Gość Niedzielny
18.09.22 nr: 37 str. 46 nakład: 148396 egz.

PORT BĘDZIE POTRZEBNY

O przyszłości portu w Elblągu mówi **dr hab. Maciej Matczak**, profesor Uniwersytetu Morskiego w Gdyni.

JAKUB JAŁOWICZOR: Budowa kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną to średniej wielkości inwestycja infrastrukturalna. Czy to wystarczy, by port się rozwinął?

MACIEJ MATCZAK: Do tej pory nie mieliśmy swobodnego dostępu do portu Elbląg. Statki towarowe musiały płynąć przez terytorium Federacji Rosyjskiej, a do tego dochodziły ograniczenia związane z głębokością drogi wodnej przez Mierzeję Wiślaną i rzekę Elbląg. Nową inwestycję trzeba traktować kompleksowo. To nie jest tylko przeprawa przez mierzeję, ale też uzyskanie dostępu do portu. Zdecydowanie to nowa jakość i szansa dla regionu. Z każdą inwestycją tego rodzaju jest tak, że najpierw powstaje infrastruktura, a potem tworzy się popyt. Zatem uruchomienie kanału i przeprawy będzie aktywizowało żeglugę.

Do Elbląga będą mogły wpływać statki o zanurzeniu 4,5 m. To dużo?

Kiedy mówimy o żegludze towarowej, często mamy na myśli połączenia transoceaniczne i wielkie kontenerowce. Oprócz tego funkcjonuje jednak żegluga bliskiego zasięgu, czyli ruch niewielkich jednostek na rynkach lokalnych i regionalnych. Nie oszukujemy się, że w Elblągu powstanie wielki port kontenerowy, jak Gdańsk czy Gdynia, ale na Bałtyku funkcjonuje sieć małych i średnich portów, do której Elbląg lada chwila dołączy. Można oszacować, że tego typu porty obsługują dzisiaj około 20 proc. wszystkich bałtyckich ładunków. Stanowią więc istotną część rynku.

Co można sprowadzać przez taki port?

Trudno powiedzieć, jaki dokładnie będzie asortyment, ale w żegludze bliskiego zasięgu często przewożone są ładunki masowe suche, jak węgiel, zboża, kruszywa. Niewielkie ośrodki szukają zwykle szans na niszowych rynkach oraz w dedykowanych usługach i to pozwala im funkcjonować.

Czy położenie Elbląga mu sprzyja?

Wydaje się, że konieczność pokonania odległości między mierzeją a portem jest niekorzystna, ale w przypadku międzynarodowych przewozów wydłużenie trasy o 2–3 godziny, bo o takim czasie mówimy, ma drugorzędne znaczenie. Oczywiście lepsze byłoby położenie nad samym morzem, ale wiele portów znajdujących się w głębi lądu świetnie sobie radzi. Przykładami mogą być Hamburg i Antwerpia.

Elbląg jest za to bliżej centrum kraju niż Gdańsk.

Gdański port leży o godzinę drogi samochodem od Elbląga, więc to nie będzie wielka przewaga. Ważniejsze dla rozwoju będą specyficzne oraz ukierunkowane na określonych klientów usługi portu.

Do jakiej wielkości może się on rozrosnąć?

Można oczywiście robić szacunki inżynierskie i określić potencjał przeładunkowy

ARCHIWUM MACIEJA MATCZAKA

▲ *Dyrektor Instytutu Morskiego UMG Maciej Matczak jest autorem analizy możliwości rozwoju portu w Elblągu.*

Elbląga, ale to teoria. Podobne ośrodki na Bałtyku przeładowują około miliona ton towarów rocznie, ale na razie trudno określić, jak będzie.

Najpierw była pandemia, teraz wojna. Czy w dzisiejszych czasach warto w ogóle inwestować w porty?

W środowisku trwa na ten temat duża dyskusja. Porty odczuwają ograniczenie wymiany z Rosją, ale są też nowe szanse, jak obsługa handlu ukraińskiego po ograniczeniu ruchu na Morzu Czarnym. W tej chwili nie słyszę tonu alarmistycznego ani nie mam informacji o spadkach przeładunku. Tak było w 2009 r., kiedy z powodu kryzysu spadł globalny handel, ale nie teraz. W dodatku pojawiają się nowe potrzeby, jak import surowców. Zmienią się więc kierunki czy struktura ładunkowa, lecz przepływ towarów będzie potrzebny.

Mamy hucznie otwierany kanał przez Mierzeję Wiślaną, do przyszłego roku potrwa pogłębianie toru wodnego do Elbląga. Czego jeszcze potrzeba?

Zasadniczo realizacja pierwszego etapu inwestycji, którym był kanał, i drugiego – pogłębienia rzeki Elbląg dają możliwość dotarcia do samego portu. Potrzebna jest jeszcze rozbudowa nabrzeży portowych, żeby obsłużyły przyszły ruch. To trzeba budować etapami. W miarę wzrostu ruchu żeglugowego będą powstawały nowe wyzwania i trzeba będzie realizować nowe inwestycje w infrastrukturę hydrotechniczną, urządzenia przeładunkowe, zaplecze składowe itp. To są istotne elementy całego przedsięwzięcia. ■