



**POMOC TECHNICZNA**  
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



**UNIA EUROPEJSKA**  
EUROPEJSKI FUNDUSZ  
ROZWOJU REGIONALNEGO



# Strategia rozwoju Portu Morskiego w Elblągu

Elbląg/Gdynia, czerwiec 2015



**POMOC TECHNICZNA**  
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA  
EUROPEJSKI FUNDUSZ  
ROZWOJU REGIONALNEGO



## Wykonawca

Actia Forum sp. z o.o.  
ul. Pułaskiego 8  
81-368 Gdynia

## Zleceniodawca

Urząd Miejski w Elblągu  
Departament Strategii i Rozwoju  
ul. Łączności 1  
82-300 Elbląg

## Zespół autorski

Dr Maciej Matczak – kierownik projektu  
Dr inż. arch. Karolina Krośnicka  
Bogdan Ołdakowski



# Spis treści

<b>I.</b>	<b>Wprowadzenie .....</b>	<b>4</b>
<b>II.</b>	<b>Diagnoza obecnej sytuacji portu morskiego w Elblągu .....</b>	<b>6</b>
2.1.	Infrastruktura portowa oraz potencjał usługowy portu morskiego w Elblągu .....	6
2.2.	Struktura przestrzenna i własnościowa terenów portowych .....	9
2.3.	Zaplecze społeczno-gospodarcze portu w Elblągu .....	16
2.4.	Przedpole portowe .....	23
2.5.	Struktura towarowa oraz kierunkowa przeładunków portowych .....	25
2.6.	Obsługa ruchu pasażerskiego w porcie w Elblągu .....	27
2.7.	Ocena wykorzystania istniejących możliwości usługowych portu w Elblągu .....	28
<b>III.</b>	<b>Uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne Portu Morskiego w Elblągu .....</b>	<b>30</b>
3.1.	Dostępność transportowa oraz powiązania komunikacyjne Portu .....	30
3.2.	Powiązania przestrzenne i gospodarcze portu z otoczeniem, ze szczególnym uwzględnieniem powiązań z portami Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego .....	35
3.3.	Wpływ sąsiednich ośrodków portowych na funkcjonowanie Portu Morskiego w Elblągu .. .....	38
<b>IV.</b>	<b>Spójność z dokumentami strategicznymi na poziomie europejskim, krajowym, regionalnym oraz dokumentami planowania przestrzennego obszarów portowych.. .....</b>	<b>40</b>
<b>V.</b>	<b>Analiza SWOT .....</b>	<b>45</b>
<b>VI.</b>	<b>Wizja i misja Portu Morskiego w Elblągu .....</b>	<b>47</b>
6.1.	Misja .....	47
6.2.	Wizja .....	47
6.3.	Przyszłe specjalizacje i ich efekty ekonomiczne .....	48
<b>VII.</b>	<b>Układ celów rozwojowych Portu Morskiego w Elblągu .....</b>	<b>51</b>
7.1.	Cele strategiczne, pośrednie i operacyjne .....	51
7.2.	Instrumenty i wskaźniki realizacji celów .....	55
<b>VIII.</b>	<b>Priorytety rozwojowe portu w Elblągu .....</b>	<b>58</b>
8.1.	Scenariusz bazowy .....	58
8.2.	Scenariusz maksymalny .....	59
8.3.	Ewolucja struktury zarządzania portem w Elblągu .....	60
<b>IX.</b>	<b>Kierunki współpracy Morskiego Portu w Elblągu .....</b>	<b>61</b>
9.1.	Transport morski i wodny śródlądowy .....	61
9.2.	Intensyfikacja współpracy i aktywizacja sieci portów niezalewowych w ram .....	62
<b>X.</b>	<b>Ewaluacja i monitorowanie Strategii rozwoju Portu Morskiego w Elblągu .....</b>	<b>63</b>
	<b>Spis tabel i rysunków .....</b>	<b>64</b>



# I. Wprowadzenie

Port Morski w Elblągu położony jest w północnej części Polski i jest największym polskim portem w rejonie Zalewu Wiślanego. Port ten posiada długoletnią tradycją morską, bowiem od XIV wieku Elbląg, jako jeden z najważniejszych portów Bałtyku był członkiem Ligi Hanzeatyckiej. Niewątpliwym atutem portu była możliwość transportu towarów rzeką Nogat do Wisły i dalej do najważniejszych miast ówczesnej Polski. Dzięki handlowi drogą morską Elbląg stał się miastem międzynarodowym, atrakcyjnym osiedleńczo dla kupców z zachodniej Europy i Wysp Brytyjskich. Zmiany w światowym transporcie morskim, a także rozwój ośrodków portowych w Zatoce Gdańskiej spowodowały systematyczny spadek znaczenia portu w Elblągu. Nie ma jednak wątpliwości, że jak kiedyś, tak i dzisiaj port morski w Elblągu stanowi ważny element rozwoju regionu i miasta portowego, dlatego też konsekwentne działania mające na celu wzrost jego potencjału usługowego powinny być traktowane priorytetowo.

Podkreślić trzeba, że akcesja Polski do Unii Europejskiej sprawiła, że port morski w Elblągu stał się wschodnią granicą morską UE, posiadającą dogodne położenie do prowadzenia wymiany handlowej z obwodem kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej a także z innymi portami Wschodniego Bałtyku. W 2014 roku port morski w Elblągu obsłużył 358,6 tys. ton ładunków, co oznacza roczny wzrost o 27%. Podkreślić trzeba, że od 2010 roku port notuje systematyczny wzrost obrotów przeladunkowych. Port jest jednocześnie ważnym punktem obsługi ruchu turystycznego ukierunkowanego zarówno na akwen Zalewu Wiślanego, jak również na drogi wodne śródlądowe, w tym Kanał Elbląski.

Port w Elblągu jest jednocześnie ważnym elementem infrastruktury dla *Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego* (EOF), którego utworzenie nastąpiło wraz z podpisaniem w dniu 11 lipca 2013 roku „Porozumienia o współpracy na rzecz utworzenia Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego”. Porozumienie to stanowiło podstawę współpracy w zakresie przygotowania i realizacji strategii rozwoju w obszarze granic miasta Elbląg (powiat miasto Elbląg) oraz powiatów elbląskiego i braniewskiego. Przewiduje ono współpracę jednostek samorządu terytorialnego w szerokim zakresie, w tym: turystyki, przedsiębiorczości, infrastruktury, technologii IT, zarządzania kryzysowego i działań związanych z inteligentnymi specjalizacjami.

Administracyjnie obszar EOF wyodrębniony został na podstawie zapisów umowy Partnerstwa z dnia 10 stycznia 2014 r. Obszar ten tworzy łącznie 16 gmin (w tym miasto Elbląg) z terenu powiatów elbląskiego i braniewskiego. Elbląski Obszar Funkcjonalny liczy ponad 220 tys. mieszkańców, z czego ok. 55% to mieszkańcy Elbląga. Ostatecznie granice EOF pokrywają się z obszarem oddziaływania oddolnej inicjatywy samorządów lokalnych – kształt EOF określony został na podstawie zapisów Umowy Partnerstwa z dnia 10 stycznia 2014 r., w której jako cel Partnerstwa określa się wspólną realizację zintegrowanych przedsięwzięć rozwiązujących problemy Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego. Umowę Partnerstwa podpisały następujące jednostki samorządu terytorialnego: Gmina Miasto Elbląg; Powiat Elbląski; Powiat Braniewski; Gmina Elbląg; Gmina Godkowo; Gmina Gronowo Elbląskie; Gmina Milejewo; Gmina Markusy; Gmina Młynary; Gmina Pasłęk; Gmina Rychliki; Gmina Tolkmicko; Gmina Frombork; Gmina Miasto Braniewo; Gmina Braniewo; Gmina Pięno; Gmina Płoskinia; Gmina Wilczęta.

Można więc przyjąć, że rozwój portu i wynikający z niego dobry dostęp do stabilnego systemu transportowego jest kluczowym warunkiem osiągnięcia wysokiego poziomu dobrobytu



oraz spójności terytorialnej Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego. Ponadto dynamiczny rozwój portu w Elblągu może być impulsem dla rozwoju sektora biznesu związanego z usługami okołoportowymi. Rozwój portu może pobudzić przedsiębiorczość sektora MSP nie tylko w Elblągu – rdzeniu OF, ale też w obszarze gmin nadzalewowych.. Rozwój portu to szansa na aktywizację portów i ożywienie gospodarcze EOF – w kontekście rozwoju turystyki, rozwoju usług okołoturystycznych oraz działalności okołoportowych. W tym kontekście pożądana jest intensyfikacja współpracy oraz poszukiwanie nowych pól i nowych form współpracy pomiędzy leżącymi na terenie EOF portami Zalewu Wiślanego a portem w Elblągu. Podstawowym celem przygotowania **Strategii Rozwoju Portu Morskiego w Elblągu** jest więc określenie aktualnych warunków jego funkcjonowania oraz wynikających w nich barier i potrzeb, a także identyfikacja perspektyw rozwojowych wraz ze wskazaniem kluczowych celów i zadań, których spełnienie umożliwi pełne wykorzystanie istniejącego w porcie potencjału.

W pierwszej części dokumentu dokonano więc analizy obecnej sytuacji portu morskiego w Elblągu uwzględniając zarówno jego potencjał infrastrukturalny, jak i relacje w odniesieniu do zaplecza i przedpoła portowego. Jednocześnie dokonano identyfikacji uwarunkowań funkcjonalno-przestrzennych portu, gdzie skoncentrowano się na warunkach dostępu transportowego i relacjach gospodarczych w ramach EOF. Przeprowadzona ocena pozwoliła na sformułowanie głównych elementów w ramach analizy SWOT, która jednocześnie stanowiła punkt wyjścia dla dalszych prac. W kolejnym kroku zdefiniowano więc misję i wizję portu w Elblągu, a następnie podporządkowano im układ celów rozwojowych oraz zadań. Wskazując dwa scenariusze rozwoju (bazowy i maksymalny) określono zarówno warunki, hierarchię, jak i spodziewane efekty realizowanych działań. Ostatnim elementem dokumentu jest wskazanie podstawowych sposobów ewaluacji i monitorowania niniejszej Strategii.



## II. Diagnoza obecnej sytuacji portu morskiego w Elblągu

### 2.1. Infrastruktura portowa oraz potencjał usługowy portu morskiego w Elblągu

Port Elbląg położony jest w północnym regionie Polski i jest największym portem polskim w rejonie Zalewu Wiślanego. Do wód zalewu dzieli go 6 km toru wodnego rzeki Elbląg. Dzięki swojemu atrakcyjnemu położeniu posiada naturalne połączenia w trzech kierunkach:

- kierunek Zalewu Wiślanego i Kaliningradzkiego,
- kierunek śródlądowy (Kanał Jagielloński, rzeki: Nogat, Wisła, Szkarpa),
- kierunek Pojezierza Iławskiego (poprzez Kanał Elbląski i Jezioro Drużno).

Infrastruktura transportowa w Elbląskim Obszarze Funkcjonalnym obsługuje różne gałęzie transportu: drogowy, kolejowy i wodny (morski i śródlądowy), będąc tym samym punktem łączącym kraje Unii Europejskiej z rynkiem Federacji Rosyjskiej w szczególności Obwodem Kaliningradzkim. Akcesja Polski do Unii Europejskiej sprawiła, że port morski w Elblągu stał się wschodnią granicą morską UE, dlatego też dostęp do stabilnego systemu transportowego, w tym morskiego, jest kluczowym warunkiem pełnego uczestnictwa miasta oraz gmin tworzących Elbląski Obszar Funkcjonalny w życiu gospodarczym oraz osiągnięcia wysokiego poziomu spójności regionalnej. W skład infrastruktury portu wchodzi:

- nabrzeża o łącznej długości 5,4 km, z czego 2,3 km stanowią nabrzeża przeładunkowe,
- tor wodny o głębokości w przedziale od 2,4 do 3,5 m,
- obrotnica portowa o średnicy 120 m,
- normalnotorowa linia kolejowa na prawym brzegu rzeki Elbląg,
- dogodny dostęp drogowy do sieci krajowej (S7),
- dwa baseny jachtowe (Port jachtowy Jachtklub Elbląg/Pętla Żuławska; Port jachtowy HOW Bryza),
- pięć przystani jachtowych (Klub Sportów Wodnych „Elbląg”; Przystań Fala; Przystań WOPR, Przystań MOSiR, Przystań PTTK) oraz Nabrzeże Bulwaru Zygmunta Augusta,
- nowoczesny terminal składowo – przeładunkowy (ZPME),
- terminal pasażerski z rampą ro-ro i punktem odpraw granicznych (ZPME),
- elewator zbożowy o pojemności 8 tys. m<sup>3</sup> (Glenport).

Podstawowym elementem infrastruktury portu jest tor podejściowy oraz istniejące tam nabrzeża. Tor wodny posiada głębokość od 2,4 do 3,5 metra, jednakże głębokość gwarantowana przez Urząd Morski w Gdyni wynosi jedynie 2,4 m (w ekstremalnych warunkach głębokość wynosi 1,8 m). Taka głębokość ogranicza możliwość przyjmowania jednostek śródlądowych do wielkości typowych dla II, ewentualnie III klasy dróg wodnych śródlądowych<sup>1</sup>.

Koncentrując uwagę na elementach infrastruktury portowej, pozostającej do dyspozycji

<sup>1</sup> Rozporządzenie Rady Ministrów z dn. 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (Dz. U. nr 77, poz. 695 z dn. 18.06.2012).



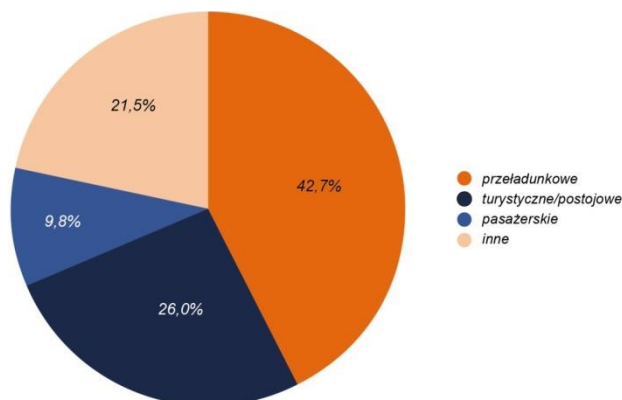
w porcie morskim w Elblągu, wskazać można na duże ich zróżnicowanie odnoszące się zarówno do kwestii własności, możliwości wykorzystania dla operacji portowych, parametrów oraz stosowanych rozwiązań konstrukcyjnych, a także na aktualny stan techniczny (Tabele 1 i 2).

**Tabela 1. Zestawienie nabrzeży portu Elbląg – obudowa lewego brzegu rzeki**

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	dostateczny
5,686-5,900	Miasto (Wybrzeże Gdańskie)	postojowe dla małych jednostek sportowych	214 x (1,0-2,0)	oczepowe skarpowe	dostateczny
5,910-6,065	miasto	przeładunkowe	155 x 2,5	ścianka szczelna	<b>bardzo dobry</b>
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	dostateczny
7,200-7,256	GUM	postojowe	56 x (1,0-3,0)	oczepowe	dobry
7,326-7,517	Miasto	przeładunkowe	196 x 3,7	oczepowe	<b>bardzo dobry</b>
7,7	Miasto	turystyczne	120 x 2,0	skarpowe, z pomostem	<b>bardzo dobry</b>

Źródło: Niepublikowane materiały Zarządu Portu Morskiego Elbląg sp. z o.o.

Uwzględniając strukturę funkcjonalną nabrzeży portowych w Elblągu, można powiedzieć że dominującymi są tutaj nabrzeża przeładunkowe (42,7% ogólnej długości). W dużej części infrastruktura portowa służy również turystyce, bowiem baseny portowe i nabrzeża mogą obsługiwać jednostki sportowe. W 21,5% długości nabrzeży brak jest możliwości obsługi jednostek pływających lub realizowane są tam inne funkcje niż transportowe (Rysunek 1).



**Rysunek 1. Struktura funkcjonalna nabrzeży portu morskiego w Elblągu**



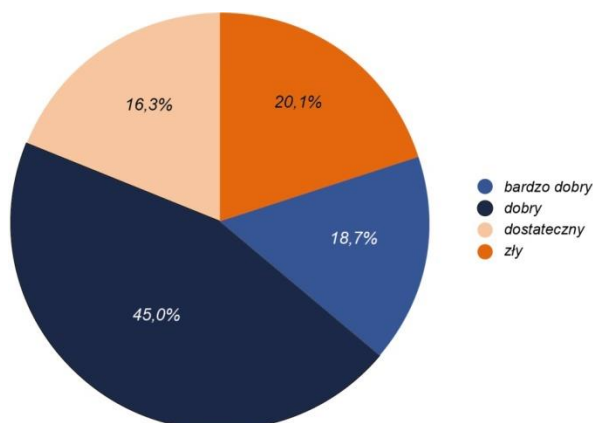
**Tabela 2. Zestawienie nabrzeży portu Elbląg – obudowa prawego brzegu rzeki**

Kilometraż	Właściciel	Sposób wykorzystania	Wymiary dług. (m) x głęb. (m)	Typ konstrukcji	Stan techniczny
4,290-4,635	BODEX- pryw.	brak możliwości wykorzystania	345 x (1,0-1,5)	żelbetowe, prefabrykowane typu Moniera	zły
4,635-5,030	Nabrzeża ZPME	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	<b>bardzo dobry</b>
5,682-5,900	Miasto	postojowe, turystyczne	218 x (2,0-2,5)	oczepowe	dobry
5,915-6,015	Żegluga Gdańska	pasażerskie	100 x (2,5-3,5)	żelbetowe, płytowe	dostateczny
6,015-7,345	Elzam + użytkownicy prywatni	przeładunki na części nabrzeża	1330 x (2-3,5)	oczepowe: na ścianie żelbetowej, na ścianie stalowej	dobry
7,345	Stocznia Elbląska	budowa i remont jednostek	78 x 2,5 + pochylnia	oczepowe	dobry
7,370-7,60	Miasto	postojowe	230 x 3,0	ścianka szczelna	<b>bardzo dobry</b>
7,60-7,6150	ZHP	turystyczne	150 x 2,5	skarpowe z pomostem, częściowo	dostateczny
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

Źródło: Niepublikowane materiały Zarządu Portu Morskiego Elbląg sp. z o.o.

Drugim ważnym aspektem dotyczącym infrastruktury portowej, w szczególności w kontekście niniejszej strategii rozwojowej, jest jej stan techniczny. W tym wypadku największy udział posiadają nabrzeża, których stan określany jest jako „dobry” (45%). Z drugiej strony, nabrzeża w złym stanie, kwalifikujące się do natychmiastowej modernizacji to około 1,1 km, co stanowi 20,1% ogólnej długości wszystkich nabrzeży w porcie (Rysunek 2).





**Rysunek 2. Struktura stanu technicznego nabrzeży portu morskiego w Elblągu**

Podkreślić jednak trzeba, że w przypadku nabrzeży przeładunkowych ich stan określić można na dobry lub bardzo dobry. W efekcie wskazać trzeba na duży potencjał usługowy, który może być uruchomiony bez konieczności realizacji kosztownych inwestycji infrastrukturalnych.

Elementami determinującymi możliwości usługowe portu w odniesieniu do ładunków są jednak istniejące w porcie rejony przeładunkowe. Wśród najważniejszych centrów obsługi towarów oraz pasażerów w porcie morskim w Elblągu wyróżnić można: terminal przeładunkowo-magazynowy ZPME, elewator zbożowy Glenport, terminal pasażersko-promowy z punktem odpraw granicznych ZPME oraz terminal przeładunkowy węgla i ładunków drobnicowych. Informacje na temat potencjału usługowego poszczególnych regionów przedstawione zostały w kolejnej części Strategii. Bardzo ważnym elementem infrastruktury portu morskiego jest także infrastruktura dostępowa, obejmująca zarówno dostęp od strony morza oraz lądu, wraz z połączeniami wodnymi śródlądowymi. Powyższe elementy, ich stan obecny i wyzwania rozwojowe przedstawione zostały w części 3.1 opracowania.

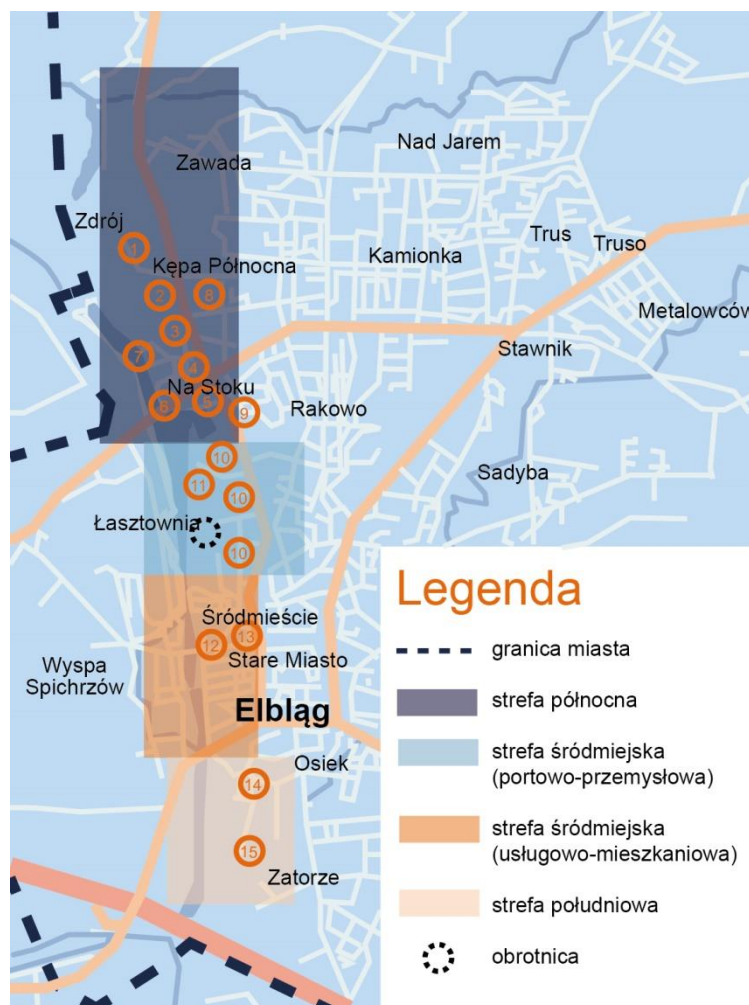
## 2.2. Struktura przestrzenna i własnościowa terenów portowych

Port Morski w Elblągu jest największym wśród portów okolic Zalewu Wiślanego. Jego granice określa *Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 15 maja 2013 r. w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Elblągu od strony lądu (Dz.U. 2012 poz.656)*. Całkowita powierzchnia portu wynosi około 470 ha<sup>2</sup>. Większość powierzchni portu leży w granicach administracyjnych gminy miejskiej Elbląg (około 70%). Pozostałe grunty objęte granicami portu znajdują się na terenie gminy wiejskiej Elbląg. Nabrzeża w granicach administracyjnych portu Elbląg znajdują się w gestii kilkudziesięciu podmiotów gospodarczych. Własność i wykorzystanie nabrzeży, z rozbiem na prawy i lewy brzeg, przedstawiają tabele 1 i 2. Wymienione tam podmioty posiadają zróżnicowany status własnościowy. Większość z nich nie widzi potrzeby wykorzystywania swoich obszarów i obiektów do działalności portowej. Stanowi to przesłankę dla optymalizacji struktury przestrzennej portu, w ramach której można byłoby dokonać zamiany terenów atrakcyjnych dla portu na inne, dogodnie dla obecnych właścicieli.

<sup>2</sup> Dane ZMPE sp. z o. o.

Pod względem układu przestrzenno-funkcjonalnego port w Elblągu można podzielić na 4 strefy (Rysunek 3):

- 1) północną portowo-przemysłową,
- 2) śródmiejską o charakterze portowo-przemysłowym,
- 3) śródmiejską o charakterze usługowo-mieszkaniowym oraz
- 4) południową o dominującej funkcji przemysłowej.



**Rysunek 3. Strefy funkcjonalno-przestrzenne oraz obiekty na obszarze portu Elbląg (opis obiektów w tekście)**

Opracowanie własne na podkładzie: SIP Urzędu Gminy Elbląg <http://elblag.e-mapa.net/> (12.06.2015).

**Strefa północna** położona poniżej mostu kolejowo-drogowego na trasie Unii Europejskiej posiada najlepszą dostępność nawigacyjną (nie jest ograniczona światłem mostów) i zajmuje tereny o przeważającej funkcji przemysłowo-portowej (generalnie nie występuje tu problem kolizji z funkcją mieszkaniową czy usługową). Strefa ta na prawym brzegu skomunikowana jest linią kolejową z bocznicami prowadzonymi na teren portu. Jest ona najcenniejsza z punktu widzenia prowadzenia działalności przeładunkowo-składowej i posiada duży potencjał terenowy pod ewentualne przyszłe inwestycje. Pewnym ograniczeniem rozwoju jest zapis w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Elbląga o strefie ochrony krajobrazu w okolicach starej łąchy rzeki Elbląg, będącej jednym

z potencjalnych obszarów rozwojowych (patrz SUIKZP Elbląga)<sup>3</sup>. Drugie ograniczenie rozwojowe portu mogą stanowić strefy zalewowe rzeki Elbląg występujące właściwie na całym terenie objętym granicami portu. W strefie północnej znajdują się następujące obiekty:

- nabrzeża zakładu meblowego „Home Concept”,
- nabrzeża elektrociepłowni Elbląg,
- nabrzeża i elewator firmy „Glenport sp. z o. o.,”
- przystań jachtowa „Bryza”,
- terminal promowo-pasażerski ZPME z punktem odpraw granicznych,
- terminal przeładunkowo-składowy ZPME (lewy brzeg),
- przystań jachtowa Jachtklub Elbląg/Pętla Żuławska (lewy brzeg).

Na prawym brzegu, za torami kolejowymi, znajdują się obiekty przemysłowe browaru Grupy Żywiec SA (pkt. 8, Rys. 3), które posiadają dostęp do rzeki poprzez nabrzeża pozostające w gestii ZPME.

### **Elewator zbożowy**

(pkt. 3, Rys. 3)

Właścicielem i operatorem elewatora zbożowego o pojemności elewatora wynosi 17000 ton jest firma Glenport Sp. z o.o., będąca spółką córką szwajcarskiej firmy, globalnego potentata w produkcji i dostawach szerokiego asortymentu towarów i surowców, Grupy Glencore. W ostatnich latach wyraźnie zmniejszył się wywóz z Elbląga zbóż drogą wodną. Z tego powodu sam elewator jest obecnie wykorzystywany dość rzadko, natomiast nabrzeże przy obiekcie służy tymczasowo do przeładunków drobnicy, w tym przede wszystkim materiałów budowlanych, eksportowanych do obwodu kaliningradzkiego Federacji Rosyjskiej. Przewozy realizowane są przez 2 barki o napędzie własnym (o nośności 1000 ton każda) oraz zestawy 2 holowników i 4 barek (nośność każdej barki około 800 ton).

### **Terminal pasażersko-promowy z punktem odpraw granicznych ZPME**

(pkt 5, Rys. 3)

Właścicielem terminalu i nabrzeża o długości 192 m. jest Zarząd Portu Morskiego Elbląg. Terminal otwarto w 2006 roku jako obiekt posiadający możliwość obsługi międzynarodowego ruchu pasażerskiego. Stąd też, na terenie terminalu znajduje się punkt odpraw granicznych oraz możliwość pełnej obsługi celnej.

Terminal pasażersko-promowy przystosowany jest do obsługi zawinięć jednostek o maksymalnych parametrach: 65 m długości, 12 m szerokości, 2,5 m. zanurzenia i 600 ton wyporności. Szerokość platformy ro-ro, po której realizowany jest wjazd na prom, wynosi 10 m. Możliwa jest tam jednorazowa odprawa 200 osób oraz 30 samochodów osobowych.

Terminal posiada punkty zaopatrzenia statków w wodę pitną, energię elektryczną oraz punkty odbioru ścieków i odpadów komunalnych. Terminal skomunikowany jest z miejską linią tramwajową i autobusową.

<sup>3</sup> Studium z 2006 dostępne na stronie: <http://www.planowanie.umelblag.pl/?q=studium>  
Graficzne załączniki do Studium: <http://www.planowanie.umelblag.pl/?q=node/4>



**Rysunek 4. Widok na tereny terminalu pasażerskiego ZMPE (w tle widoczny elewator zbożowo-paszowy) oraz rampę ro-ro (prawa góra). Po prawej na dole – prace przeładunkowe na terminalu towarowym ZMPE**

### **Terminal przeładunkowo-magazynowy ZPME**

(pkt. 6, Rys 3)

Terminal przeładunkowo-składowy jest własnością Zarządu Portu Morskiego Elbląg sp. z o.o. Terminal oddano do użytku w 2006 roku. Funkcję operatora przeładunków realizuje firma KMTP Service Polska Sp. z o.o. Podstawowymi ładunkami obsługiwanymi w imporcie w terminalu są węgiel, kruszywa i śruta soi, oraz materiały budowlane, konstrukcje stalowe, odlewy żeliwne w eksporcie.

Całkowita powierzchnia terminalu wynosi 5,0 ha, z czego 3,1 ha to powierzchnia składowa. Nabrzeże terminalu składa się z dwu stanowisk przeładunkowych rozdzielonych rampą ro-ro o długości 6 m i szerokości 12 m. Technologia obsługi umożliwia jednoczesny przeładunek na obu stanowiskach. Stanowisko północne ma długość około 90 m. Południowy odcinek nabrzeża ma długość 100 m i jest intensywnie eksploatowane. Założona przepustowość roczna obu nabrzeży to 150 jednostek rocznie i od 700 do 900 tys. ton ładunku. Dopuszczalne maksymalne parametry jednostek pływających obsługiwanych na tym terminalu wynoszą: 2,3 m zanurzenia, 85 m długości, 15 m szerokość i 1200 ton ładowności. Nabrzeże wyposażone jest w przyłącze energii elektrycznej (430/230V), dwa przyłącza wody na potrzeby cumujących jednostek i jedno na cele przemysłowe. Terminal wyposażony jest również w:

- Magazyn o powierzchni 1 440 m<sup>2</sup> przeznaczony do składowania ładunków drobnicowych. Ładunki można piętrzyć do wysokości 5 m. Całkowita pojemność magazynu to 3 300 ton.



- Zadaszoną wiatę o powierzchni 1 440 m<sup>2</sup> dedykowaną dla ładunków drobnicowych, oraz wykorzystywaną do przechowywania urządzeń przeładunkowych i palet. Pojemność ładunkowa wiaty to 3 200 ton.
- Zasobnię na ładunki sypkie o wymiarach 40 x 107 x 2,5 m. Zasobnia podzielona jest na trzy sekcje składowe o ładowności 7 600 ton, 4 300 ton i 4 400 ton.
- Plac składowy o powierzchni 28 000 m<sup>2</sup>, przystosowany jest do realizacji operacji przeładunkowych i składowania, z uwzględnieniem obsługi kontenerów, ładunków ponadgabarytowych oraz parkowania samochodów ciężarowych. Dopuszczalne obciążenie robocze (DOR) nawierzchni placu wynosi 5 ton/ m<sup>2</sup>.

Do prac na terminalu operator KMTP Service Polska Sp. z o.o. wykorzystuje maszynę TEREX FUCHS (ciężar roboczy 37,8 ton, zasięg roboczy 16 m) oraz żuraw samochodowy o udźwigu 150 ton. Regularne zawinięcia na terminal realizują 3 barki o napędzie własnym (o nośności 600 ton) oraz zestaw składający się z holownika i 2 barek (o nośności 350 ton). Większość z nich uprawia żeglugę na trasie Elbląg-Kaliningrad, przy czym w jedną stronę przewożą zwykle materiały budowlane, a w drodze powrotnej przewożą węgiel lub wracają bez ładunku. Terminal jest dobrze skomunikowany z drogą krajową S7 oraz drogą E22 w kierunku Kaliningradu.

W przypadku **śródmiejskiej strefy przemysłowo-portowej** dostęp do nabrzeży położonych na południe od stałego mostu Unii Europejskiej ogranicza jego prześwit, wynoszący około 9 m od lustra wody. Stąd wysokie jednostki lub jednostki posiadające wysoki maszt nie mają możliwości wejścia w głąb portu. W strefie tej znajdują się: Stocznia Elbląg; tereny firm powstałych po rozproszeniu działalności zakładów mechanicznych „Zamech” oraz Terminal węglowo-drobnicowy.

### **Stocznia Elbląska**

(pkt. 9, Rys. 3)

Stocznia Elbląska specjalizuje się w remontach i serwisie małych jednostek rzecznych oraz statków do żeglugi kabotażowej. Ponieważ jej nabrzeża nie są obecnie intensywnie wykorzystywane do prac stoczniowych, część nabrzeży i terenów stoczni (południowe nabrzeże basenu stoczniowego) służy do realizacji przeładunków, głównie węgla importowanego z obwodu kaliningradzkiego i materiałów budowlanych wywożonych z Polski do FR. Stocznia Elbląg jest także armatorem i posiada dwa holowniki, dwie barki o nośności 400 t i jedną barkę o nośności 800 t.





## **Nabrzeże dawnych Zakładów Mechanicznych „ZAMECH”**

(pkt. 10, Rys. 3)

Na terenie dawnych Zakładów Mechanicznych „ZAMECH” znajduje się obecnie wiele różnych firm, m. in. Zamel Sp. z o. o., Elzam – Zamech Sp z o. o., oraz największa z nich Alstom Power Sp. z o.o. Przy nabrzeżach należących do dawnych Zakładów „ZAMECH” przeładowywane są bardzo specyficzne ładunki, związane z działalnością znajdujących się tutaj przedsiębiorstw tj. załadunek elementów i urządzeń metalowych czy konstrukcji ponadgabarytowych. Bezpośrednio za nabrzeżami Zamechu znajduje się przedsiębiorstwo STOKOTA Sp. z o. o. produkujące zbiorniki do przechowywania produktów ciekłych (głównie paliw).



**Rysunek 5. Widok na hale Zamechu graniczącą ze strefą śródmiejską**

## **Terminal przeładunkowy węgla i ładunków drobnicowych**

(pkt. 11, Rys. 3)

Terminal dedykowany jest obsłudze węgla, choć niekiedy realizowane są tu również przeładunki drobnicy. Długość nabrzeża wynosi 120 m, a dostępna powierzchnia magazynowa wynosi 5 200 m<sup>2</sup>. Dopuszczalne zanurzenie cumujących jednostek nie może przekraczać 2 m. Obecnie najczęściej obsługiwany jest tutaj importowany z Kaliningradu węgiel, który przewożony jest zwykle dwoma zestawami – holownik plus 2 barki o nośności 800 ton każda. Właścicielem terminalu jest firma Grand Coal z Poznania.

Kolejną z wydzielonych części portu jest **strefa śródmiejska mieszkaniowo-usługowa**, która rozciąga się wzdłuż zabudowy mieszkaniowo-usługowej historycznego centrum Elbląga, objętego kiedyś fortyfikacjami nowożytnymi. Od części południowej oddziela ją stały most na drodze wojewódzkiej nr 500. Od południa granicę stanowi wyraźnie odmienna forma zagospodarowania (wielkokubaturowe obiekty hal zakładów mechanicznych Zamech). W strefie śródmiejskiej odbudowane zostały w ostatnich latach dwa mosty zwodzone (klapowe). Mosty te ograniczają żeglugę jedynie poprzez szerokość swojego przejścia. Strefa ta, przez wzgląd na jej atrakcyjność turystyczną, jest predystynowana do obsługi żeglugi pasażerskiej, turystycznej i rekreacyjnej. Wysokie jednostki ogranicza jednak most na trasie Unii Europejskiej. W strefie śródmiejskiej znajdują się dwa nabrzeża w dobrym stanie: publiczne nabrzeże pasażerskie na lewym brzegu rzeki (pkt. 12, Rys. 3) oraz prywatne nabrzeże pasażerskie na brzegu prawym (pkt. 13, Rys. 3).



**Rysunek 6. Widok na mosty zwodzone strefy śródmiejskiej i nabrzeża bulwaru Zygmunta Augusta**

**Strefa południowa przemysłowa** położona jest między mostem na drodze ekspresowej S7 a mostem na drodze wojewódzkiej nr 500. W jej obrębie znajduje się szereg zakładów przemysłowych, w większości jednak nie posiadających utwardzonych nabrzeży i nie wykorzystujących nadwodnego położenia do realizacji funkcji przeładunkowej. Znaczną część lewego brzegu tego obszaru zajmują ogródki działkowe. Z kolei na prawym brzegu, tuż przy drodze krajowej 500 znajduje się pole kempingowe zarządzane przez PTTK (pkt. 14, Rys. 3), a nieco na południe nabrzeże przy ul. Dojazdowej (pkt. 15, Rys. 3), którego część należy do właściciela prywatnego, część zaś do ZMPE.

Podsumowując, można wskazać że obecnie w porcie elbląskim przeładunki są realizowane na dwóch terminalach przeładunkowo-składowych (drobnicowym ZMPE i węglowym), na terenie przyległym do elewatora zbożowego oraz na terenie Stoczni Elbląskiej (wybrane usługi przeładunkowe). Dodatkowo na terenie portu znajduje się terminal pasażersko-promowy.

Port elbląski posiada obecnie wystarczający potencjał terenowy pod realizowane aktualnie funkcje. Tym niemniej, w miarę możliwości finansowych, warto uwzględnić długoterminowe możliwości rozwoju przestrzennego portu i poprzez pozyskanie odpowiednich gruntów, zapewnić rezerwy terenowe pod budowę przyszłych terminali lub obiektów przemysłowych posiadających własne stanowiska przeładunkowe. Najkorzystniejszymi terenami dla rozwoju funkcji portowej w zakresie przeładunku towarów są obszary położone na północ od trasy Unii Europejskiej. Tereny przylegające do obszarów śródmiejskich, położone na

południe od trasy (prawobrzeżny bulwar Zygmunta Augusta oraz lewobrzeżne wybrzeże Gdańskie) są z kolei predystynowane do obsługi ruchu turystycznego, z uwzględnieniem ograniczeń, jakie narzuca most na trasie Unii Europejskiej (światło 9,0 m).

Istnieje także możliwość pozyskania terenów inwestycyjnych zagospodarowanych obecnie przez podmioty gospodarcze nie zainteresowane działalnością przeładunkową, lub wykorzystaniem portowym. Takie rozwiązanie wymaga jednak współpracy z gminami miejską i wiejską Elbląg w celu wskazania odpowiedniej strefy inwestycyjnej (dzielnicy przemysłowej) dla relokowanych podmiotów z obszarów nadwodnych.

## 2.3. Zaplecze społeczno-gospodarcze portu w Elblągu

Miasto Elbląg położone w zachodniej części województwa warmińsko-mazurskiego jest drugim co wielkości miastem województwa. Co więcej, jego lokalizacja tuż przy granicy województwa powoduje silne oddziaływanie, również na tereny regionu pomorskiego (powiat nowodworski). Bezpośrednim zapleczem społeczno-gospodarczym dla portu morskiego w Elblągu jest więc miasto oraz gmina Elbląg. Jako obszar pośredniego oddziaływania uznać można pozostałe gminy oraz miasta skupione w ramach Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego (m.in. Miasto Braniewo, Gmina Braniewo, Gmina Frombork, Gmina Tolkmicko, Gmina Milejewo, Gmina Młynary, Gmina Pasłęk, Gmina Rychliki, Gmina Markusy oraz Gmina Gronowo Elbląskie) plus graniczne gminy powiatu nowodworskiego. Ponadto, z uwagi na fakt iż Elbląg jest jedynym portem umożliwiającym obsługę ładunków handlu zagranicznego w regionie, zdefiniować można dodatkową kategorię – zaplecza szerokiego, obejmującego tereny całego województwa warmińsko-mazurskiego.

Odnosząc się do podstawowych parametrów makroekonomicznych zaplecza portowego wskazać można na wielkość populacji tam występującej (Tabela 3).

**Tabela 3. Populacja na zapleczu społeczno-gospodarczym portu morskiego w Elblągu w latach 2005-2014 (tys. osób)**

	2005	2006	2007	2008	2014	2009	2010	2011	2012	2013
Zaplecze bezpośrednie	133,8	133,4	133,2	132,9	129,6	132,8	132,0	131,5	130,9	130,1
Zaplecze pośrednie	219,3	218,9	218,7	218,5	216,8	218,5	219,8	219,1	218,5	217,5
Zaplecze szerokie	1 428,6	1 426,9	1 426,2	1 427,1	1 444,0	1 427,1	1 453,8	1 452,6	1 450,7	1 446,9

Źródło: Bank Danych Lokalnych, [www.stat.gov.pl](http://www.stat.gov.pl) (7.06.2015).

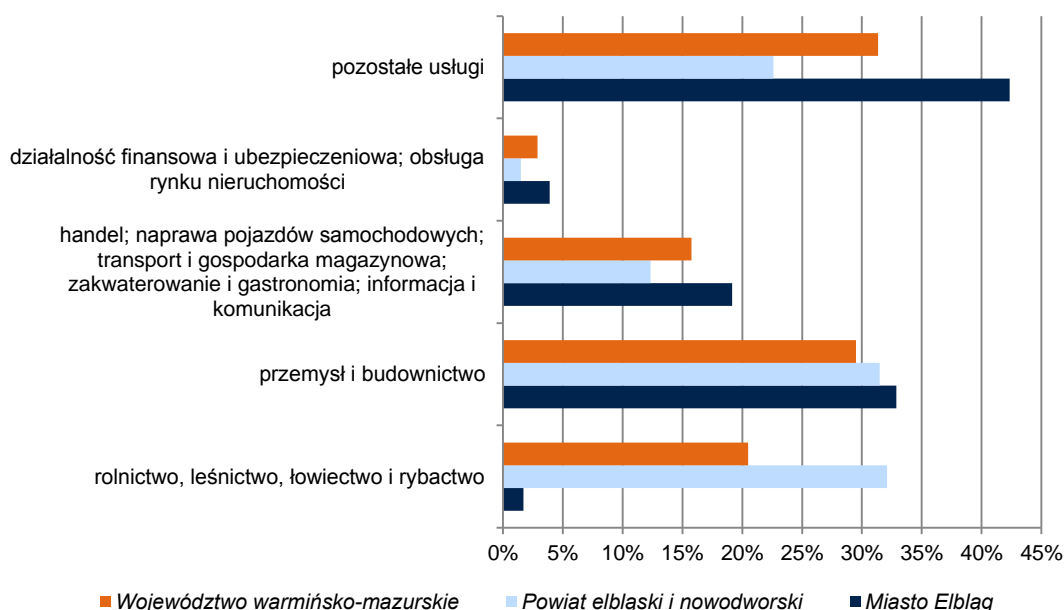
Bezpośrednio w otoczeniu portu morskiego zamieszkuje blisko 130 tys. osób, w Elbląskim Obszarze Funkcjonalnym około 220 tys. osób, natomiast w szerokim obszarze oddziaływania portu można zidentyfikować ponad 1,4 mln mieszkańców. Ważną determinantą rozwoju portu jest struktura zatrudnienia występująca w obszarze jego oddziaływania. Biorąc pod uwagę trzy zdefiniowane wyżej typy zaplecza wskazać można na kluczową rolę sektora przemysłu i budownictwa, a także na silną pozycję działalności rolniczej, leśnej, łowieckiej i rybackiej, zwłaszcza w relacjach pośrednich i zaplecza szerokiego (Rysunek 7). Można więc





założyć, że obsługa rynku towarów rolnych oraz sektora przemysłu i budownictwa powinna stanowić podstawowy obszar aktywizacji portu w Elblągu. Koncentrując się na działalności przemysłowej realizowanej w strefie oddziaływania portu, szczególne znaczenie posiadać będą takie rodzaje działalności, jak:

- przemysł spożywczy,
- przemysł drzewno-meblarski,
- przemysł metalowy,
- przemysł maszyn i urządzeń,
- produkcja z surowców niemetalicznych oraz z tworzyw sztucznych,
- produkcja jachtów i łodzi<sup>4</sup>.

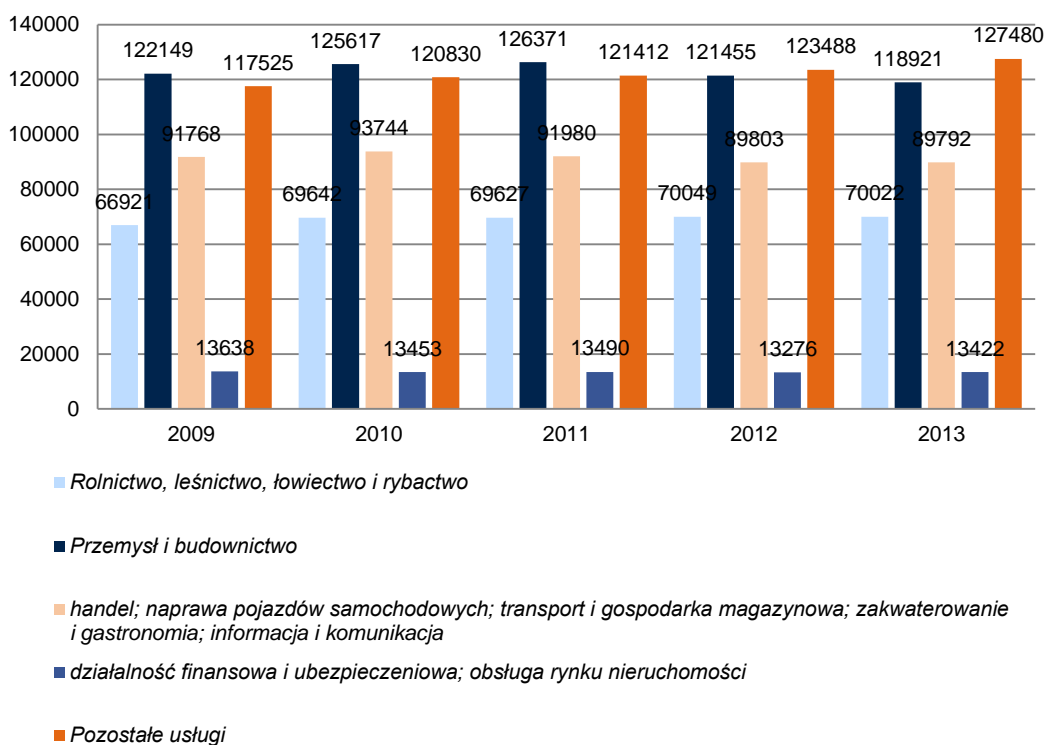


### Rysunek 7. Struktura zatrudnienia na zapleczu społeczno-ekonomicznym portu morskiego w Elblągu

Źródło: Bank Danych Regionalnych, [www.stat.gov.pl](http://www.stat.gov.pl) (7.06.2015).

Koncentrują uwagę na EOF, wskazać można że dominującym rodzajem działalności są tutaj „pozostałe usługi”, które nieznacznie ustępują „przemysłowi i budownictwie”. Szacuje się, że łącznie w EOF było faktycznie zatrudnionych 419,6 tys. osób (Rysunek 8).

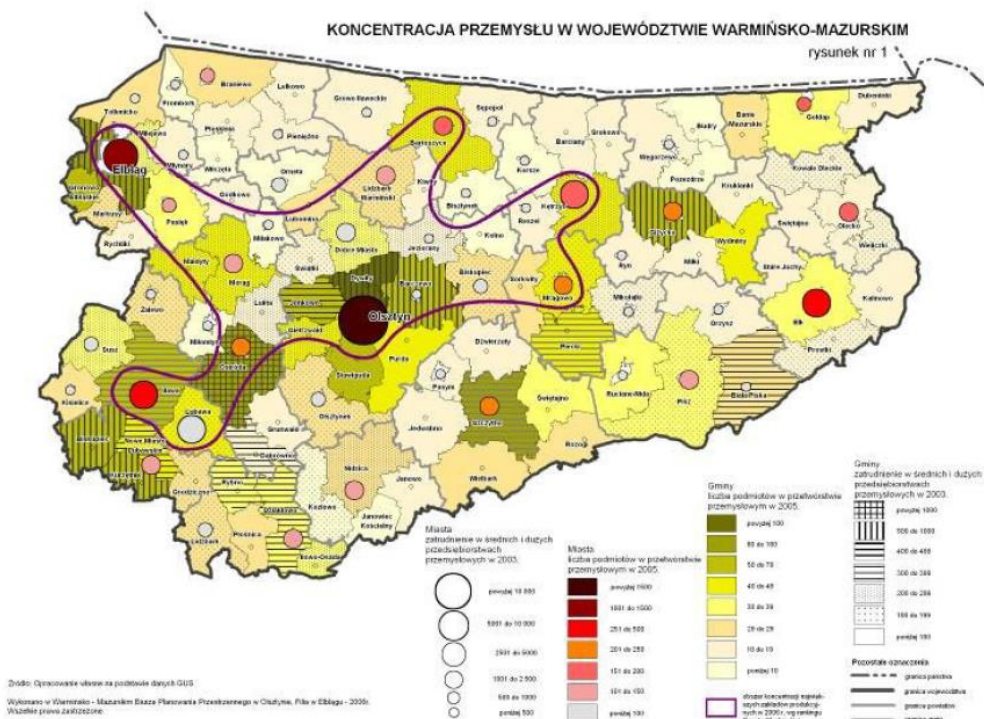
<sup>4</sup> *Możliwości eksportowe województwa warmińsko-mazurskiego. Katalog eksportowy 2013.*  
[www.invest.warmia.mazury.pl](http://www.invest.warmia.mazury.pl)



### Rysunek 8. Osoby faktycznie pracujące według PKD na terenie całego EOF

Źródło: Program wsparcia przedsiębiorczości dla Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego. Urząd Miasta w Elblągu, Czerwiec 2015 r., s. 16.

Większość zakładów produkcyjnych zlokalizowanych jest w centralnej i zachodniej części województwa, dlatego też można mówić o korzystnym położeniu portu w Elblągu jako punktu obsługi transportowej (Rysunek 9).

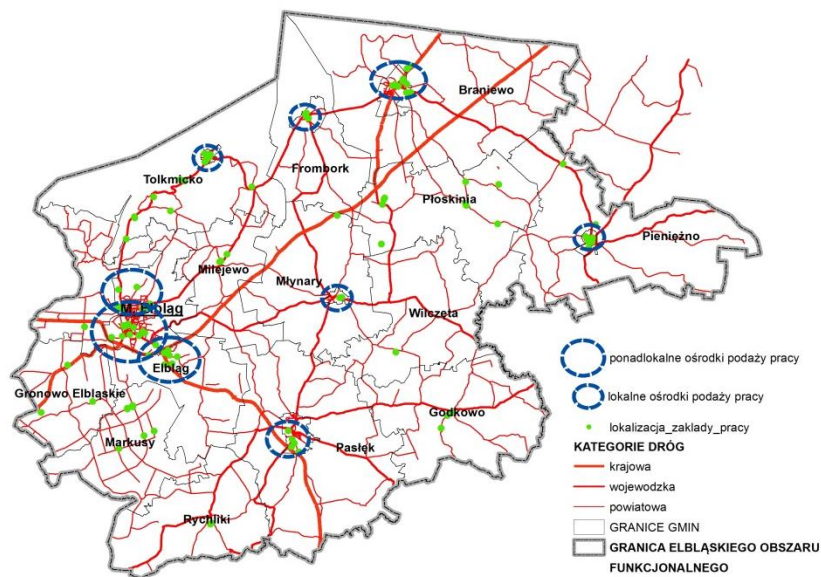


### Rysunek 9. Lokalizacja przemysłu w województwie warmińsko-mazurskim

Źródło: Raport ewaluacyjny Programu wieloletniego „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślaną z Zatoką Gdańską”. [www.umgd.gov.pl](http://www.umgd.gov.pl) (7.06.2015).

Wysoki udział w strukturze zatrudnienia, zwłaszcza na terenach miejskich, posiadają także inne usługi. W tym kontekście odnieść się należy do usług hotelarskich i gastronomicznych, które stanowią niezbędny element rozwoju oferty przewozów pasażerskich, a także usług turystycznych związanych z portem. Biorąc pod uwagę potencjał regionu, obejmujący m.in. obszary Mierzei i Zalewu Wiślanego, Kanału Elbląskiego, Pojezierza Iławskiego, czy też Wysoczyznę Elbląską wskazać można na kluczowe znaczenie turystyki jako sfery aktywizacji portu w Elblągu, ukierunkowanego zarówno na wodne obszary morskie, jak i śródlądowe. Wśród usług szczególną uwagę należy zwrócić także na sektor transportu i gospodarki magazynowej, który posiada kluczowe znaczenie na poziomie zaplecza bezpośredniego (miasto Elbląg). Pomimo faktu, że port morski nie stanowi głównego obszaru aktywności tego rodzaju działalności w regionie, postrzegany musi być jako ważny, komplementarny element systemu transportowego regionu, umożliwiający obsługę relacji międzynarodowych.

Można więc przyjąć, że Elbląg jest głównym punktem lokalizacji zakładów pracy występujących w EOF, a tym samym przyciąga mieszkańców obszaru jako główny rynek pracy (Rysunek 10).

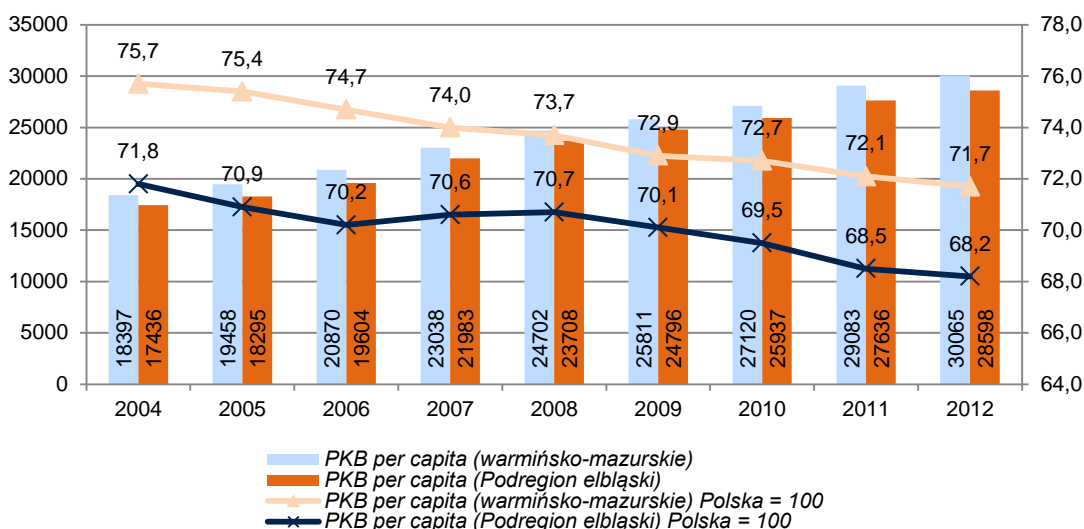


**Rysunek 10. Lokalizacja głównych zakładów pracy oraz ośrodków podaży pracy w EOF**

Źródło: Elbląski Obszar Funkcjonalny. Analiza Uwarunkowań Przestrzennych. Urząd Miasta w Elblągu, Czerwiec 2015 r., s. 72.

Aktywność gospodarcza realizowana na zapleczu portu w Elblągu ma wpływ na wyniki gospodarcze obserwowane w regionie. Analiza średnich poziomów produktu krajowego brutto przypadającego na jednego mieszkańca podregionu elbląskiego oraz województwa warmińsko-mazurskiego wskazuje na systematyczny wzrost bieżącej wartości wskaźnika (Rysunek 11).

Niestety, pomimo tych pozytywnych zmian, następuje regres pozycji regionu na tle kraju. W okresie 2004 -2012 zanotowano bowiem spadek wysokości PKB *per capita*, zarówno dla województwa jak i podregionu. W 2004 roku osiągnęte poziomy stanowiły odpowiednio 75,7% oraz 71,8% w stosunku do średniej krajowej, natomiast w 2012 było to już tylko 71,1% i 68,2%. Można więc wskazać na powiększającą się lukę rozwojową, która stanowić powinna ważny czynnik decyzyjny związany ze wsparciem regionu, między innymi działaniami inwestycyjnymi realizowanymi w porcie morskim w Elblągu. Udostępnienie tego rodzaju efektywnego zaplecza transportowego oddziaływać bowiem będzie na wzrost aktywności międzynarodowej podmiotów gospodarczych. Szczególne znaczenia ma w tym przypadku rynek rosyjski, z sąsiednim Obwodem Kaliningradzkim, będącym naturalnym obszarem ekspansji lokalnych firm.



**Rysunek 11. Wartość bieżąca produktu krajowy brutto przypadającego na mieszkańca (PKB per capita) podregionu elbląskiego oraz województwa warmińsko-mazurskiego oraz ich poziom dla średnich wartości krajowych (Polska = 100) w latach 2004-2012**

Źródło: Bank Danych Regionalnych, [www.stat.gov.pl](http://www.stat.gov.pl) (7.06.2015).

Odnosząc się do charakterystyki wymiany handlowej województwa warmińsko-mazurskiego wskazać można na niewielki, stały udział w krajowej wymianie handlowej, który w kategoriach wartościowych wyniósł 1,1% w imporcie oraz 1,8% w eksporcie w 2013 roku. W odniesieniu do wielkości obrotu mierzonego liczbą obsłużonych ton udział ten wynosił odpowiednio 1,6% i 1,2% (Tabela 4).

Uwzględniając przewozy morskie jako sposób obsługi transportowej wymiany handlowej kraju, wskazać można że województwo warmińsko-mazurskie generuje jedynie od 0,6% w przypadku wielkości eksportu do 1,5% obrotów w odniesieniu do wartości relacji eksportowej. Można więc przyjąć, że masa ładunków obsługiwanych morzem do/z województwa to od 368 tys. ton w 2012 do 475 tys. ton w 2011 roku. Niestety brak jest możliwości identyfikacji szczegółowego przebiegu relacji transportowych, dlatego też nie ma możliwości wskazania na ile obroty te obecne były w porcie w Elblągu.



**Tabela 4. Charakterystyka wartościowa i ilościowa wymiany handlowej województwa warmińsko-mazurskiego oraz wykorzystanie transportu morskiego w jej obsłudze (2011-2013)**

Wartość wymiany handlowej (mln USD)				
		2011	2012	2013
Import	Ogółem warmińsko-mazurskie	2 436,2	2 118,4	2 349,9
	Morski warmińsko-mazurskie	409,1	321,3	307,4
	<i>Udział warmińsko-mazurskiego w krajowym ogółem</i>	1,2%	1,1%	1,1%
	<i>Udział warmińsko-mazurskiego w krajowym morskim</i>	1,4%	1,1%	0,9%
	<i>Udział morskiego w ogółem warmińsko-mazurskie</i>	16,8%	15,2%	13,1%
Eksport	Ogółem warmińsko-mazurskie	3 379,0	3 336,9	3 722,2
	Morski warmińsko-mazurskie	387,6	293,8	355,2
	<i>Udział warmińsko-mazurskiego w krajowym ogółem</i>	1,8%	1,8%	1,8%
	<i>Udział warmińsko-mazurskiego w krajowym morskim</i>	2,1%	1,5%	1,5%
	<i>Udział morskiego w ogółem warmińsko-mazurskie</i>	11,5%	8,8%	9,5%
Wielkość wymiany handlowej (tys. ton)				
		2011	2012	2013
Import	Ogółem warmińsko-mazurskie	1 816,4	1 687,9	1 899,1
	Morski warmińsko-mazurskie	236,1	225,3	236,8
	<i>Udział warmińsko-mazurskiego w krajowym ogółem</i>	1,4%	1,4%	1,6%
	<i>Udział warmińsko-mazurskiego w krajowym morskim</i>	1,0%	0,9%	1,0%
	<i>Udział morskiego w ogółem warmińsko-mazurskie</i>	13,0%	13,3%	12,5%
Eksport	Ogółem warmińsko-mazurskie	1 602,2	1 160,1	1 219,9
	Morski warmińsko-mazurskie	235,8	142,6	132,0
	<i>Udział warmińsko-mazurskiego w krajowym ogółem</i>	2,0%	1,3%	1,2%
	<i>Udział warmińsko-mazurskiego w krajowym morskim</i>	1,5%	0,8%	0,6%
	<i>Udział morskiego w ogółem warmińsko-mazurskie</i>	14,7%	12,3%	10,8%

Źródło: Gospodarka morska. Przegląd statystyczny. Instytut Morski w Gdańsku 2013-2014.

Dane wskazują jednak na ograniczone rozmiary potencjalnego popytu na przeładunki portowe w Elblągu, co stanowi istotne wyzwanie rozwojowe. Przyszły rozwój obrotów portowych musi być oparty na budowaniu przewagi portu w układzie międzygałęziowym (przejęcie ładunków z innych gałęzi transportu), jak również na systematycznym rozszerzaniu zasięgu przestrzennego zaplecza portowego. Dostęp do dobrze rozwiniętej infrastruktury drogowej (modernizowana trasa S7), jak również przyszłe możliwości aktywizacji żeglugi śródlądowej mogą w efektywny sposób rozszerzyć obszar ciężenia na województwa pomorskie, kujawsko-pomorskie i mazowieckie.





## 2.4. Przedpole portowe

Drugim elementem w układzie przestrzennym rynku portowego dla Elbląga jest jego przedpole, definiowane jako miejsca docelowe dla żeglugi prowadzonej z/do portu. W tym wypadku wskazać należy na cztery podstawowe typy relacji transportowych (I → IV), bazujące na charakterystyce przedmiotu przewozu oraz wykorzystywanej gałęzi transportu wodnego (Tabela 5). W każdym z obszarów inaczej bowiem trzeba zdefiniować obszary ciężenia.

**Tabela 5. Podstawowe typy przedpola portowego dla portu morskiego w Elblągu**

	Przewozy morskie <sup>5</sup>	Przewozy wodne śródlądowe
Transport ładunków	I	III
Transport pasażerów	II	IV

Dla obszaru oznaczonego „I”, podstawowym przedpolem portowym będą rosyjskie porty morskie zlokalizowane na Zalewie Wiślanym (m.in. Kaliningrad, Bałtyjsk, Swietłyj). Szczególnie ważnymi kwestiami w tym wypadku będą zarówno relacje polityczne, gospodarcze i handlowe pomiędzy Polską, a Federacją Rosyjską, jak również istotna poprawa parametrów nawigacyjnych portu w Elblągu (m.in. dopuszczalne zanurzenie statków<sup>6</sup>). Potencjalnym przedpolem portowym dla Elbląga są także inne bałtyckie porty morskie, szczególnie zlokalizowane po wschodniej stronie akwenu (Litwa, Łotwa, Estonia), w Skandynawii (Szwecja), jak i porty morskie Trójmiasta (port w Elblągu jako tzw. port feederowy). Kluczową kwestią jest w tym wypadku jednak zapewnienie swobodnego oraz posiadającego dobre parametry nawigacyjne dostępu do portu. Skutek taki można osiągnąć poprzez korzystną regulację stosunków polsko – rosyjskich uzupełnionych niezbędnymi inwestycjami hydrotechnicznymi (m.in. pogłębienie torów podejściowych) lub poprzez budowę kanału przez Mierzę Wiślaną wraz z dostępem do portu w Elblągu. Podkreślić należy, że budowa kanału będzie ułatwiać również żeglugę do/z rosyjskich portów zalewu.

Drugi typ („II”) przedpola portowego dotyczy przewozów pasażerskich realizowanych po Zalewie Wiślanym. W tym wypadku potencjalnymi portami docelowymi mogą być zarówno porty w Polsce (m.in. Tolkmicko, Frombork, Krynica Morska), jak i porty rosyjskie (Kaliningrad, Bałtyjsk). W tym przypadku należy jednak oddzielić przewozy komunikacyjne (transport morski jako alternatywa dla innych gałęzi transportu) oraz przewozy turystyczne. Ważnym elementem obydwu wskazanych rynków są ograniczone rozmiary popytu oraz ich sezonowość. W relacjach międzynarodowych ważnym czynnikiem aktywizującym przewozy morskie będzie włączenie morskich przejść granicznych (m.in. w porcie w Elblągu) do punktów obsługujących ruch bezwizowy z Federacją Rosyjską. Natomiast w relacjach krajowych, zwrócić należy uwagę na tworzenie spójnej i kompleksowej oferty przewozów turystycznych i komunikacyjnych. Działanie takie wdrażane może być ze wsparciem gmin nadzalewowych w ramach Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego. Morskie przewozy pasażerskie mogą mieć także charakter czysto widokowy, podczas których jednostka nie zawija do innych portów i przystani na zalewie.

W odmienny sposób definiować należy przedpole dla relacji obsługiwanych na drogach wodnych śródlądowych. W przypadku transportu ładunków („III”), przewozy wodne traktować można jako połączenia do innych portów śródlądowych (np. Tczew) lub jako sposób

<sup>5</sup> Obejmują one również żeglugę po Zalewie Wiślanym.

<sup>6</sup> W porcie w Kaliningradzie dopuszczalne zanurzenie osiąga 8 metrów.



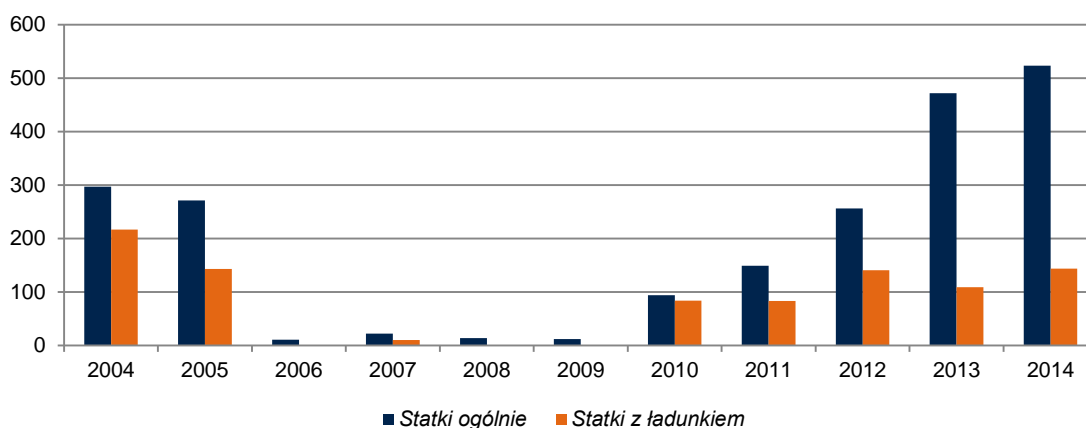
komunikacji z innymi portami morskimi (np. Gdańsk). Elementem determinującym tworzenie tego rodzaju relacji jest niewątpliwie stan techniczno-nawigacyjny dróg wodnych śródlądowych. Dla tworzenia regularnych połączeń żeglugowych niezbędne jest bowiem zapewnienie odpowiedniej klasy żeglowności (minimum drugiej), co pozwoli na budowę konkurencyjnej oferty względem innych gałęzi transportu. Podobne warunki można wskazać w relacji do/z dużych portów morskich, gdzie połączenia wodne śródlądowe mogą stanowić pewną alternatywę dla drogi morskiej (przy braku istnienia dogodnego połączenia). Niestety, rewitalizacja drogi wodnej E-70, łączącej port w Elblągu z Wisłą, jak i użeglowienie samej Wisły pozostaje wciąż w sferze długoterminowych planów rozwojowych w Polsce.

Ostatnim wymiarem przedpola portowego „IV” są połączenia pasażerskie realizowane po drogach wodnych śródlądowych. W tym wypadku wiodącą relacją transportową jest połączenie wzdłuż Kanału Elbląskiego, na którym w sezonie letnim realizowane są regularne rejsy wycieczkowe. W porównaniu do wcześniej opisywanych obszarów aktywności przewozowej, ten element rynku uznać można za relatywnie stabilny. Sprzyja temu zakończona w 2015 roku modernizacja Kanału, a także ugruntowana pozycja rynkowa tej atrakcji turystycznej regionu. Potencjalny rozwój przedpola typu IV powinien następować w kierunku obsługi kolejnych tras turystycznych w regionie, obejmujących rejsy Nogatem i Szkarpawą.

Analizując obszar przedpola portowego dla Elbląga wskazać również należy na rozproszony ruch pasażerski generowany przez jednostki sportowe i turystyczne (jachty, łodzie motorowe). W tym przypadku wspomnieć należy o portach i przystaniach w ramach Pętli Żuławskiej, które stanowią punkty pośrednie i docelowe podróży turystycznych, jak również rejsy na samym Zalewie Wiślanym czy Kanale Elbląskim.

Jako podsumowanie analizowanych wyżej wymiarów i typów przedpola portu morskiego w Elblągu wskazać można na statystyki ruchu statków w porcie. Biorąc pod uwagę rejsy statków handlowych w 2014 roku, wskazać można na 523 zawinięcia jednostek ładunkowych, z których 144 przyplęnęło załadowanych, natomiast reszta to były jednostki pod balastem (Rysunek 12). W przypadku statków wpływających pod balastem, jako załadowane port opuściło 289 jednostek. Nie ma wątpliwości, że wzrost aktywności przeładunkowej jest ściśle skorelowany zarówno z liczbą zawinięć, jak i wielkością obsługiwanym jednostek. Tym samym, zapewnienie dobrego dostępu do portu od strony morza, jak również udrożnienie dróg wodnych, stanowi jeden ze strategicznych celów rozwojowych portu.





**Rysunek 12. Zawinięcia statków towarowych do portu morskiego w Elblągu w latach 2004-2014 (jednostek)**

Źródło: Transport – wyniki działalności 2004-2014, GUS Warszawa, [www.stat.gov.pl](http://www.stat.gov.pl) (6.06.2014).  
Materiały ZPME, Elbląg 06.2015.

Przedstawione wyżej wielkości uzupełnione muszą być również przez charakterystykę ruchu indywidualnego, co dotyczy oczywiście jednostek sportowych i turystycznych. Podkreślić należy, że ten rodzaj aktywności żegluga posiada dużo większe znaczenie w generowaniu pośrednich efektów społeczno-gospodarczych (rozwój handlu, gastronomii i bazy noclegowej), niż w przypadku bezpośredniego oddziaływania na funkcjonowanie portu (np. przychody z opłat portowych).

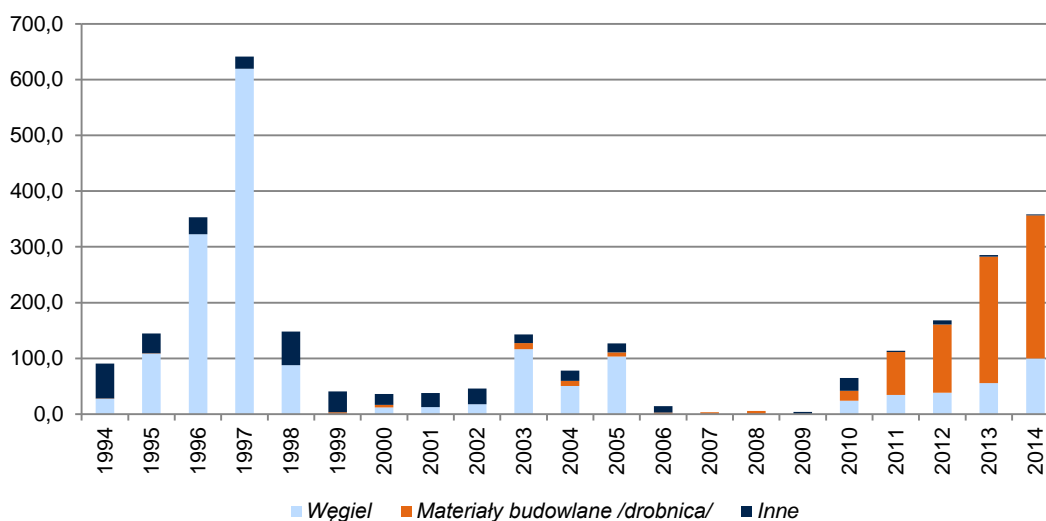
## 2.5. Struktura towarowa oraz kierunkowa przeładunków portowych

Port morski w Elblągu jest obecnie piątym portem w Polsce pod względem osiągniętych obrotów przeładunkowych w 2014 roku. Oczywiście, trudno porównywać Elbląg z portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Gdańsk, Gdynia i Szczecin-Świnoujście) czy też przykładowym portem w Policach, jednakże wskazać można że jest on największym wśród tzw. małych portów w Polsce obsługując ponad połowę przeładowywanych tam towarów (53% w 2013 roku).

W 2014 roku port morski w Elblągu obsłużył 358,6 tys. ton ładunków, co oznacza roczny wzrost o 27%. Podkreślić trzeba, że od 2010 roku port notuje systematyczny wzrost obrotów przeładunkowych. Analiza danych historycznych (Rysunek 13) wskazuje jednak na dużą zmienność przeładunków, co w głównej mierze spowodowane jest czynnikami politycznymi. Wskazać tutaj należy na dwa istotne wydarzenia. Pierwszym było ogórne ograniczenie możliwości importu rosyjskiego węgla, które spowodowało radykalny spadek, a następnie zanik tego typu przeładunków po 1998 roku. Rekord przeładunków węgla osiągnięty w 1997 roku i wynoszący 640 tys. ton był wynikiem działalności lidera na rynku węglowym firmy Halex, która miała siedzibę w Elblągu. Niestety wraz z wprowadzeniem kontyngentu na węgiel wolumen z roku na rok ulegał obniżeniu. Drugim ważnym wydarzeniem, negatywnie wpływającym na działanie portu w Elblągu było wprowadzenie przez Rosję



ograniczenia żeglugi przez Cieśninę Piławską<sup>7</sup>. W efekcie „zamknięto” cieśninę dla żeglugi do portu w Elblągu, co udało się przewyciężyć dopiero w 2009 roku<sup>8</sup>. Istniejące wciąż wymogi formalne ze strony rosyjskiej (wymóg wcześniejszej awizacji jednostek) oraz prawdopodobieństwo wystąpienia dodatkowych, nieprzewidzianych utrudnień dla żeglugi, powoduje znaczące ograniczenie konkurencyjności portu w Elblągu. Jednocześnie podkreślić trzeba, że większość z realizowanych przewozów odbywa się w relacji zalewowej (Elbląg-porty Kaliningrad, Bałtyjsk i Swietłyj). W tym kontekście podkreślić również należy niepewną sytuację co do przyszłych relacji handlowych pomiędzy Federacją Rosyjską, a Unią Europejską. Embargo handlowe nałożone na żywność z UE oraz potencjalna możliwość pogłębienia restrykcji ze strony FR, może znacząco zachwiać sytuacją w porcie w Elblągu. Dodatkowo, czynnikiem determinującym wymianę handlową pomiędzy krajami, jest sytuacja gospodarcza Rosji, w szczególności kwestia poziomu cen w FR oraz kształtowanie się kursów walutowych.



**Rysunek 13. Przeladunki w porcie morskim w Elblągu w latach 1994-2014**

Analiza struktury towarów obsługiwanych przez port w Elblągu wskazuje na dominację ładunków masowych oraz systematyczny wzrost znaczenia drobnicy konwencjonalnej. Wśród ładunków masowych, jako dotychczas wiodący wskazać trzeba węgiel w imporcie z Rosji (w okresie 1994-2014 przeladowano ponad 1,7 mln ton). W 2014 roku przeladowano 100 tys. ton węgla, co oznacza podwojenie obrotów w stosunku do poprzedniego roku (Tabela 6).

<sup>7</sup> Było to związane z wstąpieniem Polski do Unii Europejskiej, kiedy Federacja Rosyjska stanęła na stanowisku, że protokół z 16.08.1945 roku dający możliwość żeglugi przez cieśninę w czasie pokoju wygaś (choćby był zawarty bezterminowo).

<sup>8</sup> 15 lipca 2009 roku rząd Federacji Rosyjskiej wydał rozporządzenie w sprawie żeglugi w Cieśninie Piławskiej, które przewidywało możliwość żeglugi statków pod banderą państw trzecich do polskich portów pod warunkiem złożenia z wyprzedzeniem 15-dniowym przed planowanym wejściem na Zalew Wiślany wniosku o zgodę do kapitana portu w Królewcu. 1 września 2009 roku zawarto natomiast międzyrządową umowę polsko-rosyjską o żegludze po Zalewie Wiślanym, na mocy której dopuszczono żeglugę przez granicę na zalewie statków bandery polskiej i rosyjskiej, z wyjątkiem jednostek w niehandlowej służbie państwowej (okręty i statki Straży Granicznej).



**Tabela 6. Przeladunki portu morskiego w Elblągu w podziale na grupy ładunków w latach 2010-2014**

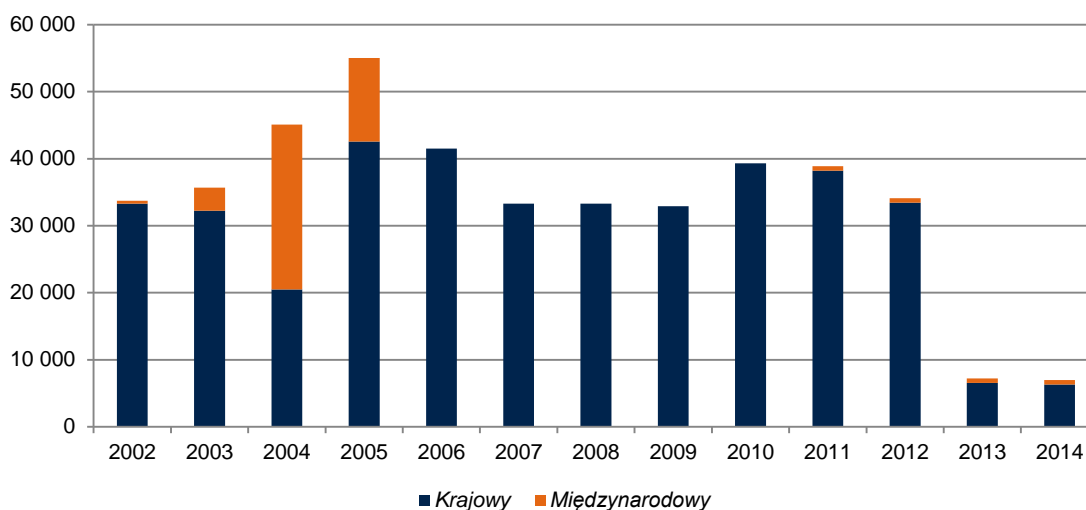
Grupy ładunkowe	2010	2011	2012	2013	2014
Węgiel	23,9	34,5	38,3	55,8	100,0
Piasek	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Konstrukcje stalowe	13,9	2,0	0,0	2,2	1,8
Materiały budowlane /drobnica/	17,8	77,0	122,2	226,5	256,5
Zboża/soja	9,2	0,0	8,0	1,0	1,0
<b>Razem</b>	<b>64,8</b>	<b>113,5</b>	<b>168,5</b>	<b>285,5</b>	<b>358,3</b>

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. W porcie w Elblągu obsługuje się także ładunki ponadgabarytowe, gdzie szczególnie ważne są konstrukcje stalowe produkowane w okolicznych zakładach przemysłowych (m.in. Alstom), a także zboża i produkty pochodzenia roślinnego, głównie importowane z Rosji. O ile jednak obsługa pierwszej z grup ładunkowych charakteryzuje się dużym stopniem nieregularności oraz dominacją kierunku śródlądowego, o tyle obsługa produktów rolnych powinna zyskiwać na znaczeniu w długim okresie.

Podsumowując, wskazać można, że strategicznym wyzwaniem stojącym przed portem morskim w Elblągu jest długookresowa stabilizacja obrotów przeladunkowych. W świetle przedstawionych informacji wskazać można, że sam port morski ma ograniczone możliwości i kompetencje w kształtowaniu swojej pozycji rynkowej, która w dużej mierze uzależniona jest od stosunków politycznych, gospodarczych i handlowych pomiędzy Polską, a Federacją Rosyjską.

## 2.6. Obsługa ruchu pasażerskiego w porcie w Elblągu

Port morski w Elblągu jest ważnym centrum obsługi ruchu pasażerskiego, który w dominującej części odnosi się do turystycznych połączeń śródlądowych. Port jest bowiem punktem początkowym wycieczek po Kanale Elbląskim, unikatowym obiekcie inżynierii hydrotechnicznej wyposażonym w system pochylni. Rocznie z tej atrakcji turystycznej korzysta w Elblągu ok. 30-40 tys. osób (Rysunek 14). W latach 2013-2014 kanał podlegał modernizacji, dlatego też ruch pasażerski w porcie spadł poniżej 10 tys. osób rocznie.



**Rysunek 14. Obsługa pasażerów w porcie morskim w Elblągu w latach 2004-2014**

W przypadku relacji międzynarodowych wskazać można na dwa okresy aktywności tego rodzaju przewozów. Do 2006 roku działała ona na zasadzie rejsów turystycznych na jednostkach śródlądowych ze sklepami wolnocłowymi, zawijających do portów rosyjskich. Po wstąpieniu Polski do UE i zamknięciu żeglugi na Zalewie Wiślanym, ten rodzaj przewozów zanikł.

W latach 2011-2014 nastąpiła reaktywacja żeglugi międzynarodowej. Przykładem były tutaj realizowane regularne, cotygodniowe rejsy niemieckiej rzecznej jednostki wycieczkowej MS Johannes Brahms z grupami turystów na trasie Elbląg-Kaliningrad. W 2014 roku z tego typu oferty skorzystało 664 pasażerów. Jednocześnie w 2011 roku odbyły się także dwa rejsy zagraniczne do portu w Bałtiju, polskiego armatora EFB Partner (statek MS Monika) z zorganizowaną grupą turystyczną.

## 2.7. Ocena wykorzystania istniejących możliwości usługowych portu w Elblągu

Duże zróżnicowanie parametrów infrastruktury hydrotechnicznej i terminalowej w poszczególnych rejonach portu w Elblągu, a także zmienność funkcji na nich realizowanych znacząco utrudnia oszacowanie realnego potencjału usługowego portu, a następnie ocenę jego wykorzystania. Kalkulację dostępnego potencjału usługowego w odniesieniu do obsługi ładunków można sporządzić przy wykorzystaniu dwóch podejść.

Z jednej strony, możliwości te określić można jako sumę potencjału usługowego terminala przeładunkowego Zarządu Portu Morskiego Elbląg sp. z o.o. – ZPME (szacowany na ok. 1 mln ton rocznie) oraz maksymalnego poziomu przeładunków osiągniętych dotychczas w porcie (641,3 tys. ton w 1997 roku) i skorygowanych wskaźnikiem 0,7<sup>9</sup>. W efekcie uzyskano teoretyczny potencjał przeładunkowy na poziomie 1,9 mln ton rocznie, a tym samym jego wykorzystanie można oszacować na 18% w 2014 roku.

<sup>9</sup> Przyjmuje się, że wykorzystanie teoretycznego potencjału terminala nie przekracza w praktyce poziomu 70%.



Inną metodą szacowania całkowitego potencjału przeładunkowego jest oparcie kalkulacji na średniej efektywności jednego metra nabrzeża portowego. Opierając się więc na wielkościach wskazanych przez ZPME dla terminala przeładunkowego w północno-zachodniej części portu, przyjąć można, że metr nabrzeża pozwala na obsługę 5,1 tys. ton ładunków rocznie. Biorąc pod uwagę wszystkie nabrzeża przeładunkowe w porcie o łącznej długości 2,3 km, wskazać można że całkowity potencjał osiąga aż 11,8 mln ton, co zdecydowanie jest wartością zawyżoną. Czynnikiem sprawczym jest w tym wypadku nabrzeże zlokalizowane w rejonie zakładów przemysłowych o łącznej długości 1330 m. Ograniczając więc długość nabrzeży do odcinków mogących być realnie wykorzystywanych do przeładunków (981 m) potencjał ten określić można na 5,0 mln ton rocznie. W tym przypadku wykorzystanie możliwości portu można skalkulować na 7,2% (2014 rok).

Niezależnie jednak od metody kalkulacji potencjału przeładunkowego wskazać można na niewielki stopień użycia istniejących możliwości przeładunkowych w porcie morskim w Elblągu (7-18%). Podkreślić również trzeba fakt, że ocena ta nie uwzględnia możliwości usługowych terminala pasażerskiego wyposażonego w rampę ro-ro.

Z drugiej strony sytuacja taka wskazuje na relatywnie szerokie możliwości dalszej aktywizacji działalności portu bez ponoszenia istotnych nakładów na inwestycje infrastrukturalne. Rozwiązanie szeregu kwestii formalnych, prawnych i politycznych w regionie oddziaływania portu (zaplecze, a zwłaszcza przedpole portowe) może w relatywnie prosty sposób podnieść poziom przeładunków.



## III. Uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne Portu Morskiego w Elblągu

### 3.1. Dostępność transportowa oraz powiązania komunikacyjne Portu

Jak wyżej wskazywano, dostępność transportowa do portu morskiego jest jednym z kluczowych czynników kształtujących jego konkurencyjność rynkową oraz możliwości ekspansji. W przypadku portu w Elblągu dostępność ta kształtowana jest przez pięć gałęzi transportowych, których infrastruktura determinuje efektywność obsługi ładunków i pasażerów w porcie (Rysunek 15).



**Rysunek 15. Struktura gałęziowa dostępności transportowej do portu w Elblągu**

Pomimo tego, że wszystkie ze wskazanych elementów są ważne dla działalności portowej, szczególne miejsce w tym wypadku zajmuje **dostępność od strony morza**. Port w Elblągu położony jest w głębi lądu, nad rzeką Elbląg, 6 km od jej ujścia do Zalewu Wiślanego, dostępnego z morza Bałtyckiego przez znajdującą się w granicach Federacji Rosyjskiej Cieśninę Piławską.

*Zalew Wiślany* (ros. Zalew Kaliningradzki) oddzielony jest od otwartego Morza Bałtyckiego Mierzeją Wiślaną o szerokości około 1-2 km, podzielony granicą polsko-rosyjską na część zachodnią, znajdującą się w granicach Polski (na obszarze województwa warmińsko-mazurskiego i województwa pomorskiego) oraz na część znajdującą się na terytorium Rosji (obwód kaliningradzki). Zalew dostępny jest z Bałtyku przez znajdującą się w rosyjskiej części Zalewu Wiślanego Cieśninę Piławską o szerokości 400 m, długości 2 km i średniej głębokości 8,8 m, prowadzącą dalej Morskim Kanałem Żegludowym (długość – 43 km, szerokość – od 50 do 80 metrów, głębokość – od 9 do 10,5 m) wzdłuż północnego wybrzeża Zalewu do ujścia rzeki Pregoła i Kaliningradu. Zimą Zalew Wiślany podlega zlodzeniu i niektóre tory wodne są zamykane.





Rzeka Elbląg ma długość od źródła (jezioro Drużno) 14,5 km i głębokość od 3,5 do 4,5 m (w ujściu głębokość rzeki nie przekracza 2 metrów). Na długości 13 km jest skanalizowana i stanowi część akwenu portu elbląskiego. Na 8 kilometrze rzeki Elbląg w kierunku zachodnim odbija od niej Kanał Jagielloński. Odcinek jezioro Drużno-śluzza Miłomłyn (52 km) oraz odcinek Miłomłyn-Iława (32,2 km) składa się na popularny szlak turystyczny – Kanał Elbląski. W związku z różnicą poziomów wody w kanale Elbląskim (99,2 m) oraz na odcinku jezioro Drużno-Buczyniec (9,6 km) na długości toru wodnego zbudowano 5 pochylni. W okresie zimowym rzeka Elbląg bywa zamykana dla żeglugi, z powodu występującej na niej pokrywy lodowej.

Uwzględniając powyższe charakterystyki można wskazać, że dostępność do portu Elbląg od strony morza jest obecnie zależna przede wszystkim od:

- parametrów głębokościowych, szerokości i wyposażenia nawigacyjnego rzeki Elbląg, toru podejściowego na Zalewie Wiślanym,
- przeszkody nawigacyjnej, jaką stanowi aktualnie most w Nowakowie,
- oraz wzajemnych relacji polsko-rosyjskich.

Przedsięwzięciem, które wydatnie skróciłoby drogę wodną statków z portu Elbląg na Bałtyk, niezależniac jednocześnie żeglugę od decyzji strony rosyjskiej, jest planowany od wielu lat kanał żeglugowy przez Mierzę Wiślaną. Projekt<sup>10</sup> zakłada budowę kanału jednokierunkowego o długości 1100 m, szerokości 60-80 m i głębokości 5 m. Po stronie Zalewu znajdować się ma śluza o długości 180 m, szerokości 21 m i głębokości 5 m, wyposażona w zwodzony most drogowy i dalbowe stanowiska wyczekiwania dla wychodzących na morze jednostek. Od strony otwartego morza planowana jest budowa awanportu, osłoniętego falochronami skrzyniowymi. Projekt przekopu kanału przez Mierzę Wiślaną, mimo iż wpisany jest w strategię rozwoju miasta Elbląg i wielu gmin nadzalewowych, budzi jednak szereg wątpliwości, związanych głównie ze znajdującym się na miejscu projektowanego kanału obszaru „Natura 2000”. Zasadność tej inwestycji jest dodatkowo uwarunkowana potrzebą jednoczesnych nakładów na budowę toru wodnego o długości około 10 km, szerokości 100 m w dnie, oraz głębokości 5 m, łączącego przekop z portem w Elblągu. Dopiero taki tor wodny umożliwiły mniejszym jednostkom pełnomorskim (3-4 tys. ton nośności) żeglugę do i z Elbląga.

Zalew Wiślany oraz rzeka Elbląg na odcinku od jeziora Drużno do ujścia włączone są w obręb morskich wód wewnętrznych RP, administrowanych przez Urząd Morski w Gdyni. Stan wyposażenia nawigacyjnego Zalewu Wiślanego, po zrealizowanej w ostatnich latach modernizacji morskiego oznakowania nawigacyjnego, można określić jako dobry, choć wciąż słabo oznakowane są okresowe przeszkody nawigacyjne (np. rybackie urządzenia połowowe). Oś toru wodnego prowadzącego przez polską część Zalewu pokrywa się w przybliżeniu z granicą województw pomorskiego i warmińsko-mazurskiego, przebiegającą mniej więcej przez środek Zalewu. Tor ma na tym odcinku szerokość 200 m w dnie i głębokość techniczną 2,4 m<sup>11</sup> i umożliwia żeglugę jednostek o nośności do 1 tys. ton, mimo iż parametry techniczne terminali portu Elbląg pozwalają na obsługę statków o nośnościach do 3-4 tys. ton<sup>12</sup>. Przy torze znajdują się dwa kotwicowiska – jedno przy pławie „Elbląg” (o powierzchni 0,5 km<sup>2</sup> i głębokości technicznej 2,4 m), drugie przy pławie „Gdańsk” (o powierzchni 1,25 km<sup>2</sup> i głębokości technicznej 2,5 m)<sup>13</sup>. Fragment toru wodnego od pławy „Elbląg” do wejścia na rzekę Elbląg ma głębokość techniczną 2,4 m i szerokość w dnie 60 m. Duża dynamika osadów

<sup>10</sup> Szwanowska B. (red.), *Katalog infrastruktury portów i przystani Zalewu Wiślanego, praca wykonana w ramach projektu VILA, Wyd. Instytut Morski w Gdańsku, Gdańsk 2014, s. 29.*

<sup>11</sup> Szwanowska B. (red.), *Katalog infrastruktury portów i przystani Zalewu Wiślanego, praca wykonana w ramach projektu VILA, Wyd. Instytut Morski w Gdańsku, Gdańsk 2014, s. 23.*

<sup>12</sup> Szwanowska B. (red.), *Katalog infrastruktury portów i przystani Zalewu Wiślanego, praca wykonana w ramach projektu VILA, Wyd. Instytut Morski w Gdańsku, Gdańsk 2014, s. 27.*

<sup>13</sup> Szwanowska B. (red.), *Katalog infrastruktury portów i przystani Zalewu Wiślanego, praca wykonana w ramach projektu VILA, Wyd. Instytut Morski w Gdańsku, Gdańsk 2014, s. 23.*



dennych sprawia, że rzeka Elbląg jest często zamulana i wymaga prowadzenia regularnych prac podczyszczeniowych. Poważny problem stanowi także niewielka szerokość rzeki Elbląg uniemożliwiająca mijanie się dwu jednostek towarowych (np. barek), co jest szczególnie kłopotliwe ze względu na aktualny brak koordynacji ruchu jednostek. Planowana jest przebudowa toru wodnego na odcinku rzeki Elbląg poniżej mostu w Nowakowie tak, aby osiągnąć głębokość techniczną 4,5 m oraz szerokość toru w dnie 60 m. Kolejnym etapem prac ma być poszerzenie odcinka toru między pławą „Elbląg” a wejściem w rzekę Elbląg do szerokości 100 m w dnie i osiągnięcie głębokości technicznej 4,5 m<sup>14</sup>.

Obecnie przeszkodą nawigacyjną, uniemożliwiającą żeglugę całodobową, stanowi most pontonowy w Nowakowie. Most otwierany jest co godzinę (od 7:00 do 19:00, w sezonie do 22:00). W przypadku wysokich stanów wody most w ogóle nie jest otwierany. 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). Stąd mocno zaawansowane są już prace projektowe nad budową nowego mostu powyżej Nowakowa, który umożliwi likwidację istniejącego mostu w Nowakowie. Szczegółowe analizy możliwych wariantów, zarówno pod względem lokalizacji jak i rozwiązań technicznych (mosty stałe i mosty zwodzone) prezentuje opracowanie pt. „Eliminacja barier nawigacyjnych dla transportu wodnego jako element strategii wspólnych działań na obszarze Zalewu Wiślanego – studium przypadku mostu pontonowego w Nowakowie”<sup>15</sup>. Opracowanie to rekomenduje budowę nowego mostu, łączącego Nowakowo z nowoprojektowaną Trasą Północną. Realną możliwość budowy Trasy ekspertyza widzi około roku 2020. Według autorów opracowania most miałby być budowlą o „pośredniej” skrajni żeglownej między mostem niskim a wysokim, ze zwodzoną częścią o świetle 9,0 m. Rozwiązanie to budzi jednak pewne zastrzeżenia związane z koniecznością stałej obsługi mostu.

W „Strategii rozwoju Elbląga 2020+” oraz dokumencie implementacyjnym Strategii Rozwoju Transportu 2020 zakłada się poprawę dostępności od strony wody do portu Elbląg, jak również podniesienie potencjału przeładunkowego portu poprzez realizację następujących inwestycji:

- przebudowę wejścia do portu w Elblągu,
- budowę obrotnicy dla statków w Elblągu,
- budowę mostów na rzece Elbląg i Kanale Jagiellońskim wraz z układem komunikacyjnym (zamiast sprawiającego dotychczas problemy mostu pontonowego w Nowakowie),
- modernizację umocnień brzegowych po lewej stronie rzeki Elbląg, w granicach miasta.

Istotną drogą dostępu do portu w Elblągu jest także **system dróg wodnych śródlądowych**. Port w Elblągu włączony jest w układ wodnych dróg śródlądowych, w tym międzynarodowej drogi wodnej E70 (MDW E70)<sup>16</sup>. Na odcinku drogi E70, przebiegającym przez obszar morskich wód wewnętrznych administrowanych przez Urząd Morski w Gdyni, nie mają zastosowania przepisy dotyczące żeglugi śródlądowej. Śródlądowymi drogami wodnymi w rejonie Elbląga administruje natomiast Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku, w tym m. in.: Kanalem Jagiellońskim, rzeką Szkarpawą, rzeką Nogat, rzeką Wisła (km 684,0-941,3) i Martwą Wisłą. Drogi te umożliwiają dotarcie z Elbląga do Gdańska, lub też na południe,

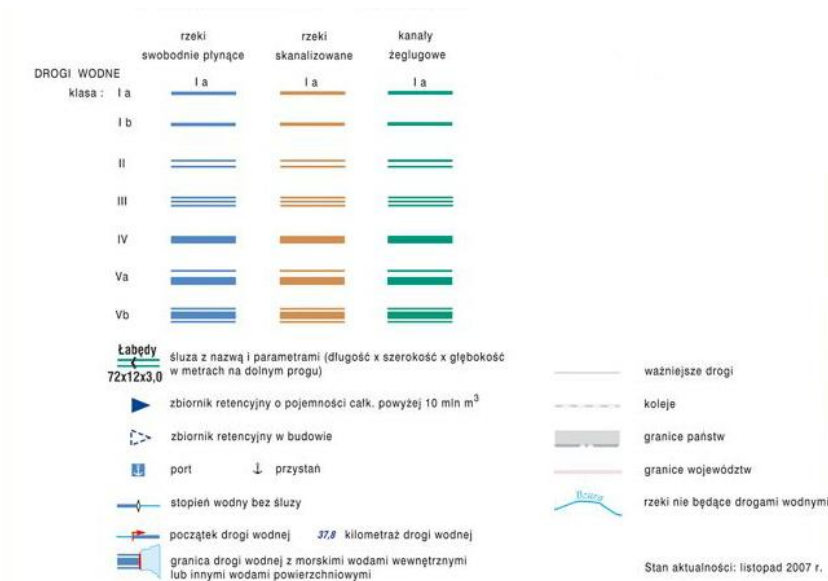
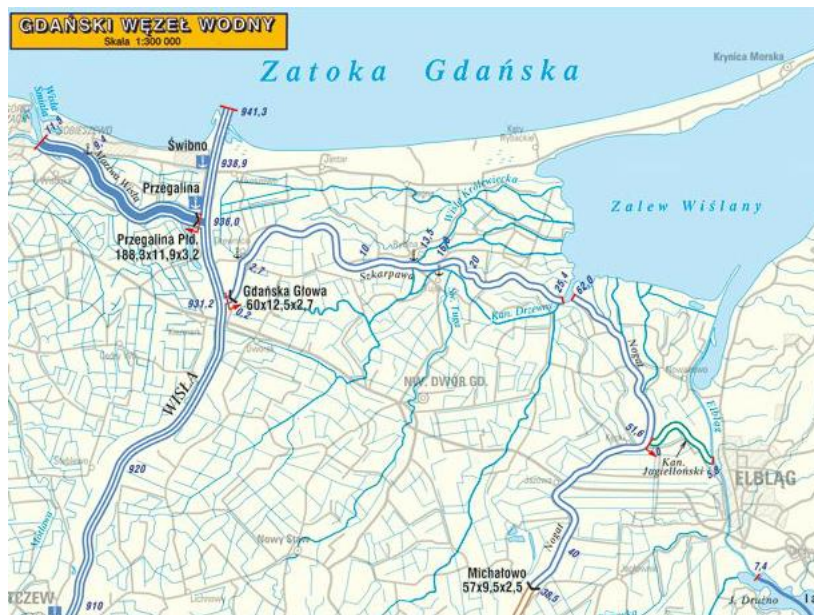
<sup>14</sup> Szwanowska B. (red.), *Katalog infrastruktury portów i przystani Zalewu Wiślanego, praca wykonana w ramach projektu VILA, Wyd. Instytut Morski w Gdańsku, Gdańsk 2014, s. 23.*

<sup>15</sup> *Ekspertyza zbiorowa firmy projektowej Znak Gdańsk Sp. z o. o., 2015.*

<sup>16</sup> *Strategia programowa MDW E70 [http://mdwe70.pl/uploads/article/files/1.2.%20MDW%20E70%20-%20Strategia%20programowa\\_19705.pdf](http://mdwe70.pl/uploads/article/files/1.2.%20MDW%20E70%20-%20Strategia%20programowa_19705.pdf)*



do Warszawy, a także przez Wisłę - Noteć – Odrę – Kanał Odra-Sprewa- Hawela do Berlina i dalej do Europy Zachodniej.



**Rysunek 16. Drogi wodne śródlądowe Gdańskiego Węzła Wodnego**

Źródło: <http://www.kzgw.gov.pl/pl/srodladowe-drogi-wodne-w-polsce.html>

Szarpawa (Wisła Elbląska) jest rzeką o długości 25,4 km, głębokości toru około 2,5 m i jest zakwalifikowana do klasy II, umożliwiającej przejście barkom o ładowności do 500 ton, długości 57 m, szerokości 7,5-9,0 m i zanurzeniu 1,6 m<sup>17</sup>. Poziom wody w Szarpawie jest zbliżony do poziomu wód w Zalewie Wiślany. Od Zalewu rzekę oddziela betonowa śluza,

<sup>17</sup> Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych, Dz.U. 2002 nr 77 poz. 695.



której wymiary wynoszą 61 x 12,5 x 2,50 m. Od strony Wisły na Szkarpawie zbudowano zabezpieczenie przeciwpowodziowe w postaci bramy. Obie budowle hydrotechniczne są w dobrym stanie technicznym.

*Kanał Jagielloński* ma długość 5,7 km i łączy rzeki Nogat i Elbląg. Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z 2002 roku, kanał zaliczony jest do klasy II dróg wodnych śródlądowych.

*Rzeka Nogat* ma długość 62 km, z czego 38,6 km to odcinek skanalizowany IV klasy. Kaskadę Nogatu budują trzy stopnie wodne: Szonowo, Rakowiec, Michałowo (każdy wyposażony w śluzę z komorą o wymiarach: 57,40 x 9,60 x 2,50 m i spadzie 2,5-2,8 m) oraz śluza w Białej Górze (komora o wymiarach 62 x 9,6 m i o zmiennym spadzie, który zależy od poziomu wody w Wiśle). Śluza w Białej Górze posiada dodatkowe zabezpieczenie przed powodzią od strony Wisły w postaci specjalnej bramy. Parametry śluz umożliwiają żeglugę typowych motorowych barek rzecznych BM-500. Śluzy oraz związana z nimi infrastruktura są w dobrym stanie technicznym. Za śluzą w Michałowie, Nogat jest drogą wodną zaliczoną do klasy II.

*Martwa Wisła* (Wisła Gdańska) stanowi część Wisły Leniwki. Na rzece znajduje się śluza Przegalinie. W latach 80. XX wieku zaniechano eksploatacji starej śluzy Północnej, ze względu na jej niezadawalający stan techniczny, i w miejscu dawnej śluzy dla tratw zbudowano nowoczesną śluzę Południową (190 x 12 x 3,5 m), zaliczaną do klasy IV dróg wodnych śródlądowych (umożliwiających żeglugę barek o ładowności do 3500 ton). Po przeprowadzeniu prac modernizacyjnych węzła wodnego w Przegalinie, droga wodna Martwej Wisły o długości 10,8 km również otrzymała status klasy IV.

Droga wodna między Gdańskiem i Elblągiem jest wykorzystywana przede wszystkim do przewozu wyrobów produkowanych w elbląskich przedsiębiorstwach przemysłowych lub wywozu zbóż i pasz z elbląskiego elewatora. Przewidywane jest także wykorzystanie kierunku Nogat-Wisła.

Port Elbląg jest dobrze powiązany transportowo z sieciami dróg samochodowych i kolejowych zarówno w układzie krajowym jak i międzynarodowym. Głównymi **połączeniami drogowymi** mającymi znaczenie dla portu w Elblągu są:

- Droga ekspresowa S7, która łączy Gdańsk z Warszawą przechodząc obwodnicą wokół Elbląga. Zgodnie z Programem budowy dróg krajowych na lata 2014-2020 droga S7 nie jest jeszcze w pełni zrealizowana - część jej odcinków (np. na północ od Elbląga i na południe od Miłomłyn) jest obecnie w realizacji lub przygotowywaniu do realizacji przez GDDKiA<sup>18</sup>;
- Autostrada A1, będąca częścią międzynarodowej trasy E75, (IV transeuropejski korytarz transportowy), oddalona od Elbląga o 55 km i łącząca docelowo Gdańsk z granicą polsko-czeską w Gorzyczkach;
- otwarta w 2008 roku droga ekspresowa S22, łącząca Elbląg z Kaliningradem. Droga ta na całej swej długości (50,6 km) przebiega przez obszar województwa warmińsko-mazurskiego i kończy się polsko-rosyjskim przejściem granicznym Grzechotki-Mamonowo (granica z Federacją Rosyjską – obwód Kaliningradzki);
- drogi wojewódzkie nr 504 do Fromborka i Braniewa oraz droga nr 503 do Tolkmicka.

<sup>18</sup> [http://www.gddkia.gov.pl/mapa-stanu-budowy-drog\\_warminsko-mazurskie](http://www.gddkia.gov.pl/mapa-stanu-budowy-drog_warminsko-mazurskie)



**Dostęp kolejowy** do portu zapewniony jest bocznicami kolejowymi, łączącymi się z siecią dróg krajowych poprzez następujące linie kolejowe<sup>19</sup>:

- Linia kolejowa nr 9 relacji: Olsztyn-Elbląg-Gdańsk i dalej Szczecin, zapewnia połączenie transportowe z Gdańskiem i Warszawą. Jest to linia wielotorowa i zelektryfikowana.
- Linia kolejowa 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). W Braniewie znajdują się 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.
- Linia nadzalewowa Elbląg-Tolknicko-Frombork-Braniewo (obecnie wyłączona z eksploatacji).

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 odległe o 74 km od Lotniska im. Lecha Wałęsy w Gdańsku i kilka kilometrów od niewielkiego lotniska elbląskiego).

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

### 3.2. Powiązania przestrzenne i gospodarcze portu z otoczeniem, ze szczególnym uwzględnieniem powiązań z portami Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego

Otoczenie Elbląga było wielokrotnie analizowane pod kątem występujących na tym terenie powiązań przestrzenno-funkcjonalnych, zwłaszcza w kontekście wytycznych Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030)<sup>20</sup>.

Ze względu na specyfikę obszarów oraz poziom złożoności procesów przyrodniczych i gospodarczych na nich występujących, a także związanych z tymi faktami koniecznymi do podjęcia i koordynacji działaniami, KPZK 2030 zaleca wprowadzenie **Obszaru Funkcjonalnego Żuławy** oraz **Obszaru Funkcjonalnego Strefy Przybrzeżnej**, nie delimitując jednocześnie ich granic. Siłą rzeczy Obszar Funkcjonalny Strefy Przybrzeżnej będzie musiał obejmować przynajmniej część obszarów położonych w obrębie gmin: Braniewo, Frombork, Tolknicko, gmina wiejska i miejska Elbląg, gmina Nowy Dwór Gdański, Stegna, Sztutowo i Krynica Morska. Tym samym obszar ten będzie musiał zostać objęty programem

<sup>19</sup> <http://www.plk-sa.pl/biuro-prasowe/mapy/>

<sup>20</sup> Uchwała Nr 239 RADY MINISTRÓW z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030.



Zintegrowanego Zarządzania Strefą Przybrzeżną, uwzględniającym planowanie zarówno terenów jak i akwenów. Żuławy, jako obszar depresyjny, zagrożony powodzią są obecnie objęte „Programem Żuławskim 2030”<sup>21</sup>.

Stosując metodę grawitacji, zaproponowaną przez Śleszyńskiego<sup>22</sup>, określono granice **Regionu Miejskiego Elbląga (RME)**<sup>23</sup>. W RME wyróżniono kilka stref, charakteryzujących się różną siłą oddziaływań: strefę centralną (miasto Elbląg), obszar urbanizacji wokół miasta (gmina wiejska Elbląg, Gronowo Elbląskie, Milejewo, Tolkmicko, Pasłęk), strefę silnych powiązań (integracji), który tworzą gminy drugiego pierścienia (Frombork, Młynary, Markusy, Stare Pole i Nowy Dwór Gd.) oraz obszar rozwoju (do której przynależy m. in. Braniewo i Malbork) i strefę peryferyjną ( w tym m. in. gminy Sztutowo i Krynica Morska). W wyniku analiz zauważono istnienie 4 głównych osi, wzdłuż których następuje intensywny rozwój Regionu. Trzy z nich: oś Elbląg-Malbork, Elbląg-Nowy Dwór Gdański i Elbląg-Pasłęk opierają się na dobrych powiązaniach komunikacyjnych (drogi ekspresowe, linie kolejowe). Czwarta natomiast rozwija się wzdłuż wybrzeża Zalewu Wiślanego i obejmuje gminy nadbrzeżne: gmina wiejska Elbląg, Tolkmicko, Frombork, Nowy Dwór Gdański, oraz gminę miejską i wiejską Braniewo. Wyraźnie zauważyć więc można, że mimo osłabiania się wraz z odległością powiązań z Elblągiem, gminy nadzalewowe Tolkmicko-Frombork-Braniewo tworzą silną jednostkę funkcjonalną. Związków między nimi dopatrywać się można nie tylko w strukturze komunikacyjnej i wspólnej podstawie historycznej, ale przede wszystkim w ich gospodarce opartej na turystyce nadmorskiej przy wykorzystaniu małych portów i przystani.

W oparciu o metodę wskaźnikową<sup>24</sup> przeprowadzono z kolei delimitację **Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego (MOF)** Elbląga. W jej wyniku obszar najściślejszych powiązań gospodarczo-komunikacyjnych Elbląga ogranicza się do tylko 5 gmin: gminy miejskiej Elbląg, gminy wiejskiej Elbląg, oraz gmin Tolkmicko, Milejewo i Młynary<sup>25</sup>, a więc obszarów Wysoczyzny Elbląskiej, na których najsilniej zachodzi proces suburbanizacji miasta Elbląga, również w zakresie lokalizacji nowych obiektów przemysłowych i wielkopowierzchniowych obiektów usługowych.

Z punktu widzenia skutków gospodarczych dla regionu oraz portu w Elblągu najistotniejszy jest jednak **Elbląski Obszar Funkcjonalny (EOF)**. Delimitacja EOF<sup>26</sup> powstała w oparciu o opracowanie zespołu autorskiego pod kierunkiem Żywickiego (wspólnie z Celej, Dekańską i Wojtyńskim) wykonana w Warmińsko-Mazurskim Biurze Planowania Przestrzennego w Olsztynie (Filia w Elblągu), przyjęła założenia nieco odmienne od tzw. metodyki Śleszyńskiego. Obejmuje ona: miasto Elbląg, gminę Elbląg, miasto Braniewo, gminę Braniewo, gminy Frombork, Tolkmicko, Milejewo, Młynary, Pasłęk, Rychliki, Markusy, Gronowo Elbląskie. Ostatecznie jednak granice EOF pokrywają się z obszarem oddziaływania oddolnej inicjatywy samorządów lokalnych.

Docelowo kształt EOF określony został na podstawie zapisów Umowy Partnerstwa z dnia 10 stycznia 2014 r., w której jako cel Partnerstwa określa się „wspólną realizację zintegrowanych przedsięwzięć rozwiązujących problemy Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego”. Umowę Partnerstwa podpisały następujące jednostki samorządu terytorialnego:

<sup>21</sup> Szwanowska B. (red.), *Katalog infrastruktury portów i przystani Zalewu Wiślanego*, praca wykonana w ramach projektu VILA, Wyd. Instytut Morski w Gdańsku, Gdańsk 2014, s. 59.

<sup>22</sup> Śleszyński P., *Delimitacja miejskich obszarów funkcjonalnych stolic województw*, Warszawa, 2012 (ekspertyza wykonana na zlecenie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego).

<sup>23</sup> Szwanowska B. (red.), *Katalog infrastruktury portów i przystani Zalewu Wiślanego*, praca wykonana w ramach projektu VILA, Wyd. Instytut Morski w Gdańsku, Gdańsk 2014, s. 50-56.

<sup>24</sup> Śleszyński P., *Delimitacja miejskich obszarów funkcjonalnych stolic województw*, Warszawa, 2012 (ekspertyza wykonana na zlecenie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego).

<sup>25</sup> Szwanowska B. (red.), *Katalog infrastruktury portów i przystani Zalewu Wiślanego*, praca wykonana w ramach projektu VILA, Wyd. Instytut Morski w Gdańsku, Gdańsk 2014, s. 56-57.

<sup>26</sup> *Strategia Rozwoju Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego*, Geoprofit, Elbląg- Warszawa, 2014, s. 6.





1. Gmina Miasto Elbląg;
2. Powiat Elbląski;
3. Powiat Braniewski;
4. Gmina Elbląg;
5. Gmina Godkowo;
6. Gmina Gronowo Elbląskie;
7. Gmina Milejewo;
8. Gmina Markusy;
9. Gmina Młynary;
10. Gmina Pasłęk;
11. Gmina Rychliki;
12. Gmina Tolkmicko;
13. Gmina Frombork;
14. Gmina Miasto Braniewo;
15. Gmina Braniewo;
16. Gmina Pieniężno;
17. Gmina Płoskinia;
18. Gmina Wilczęta.

Dnia 9 kwietnia 2014 r. podpisano porozumienie administracyjne w sprawie powołania **Związku Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych miejskiego obszaru funkcjonalnego Elbląga**. Obszar ZIT dla miejskiego obszaru funkcjonalnego (MOF) Elbląga obejmuje swoim zakresem: miasto Elbląg, gminę Elbląg, Milejewo, Młynary, Tolkmicko oraz dodatkowo Powiat Elbląski, a więc nieco mniejszy obszar niż ten wskazany w delimitacji. Wsparcie w ramach ZIT dla MOF Elbląga uzasadnione zostało w Strategii województwa warmińsko-mazurskiego, definiując Elbląg jako: „(...) *ośrodek subregionalny, wyposażony w infrastrukturę miejską o wysokich standardach, [który] specjalizować się będzie w rozwoju nowoczesnych technologii oraz **współpracować z gospodarką morską obszaru bałtyckiego i obwodem kaliningradzkim**. Miasto powinno pełnić funkcje gospodarcze, edukacyjne i kulturowe dla północno-zachodniej części województwa*”.

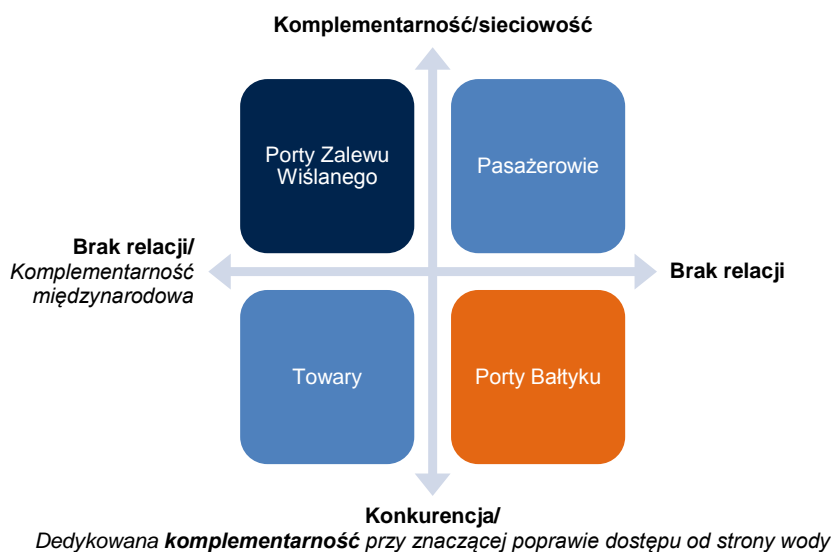
W obrębie ZIT dla EOF występują więc tylko dwa porty oprócz portu w Elblągu. Są to port w Suchaczu i port w Tolkmicku. W całym obszarze EOF, objętym Porozumieniem jednostek samorządowych, znajdują się także porty Frombork i Nowa Pasłęka. Są to porty znacznie mniejsze od portu w Elblągu, nie dysponujące tak rozbudowanym zapleczem infrastrukturalnym i gospodarczym i nie stanowiące konkurencji wobec Elbląga. Posiadają one jednak niewątpliwie duży potencjał i atrakcyjność turystyczną i w tym zakresie w szczególności wskazana jest współpraca między wymienionymi portami.

Wydaje się więc, że najsilniejsze powiązania gospodarcze portu Elbląg z innymi portami w otoczeniu, w dalszym ciągu koncentrować się będą na portach obwodu kaliningradzkiego, porcie w Gdańsku/Gdyni oraz być może (po wykonaniu Kanału przez Mierzeję Wiślaną) na portach Łotwy, Litwy, Estonii i innych krajów bałtyckich.



### 3.3. Wpływ sąsiednich ośrodków portowych na funkcjonowanie Portu Morskiego w Elblągu

Ocena wpływu sąsiednich ośrodków portowych na funkcjonowanie portu morskiego w Elblągu wymaga uwzględnienia przynajmniej dwóch rodzajów portów, a także musi być rozważana osobno dla ruchu towarowego i pasażerskiego (Rysunek 17).



**Rysunek 17. Modelowy układ relacji portu w Elblągu z portami sąsiednimi**

Biorąc pod uwagę pierwsze kryterium, można wskazać na małe porty oraz przystanie morskie zlokalizowane na wybrzeżach Zalewu Wiślanego, które w głównej mierze tworzyć będą komplementarną sieć punktów obsługi ruchu pasażerskiego w regionie. Szczególne znaczenie w tym układzie posiadać będą porty w Tolkmicku, Fromborku i Krynicy Morskiej, bowiem pomiędzy tymi ośrodkami istnieje możliwość realizacji regularnych rejsów pasażerskich w sezonie letnim. Jednocześnie, port Elbląg stanowi jeden z wielu punktów na mapie szlaków żeglarskich Zalewu Wiślanego (np. w ramach Pętli Żuławskiej). W tym kontekście, rozwój portu w Elblągu rozumiany jako intensyfikacja turystycznego ruchu pasażerskiego będzie uzależniony od aktywności innych ośrodków portowych, a także od spójności przyjętych planów rozwojowych w ramach całej sieci.

W przypadku obsługi ładunków, brak jest wyraźnej zależności pomiędzy rodzimymi portami Zalewu Wiślanego a Elblągiem. Jednocześnie wskazać można na silne powiązanie z portami rosyjskimi Obwodu Kaliningradzkiego, które stanowią główny punkt docelowy/nadania dla towarów przeładowywanych w Elblągu.

Drugim rodzajem portów, które oddziałują na funkcjonowanie i rozwój elbląskiego portu, są duże porty morskie, szczególnie w Gdańsku i Gdyni. Odnosi się to oczywiście do konkurencji jaką stwarzają w obszarze obsługi ładunków jak również potencjalnej współpracy, w której port w Elblągu stanowić będzie zaplecze – port dowozowy, dla portów Trójmiasta.

Z uwagi na swój potencjał przeładunkowy, zarówno z punktu widzenia jego rozmiarów, jak i dostępnych technologii, porty trójmiejskie silnymi ośrodkami przyciągającymi ładunki z zaplecza portowego, również województwa warmińsko-mazurskiego. Dobre parametry



nawigacyjne Gdańska i Gdyni pozwalają na wykorzystanie tam odpowiednio pojemnych jednostek pływających, które umożliwiają osiągnięcie dużych korzyści (ekonomii) skali. W efekcie porty Gdańska i Gdyni penetrują zaplecze Elbląga ograniczając zakres jego aktywności przeładunkowej, szczególnie w odniesieniu do przedpola rozciągającego się na otwartych wodach Morza Bałtyckiego. Tym samym, przyszły rozwój obrotów przeładunkowych w porcie w Elblągu, oparty powinien być o obsługę specyficzną przestrzennie oraz rodzajowo części rynku. Jednocześnie można wskazać na potencjalne możliwości współpracy Elbląga z dużymi portami morskimi Zatoki Gdańskiej. Wśród podstawowych czynników determinujących taką relację wskazać można:

- duże natężenie ruchu drogowego i kolejowego na połączeniach infrastrukturalnych aglomeracji Gdańska i Gdyni – port morski w Elblągu jako przedłużenie transportu wodnego w kierunku zaplecza portowego, odciążający drogi miejskie Trójmiasta,
- kongestia w okolicach terminali przeładunkowych w portach Trójmiasta, co szczególnie odnosi się do obsługi drogowej ładunków masowych suchych, w tym zboża, pasz i kruszyw – port w Elblągu jako dogodny miejsce dla morsko-lądowych przeładunków międzygałęziowych dla ładunków masowych,
- ograniczenia techniczno-eksploatacyjne dla obsługi ładunków ciężkich i ponadgabarytowych na połączeniach drogowych (m.in. poprzez ograniczenia nacisku osi na jezdnię), w tym kontenerów ciężkich – przewozy wodne do Elbląga jako sposób przemieszczenia tego rodzaju ładunków bliżej finalnego odbiorcy/nadawcy, ograniczenie degradacji nawierzchni drogowej w aglomeracji Trójmiasta,
- dogodny układ połączeń wodnych śródlądowych pomiędzy portami w Gdańsku i Gdyni, a Elblągiem umożliwiający prowadzenie żeglugi – wymagana poprawa parametrów nawigacyjnych,
- potencjalne otwarcie Elbląga na Zatokę Gdańską wskutek realizacji kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną – znaczące skrócenie drogi i czasu żeglugi oraz zapewnienie wolnego dostępu dla jednostek pływających do portu w Elblągu.

Podkreślić jednak trzeba, że realizacja tak zarysowanego scenariusza rozwoju portu morskiego w Elblągu wymaga jednak radykalnej poprawy dostępu od strony morza. Biorąc pod uwagę zakres oraz koszt inwestycji, korzystniejszym rozwiązaniem jest budowa kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną. Użeglowienie dróg wodnych śródlądowych łączących Gdańsk i Elbląg (uzyskanie IV klasy drogi wodnej) wymagałoby znacząco większych nakładów inwestycyjnych, co szczególnie związane jest z koniecznością przebudowy wszelkich obiektów inżynierskich (mosty).

W przypadku obsługi ruchu pasażerskiego brak jest przesłanek dla wskazania współzależności pomiędzy Elblągiem, a dużymi portami. Wyjątkiem może być w tym wypadku morski ruch turystyczny docierający do portów Trójmiasta, dla którego rejs po Kanale Elbląskim może stanowić ważny punkt docelowy. W tym kontekście zwrócić uwagę również należy na rejsy indywidualne, w ramach których żeglarze zawijający do marin i przystani Trójmiasta mogliby kontynuować podróż na Zalew Wiślany odwiedzając przy tym Elbląg z jego atrakcjami turystycznymi. Rozwój tego typu współpracy wymaga jednak otwarcia Zalewu na ruch turystyczny odbywający się na Zatoce Gdańskiej, co utożsamiać można z budową kanału dostępowego przez Mierzeję Wiślaną.



## IV. Spójność z dokumentami strategicznymi na poziomie europejskim, krajowym, regionalnym oraz dokumentami planowania przestrzennego obszarów portowych

Przedstawiona Strategia rozwoju Morskiego Portu w Elblągu wpisuje się w dokumenty strategiczne definiowane, zarówno na szczeblu międzynarodowym, krajowym, jak i regionalnym. Wśród najważniejszych dokumentów na poziomie europejskim można wskazać:

- 1) **Biała Księga** – *Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu* (COM 2011/144). W dokumencie wskazuje się na konieczność rozwoju efektywnych, ekologicznych korytarzy transportowych, w których ładunki przeniesione będą z dróg na inne gałęzie transportu, w tym przewozy morskie i wodne śródlądowe. Jednocześnie postulowana jest rozbudowa połączeń kolejowych oraz wodnych śródlądowych z portów morskich.
- 2) **Europa 2020**. *Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającemu włączeniu społecznemu* (COM 2010/2020). Wskazuje się tutaj konieczność realizowania zrównoważonego rozwoju, który wspierać będzie gospodarkę efektywnie korzystającą z zasobów, bardziej przyjazną środowisku i bardziej konkurencyjną. Niewątpliwie rozwój potencjału dla wykorzystania przewozów morskich i wodnych śródlądowych wpisuje się w niniejszą Strategię.
- 3) **Komunikat Komisji. Porty: motor wzrostu** (COM 2013/295). W dokumencie postulowana jest poprawa połączeń portów z siecią transeuropejską, modernizacja usług portowych poprzez m.in. uproszczenia administracyjne, a także konieczność przyciągania nowych inwestorów do portów, dialog społeczny, zwiększenie proekologicznej orientacji portów i wspieranie innowacji. Zaproponowane cele strategiczne, uwzględniają wskazane wyżej postulaty.
- 4) **Strategia Unii Europejskiej dla Regionu Morza Bałtyckiego** (COM 2012/128 final; Action Plan, 02.2013). Podstawowymi obszarami spójności pomiędzy dokumentami są kwestie: wzmocnienia spójności makroregionów poprzez rozwój turystyki (*PA Tourism*), poprawy transportowych połączeń wewnętrznych i zewnętrznych (*PA Transport*), wdrażania żeglugi czystej ekologicznie (*PA Ship*) czy też wsparcia dla rozwoju małych i średnich przedsiębiorstw działających w sektorze morskim (*PA SME*).

Przygotowana Strategia wpisuje się także w dokumenty rozwojowe definiowane na poziomie kraju. W przypadku **Strategii Rozwoju Kraju 2020** (Dz.U. 2012 poz. 882), której





głównym celem jest „(...) wzmocnienie i wykorzystanie gospodarczych, społecznych i instytucjonalnych potencjałów zapewniających szybszy i zrównoważony rozwój kraju oraz poprawę jakości życia ludności”, podstawową warstwą odniesienia jest *Obszar Strategiczny II. Konkurencyjna gospodarka*, gdzie wskazuje się na konieczność zwiększenia efektywności transportu (Cel II.7) poprzez, m.in. rozwój i modernizację infrastruktury portowej oraz dostępu do portów i przystani morskich od strony morza i łądu, a także budowę i modernizację terminali logistycznych i centrów intermodalnych.

Rozwój portu w Elblągu wskazany został także jako istotny kierunek działań w ramach **Konceptji przestrzennego zagospodarowania kraju 2030**, w której przewiduje się „...inwestycje służące poprawie dostępności do terminali polskich portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki (Szczecin, Świnoujście, Gdańsk, Gdynia) oraz portów uzupełniających, takich jak Elbląg, w szczególności od strony łądu z wykorzystaniem śródlądowych dróg wodnych”. Można więc podkreślić spójność prezentowanej Strategii z kluczowymi priorytetami planowania przestrzennego kraju.

Szczególnie ważnym dokumentem strategicznym, który znajduje pełne odzwierciedlenie w prezentowanej Strategii, jest **Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)** (SRT 2020). Dokument wskazuje na port w Elblągu, jako jeden z ważniejszych portów regionalnych (obok Polic, Kołobrzegu i Darłowa). W przypadku tego typu portów, priorytetem rozwoju do 2020 roku i w dalszej perspektywie jest wzmocnianie ich funkcji gospodarczych, a tym samym wzrost ich znaczenia jako ważnych biegunów lokalnego i regionalnego rozwoju. Na terenie portów rozwijana powinna być funkcja transportowa (przeładunkowo–składowa) oraz podejmowane inicjatywy nakierowane na zdynamizowanie ich obrotu ładunkowego (rozbudowa infrastruktury portowej i dojazdowej do portów od strony morza i łądu). Ponadto uwaga powinna być skierowana na obsługę morskich przewozów pasażerskich, żeglarstwa oraz turystyki. Wskazuje się także, że kluczową rolę w dalszym rozwoju tych portów mają do odegrania samorządy, na terenie których porty te są położone. W odniesieniu do portu w Elblągu wskazać także należy na jego potencjał dla obsługi żeglugi śródlądowej. W Strategii rozwoju transportu wskazuje się bowiem na konieczność kontynuacji realizacji programu wieloletniego dotyczącego przywrócenia parametrów eksploatacyjnych na śródlądowych drogach wodnych, pełniących funkcję transportową, w tym przystosowanie połączenia wodnego śródlądowego Odra-Wiśła-Zalew Wiślany (E-70) do wymogów co najmniej II klasy żeglowności do 2030 roku. W efekcie port w Elblągu stanie się punktem przeładunkowym integrującym żeglugę morską i śródlądową.

Dodać należy, że dokument implementacyjny do SRT 2020 wskazuje bezpośrednio na pięć inwestycji realizowanych w Elblągu, których efektem będzie wzrost potencjału przeładunkowego oraz poprawa dostępności do portu w Elblągu. Są to: 1) Przebudowa wejścia do portu w Elblągu, 2) Budowa obrotnicy dla statków w Elblągu, 3) Budowa bocznic kolejowej i terminalu nr 2 w Elblągu, 4) Budowa mostów na rzece Elbląg i Kanale Jagiellońskim wraz z układem komunikacyjnym, 4) Budowa nowego nabrzeża przy ul. Radomskiej przedłużenie terminala składowo-przeładunkowego.

Pomimo faktu, że małe porty morskie pozostają poza głównym nurtem zainteresowania **Polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)** oraz **Programu rozwoju polskich portów morskich do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)**, przygotowana Strategia wpisuje się w formułowane tam cele (m.in. poprawa konkurencyjności, rozwój infrastruktury portowej, wzrost bezpieczeństwa obsługi, integracja z innymi uczestnikami łańcuchów transportowych).

Ostatnim poziomem oddziaływań Strategii są dokumenty regionalne i lokalne. W tabeli 8 wskazano podstawowe dokumenty strategiczne oraz obszary ich spójności



z niniejszym dokumentem. Nie ma więc wątpliwości, że port morski w Elblągu stanowi ważną część regionalnego systemu społeczno-gospodarczego, jak również istotny punkt transportowy dla obsługi strumienia ładunków i pasażerów.

**Tabela 7. Port Morski w Elblągu w regionalnych i lokalnych dokumentach strategicznych**

Dokument strategiczny	Cele/priorytety
<i>Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2025</i>	<p>Priorytet: Nowoczesne sieci</p> <p><i>Cel strategiczny 3. Wzrost liczby i jakości powiązań sieciowych – Intensyfikacja współpracy międzyregionalnej</i></p> <p><i>Cel strategiczny 4. Nowoczesna infrastruktura rozwoju – Komunikacja i transport wodny; infrastruktura graniczna</i></p>
<i>Strategia rozwoju Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego/ Zintegrowanych Inwestycji Regionalnych (wersja maj 2015)</i>	<p>Cel strategiczny 1: Stworzenie wysokiej jakości systemu transportu i komunikacji</p> <p><i>Priorytet 1.1. Modernizacja i rozbudowa infrastruktury komunikacji drogowej, szynowej, wodnej i lotniczej</i></p> <p>Cel strategiczny 5: Budowa wspólnego wizerunku EOF</p> <p><i>Priorytet 5.1. Promocja turystyczna</i></p> <p><i>Priorytet 5.2. Przygotowanie terenów inwestycyjnych i promocja gospodarcza</i></p>
<i>Strategia Rozwoju obszaru Gmin Nadzalewowych do 2020 roku</i>	<p>Priorytet 1: Wzmocnienie konkurencyjności produktów turystycznych obszaru gmin nadzalewowych</p> <p><i>Cel 1. Wzmocnienie konkurencyjności portów i przystani nadzalewowych oraz śródlądowych</i></p> <p>Priorytet 3: Dostępność komunikacyjna</p> <p><i>Cel 1. Dobre wykorzystanie wód morskich i śródlądowych dla międzynarodowego i krajowego transportu wodnego</i></p> <p><i>Cel 2. Dobre połączenia komunikacyjne obszaru nadzalewowego z regionem, krajem i Europą oraz sprawna organizacja przewozów</i></p> <p>Priorytet 2. Spójność systemu zarządzania</p> <p><i>Cel 4. Zmniejszenie zagrożenia powodzią obszarów nadzalewowych oraz terenów Żuław Wiślanych – Działanie 4. Budowa kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślana</i></p>
<i>Strategia zrównoważonego transportu Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego</i>	<p>Cel strategiczny 4. Wzrost znaczenia usług logistycznych i sektora portowo-morskiego aktywizujących rozwój gospodarczy.</p> <p><i>Priorytet 1. Rozwój sektora logistyki w regionie</i></p> <p><i>Priorytet 2. Wzrost znaczenia Portu Elbląg</i></p>
<i>Strategia Rozwoju Elbląga 2020+</i>	<p>Cel strategiczny 1: Wzrost konkurencyjności wyspecjalizowanej gospodarki</p> <p><i>Cel operacyjny 1.2. Wzrost innowacyjności przedsiębiorstw – rozwój bazy logistycznej</i></p> <p>Cel strategiczny 3: Nowoczesna infrastruktura, oparta o innowacje</p> <p><i>Cel operacyjny 3.1. Zwiększenie dostępności komunikacyjnej – zwiększenie roli transportu wodnego</i></p>

Ważnym aspektem planowania rozwoju portu morskiego w Elblągu jest także spójność działań z lokalnymi planami zagospodarowania przestrzennego. Istnieje bowiem szereg ograniczeń dotyczących możliwości zabudowy terenów położonych w granicach portu wynikających właśnie ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Elbląg oraz z Miejskowych Planów Zagospodarowania Przestrzennego.

Obowiązujące Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Elbląga powstało w 2006 roku. W związku z koniecznością jego aktualizacji, Rada Miasta podjęła Uchwałę Nr XXX/863/2014 Rady Miejskiej w Elblągu z dnia 26 czerwca 2014 r. w sprawie oceny aktualności studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania



przestrzennego oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego miasta Elbląga. W obowiązującym aktualnie Studium znajduje się szereg zapisów warunkujących rozwój portu Elbląg (patrz SUIKZP Elbląga), takich jak np.

- strefie ochrony krajobrazu w okolicach starej łachy rzeki Elbląg, będącej jednym z potencjalnych obszarów rozwojowych portu,
- strefy zalewowe rzeki Elbląg występujące właściwie na całym terenie objętym granicami portu,
- istnienie korytarza ekologicznego wzdłuż rzeki Elbląg,
- część południowa zapisana jest w Studium jako obszar o możliwości intensyfikacji zabudowy i jednocześnie jako obszar wymagający rewitalizacji i rehabilitacji zabudowy,
- część śródmiejska portowo-przemysłowa określona jest jako obszar wymagający rewitalizacji i rehabilitacji zabudowy i jednocześnie jest to strefa B ochrony konserwatorskiej,
- w części południowej i śródmiejskiej mieszkaniowo-usługowej występują ograniczenia zabudowy, mogącej negatywnie wpłynąć na walory krajobrazu kulturowego strefy śródmieścia,
- prawy brzeg części śródmiejskiej mieszkaniowo-usługowej podlega ochronie konserwatorskiej typu B.

Szczegółowe zapisy dotyczące możliwych form zagospodarowania przestrzennego obszarów objętych granicami portu Elbląg, będących prawem miejscowym określają Miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego. Wykaz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego obowiązujących w granicach portu morskiego Elbląg podany jest poniżej w kolejności z północy na południe z podziałem na prawy i lewy brzeg.

Prawy brzeg:

- MPZP STREFY TECHNICZNO-PRODUKCYJNEJ NAD RZEKĄ ELBLĄG – UCHWAŁA W/S UCHWALENIA PLANU NR VI/73/07 Z 19.04.2007 R. (DZ.URZ.WOJ.WARM.-MAZUR. NR 83, POZ. 1280 Z 11.06.07 R.)
- MPZP REJONU ELBLĄG-ZDRÓJ – UCHWAŁA W/S UCHWALENIA PLANU NR XVII/393/04 Z 9.09.2004 R. (DZ.URZ.WOJ.WARM.-MAZUR. NR 150 POZ. 1850 Z 29.10.2004R.)
- MPZP TERENU MIĘDZY RZEKĄ ELBLĄG A TERENEM BOCZNICY KOLEJOWEJ – ZMIANA FRAGMENTU MPZP REJONU ELBLĄG -ZDRÓJ W ELBLĄGU – UCHWAŁA RADY MIEJSKIEJ W ELBLĄGU O UCHWALENIU PLANU NR XXVII/766/2013 Z DNIA 30.12.2013 R.(DZ.U. WOJ.WARM-MAZUR Z DNIA 17.02.2014R POZ.752)
- ZMIANY FRAGMENTU MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO REJONU ELBLĄG-ZDRÓJ W ELBLĄGU – UCHWAŁA RADY MIEJSKIEJ W ELBLĄGU O UCHWALENIU PLANU NR XXII/582/2013 Z DNIA 11.03.2013 R (DZ.U.WOJ.WAR-MAZ. POZ 1608 Z DNIA 18 KWIETNIA 2013R.)
- MPZP DZIELNICY PRZEMYSŁOWEJ – UCHWAŁA W/S UCHWALENIA PLANU NR XXXI/809/06 Z 7.09.2006 R. (DZ.URZ.WOJ.WARM.-MAZUR. NR 168, POZ. 2399 Z 08.11.2006 R.)
- ZMIANA MPZP OBSZARU DZIELNICY PRZEMYSŁOWEJ – UCHWAŁA RADY MIEJSKIEJ W ELBLĄGU W SPRAWIE UCHWALENIA PLANU NR XX/424/2009 Z 19 MARCA 2009 R (DZ.U.WOJ.WAR-MAZ Z DNIA 13.05.2009R. NR 62 POZ 986)
- MPZP TERENU ZABUDOWY ZAWARTEJ MIĘDZY ULICAMI NISKĄ, BROWARNĄ I DOLNĄ – ZMIANA MPZP DZIELNICY PRZEMYSŁOWEJ W ELBLĄGU – UCHWAŁA RADY MIEJSKIEJ W ELBLĄGU O UCHWALENIU PLANU NR XIII/355/2012 Z DNIA 27.03.2012R (DZ.U.WOJ.WAR-MAZ Z DN 08.05.2012 POZ 1464).



- MPZP "STAREGO MIASTA" – UCHWAŁA W/S UCHWALENIA PLANU NR XXIX/525/97 Z 27.11.1997 R. (DZ. URZ. WOJ. ELBL. NR 18, POZ. 152 Z 15.12.1997 R.)
- MIEJSCOWY PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO FRAGMENTU NABRZEŻA STAREGO MIASTA W ELBLĄG – UCHWAŁA RADY MIEJSKIEJ W ELBLĄGU O UCHWALENIU PLANU NR XVII/432/2012 Z DNIA 18.09.2012 R.(DZ. U WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO Z DNIA 31.10.2012R. POZ. 2893)

Lewy brzeg:

- MPZP STREFY AKTYWNOŚCI W REJONIE NOWEJ TRASY MOSTOWEJ I ULICY RADOMSKIEJ – UCHWAŁA W/S UCHWALENIA PLANU NR XXVIII/702/06 Z 16.02.2006 R. (DZ.URZ.WOJ.WARM.-MAZUR. NR 56, POZ. 1080 Z 28.04.06 R.)
- MPZP "WYSPY SPICHRZÓW" – UCHWAŁA W/S UCHWALENIA PLANU NR XXXIV/690/98 Z 18.06.1998 R. (DZ. URZ. WOJ. ELBL. NR 10, POZ. 66 Z 25.06.1998 R.)
- MPZP OBSZARU POŁOŻONEGO NA POŁUDNIE OD ULICY ŻUŁAWSKIEJ – UCHWAŁA W/S UCHWALENIA PLANU NR VI/74/07 Z 19.04.2007 R. (DZ.URZ.WOJ.WARM.-MAZUR. NR 83, POZ. 1281 Z 11.06.07 R.)

Z analizy zawartości MPZP obowiązujących w granicach portu Elbląg wynika, iż zalecane w nich użytkowanie poszczególnych stref odpowiada generalnie funkcjom aktualnie realizowanym. Najbardziej wrażliwym z punktu widzenia portu obszarem jest rejon ul. Browarnej (tzw. Dzielnicy Przemysłowej) , gdzie dopuszczona jest funkcja mieszkaniowa oraz usługi handlu na dużym obszarze położonym w aktualnych granicach portu (rejon ulic Niska, Pływacka, Dolna). Plan ten proponuje zmianę granic portu na linię bezpośrednio przyległą do przebiegu ul. Nowa 1. Również obszar położony na południe od Trasy Unii Europejskiej projektuje się wyłączyć z granic portu morskiego do linii określonej przebiegiem torów prowadzących do elektrociepłowni i przeznaczyć pod funkcje usługowe, obsługi komunikacji i zieleni wysokiej. Aktualny plan określa nadbrzeżne tereny Dzielnicy Przemysłowej jako obszary „waterfrontu” o ograniczonej dostępności, poza linią nabrzeży wokół basenu ZAMECHu, gdzie mają mieć one charakter obszarów użyteczności publicznej. Taki zapis wyklucza raczej możliwość prowadzenia prac przeładunkowych w tym rejonie, ale jednocześnie otwiera możliwość rozwoju funkcji rekreacyjno-sportowej związanej z wodą.

Powyżej opisano kwestie dotyczące planowania przestrzennego terytoriów portu Elbląg. W związku z tym, iż rzeka Elbląg na swoim dolnym odcinku jest częścią wód morskich RP, należy jeszcze uwzględnić w tym przypadku zagadnienie planowania przestrzennego na obszarach morskich. Od 2014 roku trwają prace nad „Planem zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich”. Obszar Zalewu Wiślanego ma jednak zostać objęty planem dopiero po roku 2017, zaś zakończenie prac planistycznych przewiduje się na rok 2022.



## V. Analiza SWOT

Podsumowaniem powyższej części Strategii, a także punktem wyjścia do dalszych działań jest analiza SWOT (identyfikacja silnych i słabych stron oraz szans i zagrożeń rozwojowych). Z uwagi na trudność w szacowaniu rang poszczególnych punktów zestawienia ma ono charakter jakościowy, jednakże waga kolejnych elementów poddana zostanie pod dyskusję w kolejnych częściach dokumentu. Dodatkowo podkreślić trzeba szerokie spojrzenie na funkcjonowanie i rozwój portu morskiego w Elblągu, dlatego też wskazane elementy nie mogą być adresowane do konkretnych interesariuszy.

Silne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"><li>• Historyczne tradycje Elbląga jako miasta portowego Hanzy</li><li>• Nowe dedykowane rejony przeładunkowe o dużym potencjale usługowym</li><li>• Dobry dostęp drogowy do portu (S7)</li><li>• Szeroka oferta usługowa dla załadowców (ładunki) oraz gości (turyści, pasażerowie) portu</li><li>• Dostęp do punktu kontroli weterynaryjnej w porcie w Elblągu</li><li>• Przemysł wytwarzający ładunki ponadgabarytowe i ciężkie, potencjalnie ciężące do obsługi w porcie morskim</li><li>• Intensywna współpraca jednostek samorządu lokalnego w ramach EOF</li><li>• Duży potencjał turystyczny regionu przyciągający pasażerów (m.in. Zalew Wiślany, Kanał Elbląski)</li><li>• Istnienie potencjału edukacyjnego (PWSZ, EUHE) oraz zaplecza kadrowego dla działalności transportowo-logistycznej</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Słabe parametry odstępu do portu od strony Zalewu Wiślanego – głębokość toru wodnego oraz most pontonowy w Nowakowie</li><li>• Ograniczenia formalne w ruchu żegludowym do/z portu na Bałtyk przez Cieśninę Piławską</li><li>• Brak możliwości obsługi pasażerów na przejściu morskim w ramach ruchu bezwizowego (tzw. mały ruch graniczny)</li><li>• Brak możliwości realizacji kontroli fitosanitarnych na terenie portu w Elblągu</li><li>• Brak dogodnego dostępu do infrastruktury kolejowej z terminali przeładunkowych</li><li>• Niespójna struktura zagospodarowania terenu portu oraz rozdrobnienie własnościowe</li><li>• Duża zmienność poziomu przeładunków – wysoka wrażliwość na zmiany w otoczeniu gospodarczym, handlowym i politycznym</li><li>• Brak masy krytycznej regionalnego potencjału produkcyjnego, generującego odpowiedni potok ładunkowy przechodzący przez port w Elblągu</li><li>• Niska świadomość mieszkańców miasta i EOF dotycząca roli i znaczenia portu dla rozwoju społeczno-gospodarczego</li></ul>



Szanse rozwojowe	Zagrożenia rozwojowe
<ul style="list-style-type: none"><li>• Stabilizacja stosunków politycznych, gospodarczych i handlowych pomiędzy Polską i Rosją</li><li>• Pełne otwarcie żeglugi na Cieśninie Piławskiej</li><li>• Poprawa dostępu do portu od strony wody – budowa mostu w Nowakowie, regulacja i pogłębienie toru podejściowego,</li><li>• Budowa kanału przez Mierzeję Wiślaną,</li><li>• Udrożnienie i poprawa parametrów dróg wodnych śródlądowych (m.in. E 70)</li><li>• Obsługa programu inwestycyjnego realizowanego w Rosji związanego z organizacją piłkarskich Mistrzostw Świata w 2018 roku</li><li>• Możliwość wykorzystania środków pomocowych Unii na rozwój „ściany wschodniej”</li><li>• Rozwój kompleksowej oferty turystycznej EOF</li><li>• Rozwój współpracy pomiędzy portami Trójmiasta, a Elblągiem jako portem dowozowym</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Pogarszająca się sytuacja społeczno-ekonomiczna w EOF oraz regionie</li><li>• Silne protesty „ekologów” przeciw inwestycjom poprawiającym dostęp do portu od strony wody oraz inwestycjom w samym porcie</li><li>• Konkurencja ze strony dużych portów Bałtyku, szczególnie Gdańska i Gdyni drenująca zaplecze portowe Elbląga</li><li>• Rozbudowa połączeń drogowych (S7) powodująca omijanie Elbląga przez ładunki morskie (efekt tunelowy)</li><li>• Silna konkurencja transportu samochodowego na trasie S22 w kierunku głównego portu docelowego - Kaliningradu</li></ul>





## VI. Wizja i misja Portu Morskiego w Elblągu

### 6.1. Misja

Pierwszym elementem budowy strategii dla portu morskiego w Elblągu jest zdefiniowanie jego misji. Misja ta przedstawia główne wartości, w celu realizacji których port działa i powinien być rozwijany. Szczególnie ważnym elementem są w tym wypadku podmioty korzystające (goście i klienci) i działające (przedsiębiorcy) w porcie, dlatego też misja brzmi następująco:

Port morski w Elblągu świadczący kompleksowe usługi dla swoich gości, klientów i przedsiębiorców jest regionalnym centrum aktywizacji gospodarczej i turystycznej Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego

Analizując powyższą misję zwrócić trzeba uwagę na dwie dodatkowe kwestie, mianowicie: 1) kompleksowość oferty 2) wpływ na aktywność gospodarczą, jako celu działania portu. W pierwszym przypadku mówić można o uniwersalnym charakterze portu, będącym w stanie obsłużyć zarówno szeroką gamę ładunków, jak i pasażerów (przewozy grupowe i indywidualne). Wpływ na aktywność gospodarczą, rozumieć należy zaś bezpośrednio jako efekt makro- (generowanie wartości dodanej brutto oraz produktu krajowego brutto) i mikroekonomiczny (tworzenie przychodów ludności i przedsiębiorstw, generowanie przychodów podatkowych). Pośrednio utożsamiać go można także z tworzeniem specyficznej kultury morskiej (wodnej), poprawy jakości życia mieszkańców EOF, czy też poprawy stanu środowiska naturalnego dzięki wykorzystaniu przyjaznych środowisku gałęzi transportu.

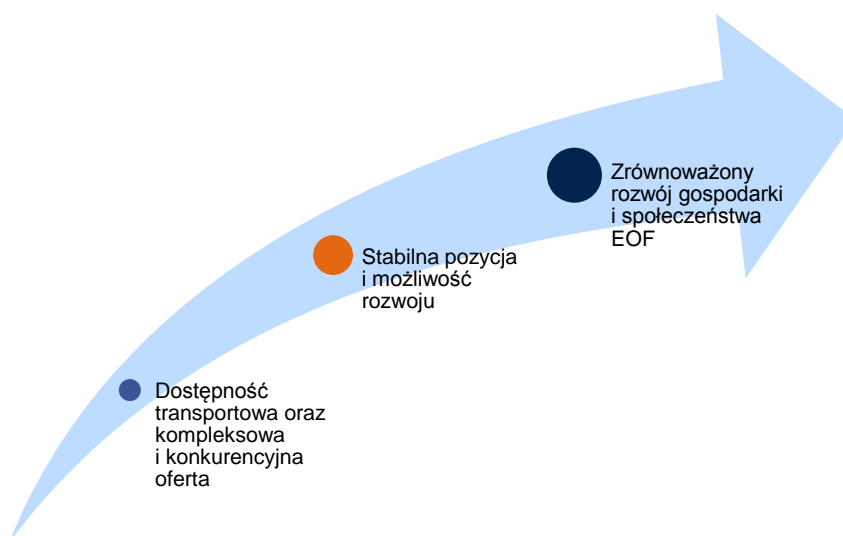
### 6.2. Wizja

Drugim ważnym elementem strategii rozwojowej jest zdefiniowanie wizji portu, którą rozumieć należy jako swoistą „wizualizację” jego przyszłości. Biorąc więc pod uwagę zarówno atuty portu w Elblągu (lokalizacja nad Zalewem Wiślanym z korzystnym dostępem do portów Federacji Rosyjskiej oraz sieci dróg wodnych śródlądowych w Polsce), jego obecne bariery rozwojowe (które należy w przyszłości przezwyciężyć), a także potencjalne szanse rynkowe i wskazaną wyżej misję, zdefiniować można następującą wizję dla portu:

Dobra dostępność transportowa oraz kompleksowa i konkurencyjna oferta usługowa Portu Morskiego w Elblągu zapewnia mu stabilną pozycję i możliwości ekspansji rynkowej jako regionalnego lidera oraz umożliwia zrównoważony rozwój gospodarki i społeczeństwa Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego.



We wskazanej wyżej wizję portu morskiego w Elblągu wpisany został ciąg logiczny, który składa się z trzech kluczowych etapów (Rysunek 18). Fundamentem przyszłej działalności portu jest uzyskanie dobrej dostępności transportowej, co w szczególności odnosi się do połączeń od strony wody, jak również stworzenie kompleksowej i konkurencyjnej oferty usługowej.



**Rysunek 18. Struktura logiczna wizji portu morskiego w Elblągu**

Silna pozycja na specyficznym rynku pozwala na utrzymanie obrotów przeładunkowych oraz ruchu pasażerskiego na stabilnym poziomie, co zapewnia zarządowi portu, jak i innym podmiotom prowadzącym działalność w porcie w Elblągu możliwość kontynuowania działalności oraz realizację systematycznych działań modernizacyjnych i rozwojowych. Sytuacja ta jest także dobrym punktem wyjścia dla poszukiwania dodatkowych okazji rynkowych, zarówno na zapleczu portu (nowi załadownicy i odbiorcy towarów, nowe grupy pasażerów), jak i jego przedpolu (nowe relacje żeglugowe obsługiwane z portu).

Wskazane wyżej działania pozwalają na realizację zrównoważonego procesu rozwojowego, gdzie zarówno potrzeby gospodarcze, jak i społeczne oraz środowiskowe mają swoje odzwierciedlenie. Wszystkie te elementy wpływają w bezpośredni (np. wzrost zarobków), jak i pośredni (poprawa jakości życia) sposób na mieszkańców Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego. Osiągnięcie pozytywnych zmian w dobrobycie mieszkańców, stanowi więc kluczowy efekt realizowanej aktywności w porcie morskim w Elblągu.

### 6.3. Przyszłe specjalizacje i ich efekty ekonomiczne

Funkcjonowanie i rozwój portu morskiego w Elblągu – maksymalizujący szanse oraz minimalizujący potencjalne przeszkody – powinien się koncentrować na wybranych obszarach specjalizacji. W ramach niniejszej Strategii sformułowano trzy przyszłe specjalizacje portu, będące trzonem jego aktywności, wśród których wymienić można:

- 1) Obsługę zalewowej i śródlądowej turystyki wodnej,
- 2) Obsługę wymiany towarowej pomiędzy Polską a Obwodem Kaliningradzkim,



### 3) Realizowanie usług przeładunkowych dla dedykowanych przewozów morskich i śródlądowych.

Oprócz wskazanych obszarów specjalizacji, działalność portu będzie mogła dotyczyć także innych aktywności, które uzupełniać będą zaprezentowany wyżej trzon. Trzeba podkreślić, że w ramach wskazanych przyszłych specjalizacji występować będzie szereg podaktywności, których przykłady zaprezentowane zostały w tabeli 8.

**Tabela 8. Obszary aktywności w ramach przyszłych specjalizacjach portu w Elblągu**

Zalewowa i śródlądowa turystyka wodna	Wymiana towarowa z Obwodem Kaliningradzkim	Morskie i śródlądowe przewozy dedykowane
<ul style="list-style-type: none"> <li>• regularne sezonowe połączenia pasażerskie na Zalewie Wiślanym</li> <li>• międzynarodowe zorganizowane rejsy wycieczkowe po Zalewie Wiślanym</li> <li>• międzynarodowe pasażerskie przewozy komunikacyjne – turystyka handlowa</li> <li>• turystyka wodna indywidualna w ramach Pętli Żuławskiej</li> <li>• regularne rejsy krajoobrazowe Kanałem Elbląskim</li> <li>• zorganizowane rejsy drogami wodnymi śródlądowymi w Delcie Wisły</li> <li>• koordynacja marketingowa turystyki wodnej w regionie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• obsługa węgla i biomasy</li> <li>• przeładunki produktów pochodzenia roślinnego i zwierzęcego</li> <li>• eksport materiałów budowlanych oraz kruszyw do Rosji</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• przewozy ładunków ponadgabarytowych z okolicznych zakładów przemysłowych</li> <li>• obsługa dedykowanych ładunków skonteneryzowanych dla regionalnego przemysłu</li> <li>• przewozy ładunków pochodzenia roślinnego drogami wodnymi do/z portów Trójmiasta</li> <li>• przewozy samochodów osobowych i innych pojazdów w technologii ro-ro</li> </ul>

W ramach pierwszej specjalizacji bazującej na walorach turystyczno-krajoobrazowych lokalizacji portu w Elblągu wyszczególnić można szereg obszarów potencjalnej aktywizacji portu w Elblągu. Wśród wymienionych przykładów znajdują się aktywności obecnie realizowane w porcie (np. regularne rejsy po Kanale Elbląskim), aktywności realizowane w przeszłości jednakże obecnie zawieszono (międzynarodowe rejsy wycieczkowe), a także nowe typy usług przewozowych oparte o potencjał portu w Elblągu. Jako szczególnie ważny obszar dalszej aktywizacji uznać należy rozwój wodnej turystyki indywidualnej, a także międzynarodowe połączenia komunikacyjne. Z jednej strony, Zalew Wiślany oraz okoliczne drogi wodne śródlądowe wciąż pozostają mało wykorzystane przez żeglarzy i motorowodniaków, z drugiej włączenie morskich przejść granicznych do porozumienia o małym ruchu granicznym mogłoby spowodować wzrost zainteresowania tą drogą przewozu (np. Elbląg jako cel turystyki zakupowej). Podstawowym efektem ekonomicznym wynikającym z rozwoju zdefiniowanej wyżej specjalizacji jest wzrost aktywności gospodarczej w regionie, w szczególności w sektorze turystycznym. Skutki intensyfikacji ruchu pasażerskiego powinny być odczuwane w odniesieniu do działalności hotelowej, gastronomicznej oraz handlowej. Wzrost popytu będzie się bezpośrednio przekładać na nowe miejsca pracy oraz wzrost przychodów mieszkańców EOF, a w szczególności miasta Elbląga. Skutkiem pośrednim będzie również wzrost przychodów budżetowych jednostek samorządu terytorialnego.

Drugim kierunkiem przyszłych specjalizacji portu w Elblągu jest obsługa regularnych połączeń towarowych komunikujących Elbląski Obszar Funkcjonalny z Federacją Rosyjską.



Elbląg, będący największym polskim ośrodkiem obsługi ładunków na Zalewie Wiślanym, jest naturalnym centrum eksportu i importu z Obwodu Kaliningradzkiego. Za szczególnie ważne grupy ładunków, posiadające duży potencjał rozwojowy, uznać można następujące:

- węgiel (Rosja jako jeden z wiodących eksporterów węgla na świecie),
- kruszywa budowlane (import),
- produkty pochodzenia roślinnego, w tym śruta soi (import) oraz zboża (import/eksport),
- biomasa (import),
- produkty pochodzenia zwierzęcego (import/eksport),
- materiały budowlane zjednostkowane (eksport).

Intensyfikacja wymiany towarowej na wskazanym kierunku będzie pozytywnie wpływać na poziom aktywności gospodarczej w samym porcie oraz otaczającym go obszarze (EOF). Zachowanie dotychczasowych oraz powstanie nowych miejsc pracy, związane z tym zwiększenie się dochodów osobistych oraz firm w regionie, a także przyrost tworzonej wartości to bezpośrednie skutki rozwoju specjalizacji. Szczególnym rodzajem pozytywnego efektu ekonomicznego będzie także wzrost wpływów z tytułu podatków VAT i akcyza, a także z tytułu opłat celnych od towarów importowanych. Port w Elblągu stanowi bowiem granicę morską UE, na której sprowadzane towary poddawane będą procedurom celnym.

Trzecią ścieżką specjalizacji jest obsługa morskich i śródlądowych przewozów dedykowanych. Wśród podstawowych obszarów aktywności żeglugowej, które potencjalnie mogą być obsługiwane przez Elbląg, wskazać można następujące elementy:

- transport ładunków ciężkich i ponadgabarytowych, szczególnie konstrukcji stalowych oraz odlewów żeliwnych, których odbiorcami mogą być klienci krajowi (krajowe drogi wodne śródlądowe) lub zagraniczni (transport wodami Zalewu Wiślanego do Rosji oraz innych państw bałtyckich lub pozabałtyckich),
- transport ładunków skonteneryzowanych (Elbląg jako port satelitarny (feederowy) terminali kontenerowych Gdańska i Gdyni), co w szczególny sposób odnosi się do kontenerów ciężkich i specjalistycznych, których obsługa drogą lądową (przewozy samochodowe i kolejowe) jest problematyczny (m.in. z uwagi na dopuszczalne naciski osi na jezdnię drogową),
- przewóz ładunków pochodzenia roślinnego do/z portów morskich Trójmiasta, jako efektywny sposób dotarcia do zaplecza portowego (unikanie wysokiej koncentracji ruchu drogowego jaki notowany jest w obrębie terminali zbożowych w Gdyni lub Gdańsku),
- przewozy samochodów osobowych i innych pojazdów w technologii ro-ro, co dotyczy zarówno transportu międzynarodowego (komunikacja z Obwodem Kaliningradzkim), jak również ruchu krajowego (podróż promem jako atrakcja turystyczna oraz skuteczny sposób dotarcia do miejscowości wypoczynkowych Mierzei Wiślanej).

Ostatni ze wskazanych obszarów specjalizacji portu morskiego w Elblągu, oprócz oczywistych korzyści ekonomicznych związanych z aktywizacją gospodarczą Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego, będzie także generować pozytywne zmiany w systemie transportowym. Możliwość obsługi ładunków drogami wodnymi, a tym samym eliminacja ruchu drogowego spowoduje bowiem zmniejszenie kosztów zewnętrznych transportu (m.in. hałasu, wypadków drogowych, kongestii, wibracji). Jest to szczególnie ważne przy przewozach ładunków ciężkich, gdzie duże obciążenie na jezdnie powoduje jej szybką degradację techniczną.



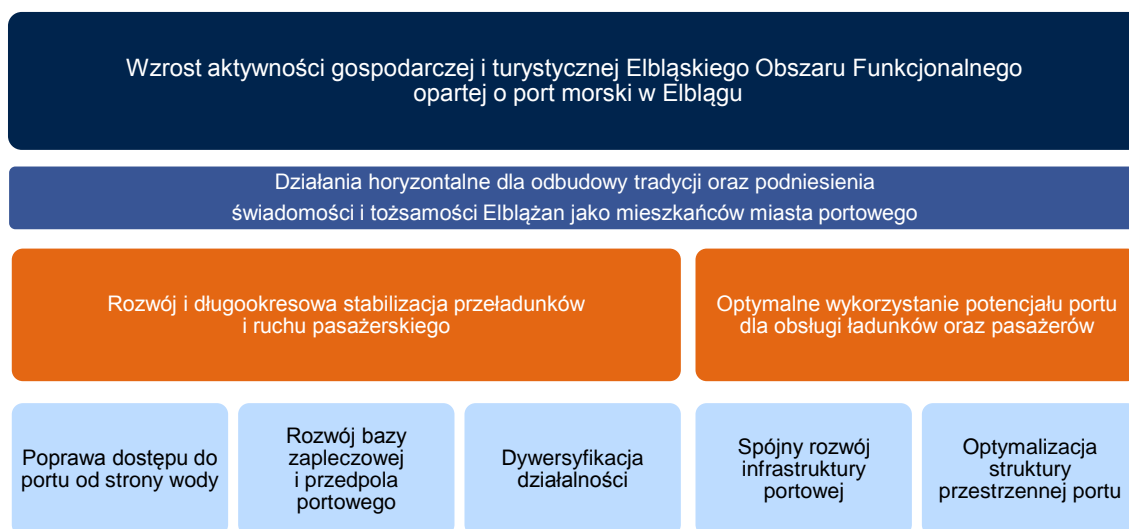
## VII. Układ celów rozwojowych Portu Morskiego w Elblągu

### 7.1. Cele strategiczne, pośrednie i operacyjne

Przedstawione wyżej, misja i wizja portu morskiego w Elblągu stanowią punkt wyjścia dla zdefiniowania układu celów rozwojowych, wśród których jako wiodący uznać można wzrost aktywności gospodarczej i turystycznej, jaką generuje port w Elbląskim Obszarze Funkcjonalnym, jak również w samym mieście Elbląg i całym województwie warmińsko-mazurskim (Rysunek 19). Realizacja tak określonego, głównego celu rozwojowego wymaga osiągnięcia dwóch wiodących celów strategicznych takich, jak:

- 1) Rozwój i długookresowa stabilizacja przeładunków i ruchu pasażerskiego w porcie morskim w Elblągu,
- 2) Optymalne wykorzystanie potencjału portu dla obsługi ładunków i pasażerów oraz aktywizacji Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego.

W ramach wskazanych celów strategicznych wyszczególniono kilka celów pośrednich warunkujących osiągnięcie zakładanego celu głównego. Podkreślić jednak trzeba, że wszystkie wskazane cele pośrednie są ze sobą powiązane, a tym samym generują efekt synergii.



**Rysunek 19. Układ celów rozwojowych portu morskiego w Elblągu**

Osiągnięcie pierwszego ze wskazanych celów – **rozwój i długookresowa stabilizacja przeładunków i ruchu pasażerskiego** – wymaga skutecznego przezwyciężenia szeregu obecnych słabości oraz aktywnego działania w otoczeniu portowym. Wśród najważniejszych celów pośrednich, mających wpływ na możliwości generowania obrotów przeładunkowych portu oraz ruchu pasażerskiego, wymienić można *poprawę dostępu do portu od strony wody*, co szczególnie odnosi się do zapewnienia odpowiednich warunków nawigacyjnych na rzece





Elbląg, poprawy parametrów toru wodnego na Zalewie Wiślanym w kierunku Rosji, jak również udrożnienia dróg wodnych śródlądowych w kierunku portów Trójmiasta. W efekcie pogłębienie toru wodnego do parametrów 3,5-4 m oraz jego poszerzenie pozwoli na wpłynięcie jednostek o większym zanurzeniu, a tym samym poprawy efektywności ekonomicznej przewozów morskich. Jednocześnie przebudowa mostu pontonowego w Nowakowie (rozebranie istniejącego i budowa nowego mostu, położonego na prostym odcinku rzeki w granicach miasta) znacznie poprawi udrożnienie ruchu towarowego a jego położenie będzie strategiczne dla rozwoju miasta, w szczególności dla dzielnicy Modrzewina. Jako opcję docelową uznać można także budowę kanału przez Mierzeje Wiślaną, komunikującą bezpośrednio port w Elblągu z Morzem Bałtyckim. W jej efekcie eliminacji uległyby zarówno przeszkody natury techniczno-eksploatacyjnej (parametry drogi wodnej), jak również polityczno-formalnej (ograniczenia żeglugi przez Cieśninę Piławską). Niezbędne jest więc propagowanie tego działania, jako strategicznego projektu kształtującego pozycję Polski na arenie międzynarodowej.

Drugim celem pośrednim warunkującym stabilizację obrotów przeładunkowych jest systematyczny *rozwój zaplecza i przedpola portowego*. Z uwagi na kompetencje zarządcy portu (ZPME) oraz innych podmiotów działających w porcie, szczególnie ważnym wyzwaniem w odniesieniu do zaplecza jest poszukiwanie potencjalnych załadowców lub osób, które mogłyby wykorzystać port dla realizacji swojej działalności gospodarczej lub jako punkt docelowy podróży turystycznych. Penetracja zaplecza portowego musi więc obejmować szeroki zakres, zarówno w ujęciu przestrzennym (korzystnym czynnikiem jest w tym wypadku rozwój połączeń drogowych w kierunku południowym na zapleczu portu, np. S7) oraz podmiotowym (poszukiwanie nowych klientów i gości dla portu). Tym samym niezbędna jest tutaj koordynacja działań na poziomie portu, miasta, Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego, gmin nadzalewowych czy też województwa warmińsko-mazurskiego. Podobne działania powinny być podejmowane na przedpolu portowym, gdzie szczególną rolę odgrywać będzie dalsza aktywizacja rynku rosyjskiego. Przedstawienie stronie rosyjskiej atutów portu, zarówno dla obsługi ładunków, jak i pasażerów powinno skutkować wzmożoną aktywnością żeglugową. Równocześnie akwizycja usług portowych realizowana musi być w innych częściach basenu Morza Bałtyckiego, zarówno po stronie polskiej, jak i wśród potencjalnych kontrahentów zagranicznych. Oczywiście możliwości żeglugi do/z Elbląga będą determinowane w dużym stopniu parametrami jednostek pływających, które będą zdolne dotrzeć do portu (poprawa dostępności).

Trzecim celem pośrednim jest *dywersyfikacja działalności portowej*, która pozwoli na sprostanie zróżnicowanym oczekiwaniom potencjalnych kontrahentów. Dywersyfikacja taka odnosić się będzie głównie do zakresu przedmiotowego usług, gdzie możliwość przeładunku i składowania różnego rodzaju towarów niewątpliwie przyczynić się może do zwiększenia stabilizacji obrotów portowych. Zróżnicowanie struktury asortymentowej obsługiwanych towarów zmniejszy jednocześnie wrażliwość portu na zmiany w otoczeniu, zarówno o charakterze gospodarczo-handlowym, jak i politycznym. Osiągnięcie wskazanego postulatu wymaga jednak, oprócz odpowiedniego zaplecza infrastrukturalnego, znaczących inwestycji w urządzenia i sprzęt przeładunkowy. Istotnym elementem będzie tutaj również dostęp do odpowiednich powierzchni składowych, zarówno otwartych (place, wiaty), jak i zamkniętych (magazyny, elewatory). Ważnym wyzwaniem jest w tym wypadku utworzenie w porcie Elbląg placówki granicznego lekarza weterynarii, co może spowodować znaczący wzrost przeładunków pasz zwierzęcych i nawozów. W perspektywie długookresowej dywersyfikacja działalności portowej odnosić się powinna także do działań związanych z prowadzeniem wspólnie z EOF i miastem Elbląg polityki, mającej na celu ściąganie przedsiębiorstw produkcyjnych i usługowych, których profil działalności wzajemnie się uzupełnia i wykorzystuje walory portu morskiego.





W przypadku ruchu pasażerskiego, dywersyfikacja odnosić się będzie do rozwoju usług dla zróżnicowanych grup odbiorców, zarówno pod względem specyfiki przestrzennej przewozu (ruch krajowy i międzynarodowy), środowiska przewozu (Zalew Wiślan, drogi wodne śródlądowe), charakteru transportu (komunikacyjny lub/i turystyczny), czy też poziomu zorganizowania (rejsy indywidualne oraz rejsy grupowe). Rozwój ruchu pasażerskiego, wymaga jednak dużo szerszego spektrum działań, co odnosi się do takich niezbędnych elementów, jak zaplecze hotelowe i gastronomiczne, czy też oferta usług (np. zdrowotne, pielęgnacyjne, SPA) oraz handlu (Elbląg/Kaliningrad jako cel turystyki zakupowej, wolnocłowej). Jako podstawowe zadania dla realizacji celu wskazać można:

- rozwój żeglugi pasażerskiej w wyniku poszerzenia strefy małego ruchu przygranicznego i zniesienia barier wizowych,
- rozwój turystyki wodnej i jachtingu obsługiwanego przez port Elbląg i porty nadzalewowe – utworzenie nowych powiązanych połączeń, w tym kolei nadzalewowej i drogi wodnej E70 (Pętla Żuławska II),
- wspomaganie działań mających na celu utworzenie stałej linii pasażerskiej żeglugi śródlądowej na Zalewie Wiślanym w ścisłej współpracy z portami nadzalewowymi,
- koordynacja usług turystyki wodnej obszaru EOF oferowanych przez różnych usługodawców w rejonie.

Drugim celem strategicznym, który stoi przed portem w Elblągu, jest **optymalne wykorzystanie istniejącego potencjału**. Biorąc pod uwagę, zarówno obecny poziom zagospodarowania portu i wynikające z niego możliwości przeładunkowo-usługowe, jak i aktualny zakres wykorzystania istniejącego tam majątku (7-18%) wskazać można na dwa ważne cele pośrednie, wśród których jest spójny rozwój infrastruktury portowej oraz optymalizacja struktury przestrzennej portu w Elblągu.

W pierwszym przypadku wskazać można na potrzebę realizacji kilku ważnych *inwestycji infrastrukturalnych*, które znacząco usprawnią oraz udrożnią wykorzystanie potencjału portowego. Projekty te stanowią obecnie ważne braki lub wąskie gardła w porcie. Wśród nich wymienić można:

- budowę obrotnicy dla statków o średnicy do 180 m (możliwość obsługi większych jednostek pływających),
- wydłużenie nabrzeża terminala składowo-przeładunkowego przy ul. Radomskiej (uzyskanie możliwości obsługi trzech statków/barek jednocześnie),
- wyposażenie terminala składowo-przeładunkowego w bocznicę kolejową (rozwój oferty zapleczonej obsługi transportowej portu),
- przystosowanie techniczne terminala do obsługi i składowania kontenerów i towarów ponadgabarytowych,
- modernizacja drogi 503 oprawiająca bezpośredni dostęp do terenów portowych,
- utrzymanie linii kolei nadzalewowej, jako atrakcji turystycznej komplementarnej do żeglugi na Zalewie Wiślanym.

Z celem tym wiążą się również inne działania omawiane wyżej w ramach potrzeby dywersyfikacji usług i obsługiwanego rynku portowych, takie jak doposażenie portu w sprzęt i urządzenia oraz poszukiwanie nowych kontrahentów i klientów portu oraz terenów inwestycyjnych dla nich.

Drugim ważnym aspektem *optymalizacji struktury portu jest jego układ przestrzenny*. Podstawowym efektem prowadzonych działań powinno być maksymalne wykorzystanie atutów i przewag występujących w poszczególnych rejonach, a także odpowiednie grupowanie funkcji portowych. Skutkiem takiej redefinicji układu przestrzennego portu powinno być osiągnięcie



efektów synergicznych pomiędzy sąsiadującymi ze sobą rejonami portowymi, które będą wzajemnie się wspierać, z drugiej natomiast eliminacja konfliktów przestrzennych i niekorzystnych oddziaływań pomiędzy rejonami portowymi.

Podstawową zasadą kształtowania struktury przestrzennej portu obecnie i w przyszłości powinien być podział na część dedykowaną ładunkom oraz aktywności przemysłowo-usługowej w północnej części portu (w dół rzeki Elbląg od mostu na trasie Unii Europejskiej) oraz część dedykowaną obsłudze pasażerów, która powinna być zlokalizowana jak najbliżej centrum miasta (Bulwar Zygmunta Augusta). Podział taki będzie korzystny z punktu widzenia szeregu kryteriów, gdzie jako podstawowe można wskazać:

- Ograniczanie długości toru wodnego o dobrych parametrach nawigacyjnych (niższe koszty modernizacji i utrzymania), z którego korzystają statki żeglugi towarowej.
- Dostęp do wolnych terenów rozwojowych dla działalności przeładunkowej i transportowo-logistycznej współpracującej z portem (tereny miasta i gminy Elbląg).
- Eliminacja ruchu dużych jednostek oraz aktywności przeładunkowej z centralnej części miasta (redukcja emisji do atmosfery, hałasu, falowania, pylenia, etc.).
- Wysoka atrakcyjności cumowania w porcie w Elblągu poprzez bezpośredni dostęp do zaplecza hotelowo-gastronomicznego Starego Miasta oraz innych atrakcji turystycznych (odległości kilkuminutowe, w zasięgu podróży pieszych).
- Zapewnienie dobrych warunków dla postoju jednostek turystycznych i sportowych poprzez eliminację hałasu przemysłowego oraz zanieczyszczeń atmosfery, ograniczenie falowania, a także estetyzację i uatrakcyjnienie obszarów sąsiadujących z portem.
- Dobra lokalizacja miejsc obsługi turystów względem dostępu do innych środków transportu, m.in. odległość od dworca kolejowego oraz autobusowego.

Realizacja tak zakładanego celu wymaga jednak analizy możliwości prawnych oraz warunków finansowych dla pozyskiwania lub zamiany gruntów. Szczególną rolę w tym układzie odegrać powinien Urząd Miasta w Elblągu oraz Gmina Elbląg, jako dysponenti większości gruntów dostępnych w obrębie portu.

Ostatnim ważnym celem, który powiązany jest ze wszystkimi wyżej wyszczególnionymi elementami jest **budowa odpowiedniego wizerunku portu**, uwzględniająca zarówno jego dotychczasową hanzeatycką tradycję, jak i współczesny, nowoczesny potencjał usługowy. Podkreślić bowiem trzeba, że port w Elblągu jako jeden z najważniejszych portów Bałtyku był od XIV wieku członkiem Ligi Hanzeatyckiej. Dzięki silnej pozycji Elbląga w Hanzie, miasto stało się silnym ośrodkiem handlowym, ośrodkiem wymiany myśli, przekazywania wzorów prawa i miejscem spotykania się odrębnych kultur. Międzynarodowe kontakty kupieckie i wzorce prawne czerpane z najzamożniejszych i najbardziej aktywnych miast wspólnoty spowodowały stworzenie swoistej kultury materialnej – klasycznego obrazu miasta hanzeatyckiego. Mając na uwadze zmiany struktury przestrzennej, podmiotowej i przedmiotowej we współczesnym transporcie morskim, należy jednak pamiętać o bogatej tradycji morskiej Elbląga oraz działać na rzecz jej zachowania i dalszej pielęgnacji.

Tym samym, ważnym kierunkiem działań portu, miasta oraz Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego powinna być budowa morskiego wizerunku portu i jego upowszechnianie wśród mieszkańców. Wizerunek ten, odwołujący się do tradycji Hanzeatyckiej powinien wskazywać na port, jako nowoczesne i przyjazne centrum obsługi ruchu towarowego i pasażerskiego w regionie i basenie Morza Bałtyckiego. Podstawowymi narzędziami, które powinny być wykorzystywane dla realizacji tego celu są wszelkiego rodzaju działania eventowo-wystawiennicze i promocyjne eksponujące rolę Elbląga, jako ważnego portu morskiego w przeszłości oraz jego przyszłych szans i możliwości rozwoju. Ważnym aspektem jest w tym



wypadku pełne wykorzystanie możliwości i szans jakie pojawiają się w związku z realizacją programów i projektów w ramach Unii Europejskiej, w tym:

- uczestnictwo w programach UE w ramach euroregionów i basenu Morza Bałtyckiego,
- promowanie portu, miasta oraz Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego w skali kraju oraz Bałtyku,
- utworzenie nowoczesnej platformy internetowej komunikującej port z jego interesariuszami,
- aktywne promowanie portu, jego możliwości usługowych i inwestycyjnych na targach branżowych oraz konferencjach biznesowych i naukowych.

## 7.2. Instrumenty i wskaźniki realizacji celów

Osiągnięcie wskazanych wyżej celów wymaga wykorzystania wybranych instrumentów oraz realizacji szeregu zadań oraz zamierzeń inwestycyjnych. Odnosząc się do wskazanych „celów pośrednich” określić można kluczowe instrumenty warunkujące ich osiągnięcie (Rysunek 20).

### Poprawa dostępu do portu od strony wody

- działania inwestycyjne w infrastrukturę hydrotechniczną oraz mostową (Nowakowo)
- działania organizacyjne i regulacyjne na rzecz usprawnienia procesów inwestycyjnych
- lobbying na poziomie władz centralnych na rzecz realizacji kluczowych inwestycji dostępowych - budowa kanału przez Mierzęję Wiślaną

### Rozwój bazy zapleczewej i przedpola portowego

- działania marketingowe i akwizycyjne, rozszerzenie przestrzenne i podmiotowe rynku
- lobbying na rzecz unormowania stosunków polityczno-gospodarczych pomiędzy Polską i Federacją Rosyjską
- działania koordynacyjne w obszarze gmin nadzalewowych oraz Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego

### Dywersyfikacja działalności

- działania marketingowe i akwizycyjne w celu poszukiwania nowych rynków w układzie przedmiotowym
- inwestycje w urządzenia i sprzęt przeładunkowy
- inwestycje w powierzchnie składowo-magazynowe
- działania organizacyjne i regulacyjne na rzecz rozwoju małego ruchu granicznego

### Spójny rozwój infrastruktury portowej

- działania inwestycyjne w lądową infrastrukturę dostępową (drogi, koleje)
- działania inwestycyjne w punktowe elementy infrastruktury hydrotechnicznej

### Optimalizacja struktury przestrzennej portu

- pozyskiwanie nowych terenów rozwojowych
- odzyskiwanie terenów atrakcyjnych dla portu w drodze wymiany

**Rysunek 20. Lista instrumentów przypisanych do określonych celów pośrednich**



Odnosząc się zaś do najważniejszych projektów, definiujących pozycję oraz perspektywy rozwoju portu morskiego w Elblągu wskazać można na program inwestycyjny o wartości przekraczającej 1,15 mld PLN. Podkreślić jednak należy, że znacząca część projektów (z budową kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną) wciąż pozostaje w fazie planowania, dlatego też trudno określić realne terminy realizacji inwestycji (Tabela 9).

Biorąc więc pod uwagę zarówno koszty realizacji inwestycji, jak i ich znaczenie dla dalszej działalności portu, wskazać można na dwa planowane projekty: budowę obrotnicy oraz wyposażenia nabrzeża w stacjonarne urządzenie przeładunkowe.

Podjęcie kolejnych działań inwestycyjnych będzie w dużym stopniu uzależnione od tempa rozwoju rynku portowego w Elblągu oraz niezależnych od portu, strategicznych decyzji dotyczących takich elementów infrastruktury, jak most w Nowakowie lub kanał przez Mierzeję Wiślaną.



**Tabela 9. Kluczowe projekty rozwojowe planowane w porcie w Elblągu i jego najbliższym otoczeniu**

Zakres przedmiotowy inwestycji	Planowany okres realizacji	Szacunkowy całkowity koszt inwestycji	Źródła finansowania
Budowa obrotnicy dla statków	2015-2017	5 mln PLN	Przedsięwzięcie warunkowe wpisane do kontraktu terytorialnego. POIiŚ 2014-2020, budżet Miasta Elbląg.
Instalacja suwnicy na terminalu oraz monitoring	2014-2020	3,5 mln PLN	CEF, POIiŚ 2014-2020, budżet Miasta Elbląg, budżet Portu Morskiego w Elblągu sp. z o.o.
Budowa nowego nabrzeża przy ul. Radomskiej przedłużenie i powiększenie terminala składowo przeładunkowego	2014-2020	5 mln PLN	Przedsięwzięcie warunkowe wpisane do kontraktu terytorialnego. POIiŚ 2014-2020, budżet Miasta Elbląg
Budowa nowego mostu na rzece Elbląg zamiast mostu pontonowego na wysokości miejscowości Nowakowo	2014-2020	70 mln PLN	Przedsięwzięcie warunkowe wpisane do kontraktu terytorialnego. POIiŚ 2014-2020, Programy operacyjne na lata 2014-2020, budżet Miasta Elbląg
Budowa bocznic kolejowej i terminalu nr 2	2014-2020	100 mln PLN	Przedsięwzięcie warunkowe wpisane do kontraktu terytorialnego. POIiŚ 2014-2020, budżet Miasta Elbląg
Przebudowa wejścia do portu w Elblągu (pogłębienie toru wodnego)	2018-2020	201 mln PLN	Przedsięwzięcie podstawowe wpisane do kontraktu terytorialnego (program krajowy - Przedsięwzięcie wpisane do DI (poz. 26) do Strategii Rozwoju Transportu. Możliwość realizacji uzależniona od wyników negocjacji właściwego krajowego programu operacyjnego na lata 2014 – 2020
Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską	2014-2020	771,26 mln PLN	POIiŚ 2014-2020 lub w całości Budżet Państwa
Rozwój instytucjonalny portu w Elblągu	Do 2020	b.d.	POIiŚ 2014-2020, budżet Miasta Elbląg, budżet Portu Morskiego w Elblągu sp. z o.o.
Rozbudowa infrastruktury portu w Elblągu	Do 2020	b.d.	Fundusz Spójności, środki krajowe, budżet Miasta Elbląga

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Materiały wewnętrzne ZPME; Strategia zrównoważonego transportu EOF. Elbląg 2015 r.



## VIII. Priorytety rozwojowe portu w Elblągu

Uwzględniając podstawowe czynniki decydujące o rozwoju portu morskiego w Elblągu, odnoszące się zarówno do elementów wewnętrznych (zasoby), jak i warunków otoczenia społeczno-gospodarczego i politycznego (rynek), zdefiniować można dwa scenariusze rozwojowe: bazowy oraz maksymalny.

### 8.1. Scenariusz bazowy

Zgodnie z przyjętymi celami strategicznymi, w przypadku scenariusza bazowego zakłada się stabilizację przeładunków na poziomie odpowiadającym optymalnemu wykorzystaniu istniejących zasobów portu. Uwzględniając możliwości przeładunkowe rejonów portowych zarządzanych przez ZMP Elbląg, a także częściowe wykorzystanie pozostałych obszarów portu przyjąć można, że scenariuszowi temu odpowiadają obroty wysokości od 700 tys. do 1,2 miliona ton rocznie. Utrzymanie takiego poziomu umożliwiłoby realizację podstawowych działań inwestycyjnych w porcie oraz zwiększenie jego rynkowej aktywności (działania marketingowe i akwizycyjne). Realizacja tak zdefiniowanego scenariusza wymaga jednak spełnienia kilku podstawowych warunków, wśród których na szczególną uwagę zasługują:

- Podstawowa poprawa dostępu do portu od strony wody, uwzględniająca zarówno poprawę parametrów nawigacyjnych toru podejściowego do portu (głębokość i szerokość), jak również udrożnienie systemu połączeń wodnych śródlądowych. W drugim kroku ważnym przedsięwzięciem inwestycyjnym „otwierającym” port na żeglugę będzie budowa mostu w Nowakowie, a tym samym uniezależnienie operacji wejścia/wyjścia z portu od sytuacji hydrologicznej.
- Stabilizacja popytu na usługi portowe w regionie, co utożsamiać można z korzystnym kształtowaniem się sytuacji społeczno-gospodarczej, zarówno w wymiarze EOF, jak i szerszych relacji w układzie krajowym.
- Brak istotnych, formalnych ograniczeń w realizacji usług transportu morskiego wynikających z międzynarodowych relacji na linii Federacja Rosyjska-Polska/UE, co odnosi się głównie do swobody żeglugi przez Cieśninę Piławską.
- Stabilna sytuacja gospodarcza w regionie Zalewu Wiślanego sprzyjająca wymianie handlowej PL-RU, co pozwoli na utrzymanie obecnego trendu w rozwoju wymiany towarowej.
- Systematyczny wzrost zainteresowania Zalewem Wiślanym oraz okolicznymi atrakcjami turystycznymi (Kanał Elbląski, Malbork) dla krajowych oraz zagranicznych gości korzystających z portu morskiego w Elblągu.
- Konsekwentne przełamywanie barier formalnych w obsłudze ruchu towarowego (udostępnienie punktu kontroli fitosanitarnej) oraz pasażerskiego (poszerzenie umowy o ruchu bezwizowym o morskie przejścia graniczne).



Korzystne kształtowanie się poziomu obrotów przeładunkowych (ok. 1 mln ton rocznie) będzie wymagało również inwestycji w infrastrukturę portową, które jednak koncentrować się powinny na rozbudowie istniejących obszarów przeładunkowych (np. wydłużenie nabrzeża na terminalu ZMPE).

Biorąc pod uwagę wskazane wyżej warunki realizacji scenariusza bazowego należy podkreślić wysoki poziom ryzyka jaki niesie za sobą brak możliwości spełniania szeregu wymogów, zwłaszcza tych związanych z sytuacją polityczno-gospodarczą.

## 8.2. Scenariusz maksymalny

Drugim wskazanym scenariuszem jest opcja maksymalna, której podstawowym aspektem jest radykalna poprawa dostępu do portu od strony wody, co w szczególności odnosi się do budowy kanału przez Mierzeję Wiślaną, który zarówno poprawi parametry nawigacyjne toru podejściowego oraz akwenów portowych (dając możliwość obsługi znacznie większych jednostek morskich), umożliwi swobodny dostęp do polskiej części Zalewu dla morskiej żeglugi indywidualnej, jak również niezależni funkcjonowanie portu oraz całej żeglugi zalewowej od stosunków politycznych Polski z Rosją. Otwarcie portu na Zatokę Gdańską zwiększy również w zasadniczy sposób zasięg przedpola portowego, obejmując porty państw Bałtyku Wschodniego (m.in. Litwę, Łotwę, Estonię). Opcjonalnie, poprawa dostępności mogłaby również być dokonana poprzez kompleksową modernizację dróg wodnych śródlądowych (podniesienie klasy do poziomu IV) komunikujących Elbląg z ujściem Wisły do Bałtyku.

Możliwość obsługi większych jednostek, a także wzrost częstotliwości zawieńć, wymuszać będzie działania mające na celu dostosowanie istniejącego w porcie potencjału do oczekiwań rynku. Tym samym istnieje prawdopodobieństwo, że obecnie istniejące rejonu przeładunkowe wymagać będą modernizacji i rozbudowy. Trwałe przekroczenie obrotów na poziomie miliona ton rocznie będzie jasnym sygnałem dla potrzeby tworzenia nowych, oferujących kompleksowe usługi portowe, rejonów. Tym samym powstaną przesłanki rynkowe dla budowy i uruchomienia Terminala nr 2 lub pozyskania terenów (od Gminy Elbląg) i budowy rejonu przeładunkowo-składowego przy ujściu Kanału Jagiellońskiego.

Realizacja tak zdefiniowanego scenariusza wymaga jednocześnie korzystnych warunków zewnętrznych, gdzie rozwój gospodarczy Polski oraz państw partnerów handlowych tworzy odpowiedni popyt potencjalny, który w efektywny sposób może być obsłużony w porcie w Elblągu. Ważnym aspektem w odniesieniu do rodzimego rynku jest wysoka aktywność gospodarcza przedsiębiorstw zlokalizowanych w EOF, w tym w szczególności działalność proeksportowa. Efektem tego, oprócz większego strumienia ładunków będzie również systematyczny wzrost zamożności społeczeństwa, który przełoży się na intensyfikację ruchu turystycznego w mieście i okolicach.

W układzie międzynarodowym, szczególnie ważną kwestią jest pozycja gospodarcza i polityczna Rosji oraz możliwości prowadzenia z nią wymiany handlowej (embargo). Realizacja scenariusza maksymalnego wymaga więc pozytywnych zmian, które ustabilizują warunki wymiany. Spełnienie powyższych postulatów powinno skutkować dalszym wzrostem obrotów przeładunkowych.

Mówiąc o scenariuszu maksymalnym należy odnieść się również do szerszego, ogólnoeuropejskiego kontekstu. W tym przypadku zwrócić należy uwagę na dwie zasadnicze kwestie. Pierwszą jest pełna implementacja zasady internalizacji kosztów zewnętrznych, w efekcie której nastąpi znaczna poprawa konkurencyjności przyjaznych środowisku gałęzi



transportu, w tym przewozów morskich i wodnych śródlądowych (wdrożenie zasady „zanieczyszczający płaci”, co spowoduje obciążenie dodatkowymi kosztami przewoźników drogowych). Drugim, pochodnym elementem są dostępne narzędzia wspierające tego typu działania, jakimi są niewątpliwie programy i fundusze UE, w których inwestycje w porty morskie i śródlądowe, czy też drogi wodne śródlądowe są jednym z priorytetów. Szczególnie ważną kwestią jest w tym wypadku regulacja i użeglowienie Wisły oraz poprawa parametrów drogi wodnej E 70. W tym przypadku Elbląg zyskałby możliwość rozwoju kolejnego obszaru aktywności, wpisującego się w szczególny sposób w jego lokalizację i posiadane warunki naturalne.

### 8.3. Ewolucja struktury zarządzania portem w Elblągu

Strategicznym wyzwaniem dla dalszego rozwoju portu morskiego w Elblągu jest niewątpliwie ewolucja struktury zarządzania, co odnosi się zarówno do skali wewnętrznej, jak i zewnętrznej portu.

Elbląg jest portem, w którym jako jednym z pierwszych zgodnie z *Ustawą o portach i przystaniach morskich* powołano komunalny zarząd (Zarząd Portu Morskiego Elbląg Sp. z o.o.). Tym samym część kompetencji Urzędu Morskiego trafiło do podmiotu należącego w 100% do Gminy Miasta Elbląg. Zgodnie z przepisami wewnętrznymi, a w szczególności o regulaminem organizacyjnym, zakres działań ZMPE spółka z o. o. obejmuje m. in. kwestie związane z planowaniem i zagospodarowaniem przestrzennym portu, w tym:

- zarządzanie gruntami i infrastrukturą portową,
- prognozowanie, programowanie i planowanie rozwoju portu,
- budowa, rozbudowa, utrzymanie i modernizacja infrastruktury portowej,
- pozyskiwanie gruntów na potrzeby rozwoju portu,
- współdziałanie w zakresie przestrzennego zagospodarowania portu,
- opiniowanie aktów prawnych w sprawach dotyczących portu, w tym Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego i Miejsowych Planów Zagospodarowania Przestrzennego.

Z uwagi na złożoną strukturę własnościową terenów i infrastruktury w porcie jedynie część majątku trafiło do zarządu portu, co z punktu widzenia budowy spójnej strategii rozwojowej jest problematyczne. Brak kompetencji zarządu na wielu ważnych częściach portu powoduje z jednej strony ograniczenie możliwości rozwojowych wynikających z określonych konfliktów, z drugiej hamuje prowadzenie spójnych działań inwestycyjnych. Postulowane wyżej uporządkowanie struktury przestrzennej portu, poprzez wyraźne wyodrębnienie części ładunkowej oraz podporządkowanie jej zarządowi portu, będzie w istotny sposób ograniczyć zdefiniowane niedogodności.

Drugim kierunkiem ewolucji systemu zarządzania portem w Elblągu jest potencjalna możliwość rozszerzenia jego kompetencji, jako wiodącego ośrodka portowego, na inne porty i przystanie morskie na akwenie Zalewu Wiślanego, w szczególności porty zlokalizowane w EOF. Powiązanie instytucjonalne portów i przystani, przy zachowaniu odrębności terytorialnej, poprawiłoby koordynację oraz skuteczność działań sieciowych portów nadzalewowych, co w szczególności odnosi się do Tolkmicka i Fromborka. Dotyczy to zarówno współpracy przy przedsięwzięciach inwestycyjnych i marketingowo-promocyjnych, jak również aktywizacji lokalnej żeglugi pasażerskiej (tzw. biała flota).



# IX. Kierunki współpracy Morskiego Portu w Elblągu

## 9.1. Transport morski i wodny śródlądowy

Jak przedstawiono w części 3.3 Strategii, powiązania pomiędzy portem morskim w Elblągu a innymi ośrodkami portowymi zlokalizowanymi na jego przedpolu mogą przybierać charakter konkurencyjny lub komplementarny. W rezultacie w ramach działań rozwojowych powinno następować poszukiwanie nisz rynkowych pozwalających na przekształcenie relacji konkurencyjnych na sieciowe (np. identyfikacja możliwości wykorzystania portu w Elblągu, jako portu satelitarnego dla Gdańska i Gdyni), a jednocześnie znaczne wzmacnianie relacji partnerskich, zarówno w układzie portów morskich (m.in. Kaliningrad, Bałtyjsk), ale także w stosunku do portów wodnych śródlądowych (np. Tczew, Bydgoszcz).

Wielokierunkowość oraz różnorodność relacji transportowych posiadających duży potencjał rozwojowy w porcie w Elblągu ma niewątpliwie korzystny wpływ na jego przyszłą sytuację. Możliwość obsługi wielu specyficznych rynków, zarówno transportu towarowego, jak i pasażerskiego powinna pozwolić na stabilizację obrotów portowych, a tym samym na uzyskanie niezbędnej podstawy dla planowania i realizacji dalszych inicjatyw rozwojowych. Oczywiście sytuacja taka wymaga szerokiego, horyzontalnego spojrzenia na działanie portu, a tym samym budowy kompetencji we wielu obszarach jego aktywności.

Szczególnie ważnym partnerem w działaniach rozwojowych są armatorzy żegludowi, których obecność i aktywność determinuje wyniki funkcjonowania portu. Jednocześnie są oni swoistym łącznikiem z portami partnerskimi, pomiędzy którymi realizowany jest serwis przewozowy. Zarząd portu powinien więc budować relacje w układzie port-armatorzy-załadowcy.

Z uwagi na istniejący w Elblągu model organizacji zarządzania portem morskim, w którym zarządca odpowiadający za infrastrukturę portową udostępnia ją niezależnym operatorom, warto także zwrócić uwagę na możliwości pozyskania inwestorów, którzy w ramach umowy partnerstwa publiczno prywatnego (PPP) mogliby zlokalizować swoją działalność w porcie w Elblągu. Możliwość taka daje Ustawa z dnia 19 grudnia 2008 r. o partnerstwie publiczno-prywatnym (Dz. U. z 2009 r. Nr 19, poz. 100 ze zm.) oraz Ustawa z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. Nr 19, poz. 101 ze zm.), których przepisy stanowią podstawy funkcjonowania polskiego rynku PPP. Warto wskazać, że u okresie działania Ustawy o partnerstwie publiczno-prywatnym (okres 01.2009-12.2014) w Województwie Warmińsko - Mazurskim zawarto 4 tego typu (PPP) umowy.

Tego rodzaju ścieżka rozwojowa generuje dwie podstawowe korzyści, finansowo-ekonomiczną i rynkową. W pierwszym przypadku mówić trzeba o ograniczeniu nakładów inwestycyjnych strony publicznej na rozwój portu oraz podział ryzyka związanego z realizacją i późniejszą eksploatacją obiektu (terminala) portowego. Drugim, równie ważnym aspektem jest popyt rynkowy, który niewątpliwie musi stać za inwestorem, chcącym zapewnić sobie możliwość generowania przychodów z inwestycji. W efekcie, zyskuje również strona publiczna, zarówno w relacjach bezpośrednich (opłaty portowe), jak i pośrednich (rozwój systemu



społeczno-gospodarczego). W kontekście prezentowanej Strategii Rozwoju Portu Morskiego w Elblągu ważne wydaje się być także rozważenie formuły hybrydowego PPP będącego formułą łączącą przy realizacji planowanych inwestycji zarówno formułę PPP, jak i współfinansowania przedsięwzięć przez fundusze europejskie. Możliwość taka została przewidziana w Rozporządzeniu Ogólnym w sprawie polityki spójności UE na lata 2014-2020 (Dz.U. U.E. L 347 z 20.12.2013), gdzie w preambule wskazuje się, iż partnerstwo publiczno-prywatne stanowić może skuteczny sposób realizacji operacji poprzez łączenie różnego rodzaju zasobów sektora publicznego i prywatnego. Tym samym przepisy Rozporządzenia uwzględniają specyfikę łączenia PPP z europejskimi funduszami strukturalnymi i inwestycyjnymi.

## 9.2. Intensyfikacja współpracy i aktywizacja sieci portów niezależowych w ramach EOF

Port morski w Elblągu stanowi punkt centralny dla aktywności portowej, zarówno w obszarze gmin nadzalewowych, jak i Elbląskiego Obszaru Funkcjonalnego, dlatego też powinien odgrywać wiodącą rolę w procesie aktywizacji transportu i turystyki wodnej regionu. Współpraca pomiędzy portami EOF oraz innymi ośrodkami na Zalewie Wiślanym powinna więc posiadać wielowymiarowy charakter, co odnosi się do takich kwestii, jak m.in.

- Koordynacja planów inwestycyjnych związanych z rozbudową infrastruktury portowej, w szczególności wskazywanie na sieciowość i synergię podejmowanych działań (dobrym przykładem jest tutaj inicjatywa Pętla Żuławska).
- Ujednolicenie oraz wspólne ukierunkowanie aktywności marketingowo-promocyjnej, co odnosi się głównie do sektora turystycznego. Przygotowanie pakietów usług turystycznych wykorzystujących wszystkie atuty regionu.
- Współpraca pomiędzy portami EOF a partnerami zagranicznymi, w szczególności portami rosyjskimi. Pełne wykorzystanie dostępnych programów i inicjatyw (m.in. UE) dla dalszej aktywizacji ruchu towarowego i pasażerskiego.
- Wspólny lobbying na rzecz ważnych przedsięwzięć inwestycyjnych związanych z wykorzystaniem transportowym i turystycznym Zalewu Wiślanego (m.in. poprawa dostępności).
- Poszukiwanie oraz definiowanie nowych, regionalnych specjalizacji opartych o istniejące zasoby (m.in. reaktywacja kolei nadzalewowej) oraz wpisanie ich w krajobraz regionu.



## X. Ewaluacja i monitorowanie Strategii rozwoju Portu Morskiego w Elblągu

Ocena procesu realizacji przedstawionej w niniejszym dokumencie *Strategii Rozwoju Portu Morskiego w Elblągu* wymaga wskazania podstawowych wskaźników będących punktem wyjścia dla formułowania rzetelnych wniosków dotyczących stopnia jej wdrożenia. Podstawowym narzędziem są w tym przypadku wybrane wskaźniki zdefiniowane na poziomie dwóch celów strategicznych. Pomiar wskaźników powinien być dokonywany raz w roku, co pozwoli na systematyczną ewaluację procesu implementacji. Wnioski płynące z takich analiz pozwolą na weryfikację jej założeń i wprowadzenie modyfikacji w przypadku, gdy skuteczność działań będzie niezadowolająca. W tabeli 10 zaprezentowano układ wskaźników.

**Tabela 10. Wskaźniki osiągnięcia/stopnia realizacji celów strategicznych**

Cel strategiczny	Wskaźnik osiągnięcia stopnia realizacji celu
Rozwój i długookresowa stabilizacja przeładunków i ruchu pasażerskiego	<ul style="list-style-type: none"> <li>wielkość obrotów przeładunkowych w tonach na rok</li> <li>liczba obsłużonych pasażerów w osobach na rok</li> <li>względna zmiana wielkości obrotów oraz ruchu pasażerskiego</li> <li>liczba statków zawijających do portu w ciągu roku z uwzględnieniem statków z ładunkiem</li> <li>liczba armatorów obsługiwanych w porcie</li> <li>parametry maksymalnej jednostki obsługiwanej w porcie</li> <li>średni czas dostępu jednostki wpływającej do portu</li> </ul>
Optymalne wykorzystanie potencjału portu dla obsługi ładunków oraz pasażerów i aktywizacji EOF	<ul style="list-style-type: none"> <li>średni poziom wykorzystania potencjału przeładunkowego portu w %</li> <li>wielkość terytorium portowego wykorzystywanego pod operacje przeładunkowo-składowe</li> <li>długość eksploatowanych nabrzeży przeładunkowych</li> <li>wielkość zatrudnienia w działalności portowej</li> </ul>

Podstawowym źródłem informacji niezbędnych dla weryfikacji poziomu poszczególnych wskaźników będą statystyki portowe pozyskane od zarządu portu oraz urzędu morskiego. Dodatkowo istotnym źródłem będą informacje publikowane przez Główny Urząd Statystyczny, w szczególności dotyczące danych makroekonomicznych.





## Spis tabel i rysunków

Tabela 1. Zestawienie nabrzeży portu Elbląg – obudowa lewego brzegu rzeki .....	7
Tabela 2. Zestawienie nabrzeży portu Elbląg – obudowa prawego brzegu rzeki .....	8
Tabela 3. Populacja na zapleczy społeczno-gospodarczym portu morskiego w Elblągu w latach 2005-2014 (tys. osób) .....	16
Tabela 4. Charakterystyka wartościowa i ilościowa wymiany handlowej województwa warmińsko-mazurskiego oraz wykorzystanie transportu morskiego w jej obsłudze (2011-2013) .....	22
Tabela 5. Podstawowe typu przedpoła portowego dla portu morskiego w Elblągu .....	23
Tabela 6. Przeładunki portu morskiego w Elblągu w podziale na grupy ładunków w latach 2010-2014 .....	27
Tabela 7. Port Morski w Elblągu w regionalnych i lokalnych dokumentach strategicznych .....	42
Tabela 8. Obszary aktywności w ramach przyszłych specjalizacjach portu w Elblągu .....	49
Tabela 9. Kluczowe projekty rozwojowe planowane w porcie w Elblągu i jego najbliższym otoczeniu .....	57
Tabela 10. Wskaźniki osiągnięcia/stopnia realizacji celów strategicznych .....	63
Rysunek 1. Struktura funkcjonalna nabrzeży portu morskiego w Elblągu .....	7
Rysunek 2. Struktura stanu technicznego nabrzeży portu morskiego w Elblągu .....	9
Rysunek 3. Strefy funkcjonalno-przestrzenne oraz obiekty na obszarze portu Elbląg (opis obiektów w tekście) .....	10
Rysunek 4. Widok na tereny terminalu pasażerskiego ZMPE (w tle widoczny elewator zbożowo-paszowy) oraz rampę ro-ro (prawa góra). Po prawej na dole – prace przeładunkowe na terminalu towarowym ZMPE .....	12
Rysunek 5. Widok na hale Zamechu graniczącą ze strefą śródmiejską .....	14
Rysunek 6. Widok na mosty zwodzone strefy śródmiejskiej i nabrzeża bulwaru Zygmunta Augusta .....	15
Rysunek 7. Struktura zatrudnienia na zapleczy społeczno-ekonomicznym portu morskiego w Elblągu .....	17
Rysunek 8. Osoby faktycznie pracujące według PKD na terenie całego EOF .....	18
Rysunek 9. Lokalizacja przemysłu w województwie warmińsko-mazurskim .....	19
Rysunek 10. Lokalizacja głównych zakładów pracy oraz ośrodków podaży pracy w EOF .....	20
Rysunek 11. Wartość bieżąca produktu krajowy brutto przypadającego na mieszkańca (PKB per capita) podregionu elbląskiego oraz województwa warmińsko-mazurskiego oraz ich poziom dla średnich wartości krajowych (Polska = 100) w latach 2004-2012 .....	21
Rysunek 12. Zawinięcia statków towarowych do portu morskiego w Elblągu w latach 2004-2014 (jednostek) .....	25
Rysunek 13. Przeładunki w porcie morskim w Elblągu w latach 1994-2014 .....	26
Rysunek 14. Obsługa pasażerów w porcie morskim w Elblągu w latach 2004-2014 .....	28
Rysunek 15. Struktura gałęziowa dostępności transportowej do portu w Elblągu .....	30
Rysunek 16. Drogi wodne śródlądowe Gdańskiego Węzła Wodnego .....	33
Rysunek 17. Modelowy układ relacji portu w Elblągu z portami sąsiednimi .....	38
Rysunek 18. Struktura logiczna wizji portu morskiego w Elblągu .....	48
Rysunek 19. Układ celów rozwojowych portu morskiego w Elblągu .....	51
Rysunek 20. Lista instrumentów przypisanych do określonych celów pośrednich .....	55