

PORT ELBLĄG NA TLE POLSKICH PORTÓW LOKALNYCH

DATA PRZESŁANIA: 5.06.2016 | DATA AKCEPTACJI: 20.08.2016 | KODY JEL: R49, L91

Krzysztof Luks

Elbląska Uczelnia Humanistyczno-Ekonomiczna
e-mail: profesor0@op.pl

STRESZCZENIE

Porty lokalne w Polsce mają geograficznie raczej niekorzystne warunki rozwoju. Niemniej stanowią istotny czynnik rozwoju społeczno-gospodarczego regionów nadmorskich. Port Elbląg jest na ich tle zjawiskiem specyficznym jako port 120-tysięcznego uprzemysłowionego miasta. Jego możliwości mogą być jednak w pełni wykorzystane tylko w przypadku zapewnienia niezależnego połączenia z Bałtykiem.

SŁOWA KLUCZOWE

porty lokalne, port Elbląg

WPROWADZENIE

Obiektywne warunki funkcjonowania i rozwoju portów lokalnych polskiego wybrzeża są bodaj najmniej korzystne wobec portów położonych w innych krajach nad Bałtykiem. Wynika to zarówno z powodów geograficznych, jak i historycznych. Wśród badanych portów, port w Elblągu wykazuje się znaczną odmiennością uwarunkowań wpływających na rozwój.

UWARUNKOWANIA FUNKCJONOWANIA I ROZWOJU PORTÓW LOKALNYCH W POLSCE

W dokumencie Strategia rozwoju portów morskich do roku 2015 (2007) zestawiono mocne i słabe strony oraz szanse i zagrożenia portów lokalnych (por. tab. 1). Z perspektywy ostatniego roku objętego wyżej wspomnianym dokumentem należy stwierdzić, że nastąpiło wiele zmian na lepsze i sporo słabych stron zostało usuniętych lub i ich oddziaływanie zmniejszyło się. Poprawa nastąpiła w takich kwestiach jak:

1. Dekapitalizacja majątku portowego.
2. Słabo rozwinięta infrastruktura transportowa w granicach portów. W tym przypadku większość działań inwestycyjnych jest w toku lub w zamierzeniach.

3. Ograniczona dostępność od strony lądu i morza. W wielu portach przebudowano wejścia od strony morza.
4. Nieczytelny podział obowiązków pomiędzy urzędami morskimi a podmiotami zarządzającymi dotyczący utrzymania akwatorium portowego. Większość portów została skomunalizowana – z wyjątkiem to Łeby, Jastarni i portów Zalewu Wiślanego. Tym samym powstały komunalne podmioty zarządzające, a ich zakres zadań podobnie jak urzędów morskich określa ustawa.
5. Niewystarczająca liczba baz żeglarskich oraz niedostateczny stan zaplecza sanitarno-noclegowego w portach dla potrzeb żeglarstwa. W tym zakresie w większości portów nastąpiła znaczna poprawa, bądź też stosowne inwestycje są w toku.
6. Mała efektywność obecnie stosowanego modelu zarządzania (w większości funkcje zarządów portów pełnią urzędy morskie). Patrz pkt. 4.

Nadal jednak słabymi stronami polskich portów lokalnych spośród wymienionych w strategii są:

- niewielka liczba stałych połączeń o charakterze sezonowym w żegludze pasażerskiej,
- złożona sytuacja własnościowa gruntów portowych,
- niewystarczająca promocja portów,
- sezonowość turystyki morskiej.

W strategii nie ujęto jednak innych słabych stron polskich portów lokalnych, a mianowicie:

Porty te obsługują regiony o bardzo słabym zaludnieniu. Jedynie ludność Kołobrzegu wynosi około 50 tys. osób. Cztery miasta portowe (Darłowo, Puck, Ustka i Władysławowo) przekraczają 10 tys., pozostałe liczą poniżej 10 tys. mieszkańców.

O ile połączenia drogowe z wnętrzem kraju są stopniowo modernizowane, to niska jakość linii kolejowych nie ulega zmianie, co wynika w dużej mierze z małej liczby ludności i związanym z tym sezonowym nasileniem ruchu.

Część wymienionych słabych stron ma charakter obiektywny, zwłaszcza zaludnienie i klimat powodujący sezonowość. Ich przewyciężenie może być tylko częściowe. Można np. w niektórych przypadkach wydłużyć sezon, zwłaszcza tam, gdzie miasto ma status uzdrowiska. Można też poprawić promocję miasta i portu. W dalszej przyszłości nie jest też niemożliwa aktywizacja pasażerskiej żeglugi kabotażowej i o zasięgu bałtyckim. Wymaga to jednak wymiany tonażu, co przy słabości kapitałowej armatorów raczej nie będzie możliwe bez pomocy publicznej, a przede wszystkim bez istotnego wzrostu zamożności Polaków, co jest warunkiem wygenerowania popytu na usługi żeglugowe.

Tabela. 1. Analiza SWOT portów lokalnych

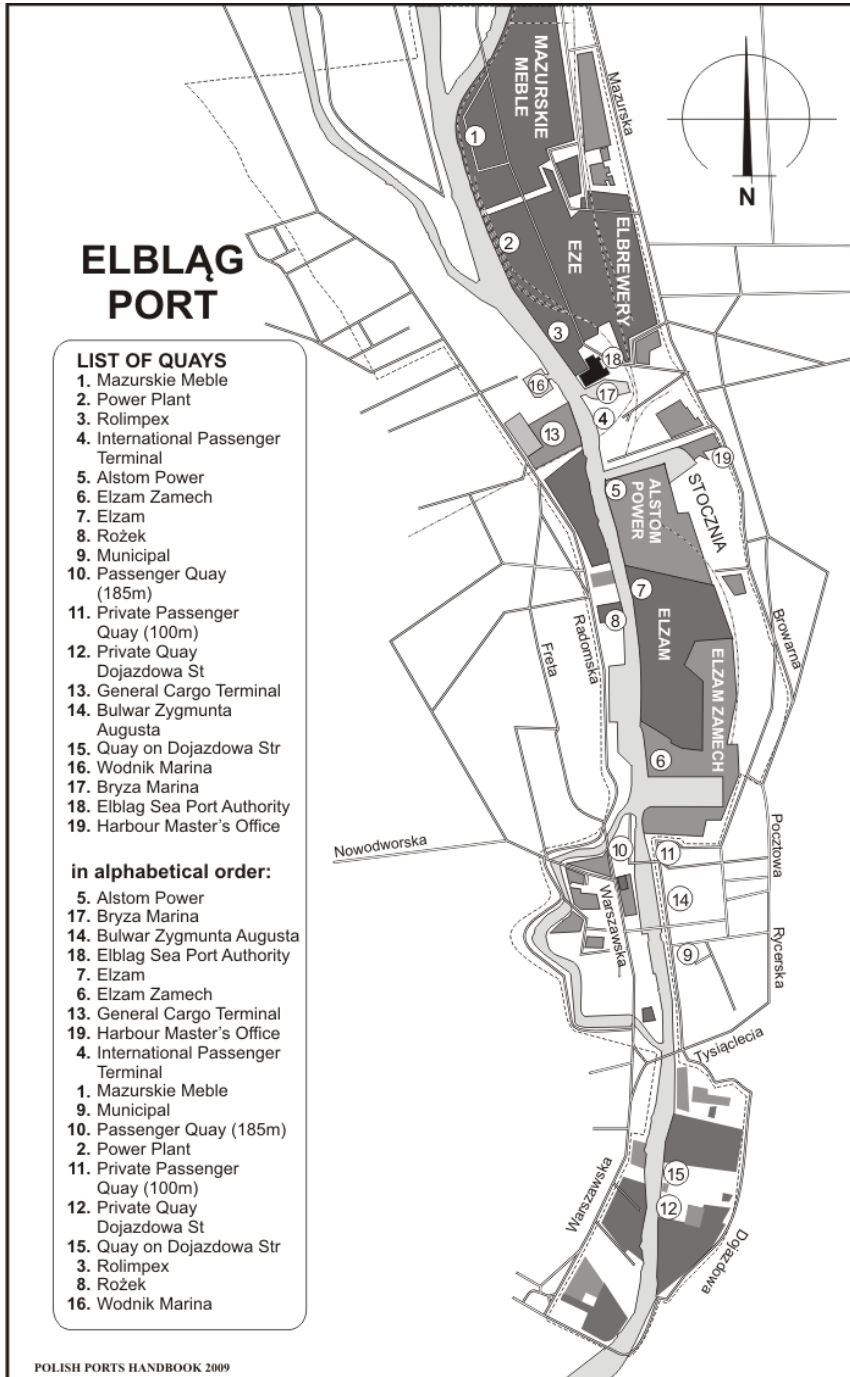
Mocne strony	Słabe strony
<ol style="list-style-type: none"> 1. Realizowanie różnorodnych funkcji gospodarczych np.: turystycznej, rybackiej, przemysłowej (stoczniowej), transportowej, handlowej. 2. Korzystne położenie geograficzne dla rozwoju turystyki morskiej. 3. Usytuowanie morskich przejść granicznych na terenie portów. 4. Turystyczny charakter miast i regionów portowych. 5. Rezerwy terenowe pozwalające na rozwój różnorodnych funkcji gospodarczych portów. 6. Sukcesywna modernizacja infrastruktury portowej. 7. Przedsiębiorczość użytkowników portu. 8. Ścisłe powiązania portów z gminami portowymi. 9. Wykwalifikowane kadry portowe. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wysoka dekapitalizacja majątku portowego. 2. Słabo rozwinięta infrastruktura transportowa w granicach portów. 3. Ograniczona dostępność transportowa od strony lądu i morza. 4. Nieczytelny podział obowiązków pomiędzy Urzędami Morskimi a podmiotami zarządzającymi portami dotyczący utrzymania akwatorium portowego. 5. Niewielka liczba stałych połączeń o charakterze sezonowym w żegludze pasażerskiej. 6. Złożona sytuacja własnościowa gruntów portowych. 7. Niewystarczająca liczba baz żeglarskich oraz niedostateczny stan zaplecza sanitarno-noclegowego w portach dla potrzeb żeglarstwa. 8. Mała efektywność obecnie stosowanego modelu zarządzania (w większości portów funkcję zarządów portów pełnią urzędy morskie)*. 9. Niewystarczająca promocja portów. 10. Sezonowość turystyki morskiej.
Szanse	Zagrożenia
<ol style="list-style-type: none"> 1. Rozwój ruchu turystycznego oraz żeglugi bliskiego zasięgu, żeglugi pasażerskiej morskiej, śródlądowej oraz zalewowej. 2. Możliwość korzystania ze środków finansowych UE oraz międzynarodowych organizacji finansowych. 3. Rozwój turystyki morskiej i turystyki w miastach portowych. 4. Rozbudowa bazy technicznej dla żeglarstwa, sportów wodnych i rekreacji, a także prowadzenia działalności szkoleniowej. 5. Poprawa dostępności transportowej od strony przedpola i zaplecza. 6. Zaangażowanie gmin w rozwój portów. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Słabość kapitałowa gmin. 2. Niska aktywność gmin portowych w wykorzystywaniu portów jako lokalnych biegunów wzrostu. 3. Opóźnienia w rozwoju infrastruktury portowej i zapewniającej dostępu do portów. 4. Niedostateczne zabezpieczenie prawne przed utratą funkcji portowej przez tereny portowe. 5. Spadek konkurencyjności oferty turystycznej miast nadmorskich. 6. Uzależnienie rozwoju portów od stosunków Polski z krajami sąsiednimi. 7. Możliwość wystąpienia ograniczeń inwestycyjnych związanych z ochroną środowiska naturalnego. 8. Wzrost konkurencji w rybołówstwie na Morzu Bałtyckim.

* To zagrożenie traci na znaczeniu w związku z postępowaniem komunalizacji portów.

Źródło: Strategia rozwoju portów morskich do roku 2015, Warszawa, 2007.

PORT ELBLĄG NA TLE POLSKICH PORTÓW LOKALNYCH

Port w Elblągu, zlokalizowany jest na 6 km od ujścia rzeki Elbląg do Zalewu Wiślanego. Jest największym i najbardziej złożonym pod względem realizowanych funkcji gospodarczych portem Zalewu Wiślanego. W porcie odbywa się obsługa ładunków, pasażerów oraz środków transportu morskiego i lądowego. Nabrzeża portu Elbląg zaprezentowano na rysunku 1.



Rysunek 1. Port Elbląg

Źródło: Polish Ports Handbook 2009, <http://www.maritime.com.pl/port/indexp-en.php?p=ELBLAG> (15.05.2016).

Tabela 2. Analiza SWOT portu Elbląg

Mocne strony	Słabe strony
<ol style="list-style-type: none"> 120 tysięczne, uprzemysłowione miasto jest w stanie wygenerować duży popyt na import i eksport drogą morską. Atrakcyjność turystyczna zapewnia stale ok. 30 tys. pasażerów rocznie tylko w przewozach Kanałem Elbląskim. Dobrze utrzymana i częściowo nowoczesna infrastruktura portowa. Dogodnie położone tereny rezerwowe dla rozwoju portu. Zmodernizowane częściowo połączenia z siecią dróg krajowych. Wypróbowany model zarządzania z prawie 20-letnią już tradycją. Stopniowo kształtujący się ośrodek armatorski. Brak poważniejszych konfliktów przestrzennych. Możliwość rozwoju różnych funkcji (transport, rekreacja, żeglarstwo)*. Dogodne położenie i połączenia drogowe z portami Zalewu Wiślanego co pozwala myśleć o elbląskim obszarze funkcjonalnym. 	<ol style="list-style-type: none"> Przeszkody w dostępie do portu od strony przedpola (most w Nowakowie). Zależność parametrów torów wodnych od budżetu państwa. Niska jakość nadzalewowej linii kolejowej, która praktycznie została wyłączona z ruchu. Niski poziom zamożności mieszkańców, co ogranicza popyt na przewozy pasażerskie w relacjach zalewowych. Słabość kapitałowa armatorów, co skutkuje brakiem nowoczesnego tonażu pasażerskiego i tworzenia połączeń bez wsparcia publicznego. Trudny dojazd do autostrady A1 ze względu na stan odcinka drogi 22 Elbląg–Swarozyn. Niedostateczna jakość linii kolejowej Malbork–Elbląg–Olsztyn–Białystok. Fatalny stan dróg wodnych. Praktycznie żegluga jest możliwa tylko w relacji Zalew–Szkarpawa–Martwa Wiśła. Sezonowy charakter portu ze względu na okresowe zalodzenie.
Szanse	Zagrożenia
<ol style="list-style-type: none"> Zapewnienie dostępności portu przez budowę kanału Zalew–Zatoka Gdańska w połączeniu z modernizacją toru wodnego. Stopniowy wzrost PKB pozwalający na wzmocnienie kapitałowe przedsiębiorstw regionu nadzalewowego. Dalsza modernizacja dróg wokół zalewu oraz drogi S7. Modernizacja drogi nr 22 z nowym mostem przez Nogat w Malborku ułatwiająca dojazd do autostrady A1. Utrzymanie i modernizacja nadzalewowej linii kolejowej. Likwidacja mostu w Nowakowie co umożliwi żeglugę całodobową na torze wodnym. Wzrost zamożności ludności regionu nadzalewowego i związany z tym popyt na rekreację wodną i rozwój żeglarstwa. Wyjście z recesji gospodarki obwodu kaliningradzkiego. 	<ol style="list-style-type: none"> Całkowita zależność dostępu do morza od czynnika politycznego. Zaniechanie budowy kanału przez Mierzęję Wiślaną**. Zaniechanie lub ograniczenie zakresu inwestycji przedstawionych jako szanse. Zła perspektywa gospodarki obwodu kaliningradzkiego, głównego (z konieczności) partnera portu. Wydarzenia w sferze polityk obecnie trudne do przewidzenia, a rzutujące na stosunki polsko-rosyjskie, w tym ponowna blokada żeglugi na rosyjskiej części Zalewu Wiślanego. Dalsza likwidacja dróg wodnych Polski przez zaniechanie niezbędnych inwestycji oraz realizację takich, które eliminują szlaki jeszcze dostępne. Patrz most w Kempkach na Nogacie o prześwicie rzędu 3 m.

* Patrz plan portu.

** Taka decyzja uniemożliwi osiągnięcie optymalnego wariantu rozwoju portu.

Źródło: opracowanie na podstawie *Katalog infrastruktury...* 2014, s. 39.

Na tle wcześniej opisanych warunków funkcjonowania i rozwoju polskich portów lokalnych port Elbląg wykazuje znaczną odmienność tak na plus, jak i na minus. Podstawowe różnice między portem Elbląg, a pozostałymi polskimi portami lokalnymi to (Luks, 2016):

- a) port należy do 120-tysięcznego miasta o najwyższym na wybrzeżu (poza oczywiście Gdańskiem, Gdynią i Szczecinem) stopniu uprzemysłowienia;

- b) od 1945 roku w porcie nie występuje funkcja obsługi rybołówstwa, dlatego nie było potrzeby transformacji infrastruktury służącej tej funkcji celem dostosowania do innych funkcji;
- c) w obecnych warunkach port jest oddalony od morza w stopniu porównywalnym z portem w Szczecinie;
- d) dostęp ten całkowicie zależy od polityki, a ściślej od stosunków Polski z Federacją Rosyjską; w konsekwencji port elbląski jest jedynym nie tylko w Polsce, ale w całej Unii Europejskiej, do którego statki i jachty z krajów Unii, a także wszystkich innych, z wyjątkiem rosyjskich, praktycznie nie mają dostępu;
- e) port stanowi niejako punkt centralny dla pozostałych portów Zalewu Wiślanego, od których dzieli je odległości, które, w większości przypadków, obecny tonaż pasażerski może pokonać w ciągu dwóch godzin;
- f) podczas większości zim Zalew Wiślany zamarza, co czyni porty nad nim położone portami sezonowymi.

Powyższe cechy wyróżniają port elbląski spośród polskich portów lokalnych i w znacznym stopniu kształtują jego słabe i mocne strony oraz szanse i zagrożenia dla jego rozwoju. Żaden z polskich portów nie jest tak bardzo uzależniony od dobrej czy złej woli rządu. Na ironię zakrawa fakt, że właśnie Elbląg, jako duże, uprzemysłowione miasto dysponuje środkami, które w warunkach Ustki, Darłowa czy Kołobrzegu i Władysławowa, żeby wymienić największe z pozostałych portów lokalnych, mogłyby pozwolić na harmonijny rozwój portu. Niestety położenie geograficzne (odległość od morza) oraz polityczne (zależność od Rosji) na to nie pozwalają. Konieczne jest zatem w mocnych i słabych stronach oraz przy ocenie szans i zagrożeń uwzględnienie tego stanu rzeczy.



Rysunek 2. Kanał Zatoka Gdańska–Zalew Wiślany

Źródło: Materiały Urzędu Morskiego w Gdyni. <http://dziennikelblaski.pl/349563,Tak-bedzie-funkcjonowal-kanal-zeglugowy-przez-Mierzeje-Wislana-FILM.html#axzz4D5BB8tL4> (15.06.16).

Powyższe zestawienie mocnych i słabych stron oraz szans i zagrożeń dla rozwoju portu Elbląg wskazują na jego specyficzny charakter. Potencjalnie port może mieć spore znaczenie dla aktywizacji jednego z najsłabiej rozwiniętych regionów kraju, jest jednak paraliżowany przez brak decyzji rządowych. W ostatnim czasie pożądana decyzja zapadła. Rząd podjął uchwałę o budowie kanału przez Mierzę Wiślaną (rys. 2). Ma on zostać zbudowany do roku 2021–2022. Jeżeli uchwała zostanie wykonana położenie przestrzenne portu ulegnie radykalnej zmianie.

Budowa kanału umożliwi wchodzenie do Elbląga statków towarowych o nośności 3,5–4 tys. DWT oraz pasażerskich o długości do 120 m i szerokości do 22 m (Materiały Zarządu..., 2016). Kanał nie tylko skróci drogę do portów Trójmiasta, do zachodniej części Bałtyku oraz na Morze Północne, lecz także umożliwi żeglugę całoroczną (Luks, 2009).

PODSUMOWANIE

Polski system portów morskich tworzy, obok czterech dużych portów handlowych w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu, również około 30 portów o charakterze lokalnym.

W ostatnim okresie nastąpiło wiele korzystnych zmian w stosunku do sytuacji zidentyfikowanej w dokumencie „Strategia rozwoju polskich portów morskich do 2015 r.” Część słabych stron portów lokalnych została usunięta lub ich oddziaływanie zmniejszyło się. Nadal jednak na rozwój tych portów rzutuje część słabych stron wyróżnionych w 2007 roku, jak i tych zidentyfikowanych przez autora w niniejszym artykule.

Poprawie uległa przede wszystkim infrastruktura portowa (w tym przeznaczona dla obsługi żeglarstwa) i dostępu do portów od strony morza i lądu. Odnotować należy postępy w zakresie komunalizacji terenów portowych i zaangażowania się gmin portowych w ich zarządzanie.

Do atutów portu Elbląg należy zaliczyć najbliższe zaplecze 120 tys. miasta, korzystnie położone rezerwy terenów portowych, dobrą kondycję infrastruktury portowej czy też warunki do rozwoju różnych portowych funkcji gospodarczych. Rozwojowi tego portu nie sprzyja m.in. niska zamożność mieszkańców jego najbliższego otoczenia, dostęp od strony morza zależny od stosunków z Federacją Rosyjską, niedostateczny rozwój infrastruktury dostępu od strony lądu czy też sezonowy charakter portu (wpływ zalodzenia).

Najważniejszą szansę dalszego rozwoju portu Elbląg stanowi zapewnienie jego dostępności od strony morza przez budowę kanału Zalew Wiślany–Zatoka Gdańska. Brak realizacji tej inwestycji ze środków publicznych stanowi największe zagrożenie dla dalszego rozwoju portu Elbląg.

LITERATURA

Katalog infrastruktury portów i przystani Zalewu Wiślanego (2014). Gdańsk: Instytut Morski.

Luks, K. (2016). *Zarys strategii rozwoju portu Elbląg i jej wpływ na procesy gospodarcze regionu elbląskiego. Referat na konferencji nt. Ziemie nad Dolną Wisłą: historia i współczesne wyzwania rozwojowe. W 550 rocznicę II Pokoju Toruńskiego*. Elbląg.

Luks, K. (2009). *Port Elbląg w polityce morskiej państwa*. Elbląg: Wydawnictwo Elbląskiej Uczelni Humanistyczno-Ekonomicznej.

Materiały Zarządu Portu Komunalnego Elbląg (2016).

Strategia rozwoju portów morskich do roku 2015 (2007). Warszawa: MGM.

PORT OF ELBLĄG CONTRA POLISH LOCAL SEAPORTS

ABSTRACT | The local seaports in Poland have geographically rather unfavorable conditions for development. However, they are an important factor for the socio-economic development of coastal regions. Port of Elbląg, on this background, as the sea port of 120 thousandth industrialized city, is a specific phenomenon. Its capabilities can be fully utilized only in situations where the independent connection to the Baltic Sea will be created.

KEYWORDS | Polish local seaports, port of Elbląg

Translated by Marta Mańkowska