

Krzysztof Luks*

PRZYSZŁOŚĆ ELBLĄSKIEGO PORTU. MOŻLIWE WARIANTY

Streszczenie: Bez mała trzydziestoletni proces reaktywacji portu morskiego Elbląg doprowadzał do ukształtowania się portu uniwersalnego o charakterze regionalnym. Dalszy jego rozwój będzie możliwy tylko przy zlikwidowaniu ograniczeń w dostępie do Bałtyku. Możliwe są zatem następujące warianty tego rozwoju: 1. Dotychczasowy stan rzeczy zostanie utrzymany i nic się nie zmieni; 2. Powstanie kanał przez Mierzę Wiślaną i dokona się modernizacja toru wodnego na rzecz Elbląga; 3. W dłuższej perspektywie możliwości stworzenia w wariantie 2 zostaną powiększone o dostosowanie dróg wodnych śródlądowych E70 i E40 do wymogów konwencji AGN. W tym ostatnim przypadku Elbląg stanie się w pełni portem morsko-rzeczynym.

Słowa kluczowe: port, rozwój, przewozy

Synopsis: The future of Elbląg Sea Port. Possible options

The process of reactivating the sea port of Elbląg, which took almost thirty years, led to the formation of a universal port of a regional character. Its further development will be possible only in case of limitation of access restrictions to the Baltic Sea. Therefore for this development the following options are possible: 1. The status quo will continue and nothing will change. 2. There will be built a Canal through the Vistula Spit and the waterway will be modernized for the benefit of Elbląg. 3. In the longer perspective, the options in variant 2 will be extended to align the E70 and E40 inland waterways with the requirements of the AGN Conventions. In the last case, Elbląg will become a fully-fledged sea-river port.

Keywords: port, development, transport

* Prof. dr hab., Elbląska Uczelnia Humanistyczno-Ekonomiczna, Wydział Administracji i Nauk Społecznych, Katedra Spraw Publicznych.

Wstęp

Reforma samorządowa z 1990 roku pozwoliła na zaangażowanie gmin w rozwój portów lokalnych. Z szansy tej skorzystał Elbląg i rozpoczął reaktywację portu formalnie zlikwidowanego w ubiegłych latach. W toku tej reaktywacji stworzono w porcie możliwość obsługi ładunków i pasażerów oraz obsługi żeglarstwa i sportów wodnych w skali przekraczającej możliwość dostępu do niego. Ten właśnie czynnik będzie decydował o dalszym rozwoju portu komunalnego Elbląg. Przedkładany tekst stanowi autorską próbę wyznaczenia możliwych wariantów tego rozwoju oraz uwarunkowania wyboru.

Dotychczasowy rozwój portu i stan obecny

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, 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 znaczenia 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 „socialistyczny 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 morskich¹.

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 wzorców². 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 naszych ziem nadbałtyckich, odzyskanie Pomorza i Gdańska stało się osią naszego planu odbudowy państwa polskiego”³.

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, chciało przeto mieć decydujący współgłos i wpływ

¹ D. Waldziński, *Kompetencje samorządu terytorialnego w zakresie planowania i realizacji lokalnej polityki morskiej na podstawie doświadczeń związanych z aktywizacją portu morskiego w Elblągu*, [w:] W. Długolecki (red.), *Morskie tradycje Elbląga*, Elbląg 1996, s. 109n.

² Z. Machaliński, *Bilans gospodarki morskiej II Rzeczypospolitej*, „Nautologia” 1995, nr 3.

³ *Ibidem*.

na gospodarkę sumami łożonymi hojnie na nowe miasto. Gdynię budował cały naród, gdyż mnogie dotacje i ulgi podatkowe dawane były kosztem obywatela – podatnika⁴. 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.

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 wspólno-

⁴ B. Kasprovicz, *Byłem juniorem*, Gdynia 1965.

ty zadań i interesów w zakresie odbudowy i zagospodarowania, w zakresie wypełnienia treścią rzetelnej i pokojowej pracy życia zespołów ludzkich w swych miastach (...)»⁵.

Ta niewątpliwie cenna inicjatywa, mająca na celu integrację idei samorządności lokalnej z gospodarką morską, została szybko zaprzeczona 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-u 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 1967 roku. 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-u było powstanie w połowie lat sześćdziesiątych Rady Użytkowników Portu. Radni MRN zainspirowali 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 uwarunkowania⁶.

Zmiany polityczno-społeczne, w tym powrót samorządności lokalnej, zastał port w Elblągu w sytuacji kuriozalnej. Fizycznie istniał jako zestaw obiektów infrastrukturalnych, będących w użytkowaniu przez różne podmioty,

⁵ Akt Erekcyjny Komitetu Organizacyjnego Związku Gospodarczego Miast Polski. Za: J. Kwiecińska-Szulc, Związek Gospodarczy Miast Morskich, Słupsk 1993, mps.

⁶ Z. Machaliński, *Bilans...*

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.

Tak więc 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 było 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 Kapitał Portu. W rezultacie już w 1992 roku powołano formalnie Komunalny Port Morski Elbląg oraz określono ogólne warunki użytkowania jego baseń 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 wniosek o przywróceniu rzece Elbląg, nad którą położony jest port Elbląg, statusu wód morskich złożono prawie natychmiast po ukonstytuowaniu się samorządu miejskiego, to stosowne rozporządzenie Rada Ministrów wydała dopiero 8 września 1994 roku. Wcześniej natomiast, 12 maja tegoż 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 należącą 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 na własną rękę 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 takie działanie 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 siedem 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 działania 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 od 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! 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 nie-liczne 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 tab. 1 i 2. 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. Zmniejszało to oczywiście dochody tego podmiotu o czynsze dzierżawne i opłaty przystaniowe.

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 wymagało poniesienia nakładów na nowe nabrzeża, co leżało 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;

Tabela 1. 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 Gdań.	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 Rzečna	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 ¹⁾
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

1) Całkowicie zmodernizowane w latach 2004–2005. Źródło: Materiały Zarządu Portu Komunalnego Elbląg.

Tabela 2. 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

1) Dawne nabrzeże Elżamu sprzedane w ręce prywatne obecnie dzierżawione do składowania węgla. Źródło: Materiały Zarządu Portu Komunalnego Elbląg.

♦ nowo powstałe 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 według 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, odtwarzane 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 dokonano 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. m², w tym 6 tys. m² 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 zostanie dokonana rekonstrukcja centralnej części portu przeznaczonej z założenia do obsługi żeglugi pasażerskiej krajowej na Kanale Elbląsko-Ostródzkim oraz na Mierzeję Wiślaną.

Drugie dziesięciolecie reaktywacji portu zostało zatem uwieńczone stworzeniem warunków właściwych dla lokalnego portu morskiego (rys. 1). 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 portencjału. 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 tab. 3. 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 jest związany 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 związani są z aktywizacją portu. Zalamanie obrotów węglem 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 nie zakończoną), lecz uderzyło w rozwój najuboższego regionu w Polsce.

Tabela 3. Przeładunki i przewozy pasażerskie w latach 1992–2017

Rok	Przeładunki	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

Rok	Przeładunki	Liczba pasażerów
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 Instytutu Morskiego w Gdańsku.

Strukturę obrotów portu po wznowieniu żeglugi do portów obwodu kaliningradzkiego ilustruje tab. 4. 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 4. Przeładunki w latach 2009–2017
w podziale na grupy ładunków

Grupy ładunków	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Przeładunki ogółem, w tym:	4,0	64,8	113,5	168,5	285,5	358,3	206,9	139,5	99,1
• 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 Komunalnego Elbląg.

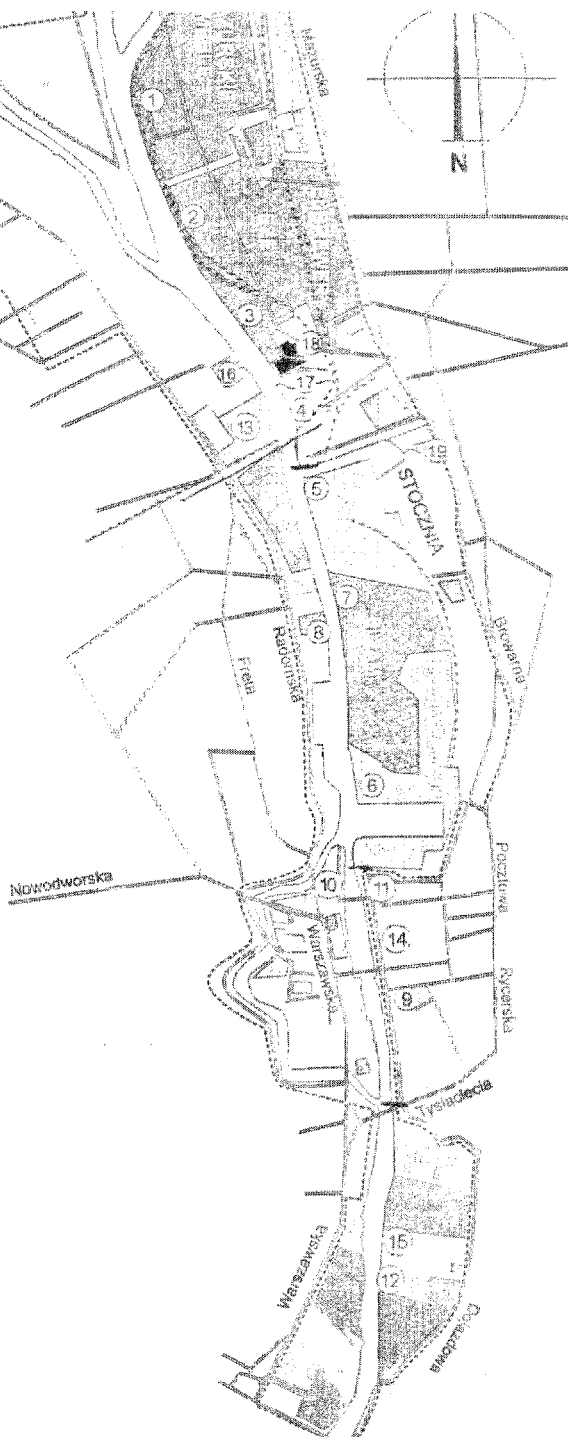
ELBLĄG PORT

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



Rys. 1. Port Elbląg

Źródło: Materiały Zarządu Portu Komunalnego 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 Polski z Rosją oraz modernizacji połączeń z zapleczem i przedpołem.

Czynniki oddziałujące na rozwój portu Elbląg

Przewidywanie przyszłości zawsze nastrocza 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. 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.

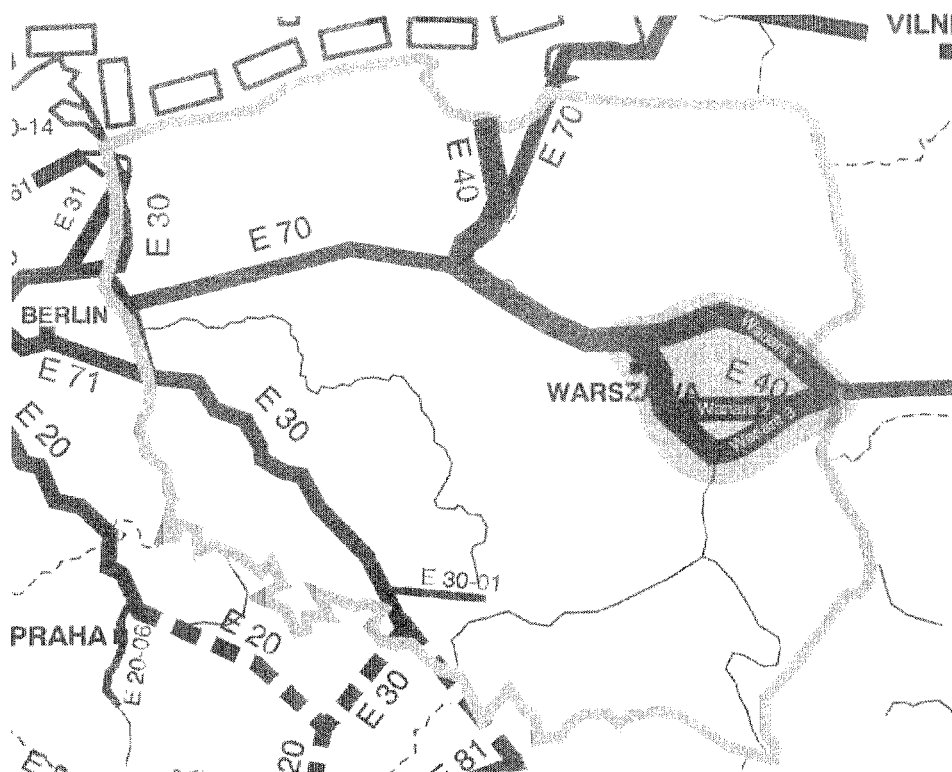
Przełom może przynieść tylko modernizacja dróg wodnych E70 i E40 (rys. 2) oraz ewentualnie wprowadzenie do eksploatacji nowych typów statków śródlądowych, które pozwolą na przewóz ładunku rzędu 500–800 ton przy zanurzeniu poniżej 80 cm. Wymaga to całkiem nowych rozwiązań technicznych. Będzie to jednak trudne do osiągnięcia w przypadku taboru do przewozu ładunków, gdyż:

- a. postęp w transformacji gospodarczej Polski wydatnie zmniejszył popyt na przewozy ładunków masowych na duże odległości;
- b. 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”;
- c. nie ma w Polsce tradycji, a i umiejętności realizacji dużych programów badawczych ze środków publicznych na rzecz sektora prywatnego.

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.



Rys. 2. Polska część międzynarodowej drogi wodnej E40 i E70

Źródło: Materiały Instytutu Morskiego w Gdańsku.

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 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 uległ dalszej poprawie

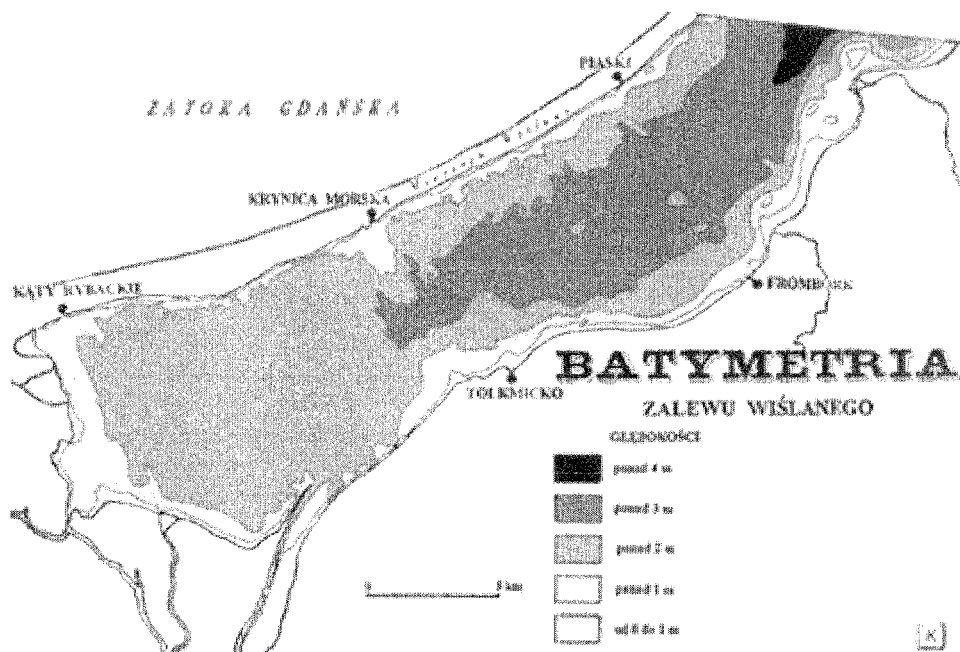
w ostatnich latach. Kładki przez rzekę Elbląg na Starówce, obecnie na wysokości 5,8 m od lustra wody, zostały bowiem przerobione na zwodzone. Stworzyło to możliwość korzystania z nabrzeży położonych w centrum Starogo Miasta przez wszystkie statki, których wysokość nie przekroczy 8,5 m (wysokość mostów 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 w 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 żeglugi 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. 3). 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, Bałtyjsk i Swietły rosły po otwarciu żeglugi 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 żeglugi do portów rosyjskich. Podobnie zresztą przewozy pasażerskie. Dzisiaj możliwa jest tylko żegluga statków polskich i rosyjskich z Bałtyku do Elbląga.



Rys. 3. Batymetria Zalewu Wiślanego

Źródło: Materiały Instytutu Morskiego w Gdańsku.

Obecnie na Zalewie Wiślanym (na jego polskiej części) odbywa się żegluga pasażerska, ale poza Elblągiem. Regularne połączenia istnieją między Fromborkiem i Tolkmickiem a Krynica Morską. Ponadto w Kątach Rybackich bazuje statek wykonujący przejażdżki po Zalewie. Dla tej żeglugi 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 nie są w pełni wykorzystywane (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 o strukturze 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 Mierzęję 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 22m⁷. Kanał nie tylko skróci drogę do portów Trójmiasta, do zachodniej części Bałtyku oraz na Morze Północne (rys. 4), lecz także 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.



Rys. 4. Kanał skróci drogę i czas

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

⁷ Materiały Zarządu Portu Morskiego Elbląg.

Perspektywicznym źródłem popytu na usługi portu elbląskiego będzie prawdopodobnie żeglarstwo. Akweny otaczające port są ciekawe, a ich potencjał daleki od pełnego wykorzystywania. Rozwój żeglarstwa na danym akwenie 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 nie jest całkowicie pewne. O ile bowiem wzrost poziomu życia generalnie sprzyja rozwojowi żeglarstwa, a więc także na Zalewie Wiślanym, Nogatcie, dolnej Wiśle czy Szarpawie, 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 są 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 w 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 i dobudowane 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. Zasadniczego znaczenia nabierze możliwość bezpośredniego wyjścia na Bałtyk kanałem przez Mierzeję 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 oraz programach inwestycyjnych.

Warianty rozwoju

Rysują się w uproszczeniu dwa warianty skrajne i jeden pośredni. Tak więc 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;
- ♦ niezrealizowanie decyzji o budowie kanału przez Mierzeję Wiślaną.

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, łątwo zagospodarować na inne cele, ale potem są już na ogół dla rozwoju portów bezpowrotnie stracone.

Niemniej także 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. żegluga 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 Mierzeję nie zostanie uruchomiona, czyli liczba odprawionych w porcie pasażerów będzie się 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;

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).

Z punktu widzenia zagospodarowania portu, wariant pesymistyczny pozwala ograniczyć działania do obecnie istniejącej przestrzeni portowej w celu likwidacji występujących dysproporcji. Tak więc 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 wspomnianą modernizację drogi 503, która to modernizacja powinna wykroczyć poza granice miasta i zapewnić wygodny dojazd nie tylko do Suchacza, ale także do Kadyń 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 szlaki 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) ciężać będą przede wszystkim ładunki masowe, takie jak: węgiel, zboże, ziemniaki, materiały budowlane, sztuki ciężkie.

Zainteresowanie spedytorów polskich i rosyjskich obejmują 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, że 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 miesięcy w roku, można szacować, że 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 wewnątrzkrajowych przewozów transportem wodnym w obsłudze portu w Elblągu związana 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 pozwala na szacowanie:

- ♦ 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 tab. 5.

Tabela 5. Prognoza obrotów ładunkowych portu w Elblągu do 2025 (w tys. ton)

Wyszczególnienie	2025
Struktura rodzajowa	
Razem	950–1300
w tym:	
• 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	
Razem	950–1300
w tym:	
Relacje międzynarodowe	
• handel z obwodem kaliningradzkim	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.

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.

Wzrost obrotów i liczby statków korzystających z portu będzie powodował powstanie usług dotychczas niewystępujących w Elblągu, jak usługi shipchandlerskie czy 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 wariantie osiągnięte zostanie wykorzystanie wspomnianego terminalu towarowego przy ul. Radomskiej, którego możliwości są następujące:

Zdolności przeładunkowe terminalu (max)⁸:

1. Założenia do obliczeń:

- ♦ praca 2-zmianowa,
- ♦ jednoczesna obsługa 2 statków,
- ♦ obciążenie placów terminalu 5 t/m²,
- ♦ 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 800 ton/zm.

Czas obsługi 1 statku z masówką

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

⁸ Materiały Zarządu Portu Morskiego Elbląg.

3. Przeładunki drobnicy:

Wydajność przeładunku na zmianę

kontenery (10 tys. ton);

$10 \text{ cykl/h} \times 7 \text{ h/zmianę} = 70 \text{ kont/zmianę}$;

Czyli można obsłużyć 1 statek w ciągu 1 dnia;

drewno spakietyzowane (20 tys. ton);

$15 \text{ cykl/h} \times 7 \text{ h/zmianę} \times 4,0 \text{ t/cykl} = 420 \text{ ton/zmianę}$; przyjęto 400 ton/zmianę;

$400 \text{ ton/zmianę} \times 2 \text{ zm/dobę} = 800 \text{ ton/dobę}$;

Czas obsługi jednego statku z drewnem trwał będzie 1000 ton/statek:

$800 \text{ ton/dobę} = 1,25 \text{ doby/statek}$; przyjęto 2 doby na statek;

Drobnica konwencjonalna (20 tys. ton);

$20 \text{ cykl/h} \times 7 \text{ h/zmianę} \times 3 \text{ t/cykl} = 420 \text{ ton/zmianę}$, przyjęto 400 ton/zmianę;

$400 \text{ ton/zm} \times 2 \text{ zm/dobę} = 800 \text{ ton/dobę}$;

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

4. Łączna zdolność przeładunkowa terminalu:

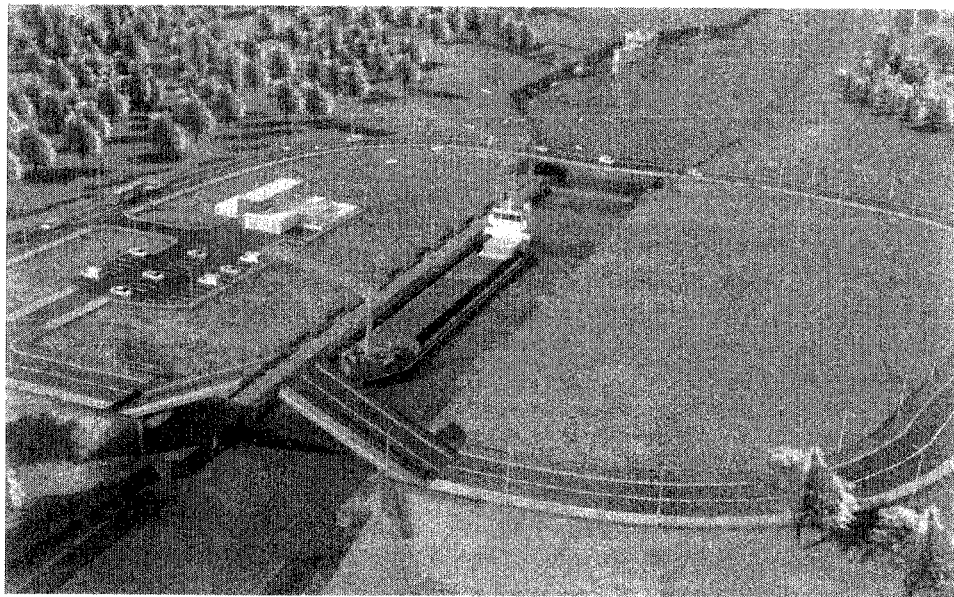
Jak wynika z powyższych obliczeń projektowany terminal będzie posiadał zdolność rocznych przeładunków na 2 stanowiskach w ilości:

- ♦ 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 mostu 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 pożądany 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. 5). 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.



Rys. 5. Projekt Kanału przez Mierzeję Wiślaną

Źródło: Materiały Zarządu Portu Komunalnego Elbląg.

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 się liczyć ze zwiększonymi potrzebami terenowymi dla żeglarstwa, w tym dalekomorskiego. 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.

Podsumowanie

Ocena stanu obecnego oraz opisanych uwarunkowań rozwoju wskazuje, że dalszy rozwój portu może być zintensyfikowany tylko przy zapewnieniu połączenia Zalewu Wiślanego z Bałtykiem kanałem przez Mierzeję Wiślaną oraz modernizacji toru wodnego na rzece Elbląg. Modernizacja ta – oprócz pogłębienia – winna obejmować likwidację mostu pontonowego w Nowakowie oraz wyprostowanie zakrętu rzeki w Batorowie. Tylko w tym wypadku możliwe będzie właściwe wykorzystanie już istniejących możliwości portu oraz jego dalszy rozwój.

Bibliografia

- Kasprowicz B., *Byłem juniorem*, Gdynia 1965.
- Kuliński J., *Kanał żeglugowy przez Mierzeję Wiślaną jako warunek aktywizacji Zalewu Wiślanego i portu w Elblągu*, Gdańsk 2012.
- Kwiecińska-Szulc J., *Związek Gospodarczy Miast Morskich*, Słupsk 1993
- Madraliński Z., *Bilans gospodarki morskiej II RP*, „Nautologia” 1995, nr 3.
- Materiały Instytutu Morskiego w Gdańsku.
- Materiały Zarządu Portu Morskiego Elbląg.
- Waldziński D., *Kompetencje samorządu terytorialnego w zakresie planowania i realizacji lokalnej polityki morskiej na podstawie doświadczeń związanych z aktywizacją portu morskiego w Elblągu*, [w:] W. Długołęcki (red.), *Morskie tradycje Elbląga*, Elbląg 1996.

