

STAN OBECNY I PERSPEKTYWY ROZWOJU PORTU ELBLĄG

CURRENT STATE AND DEVELOPMENT PERSPECTIVES OF ELBLĄG PORT

Adam Salomon

Uniwersytet Morski w Gdyni, ul. Morska 81-87, 81-225 Gdynia,
Wydział Nawigacyjny, Katedra Transportu i Logistyki, e-mail: akademor@gmail.com,
ORCID 0000-0001-9005-7585

Streszczenie: W artykule przedstawiono stan obecny portu Elbląg (głównie jego lokalizację, infra- i suprastrukturę) oraz perspektywy rozwoju, związane głównie z przeprowadzeniem przekopu przez Mierzę Wiślaną, budową mostu w Nowakowie oraz regulacją i pogłębieniem toru podejściowego do portu.

Słowa kluczowe: Port Elbląg, infrastruktura, suprastruktura, dostępność, kierunki rozwoju.

Abstract: The article presents the current state of the Elbląg port (mainly its location, infrastructure and suprastructure) and development prospects, mainly related to the construction of a Vistula Spit, construction of a bridge in Nowakowo and regulation and deepening of the approach fairway to the port.

Keywords: Port of Elbląg, infrastructure, suprastructure, transport accessibility, development directions.

1. WSTĘP

W Polsce funkcjonuje 29 portów morskich niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej. Jednym z nich jest port morski w Elblągu – piąty pod względem potencjalnych zdolności przeładunkowych port morski w Polsce (po portach w Gdańsku, Szczecinie–Świnoujściu, Gdyni i Policach). Jego możliwości przeładunkowe są obecnie wykorzystywane w około 30% – także ze względu na utrudniony dostęp do morza, który jest możliwy jedynie przez Cieśninę Pilawską. Administracja rządowa ma w planach budowę kanału przez Mierzę Wiślaną, który połączy Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską. Przekop – którego budowa ma, według szacunków, kosztować 880 mln zł – pozwoli na

otwarcie swobodnego dostępu od strony morza do polskich portów, poprawę bezpieczeństwa w regionie poprzez zapewnienie swobody żeglugi polskich jednostek marynarki wojennej i straży granicznej, rozwój transportu, a także zwiększenie żeglugi pasażerskiej (rys. 1). Szczególne nadzieje związane z powstaniem kanału ma Elbląg, chociaż budowie sprzeciwia się część mieszkańców Krynicy Morskiej, którzy obawiają się m.in. zagrożeń dla środowiska, na którego atrakcyjności oparta jest turystyka w tym rejonie.



Rys. 1. Lokalizacja portu Elbląg w stosunku do portów Zatoki Gdańskiej

Fig. 1. Location of the Port of Elbląg in relation to the ports of the Gulf of Gdansk

Źródło: opracowanie własne.

2. INFRASTRUKTURA PORTU ELBLĄG

Ogólna powierzchnia portu Elbląg obejmuje 470 ha, łączna długość nabrzeży wynosi 3,686 km. Tor wodny ma głębokość 2,5 m, w przypadkach skrajnych 1,8 m, a więc za mało, aby przyjąć jednostki pływające śródlądowe klasy II i wyższych. Do infrastruktury portu należą także: bocznica kolejowa, obrotnica dla statków o długości 120 m, pięć basenów portowych, pięć przystani jachtowych, stocznia remontowa, elewator zbożowy, normalnotorowa linia kolejowa na prawym brzegu, dwa baseny jachtowe [Zarząd Portu Morskiego Elbląg 2018].

W porcie Elbląg działają trzy terminale: towarowy, pasażersko-promowy z punktem odpraw granicznych oraz węgla i drobnicy. Terminal towarowy ma powierzchnię pięciu hektarów (w tym 3,1 ha powierzchni składowej). Przy nabrzeżu o długości 196 m można obsługiwać dwa statki w tym samym czasie.

Dopuszczalne maksymalne parametry statków to: 85 m długości, 15 m szerokości, zanurzenie 2,3 m, ładowność 1200 ton. W połowie długości nabrzeża zlokalizowana jest rampa do obsługi statków ro-ro. Terminal pasażersko-promowy jest w stanie jednorazowo odprawić 200 osób i 30 samochodów osobowych. Maksymalne parametry obsługiwanych statków to: 65 m długości, 12 m szerokości, zanurzenie 2,5 m. Terminal jest wyposażony w punkty zaopatrzenia statków w świeżą wodę pitną, odbioru nieczystości, energię elektryczną. W celu ułatwienia dostępu pasażerom terminal jest skomunikowany z komunikacją miejską (linie: tramwajowa i autobusowa) [Zarząd Portu Morskiego Elbląg 2018].

Port Elbląg posiada także terminal przeładunkowy węgla i ładunków drobniocowych, gdzie najczęściej obsługiwany jest importowany z Kaliningradu węgiel. Nabrzeże przy terminalu ma 120 metrów długości, dopuszczalne zanurzenie jednostek przy tym nabrzeżu nie może przekroczyć 2 m [Matczak, Krośnicka i Ołdakowski 2015].

Przeładunki specyficznych towarów, takich jak urządzenia i elementy metalowe, towary ponadgabarytowe, zbiorniki do przechowywania produktów ciekłych, odbywają się przy nabrzeżu dawnych Zakładów Mechanicznych „Zamech” [Matczak, Krośnicka i Ołdakowski 2015].

42,7% długości stanowią nabrzeża przeładunkowe, 26% to nabrzeża turystyczne lub postojowe, 9,8% – pasażerskie, natomiast 21,5% długości nie jest wykorzystywane przy obsłudze statków ze względu na brak takiej możliwości lub realizowane są inne funkcje niż transportowe [Matczak, Krośnicka i Ołdakowski 2015].

Ważnym aspektem infrastruktury jest jej stan techniczny. W porcie Elbląg aż 45% nabrzeży jest w stanie dobrym, 18,7% – w bardzo dobrym, 16,3% – w dostatecznym, a 20,1% – w złym [Matczak, Krośnicka i Ołdakowski 2015]. Działa tu Stocznia Elbląska, w której poddawane są remontom jednostki rzeczne i żeglugi kabotażowej. Ze względu na małą intensywność prac stoczniowe nabrzeża są wykorzystywane do przeładunku węgla (import z Kaliningradu) i materiałów budowlanych (eksport).

3. SUPRASTRUKTURA PORTU ELBLĄG

Do suprastruktury portu Elbląg należą barki, służące m.in. do przewozów z elewatora zbożowego. Do tej czynności wykorzystywane są dwie barki o napędzie własnym (każda o nośności 1000 ton) oraz dwa zestawy holowników i czterech barek o nośności 800 ton każda. Stocznia Elbląg ma na wyposażeniu dwa holowniki, dwie barki o nośności 400 ton oraz jedną o nośności 800 ton [Ficoń 2010]. Suprastrukturę terminalu towarowego w porcie Elbląg tworzą:

- magazyn o powierzchni 1440 m² i pojemności 3300 ton, przeznaczony do składowania drobnicy;

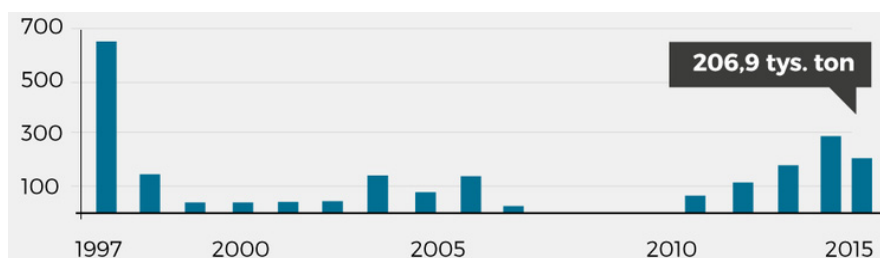
- zadaszona wiata o tej samej powierzchni co magazyn, pod którą przechowuje się urządzenia przeładunkowe i palety, a także ładunki drobnicowe;
- zasobnia podzielona na trzy części, przeznaczona na ładunki sypkie i pojemności odpowiednio 7600 ton, 4300 ton oraz 4400 ton;
- plac składowy o powierzchni 28 000 m² o dopuszczalnym obciążeniu DOR 5 ton/m². Mogą być na nim przeprowadzane operacje przeładunkowe ładunków ponadgabarytowych i kontenerów, możliwe jest także parkowanie ciężarówek [Zarząd Portu Morskiego Elbląg 2018].

Prace terminalu ułatwia maszyna TEREX FUCHS o ciężarze roboczym 37,8 ton i zasięgu 16 m oraz suwnica o udźwigu 150 ton. Istniejąca suprastruktura jest w stanie dobrym, pozwalającym obecnie na bezpieczną i efektywną obsługę portu. W przypadku planowanego rozwoju portu niezbędnym działaniem będzie zmodernizowanie oraz zapewnienie nowych urządzeń przeładunkowych w celu zwiększenia ich wydajności.

W wyposażeniu portu nie znajdują się w tej chwili żadne urządzenia do załadunku i wyładunku kontenerów ze względu na brak tego rodzaju transportu. Port aspiruje do tego, aby stać się portem dowozowym, a więc zakup wózków podnośnikowych z ramą chwytną z tyłu, zwanych reachstackerami, będzie koniecznością. Mogłyby być one wykorzystywane do obsługi placów oraz załadunku i wyładunku kontenerów z barek i platform kolejowych.

Port Elbląg jest największym spośród najmniejszych portów w kraju. Rok 2017 zakończył się dla elbląskiego portu znacznym spadkiem przeładunków w stosunku do lat poprzednich. Ostatecznie wyniósł około 100 tys. ton, przy przeładunku w 2016 roku wynoszącym 139,5 tys. ton towarów. W roku 2015 obroty portu Elbląg wynosiły 206,9 tys. ton, natomiast jeszcze w 2014 roku – 358,3 tys. ton. W porcie obsługiwane są głównie ładunki masowe oraz drobnicowe, takie jak: węgiel, konstrukcje stalowe, materiały budowlane, zboża/soja, czasem drewno [Zarząd Portu Morskiego Elbląg 2018].

W latach dziewięćdziesiątych przeładunki w porcie dynamicznie rosły, w roku 1997 osiągnięto poziom ok. 650 tys. ton (rys. 2).



Rys. 2. Obroty ładunkowe portu Elbląg w latach 1997–2015 [tys. ton]

Fig. 2. The cargo turnover of Elbląg port between 1997 and 2015 [thousand tonnes]

Źródło: opracowanie własne.

Niestety, wejście Polski do Unii Europejskiej i pogorszenie stosunków gospodarczych z Rosją w latach następnych (m.in. embargo z lat 2005–2007) doprowadziło do niemal całkowitego zaniku ruchu towarowego. Skutkiem wprowadzenia zakazu żeglugi przez stronę rosyjską w roku 2006 był spadek przeładunków w porcie do symbolicznych 4 tys. ton w roku 2009 [Gospodarka Morska 2014].

Spadek przeładunków związany jest bezpośrednio z sytuacją geopolityczną (sankcjami Unii Europejskiej i sankcjami Rosji na wóz towarów spożywczych i budowlanych) oraz wahaniem się kursów walut (niski kurs rubla oraz wysokie kursy dolara i euro). Ponadto w Kaliningradzie powstała fabryka betonu komórkowego, na który rząd rosyjski wprowadził zaporowe cło. Z tego powodu dla strony rosyjskiej zakupy materiałów budowlanych w elbląskim porcie nie były już tak atrakcyjne, jak w latach wcześniejszych. Odbiło się to na sytuacji armatorów, z których kilku odeszło w 2016 r. z elbląskiego portu. Dyrektor Zarządu Portu Elbląg uważa, że sytuację poprawiłoby wprowadzenie odprawy fitosanitarnej, niestety, jak dotąd, rząd nie wydał odpowiedniego rozporządzenia [Kadłubowski 2017].

4. DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTOWA PORTU ELBLĄG

Kluczowym elementem, kształtującym konkurencyjność portu oraz jego możliwości ekspansji jest dostępność transportowa. Port Elbląg jest dostępny od strony morza, posiada również dostęp do dróg śródlądowych, lądowych, kolejowych, a także do transportu lotniczego.

Najważniejszym ze wskazanych elementów jest dostępność morską. Port położony jest w głębi ładu, nad rzeką Elbląg, 6 km od jej ujścia do Zalewu Wiślanego, który jest dostępny z morza poprzez Cieśninę Pilawską o szerokości 400 m i długości 200 m, która znajduje się w granicach Federacji Rosyjskiej. Zalew Wiślany oddzielony jest od morza mierzeją, podzielony granicą rosyjską na część zachodnią należącą do Polski i wschodnią, należącą do Rosji (Obwód Kaliningradzki). Zimą Zalew zamarza, a niektóre tory wodne są na ten czas zamykane.

Z portu Elbląg do Zalewu Wiślanego dostać się można, płynąc rzeką Elbląg, która jest żeglowna na całej swojej długości 14,5 km. Wypływa z jeziora Drużno, poprzez kanały posiada połączenie z Nogatem (przez Kanał Jagielloński) oraz z jeziorami Pojezierza Iławskiego przez Kanał Elbląski – odcinek Drużno – śluza Miłomłyn (52 km) oraz odcinek Miłomłyn – Iława (9,6 km). Rzeka ma głębokość 3,5–4,5 m (jednak w ujściu głębokość nie przekracza 2 m). W zimie bywa zamykana dla żeglugi ze względu na zlodzenie.

Istotny dla elbląskiego portu jest także dostęp do dróg śródlądowych. Port włączony jest do międzynarodowej drogi wodnej E70, która łączy Antwerpię z Kłajpedą. W Polsce droga E70 przebiega od śluzy w Hohensaaten przez Odrę do

Kostrzyna, gdzie następuje połączenie z drogą wodną Odra-Wisła. Szlak prowadzi Wartą, Notecią, Kanałem Bydgoskim i Brdą, aż do styku z Wisłą w Bydgoskim Węźle Wodnym. Następnie szlak biegnie Wisłą, Nogatem i Zalewem Wiślanym do granicy z Rosją.

W rejonie Elbląga śródlądowymi drogami wodnymi (Kanałem Jagiellońskim, rzekami Szkarpawą, Nogat, Wisłą na odcinku 684 km–941,3 km i Martwą Wisłą) administruje Regionalny Zarząd Gospodarki Morskiej w Gdańsku. Wymienione drogi łączą Elbląg z Gdańskiem, z Warszawą w kierunku południowym. Przez Wisłę – Noteć – Odrę – kanał Odra-Sprewa-Hawela można dostać się do Berlina i dalej do Europy Zachodniej.

Kanał Jagielloński łączy rzeki Elbląg i Nogat. Został zaliczony do klasy drugiej dróg wodnych śródlądowych, a jego długość wynosi 5,83 km. Rzeka Szkarpawa ma długość 25,4 km i podobnie jak Kanał Jagielloński zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 07 maja 2002 roku została zakwalifikowana do klasy drugiej dróg wodnych śródlądowych [Rozporządzenie RM z 7 maja 2002]. Przynależność do tej klasy oraz głębokość toru około 2,5 m umożliwia przejście barkom o ładowności 500 ton, długości 57 m i szerokości do 9 m oraz zanurzeniu 1,6 m. Na rzece znajduje się śluza o wymiarach $61 \times 12,5 \times 2,50$ m, która oddziela rzekę od Zalewu Wiślanego. Zbudowano też przeciwpowodziowe bramy. Obie budowle hydrotechniczne są w bardzo dobrym stanie technicznym.

Rzeka Nogat ma długość 62 km, odcinek 38,6 km został zakwalifikowany do klasy IV, a odcinek za śluzą w Michałowie do klasy II. Trzy stopnie wodne (o spadzie 2,5–2,8 m, każdy wyposażony w śluzę) budują kaskadę Nogatu: Szonowo, Rakowiec, Michałowo oraz Biała Góra ze śluzą o zmiennym spadzie, wyposażoną w bramy przeciwpowodziowe. Wszystkie śluzy są w bardzo dobrym stanie technicznym.

Martwa Wisła o długości 11,5 km została zakwalifikowana do klasy Vb, mogą nią przepływać barki o ładowności do 3500 ton. Śluza Północna ze względu na zły stan techniczny została wyłączona z użytkowania, wybudowano zaś nową śluzę Południową o wymiarach $190 \times 12 \times 3,5$ m. Zmodernizowano także węzeł w Przegalinie.

System Kanału Elbląskiego ma długość 151,7 km i został zaliczony na odcinkach sztucznych do klasy Ia, a na naturalnych – do klasy II. Kanał łączy jezioro Druzno z Drwęcą oraz z jeziorem Jeziorak, z jeziora Druzno, poprzez rzekę Elbląg z Zalewem Wiślanym, a także przez Kanał Jagielloński, Nogat i Wisłę z Morzem Bałtyckim. Na kanale od Ostródy do Elbląga jest pięć pochylni (Buczyniec, Kąty, Oleśnica, Jelenie, Całuny) i dwie śluzy (Miłomłyn i Zielona). Na całym kanale rozmieszczone są cztery śluzy: Miłomłyn, Zielona, Ostróda, Mała Ruś. Przy budowie Kanału Elbląskiego wykorzystano jeziora leżące na różnych wysokościach między Ostródą i Zalewem Wiślanym. Różnica poziomów sięga 100 m. Osobliwością na skalę europejską jest zespół pięciu pochylni, po których przetacza się statki na specjalnych platformach ustawionych na szynach.

Zastosowane w tym celu szynowe urządzenia wyciągowe napędzane są mechanicznie siłą przepływu wody. Od kanału odgałęzia się kilka szlaków wodnych, m.in. Ostróda – jezioro Szelaż Mały, Ostróda – Jezioro Drwęckie – rzeka Drwęca – Wisła.

Port Elbląg ma bardzo dobre połączenia drogowe, które mają duże znaczenie. Jednym z nich jest droga ekspresowa S7, łącząca Gdańsk z Warszawą, przechodząca obwodnicą wokół Elbląga. Niedaleko Elbląga (55 km od miasta) przebiega autostrada A1, łącząca Gdańsk z przejściem granicznym w Czechach (Gorzyczki). W 2008 roku otwarto drogę ekspresową S22 łączącą Elbląg z Kaliningradem (przejście graniczne Grzechotki-Mamonowo) o długości 50,6 km. Elbląg ma także dostęp do dróg wojewódzkich nr 504 do Fromborka i Braniewa oraz 503 do Tolkmicka.

Dostęp do transportu kolejowego zapewniają bocznice kolejowe, które łączą się z siecią dróg krajowych poprzez linie kolejowe: nr 9 relacji Olsztyn – Elbląg – Gdańsk i dalej Szczecin, a także połączenie transportowe z Gdańskiem i Warszawą. Jest to linia wielotorowa i zelektryfikowana; nr 204 łącząca Malbork z Mamonowem (Federacja Rosyjska), przebiegająca przez Elbląg – Bogaczewo (odcinek zelektryfikowany) – Braniewo – Mamonowo i dalej do Kaliningradu. Długość tej linii wynosi 90 km. W Braniewie znajduje się kolejowe przejście graniczne, wyposażone w infrastrukturę normalnotorową i szerokotorową (tory o rozstawie 1520 mm), a także kolejowe terminale przeładunkowe, świadczące usługi w zakresie przeładunku ładunków transportowanych wagonami normalnotorowymi na wagony szerokotorowe i odwrotnie oraz usługi w zakresie magazynowania i odprawy celnej [Krośnicka i Zavorotynskiy 2016].

Zgodnie z dokumentem implementacyjnym Strategii Rozwoju Transportu 2020 oraz Strategią rozwoju Elbląga 2020+ zakładana jest budowa bocznic kolejowej prowadzącej na planowany terminal nr 2 w Elblągu. Elbląg posiada korzystne położenie w zakresie możliwości wykorzystania na swoje ewentualne potrzeby transportu lotniczego (jest odległy o 74 km od Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy w Gdańsku i kilka kilometrów od niewielkiego lotniska elbląskiego) [Krośnicka i Zavorotynskiy 2016].

Podsumowując, za niewrażliwy element w układzie infrastruktury dostępowej do portu w Elblągu uznać należy połączenie morskie, zarówno w wymiarze Zalewu Wiślanego, jak i szerszym – dostęp do Morza Bałtyckiego.

5. BUDOWA KANAŁU PRZEZ MIERZEJĘ WIŚLANĄ

Mierzeja Wiślana znajduje się na południowo-wschodnim brzegu Zatoki Gdańskiej, oddziela wody Zalewu Wiślanego od Morza Bałtyckiego. Ma długość 60 km, szerokość 1–2 km. W większości należy do Polski (do miejscowości Piaski włącznie), natomiast jej wschodnia część stanowi terytorium Federacji Rosyjskiej.

Oprócz niewielkiej zachodniej części mierzeja jest słabo zurbanizowana i praktycznie niezindustrializowana. Wszystkie miejscowości położone w jej polskiej części (oprócz Gdańska) były niegdyś wioskami rybackimi, a obecnie są miejscowościami wypoczynkowymi.

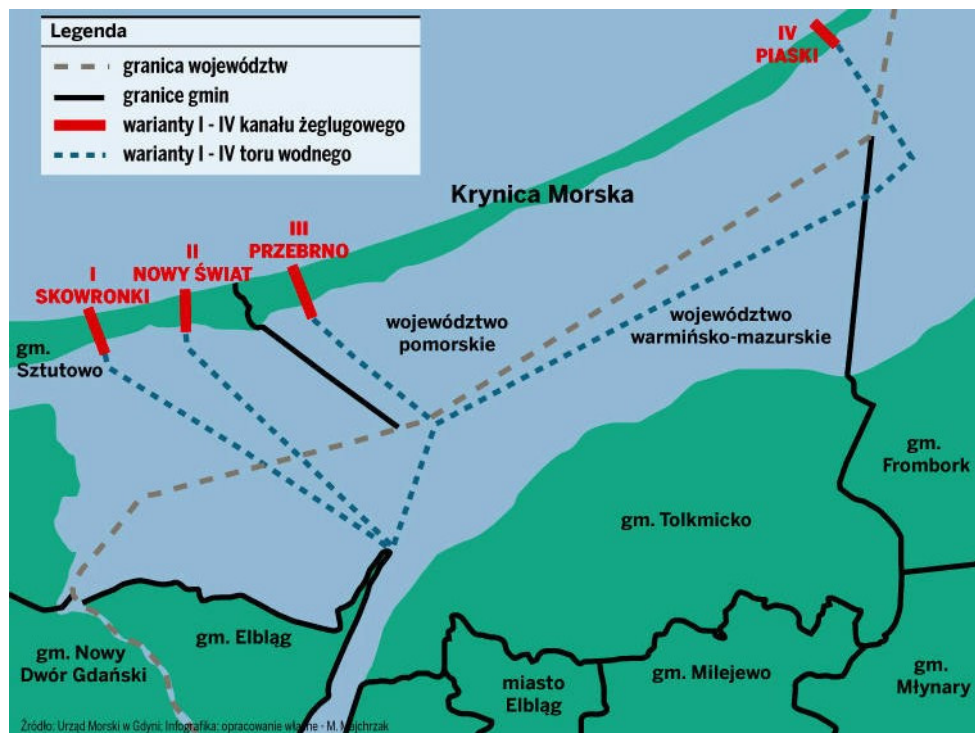
Zalew Wiślany ma powierzchnię 383 km², długość 90,7 km (35,1 km na terenie Polski), szerokość od 6,8–13 km. Średnia głębokość polskiej części wynosi 2,4 m, a całego Zalewu – 2,5 m. Największa głębokość po stronie polskiej to 4 m, głębokości zmniejszają się od północnego wschodu na południowy zachód.

Na Zalewie Wiślanym znajduje się dziesięć torów wodnych. Z Cieśniny Pilawskiej został poprowadzony tor wodny, który rozgałęzia się na wschód (Bałtyjsk – Kaliningrad) o długości 32 km, oraz na zachód z Bałtyjska do ujścia rzeki Szkarpa (długość 68 km). Głębokość odcinka zachodniego wynosi obecnie 2–4 m. Od głównego toru odchodzą drogi wodne do portów Zalewu Wiślanego: Nowa Pasłęka, Piaski, Frombork, Krynica Morska, Tolkmicko, Kąty Rybackie oraz do portu Elbląg.

Tory wodne prowadzące do portów Zalewu są płytkie i tylko na niewielkich odcinkach osiągają głębokość 3 m. Odcinek prowadzący od pławy Tol na wysokości Tolkmicka do rzeki Elbląg ma głębokość od 2 do 2,5 m. Nie jest to jedyne ograniczenie dostępności portu Elbląg, wymienić można także ograniczenie długości i szerokości do długości 100 m i szerokości do 22 m statków mogących pływać po rzece Elbląg prowadzącej do portu, co jest spowodowane geometrią łuku rzeki oraz istnieniem mostu pontonowego w Nowakowie.

Obecnie jedynym połączeniem Zalewu Wiślanego, a więc i portu w Elblągu, z Morzem Bałtyckim jest Cieśnina Pilawska, znajdująca się na terytorium Rosji. Droga od ujścia rzeki Elbląg do Cieśniny Pilawskiej zajmuje około 6 godzin i ma długość 30 mil morskich (około 57 km). W celu m.in. skrócenia tej drogi Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródłądowej wraz z Urzędem Morskim w Gdyni podjęło decyzję o przekopaniu Mierzei Wiślanej w miejscowości Nowy Świat.

Rozpatrywano cztery lokalizacje: Skowronki, Nowy Świat, Przebrno oraz Piaski (rys. 3). Rozpoczęcie prac w Nowym Świecie okazało się najkorzystniejsze z powodów ekonomicznych oraz ilości nakładów pracy. Kubatura robót czerpalnych dla toru wodnego na Zalewie Wiślanym w wariantach głębokości 4 i 5 m (razem z rezerwą bagrowniczą 0,5 m i z kotwiczowiskami o głębokości 5 m) w zależności od wariantu lokalizacji wyniesie odpowiednio: Skowronki – 5,575 i 7,598 mln m³, Nowy Świat – 5,013 i 6,751 mln m³, Przebrno – 6,019 i 7,524 mln m³, Piaski – 9,116 i 13,304 mln m³ [Kotowska, Mańkowska i Pluciński 2012]. Miejscowość Nowy Świat okazała się najkorzystniejsza, ponieważ tamtejsze tereny należą do Lasów Państwowych, co nie powoduje problemów z wywłaszczeniem, jak w pobliskich Skowronkach [Trusiewicz 2016].



Rys. 3. Propozycje miejsc budowy kanału żegludowego w poprzek Mierzei Wiślanej

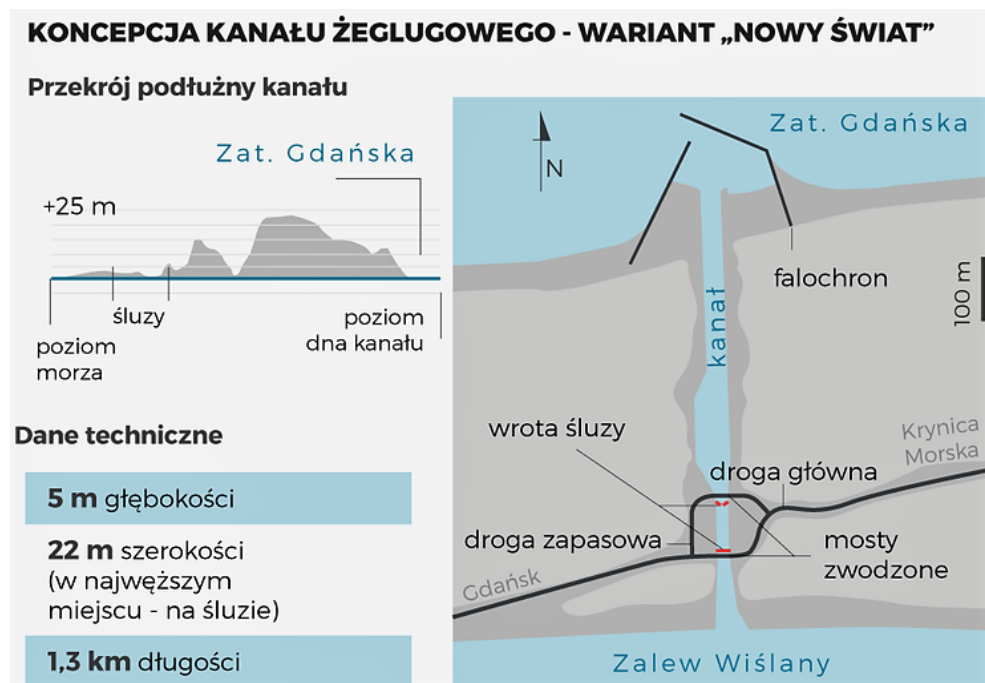
Fig. 3. Proposals of places for the construction of the shipping channel across the Vistula Spit

Źródło: [Gospodarka Morska 2012].

Kanał będzie miał 1,3 km długości, 5 m głębokości, co umożliwi wpływanie do portu w Elblągu jednostkom o zanurzeniu do 4 m, długości 100 m i szerokości 20 m. Koszt inwestycji wyniesie 880 milionów złotych i będzie wymagał ogromnych nakładów pracy, np. 1740 000 m³ piasku do usunięcia w celu wykonania przekopu.

Po obu stronach przekopu znajdą się mosty obrotowe, co zapewni możliwość ich otwierania nawet przy niekorzystnych warunkach pogodowych (np. przy silnym wietrze) (rys. 4).

Konieczne jest wzmocnienie infrastruktury drogowej i dostosowanie jej do potrzeb ciężkiego sprzętu, przewożącego materiały do budowy kanału. Przedstawiciele Urzędu Morskiego zapewnili, że większość sprzętu oraz transport materiałów potrzebnych do budowy może odbywać się drogą wodną [Libudzka 2017].



Rys. 4. Koncepcja kanału żeglugowego – wariant najbardziej prawdopodobny

Fig. 4. The concept of a shipping channel – the most likely variant

Źródło: opracowanie własne.

Skutkiem ekologicznym może być m.in. wzrost zasolenia w Zalewie, spowodowany wymianą wód z Morzem Bałtyckim. Napływ wód z Zatoki Gdańskiej bądź odpływ wód z Zalewu Wiślanego będzie niewielki i powstanie wyłącznie w momencie śluzowania statków. Pozytywnym efektem wybudowania Kanału będzie wzrost natlenienia wód Zalewu Wiślanego, spowodowany napływem wód z morza. Niestety, po wykonaniu przekopu i pogłębieniu toru wodnego zjawisko zapiaszczenia i zamulania będzie znaczne i prawdopodobnie wymusi okresowe pogłębianie toru wodnego [Matczak i in. 2009].

6. BUDOWA MOSTU WYSOKIEGO W NOWAKOWIE

Most w Nowakowie jest mostem pontonowym, który ma także część zwodzoną. Zwęża on pas żeglugowy drogi wodnej do szerokości zwodzonej części mostu [Krośnicka i Zavorotyński 2016].

W 2012 roku most pontonowy w Nowakowie przeszedł remont i aktualnie stan techniczny most można określić jako dobry. Dziurawa i spróchniała, drewnia-

na nawierzchnia mostu stwarzała spore niebezpieczeństwo dla pieszych i kierowców. Także podtapiane przez powodzie mechanizmy otwierania i zamykania mostu wymagały już wymiany i konserwacji. Starostwo Powiatowe w Elblągu, do którego należy most w Nowakowie, pozyskało 429 tysięcy zł dotacji na remont obiektu z rządowych funduszy na likwidację skutków powodzi. Prace modernizacyjne polegały na naprawie klap najazdowych wraz z konstrukcją połączeń, wymianie drewnianej nawierzchni jezdni czterech pontonów, wymianie całej instalacji elektrycznej sterowania mostu, naprawie odbojnic oraz wymianie na nowe wszystkich lin stalowych naciągowych pontonów [Barański i in. 2017].

Obecnie most pontonowy w Nowakowie na szlaku żegludowym z Elbląga na Zalew Wiślany stanowi poważną przeszkodę w swobodnej żegludze. Podwyższenie poziomu wody w rzece Elbląg o 40 cm lub silny wiatr sprawiają, że most nie może być otwierany, co powoduje opóźnienia lub całkowite zatrzymanie ruchu statków. Aby rozwiązać ten problem, należy wybudować nowy most [Libudzka 2017].

Ponadto nie jest możliwa żegluga całodobowa, most jest otwierany co godzinę od 07:00 do 19:00 (w sezonie letnim dodatkowo o 20:00 i 22:00). Bez otwierania mogą przepłynąć pod nim tylko kajaki. Likwidacja bariery nawigacyjnej w postaci mostu w Nowakowie pojawia się w wielu dokumentach strategicznych dotyczących portu morskiego w Elblągu (Strategia rozwoju Elbląga 2020+, Strategia rozwoju obszaru gmin nadzalewowych do roku 2020, częściowo także w Ogólnej koncepcji rozwoju MDW E70 na odcinku Zalewu Wiślanego i Kaliningradzkiego) [Kotowska, Mańkowska i Pluciński 2012].

7. REGULACJA I POGŁĘBIENIE TORU PODEJŚCIOWEGO ORAZ UDROŻNIENIE I POPRAWA PARAMETRÓW DRÓG WODNYCH

Bardzo ważnym elementem rozwoju portu w Elblągu jest utrzymanie odpowiedniego stanu dróg wodnych i, w miarę możliwości, podniesienie ich klasy. Celem tych działań jest zapewnienie całodobowej, płynnej żeglugi. Oby to osiągnąć, należy oczyścić i wyprostować koryto rzeki Elbląg, pogłębić i poszerzyć szlaki wodne śródlądowe, ustawić znaki nawigacyjne oraz wybudować nowe i zmodernizować istniejące już budowle hydrotechniczne [Krośnicka i Zavorotynskiy 2016].

Jednym z problemów, z jakimi boryka się port Elbląg, jest głębokość dróg wodnych. Średnia głębokość toru podejściowego do Portu na rzece Elbląg to 2,4–3,5 m, podczas gdy w Cieśninie Pilawskiej głębokość wynosi 8,8 m. Obecnie w porcie obsługiwane są jednostki o nośności zaledwie 500–1200 ton o zanurzeniu nieprzekraczającym 2,5 m. Minimalna głębokość szlaków wodnych powinna wynosić przynajmniej 3 m, co odpowiada klasie IV według klasyfikacji śródlądo-

wych dróg wodnych. Konieczne jest zatem podniesienie parametrów Kanału Jagiellońskiego, rzek: Szkarpawy, Nogatu i Elbląga oraz zakwalifikowanie ich do klasy IV zamiast dotychczasowej klasy II poprzez zachowanie jednej głębokości 3 m. Obecnie są one zbyt płytkie i nie są w stanie obsługiwać jednostek o większym zanurzeniu. Aby to osiągnąć, trzeba zmodernizować śluzy na Kanale Jagiellońskim oraz rzekach Nogat i Szkarpawa. Kolejnym elementem jest umocnienie brzegów w celu zabezpieczenia ich przed niszczącym działaniem wody.

Rzeka Elbląg przez swoją niewielką szerokość uniemożliwia żeglugę jednocześnie w dwóch kierunkach. Jednostki nie mogą się mijać na odcinku między Zalewem Wiślanym a portem, co jest sporym utrudnieniem w utrzymaniu płynności żeglugi. Aby zwiększyć przepustowość rzeki, najlepszym choć mało realnym przedsięwzięciem byłoby poszerzenie jej na całej długości. Tańszym rozwiązaniem jest zbudowanie zatok jako miejsc postojowych dla barek i statków. Przewidywany koszt przebudowy wejścia do portu Elbląg oraz pogłębienia toru wodnego wynosi 201 milionów złotych.

Pogłębić należy także tor podejściowy do Elbląga na Zalewie Wiślanym. Obecnie głębokość wynosi tam około 2,4 m. Ze względu na zamulanie dna przez nanoszone osady niezbędne będą coroczne prace pogłębiarskie, utrzymujące wymaganą głębokość toru. Coroczne oczyszczanie toru według dyrektora portu Arkadiusza Zglińskiego kosztować będzie około 5 milionów złotych.

8. WPŁYW SĄSIEDNICH PORTÓW NA FUNKCJONOWANIE PORTU ELBLĄG

Okoliczne porty mają istotny wpływ na rozwój portu Elbląg. Wpływ ten musi być rozważany osobno dla ruchu pasażerskiego i towarowego oraz portów Zalewu Wiślanego i portów Bałtyku. Komplementarną sieć obsługi ruchu pasażerskiego w regionie Zalewu Wiślanego tworzą małe porty i przystanie. Największe znaczenie w tym zakresie mają porty w Tolkmicku, Fromborku i Krynicy Morskiej, ponieważ między nimi w okresie letnim realizowane są regularne rejsy pasażerskie. Ponadto w ramach tzw. Pętli Żuławskiej Elbląg jest jednym z punktów żeglarskich Zalewu Wiślanego. Porty Zalewu wpłynąć będą na rozwój ruchu turystycznego w samym Elblągu. W ramach całej sieci należy więc przyjąć spójne plany rozwojowe.

Jeśli chodzi o wpływ portów Zalewu na obsługę towarów w Elblągu, to nie widać wyraźnej zależności. Pod tym względem zauważalne jest silne powiązanie z portami rosyjskimi Obwodu Kaliningradzkiego – Bałtyjskiem i Kaliningradem, które są głównym punktem docelowym dla towarów z Elbląga. Grupą ładunkową, która obecnie dominuje w porcie, są spaletyzowane materiały budowlane, w tym cement i wapno w workach, cegły, czy papa budowlana. Towary te są eksportowane do portów rosyjskich na Zalewie Wiślanym.

Obecnie Elbląg jest największym importerem i eksporterem na Zalewie Wiślanym. Szczególnie ważnymi grupami ładunków, transportowanymi pomiędzy Elblągiem a Obwodem Kaliningradzkim, są:

- węgiel – Federacja Rosyjska jest jednym z największych eksporterów węgla na świecie, z portu w Elblągu może być dowożony węgiel przeznaczony do eksportu;
- kruszywa budowlane – import z Rosji;
- materiały budowlane – eksport;
- produkty pochodzenia zwierzęcego (import i eksport);
- produkty pochodzenia roślinnego (śruta soi) – import, zboża – eksport;
- biomasa – import.

Trójmiejskie porty są silnymi ośrodkami przyciągającymi ładunki z zaplecza portowego, również województwa warmińsko-mazurskiego (i portu Elbląg). Pozwalają na to dobre warunki nawigacyjne oraz zaplecze portowe. W obydwu portach obsługiwane są jednostki o dużych pojemnościach, co skutkuje osiąganiem korzyści ekonomicznych. Zarówno port Gdynia, jak i port Gdańsk znacznie ograniczają aktywność przeładunkową Elbląga i dlatego w przyszłości w porcie elbląskim powinny być obsługiwane specyficzne rodzaje ładunków, np. ciężkie i ponadgabarytowe. Możliwe jest podjęcie współpracy pomiędzy Gdynią, Gdańskiem a Elblągiem. Czynnikiem określającym taką relację są:

- stosunkowo spore natężenie ruchu kolejowego do i z aglomeracji Trójmiasta – port Elbląg mógłby odciążyć drogi i kolej, dowożąc ładunki kanałami wodnymi i rzekami;
- kongestia w okolicach terminali przeładunkowych, co szczególnie odnosi się do transportu ładunków masowych suchych, pasz, kruszyw, zbóż (w porcie Elbląg jest już elewator zbożowy, mogłyby się odbywać przeładunki tego rodzaju towarów, co obniżyłoby korki w Gdyni i Gdańsku);
- ograniczenia techniczno-eksploatacyjne dla obsługi ładunków ciężkich i ponadgabarytowych na połączeniach drogowych z portami Trójmiasta (Elbląg jako port dowozowy mógłby dostarczać tego rodzaju towar drogami wodnymi);
- otwarcie portu Elbląg na Zatokę Gdańską wskutek przekopu przez Mierzeję Wiślaną, czego skutkiem będzie skrócenie czasu żeglugi między portami.

Aby współpraca miała miejsce, konieczna jest realizacja kosztownych inwestycji. Najrozsądniejszym i najtańszym rozwiązaniem będzie budowa kanału żeglugowego na Mierzei Wiślanej. Doprowadzenie szlaków wodnych do klasy IV lub wyższej wymagałoby znacznie większych nakładów finansowych. Budowa kanału umożliwiłaby także wzrost ruchu turystycznego z Trójmiasta do Elbląga. Mogłyby być realizowane rejsy (także indywidualne) nad Zalew Wiślany i dalej do Elbląga, wykorzystujące oferowane atrakcje turystyczne (Kanał Elbląski).

9. PLANOWANE OBROT Y PORTU ELBLĄG

Obecny potencjał portu w Elblągu wynosi blisko 1,5 mln ton rocznego przeładunku, a głębokości gwarantowane na Zalewie to obecnie 2,4 m. Taka głębokość daje możliwość pływania jednostkom o ładunku do 1000 ton. Pogłębienie toru wodnego umożliwi wpływanie jednostkom o większym tonażu, nawet do 3,5 tys. ton. Obecnie wykorzystuje się około 30% potencjału portu.

Dyrektor portu Arkadiusz Zgliński przewiduje potrojenie przeładunków najpierw do 1,5 mln ton, a w dłuższej perspektywie do 3–4 mln ton. Elbląski port nie zamierza konkurować z Gdynią lub Gdańskiem, które rocznie przeładowują dziesiątki milionów ton (Gdynia w 2017 r. przeładowała 21,225 mln ton, Gdańsk – 40,614 mln ton), jego celem jest stać się portem feederowym dla portów polskich, a także rosyjskich i skandynawskich [Trusiewicz 2016].

Planuje się, że w latach 2023–2045 przychody portu mają wzrosnąć o 114,6 mln zł. Czas pływania z Gdańska do Elbląga skróci się o 9,5 godzin, a statki zaoszczędzą 300 tys. godzin, czyli ok. 490 mln zł. Ruch pasażerski ma wzrosnąć z 40 do 210 tys. osób w roku 2040. W sumie ma to przynieść wzrost przychodów i oszczędności budżetowych na kwotę około 1,16 mld zł (lata 2023–2045) [Trusiewicz 2016].

Aktualna infrastruktura portu Elbląg jest wystarczająca i zapewnia wymaganą przepustowość do obsługi obecnej ilości ładunków. W perspektywie długoterminowej należałoby wybudować nowy terminal przeładunkowo-magazynowy. Taki terminal pozwoliłby na zwiększenie obrotu ładunków oraz konkurencyjności portu [Krośnicka i Zavorotynski 2016].

10. KIERUNKI ROZWOJU PORTU ELBLĄG

Głównym celem rozwojowym portu Elbląg jest osiągnięcie wzrostu aktywności gospodarczej oraz turystycznej, nie tylko w Elblągu, ale także w całym województwie warmińsko-mazurskim. Aby móc tę wizję zrealizować, konieczna jest realizacja dwóch celów strategicznych:

1. Wzrost i stabilizacja ilości przeładunków oraz ruchu pasażerskiego w porcie (poprawa dostępu od strony wody, rozwój przedpola portowego i zaplecza oraz zróżnicowanie działalności).
2. Aktywizacja regionu i optymalne wykorzystanie potencjału portu (optymalizacja struktury przestrzennej portu oraz rozwój i rozbudowa infrastruktury).

Aby zwiększyć przeładunki i ruch pasażerski, trzeba poprawić dostęp do portu od strony wody (pogłębić tor podejściowy oraz tory na Zalewie Wiślanym, poprawić parametry dróg wodnych, wybudować nowy most w Nowakowie, przekopać Mierzęję Wiślaną). Inwestycje te wpłyną na ekonomiczność przewozów oraz wzrost przeładunków i przepływu pasażerów. Celem pośrednim jest także

dążenie do dywersyfikacji działalności portu. Zwiększenie oferty portu oraz zróżnicowanie przeładowywanych towarów zmniejszy podatność portu na zmiany o charakterze gospodarczym i politycznym. Przeładunek nawozów i pasz dla zwierząt zwiększyłoby wprowadzenie kontroli przez granicznego lekarza weterynarii. W celu umożliwienia składowania i przeładowywania różnych ładunków konieczny będzie dostęp do placów składowych, magazynów oraz rozbudowa infrastruktury.

Drugim celem jest optymalne wykorzystanie istniejącego już potencjału. Obecnie wykorzystywany jest on na poziomie 7–18% [Maczak, Krośnicka i Ołdakowski 2015].

Aby ten poziom zwiększyć, należy zrealizować następujące inwestycje:

- wybudować obrotnicę dla statków o średnicy 180 m w celu umożliwienia obsługi większych jednostek;
- wydłużyć nabrzeże terminalu składowo-przeładunkowego przy ulicy Radomskiej w celu zwiększenia liczby obsługiwanych statków w tym samym czasie;
- przystosować terminal do przeładunku kontenerów;
- zmodernizować drogę numer 503, która zapewni bezpośredni dostęp do terenu portu;
- utrzymywać linię kolei nadzalewowej (atrakcja turystyczna).

11. PODSUMOWANIE

Słabą stroną portu Elbląg są niewątpliwie niewystarczające parametry toru podejściowego od strony Zalewu Wiślanego, zwłaszcza zbyt mała głębokość oraz przeszkoda nawigacyjna, jaką stanowi most pontonowy w Nowakowie.

Na korzyść portu w Elblągu nie wpływają także ograniczenia w korzystaniu z drogi wodnej Zalewu Wiślanego przez Cieśninę Pilawską. Władze Rosji traktują wody Zalewu jak wody terytorialne. Dostęp do portów Zalewu jest ograniczony jedynie dla jednostek polskich i rosyjskich bander. Dla pozostałych, a także czasem i polskich statków, wymagane jest uzyskanie wizy, która nie zawsze jest wydawana. Dostępność dla poszczególnych typów jednostek jest więc uzależniona od aktualnego stanowiska władz Federacji Rosyjskiej.

Utrudnienia w ruchu dotyczą także pasażerów. Obecnie ruch bezwizowy (tzw. mały ruch graniczny) jest niemożliwy na przejściu morskim, ponieważ konieczne jest uzyskanie rosyjskiej wizy, uprawniającej do wplynięcia na terytorium Federacji Rosyjskiej.

Port Elbląg charakteryzuje się niespójną strukturą zagospodarowania terenu oraz rozdrobnieniem własnościowym.

Silną stroną portu jest bardzo dobry dostęp do drogi krajowej S7, oraz fakt, że niedaleko Elbląga przebiega autostrada A1. Port Elbląg jest dobrze skomunikowany połączeniami drogowymi z resztą kraju.

Port posiada szeroką ofertę usługową dla załadowców oraz dla pasażerów. W jego obrębie funkcjonują wszystkie placówki niezbędne w obsłudze ruchu pasażerskiego i towarowego (Straż Graniczna, Urząd Celny, Kapitanat Portu, Zarząd Portu Morskiego). Warunki do uprawiania żeglarstwa i sportów wodnych są dogodne. Turystów przyciąga Zalew Wiślany oraz Kanał Elbląski.

Do atutów portu należy także korzystne położenie geograficzne w aspekcie potencjalnych powiązań gospodarczych i współpracy z Obwodem Kaliningradzkim, republikami nadbałtyckimi i krajami skandynawskimi oraz tworzenia warunków do wzrostu wymiany handlowej (przejście graniczne, giełda towarowa).

Korzystne dla portu jest istnienie przemysłu wytwarzającego ładunki ciężkie i ponadgabarytowe. Produkowane są tutaj np. zbiorniki do przechowywania paliw i innych substancji ciekłych (STOKOTA Sp. z o.o.) oraz urządzenia kolejowe (ALSTOM Konstal S.A.).

Port w Elblągu ma wiele szans na rozwój. Najważniejszą z nich stanowi stabilizacja stosunków politycznych, gospodarczych i handlowych z Rosją. Następnym tego będzie pełne otwarcie żeglugi dla jednostek polskiej bandery na Cieśninie Piławskiej.

Bardzo ważnym elementem rozwoju portu jest udrożnienie i poprawa parametrów dróg wodnych, m.in. międzynarodowej drogi wodnej E70. Konieczna jest poprawa dostępu do portu od strony wody (budowa mostu wysokiego w Nowakowie, regulacja i pogłębienie toru podejściowego) w celu umożliwienia wchodzenia do portu większym statkom. Aby uniezależnić się od Rosji, dobrym rozwiązaniem będzie budowa kanału przez Mierzeję Wiślaną.

Port miałby możliwość stać się portem dowozowym dla portów polskich, a także rosyjskich i skandynawskich. Pojawiłaby się także szansa na wykorzystanie środków pomocowych Unii Europejskiej na rozwój tzw. ściany wschodniej.

Niestety, istnieją też zagrożenia dla rozwoju portu, duże porty Bałtyku stanowią bowiem niemałą konkurencję dla Elbląga. Porty w Gdyni i Gdańsku szczególnie drenują zaplecze portowe Elbląga. Gdynia jest portem feede rowym dla Niemiec, Belgii, Holandii, Skandynawii, krajów nadbałtyckich i Rosji, natomiast port w Gdańsku jest hubem o bardzo dużym potencjale, do którego zawijają największe kontenerowce świata.

Kolejnym zagrożeniem są protesty ekologów i mieszkańców przeciw inwestycjom poprawiającym dostęp do portu. Organizacja WWF Polska uważa, że przekop Mierzei Wiślanej źle wpłynie na środowisko i nie przyniesie spodziewanych korzyści ekonomicznych. Protestują także mieszkańcy Mierzei, szczególnie Krynicy Morskiej, obawiając się spadku ruchu turystycznego. Sprzeciw wobec inwestycji zapowiedziała również Rosja. Oficjalne stanowisko Federacji Rosyjskiej podkreśla ochronę środowiska, jednak bardziej prawdopodobna jest chęć zahamowania rozwoju portu.

Zagrożenie stanowi także silna konkurencja transportu drogowego na drodze S22 w kierunku Kaliningradu jako portu docelowego.

LITERATURA

- Barański, A., Dawidowicz, D., Dobrzańska, D., Kiejzik-Głowińska, M., Tyszecki, A., Wojnarowska, A., Zochowska, M., 2017, *Karta informacyjna przedsięwzięcia „Droga wodna łącząca Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską – lokalizacja Nowy Świat”*, EKO-KONSULT Andrzej Tyszecki, Gdańsk.
- Ficoń, K., 2010, *Logistyka morska. Statki, porty, spedycja*, BEL Studio, Warszawa.
- Gospodarka Morska, 2012, *Krynica Morska: Mieszkańcy nie chcą przekopu Mierzei Wiślanej*, <http://www.gospodarkamorska.pl/wydarzenia/krynica-morska:-mieszkancy-nie-chca-przekopu-mierzei-wislanej.html>, (dostęp 8.07.2018).
- Gospodarka Morska, 2014, *Elbląg: Żegluga przez Zalew Wiślany zagrożona*, <http://www.gospodarkamorska.pl/wydarzenia/elblag:-zegluga-przez-zalew-wislany-zagrozona.html>, (dostęp 5.07.2018).
- Kadłubowski, R., 2017, *Elbląski port zanotował kolejny znaczny spadek przeladunku towarów. Wzrosła za to ilość pasażerów*, Elbląski Dziennik Internetowy, <https://info.elblag.pl/38,48720,Elblaski-port-zanotowal-kolejny-znaczny-spadek-przeladunku-towarow-Wzrosla-za-to-ilosc-pasazerow.html>, (dostęp 1.06.2018).
- Kotowska, I., Mańkowska, M., Pluciński, M., 2012, *Program rozwoju polskich portów morskich do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*, MTBiGM, Warszawa.
- Krośnicka, K., Zavorotynskiy, N., 2016, *Zarys koncepcji rozwoju portu Elbląg*, Inżynieria Morska i Geotechnika, nr 5, s. 301–312.
- Libudzka, A., 2017, *Większość samorządów nad Zalewem Wiślany popiera przekop Mierzei*, Portal Morski, <http://www.portalmorski.pl/zegluga/37314-wiekszosc-samorzadow-nad-zalewem-wislany-popiera-przekop-mierzei>, (dostęp 6.07.2018).
- Matczak, M., Krośnicka, K., Ołdakowski, B., 2015, *Strategia rozwoju Portu Morskiego w Elblągu*, Actia Forum, Elbląg/Gdynia.
- Matczak, M., Ołdakowski, B., Kalinowski, J., Kaszubowski, D., 2009, *Studium rozwoju strategicznego małych portów i przystani morskich w województwie pomorskim*, Actia Forum, Gdynia, http://www.wiki.leba.eu/_media/dokumenty/studium_rozwoju_strategicznego_malych_portow_i_przystani_morskich_w_wojewodztwie_pomorskim.doc.
- Rozporządzenie Rady Ministrów z 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych, DzU nr 77, poz. 695.
- Trusiewicz, I., 2016, *Elbląg chce być wpuszczony w kanał*, Rzeczpospolita, <http://www.rzeczpospolita.pl/Zycie-Warminsko-Mazurskiego/309149853-Elblag-chce-byc-wpuszczony-w-kanal.html>, (dostęp 8.07.2018).
- Zarząd Portu Morskiego Elbląg, 2018, <http://www.port.elblag.pl>, (dostęp 8.07.2018).