

# Strategia rozwoju portu morskiego w Elblągu

(Aktualizacja)



**Praca wykonana w ramach projektu Europejskiego  
pn.: South Baltic Transport Loops o nr STHB.03.01.00-DE-0075/16  
realizowanego w Programie Południowy Bałtyk 2014-2020  
współfinansowanego z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego**

**Wykonawca:**

Elbląska Uczelnia Humanistyczno –  
Ekonomiczna  
ul. Lotnicza 2  
82-300 Elbląg



**Zleceniodawca:**

Zarząd Portu Morskiego Elbląg  
ul. Portowa 1-3  
82-300 Elbląg



Zarząd Portu Morskiego  
Elbląg Sp. z o.o.  
[www.port.elblag.pl](http://www.port.elblag.pl)

**Autor:**

prof. Krzysztof Luks



## I. Spis treści

I. Spis treści .....	3
I. Wprowadzenie.....	4
II. Połączenia portu Elbląg z przedpołem i zapleczem.....	16
1. Połączenia morskie i wodne – śródlądowe.....	16
2. Połączenia lądowe.....	33
III. Struktura portu i wyniki działalności.....	36
IV. Cele strategii i niezbędne działania .....	51
V. Uwarunkowania realizacji założonych celów. Analiza SWOT.....	66
VI. Współpraca transgraniczna .....	80

## I. Wprowadzenie

W roku 2015 zostało wykonane opracowanie nt. Strategia rozwoju portu Elbląg<sup>1</sup>. W międzyczasie zaszły jednak pewne okoliczności (przedstawione poniżej), które wywołują potrzebę aktualizacji tej strategii. Przedkładany tekst nie stanowi polemiki ze wspomnianym opracowaniem. Jest jego uzupełnieniem stosownie do nowych okoliczności. Te natomiast mają charakter zarówno polityczno-prawny, jak ekonomiczny. A mianowicie:

1. Rząd podjął decyzję o budowie kanału przez Mierzęję Wiślaną oraz o modernizacji toru wodnego od wylotu tego kanału do portu w Elblągu. Decyzja ta spowodowała m. in. uchwalenie przez Sejm RP Ustawy z dnia 24 lutego 2017 roku o inwestycjach w zakresie budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską oraz modernizacji toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 metra<sup>2</sup>.
2. 13 czerwca 2017 roku Prezydent RP ratyfikował Europejskie porozumienie w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym sporządzone w Genewie dnia 19 stycznia 1996 roku (AGN).
3. Komisja Europejska zaakceptowała projekt aktu zmieniającego rozporządzenie KE nr 651/2014 z 17 czerwca uznającego niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zwanego także rozporządzeniem w sprawie wyłączeń blokowych, bądź GBER<sup>3</sup>.

Ustawa z dnia 24 lutego 2017 roku o inwestycjach w zakresie budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską oraz modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 metra w art. 1 pkt 2 stanowi<sup>4</sup>, że zakres inwestycji ma objąć w szczególności:

1. budowę kanału, w tym, śluz, nabrzeży postojowych, stanowisk wyczekiwania, obudów brzegu kanału,
2. budowę awanportu od strony Zatoki Gdańskiej wraz z infrastrukturą towarzyszącą, w tym: falochrony, nabrzeża i stanowiska dalbowe,
3. budowę toru podejściowego od strony morza wraz z oznakowaniem nawigacyjnym,
4. budowę lub przebudowę dróg publicznych i innych dróg wraz z niezbędnymi obiektami mostowymi i inżynierskimi,

<sup>1</sup> Actia Forum, Strategia rozwoju portu morskiego w Elblągu, Elbląg/ Gdynia czerwiec 2015.

<sup>2</sup> W przedstawieniu postanowień tej ustawy postanowienia dotyczące pogłębienia toru wodnego Świnoujście – Szczecin zostaną ze zrozumiałych względów pominięte.

<sup>3</sup> Cytat za: P. Gajewicz, M. Czernis, *Prawo publiczne dla portów*, Namiary na Morze i Handel nr 12 z 12.06.2017r., str. 9 i 10.

<sup>4</sup> Patrz odnośnik 2.

5. budowę nowego i pogłębienie istniejącego toru wodnego na Zalewie Wiślanym i rzece Elbląg wraz z wymaganymi korektami toru wraz z oznakowaniem nawigacyjnym,
6. budowę sztucznych wysp na Zalewie Wiślanym wraz z przystaniami refulacyjnymi oraz budowę nowych lub rozbudowa istniejących pól refulacyjnych,
7. budowę, przebudowę lub modernizację infrastruktury związanej z nadzorem nad bezpieczeństwem ruchu morskiego oraz ochrony środowiska morskiego,
8. budowę i przebudowę umocnień brzegowych i budowli hydrotechnicznych wraz z przylegającą infrastrukturą, regulacją skarp brzegowych oraz inne roboty budowlane związane z ochroną brzegu.

W związku z tym ustawowo zdecydowano o budowie nowej drogi łączącej port Elbląg z przedpołem, co przyniesie całkowitą zmianę struktury tych dróg, która zostanie umówiona w dalszej części niniejszego opracowania. Ponadto art. 2 ustawy stanowi, że inwestycja w zakresie infrastruktury dostępowej<sup>5</sup> są celami publicznymi w rozumieniu przepisów z dnia 21 sierpnia o gospodarce nieruchomościami. Inwestycje w zakresie infrastruktury dostępowej finansuje się ze środków pochodzących z budżetu państwa ustalonych w programie wieloletnim lub funduszy europejskich, co nie wyłącza finansowania tych inwestycji z innych źródeł.

Drugim nowym czynnikiem, który będzie oddziaływał na strategię rozwoju portu Elbląg, aczkolwiek w dłuższym horyzoncie czasowym będzie wspomniana wyżej ratyfikacja konwencji AGN<sup>6</sup>, a ściślej biorąc podjęcie przez rząd działań dostosowawczych do jej postanowień. W tekście konwencji czytamy:

„W przekonaniu, że zwiększenie wydajności i atrakcyjności dla klientów śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym w oparciu i ustaloną infrastrukturę i parametry operacyjne strony uzgodniły co następuje:

#### Art. 1 Wyznaczanie sieci

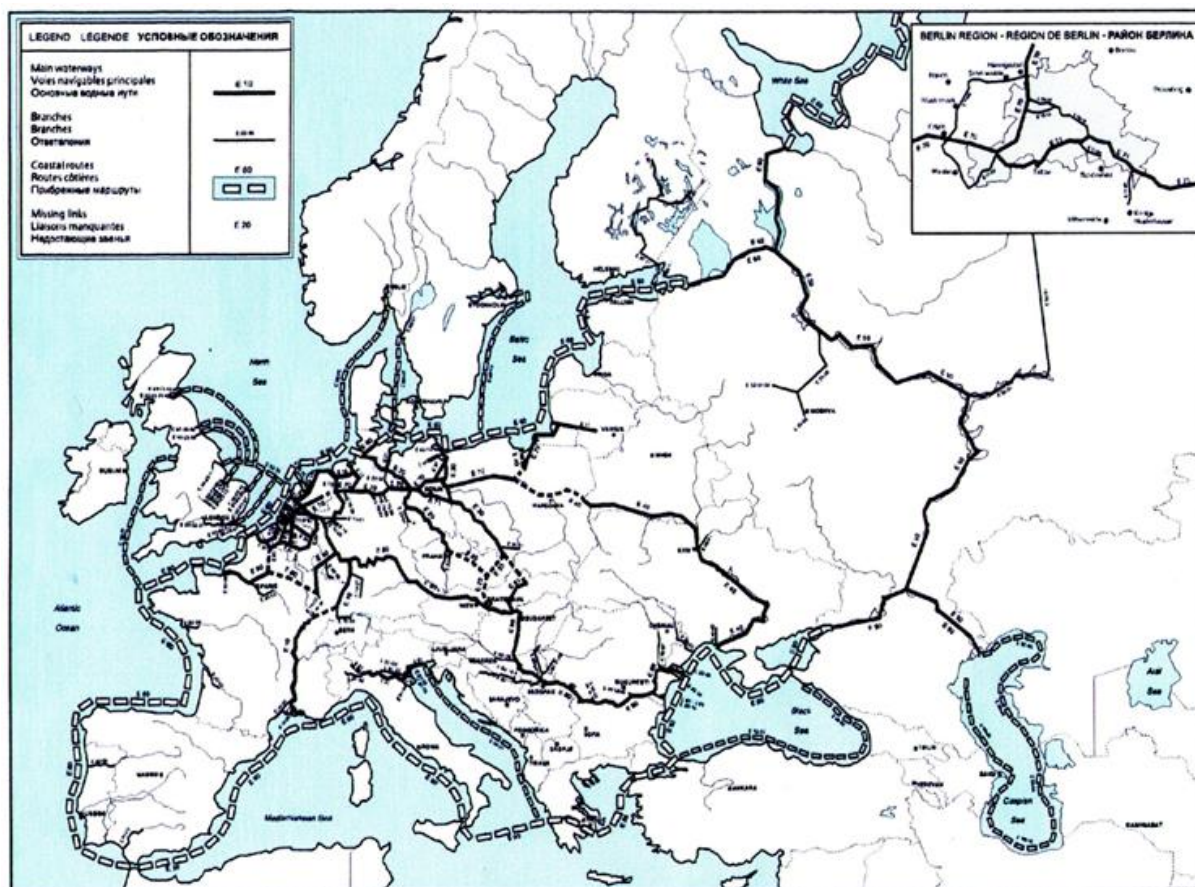
Umawiające się Strony przyjmują postanowienia niniejszego Porozumienia, jako skoordynowany plan rozwijania i budowy sieci śródlądowych dróg wodnych, zwanej dalej „sieci śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym” lub” siecią dróg wodnych o znaczeniu E”, którego realizację zamierzają podjąć w ramach swoich stosowanych programów. Sieć dróg wodnych o znaczeniu E składa się ze śródlądowych dróg wodnych i portów o znaczeniu międzynarodowym spisanych w Aneksie I i II do niniejszego porozumienia.

#### Art. 2 Charakterystyka techniczna i operacyjna sieci.

<sup>5</sup> Tzn. zapewniającej dostęp do portów morskich.

<sup>6</sup> Warszawa dnia 13 czerwca 2017r. Europejskie Porozumienie w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN) sporządzone w Genewie dnia 19 stycznia 1996r.

Sieć śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym, o której mowa w art. 1 będzie odpowiadać charakterystyce zawartej w Aneksie III do niniejszego Porozumienia lub zostanie dostosowana do postanowień tego Aneksu w przyszłości. Planowaną sieć dróg wodnych i przybrzeżnych Europy ilustruje rys. 1.



Rysunek 1. Europejskie drogi wodne i przybrzeżne

Źródło: European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance (AGN), Economic Commission for Europe Inland Transport Committee, Geneva 1996

Przez Polskę przebiegają drogi wodne ujęte w Konwencji E30, E40 i E 70 oraz droga szlak przybrzeżny E60. Zgodnie z Aneksiem II w sieci ujęto polskie porty morskie i śródlądowe:

1. Na drodze E30: Świnoujście, Szczecin, Kostrzyń, Wrocław, Koźle, Gliwice
2. Na drodze E40: Gdańsk, Bydgoszcz, Warszawa
3. Na drodze E70: Elbląg



Lista tych portów będzie ulegać zmianie, zwłaszcza na terenie Polski w miarę budowy, jeżeli zostanie podjęta, połączeń Wisła – Prypeć (E40) i Odra – Łaba – Dunaj (E70)<sup>7</sup>. Będzie to jednak proces obliczony nie na lata, lecz dziesięciolecia. W pierwszej kolejności należy oczekiwać dostosowania istniejących dróg wodnych do wymogów konwencji AGN.

Tabela 1. Drogi wodne E na terenie Polski

Numer drogi wodnej o znaczenie E			Opis przebiegu drogi
Magistralne drogi wodne	Pozostałe główne drogi wodne	Odgłęzienia	
E30			Świnoujście – Szczecin – rzeka Odra od Szczecina przez Wrocław do Koźła (Połączenie Odra – Dunaj)
		E30-01	Kanał Gliwicki
	E31		Szczecin – Odra Zachodnia – Kanał Hohensaaten - Friedrichsthaler
E40			(Rzeka Wisła od Gdańska do Warszawy – Brześcia) – Pińsk – Dniepr przez Kijów do Chersonia
		E40-02	Rzeka Boh /Południowy Bug/ do Mikołajowa
	E41		Kłajpeda – Zalew Kuroński – rzeka Niemen - Kowno
E60		E60-07	Szlak przybrzeżny wzdłuż zachodniego wybrzeża Szwecji wraz z rzeką Göta
		E60-09	Szlak przybrzeżny wzdłuż wschodniego wybrzeża Szwecji wraz z jeziorem Melar
		E60-14	Stralsund – Peenemünde – Wolgast – Szczecin
		E60-11	Szlak przybrzeżny do Finlandii przez Kanał Saimiański do Savonlinna – Iisalmi
		E60-11-02	Od E60-11 do Joensuu - Nurmes
	E61		Rzeka Piana za Anklam
E70			Od Europoortu/Rotterdamu do Arnhem przez Lek i Benedenrijn – Zutphen – Enschede-(Twente-Kanał Śródlądowy)- Bergeshövede – Minden-Magdeburg-Berlin-Hohensaaten – Kostrzyń-Bydgoszcz-Elbląg-Zalew Wiślany- Kaliningrad-rzeki Pregoly i Dejma-Zalew Kuroński-Kłajpeda
		E70-01	Hollandse IJssel od Krimpen do Goudy
		E70-03	Zijkanaal do Almelo
		E70-02	Odgłęzienie Kanału

Źródło: European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance (AGN), Economic Commission for Europe Inland Transport Committee, Geneva 1996

<sup>7</sup> Poza Polska portami Konwencji na drodze E40 są: Czernichów, Kijów, Czerkasy, Krzemieńczuk, Dnieprodzierżyńsk, Dniepropietrowsk, Zaporozże, Nowa Kachowka, Chersoń, Mikołajów, Kłajpeda, Neringa, Kowno.

Na drodze E70: Kaliningrad port morski, Kaliningrad port rzeczny.

W przypadku polskich odcinków dróg E30, E40 i E70 nie będzie to łatwe, o czym świadczy różnica między wymaganiami Konwencji, a istniejącym stanem, który w zakresie dotyczącym portu Elbląg zostanie omówiony w kolejnym rozdziale opracowania.

Do oceny dróg wodnych o oznaczeniu E stosuje się charakterystyki klas IV - VII, biorąc pod uwagę następujące zasady:

- Klasa drogi wodnej określana jest na podstawie wymiarów poziomych statków motorowych, barek i zestawów pchanych, w szczególności na podstawie głównych wymiarów standardowych tj. szerokości całkowitej;
- Tylko drogi wodne spełniające przynajmniej podstawowe wymogi klasy IV (minimalne wymiary jednostek 85 m x 9,5 m) mogą zostać uznane za drogi wodne o oznaczeniu E. Ograniczenia dotyczące zanurzenia (mniej niż 2,50 m) oraz minimalnej wysokości pod mostami (mniej niż 5,25 m) mogą zostać dopuszczone, jako wyjątek i tylko w przypadku istniejących dróg wodnych;
- Podczas modernizacji dróg wodnych klasy IV (a także mniejszych regionalnych dróg wodnych) zaleca się, aby zostały spełnione parametry co najmniej klasy Va;
- Nowe drogi wodne o oznaczeniu E powinny natomiast spełniać, co najmniej wymagania klasy Vb; w tym zakresie należy zapewnić minimalne zanurzenie wynoszące 2,80 m;
- Podczas modernizacji istniejących dróg wodnych i/lub budowy nowych należy zawsze uwzględniać możliwość żeglugi jednostek pływających i zestawów o większych wymiarach;
- W celu zapewnienia bardziej efektywnego transportu kontenerowego należy zastosować najwyższą możliwą wartość prześwitu pod mostem<sup>8</sup>;
- Śródlądowe drogi wodne przeznaczone do transportu znacznego wolumenu kontenerów, a także ruchu statków w systemie ro-ro powinny spełniać co najmniej wymogi dla klasy Vb. Dodatkowo można zaplanować wzrost o 7 do 10% szerokości statków wynoszącej 11,4 m dla żeglugi jednostek po śródlądowych drogach wodnych klasy Va i klas wyższych w celu uwzględnienia zmian wymiarów kontenerów w przeszłości oraz ułatwienia transportu przyczep;
- Na drogach wodnych o zmiennych poziomach głębokości wartość zalecanego zanurzenia powinna odpowiadać średniej wartości zanurzenia, jaką osiągnięto lub przekroczono przez 240 dni w roku (lub przez 60% okresu żeglugi). O ile jest to możliwe i uzasadnione z ekonomicznego punktu widzenia, wartość zalecanej

---

<sup>8</sup> Jeżeli zaś odsetek pustych kontenerów przekroczy 50%, należy rozważyć ustanowienie wartości minimalnej wysokości pod mostami na poziomie wyższym niż wartość wskazana w przypisie 4 do tabeli 2.











wysokości pod mostami (5,25, 7,00 lub 9,10 m) powinna zostać zagwarantowana w okresie najwyższego poziomu wód śródlądowych;

- Należy zapewnić jednolitą klasę, zanurzenie i wysokość pod mostami dla całej drogi wodnej lub przynajmniej dla jej znaczących odcinków;
- O ile to możliwe, parametry przylegających śródlądowych dróg wodnych powinny być identyczne lub podobne;
- We wszystkich częściach sieci, które są bezpośrednio połączone ze szlakami przybrzeżnymi, należy zapewnić największe zanurzenie (4,50 m) oraz minimalny prześwit pod mostami (9,10 m);
- Na drogach wodnych, które łączą istotne porty morskie z rejonami położonymi w głębi kraju i są przystosowane do sprawnego ruchu kontenerowego i rzeczno-morskiego, należy zapewnić 7,00 m minimalnego prześwitu pod mostami.
- Szlaki przybrzeżne wymienione w Aneksie I powyżej mają na celu zapewnienie integralności sieci dróg wodnych o oznaczeniu E w całej Europie i mają być wykorzystywane, w rozumieniu niniejszego Porozumienia, przez jednostki rzeczno-morskie, których wymiary powinny – o ile jest to możliwe i uzasadnione z ekonomicznego punktu widzenia – spełniać wymogi dla jednostek motorowych przystosowanych do żeglugi na śródlądowych drogach wodnych klas Va i VIb.

Uznaje się, że droga wodna dla transportu kontenerowego musi spełniać następujące wymogi minimalne: jednostki żeglugi śródlądowej o szerokości 11,4 m oraz długości około 110 m muszą mieć możliwość żeglugi, z co najmniej trzema warstwami kontenerów. W przeciwnym razie zestaw pchany może żeglować z dwoma warstwami kontenerów, jeżeli zapewniona zostanie dopuszczalna długość zestawu pchanego wynosząca 185 m. W poniższej tabeli przedstawiono parametry techniczne dróg wodnych według ich klasyfikacji w AGN.

Tabela 2. Klasyfikacja europejskich śródlądowych dróg wodnych z znaczeniu międzynarodowym

Rodzaj śródlądowej drogi wodnej	Klasy żeglownej drogi wodnej	Statki motorowe i barki					Zestawy pchane					Minimalna wysokość pod mostami 2/	Symbol graficzny na mapie
		Rodzaj jednostki: charakterystyki ogólne					Rodzaj zestawu: charakterystyki ogólne						
		Oznaczenie	Długość maksymalna	Szerokość maksymalna	Zanurzenie 6/	Ładowność		Długość	Szerokość	Zanurzenie 6/	Tonaż		
	L (m)	B (m)	d (m)	T (t)		L (m)	B (m)	d (m)	T (t)	H (m)			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
O ZNACZENIU MIĘDZYNARODOWYM	IV	Johann Welker	80-85	9,5	2,50	1000-1500		85	9,5	2,50-2,80	1250 - 1450	5,25 lub 7,00 4/	
	Va	Duże jednostki i reńskie	95-110	11,4	2,50-2,80	1500-3000		95-110 1/	11,4	2,50-4,50	1600 - 3000	5,25 lub 7,00 lub 9,10 4/	
	Vb							172-185 1/	11,4	2,50-4,50	3200 - 6000		
	Vla							95-110 1/	22,8	2,50-4,50	3200 - 6000	7,00 lub 9,10 4/	

# South Baltic Transport Loops



European  
Regional  
Development  
Fund

VIb	3/	140	15,0	3,90			185- 195 <u>1/</u>	22,8	2,50- 4,50	6400 - 1200 0	7,00 lub 9,10 <u>4/</u>	
VIc							270- 280 <u>1/</u> 195- 200 <u>1/</u>	22,8 33,0- 34,2 <u>1/</u>	2,50- 4,50 2,50- 4,50	9600 - 1800 0 9600 - 1800 0	9,10 <u>4/</u>	
VII							275- 285 <u>1/</u>	33,0- 34,2 <u>1/</u>	2,50- 4,50	1450 0- 2700 0	9,10 <u>4/</u>	

\*/ Klasy I – III nie zostały wymienione w niniejszej tabeli ze względu na ich regionalne znaczenie.

Źródło: European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance (AGN), Economic Commission for Europe Inland Transport Committee, Geneva 1996



Gdzie:

1/ Pierwsza wartość uwzględnia sytuację bieżącą, natomiast druga odnosi się zarówno do sytuacji w przyszłości, jak i – w pewnych przypadkach – do sytuacji bieżącej.

2/ Uwzględnia bezpieczną odległość wynoszącą około 0,30 m pomiędzy najwyższym punktem konstrukcji jednostki lub jej ładunku a mostem.

3/ Uwzględnia oczekiwania dotyczące rozwoju żeglugi ro-ro, żeglugi kontenerowej oraz żeglugi rzeczno-morskiej.

4/ Sprawdzono dla transportu kontenerowego:

5,25 m dla jednostek przewożących 2 warstwy kontenerów;

7,00 m dla jednostek przewożących 3 warstwy kontenerów;

9,10 m dla jednostek przewożących 4 warstwy kontenerów.

50% kontenerów może być pustych lub należy zastosować balast.

5/ Niektóre istniejące drogi wodne można uznać za należące do klasy IV ze względu na maksymalną dopuszczalną długość jednostek i zestawów, chociaż maksymalna szerokość wynosi 11,4 m, a maksymalne zanurzenie 4,00 m.

6/ Wartość zanurzenia danej śródlądowej drogi wodnej należy określić w zależności od warunków lokalnych.

7/ Zestawy składające się z większej liczby barek mogą być wykorzystywane także na niektórych odcinkach dróg wodnych klasy VII. W takim przypadku wymiary poziome mogą przekraczać wartości podane w tabeli.

Niezawodność ruchu międzynarodowego na drogach wodnych o oznaczeniu E uzależniona jest od spełnienia następujących kluczowych wymogów operacyjnych:

- Swobodny ruch powinien być zapewniony w całym okresie żeglugi, z wyjątkiem przerw, o których mowa poniżej.
- Okres żeglugi może być krótszy niż 365 dni w roku tylko w rejonach, gdzie występują surowe warunki klimatyczne, zaś zapewnienie drożności przez usunięcie lodu z kanałów w okresie zimowym nie jest możliwe, przez co konieczne jest wprowadzenie zimowej przerwy w żegludze. W takich przypadkach należy ustalić datę rozpoczęcia i zakończenia okresu żeglugi. Czas trwania przerw w okresie żeglugi spowodowanych przez zjawiska naturalne takie jak lód, powodzie itp. powinien być ograniczony do minimum przez zastosowanie odpowiednich środków technicznych i organizacyjnych.
- Czas trwania przerw w okresie żeglugi spowodowanych okresową konserwacją śluz i innymi pracami hydraulicznymi należy ograniczyć do minimum. Użytkownicy dróg wodnych, na których planowane są prace konserwacyjne, powinni zostać poinformowani o datach i czasie trwania planowanej przerwy w żegludze. W przypadku nieprzewidzianej awarii śluz lub innych elementów infrastruktury wodnej albo działania innej siły wyższej czas trwania przerwy powinien być ograniczony do minimum przez zastosowanie wszystkich odpowiednich środków zaradczych.
- Wprowadzanie przerw w okresach niskiego stanu wód jest niedopuszczalne. Na drogach wodnych o zmiennych poziomach głębokości zezwala się natomiast na uzasadnione ograniczenie dopuszczalnego zanurzenia. Należy jednak zapewnić, aby minimalne zanurzenie w każdym momencie wynosiło 1,20 m, a zalecane lub charakterystyczne zanurzenie było osiągnięte lub przekroczone przez 240 dni w roku.



W rejonach wymienionych w drugim podpunkcie powyżej należy zapewnić, aby minimalne zanurzenie wynosiło 1,20 m średnio przez 60% czasu trwania okresu żeglugi.

- Śluzy, mosty ruchome i inne elementy infrastruktury powinny zapewniać możliwość żeglugi non-stop (24 godziny na dobę) w dni robocze, jeżeli jest to ekonomicznie uzasadnione. W szczególnych przypadkach dopuszczalne są wyjątki z przyczyn organizacyjnych lub technicznych.
- W rozsądnym wymiarze czasowym możliwość żeglugi powinna być także zapewniona w święta oraz w weekendy.

Uzupełnieniem sieci dróg wodnych o oznaczeniu E będzie system portów żeglugi śródlądowej o znaczeniu międzynarodowym. Każdy port o oznaczeniu E powinien spełniać następujące kryteria techniczne i operacyjne:

- powinien znajdować się przy drodze wodnej o oznaczeniu E;
- powinien móc przyjąć jednostki lub zestawy pchane używane na danej drodze wodnej o oznaczeniu E, zgodnie z jej klasą;
- powinien być połączony z głównymi drogami i liniami kolejowymi (optymalnie należącymi do sieci międzynarodowych dróg i linii kolejowych utworzonej na mocy Umowy europejskiej o głównych drogach ruchu międzynarodowego (AGR), Umowie europejskiej o głównych międzynarodowych liniach kolejowych (AGC) oraz Umowie europejskiej o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących (AGTC));
- jego łączna zdolność obsługi ładunków powinna wynosić co najmniej 0,5 miliona ton rocznie;
- powinien zapewniać odpowiednie warunki dla rozbudowy portowej strefy przemysłowej;
- powinien zapewniać możliwość obsługi standardowych kontenerów (nie dotyczy portów wyspecjalizowanych w obsłudze ładunków masowych);
- powinien zapewniać dostępność wszystkich obiektów niezbędnych do standardowych czynności związanych z obsługą ruchu międzynarodowego;
- mając na względzie ochronę środowiska, port o znaczeniu międzynarodowym powinien zapewniać dostępność infrastruktury do utylizacji odpadów wytwarzanych na pokładzie jednostek.

W świetle przedstawionych wyżej wymagań działania dostosowawcze muszą objąć praktycznie wszystkie polskie drogi wodne (może z wyjątkiem ujściowego odcinka Odry



E30). Będzie to proces długotrwały i realizowany stopniowo. Już dziś należy jednak uwzględnić postanowienia Konwencji, że umawiające się strony podejmą niezbędne środki mające na celu skuteczną ochronę planowanej trasy będącej częścią dróg wodnych o znaczeniu E, mając na względzie ich przyszłe parametry, które nie występują w chwili obecnej, ale które zostały uwzględnione w odpowiednich programach rozwoju infrastruktury do czasu podjęcia decyzji o jej budowie”.

Trzecim czynnikiem, który może potencjalnie oddziaływać na strategię rozwoju portu jest wspomniana akceptacja przez Komisję Europejską zmiany rozporządzenia nr 651/2013 z 17 czerwca 2014 roku, czyli uznanie niektórych rodzajów pomocy publicznej za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej<sup>9</sup>.

„Projekt ma niebagatelne znaczenie albowiem wypełnienie wyznaczonych w nim warunków oznaczać będzie niejako automatyczne uznawanie różnych form wsparcia publicznego dla inwestycji w porty morskie i śródlądowe „za zgodne z rynkiem wewnętrznym”. W praktycznym wymiarze, wiązać się to będzie z wyłączeniem obowiązku dochowania procedur notyfikacyjnych, o których mowa w art. 108 ust. 3 TFUE, a więc zdecydowanym uproszczeniem aspektów formalnych inwestycji<sup>10</sup>.”

Przechodząc do poszczególnych rozwiązań, wskazać należy, iż limity pomocy na jeden projekt zostały zmienione w stosunku do pierwotnych założeń i określono je finalnie na poziomie 130 mln EUR kosztów kwalifikowalnych w odniesieniu do portów morskich (150 mln EUR dla portów morskich korytarza sieci bazowej) oraz na poziomie 40 mln EUR kosztów kwalifikowalnych w odniesieniu do portów śródlądowych (i odpowiednio 50 mln EUR dla portów korytarza sieci bazowej). W odniesieniu do prac pogłębieniowych, zaznaczono, iż poprzez projekt rozumieć należy całość prac realizowanych w roku kalendarzowym.

Projekt przyjmuje, iż za „koszty kwalifikowalne” uznane będą koszty inwestycji odnoszących się do budowy, wymiany czy też modernizacji infrastruktury portowej i dostępowej oraz koszty prac pogłębieniowych. Zaznacza się jednocześnie, że koszty kwalifikowalne nie obejmują kosztów dotyczących działań niezwiązanych z transportem, w tym kosztów zakładów produkcji przemysłowej działających w porcie, biur, sklepów czy też kosztów przeznaczonych na suprastrukturę portową.

W tym aspekcie zauważyć należy, że Projekt przewiduje katalog autonomicznych definicji dotyczących, między innymi, takich pojęć jak: „port”, „port morski”, „port śródlądowy”, „infrastruktura portowa”, „suprastruktura portowa”, „infrastruktura zapewniająca dostęp”, „pogłębianie” etc. Pełnią one o tyle istotne funkcję, iż determinują zastosowanie Projektu w

<sup>9</sup> Źródło patrz odnośnik 3.

<sup>10</sup> Cyt. z: Piotr Gajlewicz, Pomoce publiczne dla portów w rozporządzeniu w sprawie wyłączeń blokowych (GBER). <http://gajlewicz.eu/pomoc-publiczna-dla-portow-rozporzadzenie-w-sprawie-wylaczen-blokowych/>



praktyce albowiem spełnienie warunku zgodności udzielonego wsparcia publicznego z zapisami Projektu dokonywana będzie w oparciu o te definicje i znacznie, jakie im się przypisuje w tym akcie.

Projekt zakłada, iż kwota pomocy nie powinna przekraczać różnicy między kosztami kwalifikowalnymi a zyskiem operacyjnym z inwestycji bądź z prac pogłębieniowych.

Intensywność pomocy nie powinna, co do zasady przekraczać określonego w Projekcie procentowego poziomu kosztów kwalifikowalnych (zależnego od wielkości i charakteru inwestycji). I tak, przykładowo, dla inwestycji w infrastrukturę portów morskich intensywność pomocy na budowę lub modernizację infrastruktury nie może przekraczać 100% kosztów kwalifikowalnych w sytuacji, w której całkowite koszty kwalifikowalne wynosić będą do 20 mln EUR; z kolei, intensywność ta nie powinna przekraczać 80% kosztów kwalifikowalnych w przypadku, gdy całkowite koszty kwalifikowalne znajdują się w przedziale 20 – 50 mln EUR i pułapu, 60 % gdy są one na poziomie powyżej 50 mln EUR.

Istotną zmianą w stosunku do pierwotnych założeń jest rezygnacja z wcześniej zaproponowanych rozwiązań dotyczących obowiązywania limitów pomocy wobec tzw. „jednostkowego projektu inwestycyjnego”. Za taki jednostkowy projekt inwestycyjny uznawano każde przedsięwzięcie inwestycyjne rozpoczęte przez tego samego beneficjenta w okresie trzech lat od daty rozpoczęcia prac nad inną inwestycją objętą pomocą publiczną w tym samym porcie. Jak wskazywali krytycy tego rozwiązania, ze względu na kapitałochłonność inwestycji portowych, pozostawienie tego zapisu dalece ograniczyłoby zastosowanie nowego aktu w praktycznym wymiarze (zwłaszcza w odniesieniu do większych portów).

Projekt niezmiennie podtrzymuje warunek, iż wszelkie koncesje lub inne formy powierzenia osobie trzeciej budowy, modernizacji, obsługi lub najmu infrastruktury portowej udzielane powinny być na konkurencyjnych, transparentnych, niedyskryminacyjnych i bezwarunkowych zasadach, zaś dostęp do infrastruktury powinien być zapewniany zainteresowanym użytkownikom w oparciu o równe i niedyskryminujące warunki rynkowe. Odnotowania wymaga jednak w tym względzie rezygnacja z istniejących wcześniej zapisów dotyczących ograniczenia czasowego w odniesieniu do udzielanych koncesji czy też innych form powierzenia osobie trzeciej obsługi lub najmu sfinansowanej infrastruktury.

W sumie ta zmiana podejścia do pomocy publicznej dla portów może znacznie ułatwić realizację zamierzonych działań inwestycyjnych.

Omówione wyżej czynniki, które pojawiły się w ostatnich latach w oczywisty sposób zmieniają położenie i przyszłość portu Elbląg. Na ile, to się okaże jak te udogodnienia zostaną wykorzystane.

## **II. Połączenia portu Elbląg z przedpołem i zapleczem**

### **1. Połączenia morskie i wodne – śródlądowe**

Rozwój każdego portu morskiego zależy od tego, na jakie zaplecze i przedpole może liczyć, jako na rynek zbytu swoich usług. Oddziałują na to dwa podstawowe czynniki:

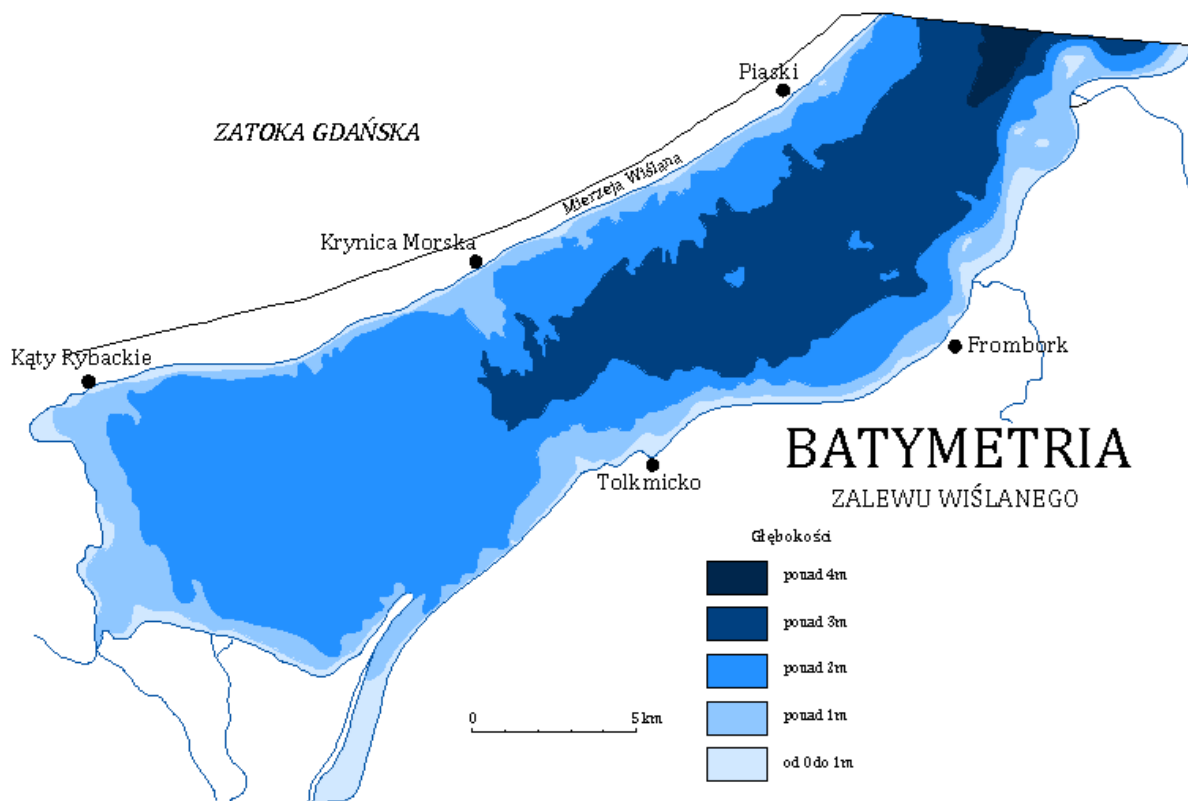
- Stan infrastruktury łączącej port z otoczeniem i to zarówno w aspekcie jej jakości, jak i różnorodności.
- Poziom techniczny i organizacyjny samego portu.

Istnieją bowiem sprzężenia zwrotne w procesie rozwoju portu i jego otoczenia. Rozwój otoczenia stymuluje rozwój portu, a rozwój portu zwiększa szansę na rozwój otoczenia. Stąd też strategia rozwoju portu musi być zgodna ze strategią rozwoju jego połączeń z zapleczem i przedpołem, co wymaga koordynacji działań wielu podmiotów i stanowi o trudnościach w kształtowaniu i realizacji.

Podstawowym warunkiem aktywizacji funkcji portowych Elbląga są, możliwości korzystania z systemu dróg wodnych – morskich i śródlądowych zapewniających połączenie portu z przedpołem i zapleczem. W systemie tych połączeń należy wyróżnić dwie części:

- Połączenia morskie Elbląga przez Zalew Wiślany z Kaliningradem, Zatoką Gdańską i Bałtykiem;
- Połączenia wodne śródlądowe z drogami wodnymi delty i dolnej Wisły, a poprzez Brdę, Kanał Bydgoski, skanalizowaną Noteć i Wartę także z systemem drogi wodnej Odry.

Naturalnym akwenem łączącym Elbląg z Morzem Bałtyckim jest Zalew Wiślany. Jest to rozległy akwen morskich wód wewnętrznych, drugi co do wielkości zbiornik lagunowy na obszarze południowego Bałtyku. Całkowita długość Zalewu wynosi około 100 km, największa szerokość 11 km. W części polskiej długość Zalewu wynosi 40 km, szerokość około 9 km (na linii Suchacz – Przebrno). Najmniejsza szerokość wynosi około 7 km i obejmuje linię między Krynicą Morską a Tolkmickiem. Naturalne głębokości zmniejszają się z północnego wschodu na południowy zachód (rys. 2).

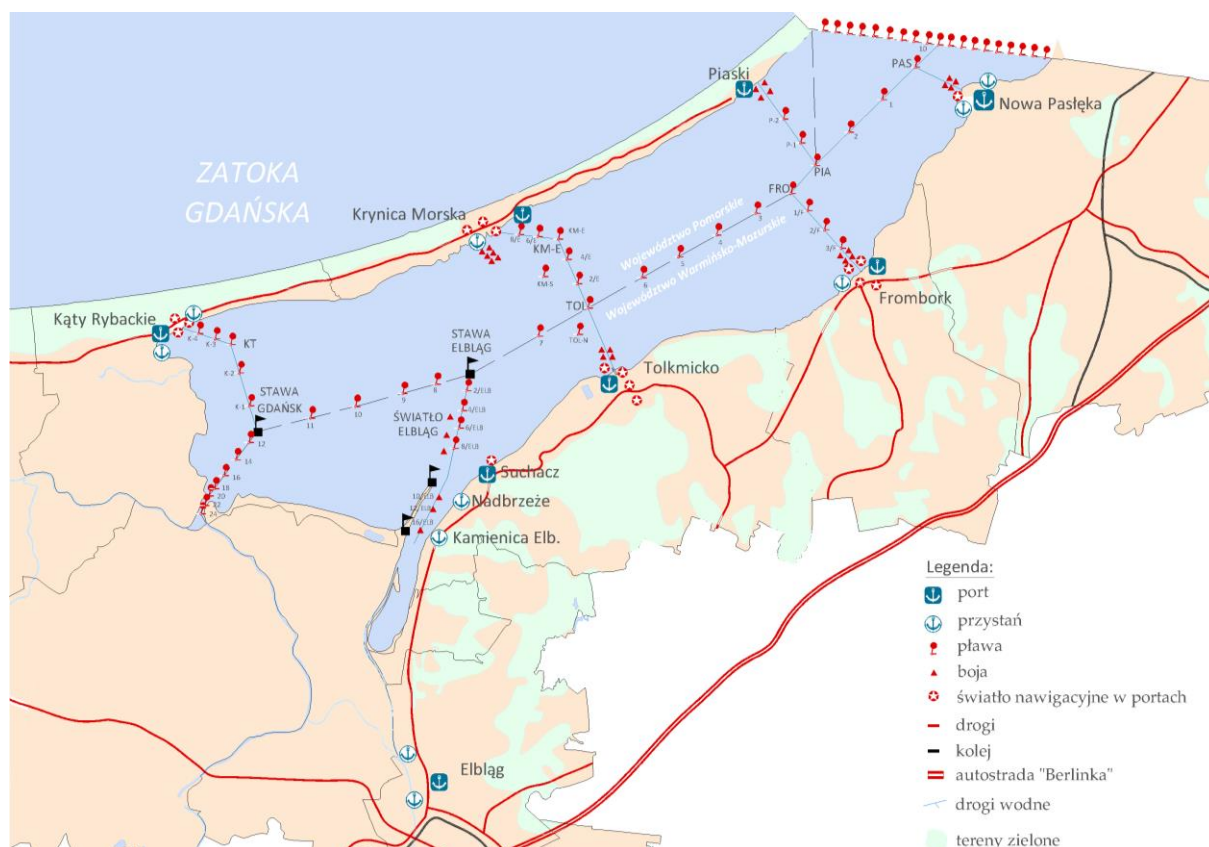


Rysunek 2. Batymetria Zalewu Wiślanego  
Źródło: Instytut Morski w Gdańsku

Zalew Wiślany jest zbiornikiem słodkowodnym, który od Zatoki Gdańskiej jest oddzielony Mierzeją Wiślana. Północno – wschodnia część Zalewu należąca do Federacji Rosyjskiej jest nazywana Zalewem Kaliningradzkim. W tej części akwenu znajduje się Cieśnina Piławska. Stanowi ona naturalne połączenie akwenu z Morzem Bałtyckim. W tym miejscu bierze też swój początek tor wodny, który rozwidła się w dwóch kierunkach:

- w kierunku wschodnim na linii Bałtyjsk – Kaliningrad o długości 32 km;
- w kierunku zachodnim na linii Bałtyjsk – ujście rzeki Szkarpawa przy Osłonce o długości około 68 km; kanał zachodni prowadzący m. in. do portu w Elblągu. Głębokość tego toru przed wojną wyniosła około 4,5 m. Aktualnie głębokości tego odcinka toru wodnego wahają się od 2 do 4 m.

Wspomniany wyżej tor wodny Bałtyjsk – Szkarpawa był w całym okresie powojennym, choć bez żadnego uzasadnienia gospodarczego (granica była zamknięta) uważany za główny na Zalewie Wiślanym. Obecnie jasne jest, że rangą taką ma odnoga tego toru do portu Elbląg, a jego zachodni odcinek od stawy Elbląg do Osłonki ma znaczenie drugorzędne. Tory wodne polskiej części Zalewu ilustruje rys. 3.



Rysunek 3. Zalew Wiślany- tory wodne  
Źródło: Instytut Morski w Gdańsku

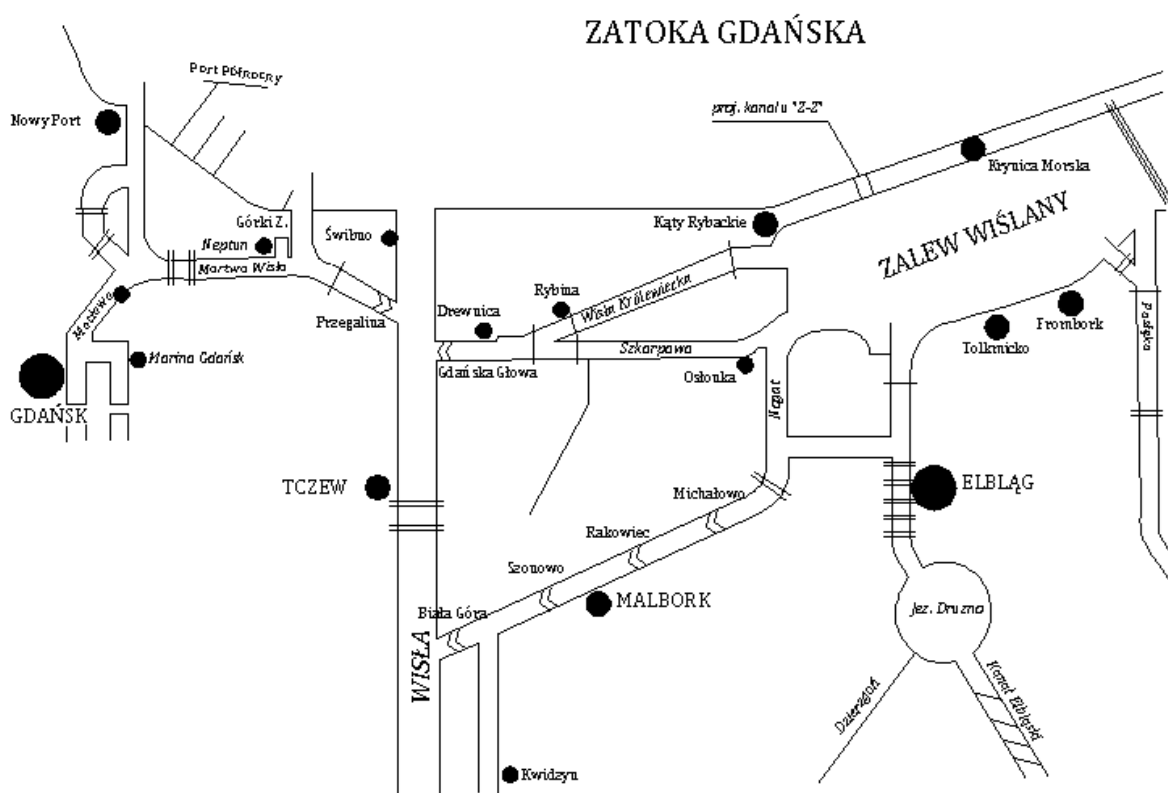
Główny tor wodny ma szerokość po 60 m od osi i od granicy państwa do pławy Tol. powyżej 3 m. Od Pławy Tol. do głowicy zachodniego moła ok. 2,5 m. Dalej na rzece głębokości przekraczają 3,5 m. Odcinek od trawersu Tolkmicka do końca moła zachodniego stanowi, zatem krytyczny odcinek ograniczający dostęp do portu Elbląg od strony przedpola. Odcinek od strony Elbląga do Osłonki również nie przekracza 2 – 2,5 m głębokości. Od toru głównego odchodzą tory podejściowe do portów zalewu: Frombork, Tolkmicko, Krynica Morska i Kąty Rybackie. Głębokości na tych torach również nie osiągają na całej długości 3 m. Porty te dysponują już natomiast, oprócz Krynicy Morskiej, nabrzeżami, bądź stanowiskami statkowymi o głębokości 3,5 m. Można, zatem stwierdzić, że głębokości torów stanowią główne ograniczenie dostępności portu Elbląg, a także innych portów Zalewu Wiślanego dla pożądanych statków morskich. Dobre natomiast jest oznakowanie nawigacyjne, którego standard na polskiej części zalewu i rzece Elbląg nie odbiega od standardów europejskich, dla żeglugi dziennej. Jego przystosowanie do wymogów żeglugi całodobowej nie będzie wymagało większych nakładów. Na rzece Elbląg ograniczenie dla długości i szerokości statków stanowią łuk rzeki i most pontonowy w Nowakowie. Dopuszczalna długość statku – do 100 m i szerokość do 22 m.

Droga wodna Kanał Jagielloński – Nogat – Szarpawa z portami Trójmiasta, które stają się istotnym punktem jego przedpola. Wynika z następujących powodów:

- a) Elbląg może stać się ponownie ważnym ośrodkiem kooperacji przemysłu stocznioowego. Dla elbląskich przedsiębiorstw omawiana droga wodna jest ważnym czynnikiem rozwoju, gdyż pozwala na bezkolizyjną i tanią dostawę ponadgabarytowych elementów bezpośrednio z zakładu produkcyjnego w Elblągu do zamawiającego, w tym stoczni.
- b) Porty Trójmiasta są naturalnym punktem wysyłki towarów z regionu Elbląga do państw pozaeuropejskich, gdzie potrzebny jest tonaż większy niż ten, dla którego port w Elblągu jest i będzie dostępny.

Z tych powodów stan drogi wodnej Kanał Jagielloński – Nogat – Szarpawa – Martwa Wisła bądź alternatywnie rzeka Elbląg i Zalew Wiślany – Szarpawa – Martwa Wisła ma istotne znaczenie dla dostępności port Elbląg (rys.4). Rzeki Nogat i Szarpawa są obecnie drogami II klasy tzn. zapewniają:

- minimalną głębokość gwarantowaną powyżej 1,3 m,
- średnią głębokość nawigacyjną 1,6 m,
- szerokość szlaku żeglugowego 40,0 m.



Rysunek 4. Drogi wodne prowadzące na Zalew Wiślany

Źródło: Materiały Instytutu Morskiego w Gdańsku

W praktyce głębokości nawigacyjne kształtując się tu w granicach 2 – 2,5 m. Warunkom II klasy tj. długość 60 m, szerokość 9,6 m i głębokość progu 2,5 m, odpowiadają również śluzy w Gdańskiej Głowie i Przegalinie.

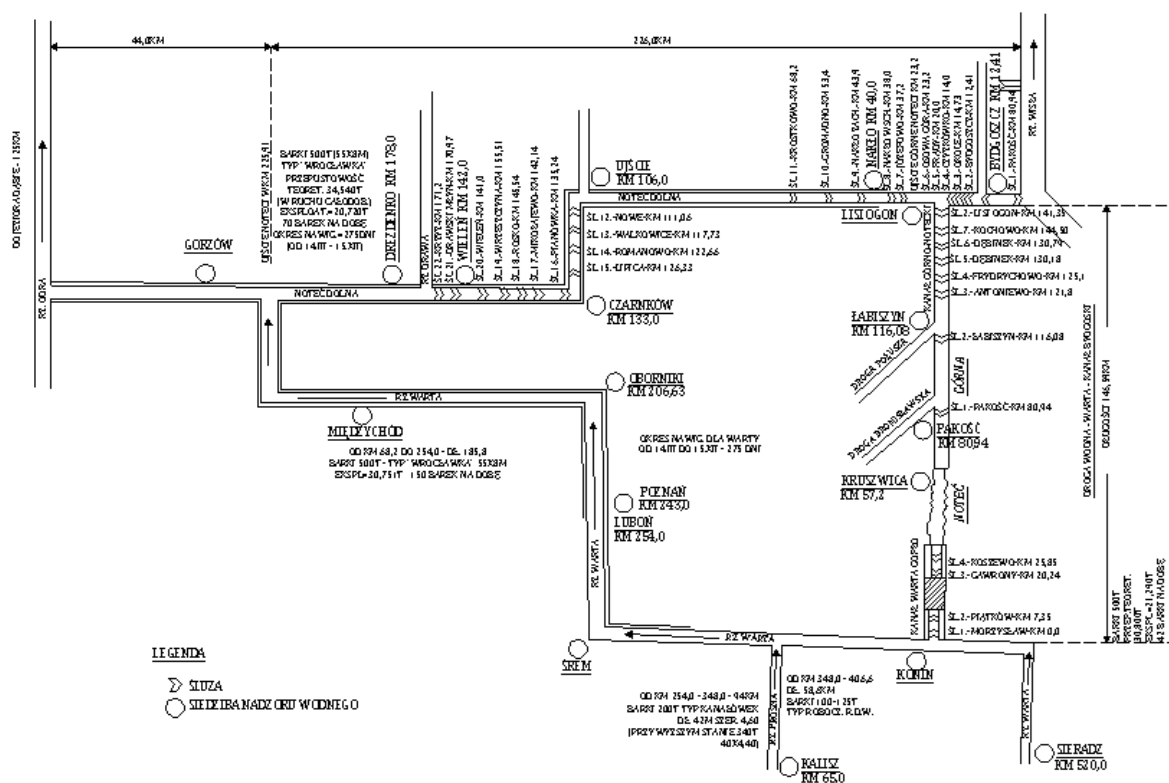
Nie odpowiada natomiast tym warunkom Kanał Jagielloński, gdyż jego głębokość nawigacyjna nie przekracza 2 m (dla kanału II klasy – 2,5 m).

Ponadto nieczynne, lecz istniejące wrota ograniczają wysokość statku załadowanego. Stąd też w pewnych przypadkach przewozy do portów Gdyni i Gdańska muszą być dokonywane przez rzekę Elbląg, Zalew i Szkarpawę. Wisła na odcinku między śluzami w Gdańskiej Głowie i Przegalinie oraz Martw Wisła, końcowy odcinek omawianej drogi wodnej, dysponują jeszcze lepszymi parametrami, predestynującymi do klasy III i IV. Łącznie szlak ten pozwala na swobodny ruch eksploatowanego w Polsce taboru żeglugi śródlądowej, a jedyne ograniczenia nawigacyjne to załadunek i okresowe remonty śluz.

Nogat i Wisła to szlak łączących port Elbląg z zapleczem krajowym a poprzez system dróg wodnych wschód – zachód z Odrą i przez tą rzekę z drogami wodnymi Niemiec, a tym samym Europy Zachodniej. Pierwsza z tych rzek jest jak wspomniano drogą wodną II klasy i mimo czterech śluz pozwala na swobodną eksploatację standardowego taboru polskiej żeglugi, głównie śródlądowej<sup>11</sup>. Rzeka Wisła posiada te parametry do kilometra 718. Dalej na południe jest już tylko klasa I, a i to w zależności od pogody i zrzutów wody ze zbiornika we Włocławku. Możliwość wykorzystania tego szlaku z punktu widzenia popytu na usługi transportowe należy wiązać także z zapotrzebowaniem obwodu kaliningradzkiego na przewozy drogami wodnymi śródlądowymi do i z Polski oraz dalej na zachód. Wielkość tego zapotrzebowania jest obecnie trudna do przewidzenia, gdyż jest to szlak prawie martwy. Przyczyną tego stanu rzeczy są nie tylko warunki techniczne, lecz również brak jakiegokolwiek promocji. O tym, że tak jest świadczy fakt, że występowały przewozy pasażerów z Chełmna nad Wisłą do Kaliningradu z tym, że warunki na Wiśle wymuszają niekiedy dolichtowania barek w porcie elbląskim. Można było oczekiwać, że pozytywne efekty ekonomiczne tego przedsięwzięcia zachęcą innych załadowców. W ten sposób możliwości portu Elbląg stałyby się czynnikiem aktywizacji przewozów na dolnej Wiśle, a być może również na drodze wodnej Wisła – Odra (rys. 5).

<sup>11</sup> Niestety w toku modernizacji drogi S7 zbudowano w Kępkach Wlk. nad Nogatem most o wysokości 3,5 m, co w zasadzie wyklucza żeglugę na Nogacie z Elbląga na południe.





Rysunek 5. Droga wodna Wisła – Odra  
Źródło: Instytut Morski w Gdańsku

Analiza tego szlaku nie wiąże się bezpośrednio z problemem dostępności portu Elbląg. Niemniej jego stan i możliwości zmian mogą mieć w przyszłości znaczenie. Zarysowana ocena tego zagadnienia wydaje się celowa<sup>12</sup>.

Istniejąca zabudowa regulacyjna pochodzi z końca XIX w. Z powodu braku funduszy na prace konserwacyjne i remontowe jej stan techniczny stale ulega pogorszeniu, szczególnie w ostatnich latach. Trasa w nurcie nadal zachowuje odpowiednią głębokość, ale coraz częściej występują przemiały na długości od 200 do 400 m, szczególnie w rejonie Chełmna. Należy przyjąć, że corocznie konieczne jest wykonywanie prac pogłębiarskich rzędu 15 – 20 tys. m<sup>3</sup> oraz systematyczne remonty budowli regulacyjnych na długości 115 km. Modernizacja tego szlaku w ramach dróg wodnych E40 i E70 jest konieczna dla aktywizacji przewozów z Elbląga na Zachód.

Kolejny odcinek drogi E70 to szlak Wisła – Odra. Zarówno istniejące śluzy żeglugowe jak i parametry koryta Brdy, Kanału Bydgoskiego i Noteci skanalizowanej zasadniczo spełniają warunki II klasy drogi wodnej. Największe kłopoty sprawiają niektóre, zbyt małe łuki i występujące płycizny. Jest na trasie także parę zbyt niskich mostów. Również dla Noteci i

<sup>12</sup> Na podstawie: A. Jacewicz, B. Łuczak, S. Szwanowski, Prognoza rozwoju dróg wodnych Zalewu Wiślanego i możliwości rozwoju, Gdańsk 2004.



Warty swobodnie płynącej warunek zachowania głębokości tranzytowej 1,7 m jest zachowany przy średnich przepływach wody, natomiast dla stanów średnich niskich spada nawet do 1,2 m i w tym okresie statki muszą pływać częściowo załadowane. Pomimo, że w niektórych przypadkach formalne wymagania parametrów nie będą dotrzymane, to jednak po przeprowadzeniu niewielkich prac modernizacyjnych można będzie bez większych ograniczeń prowadzić żeglugę barkami 500 t. Prace te obejmują:

- roboty ziemne i bagrownicze około 500 tys. m<sup>3</sup>;
- faszynowo – kamienne ubezpieczenia brzegów około 100 tys. m<sup>2</sup>;
- drobne remonty elementów stalowych i betonowych obiektów;
- elektryfikacja napędów śluz.

Osobnym problemem jest konflikt interesów żeglugi i rolnictwa na odcinku skanalizowanym Noteci. Konieczne jest uregulowanie wspólnymi siłami stosunków wodnych w dolinie rzeki. Można by pomyśleć o zlikwidowaniu piętrzenia w Krostkowie i obniżeniu na stopniu Nowe. Wiąże się to jednak z koniecznością wykonania dość dużych prac bagrowniczych. W miarę intensyfikacji rolnictwa potrzebne też będzie zwiększenie nakładów na roboty melioracyjne.

Dla połączeń portu Elbląg z przedpołem istotna jest również droga E30 od Szczecina do wejścia na drogi niemieckie.

Zarówno droga wodna Odry w jej dolnym biegu, jak i połączenie Odra – Berlin, posiadają już obecnie parametry wystarczające dla prowadzenia żeglugi jednostkami odpowiadającymi potrzebom II klasy drogi wodnej. Aktualnie uprawiana jest na nich żegluga, zarówno przez armatorów polskich jak i niemieckich.

Pomimo obecnego zastoju w transporcie wodnym śródlądowym należy się liczyć, że w przyszłości ta sytuacja może się zmienić.

Z analiz ekonomicznych wynika, że aby uzyskać odpowiednią opłacalność korzystania z dróg wodnych, tak żeby stało się to konkurencyjne w stosunku do innych środków transportu, drogi wodne śródlądowe muszą mieć parametry odpowiadające co najmniej IV klasie według klasyfikacji europejskiej<sup>13</sup>.

Uzyskanie takich parametrów na naszych rzekach przy pomocy klasycznych metod regulacyjnych jest bardzo trudna. Konieczne jest skanalizowanie wszystkich rzek i modernizacja całej drogi wodnej Zalew Wiślany – Berlin. Przedsięwzięcie takie wymaga dużych, kosztownych i długotrwałych inwestycji. Nie da się ich uzasadnić ekonomicznie, gdyby wchodzące w ich skład ciekły wykorzystywane były wyłącznie dla żeglugi. Należy je rozpatrywać w aspekcie wielozadaniowych, kompleksowych przedsięwzięć gospodarczych.

---

<sup>13</sup> Patrz wymogi Konwencji AGN przytoczone w rozdziale I.

Jedynie wspólne działanie mogłoby w przyszłości doprowadzić do proponowanej klasy dróg wodnych.

Jednym z kluczowych przedsięwzięć w tym zakresie jest propozycja budowy kaskady energetycznej dolnej Wisły. Opracowano program budowy na odcinku od Warszawy do ujścia 8 stopni piętrzących wodę dla celów energetycznych pozwalających na wytwarzanie około 4200 GWh/r energii elektrycznej. Każdy ze stopni byłby wyposażony w służę żeglugową. Analiza ekonomiczna wykazała opłacalność tego przedsięwzięcia. Napotyka ono jednak na znaczne opory ze strony ekologów, gdyż wprowadza duże zakłócenia w ustabilizowanym obecnie środowisku przyrodniczym. Poza tym tego typu inwestycje wymagają zamrożenia dużych kapitałów na wiele lat i nie spotkały się z większym zainteresowaniem inwestorów. Należy podkreślić, że doprowadzenie drogi wodnej Kaliningrad – Elbląg – Berlin do IV klasy jest uwarunkowane budową kaskady. W przypadku podjęcia jej realizacji można myśleć o przebudowie pozostałych odcinków omawianej drogi wodnej.

Droga wodna Wisła – Odra wymaga całkowitej przebudowy. Konieczna jest budowa 17 nowych śluz żeglugowych oraz 40 mostów. Roboty ziemne oszacowano na około 26 mln m<sup>3</sup>.

Odra stanowi osobne zagadnienie, a jej rozbudowa do drogi wodnej IV klasy jest rozpatrywana w kontekście połączenia Śląska i Berlina ze Szczecinem. W Niemczech opracowano programy „Kanał Mittelland/ Kanał Łaba – Hawela/ droga wodna Dolnej Haweli” oraz „Drogi wodnej Odra – Hawela i Hohensaaten – Friedrichstaler” przewidujące modernizację dostosowującą do żeglugi barkami motorowymi o długości 110 m i zestawami pchanymi o długości 185 m, szerokości 11,4 m i zanurzeniu 2,8 m.

Reasumując należy podkreślić, że aktywizacja połączeń Elbląga z systemem dróg wodnych w głębi kraju oraz z Europą Zachodnią zależeć będzie od poprawy sytuacji na dolnej Wiśle, Warcie i Noteci. Z przeprowadzonych badań wynika<sup>14</sup>, że – w dalszej perspektywie – aby uzyskać odpowiednią opłacalność korzystania z dróg wodnych regionu elbląskiego, tak żeby stało się to konkurencyjne w stosunku do innych środków transportu, drogi wodne muszą mieć parametry odpowiadające co najmniej IV klasie według klasyfikacji europejskiej. W okresie do 2025 r. jest to mało realne ze względu na ogromną kapitałochłonność tego przedsięwzięcia.

Można jednak oczekiwać pełniejszego wykorzystania istniejących możliwości choćby na poszczególnych odcinkach lokalnie. W tym też w relacjach z różnych punktów na omawianym szlaku do Elbląga i portów obwodu kaliningradzkiego.

Pełne wykorzystanie możliwości, jakie potencjalnie posiada port w Elblągu wymaga jednak zapewnienia dostępności dla następujących grup tonażu:

---

<sup>14</sup> A. Jacewicz, B. Łuczak, S. Szwanowski, Prognoza rozwoju dróg wodnych Zalewu Wiślanego i możliwości rozwoju, Gdańsk 2004.

a) w żegludze towarowej:

- statki morsko – rzeczne o nośności 2 – 3,5 tys. DWT i długość do 120 m, szerokość – 12 m, zanurzenie – do 3m;
- małe statki morsko – rzeczne o nośności do 600 DWT, zanurzenie 2,8 m;
- barkowe zestawy pchane o ładowności do 1000 ton i parametrach: długość – 80 m, szerokość – 9 m, zanurzenie – 2,5 m.

b) w żegludze pasażerskiej:

- morskie katamarany i promy pasażersko – samochodowe o parametrach: długość – do 120 m, szerokość – 20 m, zanurzenie – do 3 m.

c) w jachtingu:

- jachty morskie z 8 – 10 osobami załogi o parametrach: długość – do 15 m, zanurzenie 1,6 – 2,0 m;
- jachty morskie z 5 – 6 osobami załogi i zanurzeniu 1,6 – 2,0 m<sup>15</sup>.

Dla wymienionych jachtów port Elbląg jest już obecnie w pełni dostępnym szlakiem przez Cieśninę Piławską. Trzeba mieć jednak świadomość, że wejście takich jachtów do Elbląga bez możliwości korzystania z portów i przystani na Zalewie Wiślanym (Nowa Pasłęka, Frombork, Tolkmicko, Piaski, Krynica Morska, Kąty Rybackie) może mieć jedynie charakter incydentalny. Stąd też sama dostępność portu Elbląg nie ma takiego znaczenia, jak przystosowanie i promocja pozostałych portów. Szczególnie dotyczy to północno – wschodniej części Zalewu Wiślanego, gdzie istnieją naturalne (poza torami wodnymi) głębokości powyżej 2 m. Żeglowanie po torach nie jest atrakcją. Kwestie żeglarskie nie są jednak przedmiotem niniejszego opracowania.

Dla zapewnienia dostępności dla wymienionych wyżej grup tonażu towarowego i pasażerskiego konieczne są inwestycje przede wszystkim na głównym torze wodnym Zalewu Wiślanego granica państwa – Elbląg oraz na drogach wodnych Nogatu i Szkarpawy. Zasadnicze znaczenie ma dostosowanie toru wodnego. Głównie chodzi o zapewnienie na całym przebiegu trwałej głębokości odpowiednio 5 i 3,5 m. W tej materii sporo już zrobiono. Praktycznie konieczne są prace pogłębiarskie na odcinku od stawy Elbląg do portu Elbląg. Dla stworzenia możliwości bezpiecznego ruchu statków i zestawów pchanych o długości powyżej 100 m niezbędne będzie również ścięcie zakrętu rzeki Elbląg w rejonie Nowakowa. W pełni wystarczające i nowoczesne jest natomiast oznakowanie nawigacyjne dla ruchu dziennego, a jego dostosowanie do pływania w nocy również będzie proste i tanie. W sumie

---

<sup>15</sup> Por. K. Luks, B. Łuczak, B. Szwanowska, S. Szwanowski, Studium badawcze wykorzystywania przestrzennego i zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego zasięgu działania Urzędu Morskiego w Gdyni.

dostosowanie toru do wskazanych wymagań nie stanowi większego problemu i może być dokonane w ciągu roku przy pewnej sprawności realizacji inwestycji, a w ciągu 2 lat przy obecnej. Nie jest natomiast celowe podejmowanie działań dla zapewnienia żeglugi w okresie zalodzenia, mimo, że załadowcy po raz pierwszy zgłosili taki postulat w roku 2003. Brak uzasadnienia wynika nie tylko z kosztów takiej operacji, ale przede wszystkim z faktu, że strona rosyjska z pewnością takich działań na swojej części Zalewu nie podejmie. Tym samym dostęp do portu Elbląg od Bałtyku nie będzie możliwy. O utrzymaniu toru w zimie będzie można mówić tylko w przypadku budowy kanału przez Mierzeję Wiślaną.

Niezbędne inwestycje dla szlaku wodnego Nogat – Szkarpawa należy rozpatrywać w dwóch aspektach:

- a) jako drogi wodnej śródlądowej łączącej Elbląg z portami Trójmiasta;
- b) jako alternatywne wyjście z Elbląga na Bałtyk.

Ad. a) Stan obecny tej drogi wodnej umożliwia w pełni eksploatację typowego taboru polskiej żeglugi śródlądowej. Gdyby parametry tego taboru nie uległy zmianie w przyszłości, nakłady inwestycyjne można ograniczyć do umacniania brzegów, okresowych prac pogłębiarskich oraz remontów śluz w Gdańskiej Głowie i Przegalinie. Wydaje się to realistyczne gdyż dłuższe zestawy pchane można śluzować po „rozpięciu”. Nie wydaje się natomiast celowe ponoszenie nakładów na przebudowę dla potrzeb wyłącznie większych zestawów pchanych. Tak obecny, jak i przewidywany ruch jednostek śródlądowych między Elblągiem a Trójmiastem nie uzasadnia takiego kroku. Z ekonomicznego punktu widzenia za bardziej zasadne należy uznać nakłady na zagospodarowanie brzegów Nogatu, głównie Szkarpawy zwłaszcza dla potrzeb turystyki i jachtingu (np. marina na Wiśle Królewieckiej).

Ad. b) Uczynienie ze Szkarpawy alternatywnej drogi dla statków morskich z Elbląga na Bałtyk będzie wymagało:

- budowy wejścia w przekop Wisły, co jest inwestycją daleko bardziej kosztowną w stosunku do wykonanego wejścia w Górkach Zachodnich;
- budowy nowej śluzy w Gdańskiej Głowie o parametrach przewidzianych dla przyjętego tonażu morskiego;
- pogłębienia odcinka toru wodnego od ujścia rzeki Elbląg do ujścia Szkarpawy;
- regulacji dolnego biegu Wisły celem przechwycenia rumowiska dennego niesionego przez rzekę<sup>16</sup>;
- pogłębienia Szkarpawy do 3,5 m oraz znacznego wyprostowania jej biegu.

---

<sup>16</sup> A. i M. Kulińscy, Zatoka Gdańska. Zalew Wiślany, Gdańsk 2000, s. 92.



Na pierwszy rzut oka widać, że niezbędne nakłady będą znacznie wyższe niż szacowane na ok. 900 mln zł sumy potrzebne na budowę kanału przez Mierzę Wiślaną. Brak tego kanału stanowi o „wyjątkowości” portu Elbląg.

Z dwudziestu siedmiu państw łączących Unię Europejską tylko 5, Austria, Czechy, Luksemburg, Słowacja i Węgry nie mają dostępu do morza. Pozostałe w pełni korzystają z szans jakie daje nadmorskie położenie. Otaczające te państwa akweny są, bowiem dostępne dla wszystkich gdyż respektowana jest zasada wolności mórz oraz prawo nieszkodliwego przepływu. Istnieje tylko jeden akwen, wobec którego powyższe warunki nie są spełnione. Jest nim polska część Zalewu Wiślanego, do którego można dotrzeć z Bałtyku tylko przez Cieśninę Piławską i rosyjską część Zalewu. Rosja, której wodami wewnętrznymi są obie części tego szlaku morskiego traktuje je w sposób zróżnicowany. Cieśnina Piławska i prowadzący przez nią tor wodny do Bałtyjska i Kaliningradu ma status podobny do wszystkich pozostałych szlaków morskich w Europie. Od początku lat dziewięćdziesiątych XX-tego wieku porty w Bałtyjsku i Kaliningradzie są dostępne dla statków i jachtów wszystkich bander. W Polsce istnieje w opinii publicznej fałszywy pogląd, że jest inaczej i to powinno doczekać się sprostowania. Podkreślamy, więc raz jeszcze: żegluga przez Cieśninę Piławską jest możliwa bez ograniczeń politycznych. Ta część szlaku wiodącego z Bałtyku do polskich portów Zalewem Wiślanym jest w pełni dostępna. O znaczeniu tego faktu będzie mowa w dalszej części tego rozdziału.

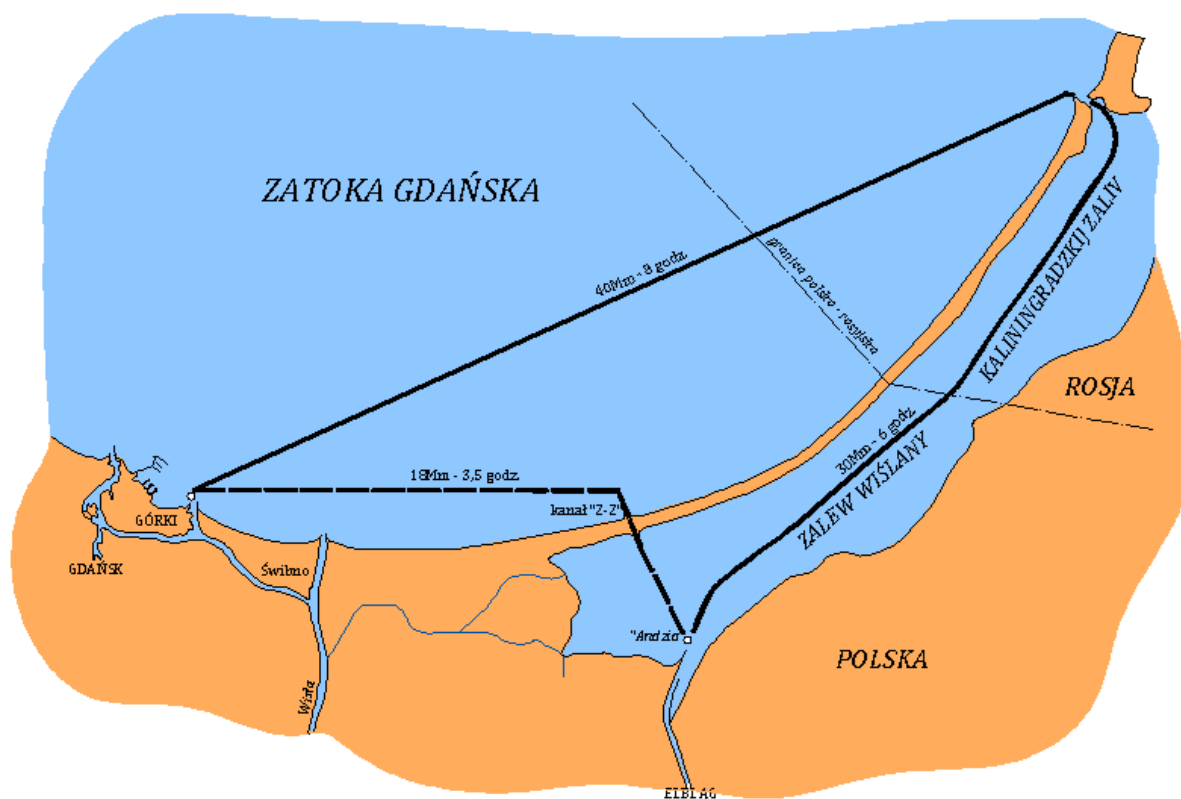
Inaczej potraktowano szlak przez rosyjską część Zalewu. Tu pozostawiono formalnie zasady ujęte w traktacie między Polską a ZSRR z 1945 roku. Traktat ten dotyczył całego szlaku porty polskie – Bałtyk tj. również Cieśninę Piławską (porty Bałtyjsk i Kaliningrad były w ZSRR niedostępne dla żeglugi zagranicznej). Jego postanowienia dopuszczały możliwość żeglugi tylko dla statków polskich i tylko wchodzących lub wychodzących z Morza Bałtyckiego. Żegluga statków bander obcych, jachtów, także polskich oraz rejsy między polskimi i rosyjskimi portami nad Zalewem Wiślanym były zakazane. Od początku lat dziewięćdziesiątych rygory te rozluźniono dopuszczając:

- a) swobodną żeglugę wszystkich jednostek pod polską banderą, a więc także jachtów na całym szlaku;
- b) połączenie żeglugowe między polskimi i rosyjskimi portami Zalewu.

W mocy pozostał zakaz żeglugi przez rosyjski Zalew (i tylko, bo cieśnina Piławska została, jak wspomniano otwarta dla wszystkich) dla statków bander innych niż polska i rosyjska. Już tylko taka liberalizacja zasad żeglugi spowodowała ożywienie w portach obu stron. W 1997 roku port w Elblągu przeładował 640 tys. ton, a liczba pasażerów przewożonych w relacjach z polskich i rosyjskich portów Zalewu dochodziła do 20 tys. w sezonie. Osiągnięcia te spowodowały nowe inwestycje w porcie Elbląskim zwiększające jego możliwości, w tym także budowę morskiego przejścia granicznego wg kryteriów z Schengen. Od roku 2005 strona rosyjska powróciła do rygorystycznego przestrzegania traktatu z 1945 i żegluga na



Zalewie między portami obu stron praktycznie zamarła. Problem dostępu do polskiej części Zalewu nabrał, więc ostrości ze szkodą dla gospodarki tak polskich gmin nadzalewowych, jak i obwodu kaliningradzkiego. Jednocześnie w polskiej opinii publicznej zaczął funkcjonować pogląd, że „Rosjanie nas blokują”. Tymczasem jest to tylko częściowa prawda. O pełnym otwarciu polskich portów Zalewu Wiślanego można mówić tylko wówczas, jeśli będą mogły do nich wpływać statki i jachty wszystkich bander bez ograniczeń. Oznacza to konieczność wynegocjowania z Rosją zgody na taką żeglugę nie przez Cieśninę Piławską, jak wspomniano jest otwarta, ale przez rosyjski Zalew. Nawet jednak gdyby to się powiodło nie można mówić o pełnym powodzeniu. Pozostaje, bowiem czynnik ekonomiczny, decydujący w sytuacji braku ograniczeń politycznych. Tymczasem stan szlaku Cieśnina Piławska – polskie porty Zalewu, a zwłaszcza port Elbląg, nie zapewnia pełnego wykorzystania szans, jakie daje dostęp do Bałtyku. Obecny stan toru wodnego Elbląg – Cieśnina Piławska nie pozwala na żeglugę statków powyżej 1 tys. DWT<sup>17</sup>. Konieczne jest natomiast posiadanie toru dla statków do 3 – 4 tys. DWT tj. o głębokości do 5 m. Fakt ten sprawia, że szlak ten nie zapewnia stałego połączenia nawet przy swobodzie politycznej. Z ekonomicznego punktu widzenia może to zapewnić tylko kanał przez Mierzęję Wiślaną, co ilustruje rys.6.



Rysunek 6. Kanał Zatoka – Zalew

<sup>17</sup> Dotyczy tylko części toru wodnego do Elbląga, a praktycznie do stawy Elbląg.

Źródło: J. Kuliński, Kanał żeglugowy przez Mierzę Wiślaną, jako warunek aktywizacji Zalewu Wiślanego i portu w Elblągu, Gdańsk 2012

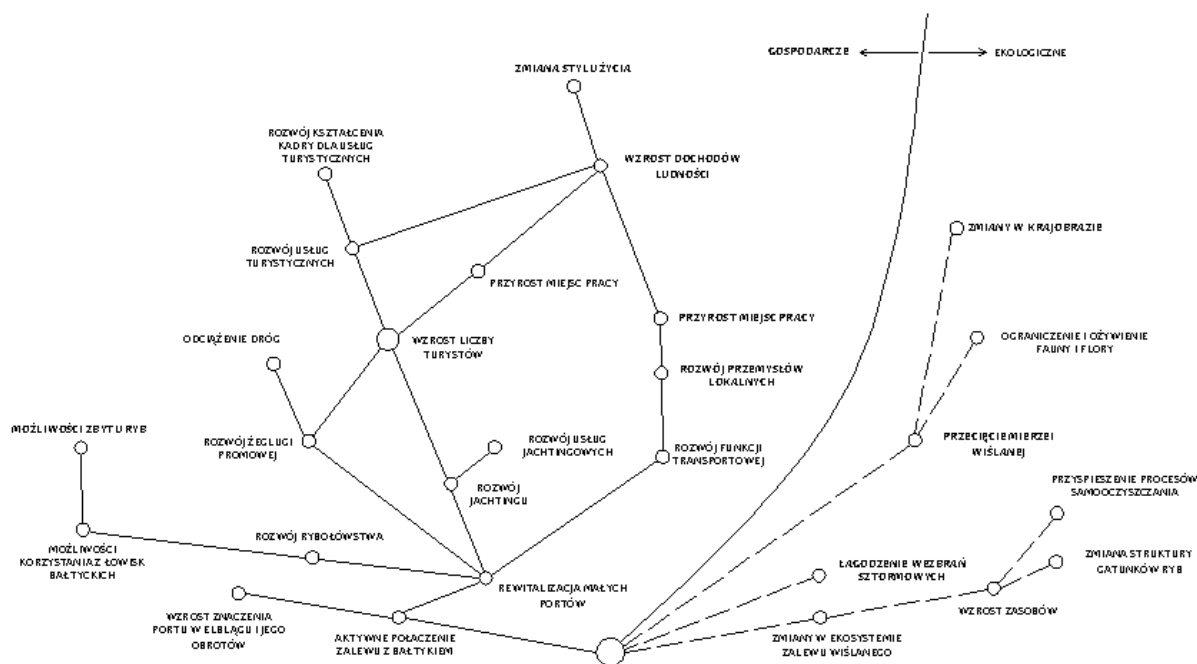
Otwarcie dostępu do Bałtyku na szlaku przez wody rosyjskie oznacza bowiem konieczność modernizacji toru o dł. 30 mM. W przypadku kanału będzie to 5 mM. W dodatku ponad połowa długości toru do Cieśniny Piławskiej biegnie przez wody rosyjskie. Rosja obiektywnie nie ma interesu w modernizacji i utrzymywaniu niezbędnych parametrów na swojej części toru. Ciężar ten musiałby spaść w całości na stronę polską. Oznacza to pogłębienie rosyjskiego toru na odległości do 15 mM o 1 – 2 m i stałe utrzymywanie tej głębokości. Pomijając już kwestie polityczne będzie to trwale nieopłacalne.

Nie jest również alternatywą dla proponowanego kanału droga wodna z Zalewu Wiślanego przez Szkarpawę i Martwą Wisłę. W takim przypadku konieczna byłaby nie tylko wspomniana poważniejsza modernizacja szlaku, gdyż obecne głębokości nie przekraczają 2 – 2,5 m (łącznie długość toru ok. 30mM). Niezbędna byłaby również generalna przebudowa dwóch śluz w Gdańskiej Głowie i Przegalinie, które projektowano i zbudowano dla eksploatowanego w Polsce taboru śródlądowego. Już swobodne przejście niemieckiego statku śródlądowego (hotelowca) Chopin wymagało ich modernizacji. Ponadto most wantowy na Martwej Wiśle ma wysokość 8,5 m. Statki wyższe, aby dotrzeć do portów Trójmiasta musiałyby, zatem wychodzić przez Górki na Zatokę Gdańską. W przypadku budowy kanału odległość od wyjścia na morze do portu w Gdańsku to 18mM niewymagająca prac innych niż postawienie oznakowania nawigacyjnego. Porty w Gdyni i w Gdańsku są i pozostaną, obok portów obwodu kaliningradzkiego, głównym przedpołem Elbląga, Tolkmicka czy Fromborka. Stworzenie dogodnych warunków dla transportu morskiego do tych portów będzie stanowiło pełną realizację głównej wytycznej Unii Europejskiej „from Roads to Sea” odciążając w poważnym stopniu połączenia drogowe, a zwłaszcza drogę S7 Warszawa – Gdańsk. Dotyczyć to będzie zwłaszcza sezonu letniego, czyli okresu największego natężenia ruchu.

Paradoksalnie budowa kanału może również wywrzeć pozytywny wpływ na połączenie polskich portów Zalewu z Bałtykiem i Kaliningradem. W przypadku powstania kanału zakaz żeglugi przez rosyjską część Zalewu traci, bowiem swój restrykcyjny sens. Możliwa, bowiem staje się w takim przypadku żegluga w relacjach Elbląg – Bałtyk i Elbląg – Kaliningrad. Oczywiście droga będzie nieco dłuższa (rys. 6), ale mankament ten może zostać ograniczony przez zastosowanie większych i szybszych statków. Możliwość taka wynika właśnie z faktu otwarcia żeglugi międzynarodowej Cieśniny Piławskiej, co sprawia, że wspomniane relacje będą mogły obsługiwać nie tylko statki polskie. Jak wspomniano w całym okresie względnie swobodnej żeglugi po Zalewie nie było to możliwe. Władze Rosji musiałyby. Chcąc w dalszym ciągu uniemożliwić żeglugę z Elbląga do swoich portów, zamknąć Cieśninę Piławską dla tonażu wszystkich bander. Inne rozwiązanie byłoby trudne do wytłumaczenia nawet dla dyplomacji rosyjskiej. Z tego względu kanał stanowi podstawowy warunek

utrzymania morskich połączeń z portami obwodu, w czym zainteresowane są żywotnie także miejscowe sfery gospodarcze oraz władze samorządowe obwodu i miast portowych.

Budowa kanału to nie tylko stworzenie nowego szlaku transportowego, lecz także istotny czynnik aktywizacji gospodarczej gmin nadzalewowych, które (poza gminą Krynica Morska na Mierzei Wiślanej) należą do najuboższych w kraju. Zapewnia bowiem integrację przestrzenną Zatoki Gdańskiej z Zalewem Wiślanym. Otwiera to nowe możliwości dla turystyki i rekreacji morskiej. Dotyczy to zarówno pasażerskiej żeglugi turystycznej w relacji do i z Gdańska i Gdyni, jak i żeglarstwa. Pozwoli lepiej wykorzystać istniejące nad Zalewem przystanie żeglarskie i stanie się impulsem do powstawania nowych. W sumie należy oczekiwać zatem wzrostu zatrudnienia w nowych specjalnościach co jest szczególnie pożądane wobec ograniczania rybołówstwa na Zalewie Wiślanym (rys. 7). Miejscowości nadbrzeże będą dopiero wówczas mogły w pełni wykorzystać walory położenia nad akwenem morskim. Wiadomo bowiem, że podstawowy warunek rozwoju każdego obszaru to jego dostępność.



Rysunek 7. Drzewko głównych następstw budowy Kanału Zalew Wiślany – Morze Bałtyckie

Źródło: Instytut Morski w Gdańsku

Planowany kanał będzie spełniał następujące zadania:

- droga morska o charakterze międzynarodowym łącząca Elbląg i polskie porty Zalewu Wiślanego z Morzem Bałtyckim;
- zwiększenie dostępności i konkurencyjności portu Elbląg na rynku bałtyckim;
- zmniejszenie zagrożenia powodziowego terenów nizinno-depresyjnych Żuław;

- zwiększenie cyrkulacji i wymiany wód w Zalewie, co przyczyni się do poprawy stanu biologicznego i chemicznego akwenu.

Ponadto, podczas budowy kanału z prac czerpalnych pozyskany zostanie czysty piasek, który będzie cennym surowcem do tworzenia nowych plaż i poszerzania pobraża Zalewu Wiślanego na sąsiednich odcinkach. Dzięki temu stworzone zostaną atrakcyjne, ekologiczne obszary wodno – lądowe przeznaczone dla wypoczynku i uprawiania sportów wodnych. Biorąc pod uwagę działania zmierzające do stopniowej poprawy czystości wód Zalewu oraz zwiększenie atrakcyjności brzegu i plaż od strony Zalewu można założyć, że gminy Sztutowo i Krynica Morska zyskają atrakcyjne plaże i kąpieliska.

Parametry kanału żeglugowego nawiązują do głębokości i szerokości torów wodnych na Zalewie Wiślanym po ich planowanej modernizacji oraz do parametrów technicznych budowli portowych w istniejących portach, takich jak szerokość wejść do portów, głębokości w portach, wielkość obrotnic. Planowane parametry dostosowane są przede wszystkim do wielkości przewidywanych jednostek, które będą przepływać przez kanał żeglugowy łączący Zalew z Morzem Bałtyckim.

Przyjęto następujące założenia projektowe (rys. 8):

- kanał żeglugowy jednokierunkowy;
- maksymalne wkomponowanie w istniejące warunki terenowe;
- awanport od strony morza obudowany falochronami osłaniającymi;
- dalbowe stanowisko postojowe o długości ok. 180 m;
- stanowiska postojowe od strony Zalewu zlokalizowane przy wlocie do kanału;
- średnia głębokość nawigacyjna kanału 5 m;
- szerokość 50 – 60 m;
- długość kanału przez Mierzeję ok. 1400 m;
- śluza o wymiarach: długość 180 m, szerokość 21 m, głębokość 5 m;
- most drogowy zwodzony lub stały wysoki.

Zakłada się, że Kanał będzie posiadał następujące parametry:

a) od strony Morza Bałtyckiego:

- kanał żeglugowy o lekkiej obudowie brzegów o długości 800 m, szerokości 50 – 60 m i głębokości 5,5 m;
- stanowisko postojowe (dalbowe) o długości ok 180 m przed wejściem do kanału;
- wejście do kanału znajdować się będzie w awanporcie osłoniętym falochronami.

a) od strony Zalewu Wiślanego:

- śluza o wymiarach: długość 180 m, szerokość 21 m, głębokość 5 m;



- wrota sztormowe;
- mosty drogowe obrotowy/ zwodzony;
- tor wodny o długości ok. 300 m wychodzący na Zalew z lekko obudowanymi brzegami i stanowiskami postojowymi;
- obiekty związane z funkcjonowaniem śluzy i kanału;
- obiekty przejścia granicznego.



Rysunek 8. Projekt kanału przez Mierzeję Wiślana  
Źródło: Urząd Morski w Gdyni

Realizacja podstawowej inwestycji związana jest z koniecznością wykonania następujących prac hydrotechnicznych:

- obudowa kanału od strony morza obejmująca budowę falochronów osłonowych o długości ok. 1000 – 1100 m i głębokości -5,5 m wraz z wyczerpaniem kanału od rzędnej -5,5 m (ok. 400 m od brzegu) z wyregulowaniem urobku (ok. 400 tys. m<sup>3</sup>) na brzeg;
- budowa kanału przez Mierzeję obejmująca roboty ziemne o kubaturze ok. 1,5 mln m<sup>3</sup>, lekkie umocnienie brzegów kanału o długości ok. 2000 m, budowę śluzy o wymiarach: długość 180 m, szerokość 21 m, głębokość 5 m, budowę mostu drogowego (zwodzonego), budowę stanowisk postojowych;

- obudowa kanału od strony Zalewu Wiślanego wymagająca stworzenia polderów o powierzchni ok. 40 ha, obudowania ich wałami i wypełnienia urobkiem z prac ziemnych ok. 300 tys. m<sup>3</sup>;
- wykonanie toru wodnego o długości ok. 10 km i szerokości 100 m łączącego kanał z istniejącym systemem torów wodnych na Zalewie – kubatura prac czerpalnych ok. 2 mln m<sup>3</sup>;
- wyprostowanie zakrętu rzeki w Batorowie i usunięcia mostu pontonowego w Nowakowie (rys. 9).

Ponadto na terenach przyszłej inwestycji znajdują się tereny leśne – w związku z tym należy liczyć się z opłatami wynikającymi z wyłączenia gruntów zalesionych oraz z odszkodowaniami za przedwczesny wyręb drzewostanu.

Należy również uwzględnić konieczność modernizacji istniejących torów wodnych prowadzących do Elbląga. Obecnie tor wodny prowadzący do Elbląga ma głębokość 3,2 – 3,5 m. W przypadku realizacji inwestycji konieczne będzie pogłębienie toru na długości ok. 15 km do głębokości 5 m. W sumie trzeba uznać, że dopiero kanał przez Mierzeję Wiślaną daje Elblągowi status rzeczywistego portu morskiego z możliwości żeglugi całodobowej.



Rysunek 9. Zakręt rzeki w Batorowie

Źródło: Materiały Zarządu Portu Morskiego Elbląg



Budowa drogi wodnej przez Mierzeję Wiślaną nie tylko da portowi w Elblągu możliwość wymiany ładunków z portami trójmiejskimi i innymi portami regionu Południowego Bałtyku. Otwarcie zalewu na Morze Bałtyckie stworzy bezpośredni dostęp do MDW E60, czyli szlaku przybrzeżnego biegnącego wzdłuż wybrzeża Europy od Gibraltaru do Archangielska (szczegółowy opis w rozdziale VI). Dzięki tej drodze wodnej port uzyska możliwość współpracy międzynarodowej z portami Morza Północnego, jak np. Port Oostende.

## ***2. Połączenia lądowe***

Miasto Elbląg położone jest zdecydowanie peryferyjnie w stosunku do reszty kraju. Główne połączenie drogowe stanowi droga krajowa nr 7, która obecnie jest modernizowana do standardu drogi ekspresowej na odcinku Gdańsk – Warszawa. Na południe od Warszawy droga ta prowadzi przez Radom i Kielce do Krakowa, w którym przez obwodnicę północną łączy się z autostradą A4. W swej obecnej postaci bywa w sezonie letnim trudno przejezdna, gdyż obsługuje ruch turystyczny z Polski Południowej do Gdyni, Gdańska oraz plaż Mierzei Wiślanej i Półwyspu Helskiego. Stąd jej modernizacja jest niezwykle potrzebna. Część portu Elbląg położona na lewym brzegu rzeki ma dobre połączenie z tą główną arterią łączącą Elbląg z krajem. Nowa trasa przez rzekę poprawiła też znacznie dojazd do nabrzeży portowych na prawym brzegu oraz do zlokalizowanych tam głównych zakładów przemysłowych miasta.

Drugim ważnym dla miasta i portu szlakiem drogowym jest droga krajowa 22 wiodąca na zachód przez Malbork, Starogard Gdański, Chojnice, Wałcz i dalej Gorzów Wlkp. Do Kostrzyna i granicy z Niemcami. W miejscowości Swaróżyn k. Starogardu łączy się z autostradą A1. W Wałczu droga ta łączy się z drogą nr 10 z Warszawy do Szczecina oraz autostrady A6 i przejścia granicznego w Kołbaskowie. Wobec tego droga 22 to szlak wiodący z Elbląga na zachód do dwóch przejść granicznych na zachodniej granicy kraju. Na wschód od Elbląga droga prowadzi do granicy z obwodem kaliningradzkim. Łączy, zatem miasto i port ze wschodnią i zachodnią granicą państwa.

Oba te szlaki drogowe znajdują się obecnie w stanie typowym dla dróg krajowych w Polsce tzn. generalnie daleko od potrzeb określonych przez natężenie ruchu. Natężenie to jest, zwłaszcza w sezonie letnim, bezsprzecznie większe na drodze nr 7. Toteż ta właśnie droga znajduje się obecnie w modernizacji i ma otrzymać status drogi ekspresowej S7. Docelowo będzie to szlak dwujezdniowy.

Nieco inaczej przedstawia się sprawa drogi 22. Od granicy wschodniej do drogi nr 7 (obwodnica Elbląg) jest to obecnie droga ekspresowa. Krytyczny jest natomiast dalszy przebieg drogi w kierunku zachodnim. Szczególnie dotyczy to odcinka Elbląg – Malbork i przejścia przez Nogat. Mimo zbudowania nowego mostu przez Nogat. Obwodnica Malborka wydaje się konieczna. Na pozostałym odcinku do Wałcza powstały dotychczas obwodnice jedynie Chojnic i Człuchowa. Trzeba zatem przejeżdżać przez centrum takich miast jak

Starogard Gdański, Czersk, Jastrowie. Obecnie buduje się tylko obwodnica Wałcza. Od Wałcza do granicy niemieckiej można oczekiwać jedynie obejścia Gorzowa Wlkp. Lepsze perspektywy zdaje się mieć jedynie droga nr 10 z Wałcza do Szczecina i Kołbaskowa. Jej końcowy odcinek Stargard Szczeciński – Szczecin i Kołbaskowo już ma standard drogi ekspresowej (2 jezdnie). Obecnie jednak na odcinku od Wałcza w końcowym stadium budowy jest tylko obwodnica Stargardu Szczecińskiego. W sumie stan dwóch najważniejszych dla miasta i portu dróg kołowych poprawia się, ale w tempie właściwym dla Polski. Mimo to, poza sezonem urlopowym sytuacja tu jest i tak lepsza niż w innych częściach kraju.

Spośród dróg o charakterze lokalnym istotne znaczenie mają:

- droga 503 Elbląg – Suchacz – Tolkmicko;
- droga 504 Elbląg – Frombork – Braniewo.

Pierwsza z tych dróg stanowi główną arterię łączącą północną i centralną część portu na prawym brzegu rzeki. Ułatwione zostały także dojazdy do większości zakładów przemysłowych zlokalizowanych w granicach portu i w większości posiadających i wykorzystujących nabrzeża, a także do nowego terminala pasażerskiego Zarządu Portu. Znaczenie drogi 503 wykracza jednak poza potrzeby portu. Zbudowana przed 1945 stanowi klasyczny przykład działania tzw. prawa paralelizacji dróg. Prawo to mówi, że jeśli gdzieś powstanie szlak jednej gałęzi transportu to wkrótce równolegle powstaną szlaki innych gałęzi. I tak wzdłuż rzeki Elbląg w kierunku Zalewu Wiślanego powstała linia kolejowa Elbląg – Frombork – Braniewo – Królewiec oraz wspomniana droga nosząca obecnie numer 503. O ile jednak linia kolejowa została zbudowana przez Niemców na całej założonej trasie (tzw. linia nadzalewowa) to droga jedynie do m. Suchacz do 15 km od Elbląga oraz z Tolkmicka do Kadyn. Zabrakło 4 km między Suchaczem i Kadynami oraz dalszej części na wschód od Tolkmicka, co było zamierzone, ale wojna pokrzyżowała te plany. Oznacza to, że z Tolkmicka do Suchacza oraz do Fromborka i Braniewa trzeba jechać nie wzdłuż Zalewu, jak koleją, lecz wspinać się na Wysoczyznę Elbląską. O ile budowa drogi nad Zalewem z Tolkmicka do Fromborka i dalej na wschód nie wydaje się w dzisiejszych czasach ma uzasadnienia ekonomicznego poza czysto turystycznym to połączenie Suchacz – Kadyny jest niezbędne. Powinno ono zostać połączone z poważną modernizacją, a nawet z częściową zmianą trasy. Chodziłoby o wyprowadzenie ruchu poza niektóre miejscowości. Droga ta stanowi, bowiem główne połączenie między rozwijającymi się nad Zalewem i północnym odcinkiem rzeki Elbląg przystaniami (Nadbrzeże, Kadyny, Suchacz), które mogą i powinny stanowić główne punkty bazowania jachtów w sezonie letnim. Ponadto wspomniane miejscowości uzyskałyby ważny impuls rozwoju. Obecnie z Suchacza do Kadyn trzeba jechać drogą o parametrach niemal górskich i to przez Park Krajobrazowy. Stąd też od lat postuluje się o budowę odcinka Suchacz – Kadyny wzdłuż toru kolejowego. Na razie bez skutku.

Droga 504 ma dla portu znaczenie drugorzędne. Natomiast jest najkrótszym szlakiem drogowym do przejścia granicznego z obwodem kaliningradzkim w Mamonowie koło Braniewa oraz wcześniej do Fromborka, gdzie istnieje port jachtowo – pasażerski. Port ten ze względu na atrakcyjność turystyczną Fromborka będzie rozbudowywany.

Oceniając generalnie połączenia drogowe portu Elbląg można stwierdzić, że są one znacznie lepsze niż większości polskich portów lokalnych. Stanowi o tym bliskość drogi nr 7, arterii, która stopniowa uzyskuje parametry drogi ekspresowej oraz perspektywa zmodernizowanego dojazdu do autostrady A1. Ponadto modernizacja dróg miejskich prowadzona konsekwentnie przez dwadzieścia lat sprawia, że nie występują problemy wydostania się z portu do sieci dróg krajowych, jak to ma miejsce np. w Kołobrzegu czy Ustce. Dalszy postęp będzie tu zależny raczej od działań rządu i władz wojewódzkich, a nie miasta, właściciela portu.

Znacznie gorzej przedstawia się stan połączeń portu Elbląg z zapleczem liniami kolejowymi. Miasto Elbląg niegdyś leżące na jednym z ważniejszych szlaków kolejowych Niemiec: Berlin – Królewiec, w granicach Polski znalazło się całkowicie na „kolejowych peryferiach”. Od głównej w tej części kraju magistrali kolejowej Gdynia – Warszawa, dzieli miasto odległość 30 km. Jedyna licząca się, choć nieznacznie linia kolejowa przechodząca przez Elbląg to linia Szczecin – Trójmiasto – Elbląg – Olsztyn – Białystok z odgałęzieniem w Bogaczewie do Kaliningradu. Parametry techniczne, mimo modernizacji w latach siedemdziesiątych związanych z elektryfikacją są mierne, a stan techniczny pozostawia dużo do życzenia. Jeszcze gorszy jest stan tzw. linii nadzalewowej Elbląg – Frombork – Braniewo. Tu zawieszono ruch pociągów. Wznowienie ruchu na linii może mieć charakter trwały, jeśli znajdą się środki na remont. Koszty tego remontu PLK szacuje na 1,5 mln zł za kilometr, czyli do Braniewa na ok. 60 mln zł. Stan linii oraz ogólne zmiany popytu na usługi transportowe sprawił, że część elbląskiego przemysłu zrezygnowała z obsługi kolejowej. Z zakładów położonych w porcie bocznicie kolejowe eksploatują jedynie Elewator i Elektrownia. Również nowy terminal towarowy na lewym brzegu rzeki nie dysponuje możliwościami korzystania z transportu kolejowego. Powyższy stan rzeczy będzie musiał ulec zmianie, jeśli nastąpi aktywizacja portu. Konieczne będzie zachowanie linii nadzalewowej, przynajmniej tak, aby nowe rejony portu na północ do obecnych jego granic mogły otrzymać bocznicę oraz zapewnienie połączenia nowego terminalu na lewym brzegu rzeki z siecią kolejową kraju.

Z punktu widzenia potrzeb dalszego rozwoju portu decydujące znaczenie, jeśli chodzi o szlaki transportowe ma budowa kanału przez Mierzeję Wiślaną. Nie zwalnia to oczywiście podmiotu zarządzającego ze starań o aktywizację najbliższego otoczenia celem wygenerowania popytu na swoje usługi.

Dla strategii rozwoju portu będą miały znaczenie dwa czynniki związane, z jakością połączeń z przedpołem i zapleczem:

- a) na najbliższe lata przystosowanie portu do możliwości, jakie daje budowa kanału przez Mierzeję Wiślaną i modernizacja toru wodnego do Elbląga;
- b) postęp w modernizacja dróg wodnych E40 i zwłaszcza E70, ale to może mieć charakter drugiej pilności.

### **III. Struktura portu i wyniki działalności**

W połowie 1990 roku odbyły się w Polsce wybory, w wyniku, których przywrócono, po czterdziestu latach „jednolitej władzy państwowej”, samorządność lokalną. W sferze przekształceń gospodarczych oznaczało to powrót pojęcia mienia komunalnego. Do tego mienia można było zaliczyć również porty morskie niemające podstawowego znaczenia gospodarczego tj. takie, w których nie istniały wydzielone podmioty zarządzające. Była to jednak na początku tylko możliwość potencjalna. Warunki reaktywacji portu Elbląg były nad wyraz skomplikowane, nawet w stosunku do istniejących w pozostałych portach polskich o znaczeniu lokalnym, gdzie również istniało szereg trudności wynikających głównie z zaszłości historycznych.

Przy czym nie chodzi tu tylko o fakt, że w latach 1945 – 1990 porty lokalne miały niewielkie znaczenie dla życia gospodarczego kraju. Decydowały o tym uwarunkowania obiektywne wynikające ze specyfiki centralnie sterowanej gospodarki. Władze państwowe nie były w stanie dostrzec szansy, jaką dla życia społeczności lokalnych stwarza regionalna kooperacja gospodarcza, turystyka, a także współpraca przygraniczna związana z handlem morskim. Bezwład organizacyjny urzędów zajmujących się regulacją procesów gospodarczych nie pozwolił także właściwie rozpoznać zróżnicowania małych portów pod względem ich zagospodarowania technicznego i przestrzennego, co było związane z różnorodnością ich potencjału w zakresie realizacji zadań gospodarczych. Niska użyteczność społeczno-gospodarcza małych portów wynikała również z naturalnych ograniczeń przyczyniających się do stopniowego i skutecznego zarazem wymazywania ich z mapy gospodarki morskiej kraju.

Na ograniczenia te składały się przede wszystkim:

- niska dostępność nawigacyjna portów;
- słabo rozwinięte połączenia transportowe z zapleczem;
- niewielkie powierzchnie magazynowe i składowe;
- niekorzystny stan techniczny nabrzeży.

Powyższe ograniczenia można uznać za skutek łącznego oddziaływania dwóch istotnych czynników, które pogłębiały jeszcze ogólne kłopoty, jakie stwarzał „socjalistyczny sposób produkcji”. Czynniki owe można określić, jako:

- stan świadomości społecznej, według którego działania związane z morzem są przedmiotem wyłącznego oddziaływania centralnych władz państwowych;

- brak tradycji samorządności lokalnej w Polsce, zwłaszcza w odniesieniu do spraw morskich.<sup>18</sup>

Oba te czynniki można rozpatrywać łącznie, a w celu ich głębszej analizy, niezbędne jest odniesienie się do doświadczeń historycznych. Według Zbigniewa Machalińskiego, jednym z ważniejszych celów odrodzonego państwa polskiego w 1918 roku było nawiązanie do istniejących w Europie Zachodniej standardów cywilizacyjnych. Gospodarka morska należała z pewnością do dziedzin przybliżających tworzące się wówczas państwo do tych wzorców.<sup>19</sup> Należy podkreślić, że i w tamtym okresie związki Polski z morzem nie miały większych tradycji. I Rzeczpospolita nie osiągnęła na tym polu znacznych sukcesów. Z kolei okres zaborów sytuację taką jeszcze pogłębił.

Wielu ideologów i polityków traktowało związki odradzającej się Polski z morzem, jako wręcz warunek niepodległości. W latach dwudziestych Roman Dmowski pisał: „... odzyskanie naszej ziemi nadbałtyckich, odzyskanie Pomorza i Gdańska stało się osią naszego planu odbudowy państwa polskiego”.<sup>20</sup>

Powstanie miasta i portu w Gdyni było więc integralnym składnikiem polityki wybijającego się na niepodległość państwa. Bolesław Kasprowicz wspomina: „Na Gdynię szły miliony ze skarbu państwa, czyli z kieszeni podatników. Gdynia drenowała z polskiego rynku finansowego duże sumy. Państwo przyznawało znaczne przywileje tak miastu, jak i inwestującym w Gdynię obywatelom, ponieważ chciało mieć decydujący współgłos i wpływ na gospodarkę sumami łożonymi hojnie na nowe miasto. Gdynię budował cały naród, gdyż mnogie dotacje i ulgi podatkowe dawane były kosztem obywatela – podatnika”.<sup>21</sup> Sytuacja taka w sposób jednoznaczny określała współodpowiedzialność wszystkich obywateli II Rzeczypospolitej za gospodarkę morską kraju, a wychowanie morskie społeczeństwa stało się częścią składową kształtowania postaw patriotycznych narodu. Gdynia była więc własnością ogólnospołeczną, czego konsekwencją jest bezpośrednie oddziaływanie rządu na problemy ekonomicznego, politycznego i społecznego wykorzystania dostępu państwa do morza. Była to zresztą specyfika nie tylko Gdyni, portu ogólnonarodowego, czy też według terminologii dzisiejszej portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Również port lokalny Władysławowo był w latach trzydziestych zbudowany przez państwo i zarządzany przez Główny Urząd Morski, czyli systemem państwowym.

Samorządy lokalne nie miały więc w omawianej kwestii zbyt wiele do powiedzenia. Wydano wówczas specjalną ustawę o administracji miasta Gdyni, która była konglomeratem elementów administracyjno-państwowych z samorządami.

<sup>18</sup> Por. D. Waldziński, Kompetencje samorządu terytorialnego w zakresie planowania i realizacji lokalnej polityki morskiej na podstawie doświadczeń związanych z aktywizacją portu morskiego w Elblągu w: Praca zbiorowa pod red. W. Długołęckiego, Morskie tradycje Elbląga, Elbląg 1996, s. 109 i dalsze.

<sup>19</sup> Z. Machaliński, Bilans gospodarki morskiej II Rzeczypospolitej, Nautologia nr 3/1995.

<sup>20</sup> Tamże.

<sup>21</sup> B. Kasprowicz, Byłem juniorem, Gdynia 1965.



Współpraca między samorządami miast morskich również nie miała charakteru instytucjonalnego. Mieszczący się w Grudziądzu oddział Związku Miast Polskich zajmował się prawie wyłącznie reprezentowaniem wobec rządu partykularnych interesów miast województwa pomorskiego. Nie można powiedzieć, by miasta te tworzyły twórcze koncepcje w zakresie wykorzystania swoich związków z morzem dla potrzeb lokalnego społeczeństwa.

Po zakończeniu wojny w proces odbudowy i aktywizacji gospodarczej miast morskich włączył się bezpośrednio Eugeniusz Kwiatkowski. To właśnie z jego inicjatywy w marcu 1946 roku w siedzibie Delegatury Rządu dla spraw morskich w Gdańsku odbyło się posiedzenie organizacyjne Związku Gospodarczego Miast Morskich, na którym podpisano akt erekcyjny Komitetu Organizacyjnego. W treści tego dokumentu podkreślono, że Polska staje się państwem prawdziwie morskim, uzyskując szeroki dostęp do morza – od Szczecina, poprzez Gdynię i Gdańsk, aż do Elbląga. W akcie zapisano ponadto: „...wszystkie miasta nadmorskie i portowe na całym polskim wybrzeżu łączy ta sama tendencja służenia jak najlepiej, jak najaktywniej potrzebom Państwa i Narodu (...) Miasta te mają pełne poczucie wspólnoty zadań i interesów w zakresie odbudowy i zagospodarowania, w zakresie wypełnienia treścią rzetelnej i pokojowej pracy życia zespołów ludzkich w swych miastach (...).”<sup>22</sup>

Ta niewątpliwie cenna inicjatywa mająca na celu integrację idei samorządności lokalnej z gospodarką morską zostało szybko zaprzepaszczone z przyczyn politycznych. Logika niszczenia wszystkiego, co kolidowało z tendencjami totalitarnymi spowodowała odwołanie ministra Eugeniusza Kwiatkowskiego ze stanowiska Pełnomocnika Rządu do Spraw Odbudowy Wybrzeża, odsunięcie go od wszelkich wpływów na sprawy gospodarki morskiej, w końcu – usunięcie go z polskiego Wybrzeża.

Wracając do specyfiki elbląskiej, należy podkreślić, że w okresie PRL szczególne znaczenie odgrywała postawa administracji morskiej. Mimo, że Zalew Wiślany był akwenem niewykorzystanym dla gospodarki, Urząd Morski w Gdyni dokonał szeregu prac modernizacyjnych na terenach administrowanych przez siebie portów w Krynicy Morskiej, Fromborku i Tolkmicku. Dbano też o właściwy stan torów wodnych na zalewie, ze szczególnym uwzględnieniem torów podejściowych. Zaangażowanie w omawianym zakresie nie zmniejszyło się nawet po przeniesieniu kapitanatu portu z Elbląga do Tolkmicka w 1967r. Jeżeli chodzi o stan infrastruktury portowej Elbląga, to będące jej gestorami zakłady przemysłowe nie spowodowały znaczących zniszczeń, przy czym trudno też powiedzieć o zaangażowaniu miejscowych przedsiębiorstw w modernizację nabrzeży i urządzeń portowych.

Jedyną poważną próbą ożywienia portu elbląskiego w czasach PRL było powstanie w połowie lat sześćdziesiątych Rady Użytkowników Portu. Radni MRN zainspirowali

---

<sup>22</sup> Akt Erekcyjny Komitetu Organizacyjnego Związku Gospodarczego Miast Polski. Za: J. Kwiecińska-Szulc, Związek Gospodarczy Miast Morskich, Słupsk 1993 (maszynopis).



powstanie tego ciała z myślą nie tylko o transporcie morskim, ale także o rozwoju żeglugi śródlądowej. W skład rady użytkowników wchodziło kilkadziesiąt przedsiębiorstw i instytucji z całego kraju. Zaangażowanie się w proces tak poważnych firm jak Hortex, Rolimpex, Metalexport, Stalex, Skórimpex, nie przyniosło efektów, o czym zdecydowały zaprezentowane już uwarunkowania.<sup>23</sup>

Zmiany polityczno-społeczne, w tym powrót samorządności lokalnej został port w Elblągu w sytuacji kuriozalnej. Fizycznie istniał, jako zestaw obiektów infrastrukturalnych będących w użytkowaniu przez różne podmioty, lub też całkowicie nieużytkowe oraz gruntów stosowanych do zagospodarowania. Nie było go natomiast w sensie formalno-prawnym. Przy czym od pozostałych portów lokalnych Polski różniło go i to, że te ostatnie miały być choćby namiastką podmiotu zarządzającego w postaci organów rządowej administracji morskiej – urzędów morskich. Rzeka Elbląg utraciła natomiast w latach siedemdziesiątych status wód morskich, a więc i wspomniany wyżej podmiot zarządzający. Wypada przy tym podkreślić, że zarządzanie portami przez urzędy morskie było nie tyle „zdobyczą nowego ustroju po 1945 roku”, co nawiązaniem do tradycji II Rzeczypospolitej. Okazało się to zbawieniem dla utrzymania choćby przedwojennego poziomu zagospodarowania i umożliwiło rozwój w nowych warunkach. Dość porównać stan polskich portów na Zalewie Wiślanym i portów rosyjskich z roku 1990.

Reaktywacja portu w Elblągu musiała się zacząć od przysłowiowego zera, czyli stworzenia prawnych warunków działania. W dodatku całość problematyki zarządzania portami musiała ulec w Polsce zasadniczym zmianom w celu przyswojenia rozwiązań właściwych gospodarce rynkowej. W tej sytuacji kluczowe znaczenie miało zrozumienie znaczenia portu przez świeżo powołany do życia samorząd. A, jak wspomniano, instytucja ta nie miała w tej kwestii w Polsce od 1918 roku żadnego doświadczenia. Z perspektywy bez mała 30 lat można stwierdzić, że nowy samorząd elbląski docenił znaczenie portu i energicznie zabrał się do forsowania barier na drodze do jego formalnego powstania. Już w pierwszej radzie miejskiej powołano komisję morską, która przygotowała „mapę drogową” niezbędnych działań.

Bardzo pomocny był w tym względzie przywrócony Elblągowi Kapitanat Portu. W rezultacie już w 1992 roku powołano formalnie Komunalny Port Morski Elbląg oraz określono ogólne warunki użytkowania jego basenów i nabrzeży ustalając, że podmiotem zarządzającym jest Rada Miejska w Elblągu. Brakowało bowiem przepisów określających formy zarządzania portami w Polsce. Stosowną ustawę o portach i przystaniach morskich sejm uchwalił dopiero w grudniu 1996 roku. Podmiot zarządzający portem określono w Elblągu na podstawie przepisów o samorządzie terytorialnym i mieniu komunalnym. O ówczesnym stanie wolności inicjatywy może świadczyć fakt, że powołano port morski bez morza. Jakkolwiek bowiem wnioski o przywróceniu rzece Elbląg, nad którą położony jest port Elbląg statusu wód morskich złożono prawie natychmiast po ukonstytuowaniu się samorządu miejskiego to

---

<sup>23</sup> Z. Machaliński, Bilans ...

stosowne rozporządzenie Rada Ministrów wydała dopiero 8 września 1994 roku. Wcześniej natomiast, bo 12 maja tego roku Minister Transportu i Gospodarki Morskiej skorygował granicę portu morskiego na Zalewie Wiślanym w Elblągu od strony lądu. W tym czasie trwały już starania o utworzenie w Elblągu morskiego przejścia granicznego, co nastąpiło z dniem 19 września 1995 roku. Od początku, bowiem zakładano, że nowy stan stosunków politycznych w Europie Środkowo-Wschodniej pozwoli na włączenie Elbląga do grona portów obsługujących żeglugę międzynarodową. Z oczywistych powodów głównymi partnerami portu miały stać się rosyjskie porty obwodu kaliningradzkiego. Początek lat dziewięćdziesiątych zdawał się potwierdzać te oczekiwania gdyż strona rosyjska nie tylko zaczęła respektować umowę polsko-rosyjską z 1945 o żegludze polskich statków przez część Zalewu Wiślanego należąca do ZSRR, lecz praktycznie nie stawiała żadnych przeszkód także jachtom, a nawet polskim okrętom wojennym. Materialną podstawę dla powstania przejścia granicznego zaczęło również tworzyć miasto niejako własną ręką budując stosowną infrastrukturę. Wsparcie rządu uzyskano dla tej inwestycji dopiero w ostatniej fazie, chociaż całość odpowiedzialności za morskie przejścia graniczne spoczywała z mocy stosownych przepisów na Ministrze Transportu i Gospodarki Morskiej. W dobie obecnej działanie takie jest już niemożliwe. Czuwa nad tą niemożnością szereg ważnych instytucji jak Najwyższa Izba Kontroli, Centralne Biuro Antykorupcyjne itp. Po uchwaleniu przez sejm ustawy o portach i przystaniach morskich Rada Miejska zawiązała jednoosobową spółkę Gminy – Miasta Elbląg „Zarząd Portu Morskiego Elbląg”, który to akt uwieńczył proces tworzenia formalno-prawnych warunków funkcjonowania portu. Od pierwszych działań samorządu na tym polu upłynęło 20 lat. Paradoksalnie ten stan „pustyni prawnej” mógł się przyczynić do tego, że port Elbląg stał się drugim w Polsce portem komunalnym. Pierwszym jest Stepnica nad Zalewem Szczecińskim, która skomunalizowała mienie tamtejszego portu (przejmując od Urzędu Morskiego w Szczecinie) – kilka miesięcy wcześniej. Pozostałe porty jak Kołobrzeg czy Darłowo rozpoczęły ten proces parę lat później, a gmina Ustka podjęła działa dopiero w roku 2008. Tamtejsze samorządy dysponowały jednak znacznie mniejszym potencjałem, a ponadto ich porty miały podmiot zarządzający w postaci urzędów morskich.

Te same przemiany polityczne, które umożliwiły aktywizację portów lokalnych i pozwoliły na ich funkcjonalne połączenie z gminami przyniosły, specyficzny problem, wobec którego stanęły nie tylko te porty, lecz także porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej – problem własności gruntów i obiektów portowych.

Jak wiadomo socjalistyczny system produkcji w swej idealnej postaci nie uznawał pojęcia własności. W Polsce doszło jednak do całkowitej eliminacji jedynie własności komunalnej. Dominujące znaczenie miała własność państwowa oznaczało to, że poszczególne organizacje gospodarcze miały majątek jedynie w zarządzie i ewentualne zmiany były przez ich jednostki nadrzędne dokonywane całkowicie dowolnie, w zależności od takich czy innych potrzeb. Przejście do gospodarki rynkowej wymagało pilnej zmiany tego stanu rzeczy, czyli faktycznego uwłaszczenia państwowych, na razie, jednostek gospodarczych. Dokonano tego

ustawą z 5 grudnia 1990 roku o gospodarce gruntami i wywłaszczeniu nieruchomości. Z mocy tego aktu prawnego dotychczasowe przedsiębiorstwa państwowe otrzymały prawo własności obiektów i gruntów zbudowanych lub pozyskanych własnymi środkami oraz prawo wieczystego użytkowania tych, które otrzymały „od państwa”. Była to jedna z ustaw o charakterze ustrojowym bodaj na równi z ustawą o samorządzie terytorialnym o kluczowym znaczeniu dla przekształcenia gospodarki. W portach morskich spowodowała jednak poważne komplikacje. Na mocy jej przepisów prawo własności lub wieczystego użytkowania uzyskały przedsiębiorstwa zlokalizowane w granicach portów mniej lub bardziej dziełem przypadku. Jak to w gospodarce planowej. Tym samym jednolity zarząd całego majątku portowego stał się niemożliwy. Stało się nawet jeszcze coś gorszego. Otóż do 1997 roku nie istniała nowa podstawa prawna zarządzania portami tak lokalnymi, jak i podstawowego znaczenia. Jednocześnie w tym okresie transformacja gospodarki doprowadziła do upadku szeregu przedsiębiorstw państwowych i społecznych. Także tych działających w granicach portów, choć często bez żadnego związku z samym portem. Ich majątek przechodził w ręce syndyków i był zbywany na zasadach ogólnych. Również bez związku z funkcjami portu. Skutki tego stanu rzeczy podlegają od lat krytyce w gremiach fachowych, ale ostrze tej krytyki kieruje się wobec ustawy o portach i przystaniach morskich z grudnia 1996 roku! Tymczasem, gdy tę ustawę wreszcie uchwalono nie można już było naruszać praw nabytych. Transformacja gospodarki była w pełnym toku, a polegała między innymi na wprowadzeniu prawnych gwarancji praw własności. Wszystko, co można było zrobić to zagwarantować podmiotom zarządzającym portami prawo pierwokupu w przypadku zbywania nieruchomości w granicach portu. Tak właśnie uczyniono. Była to jednak namiastka rozwiązania problemu gdyż:

- podmioty zarządzające portami (o podstawowym znaczeniu i nieliczne lokalne, które miały już charakter portów komunalnych) najczęściej nie mogły sobie pozwolić na skorzystanie z prawa pierwokupu z braku środków;
- większość portów lokalnych nie była skomunalizowana ergo zarządzały nimi urzędy morskie, a te z racji charakteru organów administracji, korzystać nie mogły.

Późniejsza nowelizacja ustawy o portach i przystaniach morskich przeniosła obowiązek wykupu nieruchomości portowych w przypadku braku środków u podmiotu zarządzającego na skarb państwa. Formalnie jest to rozwiązanie poprawne. Tyle, że skarb państwa też na ogół nie dysponuje stosownymi środkami we właściwym czasie. W rezultacie mamy i będziemy mieli w portach morskich, bez względu na ich rangę do czynienia z wielopodmiotowością własności gruntów i obiektów. Port Elbląg nie był na starcie i nie jest obecnie wyjątkiem, co ilustrują tabela 3 i 4. Z danych w nich zawartych wynika, że miasto posiadało jedynie kilka nabrzeży, w zasadzie bądź nienadających się do eksploatacji, bądź zdolnych jedynie do obsługi pasażerów w ruchu krajowym. Jedynie Nabrzeże Gdańskie na lewym brzegu rzeki mogło być i było wykorzystywane do przeładunków, ale jego położenie w centrum

zabytkowego starego miasta bardzo ogranicza rodzaje ładunków. Do miasta też należą baseny i przystanie jachtowe i dla innych rodzajów łodzi sportowych. Okolicznością pomyślną było natomiast w pierwszych latach aktywizacji portu, że przedsiębiorstwa dysponujące sprawnymi nabrzeżami udostępniły je innym gestorom ładunków oraz, że z firm położonych w granicach portu upadły tylko te, które bądź nie miały nabrzeży bądź też posiadały nienadające się do eksploatacji. W sumie port mógł zacząć aktywną działalność w sytuacji, gdy jego podmiot zarządzający nie dysponował własną infrastrukturą. Zmniejszyło to oczywiście dochody tego podmiotu o czynsze dzierżawne i opłaty przystaniowe.

Tabela 3. Zestawienie nabrzeży portu Elbląg - I OBUDOWA PRAWEGO BRZEGU RZEKI ELBLĄG

kilometraż	użytkownik	sposób wykorzystania	wymiary dług. (m) x głęb. (m)	typ konstrukcji	stan techniczny
4,290 - 4,635	Bodex	brak możliwości wykorzystania	345 x (1,0 - 1,5)	żelbetowe, prefabrykowane typu Moniera	zły
4,635 - 5,030	miasto	brak dostępności transportowej od strony lądu	395 x (1,5 - 2,0)	żelbetowe, prefabrykowane typu Moniera	zły
5,030 - 5,220	PTTK	postojowe, turystyczne dla małych jednostek sportowych	190 x (0,5 - 0,7)	żelbetowe, skarpowe	dobry
5,247 - 5,676	Miasto (Bulwar Zygmunta Augusta)	spacerowe, pasażerskie	429 x (1,0 - 2,5)	skarpowe, ścianka Larsena wraz z miejscami cumowniczymi	bardzo dobry
5,682 - 5,900	miasto	postojowe, turystyczne	218 x (2,0 - 2,5)	oczepowe	dobry
5,915 - 6,015	Żegluga Gdańska	pasażerskie	100 x (2,5 - 3,5)	żelbetowe, płytowe	dostateczny
6,015 - 7,345	Elzam + użytkownicy prywatni	przeładunki na części nabrzeża (basen)	1330 x (2 - 3,5)	oczepowe: na ścianie żelbetowej, na ścianie stalowej	dobry
7,345	Elbląska Stocznia Rzeczna	budowa i remont jednostek	78 x 2,5 + pochylnia (basen)	oczepowe	dobry
7,370 - 7,60	miasto	postojowe	230 x 3,0	ścianka szczelna	bardzo dobry
7,60 - 7,615	ZHP	turystyczne	150 x 2,5 (basen)	skarpowe z pomostem, częściowo	dobry <sup>1)</sup>
7,650 - 7,880	Glenport	przeładunkowe	230 x (2,20 - 2,50)	żelbetowe typu Moniera	dobry
7,880 - 8,210	ECE Elbląg	przeładunkowe	330 x 2,5	oczepowe	dobry

<sup>1)</sup>Całkowicie zmodernizowane w latach 2004 – 2005.

Źródło: Materiały Zarządu Portu Morskiego Elbląg.

Tabela 4. Zestawienie nabrzeży portu Elbląg - II OBUDOWA LEWEGO BRZEGU RZEKI ELBLĄG

kilometraż	właściciel	sposób wykorzystania	wymiary dług. (m) x głęb. (m)	typ konstrukcji	stan techniczny
5,460 – 5,520	miasto	brak możliwości wykorzystania	60 x 2,5	żelbetowy pomost przeładunkowy	zły
5,520 – 5,645	miasto	postojowe dla małych jednostek sportowych – bardzo niska głębokość	225 x (0,5 – 0,8)	oczepowe	dobry
5,686 – 5,900	miasto	postojowe dla małych jednostek sportowych	214 x (1,0 – 2,0)	oczepowe skarpowe	dobry
5,910 – 6,065	Miasto (Nab. Gdańskie)	przeładunkowe	155 x 2,5	skarpowe w części oczepowe	bardzo dobry
6,145 – 6,430	różne zakłady i organizacje	nie nadaje się do wykorzystania	285 x (1,0 – 2,0)	skarpowe w części oczepowe	zły
6,820 – 6,890	Elbląski Terminal Portowy Sp. z o.o	przeładunkowe	70 x 3,5	oczepowe	dobry
7,200 – 7,256	Urząd Morski	postojowe (basen)	56 x (1,0 – 3,0)	oczepowe	dobry
7,326 – 7,517	miasto	przeładunkowe	196 x 3,7	oczepowe	bardzo dobry
7,700	Jachtklub Elbląg	turystyczne (basen)	120 x 2,0	skarpowe, z pomostem	bardzo dobry

<sup>1)</sup>Dawne nabrzeże Elzamu sprzedane w ręce prywatne obecnie dzierżawione do składowania węgla.

Źródło: Materiały Zarządu Portu Morskiego Elbląg

Niemniej pozwalało już uzyskiwać je z opłat tonażowych, ładunkowych (póki istniały) i pasażerskich. Miasto mogło natomiast skupić się na inwestycjach takich jak przejście graniczne, zakup holownika niezbędnego do asysty przy przejściu przez rzekę oraz remontach posiadanych obiektów infrastrukturalnych. Było jednak oczywiste, że rozwój portu i utrzymanie jego publicznego charakteru będzie wymagał poniesienia nakładów na nowe nabrzeża całkowicie w gestii podmiotu zarządzającego. Starania o realizację tego celu podjął powstały, jak wspomniano, jesienią 1997 roku Zarząd Portu Komunalnego Elbląg. Trudności były poważne, gdyż:

- pierwsza połowa lat dziewięćdziesiątych, jeszcze bez funduszy unijnych, to okres szczególnych ograniczeń budżetowych;



- nowopowstałe samorządy zetknęły się, każdy na swoim terenie z tym, co określono mianem zapaści cywilizacyjnej kraju.

Otwarcie na świat pokazało cały dystans dzielący Polskę od przeciętnego poziomu europejskiej cywilizacji. Z jednej strony zatem samorządy miały do czynienia z ogromem potrzeb inwestycyjnych w sferze czysto bytowej (oczyszczalnie ścieków, jakość wody, drogi itp.). Z drugiej świadomość znaczenia portów lokalnych dla rozwoju miasta nie była bynajmniej w społecznościach gmin powszechna. W Elblągu właściwie prawie nie istniała, a samorząd pochodził przecież z wyborów. Ponadto było to tzw. „miasto jednego zakładu” – Zakładów Mechanicznych im. Gen. Karola Świerczewskiego, który właśnie upadał. Wszystko to łącznie niosło ze sobą duże trudności w pozyskaniu środków na niezbędne inwestycje portowe nawet odtworzeniowe. Trzeba było w pierwszej kolejności skupić się na kwestiach najistotniejszych jak np. doprowadzenie energii i wody do wybranych nabrzeży i zbadaniu ich stanu technicznego, aby możliwa była eksploatacja wg europejskich już standardów. Strategiczną inwestycją była w tym okresie budowa przejścia granicznego, a właściwie infrastruktury dla garnizonu Straży Granicznej. Na szczęście nie obowiązywały jeszcze wymogi Schengen dla przejść granicznych.

Dodatkową trudność stanowiły zaszłości w zagospodarowaniu przestrzennego ścisłego obszaru portu. Port położony nad rzeką zawsze musi się liczyć z potrzebami miasta, co do połączenia między brzegami. Ponieważ dla Elbląga po roku 1950 nie przewidywano funkcji portu morskiego odtwarzanie lub nowo budowane przeprawy nie brały pod uwagę statków morskich tzn. ich wielkości. W rezultacie most kolejowy zbudowano, jako stały o wysokości 8,5 m nad poziomem rzeki. Było to i tak „wielkoduszne”. W centrum miasta bowiem w miejscu dwóch niemieckich mostów zwodzonych, z których jednego nie odbudowano po wojnie, a drugi zlikwidowano (za zgodą konserwatora zabytków) zbudowano kładki dla pieszych o wysokości tylko 5,5 m. Na szczęście większość nabrzeży, które mogły zostać prawie „z marszu” wykorzystane była zlokalizowana na północ od tych kładek.

Praktyczne ograniczenie na tym etapie rozwoju portu, choć raczej potencjalne, stanowił most kolejowy. Tu również dopisało portowi szczęście, gdyż na północ od tego mostu znalazły się na obu brzegach rzeki niezagospodarowane grunty. Nowe nabrzeża mogły, zatem pozostać bez ograniczeń wysokości jednostek. Warunkiem racjonalności takiego wyboru było jednak zapewnienie im połączenia z miastem (dla nabrzeża na lewym brzegu) oraz siecią dróg krajowych (droga S7) dla obu. Tak więc następny etap rozwoju portu musiał się zacząć od budowy nowej trasy drogowej. Realizację tego zamierzenia można było jednak osiągnąć już przy wsparciu z funduszy Unii Europejskiej, co dokonało się w latach 1999-2002. Bezpośrednio po tym powstały dwa nowe terminale, towarowy i pasażerski ukończone w roku 2005. Na lewym brzegu rzeki przy ul. Radomskiej zbudowano uniwersalny terminal towarowy o parametrach:

- dł. nabrzeża – 195 m,



- gł. przy nabrzeżu – 3,8 m,
- powierzchnia ogólna 35 tys. m<sup>2</sup> w tym 6 tys. m<sup>2</sup> krytej powierzchni składowej – typ nabrzeża larsen.

Nabrzeże posiada przyczółek do przyjmowania promów.

Zdolność przeładunkową terminalu ocenia się na 0,5 – 1 mln ton/ rok (ładunków masowych) i 0,1 tys. ton ładunków drobnicowych.

Terminal może przyjmować statki o nośności do 3 – 3,5 tys. DWT oraz dopuszcza zastosowanie wszelkich możliwych technologii przeładunków. Na prawym brzegu rzeki powstał nowoczesny terminal pasażerski wraz z infrastrukturą morskiego przejścia granicznego spełniającą wymogi konwencji Schengen. Dysponuje nabrzeżem o dł. 200 m i głębokości 3,5 m oraz również przyczółkiem dla promów. Liczono bowiem na uruchomienie pasażerskiej linii promowej do któregoś z portów rosyjskich w obwodzie kaliningradzkim. Strona rosyjska była również zainteresowana otwarciem takiego połączenia.

Po zakończeniu tych inwestycji port Elbląg można określić, jako w pełni przygotowany do pracy w relacjach Bałtyku i Morza Północnego. Ich dopełnieniem będzie powiększenie obrotnicy statkowej u ujścia Kanału Jagiellońskiego do rzeki Elbląg. Następnie dokonano modernizacji nabrzeży pasażerskich przy Bulwarze Zygmunta Augusta oraz w miejsce kładek zbudowano dwa mosty zwodzone. Tym samym została dokonana rekonstrukcja centralnej części portu przeznaczonej z założenia do obsługi żeglugi pasażerskiej krajowej na Kanale Elbląsko-Ostródzkim oraz na Mierzeję Wiślaną.

W układzie funkcjonalnym można w porcie Elbląg wyróżnić następujące części (patrząc z północy na południe):

1. od północnej granicy portu do mostu Unii Europejskiej,
2. od ww. mostu do północnego mostu zwodzonego,
3. od ww. mostu do mostu Kardynała Wyszyńskiego,
4. od ww. mostu do południowej granicy portu (most kolejowy na linii Elbląg – Malbork).

Ad. 1. Ta część portu Elbląg sprawia, że może on być portem morskim. Nie występuje tu bowiem żadne ograniczenia dostępu poza tymi wynikającymi ze stanu toru wodnego. W tej części znajdują się podstawowe terminale przeładunkowe w mianowicie:

- terminal przeładunkowy Zarządu Portu (poz. 13 na rysunku 10),
- terminal pasażerski Zarządu Portu (poz. 4).

Oba z możliwością rozbudowy.

- nabrzeże Glenportu (poz. 3), drugie pod względem zdolności przeładunkowych w porcie,
- nabrzeże ECE Elbląg (poz. 2) nie wykorzystane przez właściciela, ale z potencjalną zdolnością przeładunkową, a przynajmniej do wykorzystania, jako postojowe.

Tutaj też zlokalizowane są największe elbląskie mariny: Wodnik (poz. 16) i Bryza (poz. 17). Wreszcie na północ od wymienionych obiektów znajdują się podstawowe dla przyszłego rozwoju pod tereny rezerwowe. Łącznie jest to ta część portu, gdzie dziś i w przyszłości skoncentrowane będą jego podstawowe funkcje w stosunku do wszystkich statków, jakie mogą i będą mogły dotrzeć do portu Elbląg.

Ad. 2 Tę część portu można określić, jako przemysłowo – administracyjną, gdyż ogół istniejącej tu infrastruktury to nabrzeża i baseny obsługujące przemysł. Są to:

- basen stoczni,
- nabrzeża i basen eksploatowane przez firmy działające na terenach dawnych zakładów Zamech (poz. 5,6 i 17)

Na lewym brzegu rzeki znajduje się basen Urzędu Morskiego oraz nabrzeże Straży Granicznej. Jedyne nabrzeże przeładunkowe, lub mogące być wykorzystywane do przeładunku to nabrzeże Elbląskiego Przeładunkowego Terminalu sp. z o.o. (poz.8) oraz administrowane przez Zarząd Portu nabrzeże Gdańskie (poz. 10) graniczące z przystanią żeglarską Fala. Po drugiej (prawej) stronie rzeki znajduje się nabrzeże Żeglugi Gdańskiej potencjalnie obsługujące statki pasażerskie tego armatora. Niestety obecnie nieobecne w porcie. Jak widać jest to chyba najbardziej wielofunkcyjny fragment portu, ale ograniczony prześwietem mostów kolejowego i drogowego na trasie Unii Europejskiej. W administracji Zarządu Portu jest tu tylko jedno nabrzeże (Gdańskie) wykorzystywane w ostatnich latach, jako postojowe dla statków pasażerskich. Pozostałe są, jak wspomniano własnością podmiotów prywatnych bądź użyczone administracji rządowej. Brak też większych terenów rezerwowych. Praktycznie są to: tzw. stara obrotnica naprzeciw nabrzeży „pozamechowskich” i prywatne działki graniczące od południa z basenem Urzędu Morskiego. Tym samym dalszy rozwój infrastruktury w tej części portu będzie zależał od jej gestorów, a nie od Zarządu Portu. Należy wskazać, że rozwój ten będzie jednak wymagał współpracy nie tyle z Zarządem, co z władzami miasta, na które spadnie obowiązek zapewnienia dojazdów do tych obiektów. Gdyby jednak wspomniane prywatne działki na rzeką przy ul. Radomskiej miały być sprzedane miasto (Zarząd Portu) powinno skorzystać z ustawowego prawa pierwokupu.

Ad. 3. Jest to „śródmiejska” część portu stanowiąca fragment Starego Miasta, najbardziej atrakcyjna turystycznie. Po zbudowaniu mostów zwodzonych dostępna bez problemu dla śródlądowych statków pasażerskich oraz wszelkiego typu łodzi sportowych. Lewy brzeg rzeki w tej części portu to Wyspa Spichrzów. Położone tu nabrzeże stanowi dziś teren

niewykorzystany, ale w ramach kompleksowego zagospodarowania Wyspy będzie mogło być wykorzystane na potrzeby wszelkich form sportów wodnych i turystyki. Na prawym brzegu rezerwy terenowe stanowi przedłużenie Bulwaru Zygmunta Augusta na południe, w stronę mostu Kardynała Wyszyńskiego. Cała omawiana część portu jest i pozostanie wyłączona z wszelkiej działalności przeładunkowo – składowej.

Ad. 4. Południowa część portu jest obecnie najslabiej zagospodarowana. Na prawy brzegu rzeki jest kemping PTTK (zresztą chwalony) oraz nabrzeża (nieeksploatowane) i teren po dawnych Elbląskich Zakładach Napraw Samochodowych gdzie w niektórych halach prowadzona jest działalność gospodarcza. Możliwość wykorzystania tych nabrzeży do celów portowych zostało ostatnio znacznie ograniczona przez budowę zapór przeciwpowodziowych w sposób utrudniający dostęp do linii cumowniczej od lądu. Na lewym brzegu rzeki praktycznie nie ma nic poza przyczółkiem – Urzędu Celnego. W sumie można przyjąć, że jest to w całości (poza kempingiem) teren rezerwowy po przyszły rozwój portu. Ograniczeniem jest tu jednak brak opłacalności budowy obrotnicy. Oznacza to, że najlepszym rozwiązaniem może być przeznaczenie istniejących i potencjalnie nowych nabrzeży na potrzeby żeglugi śródlądowej. Z tym zastrzeżeniem, że dotyczyć to może tylko zestawów pchanych ewentualnie małych śródlądowych statków pasażerskich.

Drugie dziesięciolecie reaktywacji portu zostało zatem uwieńczone stworzeniem warunków właściwych dla lokalnego portu morskiego (rys.10). Ironią losu proces ten został „podsumowany” zakazem żeglugi do rosyjskich portów Zalewu Wiślanego wprowadzonym przez rząd Rosji w roku 2005. Zakaz ten w połączeniu z obowiązującym przez cały okres po roku 1945 zakazem żeglugi statków bander trzecich tj. nie pod banderą polską lub rosyjską całkowicie zamroził możliwość wykorzystania zbudowanego potencjału.

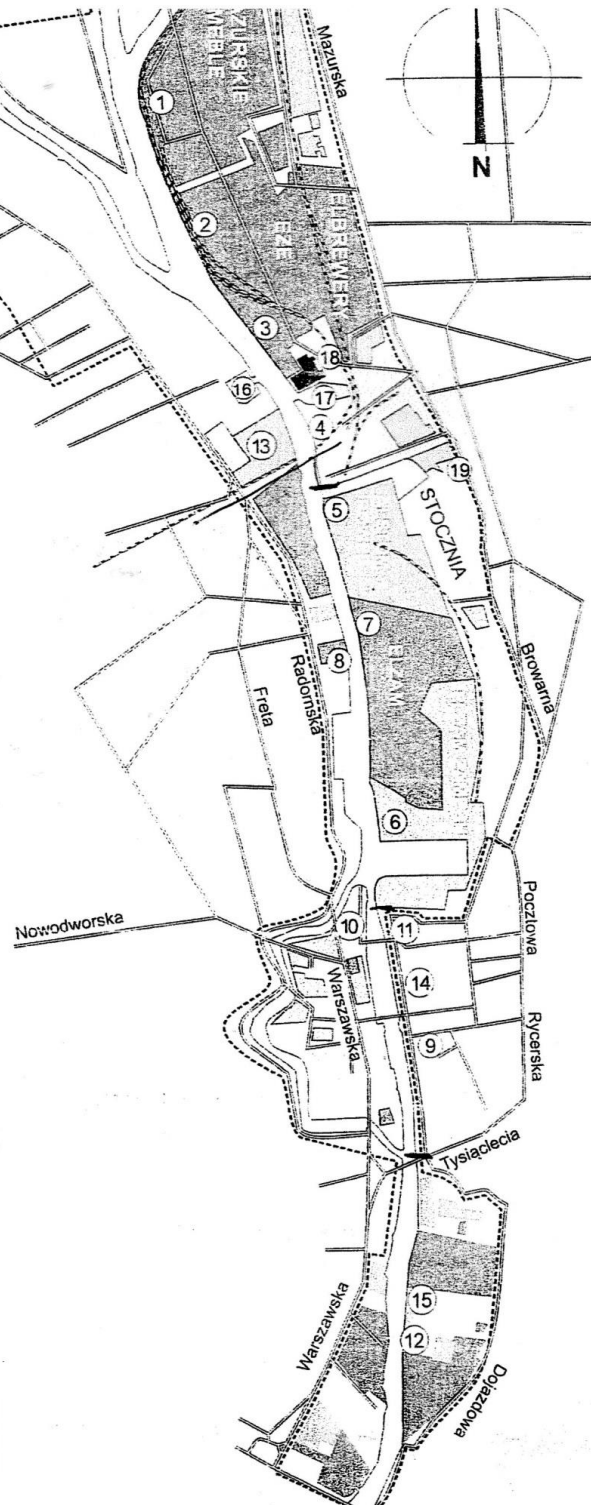
## ELBLĄG PORT

### LIST OF QUAYS

1. Mazurskie Meble
2. Power Plant
3. GlenPort
4. International Passenger Terminal
5. Alstom Power
6. Elzam Zamech
7. Elzam
8. Rożek
9. Municipal
10. Passenger Quay (185m)
11. Private Passenger Quay (100m)
12. Private Quay Dojazdowa St
13. General Cargo Terminal
14. Bulwar Zygmunta Augusta
15. Quay on Dojazdowa Str
16. Wodnik Marina
17. Bryza Marina
18. Elbląg Sea Port Authority
19. Harbour Master's Office

### in alphabetical order:

5. Alstom Power
17. Bryza Marina
14. Bulwar Zygmunta Augusta
18. Elbląg Sea Port Authority
7. Elzam
6. Elzam Zamech
13. General Cargo Terminal
3. GlenPort
19. Harbour Master's Office
4. International Passenger Terminal
1. Mazurskie Meble
9. Municipal
10. Passenger Quay (185m)
2. Power Plant
11. Private Passenger Quay (100m)
12. Private Quay Dojazdowa St
15. Quay on Dojazdowa Str
8. Rożek
16. Wodnik Marina



Rysunek 10. Schemat Portu Elbląg

Źródło: Materiały Zarządu Portu Morskiego w Elblągu

Zdolność tę łącznie na istniejących czynnych nabrzeżach ocenić można na 1,5 – 2 mln ton ładunków i 100 – 150 tys. pasażerów zakładając dotychczasowe średnie okresy zawieszenia żeglugi w sezonie zimowym. Osiągnięte dotychczas rezultaty ilustruje tabela 5. Pobieżna analiza danych w niej zawartych pozwala na wyciągnięcie następujących wniosków:

- 1) Pewne ładunki występujące w porcie od zawsze gdyż były związane z potrzebami zlokalizowanego tu przemysłu a dowożone były szlakami żeglugi śródlądowej z głębi kraju (np. piasek formierski) zniknęły. Zanik tego ładunku w roku 2005 związany jest z rezygnacją odlewni elbląskich z jego używania – zmiana technologii;
- 2) Stały charakter mają przewozy pasażerskie do Ostródy przez tzw. Pochylnie na Kanale Elbląsko-Ostródzkim, które we wszystkich latach można szacować na 25-60 tys. osób w sezonie.

Pozostałe ładunki oraz pasażerowie związane są z aktywizacją portu. Załamanie obrotów węgla po rekordowym roku 1997 było spowodowane decyzją rządu polskiego o wprowadzeniu kontyngentów na import węgla od roku 1998. Nie uchroniło to polskich kopalń przed niezbędną restrukturyzacją (zresztą do dziś niezakończoną), lecz uderzyło w rozwój najuboższego regionu w Polsce.

Tabela 5. Przeladunki i przewozy pasażerskie w latach 1992-2017

Przeladunki i przewozy pasażerskie w latach 1992-2017		
Rok	Przeladunki	Liczba pasażerów
1992	42,0	65.000
1993	22,5	85.000
1994	90,9	24.625
1995	144,8	34.168
1996	354,7	34.168
1997	641,3	31.462
1998	148,3	28.733
1999	40,9	37.245
2000	36,4	33.874
2001	37,9	32.078
2002	46,1	33.731
2003	142,7	35.685
2004	78,3	45.076
2005	126,8	55.025
2006	14,5	41.511
2007	3,5	33.270



2008	5,7	33.297
2009	4,0	32.899
2010	64,8	39.323
2011	113,5	38.221
2012	168,5	33.448
2013	285,5	6.555
2014	358,3	8.315
2015	206,9	26.976
2016	139,5	41.520
2017	99,1	29.579

Źródło: Materiały Zarządu Portu Morskiego w Elblągu

Strukturę obrotów portu po wznowieniu żeglugi do portów Obwodu Kaliningradzkiego ilustruje tabela 6. Jak wynika z danych w niej zawartych do w miarę stałych należą: węgiel, choć w ilościach znacznie zmniejszonych oraz materiały budowlane, których przeładunki będą jednak maleć gdyż budowy związane z igrzyskami w Rosji zostały zakończone. Nowe możliwości otwiera natomiast uruchomione wreszcie przejście fitosanitarne, co pozwoli na akwizycję nowych ładunków pochodzenia roślinnego.

Tabela 6. Przeładunki w latach 2009 – 2017 w podziale na grupy ładunków

Grupy ładunków	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Przeładunki ogółem, w tym:</b>	<b>4,0</b>	<b>64,8</b>	<b>113,5</b>	<b>168,5</b>	<b>285,5</b>	<b>358,3</b>	<b>206,9</b>	<b>139,5</b>	<b>99,1</b>
węgiel	0	23,9	34,5	38,3	55,8	100	66,2	28,1	27,0
piasek	0	0	0	0	0	0	0	0	0
konstrukcje stalowe	4,0	13,9	2	0	2,2	1,8	0	0	0
materiały budowlane /drobnica	0	17,8	77	122,2	226,5	256,5	108,1	71,9	68,9
zboża/soja	0	9,2	0	8	1	1	31,9	39,5	3,2
drewno	0	0	0	0	0	0	0,7	0,0	0

Źródło: Materiały Zarządu Portu Morskiego Elbląg.

Port Elbląg, jak żaden inny w Polsce stał się zakładnikiem polityki międzynarodowej. Jego dalszy rozwój będzie zależał już nie tyle od działań własnych, te w niezbędnych rozmiarach zostały wykonane, lecz od czynników zewnętrznych, a zwłaszcza od stosunków z Rosją oraz modernizacji połączeń z zapleczem i przedpołem.



## **IV. Cele strategii i niezbędne działania**

Strategia jest to kierunek i zakres działania, który dany podmiot zamierza przyjąć w długim okresie czasu, aby osiągnąć swoje cele. Wypada zatem sformułować cel jaki powinien postawić przed sobą podmiot zarządzający portem Elbląg. Artykuł 7 ustawy o portach i przystaniach morskich z dnia 20 grudnia 1996 roku stanowi, że przedmiotem działalności przedsiębiorstwa podmiotu zarządzającego obejmuje w szczególności:

1. zarządzanie nieruchomościami i infrastrukturą portową;
2. prognozowanie, programowanie i planowanie rozwoju portu;
3. budowę, rozbudowę, utrzymywanie i modernizację infrastruktury portowej;
4. pozyskiwanie nieruchomości na potrzeby rozwoju portu;
5. świadczenie usług związanych z korzystaniem z infrastruktury portowej;
6. zapewnienie dostępu do portowych urządzeń odbiorczych odpadów ze statków w celu przekazania ich do odzysku lub unieszkodliwiania.

Tak określony przedmiot działalności określa w sposób ogólny cele strategiczne, jakie może sobie postawić podmiot zarządzający portem. Samo pojęcie „podmiot zarządzający” w przypadku portu nie mającego podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej wymaga uściślenia. Artykuł 23 wspomnianej ustawy o portach i przystaniach morskich stwierdza, że „o formie prawno-organizacyjnej zarządzania portami niemającymi podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej oraz przystaniami morskimi decyduje gmina, jeżeli nieruchomości gruntowe, na których jest położony port lub przystań morska, stanowią mienie komunalne”. W przypadku portu Elbląg władza miasta/ gminy przyjęły, że podmiotem zarządzającym będzie jednoosobowa spółka miasta Zarząd Portu Morskiego Elbląg.

Takie rozwiązanie oznacza w praktyce, że zadanie formułowania celów strategicznych dla portu zostało podzielone między władze miasta i Zarząd Portu, formalnie podmiot zarządzający. Konsekwencje tego stanu rzeczy należą do uwarunkowań skuteczności strategii rozwoju portu, które zostaną omówione w następnym rozdziale opracowania.

Rozwiązanie ustawowe, że podmiot zarządzający portem niemającym podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej może być ustanowiony tylko na gruntach portowych dotyczących mienia komunalnego wywołuje kolejne uwarunkowania dla strategii jego rozwoju. Mianowicie konieczność współpracy przy formułowaniu jej celów władz miasta, podmiotu zarządzającego i pozostałych gestorów obiektów infrastruktury portowej. Dotyczy to zwłaszcza koordynacji tych celów.

Port Elbląg jest i pozostanie portem lokalnym, ale może uzyskać charakter ponad regionalny. Celem strategii jego rozwoju nie jest i nie może być konkurencja z portami Gdańska i Gdyni,

ale raczej ich uzupełnienie. Uszczegółowienie celów strategicznych portu wymaga, jak zawsze w takich przypadkach pewnego spojrzenia w przyszłość.

Przewidywanie przyszłości zawsze nastęcza trudności i obarczone jest znaczną dozą niepewności. W przypadku organizmów gospodarczych, jakimi są porty morskie, i to organizmów działających w rozmiarze międzynarodowym stopień niepewności ulega spotęgowaniu. W przypadku portu elbląskiego prognozowanie jest zaś w zasadzie niemożliwe. Jedynym wchodzącym w grę rozwiązaniem jest wyznaczenie scenariuszy krańcowych tj. maksymalnie niekorzystnego i maksymalnie korzystnego. Rozwój portu elbląskiego w Polsce, zależy od koniunktur politycznych. Te zaś są tym trudniejsze do przewidzenia, że dotyczą stosunków między Polską, a Federacją Rosyjską, których przewidzieć nie sposób.

Port elbląski jest typowym portem rzeczno – morskim o charakterze lokalnym. Stąd też przedmiotem jego obsługi są:

- a) śródlądowa żegluga pasażerska i towarowa;
- b) jachty i inne łodzie sportowe również śródlądowe i morskie;
- c) żegluga morska bliskiego zasięgu w tym potencjalnie również promowa.

Scenariusze rozwoju portu zależą zatem od perspektyw każdej z wymienionych wyżej form żeglugi. Na perspektywy te wpływają w przypadku każdej z tych form różne czynniki.

Towarowa żegluga śródlądowa w relacjach krajowych odbywa się obecnie sporadycznie i głównie w relacji Elbląg – porty Trójmiasta. Przedmiotem przewozów są z reguły ładunki ponadgabarytowe – produkty elbląskie przemysłu lub urządzenia dla tego przemysłu przeznaczone. Wzrost przewozów w innych relacjach np. Wisłą do Bydgoszczy czy Warszawy oraz szlakiem Wisła – Odra są, przy obecnym stanie dróg wodnych w zasadzie niemożliwe. W każdym razie każdy taki przewóz ma charakter „pionierski”. W dodatku most w Kępkach na rzece Nogat zbudowany z okazji modernizacji drogi krajowej nr 7 między Elblągiem, a Gdańskiem ma prześwit 3,4 m uniemożliwiający żeglugę na tym szlaku wszelkim statkom śródlądowym lub towarowym, jak i pasażerskim.

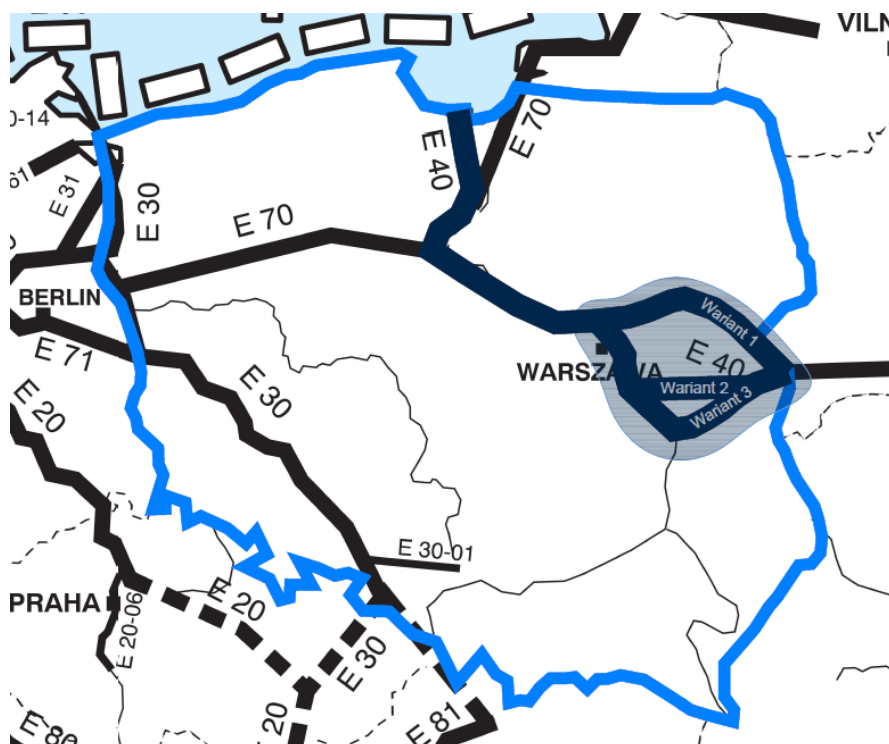
Korzystać z niego mogą jedynie jachty mające możliwość położenia masztów. Również nowy most zwodzony na Szkarprawie w Drewnicy przyniósł ograniczenia, co do wielkości statków śródlądowych, zwłaszcza zestawów pchanych. Jeśli powiat nowodworski nadal będzie wykazywał aktywność w budowie i modernizacji mostów nad szlakami wodnymi to przy aprobacie RZGW w Gdańsku żegluga śródlądowa do i z portu Elbląg będzie niemożliwa. To właśnie jest elementem scenariusza skrajnie negatywnego. Niezależnie od wyżej wymienionych utrudnień lokalnych istnieje generalny problem stanu dróg wodnych w Polsce, który w zasadzie wyklucza regularne przewozy towarowe istniejącym tonażem. Pewien wyjątek stanowić może jedynie dolny odcinek Odry od Szczecina do ujścia Warty. Pozostałe

drogi wodne: Wisła, Wisła – Odra oraz Odra Środkowa i Górna nie dają możliwości wykonywania przewozów trasowych. Możliwa jest jedynie tu i ówdzie „żegluga punktowa”. Takie przewozy mają miejsce np. w rejonie Krakowa i Kazimierza Dolnego na Wiśle, czy Wrocławia na Odrze.

Przełom może przynieść tylko modernizacja dróg wodnych E70 i E40 (rys. 11) oraz ewentualnie wprowadzenie do eksploatacji nowych typów statków śródlądowych, które pozwolą na przewóz ładunku rzędu 500 – 800 ton przy zanurzeniu poniżej 80 cm. Wymaga to całkiem nowych rozwiązań technicznych.

Będzie to jednak trudne do osiągnięcia w przypadku taboru do przewozu ładunków, gdyż:

- postęp w transformacji gospodarczej Polski wydatnie zmniejszył popyt na przewozy ładunków masowych na duże odległości;
- polskie przedsiębiorstwa żeglugi śródlądowej są słabe kapitałowo, a te mocniejsze pracują na drogach śródlądowych Europy Zachodniej, gdzie wystarczy unowocześnić tabor tradycyjny, jako, że nie istnieją ograniczenia ruchu „z braku wody”;
- nie ma w Polsce tradycji, a i umiejętności realizacji dużych programów badawczych ze środków publicznych na rzecz sektora prywatnego.



Rysunek . 11 Polska część międzynarodowej drogi wodnej E40 i E70

Źródło: Instytut Morski w Gdańsku

Lepsze perspektywy zdają się rysować przed śródlądową żeglugą pasażerską, także w odniesieniu do popytu na usługi portu elbląskiego. Na rozwój żeglugi pasażerskiej oddziałują dwa podstawowe czynniki:

- a) wzrost zamożności społeczeństwa wyrażający się zarówno wzrostem dochodów jak i powiększonym budżetem czasu wolnego;
- b) aktywność lokalnych samorządów w dziedzinie podnoszenia atrakcyjności turystycznej zarządzanego miasta czy gminy.

Oba te czynniki działają obecnie na korzyść żeglugi śródlądowej. Można też zaryzykować pogląd, że ten stan rzeczy utrzyma się w przyszłości. Wzrost zamożności społeczeństwa polskiego jest faktem, a jej poziom przekroczył już 50% średniej dla Unii Europejskiej. Niezależnie od nieuchronności wahań koniunktury, trend ten rozpatrywany w dłuższym okresie czasu będzie trwały. Oczywiście jeśli nie nastąpi jakiś wielki kataklizm, czego w zwykłych prognozach zakładać nie można, choć wykluczyć również nie. Rezultatem będzie poszukiwanie różnych form spędzania wolnego czasu, w tym i na statkach pasażerskich śródlądzia. Widać już wyraźnie to zjawisko w znacznej liczbie miejscowości położonych nad szlakami wodnymi, które przyciągnęły do siebie turystów. Możliwość przejażdżki statkiem stanowi i stanowić będzie dodatkową atrakcję pobytu. Dlatego można przyjąć, że przewozy rozwiną się tam gdzie warto przyjechać dla innych atrakcji. Bodaj jedynym obiektem zainteresowania ściśle związanym z wykorzystaniem żeglugi jest w Polsce unikatowy Kanał Ostródzko-Elbląski z jego pochylniami. Ten fakt przesądza o znaczeniu działań samorządów. To one właśnie odpowiadają za promocję swoich miejscowości i „przyciąganie” turystów. Oczywiście istnieje sprzężenie zwrotne, gdyż żegluga pasażerska stanowi jedną z atrakcji. Niemniej trzeba zadbać o coś więcej od hoteli i gastronomii poczynając. Ponadto od samorządu zależą warunki prowadzenia działalności żeglugowej, czyli warunki w portach i przystaniach. Chodzi nie tylko o zapewnienie możliwości bezpiecznego cumowania, lecz także o cały wachlarz usług na rzecz statków, z możliwością wykonania napraw włącznie. Trzeba pamiętać, że żegluga śródlądowa w naszym klimacie ma charakter sezonowy. Sezon, nawet najdłuższy, nie wykracza na ogół poza okres maj – koniec września, a jego kulminacja przypada na miesiące wakacyjne. Dlatego statki żeglugi pasażerskiej potrzebują warunków wygodnego zimowania. Ta funkcja portów śródlądowych będzie rosła wraz ze zwiększającą się liczbą jednostek. Żegluga pasażerska na polskich szlakach śródlądowych będzie miała jeszcze długo charakter punktowy tj. wokół jednego portu. Wynika to ze wspomnianego stanu większości tych szlaków oraz ze stosunków ograniczonej dostępności brzegu. Sieć przystani i portów śródlądowych jest w Polsce rzadka, a szlaki między nimi niepewne. Na przykład rejs z Tczewa do Gniewu to duże ryzyko, że się osiadzie na mieliźnie. Dlatego rozwój, czy też powrót, do przewozów trasowych, z hotelem np. z Warszawy do Gdańska będzie możliwy po modernizacji szlaków i (lub) przy zmianie taboru, podobnie jak to stwierdzono wobec żeglugi towarowej.

W porcie elbląskim śródlądowa żegluga pasażerska jest obecna od zawsze ze względu na wspomniany Kanał Ostródzko-Elbląski. Istnieją też dalsze możliwości jej aktywizacji, a mianowicie:

- a) przejażdżki po rzece Elbląg w granicach portu i dalej w stronę Zalewu Wiślanego;
- b) wycieczki na rezerwat jeziora Drużno;
- c) rejsy na rzekę Nogat i Szkarpawę z powrotem przez Zalew Wiślany;
- d) rejsy do Malborka.

Dwie ostatnie możliwości są na razie tylko teoretyczne, gdyż:

- a) rejs Nogatem i Szkarpawą wymaga nowego taboru, albo szybszego, albo z dobrym zapleczem gastronomicznym;
- b) most w Kępkach na wysokości 3,4 m od lustra wody eliminuje żeglugę z Elbląga do Malborka.

Niemniej należy oczekiwać w przyszłości wzrostu przewozów pasażerskich żeglugą śródlądową w oparciu o port elbląski. Port ten stanowi też dogodny punkt zimowania i zaplecza technicznego dla statków śródlądowych (stocznia). Istnieje też wystarczająca długość linii cumowniczej nabrzeży dla tych jednostek. Dotychczasowy stan rzeczy uległ dalszej poprawie w ostatnich latach. Kładki przez rzekę Elbląg na starówce obecnie na wysokości 5,8 m od lustra wody zostały bowiem przerobione na mosty zwodzone. Stworzyło to możliwość korzystania z nabrzeży położonych w centrum starego miasta przez wszystkie statki, których wysokość nie przekroczy 8,5 m (wysokość mostów na Trasie Unii Europejskiej). Słabością portowego zaplecza dla pasażerskiej żeglugi śródlądowej w Elblągu nie jest infrastruktura hydrotechniczna, lecz zabudowa lądowo-gastronomiczna, hotele, dworzec morski, którego brak. Należy oczekiwać, że ten niedostatek zostanie usunięty w ramach przewidzianej rewitalizacji Wyspy Spichrzów. W sumie można stwierdzić, że śródlądowa żegluga pasażerska w porcie elbląskim może się rozwijać, bo ma do tego warunki.

Drugie źródło popytu na usługi portu elbląskiego stanowi żegluga morska. Specyfiką portu jest to, że potencjalnie może on obsługiwać dwa zasięgi towarowej i pasażerskiej żeglugi morskiej:

- żeglugę między portami Zalewu Wiślanego (porty obwodu kaliningradzkiego oraz porty polskie);
- żeglugę pełnomorską zasięgu Bałtyku i morza Północnego (a w przypadku większych statków także Morza Śródziemnego).

Zalew Wiślany jest traktowany, zarówno w sensie prawnym, jak i bezpieczeństwa żeglugi, jako akwen morski. Prawnie ma status morskich wód wewnętrznych i to nie tylko w Polsce,



ale od paru lat również w Federacji Rosyjskiej. Pod względem bezpieczeństwa żegluga akwen ten, choć nie jest morzem w pełnym tego słowa znaczeniu to jednak stwarza zagrożenia nieporównywalne z występującymi na „zwykłych” szlakach wodnych. Tak więc żegluga typowych statków śródlądowych, jakkolwiek możliwa, podlega jednak licznym ograniczeniom pogodowym oraz wymaga nowego wyposażenia (sprzęt ratunkowy, łączność itp.). Zalew jest akwenem stosunkowo płytkim, przy czym jego głębokość zwiększa się z południowego zachodu na północny wschód (rys. 2). Ruch statków możliwy jest tu wyłącznie po wyznaczonych torach wodnych. Głębokości na tych torach są zróżnicowane, ale na ogół nie mniejsze niż 2,5.

Przewozy towarowe między portami Elbląg i Kaliningrad, Bałtysk i Swietły rosły po otwarciu żegluga w roku 1990 bardzo szybko i w roku 1997 przekroczyły 600 tys. ton. Zmalały, gdy rząd polski wprowadził kontyngenty na import węgla, a zmalały zupełnie od roku 2005 w wyniku ponownego zamknięcia żegluga do portów rosyjskich. Podobnie zresztą przewozy pasażerskie. Dzisiaj możliwa jest tylko żegluga statków polskich i rosyjskich z Bałtyku do Elbląga.

Obecnie na Zalewie Wiślanym (na jego polskiej części) odbywa się żegluga pasażerska, ale poza Elblągiem. Regularne połączenia istnieją między Fromborkiem i Tolkmickiem, a Krynicą Morską. Ponadto w Kątach Rybackich i Rynicy Morskiej bazują statki wykonujące przejażdżki po Zalewie. Dla tej żegluga port elbląski stanowi jedynie zaplecze techniczne i punkt zimowania dla statków innych armatorów niż Żegluga Gdańska. Statki tego ostatniego armatora mają bazę zimową w Gdańsku. Rosyjskie restrykcje sprawiły, że zbudowane w Elblągu terminale są wykorzystywane nie w pełni (terminal towarowy) lub wcale (terminal pasażerski). Żegluga pasażerska między Elblągiem, a portami nad Zalewem Wiślanym będzie możliwa tylko po modernizacji taboru. Jak długo rejs do Krynicy Morskiej trwa ponad dwie godziny potencjalni pasażerowie wybiorą własny samochód, a nawet autobus. Ten stan rzeczy mógłby ulec zmianie gdyby stworzono możliwość przewozu pasażerów z Elbląga na Mierzeję Wiślaną wraz z ich samochodami, czyli uruchomiono linię promową. W porcie elbląskim warunki do tego istnieją. Brak natomiast stosownej informacji struktury w Kątach Rybackich i Krynicy Morskiej.

Żegluga do portów Bałtyku i Morza Północnego odbywa się obecnie, jak wspomniano incydentalnie i niewiele można tu zmienić bez dopuszczenia przez Rosję statków bander trzecich. Może się ona rozwinąć tylko po wybudowaniu kanału przez Mierzeję Wiślaną. Przygotowanie do realizacji tej inwestycji rozpoczęto w roku 2008. Wejścia do kanału będą zabezpieczone przed falowaniem od strony morskiej niezbędnymi falochronami. Budowa kanału umożliwi wchodzenie do Elbląga statków towarowych o nośności 3,5 – 4 tys. DWT i pasażerskich o długości do 120 m i szerokości do 22m<sup>25</sup>. Kanał nie tylko skróci drogę do portów Trójmiasta, do zachodniej części Bałtyku oraz na Morze Północne (rys. 6), lecz także

<sup>25</sup> Materiały Zarządu Portu Morskiego Elbląg.

umożliwi żeglugę całoroczną. Decyzja o kruszeniu lodu na torach wodnych w zimie będzie mogła być podejmowana swobodnie przez polskie instytucje na wniosek przewoźników, a więc w oparciu o rachunek ekonomiczny.

Perspektywicznym źródłem popytu na usługi portu elbląskiego jawi się żeglarstwo. Akweny otaczające port są ciekawe, a ich potencjał daleki od pełnego wykorzystywania. Rozwój żeglarstwa na danym akwencie zależy od:

- zamożności społeczeństwa;
- atrakcyjności samego akwenu i miejscowości nad nim położonych;
- warunków stworzonych jachtom i żeglarzom w portach.

Biorąc powyższe pod uwagę można przyjąć, że żeglarstwo w Polsce będzie się rozwijać, ale czy także na wodach przyległych do portu elbląskiego to nie jest jednoznaczne. O ile bowiem wzrost poziomu życia generalnie sprzyja rozwojowi żeglarstwa, a więc także na Zalewie Wiślanym, Nogacie, dolnej Wiśle czy Szkarpiawie to pozostałe czynniki nie mają tu jeszcze wystarczającej siły. Stosunkowo najlepiej przygotowana jest infrastruktura w portach i przystaniach. Jednak zarówno atrakcyjność turystyczna, jak i zaplecze lądowe tych portów i przystani nie jest przesadnie atrakcyjne. Nawet w Elblągu hotel istnieje tylko w basenie jachtowym Wodnik. Pozostałe trzy przystanie nie oferują w tym względzie nic. W porcie elbląskim istnieją jednak relatywnie dobre warunki zimowania jachtów, w tym dokonywania napraw. Wydaje się, że perspektywicznie port będzie wobec żeglarstwa spełniał dwie funkcje:

- bazy zimowej dla jachtów miejscowych;
- przystani jachtowej dla jachtów przychodzących do Elbląga, bądź płynących dalej na jeziora Pojezierza Iławskiego.

Bazowanie jachtów Elblągu podczas sezonu jest obecnie wywołane głównie brakiem warunków w portach Wysoczyzny Elbląskiej i dużej odległości od portów i przystani na Mierzei Wiślanej. Modernizacja przystani w Suchaczu oraz budowa tychże w Kadynach i Nabrzeżu spowoduje, że w sezonie jachty elbląskie będą stały właśnie tam. Zwłaszcza jeśli zostanie zmodernizowana droga 503 Elbląg – Suchacz – Kadyny – Tolkmicko przez dobudowanie 4 km między Suchaczem, a Kadynami. Dojazd do jachtów tam stojących z Elbląga liczony będzie w minutach, podczas gdy wyjście na Zalew z przystani elbląskich wymaga godziny.

W sumie znaczenie żeglarstwa dla portu elbląskiego i vice versa będzie rosło. Odblokowanie możliwości pływania do portów rosyjskich stanowiłoby istotny czynnik aktywizujący. Zasadnicze znaczenie ma zapewnienie bezpośredniego wyjścia na Bałtyk kanałem przez Mierzę Wiślaną. Będzie to oznaczać integrację dwóch atrakcyjnych akwenów – Zatoki Gdańskiej i Zalewu Wiślanego. Obecnie jacht z Gdańska idzie na Zalew cały dzień i musi pokonać dwie śluzy. Należy też oczekiwać zainteresowania żeglarzy z zagranicy, którzy

zwiedzili już wszystkie porty i przystanie u siebie i na Bałtyku. W sumie w każdym z rysujących się wariantów rozwoju portu elbląskiego potrzeby żeglarstwa będą rosnąć i konieczne jest ich uwzględnienie w planowaniu przestrzennym i programach inwestycyjnych.

Rysują się w uproszczeniu dwa warianty skrajne i jeden pośredni. W związku z tym wariant skrajnie negatywny bazuje na założeniu dalszego trwania obecnego stanu rzeczy tj.:

- aktualnego poziomu przewozów śródlądowych ze względu na brak postępu zarówno co do stanu dróg wodnych, jak i parametrów taboru;
- stale możliwe zablokowanie żeglugi do portów rosyjskich części Zalewu Wiślanego;
- nie zrealizowanie decyzji o budowie kanału przez Mierzę Wiślaną<sup>26</sup>.

Wariant ten jest bardzo prawdopodobny na najbliższe lata. Nie można jednak na nim bazować w programowaniu rozwoju portu w horyzoncie 10-20 lat. Trzeba natomiast pamiętać, że:

- a) najkrótszy horyzont myślenia o rozwoju infrastruktury to 20 lat;
- b) grunty nadające się na inwestycje portowe tj. na styku z wodą łatwo zagospodarować na inne cele, ale potem są już na ogół dla rozwoju portów bezpowrotnie stracone.

Niemniej taki pesymistyczny wariant daje wskazówki, co do działań bieżących. Sytuacja portu elbląskiego jest o tyle szczęśliwa, że inwestycje już przygotowane będą także uzasadnione w wariantcie pesymistycznym, a bardzo potrzebne gdyby sytuacja portu uległa zmianie. Chodzi tu zwłaszcza o rekonstrukcję nabrzeży na Wyspie Spichrzów. Działania te integrują port i poprawiają warunki pracy tych form żeglugi, które nawet w tym wariantcie będą się rozwijać tj. żeglugi pasażerskiej na Kanale Ostródzko-Elbląskim i żeglarstwa. W innych dziedzinach pozostanie stagnacja i obroty ładunków nie przekroczą kilkunastu tysięcy ton łącznie tj. śródlądowych i morskich. Żegluga pasażerska z Elbląga na Mierzę nie zostanie uruchomiona, czyli liczba odprawionych w porcie pasażerów będzie wahać w granicach 30-60 tys. osób w sezonie.

Problemem będzie wykorzystywanie nowych terminali, gdyż pozostałe należą do przemysłu i jeśli nie obsługują przewozów publicznych to i tak podnoszą możliwości swoich zakładów. Wykorzystanie terminalu towarowego na zachodnim brzegu rzeki jest możliwe na potrzeby składowe tak jak to się działo od chwili jego powstania. Większe trudności wystąpią w przypadku terminalu pasażerskiego na brzegu wschodnim, który był budowany na potrzeby linii promowej do Bałtyjska lub Kaliningradu.

Jego wykorzystanie będzie możliwe tylko, jeśli:

- a) znajdzie się armator, który uruchomi połączenie do portu na Mierzei Wiślanej i nie będzie to Żegluga Gdańska, która dysponuje własnym nabrzeżem;

---

<sup>26</sup> Decyzje o budowie kanału podjęto. Przygotowania w toku. Szacuje się, że zakończenie budowy to lata 2021 – 2022.

- b) zostanie stworzona możliwość uruchomienia połączenia promowego dla przewozu samochodów na Mierzeję Wiślaną. Będzie to wymagało budowy stosownej infrastruktury w Kątach Rybackich (podejmują starania) lub Krynicy Morskiej (w świetle dotychczasowych zachowań tamtejszej społeczności mało prawdopodobne);
- c) częściowa eksploatacja będzie możliwa (dla celów przeładunkowych) po przejściu przez Zarząd Portu terenu Grupy Heineken na zaplecze terminalu.

Z punktu widzenia zagospodarowania portu wariant pesymistyczny pozwala ograniczyć działania do obecnie istniejącej przestrzeni portowej w celu likwidacji występujących dysproporcji. W tej sytuacji np. basen jachtowy Bryza posiada zmodernizowaną infrastrukturę hydrotechniczną, a nie ma zupełnie zaplecza gastronomiczno-hotelowego. Ponadto w porcie elbląskim jachty nie mają możliwości tankowania paliwa. Nawet jednak zakładając, że wariant pesymistyczny będzie aktualny przez kilka lat nie należy rezygnować z działań poprawiających dostęp do portu od strony lądu. Chodzi nie tylko o zrealizowaną modernizację drogi 503, gdyż ta modernizacja powinna i zapewnić wygodny dojazd nie tylko do Suchacza, ale także Kadyn i Tolkmicka wzdłuż torów kolejowych bez konieczności wspinania się na Wysoczyznę Elbląską. Bardzo istotne jest niedopuszczenie do likwidacji linii kolejowej Elbląg – Braniewo przez Tolkmicko, a przynajmniej utrzymania jej, jako bocznicy przyszłych nabrzeży na północ od oczyszczalni ścieków. Konieczne jest zarezerwowanie terenów dla przyszłych bocznic kolejowych do tych nabrzeży – dotyczy to również dojazdów drogowych. O ile w wariantcie pesymistycznym wystarczy tu zaniechanie zabudowy i rezerwacja terenów, to w każdym innym wariantcie konieczne będą działania aktywne.

Wariant pośredni zakłada pewną aktywizację polskich dróg śródlądowych, zwłaszcza szlak Dolna Wisła – Odra (E70) oraz stabilizację żeglugi przez rosyjską część Zalewu Wiślanego, ale bez Kanału przez Mierzeję Wiślaną. W żegludze pasażerskiej zakłada się znaczny wzrost dzięki modernizacji taboru i uruchomienie połączeń z portami Mierzei Wiślanej w tym promowego oraz zwiększone przewozy pasażerskie Kanałem Ostródzko-Elbląskim. Należy wskazać, że wariant ten jest w znacznym stopniu uzależniony od stosunków politycznych z Federacją Rosyjską. Stąd też jego urzeczywistnienie może być aktualne lub nie z dnia na dzień.

Przewidywania zakładają, że funkcja transportowa portu bazować będzie na przewozach towarowych różnych ładunków masowych i drobnicowych w ramach współpracy przygranicznej głównie między Elblągiem, a portami Obwodu Kaliningradzkiego.

Do transportu wodnego (w eksporcie i imporcie) ciężyc będą przede wszystkim ładunki masowe jak: węgiel, zboże, ziemniaki, materiały budowlane, sztuki ciężkie.

Zainteresowanie spedytorów polskich i rosyjskich obejmuje ponadto paliwa płynne, koks, drewno, nawozy. Szacuje się, że międzynarodowe obroty towarowe tych ładunków na tym kierunku mogą osiągnąć 700 tysięcy ton

W relacji z innymi portami bałtyckimi, przy założeniu uregulowania sprawy wejścia na Zalewie Wiślanym statków „bander trzecich”, ocenia się, że potencjalne zapotrzebowanie na przewozy do krajów skandynawskich, republik bałtyckich oraz portów niemieckich wyniesie 200-350 tys. ton.

W obrotach towarowych należy uwzględnić ładunki przewożone w kontenerach. Ich wielkość jest obecnie trudna do oszacowania i zależeć będzie od:

- opłacalności ekonomicznej przewozów i konkurencyjności w stosunku do transportu kołowego;
- działalności firm spedycyjno-logistycznych przekierowujących strumień ładunków skonteneryzowanych do portu Elbląg;
- dostosowania środków transportu wodnego do przewozu kontenerów.

Zakłada się, iż barka 500 BRT może przewieźć na pokładzie jednorazowo 18 sztuk kontenerów 20 stopowych. W przypadku użycia jednostek specjalistycznych liczba przewożonych kontenerów ulegnie podwojeniu.

Przyjmując wariant minimum: 1 barka – 1 rejs w tygodniu przez okres 6 m-cy w roku, rocznie przewozy wyniosą około 1000 sztuk kontenerów.

Przewozy kontenerów stworzą potencjalne możliwości ich formowania i rozformowywania w porcie. Są to dodatkowe miejsca pracy oraz zaangażowania różnego rodzaju sprzętu transportowego (lekkiego i ciężkiego).

Z racji dogodnego połączenia z drogami krajowymi oraz położeniem nowego terminalu towarowego poza strefą zabudowy miasta wystąpią także przewozy sztuk ciężkich i ponadgabarytowych transportem wodnym. Będą to pojedyncze przypadki, każdorazowo szczegółowo analizowane pod względem technicznym możliwości dojazdu do portu.

Przedsiębiorcy Obwodu Kaliningradzkiego zainteresowani są eksportem paliw i produktów ropopochodnych oraz budową zbiorników na te produkty.

Obecny terminal może służyć jedynie do przewozu paliw bunkierkami i rozładowania w relacji statek – samochód cysterna.

W dalszej perspektywie należy liczyć się z potrzebą zagospodarowania niewielkiego fragmentu północnych terenów portowych np. w SSE na ten cel.



W relacjach krajowych mogą być przewożone przede wszystkim materiały budowlane (piasek, żwir, tłuczeń). Wielkość tych przewozów jest trudna do oszacowania. Silną konkurencją dla tych przewozów jest transport kołowy.

Szacunkowa wielkość popytu na usługi przewozowo – przeładunkowe w relacjach krajowych wynosi 100-150 tys. ton około 2025 roku.

Aktywizacja wewnątrz krajowych przewozów transportem wodnym w obsłudze portu w Elblągu związane będzie z:

- przewozami pomiędzy Elblągiem, a portami aglomeracji gdańskiej,
- przewozami między Elblągiem, a portami dolnej Wisły i innych dróg wodnych śródlądowych mających połączenie z Zalewem Wiślanym.

Przewozy towarowe żeglugą śródlądową w układzie Wschód – Zachód przez Zalew Wiślany były przedmiotem badań w ramach „Studium możliwości uruchomienia drogi wodnej Wschód – Zachód i perspektywy jej rozwoju” – wykonanego przez „Hydroprojekt” Warszawa. Analiza popytu na usługi przewozowe na tej drodze mogłyby osiągnąć:

- w tranzycie – 600 tys. ton/rok,
- w eksporcie i imporcie – 200 tys. ton/rok.

Część tych przewozów może ciężać do portu w Elblągu.

Wystąpią ponadto usługi związane z obsługą ładunków tj. składowanie, sortowanie, uszlachetnianie, konfekcjonowanie itp. W rachubę wchodzi także organizacja składów celnych, chłodni oraz zabezpieczenia miejsc postojowych dla pojazdów ciężarowych w tranzycie.

Wielkość przeładunków w porcie Elbląg, będzie wypadkową następujących czynników:

- stosunków gospodarczych z Obwodem Kaliningradzkim;
- aktywności eksportowej i importowej lokalnego przemysłu rolnictwa i handlu;
- promocji portu i działań marketingowych;
- stopnia reaktywowania przewozów na dolnej Wiśle.

Prognozę popytu na przewozy zawiera tabela nr 7.

Elbląg jest miastem przemysłowym, ale tylko bardzo mała część tego przemysłu korzysta z dróg wodnych dla przewozu surowców i wywozu gotowych produktów. Rozwój portu może stanowić czynnik aktywizujący ten przemysł. Istotną rolę mogą odegrać zakłady znajdujące się na terenie dawnego Elzamu dysponujące wolnymi powierzchniami składowymi oraz magazynowymi.

Powstanie i rozwój SSE może stać się ważnym czynnikiem rozwoju funkcji handlowej, dotychczas praktycznie niewystępującej w porcie.

Tabela 7. Prognoza obrotów ładunkowych portu w Elblągu do 2025 (w tys. ton)

<i>Wyszczególnienie</i>	2025
Struktura rodzajowa	
<b>Razem</b>	950 – 1300
<b>w tym:</b>	
▪ węgiel	250 – 400
▪ materiały budowlane	120 – 200
▪ wyroby i konstrukcje stalowe	40 – 60
▪ nawozy sztuczne i inne nasienne	70 – 100
▪ zboża i pasze	100 – 140
▪ drobnica (w tym art. spożywcze, art. przemysłowe, dobra inwestycyjne, wyroby z drewna i in.)	370 – 400
Struktura kierunkowa	
<b>Razem</b>	950 – 1300
<b>w tym:</b>	
relacje międzynarodowe	
▪ handel z Obwodem Kalingradzkim	500 – 700
▪ handel z innymi krajami bałtyckimi	200 – 250
▪ żegluga śródlądowa w układzie wschód - zachód	100 – 150
Relacje krajowe	150 - 200

Źródło: Materiały Instytutu Morskiego w Gdańsku.

Wzrost obrotów i liczby statków korzystających z portu będzie powodował powstanie usług dotychczas niewystępujących w Elblągu jak usługi shipchandlerskie, usługi spedycyjne. Zaistnieje potrzeba obsługi ładunków na terminalu przez agencję celną oraz służby kontroli jakości ładunków.

Wystąpi także wzrost typowych usług portowych jak zaopatrzenie w wodę, paliwo, odbiór ścieków i odpadów, usługi cumownicze i holownicze.

W tym wariantcie osiągnie się wykorzystanie wspomnianego terminalu towarowego przy ul. Radomskiej, którego możliwości są następujące:

Zdolności przeładunkowe terminalu (max.)<sup>27</sup>:

1. Założenia do obliczeń:

- praca 2 zmianowa,
- jednoczesna obsługa 2 statków,
- obciążenie placów terminalu 5t/m<sup>2</sup>,

<sup>27</sup> Materiały Zarządu Portu Morskiego Elbląg.

- parametry statków (średnie eksploatacyjne),  
długość całkowita 70,0 m,  
szerokość 12,0 m,  
zanurzenie 2,25 m,  
ładowność 1500 t,
- średni okres zalodzenia 99 dni,
- średnia ilość dni pracy 266 dni/rok,
- nie przewiduje się stałych urządzeń przeładunkowych na nabrzeżu.

### 2. Towary masowe:

#### Czas zajęcia stanowiska

266 dni/rok:  $1,2$  (wskaźnik arytmii podejścia statków) = 221, (6) przyjęto 220 dni;

#### Wydajność przeładunku na zmianę

30 cykli żurawia /h x 7h pracy/ zmianę x 4t/cykl = 840 ton/zm przyjęto 800ton/ zm;

#### Czas obsługi 1 statku z masówką

1500 ton/ statek: ( 800ton/zm x 2 zm) = 0,94 doby; przyjęto 1 dobę po uwzględnieniu czasu przygotowania statku do rozładunku, sklarowania i odholowania do rozładunku;

#### Ilość statków obsługiwanych na stanowisku

220 dni: 1 dzień/ statek = 220 statków;

#### Roczna zdolność przeładunkowa stanowiska

220 statków x 1500 t/statek = 330.000 ton.

### 3. Przeładunki drobnicy:

#### Wydajność przeładunku na zmianę

- kontenery (10 tys. ton);

10 cykli /h x 7h/ zmianę = 70 kont/ zmianę;

Czyli można obsłużyć 1 statek w ciągu 1 dnia;

- drewno spakietyzowane (20 tys. ton);

15 cykli /h x 7h/ zmianę x 4,0 t/ cykl = 420 ton/zmianę; przyjęto 400 ton/ zmianę;

400 ton/ zmianę x 2 zm/ dobę = 800 ton/dobę;

Czas obsługi jednego statku z drewnem trwał będzie 1000 ton/ statek: 800 ton/dobę = 1,25 doby/statek; przyjęto 2 doby na statek;

- Drobnica konwencjonalna (20 tys. ton);

20 cykli /h x 7h/ zmianę x 3 t/cykl = 420 ton/zmianę, przyjęto 400 ton/zmianę;

400 ton/zm x 2 zm/dobę = 800 ton/dobę;

Czyli czas obsługi jednego statku drobnicowego trwał będzie również 2 dni.

#### 4. Łączna zdolność przeładunkowa terminalu:

Jak wynika z powyższych obliczeń projektowany Terminal będzie posiadał zdolność rocznych przeładunków na 2 stanowiskach w ilości

- ładunki drobnicowe 50.000 ton,
- ładunki masowe 525.000 ton.

Pozostałe obroty przewidziane w prognozie będą obsługiwane przez stare nabrzeża. Dla przewozów ze śródlądzia istnieje w porcie niewykorzystywane obecnie nabrzeże w południowej części przy ul. Dojazdowej. Jego wykorzystanie może ograniczyć wysokość mosty na Al. 1000-lecia – 5,8 m. W rozpatrywanym wariantcie może już wystąpić potrzeba powiększenia obrotnicy przy wejściu na Kanał Jagielloński, kosztem Wyspy Nowakowskiej. Niewykluczona jest też ekspansja poza obecny obszar portu dla obsługi paliw i ewentualnych innych ładunków. Ekspansja ta będzie możliwa na wschodnim brzegu rzeki Elbląg w rejonie oczyszczalni ścieków. Inne możliwości to wykorzystanie gruntów na Wyspie Nowakowskiej. Będzie to realne jednak tylko po zbudowaniu nowej przeprawy mostem przez rzekę Elbląg.

Oczywiście najbardziej pożądanym jest wariant optymistyczny, który zakłada, że port elbląski nie tylko będzie dostępny przez rosyjską część Zalewu Wiślanego i Cieśninę Piławską, lecz także przez kanał Mierzei Wiślanej (rys. 8). Budowa kanału to nie tylko samodzielne i jeśli będzie to ekonomicznie uzasadnione całoroczne wyjścia na Bałtyk. To także nowy tor wodny do Elbląga o głębokości 5 m, a więc dla statków o nośności 3-4 tys. DWT. Realizacja kanału pozwala prognozować dla portu co najmniej podwojenie obrotów założonych w przytoczonej prognozie dla wariantu pośredniego. Wskazuje na to nie tylko fakt, że tylko przez Zalew przewieziono w 1997 roku 600 tys. ton węgla, lecz także zainteresowanie wielu eksporterów i importerów możliwością obsługi w Elblągu większych statków. Prognoza opracowana w ramach przygotowywanego studium wykonalności kanału zakłada obroty rzędu 3-3,5 mln ton rocznie. Ta wielkość obrotów będzie już wymagać wykorzystania wszelkich rezerw terenowych, jakie istnieją tak na wschodnim brzegu rzeki, jak i na Wyspie Nowakowskiej. Oznacza to, że rezerwacja tych gruntów na potrzeby portu w planach przestrzennych jest konieczna od zaraz. Wydaje się też celowe rozpatrzenie możliwości doprowadzenia linii kolejowej do nowego terminalu przy ul. Radomskiej. Równolegle trzeba liczyć się ze zwiększonymi potrzebami terenowymi na potrzeby żeglarstwa, w tym dalekomorskiego.

64



Żaglowce klasy Iskry czy Pogorii mają zanurzenie 2,8 m. W sumie o ile wariant pośredni, nie mówiąc już o pesymistycznym, może ograniczyć działania inwestycyjne w porcie do rekonstrukcji terenów już zagospodarowanych i zapewnieniu dostępu do nich od strony lądu, pożądany wariant maksymalny będzie wymagał zagospodarowania nowych terenów.

Przekładając przytoczone prognozy na konkretne działania wydaje się, że przyjmując wariant optymistyczny (także z rozwojem dróg wodnych E40 i E70) konieczne będzie:

1. Zapewnienie głębokości rzeki od północnej granicy portu do mostów kolejowego i drogowego Unii Europejskiej do 5 m tj. zgodnie z parametrami zmodernizowanego toru wodnego z Bałtyku. W świetle informacji Urzędu Morskiego w Gdyni o stanie przygotowań do realizacji tej inwestycji sprawa nabiera już charakteru – pilne (rys. 9)
2. Budowa obrotnicy na wejście na Kanał Jagielloński (rys. 12)
3. Zapewnienie stosownych głębokości przy terminalach Zarządu Portu po obu stronach rzeki.



Rysunek 12. Wejście na Kanał Jagielloński

Źródło: Materiały Zarządu Portu Morskiego Elbląg

To są działania, które muszą być podjęte jak najszybciej, jeśli port ma skorzystać z możliwości, jakie stworzy kanał przez Mierzeję Wiślaną i modernizacja toru wodnego.

W dalszej kolejności konieczne będzie:



1. Przejęcie wspomnianych wyżej gruntów Grupy Heineken i utworzenie zintegrowanego terminalu towarowo – pasażerskiego. Będzie to jedyny w gestii Zarządu Portu terminal z możliwością obsługi przez kolej.
2. Powiększenie terminalu przeładunkowego na lewym brzegu rzeki o nową linię cumowniczą do basenu Wodnika oraz zintegrowanie go z placami i magazynami na bezpośrednim zapleczu przy ul. Radomskiej.

W dalszej kolejności, w zależności od potrzeb zasadne będzie:

1. Zagospodarowanie „starej obrotnicy” przy ul. Radomskiej i ewentualnie prywatnych działek na południe od basenu Urzędu Morskiego.
2. Kompleksowe zagospodarowanie Wyspy Spichrzów i przedłużenie nabrzeża Bulwaru Zygmunta Augusta do mostu Kardynała Wyszyńskiego.
3. Jeżeli wystąpią oznaki ożywienia ruchu na drogach wodnych E 40 i E70 podjęcie inwestycji w południowej części portu ze szczególnym uwzględnieniem dojazdów do nabrzeży na prawym brzegu rzeki w tej części portu.

Być może konieczna będzie stosowna zmiana miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Generalnie należy się kierować zasadą konsolidacji istniejącej infrastruktury. W dalszej kolejności należy widzieć inwestycje na terenach rezerwowych na północ od oczyszczalni ścieków oraz ewentualnie na Wyspie Nowakowskiej. Istniejące tam grunty należy planistycznie zarezerwować dla celów portowych już teraz, o ile nie zostało to dokonane.

## **V. Uwarunkowania realizacji założonych celów. Analiza SWOT**

Przedstawione w rozdziale pierwszym nowe okoliczności zmieniają uwarunkowania realizacji strategii rozwoju elbląskiego portu, a przynajmniej dają nadzieję na zmianę. Decyzja o budowie kanału przez Mierzę Wiślaną i modernizacji toru na rzece Elbląg wraz z nowym mostem w Nowakowie, a zwłaszcza podjęcie konkretnych działań w tym kierunku, pozwala zakładać, że to, co było tylko hipotezą przy konstruowaniu maksymalnie korzystnego wariantu rozwoju portu - zmiana jego połączeń z Bałtykiem – można traktować jak perspektywę realną. Dodatkową zaletą kanału przez Mierzę Wiślaną z punktu widzenia perspektyw rozwoju portu Elbląg jest to, że uniezależnia połączenie z portami Gdańska i Gdyni od szlaku śródlądowego Szarpawa – Wisła – Martwa Wisła, a zwłaszcza od kaprysów stosownego urzędu (obecnie to chyba Wody Polskie) w kwestii otwierania i zamykania śluzy w Gdańskiej Głowie i Przegalinie.

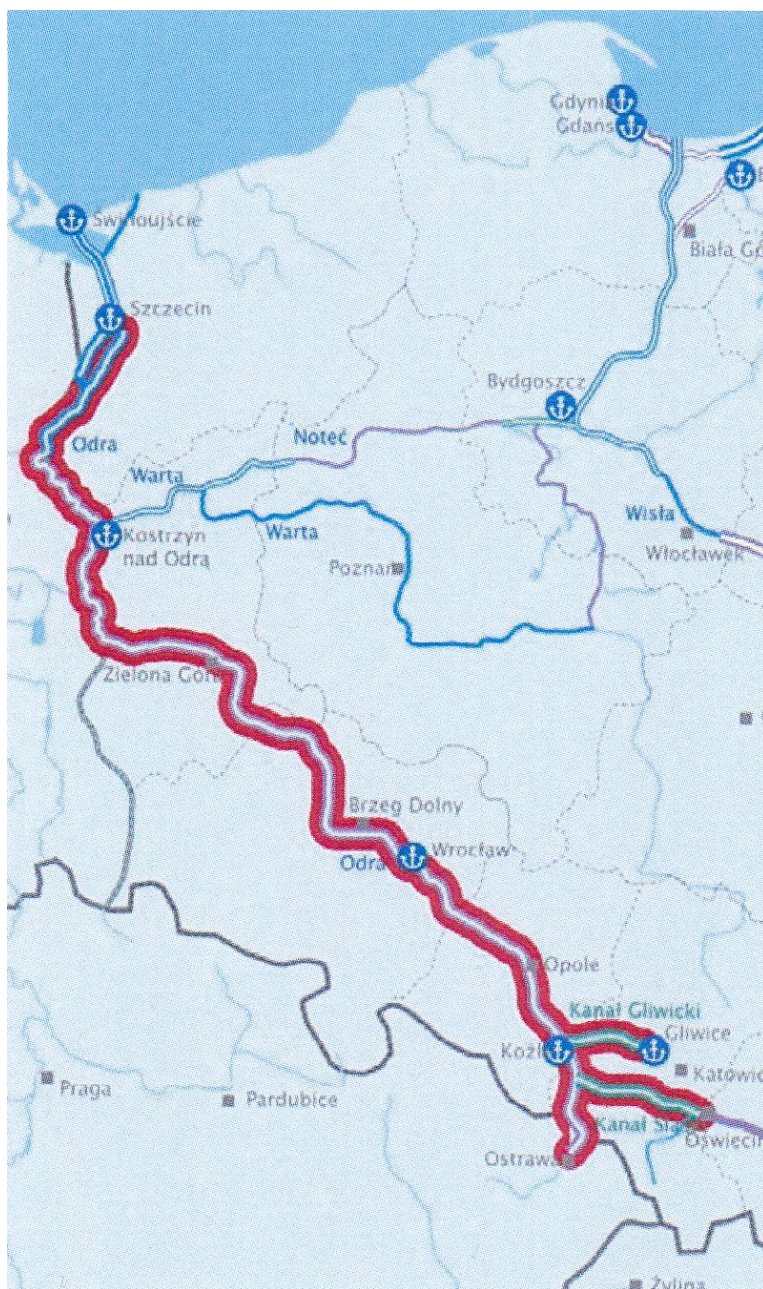
Nieco inaczej mają się sprawy z drogami śródlądowymi E70 i E40, które w istotny sposób mogą wpłynąć na rozwój portu. Wspomniana wyżej, ratyfikowana przez Polskę Konwencja AGN zaleca dostosowanie objętych nią dróg wodnych do określonych standardów, ale nie obliguje. Zatem to jakie i kiedy będą drogi wodne E40 i E70 na odcinku polskim, ważne dla rozwoju portu Elbląg, zdecyduje program rządu i jego realizacja. Zamiary rządu RP w tej materii ogłoszono w dwóch dokumentach: Ekspertyzie w zakresie rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016 – 2020 z perspektywą do roku 2030 (Warszawa 2016) przygotowany przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, która stanowiła podstawę do przygotowania Założeń do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016 – 2020 z perspektywą do roku 2030 przyjętych uchwałą nr 79 Rady Ministrów z dnia 14.06.2016 oraz sejmową uchwałą, która powierza koordynowanie i nadzorowanie realizacji Założeń ministrowi właściwemu do spraw żeglugi śródlądowej<sup>28</sup>.

Uchwała przewiduje następujące priorytety w działaniach na rzecz dostosowania polskich dróg wodnych do wymogów Konwencji AGN:

- I. PRIORYTET I: Odrzańska Droga Wodna (E30) – osiągnięcie międzynarodowej klasy żeglowności i włączenie w europejską sieć dróg wodnych.
  - I.1. Likwidacja aktualnych wąskich gardeł.
  - I.2. Przystosowanie Odrzańskiej Drogi Wodnej do parametrów klasy Va.
  - I.3. Budowa na terytorium Polski odcinka brakującego połączenia Dunaj – Odra – Łaba.
  - I.4. Budowa Kanału Śląskiego.

---

<sup>28</sup> Monitor Polski. Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej poz. 711 z dnia 22.07.2016.



Rysunek 13. Odrzańska Droga Wodna

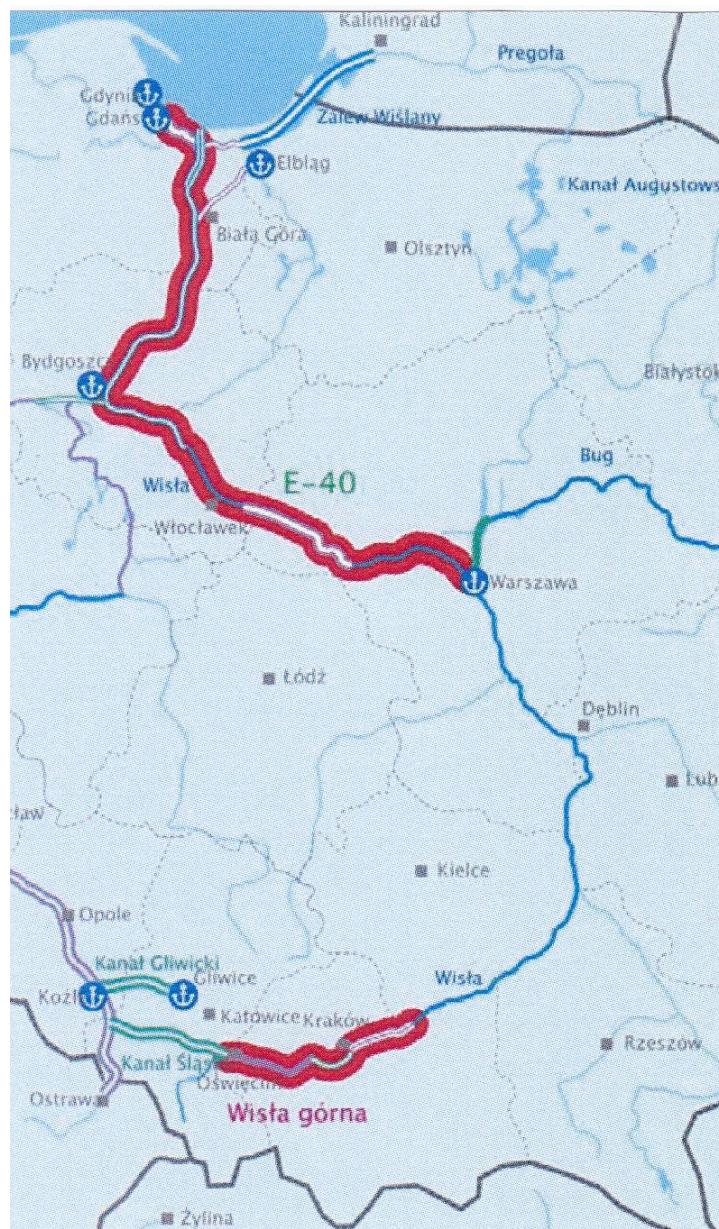
Źródło: Materiały Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej

## II. PRIORYTET II: Droga wodna rzeki Wisły – uzyskanie znacznej poprawy warunków nawigacyjnych.

### II.1. Budowa kaskady Wisły od Warszawy do Gdańska.

### II.2. Modernizacja górnej skanalizowanej Wisły oraz budowa stopnia wodnego w Niepołomicach.





Rysunek 14. Droga Wodna Rzeki Wisły.

Źródło: Materiały Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej

### III. PRIORYTET III: Połączenie Odra – Wisła – Zalew Wiślany i Warszawa – Brześć – rozbudowa dróg wodnych E70 i E40.

III.1. Przygotowanie do modernizacji międzynarodowej drogi wodnej Odra – Wisła –  
Zalew Wiślany (E70).

III.2. Przygotowanie do budowy polskiego odcinka międzynarodowej drogi wodnej  
Wisła – Dniepr (E40) z Warszawy do Brześcia.



Rysunek 15. Rozbudowa dróg wodnych E70 i E40

Źródło: Materiały Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej

#### IV. PRIORYTET IV: Rozwój partnerstwa i współpracy na rzecz śródlądowych dróg wodnych

IV.1. Wdrożenie systemu usług informacji rzecznej (RIS).

IV.2. Rozwój partnerstwa krajowego na rzecz śródlądowych dróg wodnych.

IV.3. Rozwój współpracy międzynarodowej na rzecz śródlądowych dróg wodnych.

Zakres zadań inwestycyjnych na polskich drogach wodnych powinien obejmować:

W perspektywie krótkoterminowej:

1. Aktualizację krajowych dokumentów strategicznych pod kątem dostosowania ich do nowych celów, związanych z zakresem zagospodarowania śródlądowych dróg wodnych, w tym ewentualnie Dokumentu Implementacyjnego.
2. Przygotowanie części dokumentacyjnej dla wszystkich inwestycji przewidzianych do realizacji w okresie długoterminowym, m.in. studiów wykonalności, projektów funkcjonalno- -użytkowych, strategicznych ocen oddziaływania na środowisko itd.,



zawierających również analizy hydrologiczne, pozwalające na zbilansowanie zasobów wodnych niezbędnych dla zapewnienia funkcji żeglugowej na drogach wodnych, wraz ze wskazaniem na ewentualne potrzeby budowy dodatkowych zbiorników retencyjnych zapewniających wodę dla celów żeglugowych. Przy czym, dokumenty te nie powinny odnosić się do poszczególnych zadań inwestycyjnych, ale obejmować całościowo poszczególne szlaki żeglugowe, rekomendując wariantowo najlepsze rozwiązania.

3. Aktualizację Planów Gospodarowania Wodami, pod kątem uwzględnienia w nich planowanych zadań inwestycyjnych na polskich śródlądowych drogach wodnych.
4. Ze względu na ograniczoną ilość środków przeznaczonych na finansowanie zadań inwestycyjnych na śródlądowych drogach wodnych w latach 2016–2020, poszukiwanie dodatkowych źródeł ich finansowania, m.in. z CEF – Instrument „Łącząc Europę” (ang. Connecting Europe Facility – CEF), który ma przyczynić się do zrównoważonego wzrostu, poprzez tworzenie nowoczesnych sieci transeuropejskich o wysokiej wydajności, czy też w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego, szczególnie w odniesieniu do współfinansowania stopni wodnych, na których instalowane będą elektrownie wodne.
5. Modernizację zabudowy hydrotechnicznej dróg wodnych w miejscach najbardziej limitujących, aby jak najszybciej przywrócić żeglugę długo trasową, szczególnie na swobodnie płynącym środkowym odcinku Odry.
6. Zmianę systemu gospodarowania wodą na zbiornikach retencyjnych zlewni Odry w celu optymalnego wykorzystania ich pojemności użytkowej dla zasilania drogi wodnej.
7. Budowę stopni wodnych na Odrze, poniżej Malczyc w Lubiążu i Ścinawie oraz na Wiśle, poniżej Włocławka.

### W perspektywie długoterminowej:

1. Przystosowanie Odrzańskiej Drogi Wodnej do parametrów klasy Va, wraz z budową na terytorium Polski odcinka Kanału Odra – Dunaj oraz budową Kanału Śląskiego.
2. Kaskadę środkowego i dolnego odcinka Wisły od Warszawy do Gdańska.
3. Modernizację pozostałych odcinków szlaków żeglugowych E40 i E70.
4. Modernizację górnego skanalizowanego odcinka Wisły do parametrów drogi wodnej klasy Va oraz budowę stopni wodnych w Niepołomicach i Podwalu.
5. Wdrożenie zharmonizowanego systemu usług informacji rzecznej (RIS) na wszystkich drogach wodnych międzynarodowego znaczenia.

Szczegółowy zakres zadań inwestycyjnych na Odrzańskiej Drodze Wodnej obejmuje:

W perspektywie krótkoterminowej:

1. Na Odrze górnej:

- a. dokończenie budowy zbiornika Racibórz z zachowaniem zobowiązań związanych z zapewnieniem okresu trwałości projektów finansowanych z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014–2020,
- b. uzgodnienie ze Stroną czeską harmonogramu budowy kanału Odra – Dunaj po obu stronach granicy i przeprowadzenie działań planistycznych i projektowych.

2. Na Kanale Gliwickim zakończenie prac remontowo-modernizacyjnych śluz dla przywrócenia ich sprawności i funkcjonalności w ramach istniejącej klasy drogi wodnej oraz rozpoczęcie prac projektowych i modernizacyjnych stanowisk kanału do klasy V (o ile będzie to uzasadnione, ponieważ przyszły Kanał Śląski będzie przebiegał lateralnie do istniejącego kanału).

3. Na odcinku skanalizowanym Odry rozpoczęcie selektywnej przebudowy istniejących śluz do parametrów klasy Va wraz z modernizacją awanportów tych śluz, zgodnie z planem modernizacji, który powinien rozpoczynać się od śluz będących w najgorszym stanie technicznym, jako rozszerzenie obligatoryjnych prac remontowych.

4. Na Odrze środkowej swobodnie płynącej do ujścia Nysy Łużyckiej:

- a. dokończenie budowy stopnia wodnego Malczyce,
- b. rozpoczęcie budowy kolejnych stopni wodnych Lubiąż i Ścinawa, w związku z dużą erozją koryta rzecznoego poniżej Brzegu Dolnego, z jednoczesną modernizacją zabudowy regulacyjnej na stanowiskach obu tych śluz,
- c. zaplanowanie i ewentualne rozpoczęcie etapu selektywnej kanalizacji Odry swobodnie płynącej poniżej stopnia wodnego Ścinawa według uzgodnionego porządku i powiązanie przyjętego harmonogramu budowy z robotami regulacyjnymi na pozostałych odcinkach wraz z modernizacją zabudowy pod poszczególne stanowiska nowych śluz, i przebudową łuków o promieniach mniejszych niż 650 m,
- d. przeprowadzenie działań naprawczo- -modernizacyjnych zabudowy regulacyjnej w miejscach najbardziej limitujących, w celu jak najszybszej poprawy warunków nawigacyjnych na Odrze.

5. Na odcinku granicznym:

- a. rozpocząć rozmowy w zakresie kanalizacji Odry granicznej. Przystąpić do renegocjowania istniejącej umowy międzyrządowej o elementy związane z kanalizacją i uzgodnić wspólną koncepcję przeprowadzenia kanalizacji Odry granicznej,
  - b. rozpocząć i przeprowadzić działania modernizacyjno-naprawcze istniejącej zabudowy regulacyjnej, zgodnie z ustaloną ze Stroną niemiecką koncepcją regulacji cieku Odry granicznej w miejscach najbardziej limitujących,
  - c. wdrożyć zharmonizowane usługi informacji rzecznej (RIS) na granicznym odcinku Odry.
6. W obrębie szczecińskiego węzła wodnego przebudować zwodzony most kolejowy na rzece Regalicy w km 733,7, który ogranicza, a czasami uniemożliwia, dostęp statkom śródlądowym do portów ujścia Odry.

W perspektywie długoterminowej należy:

1. Na Odrze górnej zakończyć budowę połączenia Odra – Dunaj.
2. Na Kanale Gliwickim realizować etapową przebudowę stanowisk kanału do klasy V, wraz z budową nowych śluz obok obecnie istniejących (o ile będzie to uzasadnione).
3. Na odcinku skanalizowanym Odry dokończyć przebudowę pozostałych śluz i przebudować koryto rzeczne (likwidacja zbyt małych łuków oraz niezbędne roboty pogłębiarskie).
4. Na Odrze środkowej swobodnie płynącej do ujścia Nysy Łużyckiej dokończyć budowę kaskady śluz wraz z dostosowaniem geometrii koryta do wymogów klasy Va.
5. Na Odrze granicznej, w zależności od wyników negocjacji ze Stroną niemiecką:
  - a. rozpocząć kanalizację zgodnie z ustaloną koncepcją i harmonogramem, dostosowując się do prac na odcinku krajowym poprzez selektywną rozbudowę odcinka granicznego w celu sukcesywnej poprawy warunków żeglugowych,
  - b. realizować dalsze prace modernizacyjne zabudowy regulacyjnej, wsparte bagrowaniami poniżej ostatniego stopnia wodnego w kierunku Szczecina (wraz z jeziorem Dąbie).
6. Przebudować mosty, dostosowując ich przęsła żeglugowe do wymogów Va klasy drogi wodnej.

Szczegółowy zakres zadań inwestycyjnych na drodze wodnej rzeki Wisły obejmuje:

Dla Kaskady Dolnej Wisły – w perspektywie krótkoterminowej:

1. Budowa kolejnego stopnia wodnego poniżej Włocławka – pilne ze względu na niestabilną sytuację istniejącego stopnia.
2. Wybór koncepcji kanalizacji drogi wodnej rzeki Wisły.
3. Przygotowanie dokumentacji niezbędnej do rozpoczęcia inwestycji Kaskady Dolnej Wisły.

W perspektywie długoterminowej:

1. Budowa kolejnych stopni wodnych kaskady.
2. Budowa co najmniej dwóch głównych centrów logistycznych (na przykład Bydgoszcz, Warszawa).

Dla połączenia wodnego śródlądowego Warszawa – Brześć w perspektywie krótkoterminowej:

1. Przygotowanie koncepcji i przygotowanie dokumentacji połączenia Warszawa – Brześć kaskady środkowej Wisły.
2. Przygotowanie dokumentacji budowy stopni wodnych na drodze wodnej pomiędzy Dęblinem a Terespołem.

W perspektywie długoterminowej:

1. Przygotowanie dokumentacji połączenia Warszawa – Brześć.

Przytoczony wykaz inwestycji jest niejasny. Na rysunku 15 do drogi wodnej E70 należą Nogat i Szkarpa, ale nie znajduje to odbicia w wykazie. Z drugiej strony wspomniana wyżej Ekspertyza będąca podstawą uchwały Rady Ministrów ujmuje koszty odtworzenia i rozbudowy infrastruktury liniowej rzeki Szkarpa do IV klasy śródlądowej drogi wodnej (wraz w wykazem niezbędnych inwestycji), ogółem 361,7 mln zł, a także problem dla Nogatu i Wisły Królewieckiej – ogółem 115,3 mln zł. W sumie można się liczyć, z powolną poprawą stanu dróg wodnych, choć zamierzenia do roku 2020 wydają się mało realne. Dla rozwoju portu Elbląg oznacza to, że rozbudowa na potrzeby żeglugi śródlądowej w południowej części portu (rejon Dojazdowej i przeciwległy brzeg rzeki) nie jest kwestią pierwszej pilności i na razie wystarczy zarezerwowanie terenów w planach przestrzennego zagospodarowania.

Realizacja każdej strategii rozwoju wymaga tego, co cesarz Napoleon Bonaparte odnosił do wymagań wojny. Mianowicie trzech rzeczy: pieniędzy, pieniędzy i jeszcze raz pieniędzy. Patrząc na uwarunkowania realizacji strategii rozwoju portu Elbląg należy wskazać na pozytywy płynące z modyfikacji stanowiska Komisji Europejskiej w kwestii pomocy publicznej dla portów. Dopuszczalne dla portów lokalnych 40 mln euro, to w warunkach polskich bardzo dużo. Dość wspomnieć, że koszt pogłębienia toru wodnego w północnej części portu wraz z budową obrotnicy (najbardziej pilna inwestycja) to 3 – 5 mln euro. Ten nowy stan prawny oznacza jednak tylko tyle, że przeznaczenie na takie cele środków

publicznych do podanej wysokości zwalnia od notyfikacji w Brukseli. To istotne, gdyż młyny biurokratyczne miały powoli. Niemniej jednak, aby wydać, trzeba utrzymać. Wielkość tych środków jest nieznaczna, dla rządu, ale dla miasta już nie, a dla Zarządu Portu z własnych wpływów wręcz nieosiągalna. Konieczne jest zatem zmontowanie finansowania.

Posiadanie portu przez miasto/ gminę, czyli przyjęcie komunalnego systemu zarządzania, historycznie najstarszego, powoduje że strategia rozwoju portu jest i musi być integralnym fragmentem strategii rozwoju miasta/ gminy. Oznacza to, że strategiczne decyzje są podejmowane nie przez formalny podmiot zarządzający, do którego adresowane są zadania wynikające z ustawy o portach i przystaniach morskich, lecz przez prezydenta/ burmistrza/ wójta i stosowaną radę. Niemniej to właśnie ów formalny podmiot zarządzający dysponuje, powinien dysponować, najszerszą wiedzą o stanie, potrzebach i możliwościach portu. Stąd też powinno być konieczne, że decyzja strategiczna np. o skorzystaniu z prawa pierwokupu (lub nie), nabyciu gruntów a zwłaszcza też inwestycjach infrastrukturalnych w porcie i jego otoczeniu winna być konsultowana z tym podmiotem, a nie tylko obligatoryjnie, ale jedynie z punktu widzenia bezpieczeństwa żegluga i ochrony środowiska z kapitanem portu i stosownymi organami administracji. Generalnie powinno obowiązywać (przynajmniej w porcie elbląskim), że wszelkie działania inwestycyjne na brzegu rzeki muszą uwzględniać dostęp do tego brzegu od strony wody i lądu. Gdyby ta zasada była respektowana nie doszłoby do budowy zapory przeciwpowodziowej w sposób uniemożliwiający dostęp do wody, co będzie skutkowało dodatkowymi nakładami, gdy zaistnieje potrzeba wykorzystania tego brzegu dla celów portowych.

Ta sama zasada powinna dotyczyć gospodarki gruntami w granicach portu. Stosowne miejscowe plany zagospodarowania powinny z założenia przewidywać tu funkcje portowe. Oczywiście rozumiane szeroko tj. nie tylko jako obsługa ładunków i pasażerów, ale także np. wszelkie sporty wodne lub turystyka wodna. Przy sprzedaży lub długoterminowej dzierżawie takich gruntów należy również w stosownej umowie zapewnić, że nabywca lub dzierżawca dokonuje transakcji z zamiarem właściwego wykorzystania dostępu do brzegu. Wreszcie konieczne jest uwzględnienie przy tego rodzaju transakcjach terminu rozpoczęcia działalności pod groźbą unieważnienia zakupu, dzierżawy w przypadku niedotrzymania. Jednym z nielicznych błędów, jaki popełniono przy gospodarce gruntami w procesie reaktywacji portu elbląskiego była sprzedaż gruntów przy ujściu Kanału Jagiellońskiego do rzeki Elbląg. Nabywca miał zbudować stocznnię jachtową, co właściwie usprawiedliwiałoby sprzedaż, a do dziś grunt jest niewykorzystany i nie ma prawnego sposobu, aby na powrót włączyć go w strukturę portu.

Odrębny problem stanowi współpraca podmiotu zarządzającego i miasta z firmami uwłaszczonymi na gruntach położonych w granicach portu. Jedne z nich korzystają z tego faktu, inne jak EC czy Elbląskie Meble nie. W przypadku tych ostatnich nie ma to znaczenia gdyż są zlokalizowani w północnej części portu, w której i tak musi zostać pogłębiony tor



wodny oraz powstać obrotnica. Co do innych, np. tych, które eksploatują grunty dawnego Zamechu działania portu będą uzasadnione, gdy zadeklarują chęć, czy potrzebę korzystania z większych statków dla wywozu swoich produktów, czy przywozu urządzeń. Wówczas może występować potrzeba pogłębienia toru wodnego do parametrów kanału przez Mierzę Wiślaną także w części portu na południe od mostu Unii Europejskiej do północnego mostu zwodzonego. Otworzy to kolejną część portu dla większych statków towarowych oraz pasażerskich. Te ostatnie będą mogły, bowiem korzystać z nabrzeża Gdańskiego oraz przystani Żegluga Gdańskiej. Wszelkie działania w tym zakresie muszą jednak być poprzedzone jasną deklaracją przedsiębiorstw, że pogłębią stanowiska statkowe przy swoich nabrzeżach.

Perspektywy zmian w dostępie do portu od strony przedpoła wskazują na uwzględnienie w strategii następujących działań:

1. Pogłębienie toru wodnego w północnej części portu i budowa obrotnicy. To jest kwestia aktualna już dziś.
2. Przejęcie gruntów Grupy Heineken i zintegrowanie tej infrastruktury z istniejącym terminalem.
3. Rozbudowa terminalu przy ul. Radomskiej o grunt przyległy do basenu Wodnika i rozszerzenie jego powierzchni magazynowo – składowej przy ul. Radomskiej.

Te dwa ostatnie punkty mogą być realizowane stopniowo i są mniej pilne od punktu 1. Obecna zdolność przeładunkowa portu, przy pracujących na potrzeby publiczne, praktycznie trzech nabrzeżach: terminalu miejskiego, Glenportu i Terminalu Portowego Elbląg (dawny Rożek) może być szacowana ok. 1,5 mln ton rocznie i jest daleka od pełnego wykorzystania.

W dalszej perspektywie należy oczekiwać:

1. Zagospodarowania Wyspy Spichrzów wraz z ewentualnym wydłużeniem nabrzeża przy Bulwarze Zygmunta Augusta.
2. Zagospodarowania starej obrotnicy.
3. Przystosowania południowej części portu do potrzeb żegluga śródlądowej.

W działaniach na rzecz powiększenia zdolności portu do obsługi ładunków i pasażerów miasto i port powinny kierować się zasadą jak największej partycypacji w nakładach przyszłych użytkowników.

Podsumowując wypada dokonać pewnej aktualizacji analizy SWOT przeprowadzonej w Strategii z 2015 roku. Autorzy tego opracowania przedstawili mocne i słabe strony portu w tabeli 8. Wymienione mocne strony można już dzisiaj uzupełnić o punkt kontroli fitosanitarnej, którego istnienie pozwala rozszerzyć ofertę przeładunkową. Co do słabych stron przedstawionych w tabeli to można mieć nadzieję, że „parametry dostępu do portu od

strony Zalewu Wiślanego oraz most pontonowy w Nowakowie” ulegną zasadniczej zmianie w ciągu najbliższych lat. „Brak możliwości obsługi pasażerów na przejściu morskim w ramach ruchu bezwizowego (tzw. mały ruch graniczny)” przestał mieć znaczenie w związku z zawieszeniem tego ruchu.

Tabela 8. Analiza SWOT

Silne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Historyczne tradycje Elbląga jako miasta portowego Hanzy</li> <li>• Nowe dedykowane rejony przeładunkowe o dużym potencjale usługowym</li> <li>• Dobry dostęp drogowy do portu (S7)</li> <li>• Szeroka oferta usługowa dla załadowców (ładunki) oraz gości (turyści, pasażerowie) portu</li> <li>• Dostęp do punktu kontroli weterynaryjnej w porcie Elbląg</li> <li>• Przemysł wytwarzający ładunki ponadgabarytowe i ciężki, potencjalnie ciężące do obsługi w porcie morskim</li> <li>• Intensywna współpraca jednostek samorządu lokalnego w ramach EOF</li> <li>• Duży potencjał turystyczny regionu przyciągającego pasażerów (m. in. Zalew Wiślany, Kanał Elbląski)</li> <li>• Istnienie potencjału edukacyjnego (PWSZ, EUHE) oraz zaplecza kadrowego dla działalności transportowo - logistycznej</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Słabe parametry dostępu do portu od strony Zalewu Wiślanego – głębokość toru wodnego oraz most pontonowy w Nowakowie</li> <li>• Ograniczenia formalne w ruchu żegludowym do/z portu na Bałtyk przez Cieśninę Piławską</li> <li>• Brak możliwości obsługi pasażerów na przejściu morskim w ramach ruchu bezwizowego (tzw. mały ruch graniczny)</li> <li>• Brak możliwości realizacji kontroli fitosanitarnych na terenie portu w Elblągu</li> <li>• Brak dogodnego dostępu do infrastruktury kolejowej z terminali przeładunkowych</li> <li>• Niespójna struktura zagospodarowania terenu portu oraz rozdrobnienie własnościowe</li> <li>• Duża zmienność poziomu przeładunków – wysoka wrażliwość na zmiany w otoczeniu gospodarczym, handlowym i politycznym</li> <li>• Brak masy krytycznej regionalnego potencjału produkcyjnego, generującego odpowiedni potok ładunkowy przechodzący przez port w Elblągu</li> <li>• Niska świadomość mieszkańców miasta i EOF dotycząca roli i znaczenia portu dla rozwoju społeczno - gospodarczego</li> </ul>
Szanse rozwojowe	Zagrożenia rozwojowe
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stabilizacja stosunków politycznych, gospodarczych i handlowych pomiędzy Polską i Rosją</li> <li>• Pełne otwarcie żeglugi na Cieśninie Piławskiej</li> <li>• Poprawa dostępu do portu od strony wody – budowa mostu w Nowakowie, regulacja i pogłębienie toru podejściowego,</li> <li>• Budowa kanału przez Mierzęję Wiślaną,</li> <li>• Udrożnienie i poprawa parametrów dróg</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pogarszająca się sytuacja społeczno - ekonomiczna w EOF oraz regionie</li> <li>• Silne protesty „ekologów” przeciw inwestycjom poprawiającym dostęp do portu od strony wody oraz inwestycjom w samym porcie</li> <li>• Konkurencja ze strony dużych portów Bałtyku, szczególnie Gdańska i Gdyni drenująca zaplecze portowe Elbląga</li> <li>• Rozbudowa połączeń drogowych (S7) powodująca omijanie Elbląga przez ładunki morskie (efekt</li> </ul>

wodnych śródlądowych (m.in. E 70)

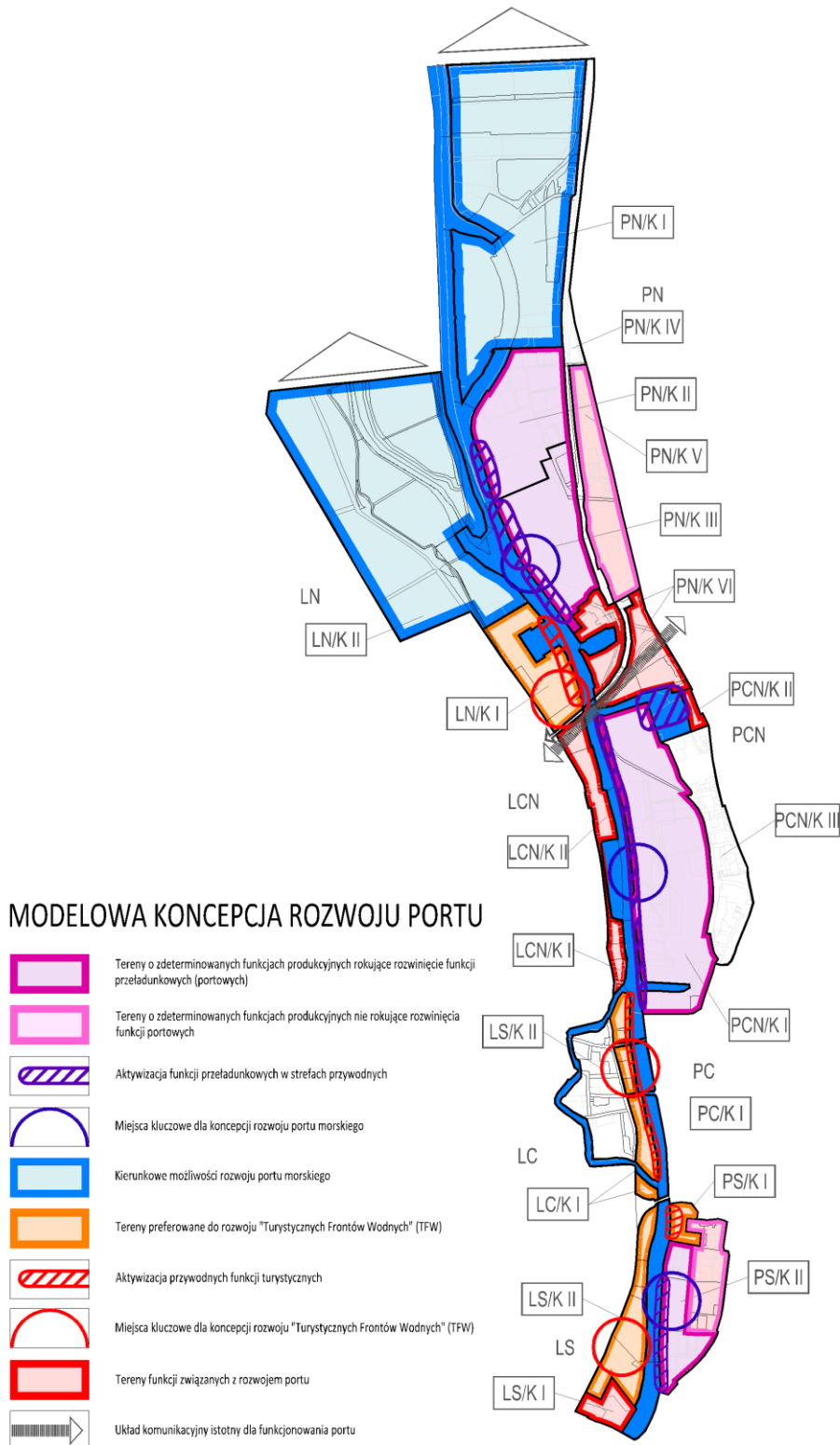
- Obsługa programu inwestycyjnego realizowanego w Rosji związanego z organizacją piłkarskich Mistrzostw Świata w 2018 roku
- Możliwość wykorzystania środków pomocowych Unii na rozwój „ściany wschodniej”
- Rozwój kompleksowej oferty turystycznej EOF
- Rozwój współpracy pomiędzy portami Trójmiasta, a Elblągiem jako portem dowozowym

tunelowy)

- Silna konkurencja transportu samochodowego na trasie S22 w kierunku głównego portu docelowego - Kaliningradu

Źródło: Opracowanie własne

Brak dogodnego dostępu do infrastruktury kolejowej z terminali przeładunkowych dotyczy praktycznie tylko terminala miejskiego na lewym brzegu rzeki. Zamierzona integracja gruntów Grupy Heineken z obecnym terminalem pasażerskim da w rezultacie nowy terminal z dostępem do kolei. Inaczej należy też spojrzeć na przedstawione w ww. opracowaniu szanse rozwojowe i zagrożenia rozwojowe portu (tabela 8). Odnośnie szans to: obsługa programu inwestycyjnego realizowanego w Rosji związanego z organizacją piłkarskich Mistrzostw Świata w 2018 roku właśnie dobiega końca. Co do zagrożeń to podstawowe znacznie ma niestety w polskich warunkach ciągle realne odstąpienie od budowy kanału przez Mierzę Wiślaną wraz z modernizacją toru wodnego i likwidacją mostu pontonowego w Nowakowie, chociaż z ekologami osiągnięto w tej kwestii pewne porozumienie. Wspomniany „efekt tunelowy”, czyli omijanie Elbląga przez ładunki morskie, jako efekt modernizacji drogi S7 oraz konkurencja ze strony portów Trójmiasta raczej nie dotyczy drobnych załadowców, dla których cena obsługi portowej ma pewne znaczenie. Konkurencja transportu samochodowego na trasie S22 do Kaliningradu może dotyczyć raczej klasycznej drobnicy ewentualnie kontenerów, ale nie ładunków masowych, półmasowych, a zwłaszcza ponadgabarytowych. Wreszcie na najbliższe lata nie widać przesłanek dla pogorszenia sytuacji gospodarczej Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego (EOF). Choć istotne jest to jeden z najsłabiej rozwiniętych regionów Polski to jednak i tu następuje, niestety raczej powolny postęp.



Rysunek 16. Modelowa koncepcja rozwoju obszaru funkcjonalnego portu morskiego w Elblągu  
Źródło: Materiały Zarządu Portu Morskiego w Elblągu

Kończąc tę aktualizację szans i zagrożeń dla rozwoju portu elbląskiego wypada stwierdzić, że największą szansę stanowi realizacja uchwały rady ministrów, a największym zagrożeniem zaniechanie jej wykonania.

## **VI. Współpraca transgraniczna**

Szansę portu morskiego w Elblągu na rozwój należy również upatrywać we współpracy transgranicznej z innymi portami lub podmiotami zainteresowanymi rozwojem żeglugi morskiej bliskiego zasięgu i żeglugi śródlądowej. Obecnie Zarząd Portu Morskiego Elbląg aktywnie uczestniczy w realizacji dwóch projektów europejskich w ramach Programu Południowy Bałtyk 2014 – 2020 współfinansowanych z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Są to projekty nastawione na zwiększenie udziału żeglugi morskiej bliskiego zasięgu w ogóle transportowanych ładunków w Europie.

### **South Baltic Transport Loops**

Głównym celem projektu SB TRANSPORT LOOPS jest rozwój nowych regularnych połączeń żeglugowych do i z portów partnerów projektu w celu rozwoju tych (małych i średnich) portów. Do i z portów partnerskich nie oznacza tylko między portami partnerskimi. Połączenia transportowe mogą być realizowane między portem partnerskim a dowolnym innym portem wewnątrz i na zewnątrz Morza Bałtyckiego.

Skoncentrowano się na dwóch sektorach sektora żeglugi morskiej: 1) transporcie kontenerowym, masowym i ogólnym, a także 2) sektorze promowym (Ro-Ro, Ro-Pax, Rail-Ro). W drugim aspekcie ważnym celem jest również wzmocnienie istniejących połączeń promowych. „Wzmocnienie” oznacza wprowadzenie nowych produktów i / lub wyższych częstotliwości w celu zwiększenia liczby przewożonych pasażerów i ładunków, a także udziału w rynku tych połączeń promowych. Oczekowaną i przewidywaną zmianą, jaką należy uzyskać w ramach projektu, jest wdrożenie nowych regularnych połączeń żeglugowych.

Współpraca transgraniczna w projekcie SB Transport Loops przyniesie portowi w Elblągu wymierne korzyści. W ramach tego projektu przewidziane jest między innymi utworzenie koncepcji budowy obrotnicy, o której mowa w niniejszym dokumencie. Wykonana zostanie również analiza stanu technicznego rzeki Elbląg i kanału Elbląskiego łącznie z badaniami ferromagnetycznymi, które będą pierwszym krokiem do pogłębienia toru wodnego. Takie działania bezpośrednio przyczynią się do zwiększenia atrakcyjności inwestycyjnej portu w Elblągu oraz pozwolą na wykorzystanie i zwiększenie potencjału przeładunkowego.

### **INCONE60 – Inland Blue Transport Connector E60**

Celem projektu jest opracowanie koncepcji uruchomienia regularnej żeglugi wzdłuż międzynarodowej drogi wodnej E60 i połączenie jej z siecią innych śródlądowych dróg



wodnych - E30, E40 i E70. Koncepcja obejmie aspekty techniczne, ekonomiczne i społeczne w celu osiągnięcia najlepszych możliwych skutków ekonomicznych.

Projekt sformułuje zestaw rozwiązań transportowych wspierających aktywny rozwój peryferyjnych regionów przybrzeżnych obszaru Południowego Bałtyku, koncentrując się na portach lokalnych, jako centrach rozwoju. Pomoże to zwiększyć konkurencyjność regionu Morza Bałtyckiego oraz zwiększyć jego dostępność i atrakcyjność. Jednym z tych rozwiązań będzie otwarty model przepływu ładunków w Regionie Południowego Bałtyku, który będzie adresowany szczególnie do sektora biznesowego - obsługi ładunków, spedytorów logistycznych i innych podmiotów transportowych działających w tym obszarze.

Głównymi rezultatami projektu INCONE60 będą:

- Kompleksowy raport na temat obecnej sytuacji gospodarczej i społecznej regionów pod wpływem lokalnych portów Południowego Bałtyku. Raport będzie zawierał wyniki szczegółowych badań i analiz systemu transportowego w regionie oraz infrastruktury transportowej (drogi, kolej, śródlądowe drogi wodne, infrastruktura portowa). Opracowanie obejmie również analizę współpracy transgranicznej portów lokalnych, potrzeby w zakresie inwestycji i rozwoju oraz bariery rozwoju i wąskie gardła.
- W ramach projektu opracowany zostanie skomputeryzowany model przepływu towarów w regionie Południowego Bałtyku. Jego zakres będzie obejmować międzynarodowe drogi wodne - E30, E40, E60 i E70, a także transport drogowy i kolejowy. Celem tego modelu transportu będzie pokazanie aktualnej dystrybucji ładunków dla każdego sektora transportu oraz przedstawienie możliwości przesunięcia modalnego części przepływów ładunków na szlaki morskie-rzeczne.
- W ramach projektu przeprowadzone zostaną rejsy pilotażowe, z których najważniejszym będzie rejs na trasie Oostende (Belgia) – Klaipeda (Litwa). Morsko-rzeczny statek zawinie do belgijskich, duńskich, niemieckich, polskich i litewskich portów lokalnych. Jego celem będzie pokazanie możliwości transportu ładunków i pasażerów wzdłuż MDW E60.

Międzynarodowa droga wodna E60 jest śródlądową drogą wodną/morskim szlakiem przybrzeżnym, którego główna trasa biegnie od Gibraltaru na północ wzdłuż wybrzeży Portugalii, Hiszpanii, Francji, Belgii, Holandii, Niemiec, Polski, Litwy, Łotwy, Estonii, Rosji do drogi wodnej Sankt-Peterburg-Wołga-Bałtyk, dalej przez Kanał Bałtycko – Białomorski, następnie wzdłuż wybrzeża Morza Białego do Archangielska.

Szlak ten ma znaczący potencjał społeczny i gospodarczy i z pewnością może przyczynić się do zwiększenia obrotu ładunków i pasażerów w porcie Elbląg. Jednak jak już wspomniano wcześniej konieczne jest zakończenie inwestycji polegającej na zbudowaniu drogi wodnej

przez Mierzeję Wiślaną i dostosowaniu drogi wodnej biegnącej przez Zalew Wiślany do portu do parametrów niezbędnych do obsługi statków, które będą pływały na MDW E60.

W związku z korzyściami dla portu w Elblągu, płynącymi z uruchomienia regularnej żeglugi wzdłuż MDW E60, Zarząd Portu Morskiego Elbląg aktywnie uczestniczy w realizacji projektu INCONE60 wspierając go merytorycznie i organizacyjnie.



Rysunek 17. Przebieg międzynarodowej drogi wodnej E60

Źródło: Materiały Instytutu Morskiego w Gdańsku