



Fundusze Europejskie
Wiedza Edukacja Rozwój

Unia Europejska
Europejski Fundusz Społeczny



Prof. zw. dr hab. Włodzimierz Rydzkowski

Gdańsk, 11.04.2019 r.

Katedra Polityki Transportowej

Wydział Ekonomiczny

Uniwersytet Gdański

Wyższa Szkoła Administracji i Biznesu w Gdyni

Katedra Logistyki

Ocena opłacalności budowy przekopu przez Mierzeję Wiślaną i drogi wodnej Gdańsk-Elbląg

Oceniając opłacalność budowy przekopu i drogi wodnej przez Zalew Wiślany do Elbląga należy postawić dwa pytania. Czy ta inwestycja wpłynie w istotny sposób na obroty samego portu w Elblągu? Czy przekopanie Mierzei Wiślanej i związana z tym poprawa funkcjonowania portu w Elblągu może mieć wpływ na wielkość przeładunków obu portów Zatoki Gdańskiej?

Przekop, według pierwszych założeń, ma być gotowy w roku 2022. Ale zależec to miało od planowej realizacji harmonogramu – przygotowania decyzji środowiskowej w I półroczu 2018 roku i uruchomienia procedury przetargowej na budowę w II półroczu tego samego roku. Nie udało się uruchomić procedury przetargowej w 2018 r. W kwietniu 2019 r. procedury przetargowe zostały oprotestowane przez jednego z potencjalnych wykonawców (Korporacja Budowlana Doraco). Firma zaskarżyła zapisy przetargu twierdząc, że są niejasne i utrudniają uczciwą konkurencję.

Planowane wymiary przekopu: długość – od 1100 do 1300 m, szerokość – do 80 m i głębokość – 5 m, umożliwią przepłynięcie statków o nośności do 3000 DWT, przy założeniu, że ich długość nie przekroczy 100 m, szerokość 20 m a zanurzenie 4 m. Do tego niezbędne jest utworzenie stosownego do tych parametrów toru wodnego na Zalewie Wiślanym do ujścia rzeki Elbląg, i także pogłębienie 6 kilometrów jej biegu do portu w Elblągu oraz przebudowa mostu drogowego na rzece Elbląg w miejscowości Nowakowo, przy ujściu tej rzeki do Zalewu Wiślanego. Szacowany koszt inwestycji – około 1 mld zł, w tym około 880 mln zł sam przekop z infrastrukturą towarzyszącą. Inwestycję ma sfinansować budżet państwa polskiego. W 2019 r. przedstawiciel Urzędu Morskiego w Gdyni oświadczył, że szacunkowy koszt przekopu i drogi wodnej wzrósł do 1,3 mld. zł. Zaznaczył jednocześnie, że nie jest to szacunek ostateczny. Należy dodać, że szacunki kosztów inwestycji nie uwzględniają budowy kanału bocznego do planowanej wyspy powstałej z wydobycia urobku z dna Zalewu.



Port w Elblągu jest największym portem Zalewu Wiślanego z tradycjami morskimi Rzeczypospolitej Obojga Narodów, kolebki floty polskiej i drewnianego budownictwa okrętowego, pod które poszły lasy pobliskiej Wysoczyzny Elbląskiej oraz niemieckiego przemysłu budowy statków stalowych przez stocznnię Ferdinanda Schichaua w XIX i XX do 1945 roku.

Położony w centrum 120 tys. miasta, nad rzeką Elbląg, która łączy go z Zalewem Wiślanym 6 kilometrowym odcinkiem toru wodnego o głębokości od 1,8 do 2,5 m dysponuje 120 m obrotnicą dla statków, nabrzeżami o łącznej długości 3,6 kilometra, suwnicą o udźwigu 150 ton, elewateorem zbożowym o pojemności 14 tys. m sześć., magazynem drobnicowym o powierzchni 1440 m kwadrat. z możliwością składowania do wysokości 5 m o pojemności 3300 ton i placami składowymi. Ocenia się, że bezpośrednio zaplecze portu obejmuje 130 tys. osób a jego szeroki zakres do 1,4 mln osób.

Port Elbląg w roku 2016 przeładował 139,5 tys. ton ładunków, głównie w przewozach na Zalewie Wiślanym do i z odległego o 60 mil morskich Kaliningradu. W 2014 r w Elblągu przeładowano 358,3 tys. ton, a w 2015 r. - 206,9 tys. ton. Były to lata rekordowe. W ostatnich latach obroty portu spadały do wspomnianych 139,5 tys. ton w 2016 r. i poniżej 100 tys. ton w 2017 r. **Oznacza to, że ruch w porcie zamiera** z uwagi na brak ładunków.

W latach ubiegłych w obrotach portu przeważał import węgla rosyjskiego – maksymalnie około 100 tys. ton (w 2014 r.) i zbóż – maksymalnie około 40 tys. ton (w 2016 r.) oraz przeładunki materiałów budowlanych - maksymalnie 256 tys. ton (w 2014 r.), przewożonych barkami w relacjach lokalnych. Ładunkami **okazjonalnie** wypływającymi z Zalewu przez Cieśninę Pilawską, już na wodach terytorialnych Rosji, do portów Europy Zachodniej są tzw. sztuki ciężkie i ponadgabarytowe z zakładów - General Electric i FS Maggear w Elblągu, transportowane statkiem „Tanais” o ładowności 493 dwt i zanurzeniu 2,5 m, zbudowanym w roku 1967 w Leer (Niemcy), a pływającym pod banderą polską i należącym do biznesmena rosyjskiego, właściciela spółki ISPOL w Gdańsku. Do tego jeszcze obsłużono około 41 tys. pasażerów, przemieszczających się głównie śródlądziem, czyli szlakiem pochylni w kierunku Ostródy i do portów Zalewu Wiślanego, w tym do Kaliningradu.

Ocena przyszłych korzyści z przekopania Mierzei Wiślanej dla portu w Elblągu ma charakter szacunkowy i niepełny, bo analiza efektywności ekonomicznej tej inwestycji miała być gotowa pod koniec 2017 roku. Do tej pory (kwiecień 2019 r.) nie znamy wyników tej analizy. Na razie wykonano opracowanie mówiące o pozytywnych skutkach przekopu dla gmin Zalewu Wiślanego. W przypadku portu elbląskiego pewne jest tylko, że jego wodne połączenie z Bałtykiem skróci się o 50 mil morskich a rejs do Gdańska pozwoli zaoszczędzić jednostkom pływającym 9,5 godziny. Dalej są już szacunki. Statki miałyby dzięki temu zaoszczędzić 300 tys. godzin, czyli przeciętnie 490 mln zł. Przeładunki miałyby wzrosnąć o 350 tys. ton rocznie z możliwością osiągnięcia pułapu 3 mln ton a ruch pasażerski miałby zwiększyć się z 41 tys. (2016 r.) do 210 tys. osób w roku 2040. Warunkiem jest to czy będą ładunki predestynowane do przewozu tą drogą wodną i czy będą jednostki do ich przewozu.



Strategia rozwoju portu morskiego w Elblągu, opracowana w czerwcu 2015 roku przez zespół autorski *Actia Forum* w Gdyni pod kierunkiem prof. dr M. Matczaka dla Urzędu Miasta w Elblągu stwierdza wyraźnie, że z uwagi na niewielki udział województwa warmińsko-mazurskiego w wymianie handlowej Polski, sięgający w roku 2013: w imporcie – 1,1% i w eksporcie – 1,8% potencjalny popyt na przeładunki w porcie Elbląg ma ograniczony charakter i przyszły jego rozwój musi być oparty na budowaniu przewag konkurencyjnych. Zakreśla też pola funkcjonowania: południowy Bałtyk, Zalew Wiślany, śródlądowe drogi wodne dla ładunków i pasażerów.

Specyfikuje również potencjalne specjalizacje, poczynając od najbardziej przyszłościowych:

- obsługa zalewowej i śródlądowej turystyki wodnej,
- obsługa wymiany towarowej z obwodem kaliningradzkim ,
- przeładunki towarów dla dedykowanych przewozów morskich i śródlądowych, w tym sztuk ciężkich i ponadgabarytowych, kontenerów z wyrobami przemysłu regionalnego, roślinnych i ro-ro (samochody osobowe), zaznaczając, że w tym ostatnim obszarze port w Elblągu mógłby pełnić, poprzez przekop lub śródlądowe drogi wodne, funkcje satelitarne dla portów w Gdańsku i Gdyni. Jednocześnie autorzy zaznaczają, że terminale przeładunkowe portów Gdańska i Gdyni mocno penetrują potencjalne zaplecze portu elbląskiego, oddalonego o 60 - 90 kilometrów, czyli do 1,5 godziny drogi samochodem ciężarowym. Należy dodać, że większość wskazanych przewozów odbywać się będzie wewnątrz Zalewu i na pobliskich drogach wodnych śródlądowych (turystyka) oraz w relacjach z Kaliningradem. Do tych przewozów przekop jest zbędny.

W listopadzie 2017 r. red. W. Jaszowski, na zlecenie Rady Interesantów Portu Gdynińskiego, sporządził sprawozdanie dotyczące wpływu rozwoju portu w Elblągu na funkcjonowanie portów w Gdańsku i Gdyni. Ze sprawozdania wynika, że jedynym zwolennikiem tej inwestycji jest dyrektor Zarządu Portu Morskiego Elbląg Sp. z o.o. Twierdził on, że port elbląski ma potencjał do współpracy z terminalami na Zatoce Gdańskiej. W jego opinii *Glenport* może zapewnić do 150 tys. ton zbóż i pasz. Do tego doszłyby przetwory mleczne z tzw. ściany wschodniej, wyroby przemysłu drzewnego w tym meble, półprodukty metalurgiczne oraz sporadycznie ładunki ponadgabarytowe z General Electric i Maggear w Elblągu. Port w Elblągu może także oferować konfekcjonowanie ładunków kontenerowych. Widzi także możliwości we współpracy z Białorusią i Ukrainą. Zapewnia też o opłacalności „łamanej” drogi morskiej z/do Elbląga przez przekop do Gdańska z podwójnymi przeładunkami - w terminalach: elbląskim i gdańskim.

Zupełnie inna jest opinia w tej sprawie przedstawicieli portów w Gdańsku i Gdyni.

Deepwater Container Terminal (DCT) w Gdańsku, który w 2018 roku przeładował blisko 2 mln TEU i staje się najnowocześniejszym bałtyckim hub-em kontenerowym nie widzi Portu Elbląg w swoje siatce satelitarnej. W opinii dyrektora handlowego terminal ma bardzo dobre połączenia drogowe poprzez A1 i S7 oraz kolejowe z zapleczem. Przystosowywane są bocznice do pociągów kontenerowych o długości do 750 m i budowana jest druga nitka drogi dojazdowej



do terminalu. Kierowca może jechać do 8 godzin. Z Warszawy dojeżdża w ciągu 6 godzin. Ma więc w terminalu jeszcze 2 godziny na załadunek lub wyładunek kontenerów. Na tzw. bramie, na wjazd potrzebuje 20 min. a na wyjazd do 30 min. Mieści się więc z naddatkiem w dozwolonym czasie.

W jego opinii podwójne przeładunki w porcie elbląskim i w DCT, to co najmniej 50 USD drożej na kontenerze. Ponadto trzeba mieć czym operować w Elblągu, a używany dźwig mobilny kosztuje około 1 mln EUR. To dodatkowy koszt dla operacji przeładunkowych kontenerów. Armatorzy tego nie zaakceptują.

Transport drogowy jest tańszy i szybszy. Dlatego do DCT około 65% kontenerów dociera samochodami (reszta koleją). To głównie przewoźnicy prywatni. Nie dadzą sobie odebrać ładunku, zwłaszcza obecnie, gdy w perspektywie kilku lat utracą możliwość konkurencyjności na rynku Europy Zachodniej.

Morski Terminal Masowy Gdynia (MTMG obecnie HES Gdynia Bulk Terminal) jest potentatem w przeładunku zbóż i pasz wśród terminali Zatoki Gdańskiej. Przez jego nabrzeża przeszło w 2017 r. łącznie około 5,6 mln ton ładunków masowych, w tym do 1,6 mln ton zbóż i pasz.

Prezes Zarządu MTMG sceptycznie podchodził do współpracy z portem w Elblągu w przypadku połączenia go z Bałtykiem przez przekop Mierzei Wiślanej. Port w Gdyni jest zbyt daleko od ujścia Wisły, tak Martwej, Śmiałej, jak i jej głównego nurtu – przekopu, by myśleć o żegludze śródlądowej. Podstawowym problemem są podwójne przeładunki. Na taką odległość - 90 kilometrów, przewóz samochodem będzie zawsze tańszy od kosztu operowania dźwigami po raz drugi. Poza tym, przy towarach masowych, jak zboża i pasze bardzo istotna jest tzw. rata przeładunkowa. Trudno mówić o opłacalności bez 15 tys. ton na dobę, a tego port elbląski nie zapewni.

W kontekście przekopu Mierzei Wiślanej w wywiadzie stwierdził, że być może są jakiejś lokalne ładunki roślinne z tego rejonu jak śruta rzepakowa, ewentualnie kukurydziana, bobik, groch, rzepak, łubin, które w eksporcie przewożone są małymi statkami, do 3 tys. DWT do portów skandynawskich lub Europy Zachodniej, ale nie ma na tej trasie ładunków importowych. Przy czym chodzi tu o zagwarantowanie częstotliwości, dającej rękojmię opłacalności przewozu. Jeśli nawet z Elbląga przez przekop na Zatokę Gdańską jest w przypadku ładunku masowego o 4 - 5 USD taniej na tonie, to wyliczenie to nie obejmuje powrotu pod balastem bez towaru.

Opinię armatorów przedstawił dyrektor regionalny, obszaru Bałtyk i Europa Wschodnia UNIFEEDER Poland. Firma jest największym na Bałtyku przewoźnikiem typu *short sea* i jednym z największych w Europie. Kursuje pomiędzy portami Europy Zachodniej i bałtyckimi. Pływa regularnie między Szczecinem, Gdynią, Gdańskiem, Kaliningradem, Kłajpedą, Rygą, St. Petersburgiem, Helsinkami, Sztokholmem, Kopenhagą a także po Morzu Północnym. Gdyby były możliwości techniczne, to w opinii dyrektora, do Elbląga przez przekop można byłoby popłynąć po ładunek, oczywiście gdyby taki był. Ale takich możliwości technicznych



nie ma. Na Bałtyku nie ma obecnie statków handlowych, nawet typu *coaster* o zanurzeniu 4 m. Najmniejsze są jednostki o zanurzeniu 6,5 m. UNIFEEDER nie ma takich od wielu lat. Najmniejszy ma zanurzenie 7,5 m. Średnia dla jednostek tego armatora to 8,5 m zanurzenia. Obecnie buduje się statki coraz większe a więc i większym zanurzeniu, bo tylko takie są opłacalne w eksploatacji. W jego opinii dla polskich portów morskich korzystniejsze byłoby wydanie tych pieniędzy na poprawę połączeń drogowych i kolejowych z sąsiadami ze wschodu i południa.

Kapitan ż.w. M. Błuś, publicysta morski i redaktor merytoryczny magazynu *Baltic Transport Journal* wyliczył, że gdyby obroty portu w Elblągu osiągnęły 1 mln ton rocznie (czyli 10 razy więcej niż w 2017 r.) a stawka przeładunkowa w porcie wzrosłaby o 100% to przy założeniu, że koszt budowy wyniósłby zakładane początkowo 880 mln zł. inwestycja zwróci się po 450 latach. Łatwo wyliczyć, że przy ostatnio podanych kosztach 1,3 mld zł. czas zwrotu to 650 lat.

Podsumowując:

Odpowiedź na oba pytania postawione we wstępie jest negatywna. Budowa przekopu nie wpłynie znacząco na obroty portu w Elblągu. Budowa przekopu nie będzie miała wpływu na funkcjonowanie portów w Gdańsku i w Gdyni.

- Nie ma ładunków masowych ani drobnicowych (skonteneryzowanych) podatnych do przewozu żeglugą do i z Elbląga przez przekop i Mierzę Wiślaną.
- Nawet gdyby takie ładunki się znalazły to na Bałtyku nie ma jednostek o nośności do 3500 DWT, które zmieściłyby się na kanale o głębokości 5m.
- Przedstawiciele portów i terminali w Gdańsku i w Gdyni nie widzą potrzeby, ani możliwości współpracy w portem w Elblągu ani obecnie, ani po wybudowaniu przekopu.
- Należy przy tym pamiętać, że żegluga śródlądowa po Zalewie ma charakter sezonowy (przerwa nawigacyjna) oraz odbywa się tylko w ciągu dnia.
- Rachunek ekonomiczny wskazuje jednoznacznie na absurdalność i niecelowość tej inwestycji.