujście

Na linii Świnoujście – Ystad zatrudnionych jest 7 promów. Najnowszymi promami na tym połączeniu są m/f Cracovia zakupiona w maju 2017 roku przez Polferries i m/f Mazovia, którą wprowadzono do regularnej eksploatacji w czerwcu 2015 roku. Oba te promy wyróżniają się na tle innych promów dzięki charakterystycznym artystycznie pomalowanym dziobom.

W relacji Świnoujście – Trelleborg eksploatowanych jest 6 promów. Najnowszym promem zatrudnionym na tej linii jest m/f Copernicus (od września 2018 roku), zaś najdłużej eksploatowane promy (od 2007 roku) to m/f Wolin, m/f Galileusz i m/f Gryf.

M/f Cracovia jest również najmłodszym promem spośród wszystkich promów kursujących ze Świnoujścia do Szwecji (został oddany do eksploatacji w 2002 roku). Pozostałe jednostki przechodzą regularne remonty i modernizacje, aczkolwiek ze względu na czas ich budowy i graniczny wiek ekonomiczny tego typu statków, który wynosi ok. 38 lat [13] konieczne będzie wycofanie z eksploatacji promów: m/v Baltivia, m/f Kopernik, m/f Wolin.

Unity Line zamierza wprowadzić do eksploatacji promy hybrydowe zamiast obecnej floty na trasach Świnoujście – Ystad i Świnoujście Trelleborg. Nowe jednostki o nazwie Ystad-max mają docelowo mieć 204 m długości, 31,8 m szerokości i 3600 metrów linii ładunkowej [14]. Wymiana taboru na nowszy zdecydowanie wpłynie na zwiększenie potencjału przewozowego na linii Świnoujście – Szwecja.

Tab. 3 Potencjał przewozowy na połączeniu ze Świnoujścia do Szwecji

Nazwa promu	Długość promu [m]	Szerokość promu [m]	Zanurzenie [m]	Miejsca pasażerskie	Długość linii ładunkowej dla samochodów ciężarowych [m]	Długość linii ładunkowej dla wagonów kolejowych [m]
Promy eksploatowane na linii Świnoujście – Ystad						
m/f Skania	173,7	24	6,4	1397	1935	Brak
m/f Polonia	169,9	28	6,2	918	2200	600
m/f Jan Śniadecki	155,1	21,58	5,1	57	1175	615
m/f Kopernik	160,07	21,6	5,72	360	975	658
m/f Mazovia	168,15	27,7	6,6	1000	2620	Brak
m/v Baltivia	147	24	6,25	250	1408	Brak
m/f Cracovia	180	24,3	6,5	650	2196	Brak
Promy eksploatowane na linii Świnoujście – Trelleborg						
m/f Gryf	157,9	24	5,9	180	1880	Brak
m/f Nils Dacke	179,7	27,2	6	300	2400	Brak
m/f Tom Sawyer	177,2	26	5,75	400	2300	Brak
m/f Galileusz	150,4	23,4	5,9	160	1742	Brak
m/f Wolin	188,9	23,1	5,9	370	1145	715
m/f Copernicus	150	23	5,6	126	1800	Brak

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ze stron internetowych amatorów promów

Najdłuższą linię ładunkową na linii Świnoujście – Ystad posiada ją pasażersko-samochodowy prom m/f Mazovia (2620 m) i pasażersko-samochodowo-kolejowy prom m/f Polonia (2200 m). Na linii Świnoujście – Trelleborg najdłuższą linię ładunkową wyróżnia się prom m/f Nils Dacke (2400 m).

Jednostki umożliwiające przewóz wagonów na połączeniu Świnoujście – Szwecja to m/f Wolin (posiada najdłuższą linię ładunkową dla wagonów kolejowych), m/f Kopernik, m/f Śniadecki, m/f Polonia. Promy, którymi przewozi się w dużym stopniu pasażerów to m/f Skania, m/f Mazovia, m/f Polonia. Pozostałe promy posiadają charakter promów przewożących w głównej mierze ładunki toczne.

2. Wielkość i struktura działalności transportowej w Terminalu Promowym Świnoujście

2.1 Wielkość przewozów promowych na połączeniu Świnoujście-Szwecja

Wielkość i struktura przewozów promowych uzależniona jest od wielu czynników między innymi są to długość, szerokość i długość linii ładunkowej promów, częstotliwość rejsów promowych, sezonowość przepływu ładunków, inwestycji infrastrukturalnych, wykorzystania transportu samochodowego w formule dostaw „door to door”. Ograniczenie w przewozach wagonów stanowi brak dostosowania terminala w Trelleborgu do obsługi kolejowych przewozów promowych, a także trwające modernizacje w terminalu w Ystad. Docelowo zarówno Terminal Promowy Świnoujście, jak i terminale w Ystad i Trelleborgu mają zostać przystosowane do obsługi transportu intermodalnego. Na zdolności przewozowe promów wpływa ilość wykonanych rejsów.

Tab. 4 Wielkość przewozów promowych na połączeniu Świnoujście-Szwecja

	2013	2014	2015	2016	2017
Roczna liczba zawinięć	2939	3289	3327	3443	3576
Roczna liczba obsłużonych pasażerów	789104	900318	972403	1041347	1084714
Roczna liczba obsłużonych samochodów ciężarowych	313953	345667	372877	406318	465319
Roczna liczba obsłużonych naczep	12082	13096	15903	17565	16852
Roczna liczba obsłużonych wagonów	10392	11336	10533	9145	8090

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów wewnętrznych Terminala Promowego Świnoujście

Na połączeniu Świnoujście – Szwecja odnotowuje się rosnącą liczbę wykonywanych podróży, co wpływa na wzrost potencjału przewozowego. Liczba zawinięć do Terminala Promowego Świnoujście wskazuje zdecydowanie tendencję wzrostową. W porównaniu do roku 2013, w roku 2017 do Terminala Promowego Świnoujście przybyło 1,2-krotnie promów więcej. Liczba rocznie obsłużonych samochodów ciężarowych, również w ciągu ostatnich pięciu lat zwiększyła się 1,5-krotnie. Przeladunki naczep w ostatnim roku odnotowały niewielki spadek w stosunku do 2016 roku, natomiast wyniki z ostatnich lat wskazują na wzrost przeladunków. Znaczny spadek zaś można zauważyć w liczbie obsłużonych wagonów, w ostatnim roku obsłużono o 11% wagonów mniej niż w 2016 roku. Porównując do roku 2014, Terminal Promowy Świnoujściu obsłużył w 2017 roku niemal 30% wagonów mniej.

2.2 Wykorzystanie powierzchni ładunkowej promów morskich w latach 2014-2016

Na wykorzystanie powierzchni ładunkowej promów wpływają parametry promu – długość linii ładunkowej, typ promu i możliwość przewożenia zarówno samochodów ciężarowych i wagonów kolejowych, a częstotliwość kursowania promów i sezonowość ładunków.

Tab. 5 Wykorzystanie powierzchni ładunkowej promów na linii Świnoujście – Ystad w latach 2014-2016

Prom	Roczna zdolność przewozowa promów [jednostki frachtowe]			Roczna wielkość przewozów [jednostki frachtowe]			Wykorzystanie powierzchni ładunkowej promów [%]		
	2014	2015	2016	2014	2015	2016	2014	2015	2016
m/v Baltivia	42432	42276	40872	23088	27263	29411	54	64	72
m/f Wawel	65856	20544	0	35547	10815	0	54	53	0
m/f Mazovia	0	49660	85800	0	26425	49151	0	53	57
m/f Skania	67332	64170	67518	39959	38052	40230	59	59	60
m/f Polonia	86640	83760	87120	43933	45189	48888	51	54	56
m/f Kopernik	40992	42700	43310	27978	28336	30504	68	66	70
m/f Jan Śniadecki	35616	4496	39424	16401	16734	19394	46	49	49

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów wewnętrznych Terminala Promowego Świnoujście

Zauważalny wpływ na wykorzystanie powierzchni ładunkowej promów zatrudnionych na połączeniu Świnoujście – Ystad miało wyłączenie z eksploatacji na tej linii promu m/f Wawel, na miejsce którego wprowadzono w 2015 r. nowy prom m/f Mazovia. Dzięki tej zmianie zwiększono jednorazową zdolność przeładunkową z 96 samochodów ciężarowych na 130. Największe wykorzystanie powierzchni ładunkowej na trasie Świnoujście-Ystad odnotowuje prom m/f Kopernik.

Tab. 6 Wykorzystanie powierzchni ładunkowej promów na linii Świnoujście – Trelleborg w latach 2014-2016

Prom	Roczna zdolność przewozowa promów [jednostki frachtowe]			Roczna wielkość przewozów [jednostki frachtowe]			Wykorzystanie powierzchni ładunkowej promów [%]		
	2014	2015	2016	2014	2015	2016	2014	2015	2016
m/f Galileusz	60288	61824	60864	39112	41733	42054	65	68	69
m/f Wolin	52598	55328	52234	31569	36979	37807	60	67	72
m/ Gryf	66554	62488	67624	39812	39877	43118	60	64	64
m/f Nils Dacke	92000	111500	113250	46654	72517	76838	51	65	68
m/f Tom Sawyer	3500	9750	2750	1499	4493	1704	43	46	62

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów wewnętrznych Terminala Promowego Świnoujście

Analizując wykorzystanie powierzchni ładunkowej promów zatrudnionych na połączeniu Świnoujście – Trelleborg najbardziej zauważalne jest bardzo niskie wykorzystanie promu m/f Tom Sawyer. Wynika to z niewielkiej liczby realizowanych rejsów, ponieważ prom wykonuje jedną podróż tygodniowo. Największe wykorzystanie powierzchni ładunkowej odnotowują promy m/f Galileusz i m/f Wolin. Wysoki poziom wykorzystania powierzchni ładunkowej promów wynika z tego, że promy nastawione są przede wszystkim na przewozy towarowe.

2.3 Wykorzystanie zdolności przewozowej promów morskich w latach 2014-2016

Przewozy towarowe na liniach promowych Świnoujście – Szwecja charakteryzują się wysoką sezonowością. W przewozach towarowych występują szczyty przewozowe w okresach wiosennych i jesiennych. W okresie letnim przewozy towarowe zmniejszają się na skutek przerw urlopowych w zakładach produkcyjnych i zwiększonego ruchu pasażerów z samochodami udających się na urlopy.

Tab. 7 Wykorzystanie zdolności przewozowej promów morskich na linii Świnoujście – Trelleborg w latach 2014-2016

Linia	Świnoujście- Ystad		
	2014	2015	2016
Rok	2014	2015	2016
Liczba podróży rocznie	1992	1921	2025
Roczna zdolność przewozowa promów [jednostki frachtowe w szt.]	338 868	337 606	364 044
Liczba przewiezionych jednostek frachtowych [szt.]	186 906	192 814	217 578
Wykorzystanie zdolności przewozowej [%]	55	57	60

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów wewnętrznych Terminala Promowego Świnoujście

Największe wykorzystanie zdolności przewozowej linii Świnoujście-Ystad odnotowały promy towarowo-pasażerskie: m/f Kopernik i m/v Baltivia. M/f Jan Śniadecki nie zwiększył swojego wykorzystania względem roku 2015, co może świadczyć o niewłaściwym rozkładzie odejść promów. Pozostałe promy obsługujące tę linię posiadają charakter uniwersalny w związku z czym, w sezonie letnim powożą więcej pasażerów i samochodów osobowych. Zauważalne jest wyłączenie z eksploatacji na tej linii promu m/f Wawel, na miejsce którego wprowadzono w 2015 r. nowy prom m/f Mazovia, dzięki czemu zwiększono jednorazową zdolność przeładunkową z 96 samochodów ciężarowych na 130. Największe wykorzystanie powierzchni ładunkowej odnotowuje prom m/f Kopernik.

Tab. 8 Wykorzystanie zdolności przewozowej promów morskich na linii Świnoujście – Trelleborg w latach 2014-2016

Linia	Świnoujście- Trelleborg		
	2014	2015	2016
Rok	2014	2015	2016
Liczba podróży rocznie	1 297	1 406	1 418
Roczna zdolność przewozowa promów [jednostki frachtowe w szt.]	275 190	301 640	304 472
Liczba przewiezionych jednostek frachtowych [szt.]	158 761	195 966	206 062
Wykorzystanie zdolności przewozowej [%]	58	65	68

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów wewnętrznych Terminala Promowego Świnoujście

Największe wykorzystanie zdolności przewozowej na linii Świnoujście-Trelleborg odnotował prom towarowo-pasażerski m/v Wolin. Wysoki poziom wykorzystania powierzchni ładunkowej promów wynika z tego, że promy nastawione są przede wszystkim na przewozy towarowe.

Podsumowanie

Potencjał przewozowy promów morskich obsługiwanych w Terminalu Promowym Świnoujście stale rośnie. Wykorzystanie zdolności przewozowych systematycznie wzrasta i w 2016 roku osiągnęło do 68 % na połączeniu Świnoujście – Trelleborg i do 60% na połączeniu Świnoujście -Ystad. Zauważalne jest zwiększenie liczby przewożonych naczepek i samochodów ciężarowych w przeciwieństwie do przewozów wagonów, które od 2014 roku systematycznie spadają. Zdecydowany wpływ na zwiększenie wielkości realizowanych przewozów mają rosnąca liczba wykonanych rejsów, realizowane inwestycje w Terminalu Promowym Świnoujście, m.in. budo-

wa nowego stanowiska promowego, wymiana i zakup nowych i większych promów (m/f Mazovia i m/f Cracovia), a także w Trelleborgu i Ystad.

Planowane i prowadzone inwestycje w Terminalu Promowym nie tylko zwiększają obecny potencjał przewozowy, ale docelowo dążą do rozbudowania nie tylko samego terminala, ale także wymiany taboru. W stosunku do podaży na rynku, wielkości promów stanowią obecnie wąskie gardło przewozów promowych. Armatorzy dążą do wymiany obecnego taboru na jednostki o linii ładunkowej co najmniej 3000 m, co diametralnie wpłynie na wzrost potencjału przewozowego promów obsługiwanych przez Terminal Promowy Świnoujście.

Bibliografia:

1. Gucma S., Morskie terminale promowe – projektowanie i eksploatacja w ujęciu inżynierii ruchu, Wydawnictwo: Fundacja Promocji Przemysłu Okrętowego i Gospodarki Morskiej, Gdańsk 2012
2. Wronka J., Transport kombinowany/intermodalny. Teoria i praktyka, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2008
3. Chwesiuk K., Perspektywy przewozów intermodalnych w Polsce, Wydawnictwo Naukowe Akademii Morskiej w Szczecinie, Szczecin 2008
4. Drózd W. Pluciński M. Salmonowicz H., Baza promowa w Świnoujściu w obsłudze tranzytu skandynawskiego, XIX Sejmik Morski: Europa bałtycka regionem współpracy i integracji, 2003
5. Materiały wewnętrzne Terminala Promowego Świnoujście
6. Kamińska I., Inwestycje w Terminalu Promowym Świnoujście i ich wpływ na obsługę promów i jednostek frachtowych, Nauka, Badania i Doniesienia Naukowe 2018, Idea Knowledge Future, Świebodzice 2018
7. Jabłonowska I. Kotowska I., Konkurencyjność połączenia promowego Świnoujście-Ystad w aspekcie utworzenia autostrady morskiej, XXV Sejmik Morski Europa Bałtycka Przyszłość Te-
 raźniejszość, Nowe Wyzwania, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2010
8. www.port.szczecin.pl
9. Kotowska I., Perspektywy rozwoju infrastruktury portowej w Świnoujściu, [w:] Dwa lata Polski Morskiej w Unii Europejskiej, Zeszyty Morskie Wydawnictwa Katolickiego Stowarzyszenia „Civitas Christiana”, Szczecin 2007
10. www.budimex.com.pl
11. www.portymorskie.am.szczecin.pl
12. www.rynekinfrastruktury.pl
13. Christowa Cz., Przewozy promowe w basenie Morza Bałtyckiego ze szczególnym uwzględnieniem autostrady morskiej Świnoujście – Ystad, Logistyka 4/2011
14. https://promy24.com
15. Materiały wewnętrzne Terminala Promowego Świnoujście

Transport potential of ferries handled at the Ferry Terminal Świnoujście

The aim of the article is to determine the transport potential of fleet employed in the Świnoujście Ferry Terminal. The article presents the characteristic of ferries and infrastructure of the Ferry Terminal Świnoujście and utilization to service cargoes and passengers. The analysis concerns the potential of handling ferries and cargoes. The volume of ferry transport is characterized. The article presents the use of the loading area for serviced ferries and the reloading capacity of ferry stands.

Keywords: Ferry Terminal Świnoujście, ferry, cargo, ro-ro, ferry terminal

Autorzy:

mgr inż. **Izabela Kamińska** – Akademia Morska w Szczecinie, Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu, Instytut Inżynierii Transportu, Zakład Techniki i Technologii Transportu, e-mail: i.kaminska@am.szczecin.pl