

Oliwia Pępek

III rok Nawigacja, Transport Morski
Koło Naukowe loGISTic
Wydział Nawigacyjny, Uniwersytet Morski w Gdyni

Remigiusz Buszkiewicz

III rok Nawigacja, Transport Morski
Koło Naukowe logistic
Wydział Nawigacyjny, Uniwersytet Morski w Gdyni

WPŁYW COVID-19 NA RUCH PASAŻERSKI W PORTACH GDAŃSK, GDYNIA I ZESPOLE PORTÓW SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE

Wstęp

COVID-19 bez wątpienia wywarł silny i negatywny wpływ na polską gospodarkę. W celu ratowania ludzkiego życia wdrożono restrykcje, które zapobiegały rozprzestrzenianiu się pandemii. Wirus ten wstrząsnął wieloma rynkami. Giełda, przepływ handlowy, dostawy ropy naftowej, wszystkie te sektory zostały narażone na poważny kryzys. Pandemia stała się zjawiskiem pilnie monitorowanym i analizowanym. Każdego dnia publikowane były i są nowe informacje, raporty i prace naukowe poświęcone Covid-19. Liczne obostrzenia i zmiana stylu życia mieszkańców wpłynęły na znaczne zmniejszenie zapotrzebowania na przewozy, co spowodowało utrudnienia w organizacji transportu w miastach i aglomeracjach oraz wymagało całkowitego przemodelowania sposobu funkcjonowania transportu zbiorowego¹. Według MFW w gospodarkach rozwijających się PKB zmniejszył się w 2020 r. średnio o 2,1%, podczas gdy w gospodarkach rozwiniętych – o 4,5% (w UE – 6,1%, a w USA – 3,5%). Napływ bezpośrednich inwestycji zagranicznych (BIZ) do państw rozwijających się zmniejszył się o 12% w stosunku do 2019 r. (a o 30% wyłączając Chiny) i wyniósł 616 mld dolarów².

Wybuch pandemii COVID-19 spowodował dynamiczny wzrost stopy bezrobocia i pogorszenie sytuacji na rynku pracy. Począwszy od kwietnia do czerwca

¹ Z. Bryniarska, A. Kuza, *Analiza wpływu COVID-19 na funkcjonowanie transportu pasażerskiego*, „Transport Miejski i Regionalny” 2021, nr 10, s. 3.

² Polski Instytut Spraw Międzynarodowych (PISM), <https://pism.pl/publikacje/wplyw-pandemii-covid-19-na-panstwa-rozwijajace-sie-ryzyko-rosnacych-podzialow/> (dostęp: 16.02.2023).

2020 r. dynamicznie zwiększała się stopa bezrobocia rejestrowanego³. COVID-19 wpłynął również znacząco na cały transport morski. W trakcie pandemii ogromne liczby statków pasażerskich zatrzymano w portach. Zaczęto wprowadzać ograniczenia w ogólnej liczbie pasażerów, aby zmniejszyć ryzyko zarażenia wirusem⁴. Spowodowały one, że polskie porty, takie jak: Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście odnotowały duże spadki dotyczące liczby osób, które skorzystały z pasażerskiego transportu morskiego.

Celem niniejszego artykułu jest porównanie liczby pasażerów obsługiwanych w czterech głównych polskich portach w latach 2012–2019 oraz 2020–2021. Opracowywane przedziały czasowe to okres przed COVID-19 (2012–2019) oraz po pandemii COVID-19. Przytoczono badania dotyczące przyjazdów oraz wyjazdów pasażerów w porównaniu z poprzednimi latami. Podsumowano ogólny wpływ koronawirusa na morski transport pasażerski w okresie pandemii oraz po jej zakończeniu.

Badania dokonano na podstawie przeglądu danych statystycznych uzyskanych z Głównego Urzędu Statystycznego oraz ich wtórnej analizie oraz porównaniu.

1. Metody badań

Na podstawie informacji z Głównego Urzędu Statystycznego⁵ dotyczących transportu morskiego, a dokładniej ruchu pasażerów w portach morskich, wybrano cztery porty o szczególnym znaczeniu dla polskiej gospodarki: Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście. Wyodrębniono dane dotyczące żeglugi międzynarodowej oraz podzielono ją na przyjazdy i wyjazdy pasażerów. Uzyskano dane o liczbie pasażerów korzystających z usług przewozowych oferowanych przez statki pasażerskie w danych portach. Porty te różnią się od siebie budową, długością nabrzeża oraz powierzchnią (tab. 1), natomiast wspólną cechą tych portów jest możliwość obsługi statków pasażerskich.

Informacje uzyskane z zasobów Głównego Urzędu Statystycznego posłużyły w niniejszym artykule do scharakteryzowania portów i porównania liczby pasażerów korzystających z usług promów w latach przed COVID-19 (2012–2019) jak i w latach, gdy pandemia COVID-19 osiągała swój szczyt (2020–2021).

³ J.M. Nazarczuk, M. Cicha-Nazarczuk, K. Szczepańska, *Wrażliwość polskiej gospodarki na zmiany wywołane Pandemią COVID-19*, „Instytut Badań Gospodarczych” 2022, s. 92.

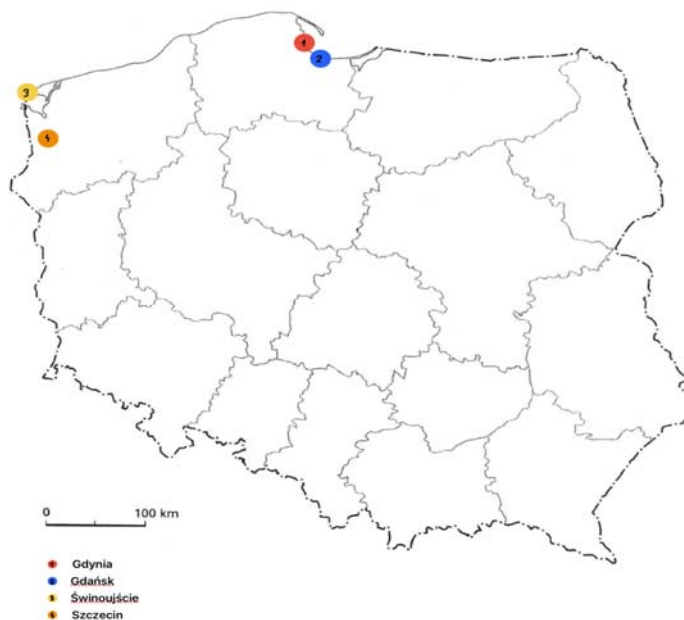
⁴ *Jak pandemia COVID-19 wpłynęła na branżę morską: spojrzenie po I kwartale 2020*, Archiwalna strona Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej – Portal Gov.pl (www.gov.pl) (dostęp: 16.02.2023).

⁵ Główny Urząd Statystyczny <https://bdl.stat.gov.pl/bdl/dane/podgrup/tablica/> (dostęp: 16.02.2023).

Tabela 1. Najważniejsze dane czterech głównych polskich portów

Nazwa portu	Całkowita powierzchnia portu (ha)	Długość nabrzeża (m)
Gdańsk	2 996,3	11 200
Gdynia	3 248	23 700
Świnoujście	969	8 115
Szczecin	901	23 380

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z GUS



Rysunek. 1. Mapa pokazująca umiejscowienie czterech głównych polskich portów

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 2. Dane dotyczące pasażerów korzystających ze statków pasażerskich (przyjazdy)

Nazwa portu	Międzynarodowe przyjazdy									
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Gdańsk	73 313	61 943	60 026	52 840	51 657	53 618	62 436	87 243	77 323	86 124
Gdynia	255 524	256 487	289 752	301 365	306 407	335 414	345 241	357 048	196 346	216 278
Szczecin	976	946	688	1139	869	1001	824	845	685	15 861
Świnoujście	434 046	422 973	480 353	519 066	553 149	476 405	573 581	567 854	487 209	546 238

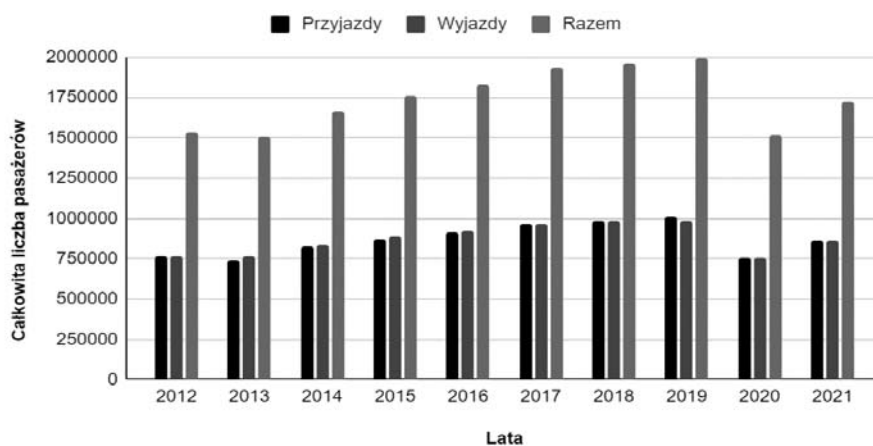
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Tabela 3. Dane dotyczące pasażerów korzystających ze statków pasażerskich (wyjazdy)

Nazwa portu	Międzynarodowe wyjazdy									
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Gdańsk	73 408	63 202	61 202	55 136	51 931	52 085	55 664	79 054	70 690	76 289
Gdynia	249 505	258 351	281 984	302 885	306 309	331 143	351 158	334 228	199 085	222 581
Szczecin	32	113	12	90	19	70	103	148	167	14 777
Świnoujście	446 595	442 560	489 159	527 341	563 141	583 751	574 783	567 844	483 971	550 654

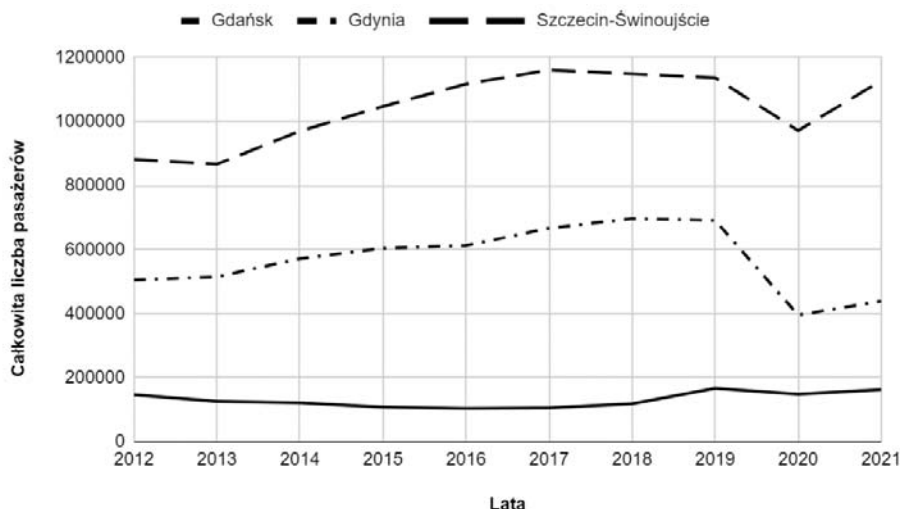
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

W początkowej części analizy danych skupiono się na latach 2012–2019, a następnie porównano dane z lat 2020–2021. Można zauważyć wyróżniające się liczby dla portu Szczecin (tab. 2 i 3), które są dużo niższe w porównaniu do reszty. Spowodowane jest to faktem, że port Szczecin i Świnoujście tworzą jeden zespół portowy, posiadają wspólny tor wodny, natomiast główny terminal promowy do obsługi statków pasażerskich znajduje się w Świnoujściu.



Rysunek 2. Podział całkowitej liczby pasażerów na przyjazdy, wyjazdy oraz sumę przyjazdów i wyjazdów na przestrzeni lat

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.



Rysunek 3. Podział całkowitej liczby pasażerów na porty: Gdańsk, Gdynia i Szczecin-Świnoujście na przestrzeni lat

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W dalszym zestawieniu porównywane będzie zespół portów Szczecin-Świnoujście. Rozbicia tego zespołu dokonano w celu pokazania różnicy między liczbą pasażerów korzystających ze statków pasażerskich w każdym z portów.

2. Analiza danych

Jak można zauważyć na podstawie tabeli 2 i 3 oraz rysunku 3 port z największą liczbą pasażerów, którzy korzystali z usług promów, jest port Szczecin-Świnoujście. Na przestrzeni lat 2012–2021 średnia liczba osób wyjeżdżających i przyjeżdżających wynosiła ponad 500 tysięcy (tab. 2 i 3), sumując je razem daje to około miliona osób rocznie. Natomiast najmniejszą liczbę pasażerów obsłużył port Gdańsk (rys. 3), dla którego wartość przyjazdów i wyjazdów wynosi około 60 tysięcy osób. Z zestawienia wynika, że port Gdynia posiada największy roczny przyrost pasażerów w porównaniu do reszty portów. Tylko raz odnotował spadek ogólnej liczby pasażerów na przestrzeni lat 2012–2019. Przypada on na rok 2019, w którym z usług statków pasażerskich skorzystało o 0,7% mniej osób w porównaniu do roku poprzedniego (2018). W ciągu 8 lat port Gdynia osiągnął średni wzrost liczby pasażerów aż o 4,7%. Pasażerski transport morski w Polsce zalicza ciągły rozwój, co w przyszłości wiązać się będzie z coraz większym udziałem gospodarki morskiej w ogólnym zestawieniu polskiego PKB.

Początek 2020 roku jest uznawany jako początek pandemii koronawirusa w Polsce, jest to również początek restrykcji, które objęły każdą gałąź przemysłu,

w tym również transport morski. Obowiązkowe testy na COVID-19, pomiar temperatury ciała, maseczki w miejscach wspólnych, ograniczenia w ogólnej liczbie pasażerów⁶, to tylko nieliczne z restrykcji, które dotknęły osoby korzystające z usług statków pasażerskich. Rok 2020 nie był korzystny dla gospodarki morskiej. W zestawieniu portów można zauważyć, że każdy z nich zalicza spadek ogólnej liczby pasażerów. Największa strata dotyczy portu Gdynia, który w 2019 roku osiągnął ogólną liczbę 699 276 obsłużonych pasażerów, natomiast w roku 2020 osiągnął już tylko 395 431 osób; jest to spadek aż o 53% w przedziale jednego roku (tab. 2 i 3). Rysunek 2 pokazuje, że od 2012 do 2019 roku stopniowo wzrastała całkowita liczba osób korzystających z usług statków pasażerskich we wszystkich wyżej wymienionych portach. Najkorzystniejszym rokiem okazał się rok 2019, w którym liczba pasażerów korzystających z usług przewozowych, oferowanych przez statki pasażerskie kursujące do i z czterech polskich portów wyniosła 1 994 264. Okres, który jest uznawany na początek i szczyt pandemii COVID-19, przypadający na lata 2020–2021, również jest to zauważalne na rysunku 3, gdzie zauważalny jest spadek liczby osób obsłużonych przez wszystkie polskie porty w ciągu roku. Z wyliczeń wynika, że spadek ten wynosi 24% w roku 2020, a w 2021 już tylko 13% w stosunku do rekordowego roku 2019. Wzrost liczby pasażerów w każdym z portów w 2021 roku jest następstwem złagodzenia restrykcji, które zostały wprowadzone na początku pandemii COVID-19. Odnośząc się do danych dotyczących portu Szczecin możemy przypuszczać, że taki duży przyrost może mieć związek z wydarzeniem „Tall Ship’s Races”, które po roku przerwy z powodu Covid-19, ponownie zostało zorganizowane, a jego finał przypadł właśnie w Szczecinie. Wydarzenie każdego roku przyciąga fanów żeglarsstwa z całego świata, jak również dziesiątki żaglowców.

Podsumowanie

Każda choroba zakaźna stwarza zagrożenie dla życia ludzkiego, natomiast COVID-19 przyczynił się do strat nie tylko w zasobach ludzkich, ale stwarzał i nadal stwarza zagrożenie dla całej gospodarki światowej. Transport morski jako jeden z sektorów dotkniętych restrykcjami spowodowanymi koronawirusem musiał również liczyć się z skutkami pandemii. W Polsce na skutek pandemii odnotowano spadek liczby osób korzystających z usług statków pasażerskich kursujących z i do głównych polskich portów jakimi są Gdańsk, Gdynia i Szczecin-Świnoujście o 24%. Przyglądając się najlepiej rozwijającemu się portowi, którym jest port Gdynia, spadek ogólnej liczby osób w roku 2020 wyniósł 53%

⁶ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 19 czerwca 2020 r. w sprawie ustanowienia określonych ograniczeń, nakazów i zakazów w związku z wystąpieniem stanu epidemii (Dz. U. z 2019 r., poz. 1239 z późn. zm.), s. 18.

w porównaniu do poprzedniego roku. Z terminali pasażerskich w porcie Szczecin-Świnoujście korzysta największa liczba pasażerów, mimo spadku podczas pandemii COVID-19, port Szczecin-Świnoujście co roku obsługuje około miliona osób. Rok 2021 może napawać optymizmem (spadek liczby osób w porównaniu do 2019 wyniósł już tylko 13%) i wróżyć, że jednak rozwój portów nie został zahamowany, a w przeciągu kilku następnych lat liczba osób korzystających z statków pasażerskich wróci do wartości sprzed pandemii. Badania, które dokonano w tym artykule, rozszerzono o dane statystyczne z 2022 roku, które wraz z początkiem roku 2023 zostały zaktualizowane i umieszczone w bazie danych Głównego Urzędu Statystycznego w celu dokładniejszego zbadania wpływu COVID-19 na funkcjonowanie transportu morskiego oraz zmiany liczby pasażerów korzystających ze statków pasażerskich w Polsce.

Tabela 4. Dane na rok 2022 dotyczące pasażerów korzystających ze statków pasażerskich (przyjazdy i wyjazdy)

Nazwa portu	Międzynarodowe	
	przyjazdy	wyjazdy
Gdańsk	74 324	92 008
Gdynia	264 272	282 425
Szczecin	298	235
Świnoujście	546 900	554 555

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Analizując dane z tabeli 4 i porównując je z danymi z tabel 2 i 3 można odczytać, że wszystkie porty powoli wracają do wyników sprzed pandemii Covid-19. Wartości dla portu Szczecin w roku 2022 są niższe niż te z 2021 roku, co faktycznie wskazuje na to, że wydarzenie Tall Ship's Races miało wpływ na dane zawarte w zestawieniu. Port Gdańsk w 2022 roku odnotował większy ruch pasażerów korzystających z statków pasażerskich niż w roku przed pandemicznym (2019) i tym samym udowodnił, że Covid-19 nie zatrzymał rozwoju portów tylko zahamował na dwa lata. Patrząc na dane GUS można przypuszczać, że rok 2023 pozwoli portom Gdyni i Szczecin-Świnoujście również wrócić do tego co było zanim pojawiła się pandemia.

Bibliografia

- Bryniarska Z., Kuza A., *Analiza wpływu COVID-19 na funkcjonowanie transportu pasażerskiego*, „Transport Miejski i Regionalny” 2021, nr 10.
 Główny Urząd Statystyczny, <https://bdl.stat.gov.pl/bdl/dane/podgrup/tablica/>.
 Nazarczuk J.M., Cicha-Nazarczuk M., Szczepańska K., *Wrażliwość polskiej gospodarki na zmiany wywołane Pandemią COVID-19*, „Instytut Badań Gospodarczych” 2022.

Polski Instytut Spraw Międzynarodowych (PISM), <https://pism.pl/publikacje/wplyw-pandemii-covid-19-na-panstwa-rozwijajace-sie-ryzyko-rosnacych-podzialow/>.

Portal Gov.pl (www.gov.pl) – *Jak pandemia COVID-19 wpłynęła na branżę morską: spojrzenie po I kwartale 2020* – Archiwalna strona Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 19 czerwca 2020 r. w sprawie ustanowienia określonych ograniczeń, nakazów i zakazów w związku z wystąpieniem stanu epidemii (Dz. U. z 2019 r., poz. 1239, z późn. zm.).

Streszczenie

Pandemia COVID-19 dotknęła wszystkie gałęzie przemysłu, powodując wielomilionowe straty i koszty. Wywołała także szkody na zdrowiu fizycznym oraz psychicznym. Nie oszczędziła również transportu morskiego, zamknięcie portów, kwarantanny statkowe jak i brak możliwości podmiiany załogi siatkowej to tylko nieliczne problemy, z którymi zmagają się cała branża morska. W przeciwności do innych sektorów przemysłu nie została całkowicie zamrożona, ponieważ transport morski jest jednym z najważniejszych na świecie i od jego płynnego funkcjonowania zależy gospodarka światowa. Wszystkie restrykcje wpłynęły również na ruch i obsługę pasażerów na statkach w polskich portach. Celem tego artykułu jest porównanie ilości pasażerów, którzy korzystali z usług statków pasażerskich kursujących z trzech polskich portów: Port Gdańsk, Port Gdynia, Port Szczecin – Świnoujście, na przestrzeni ostatnich 10. Dane uzyskano z Głównego Urzędu Statystycznego. Pierwsze porównanie dotyczy lat przed wybuchem pandemii koronawirusa 2012–2019, a drugie uwzględnia lata 2020–2021, gdy pandemia osiąga swój szczyt. Przeanalizowano również jaki wpływ miał COVID-19 na liczbę pasażerów obsługanych przez ww. porty.

Słowa kluczowe: COVID-19, statki pasażerskie, porównanie, port, Główny Urząd Statystyczny (GUS)

IMPACT OF COVID-19 ON THE SERVICE OF PASSENGER VESSELS AT THE PORTS OF GDAŃSK, GDYNIA, SZCZECIN, ŚWINOUJŚCIE.

Summary

The COVID-19 pandemic affected all industries, causing multimillion losses and costs. It also caused damage to physical health and mental difficulties. Marine transport was not spread either, the closure of ports, ship quarantines and inability to swap the crew of vessels are just a few of the problems faced by the entire maritime industry. Unlike other industry sectors, it has not been frozen, because maritime transport is one of the most important in the world and the world economy depends on its smooth functioning. All restrictions also affect the maritime traffic and passenger service on vessels on Polish ports. The purpose of this article is to compare the number of passengers who used the services of passenger vessels which shuttle from three Polish ports: Port of Gdańsk, Port of Gdynia, Port of Szczecin-Świnoujście, over the last 10 years. The data and information were obtained from the *Główny Urząd Statystyczny (GUS)*. The first comparison concerns

the years before the outbreak of the coronavirus pandemic 2012–2019 and the second considers the years 2020–2021 when the pandemic reaches its peak. The impact of COVID-19 on the numbers of passengers serviced by above mentioned ports was also analyzed.

Keywords: COVID-19, passenger ship, comparison, port, Główny Urząd Statystyczny (GUS)