czenie do Ystad, a projekt auto-
dej na tej trasie został złożony
raz zaś pojawił się Trelleborg.
artner się zmienił, lecz powstał
wy projekt w odpowiedzi na
nie KE do składania propozycji
ramach programu TEN-T „auto-
ie" - wyjaśnia A. Baron.
a aplikacja była efektem współ-
ŚS, zarządu miejskiego Ystad,
Logistic AB oraz operatorów
Polskiej Żeglugi Bałtyckiej
Projekt nie zyskał jednak uzna-
KE. Bruksela miała zastrzeże-
małego transportu intermodal-
trasie. ZMPSiŚ miał co prawda
st intencyjny z PKP Cargo, ale
a tym żądne konkretne zobo-
podobnie sytuacja wyglądała po
dzkiej. KE nie przekonała nawet
promów kolejowych *Kopernik*
ecki, obsługiwanych przez Uni-
amach projektu, w Świnoujściu
yła przebudowa infrastruktury
olejowej oraz rozbudowa infra-
zy promowej. Koszt inwestycji
ad 60 mln euro. Mimo negatyw-
KE, władze portu podkreślają,
e to w pełni posiada znamiona
morskiej, w rozumieniu przepi-
ropejskich Sieci Transportowych
zególnie biorąc pod uwagę czę-
ejsów oraz wielkość przewożo-
ów.

jedyna

więc jedyną autostradą morską
do portów polskich jest połą-
owe Gdynia - Karlskrona, obslu-
z szwedzkiego armatora Stena
autostrady uzyskało w 2009 r.,
dofinansowania wynosi ponad
uro, zaś całego projektu ponad
uro.
entem unijnych środków są głów-
(port i gmina Karlskrona, gmina
a Alvesta, Region Blekinge, Ste-
ena Rail), którzy przygotowali
rozbudowy terminalu promo-
lskronie, centrum logistyczno-
nego w Alvesta i modernizacji
ej „coast to coast" Goeteborg
Inwestycje leżące po stronie Za-
ego Portu Gdynia SA, który jest
rtnerem strony szwedzkiej, do-
e infrastruktury dostępowej do
owej i kolejowej) i realizowane
Funduszu Spójności, w ramach
peracyjnego Infrastruktura i Śro-
07-2013. Realizacja projektu ma
ę 30 czerwca 2013 r.
akże rozmowy na temat ewen-
tygotowania projektu autostrady
ynia - Helsinki, której podstawą
ularne połączenie obsługiwane
e, przez fińskiego armatora Fin-
retne decyzje jednak na razie
Zresztą, jak podkreślają władze
kiego, serwis ten już teraz speł-
nia unijne wymagania stawiane autostradom morskim.

Zarzucone koncepcje

Definitywnie porzucona została natomiast koncepcja autostrady morskiej Gdańsk - Rotterdam. Projekt również trafił do oceny KE, w 2008 r., lecz nie zyskał uznania. Obecnie zaś sytuacja zmieniła się diametralnie.

- *Decyzja Maersk Line o uruchomieniu serwisu oceanicznego AE10 do Gdańska, z zawinięciem do Rotterdamu, pogłębiła przekonanie o nieopłacalności budowania takiej autostrady. Dzisiaj już się o niej nie mówi* - wyjaśnił **Janusz Kasprowicz**, rzecznik prasowy Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA.

Planowana autostrada miała być częścią połączenia między Hiszpanią a Finlandią i była inicjatywą portów w Gdańsku i Rotterdamie. Zarządy portów, przy akceptacji ministerstw transportu, stworzyły konsorcjum, w skład którego weszły firmy spedycyjne, agenci morscy, terminale portowe, instytuty naukowe oraz samorządy lokalne. Projekt miał być realizowany w II etapach, przez 5 lat, a finansowany z budżetu TEN-T oraz programu Marco Polo II (dla armatora). Koszt projektu opiewał na 55,5 mln euro, a zakres prac miał obejmować m.in. modernizację infrastruktury w obu portach i modernizację elektronicznego systemu informacyjnego.

Inną koncepcją, która nie doczekała się opracowania, jest projekt autostrady Świnoujście - Kłajpeda. Zarządy portów Szczecin - Świnoujście i Kłajpedy podpisały, w kwietniu 2009 r., list intencyjny dotyczący uruchomienia połączenia promowego na tej trasie. Oba porty, które posiadają niezbędną do tego infrastrukturę, zadeklarowały nawet udzielenie zainteresowanemu armatorowi pomocy w określeniu kosztów takiego przedsięwzięcia, a następnie, przekazanie informacji do odpowiednich ministerstw. Jednak żaden z operatorów pływających z portów w Świnoujściu i w Kłajpedzie nie był zainteresowany. Ponadto z litewskiego portu operują już podobne połączenia do Sassnitz i Kilonii. A to właśnie ładunki niemieckie miałoby przejąć Świnoujście.

Ponadto czynnikiem oddalającym możliwość uruchomienia połączenia promowego na trasie konkurującej z tanim tranzytem lądowym jest planowane wprowadzenie na Bałtyku, od 1 stycznia 2015 r. nowych ograniczeń w zawartości siarki w paliwach okrętowych (patrz: „Namiary" 22/2011). Decyzja IMO została już poparta i usankcjonowana dyrektywą unijną. Bałtyccy armatorzy, porty i gestorzy ładunków protestują przeciwko tym decyzjom, wskazując na konsekwencje - wzrost kosztu transportu morskiego, a co za tym idzie na możliwość przesunięcia ładunków z morza na ląd.

- *W tej sytuacji prawdopodobieństwo, iż jakiś armator podejmie ryzyko uruchomienia nowego połączenia promowego, konkurującego wprost z transportem drogowym, jest bliskie zera* - dodaje A. Baron.

(PiF)

Ro-ro tworzy autostrady

W czerwcu 2009 r., operujący na Bałtyku i Morzu Północnym Finnlines, armator należący do Grupy Grimaldi, uruchomił połączenie żeglugowe: Travemünde - Gdynia - Helsinki (zmienione jakiś czas później na Rostock - Gdynia - Helsinki), obsługiwane przez wielkie promy towarowo-pasażerskie, typu ro-pax. Mimo, wydawało się, niesprzyjających warunków - gdyż nastąpiło to w pełni ówczesnego kryzysu żeglugowego - przedsięwzięcie okazało się udane.

Decyzja armatora o skierowaniu na linię Polska - Finlandia wielkich ro-paksów była dla zarządu portu pewnym zaskoczeniem. Na szlaku tym kursowało wcześniej, co tydzień, 5-6 mniejszych statków; teraz było ich mniej, ale za to wielkich. A do ich przyjmowania port nie był w pełni przygotowany. Z braku piętrowej rampy w Gdyni - inaczej niż w Rostocku i Helsinkach - nie można było początkowo wjeżdżać z ładunkami na wyższe pokłady promów. Z tego powodu samochody osobowe parkowały między ładunkiem, co nie było bezpieczne. Również operacje z pasażerami z konieczności odbywały się na pokładzie towarowym, gdyż niemożliwy był bezpośredni wjazd na V i VII pokład, do garażu samochodowego, skąd jest bezpośrednie przejście do części pasażerskiej. Promy nie mogły również zabierać ładunków niebezpiecznych, których przewóz jest dopuszczalny na statkach pasażerskich, ale na otwartych pokładach.

Zarząd gdyńskiego portu szybko zareagował na te dodatkowe potrzeby przewoźnika. W Helsinkach zakupiona została podwójna rampa, która stała się tam zbędna, gdy ruch towarowy został stamtąd przeniesiony do nowego, satelickiego portu Vuosaari. Po jej adaptacji i posadowieniu na nowym miejscu, w grudniu 2010 r. (co szybko i sprawnie wykonała gdyńska firma Hydromega), obsługa promów już od ponad roku odbywa się na innym stanowisku, a wspomniane ograniczenia zniknęły. Może z wyjątkiem jednego: wstępna odprawa pasażerów nadal odbywa się w dość odległym budynku Dworca Morskiego, skąd muszą oni być dowożeni tam, gdzie cumują promy. Zarząd portu obiecuje, że i ta niedogodność zniknie w nieodległej przyszłości. Na nabrzeżu Rumuńskim, nieopodal bramy nr 1, ma powstać specjalne biuro do tego rodzaju odpraw.

Ruch pasażerski na linii Gdynia - Helsinki nie jest może wielki, zwłaszcza w porównaniu z relacjami, gdzie statki pływają co dzień czy nawet parę razy dziennie, ale też zadaniem ro-paksów jest głównie przewożenie ładunków tocznych - i kierowców. Niemniej, podobnie jak rok wcześniej, przewieziono ok.

30 tys. pasażerów. Coraz więcej z nich zabiera z Polski w podróż swoje auta, by podróżować dalej po Finlandii, Szwecji, a nawet Norwegii (Przylądek Północny). Kierunek do Polski wybierają sobie coraz częściej fińscy motocykliści, którzy, niekiedy całymi zorganizowanymi grupami, pojawiają się na promach.

Dzięki piętrowej rampie czas obsługi promu w porcie skrócił się z 4 do 3 godz. Przez to statki mają pewną rezerwę czasu, mogą np. płynąć wolniej, a mimo to docierać do celu podróży zgodnie z rozkładem. To *slower steaming* pozwala na oszczędzanie drogiego paliwa. Generalnie niskie frachty sprawiają, że wprowadzane przez armatorów dodatki paliwowe z reguły nie nadążają za wzrostem jego cen.

Jak poinformował „Namiary" **Wojciech Kępczyński**, dyrektor zarządzający spółki Finnlines Polska, przewozy na linii szybko wzrastają i w ub.r. były o 30-35% wyższe niż w 2010 r., w którym żegluga wychodziła z kryzysu. Tradycyjnie, z Finlandii przywozi się duże ilości papieru (ok. 150-200 tys. t rocznie), w tym w specjalnych kasetach, na pokładzie III - tym zajmowanym wcześniej często przez auta osobowe. W przeciwnym kierunku wozi się przede wszystkim naczepy z najróżniejszymi towarami, w tym płytami meblowymi. Niższy kurs złotego powoduje w Finlandii wzrost popytu na polskie towary. Średnie wykorzystanie powierzchni ładunkowej promów wynosi ok. 84%, przy czym Rostock i Gdynia dzielą się tą powierzchnią po połowie i solidarnie pracują na ten dobry wynik. Ładunki z samej tylko Polski raczej nie pozwoliłyby na wypełnienie całej linii ładunkowej (4,2 km) tych statków, ale jej połowę - jak najbardziej! Wskazuje to, że - mimo wcześniejszych obaw - wielkie ro-paksy okazały się, jak dotąd, dobrze dopasowane do potrzeb załadowców na tym szlaku.

Jeśli ilość towarów kierowanych z Niemiec do Finlandii nie wzrośnie do tego stopnia, że zacznie brakować miejsca dla ładunków z Polski, dotychczasowy układ będzie do utrzymania. W przeciwnym razie, trzeba będzie może wprowadzić na linię z Gdyni do Helsinek mniejsze statki, ale obsługujące wyłącznie tę relację. Jeśli chodzi o Gdynię, wysoki stopień wykorzystania statków dotyczy bowiem tylko relacji do Helsinek. W drugą stronę, do Rostocku, nadal ładunków jest niewiele. Czas przejazdu (14 godz.), jak również niezłe drogi, sprawiają, że do północnej części Niemiec, przeciwnie niż do Helsinek, szybciej można się dostać samochodem niż statkiem. Poza tym, między rejonem Rostocku a okolicami Trójmiasta wymiana handlowa nie jest zbyt ożywiona, stąd generalnie ładunków jest mało.

W zwyczajach załadowców w ostatnich latach - mówi dyrektor Kępczyński - dają się zauważyć pewne zmiany: o ile wcześniej znaczna część ładunków przewożona była całymi zestawami samochodowymi, z towarzyszącymi im kierowcami, o tyle obecnie są to w przeważającej większości, w proporcji 8:1, same naczepy - mimo że koszt przewozu zestawu z kierowcą oraz naczepy jest taki sam.

Zniknięcie z rynku statków POL-Levantu, które obsługiwały m.in. porty śródziemnomorskie, spowodowało, że Finnlines przewozi coraz to więcej drobnicowych ładunków „niekontenerowych": maszyn na kołach czy gąsienicach i innych ładunków, nie tylko tocznych, przeznaczonych na odleglejsze rynki - w rejon Morza Śródziemnego, a nawet Czarnego, do Afryki Zachodniej i obu Ameryk. Umożliwia to sieć połączeń liniowych całej Grupy Grimaldi, w skład której wchodzi 8 firm żeglugowych. Dzięki niej, korzystając z różnych europejskich portów „przesiadkowych" (Helsinek, Antwerpii czy Bilbao) towary mogą dotrzeć około stu statkami Grupy do ponad 120 portów na 4 kontynentach - lub też stamtąd do Polski. Nie jest tych ładunków wiele, ale jest to rynek rosnący i efekt synergii jest coraz bardziej zauważalny. Jak mówi W. Kępczyński, to promy i statki ro-ro, a nie kontenerowce, tworzą najtrwalsze i najbardziej niezawodne połączenia żeglugowe między portami czyli morskie autostrady.

(Bom)

Promy ro-pax klasy „Star"

Jednostki ro-pax klasy „Star", które obsługują linię Rostock-Gdynia-Helsinki, wybudowano w latach 2006-2007. Te nowoczesne jednostki mają następujące parametry:

- długość - 218,8 m;
- szerokość - 30,5 m;
- długość linii ładunkowej - 4200 m;
- liczba miejsc dla samochodów - 250;
- liczba miejsc pasażerskich - 500 (200 kabin);
- prędkość - do 25 węzłów.

Fot. P. Frankowski

PIOTR FRANKOWSKI

150 tys. t papieru przewiózł w ub.r. armator Transfennica, obsługujący połączenie ro-ro z Hanko do Gdyni. Oznacza to kilkunastoprocentowy wzrost w stosunku do 2010 r. Papier jest podstawowym ładunkiem obsługiwanym na tej trasie.

- *Biorąc pod uwagę ilość przewiezionego ładunku, zarówno w imporcie jak i w eksporcie, trzeba przyznać, że jest go więcej niż rok wcześniej. Mimo tego, że straciliśmy jednego z klientów, czyli kilkaset ton tygodniowo* - mówi **Jan Darski**, dyrektor Transfennica Polska Sp. z o.o.

Przestała bowiem istnieć ostatnia rodzinna i niezależna fabryka papieru w Finlandii - Myllykoski, której eksport do Polski obsługiwała właśnie Transfennica. Firma została przejęta przez koncern UPM, który zrezygnował ze współpracy. Przewozy papieru do Gdyni powierzył innemu armatorowi, obsługującemu tzw. linie fińskie - Finnlinesowi. Obecnie więc klientami Transfennica są dwaj producenci papieru - firmy Sappi i m-Real, z którymi ma podpisane długoterminowe kontrakty.

Zresztą obaj armatorzy konkurują ze sobą na trasie do Gdyni. W przypadku papieru liderem jest Transfennica, zaś Finnlines wozi zdecydowanie więcej naczep. Jest to wynik ścisłej współpracy z Schenkerem.

Poza tym z Finlandii do Polski, serwisami ro-ro, oprócz tzw. produktów leśnych, trafiają różnego rodzaju maszyny, ale nie mają one dużego udziału w masie ładunkowej czy we frachcie. W przeciwnym kierunku Transfennica wozi głównie chemikalia (obsługiwane jako klasyczny ładunek ro-ro, na kasetach) i opakowania (produkowane w Polsce, a wykorzystywane w Finlandii), transportowane w kontenerach 45' (kontrakt obsługuje Transfennica Logistics).

- *Obecnie obsługiwane ładunki zapewniają funkcjonowanie linii i są dobrą bazą do rozbudowy połączenia. Zauważalna jest tendencja do wzrostu eksportu z Polski. Są to ładunki mogące znieść dłuższy czas rejsu. Trafiają one zarówno do Finlandii, jak i do Rosji* - wyjaśnia J. Darski.

Stąd rotacja tej linii na trasie Hanko, Paldiski, Gdynia, Lubeka i ponownie Hanko, co powoduje, że ładunki docierają do Polski bardzo szybko, bo w ciągu 24 godz., zaś ich transport w stronę przeciwną trwa 3 dni.

- *Perspektywy przewozów w 2012 r. nie wyglądają źle. Spodziewamy się podobnego poziomu jak w 2011 r., a co za tym idzie regu-*