

TADEUSZ BOCHEŃSKI

Uniwersytet Szczeciński, Polska / University of Szczecin, Poland

Elbląg jako ośrodek przemysłowo-portowy

Elbląg as an industrial and port city

Streszczenie: Artykuł stanowi studium przypadku rozwoju miejskiego ośrodka przemysłowo-portowego. Celem przeprowadzonych badań było wskazanie kluczowych rodzajów działalności i obszarów koncentracji zakładów przemysłowych na terenie miasta i gminy Elbląg, a także przedstawienie możliwości dalszego rozwoju portu morskiego w Elblągu. Przesłanką do podjęcia badań była inwestycja związana z budową nowej drogi wodnej łączącej port w Elblągu przez Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską. W jej wyniku port zyska niezależny od Federacji Rosyjskiej dostęp do morza. Elbląg pozostaje ośrodkiem przemysłowym, w którym działają m.in. przemysł metalowy i przemysł meblarski, ponadto na terenie portu znajduje się jedna z największych stref przemysłowych w mieście. Badania wykazały ostrożność lokalnych przedsiębiorców w planowaniu wykorzystania portu w łańcuchach dostaw. Jednocześnie wskazano szansę na przyciągnięcie do Elbląga przemysłu stoczniowego, co byłoby powrotem do historycznych tradycji funkcjonowania branży w tym mieście.

Abstract: The article is a case study in the development of an industrial-port centre. The purpose of the research was to identify the key activities and areas of industrial plant concentration in the city and municipality of Elbląg, as well as to identify opportunities for further development of its seaport. The rationale for the study was the ongoing investment, related to the construction of a new waterway connecting the port of Elbląg through the Vistula Lagoon with the Gulf of Gdansk. As a result, the port will gain independent access to the sea from the Russian Federation. Elbląg remains an industrial centre, with metal and furniture industries among the most developed, and one of the largest industrial zones in the city is located in the port area. Research has shown caution on the part of local entrepreneurs in planning to use the port in supply chains. The possibility of attracting the shipbuilding industry has been pointed out which would be a return to its historical traditions in Elbląg.

Słowa kluczowe: Elbląg; kanał przez Mierzeję Wiślana; port morski; przemysł; strefy przemysłowe

Keywords: canal across the Vistula Spit; Elbląg; industrial zones; industry; seaport

Otrzymano: 22 lutego 2025

Received: 22 February 2025

Zaakceptowano: 15 marca 2025

Accepted: 15 March 2025

Sugerowana cytacja / Suggested citation:

Bocheński, T. (2025). Elbląg jako ośrodek przemysłowo-portowy. *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 39(2), 103–123. doi: <https://doi.org/10.24917/20801653.392.5>

WSTĘP

W dotychczasowych badaniach na temat polskich portów morskich koncentrowano się przede wszystkim na portach podstawowego znaczenia, a w mniejszym stopniu – na portach na Pomorzu Środkowym. Port w Elblągu był uwzględniany w opracowaniach Bocheńskiego, Palmowskiego (2015), Michalskiego (2020) i Bocheńskiego (2022). Publikacje poświęcone wyłącznie portowi morskiemu w Elblągu były nieliczne (Palmowski, 2001; Krośnicka, Zavorotynskiy, 2016; Salomon, 2018). W kontekście podejmowanego tematu istotne znaczenie mają powiązania portu z przemysłem. Uprzemysłowienie portów morskich w Polsce było tematem licznych opracowań geograficznych na przełomie lat 80. i 90. XX w., m.in.: Adrjanowska (1977), Łangowski (1982), Szwankowski (1982), Piskozub (1982) i Dutkowski (1983). Współczesne badania (tj. prowadzone po transformacji ustrojowo-gospodarczej po 1989 r.) dotyczyły wybranych sektorów przemysłu, w tym przemysłu stoczniowego i jego restrukturyzacji (np. Bernacki, 2010; Dajczak, 2008; Palmowski, Tarkowski, 2016), offshore (np. Czapliński, 2015; Witoński, 2013) i przetwórstwa rybnego (Czapliński, 2011, 2018; Kapusta, 2014; Kieliszewska, 2016; Szostak, Drózd, 2017). We wspomnianych badaniach koncentrowano się głównie na największych ośrodkach portowych w Polsce, czyli na konurbacji trójmiejskiej i w mniejszym stopniu – na aglomeracji szczecińskiej. Powiązania portów morskich z przemysłem (w tym z przemysłem niezwiązanym bezpośrednio z gospodarką morską) z uwzględnieniem wszystkich polskich portów przedstawił Bocheński (2020). Z kolei wśród współczesnej literatury zagranicznej temat funkcjonowania portów i kompleksów przemysłowych był poruszany m.in. w publikacjach Wiegmans i Louw (2011) oraz Boulos (2016). Wyodrębnia się kilka grup zakładów przemysłowych działających w portach i w ich bezpośrednim sąsiedztwie (Koselnik, 1960; Zaremba, 1962; Piskozub, 1982; Bocheński, 2020). Są to:

- a) przemysł portowy, w tym:
 - przemysł związany bezpośrednio z gospodarką morską: budownictwo morskie (offshore) i okrętowe,
 - przemysł związany z portem jako węzłem transportowym,
- b) przemysł przyportowy, który jest powiązany z przemysłem portowym (np. produkcja komponentów, maszyn i urządzeń) i działa na terenie dzielnicy portowo-przemysłowej lub w mieście portowym.

T. Bocheński (2020) zidentyfikował w Elblągu sześć przedsiębiorstw przemysłu portowego i przyportowego, spośród których cztery związane są z branżą metalową i maszynową.

Niniejsze badania stanowią studium przypadku rozwoju ośrodka przemysłowo-portowego. Jest to do pewnego stopnia rozwinięcie badań Bocheńskiego (2020) dzięki skupieniu się na jednym mieście portowym. Badania te mają wymiar praktyczny, biorąc pod uwagę spodziewany rozwój portu po zakończeniu budowy nowej drogi morskiej łączącej Elbląg z Zatoką Gdańską. Ukończenie tej inwestycji będzie swego rodzaju nowym otwarciem w dotychczasowej historii elbląskiego portu. Można założyć, że jednym z ważniejszych klientów portu w zakresie przeładunku towarów będą lokalne zakłady przemysłowe. Powiązania przemysłu z portamiorskimi były wyraźne w wielu ośrodkach portowych (Bocheński, 2019, 2020) – wskazują one, że rozwinięta funkcja przemysłowa sprzyja wzrostowi przeładunków. Warto zatem się przyjrzeć, jak wyglądał

elbląski przemysł pod względem istniejących zakładów i profilu produkcji, a co za tym idzie – podatności na wykorzystanie transportu morskiego.

Przyjęto dwa cele niniejszych badań:

- wskazanie kluczowych rodzajów działalności (według PKD, 2007) oraz obszarów koncentracji zakładów przemysłowych (produkcyjnych) na terenie miasta i gminy Elbląg,
- wskazanie możliwości rozwoju portu morskiego w kontekście przyszłego wykorzystania żeglugi na potrzeby lokalnych zakładów przemysłowych.

Przeanalizowano oficjalne dane dotyczące podmiotów gospodarczych – ze szczególnym uwzględnieniem sektora przemysłowego i rozmieszczenia zakładów przemysłowych. Dokonano charakterystyki stref przemysłowych na badanym obszarze, uwzględniając ich położenie i strukturę przedsiębiorstw na podstawie profilu ich działalności. Jak wskazano, badaniami objęto nie tylko samo miasto, lecz także gminę wiejską Elbląg. Wynika to z wyraźnego rozlewania się działalności przemysłowej poza granice administracyjne miasta. W przypadku pozostałych gmin sąsiadujących z Elblągiem, tj. Milejewa i Tolkmicka, nie stwierdzono takiego zjawiska, co należy wiązać m.in. z ukształtowaniem terenu (obie miejscowości znajdują się na wysoczyźnie) i z mniejszą dostępnością komunikacyjną.

PROCEDURA, METODY BADAWCZE ORAZ MATERIAŁY ŹRÓDŁOWE

Zastosowana procedura badawcza obejmowała cztery główne etapy, w których wykorzystano: kwerendę i analizę oficjalnych danych statystycznych GUS oraz informacji publikowanych przez poszczególne przedsiębiorstwa, analizę materiałów kartograficznych (Open Street Map, Geoportal), badania terenowe i badania zainteresowania portem wśród lokalnych przedsiębiorców.

Pierwszym etapem była analiza danych dotyczących liczby podmiotów gospodarczych na badanym obszarze w podziale na rodzaj działalności. Dane pochodziły z Banku Danych Lokalnych GUS – wskazano działy PKD z sekcji C, które były reprezentowane najliczniej.

Drugim etapem były identyfikacja i charakterystyka obszarów koncentracji zakładów przemysłowych na badanym obszarze. Punkt wyjścia stanowiła analiza zapisów w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego obu badanych gmin, dotyczącego wyznaczenia stref związanych z działalnością przemysłową. Następnie przyjrzano się ich zagospodarowaniu i istniejącym funkcjom. Wskazano miejsca koncentracji działalności przemysłowej, gdzie w bliskim sąsiedztwie działały co najmniej dwa zakłady produkcyjne, a także pojedyncze zakłady o istotnym znaczeniu dla lokalnej gospodarki zlokalizowane w innych częściach miasta. W tym celu wykorzystano portale Open Street Map i Google Maps, a także informacje publikowane przez Elbląski Park Technologiczny i poszczególne przedsiębiorstwa. Zwrócono uwagę na położenie, skomunikowanie i możliwości przestrzennego rozwoju wyodrębnionych obszarów koncentracji przemysłu. Zidentyfikowano konkretne przedsiębiorstwa – ze szczególnym uwzględnieniem zarówno zakładów produkcyjnych prowadzących swoją działalność na terenie wskazanych obszarów, jak i profilu tej działalności.

W trzecim etapie scharakteryzowano port morski w Elblągu pod względem zajmowanych terenów i infrastruktury. Omówiono problem struktury własnościowej gruntów w granicach portu oraz wskazano obszary, gdzie aktualnie prowadzona jest działalność

przeładunku towarów i gdzie potencjalnie mogłyby powstać nowe nabrzeża i terminale przeładunkowe. Dokonano podziału portu ze względów dostępowo-funkcjonalnych. Uwzględniono dwa kryteria. Pierwsze dotyczyło dostępu do portu od strony morza, biorąc pod uwagę bariery w postaci stałych przepraw mostowych oraz obecnej i planowanej głębokości toru wodnego. Drugie kryterium odnosiło się do wykorzystania nabrzeży i zagospodarowania terenów przylegających do rzeki – ze wskazaniem funkcji, tj. przeładunkowej, przemysłowej i turystyczno-rekreacyjnej. Przedstawiono także współczesne wykorzystanie portu na podstawie danych o wielkości i strukturze przeładunków.

W ostatnim etapie przedstawiono – na tle wcześniej omówionych zagadnień – potencjalne możliwości rozwoju portu związane z jego wykorzystaniem na rzecz lokalnego przemysłu. Wskazano działające na badanym obszarze przedsiębiorstwa, które mogą być rozpatrywane jako przemysł portowy lub przyportowy, oraz potencjalne lokalizacje nowych terminali.

We współpracy z Urzędem Miejskim w Elblągu przeprowadzono badania wśród przedsiębiorców dotyczące aktualnego oraz przyszłego wykorzystania transportu morskiego i portu w Elblągu. W grudniu 2024 r. Biuro Konsultacji Społecznych i Kontaktów Międzynarodowych Urzędu Miasta rozesłało ankiety i przeprowadziło wywiady z przedsiębiorcami, którzy mogliby być zainteresowani korzystaniem z portu w Elblągu. Ankieta została przekazana drogą elektroniczną do ponad 50 przedsiębiorców, a także rozdana i omówiona podczas spotkania z przedsiębiorcami z powiatu elbląskiego. Proces ankietyzacji przeprowadzono za pośrednictwem pracowników Urzędu Miasta. Takie rozwiązanie z jednej strony pozbawiło autora kontroli nad przeprowadzeniem ankiety, ale z drugiej strony zwiększyło skłonność przedsiębiorców do udzielenia odpowiedzi. Wykorzystany formularz ankiety został stworzony przez autora artykułu, a następnie skonsultowany z dyrektorem Portu Morskiego w Elblągu. Pytania dotyczyły poniższych zagadnień:

- wykorzystanie transportu morskiego w łańcuchu dostaw (surowców i półproduktów do produkcji lub gotowych wyrobów do odbiorców),
- kierunek eksportu wyrobów za granicę,
- plany dotyczące wykorzystania w przyszłości bliskości portu morskiego w Elblągu w łańcuchu dostaw lub do eksportu swoich wyrobów.

Rozmowy z przedsiębiorcami ujawniły brak zainteresowania portem i bardzo dużą ostrożność w planowaniu jego wykorzystania w przyszłości. Wynika to zapewne z zamknięcia rynku rosyjskiego i długiego procesu inwestycyjnego prowadzącego do otwarcia portu dla żeglugi pełnomorskiej. Dlatego też, pomimo przedstawionego powyżej podejścia, przedsiębiorcy nie byli skłonni do wypełnienia ankiety.

Na koniec wyniki badań odniesiono do aktualnie obowiązującej Strategii rozwoju portu morskiego w Elblągu (2019).

PODMIOTY GOSPODARCZE (W TYM PODMIOTY PRZEMYSŁOWE) DZIAŁAJĄCE W MIEŚCIE I GMINIE ELBLĄG

W strukturze sektorowej gospodarki badanego obszaru przemysł i budownictwo miały istotne znaczenie (tabela 1). W 2023 r. sekcja C, która obejmuje przetwórstwo przemysłowe, skupiała na badanym obszarze 8,8% podmiotów gospodarczych, a związana z budownictwem sekcja F – 12,5%. W mieście Elbląg w 2022 r. w podmiotach gospodarczych z sekcji C pracowało 17,4% zatrudnionych na terenie miasta – był to drugi wynik pod względem liczby pracowników wśród sekcji PKD w mieście (po administracji

publicznej – sekcja O). Dla gminy Elbląg brak analogicznych danych. Z kolei w powiecie elbląskim sekcja C była na pierwszym miejscu (29,5% zatrudnionych; Bank Danych Lokalnych, 2024).

Tabela 1. Liczba podmiotów gospodarczych w mieście i gminie Elbląg w 2023 r.

Wyszczególnienie		Liczba podmiotów gospodarczych			Odsetek podmiotów gospodarczych		
		rolnictwo, leśnictwo, rybactwo	przemysł i budownictwo	pozostała działalność	rolnictwo, leśnictwo, rybactwo	przemysł i budownictwo	pozostała działalność
Ogółem	15158	108	3263	11787	0,71	21,53	77,76
Miasto	14169	78	2889	11202	0,55	20,39	79,06
Gmina wiejska	989	30	374	585	3,03	37,82	59,15

Źródło: Bank Danych Lokalnych (2024)

Na badanym obszarze można wskazać dwa kluczowe rodzaje działalności przemysłowej. Pierwszy rodzaj to przemysł metalowy obejmujący ponad 400 przedsiębiorstw zajmujących się m.in. odlewnictwem i obróbką metali, produkcją konstrukcji stalowych i galanterii metalowej. Druga działalność to przemysł drzewny, a szczególnie meblarski (ponad 180 przedsiębiorstw). Istotne znaczenie miała też działalność przemysłowo-usługowa obejmująca instalowanie i serwisowanie maszyn i urządzeń (ponad 260 przedsiębiorstw). Pozostałe rodzaje działalności były nieliczne (tabela 2). Ogółem na 24 działy wyróżniane według PKD (2007) w sekcji C na badanym obszarze reprezentowanych było 21 działów.

Tabela 2. Liczba podmiotów gospodarczych z sekcji C (przetwórstwo przemysłowe) i z poszczególnych działów, które obejmowały ponad 1% przedsiębiorstw z tej sekcji w mieście i gminie Elbląg w 2023 r.

Kod	Przedmiot działalności gospodarczej	Liczba podmiotów			Odsetek podmiotów		
		miasto	gmina	razem	miasto	gmina	razem
Sekcja C	przetwórstwo przemysłowe	1 171	156	1 327	100,00	100,00	100,00
Dział 10	artykuły spożywcze	56	5	61	4,78	3,21	4,60
Dział 13	wyroby tekstylne	16	3	19	1,37	1,92	1,43
dział 14	odzież	53	1	54	4,53	0,64	4,07
dział 15	skóry i wyroby ze skór wyprawionych	25	1	26	2,13	0,64	1,96
Dział 16	drewno i wyroby z drewna i korka, z wyłączeniem mebli; wyroby ze słomy i materiałów w rodzaju stosowanych do wypłatania	36	13	49	3,07	8,33	3,69
Dział 17	papier i wyroby z papieru	10	7	17	0,85	4,49	1,28
Dział 18	usługi poligraficzne i usługi reprodukcji zapisanych nośników informacji	29	–	29	2,48	0,00	2,19
Dział 22	wyroby z gumy i tworzyw sztucznych	24	3	27	2,05	1,92	2,03

Dział 23	wyroby z pozostałych mineralnych surowców niemetalicznych	27	4	31	2,31	2,56	2,34
Dział 25	wyroby metalowe gotowe, z wyłączeniem maszyn i urządzeń	386	37	423	32,96	23,72	31,88
Dział 26	komputery, wyroby elektroniczne i optyczne	14	1	15	1,20	0,64	1,13
Dział 28	maszyny i urządzenia, gdzie indziej niesklasyfikowane	27	2	29	2,31	1,28	2,19
Dział 30	produkcja pozostałego sprzętu transportowego	13	1	14	1,11	0,64	1,06
Dział 31	meble	144	42	186	12,30	26,92	14,02
Dział 32	pozostałe wyroby	50	5	55	4,27	3,21	4,14
Dział 33	usługi naprawy, konserwacji i instalowania maszyn i urządzeń	236	26	262	20,15	16,67	19,74
Pozostałe działy		25	5	30	2,13	3,21	2,26

Źródło: opracowanie własne na podstawie Bank Danych Lokalnych, 2023

W mieście działały także instytucje otoczenia biznesu wspierające działalność przemysłową, takie jak Elbląski Park Naukowo-Technologiczny zrzeszający 78 przedsiębiorstw (Elbląski Park Technologiczny, [b.d.]) oraz Elbląski Klaster Meblowy skupiający 16 członków, z czego pięciu prowadziło zakłady produkcyjne w mieście Elbląg, czterech – w gminie wiejskiej Elbląg, a po jednym – w gminach Pasłęk i Milejewo w powiecie elbląskim (Elbląski Klaster Meblowy, [b.d.]).

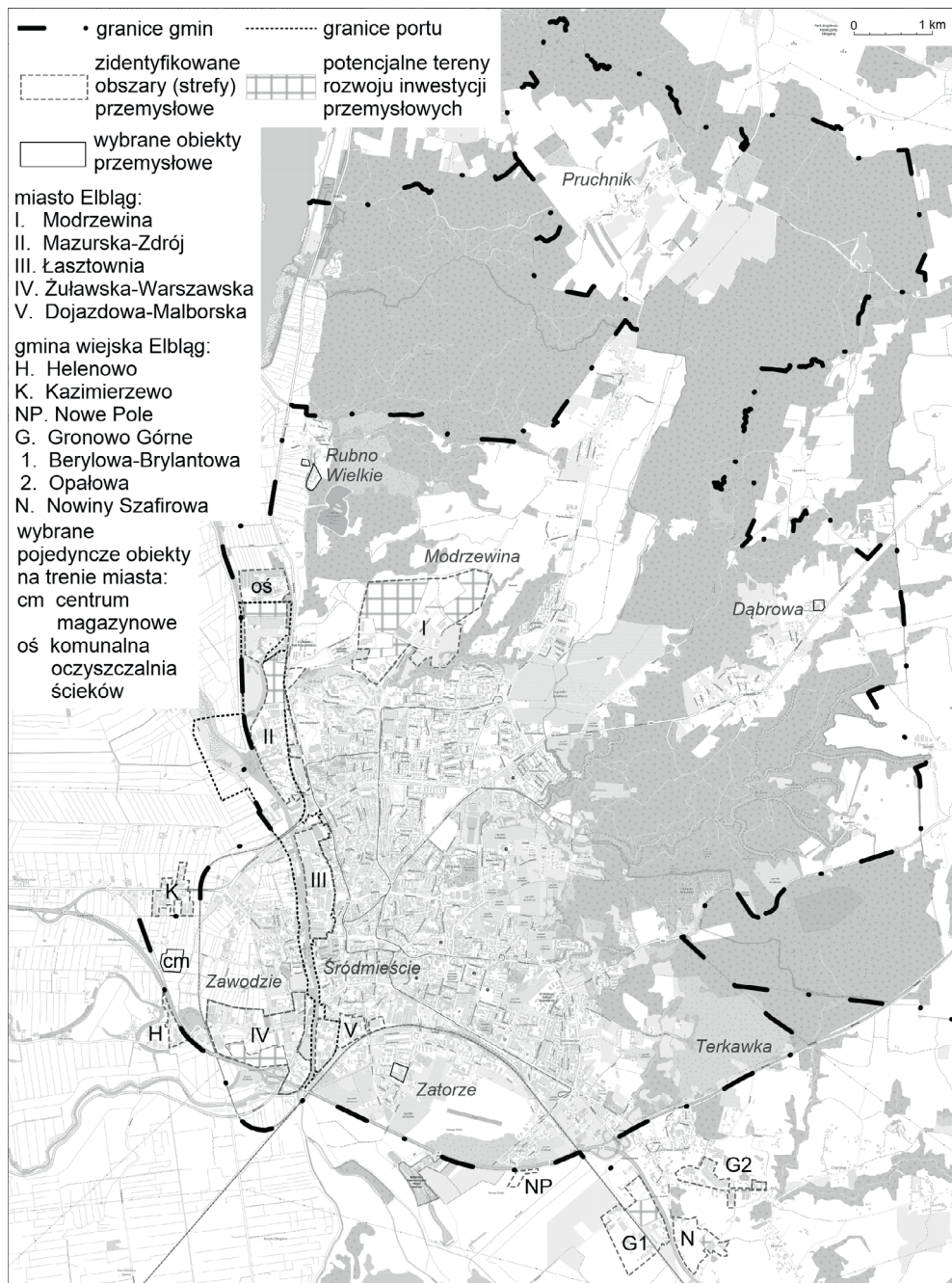
ROZMIESZCZENIE I STRUKTURA ZAKŁADÓW PRZEMYSŁOWYCH W MIEŚCIE I GMINIE ELBLĄG

Na rycinie 1 przedstawiono lokalizację zidentyfikowanych obszarów koncentracji działalności przemysłowej (stref przemysłowych) ze wskazaniem terenów niezabudowanych, które stanowią rezerwę pod rozwój funkcji przemysłowych.

W Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Miasta Elbląg (SUIKZP) na terenie miasta wyodrębniono osiem stref z przewagą funkcji produkcyjno-technicznej. Jako wiodącą funkcję wskazano zabudowę techniczno-produkcyjną, magazynowo-składową, a także funkcje wspomagające rozwój portu (Studium Uwarunkowań..., 2022). Dwie strefy, tj. *Terkawka* (pomiędzy DW509 a S22) i *Modrzewina Północ*, określane jako obszary rozwojowe, były niezagospodarowane i stanowiły rezerwę terenową pod rozwój funkcji magazynowo-produkcyjnych. Koncentracja zakładów produkcyjnych występowała w pięciu wyodrębnionych strefach. Rzeczywisty obszar prowadzenia działalności przemysłowej był mniejszy od obszaru wyznaczonych stref. W związku z tym można wskazać następujące obszary koncentracji przemysłu:

- a) *Modrzewina Południe* – obszar obejmujący podstrefę SSE i Elbląski Park Technologiczny. Jest to największy, a zarazem najnowszy obszar przemysłowy w mieście, w którym dodatkowo znajdują się rezerwy terenowe. Powstał na terenie dawnego poligonu wojskowego. Działa tam obecnie ok. 90 przedsiębiorstw, z czego 1/4 stanowią zakłady produkcyjne, a pozostałe zakłady prowadzą działalność usługową o różnym charakterze. Ulokowało się tam m.in. osiem zakładów przemysłu metalowego i pięć zakładów, które można zaliczyć do przemysłu wysokich technologii, produkujących kosmetyki (Molluscoo Cosmetics and Labs Sp. z o.o., Worthwhile Skincare Płotkowiak i Szczepańska S.C.), chromatografy gazowe i inne urządzenia

Rycina 1. Zidentyfikowane obszary koncentracji działalności przemysłowej na tle granic gmin i portu morskiego Elbląg



Źródło: opracowanie własne na podstawie: Open Street Map (2024), Google Maps (2024)

- pomiarowe (GC Instruments Sp. z o.o.), inteligentne kaski dla robotników (IQ Wear Sp. z o.o.) oraz chłodziarki sorpcyjne (Centrum Innowacyjnych Technologii Sorpcyjnych NET),
- b) *Mazurska-Zdrój* – obszar obejmujący tereny ograniczone oczyszczalnią ścieków od północy: ulicami Mazurską i Browarną (DW 503) od wschodu, Trasą Unii Europejskiej od południa i rzeką Elbląg od zachodu. Zidentyfikowano tam sześć zakładów produkcyjnych, w tym elektrociepłownię (Energa Kongeneracja Sp. z o.o.), browar (Grupa Żywiec S.A.), zakład obróbki szkła i trzy zakłady meblarskie, w tym jeden należący do firmy Meble Wójcik Sp. z o.o., a także przedsiębiorstwa zajmujące się usługami magazynowymi produktów rolno-spożywczych, tj. elewator zbożowy (Viterria Silos Sp. z o.o., dawniej Glenport) i chłodnię składową produktów mleczarskich (Trans-Ser Sp. j.). Wewnątrz tego obszaru znajdował się niezagospodarowany teren należący w przeszłości do zlikwidowanych zakładów drzewnych¹. Ponadto w północnej części działała miejska oczyszczalnia ścieków. Strefa ta miała dostęp do portu (czynne nabrzeże) i linii kolejowej – znajdowały się tu czynny ogólnodostępny punkt ładunkowy PKP PLK i bocznica elektrociepłowni,
- c) *Łasztownia* – główny i najstarszy rejon przemysłowy w mieście. Historia przemysłu na tym obszarze sięga połowy XIX w., kiedy powstała tam stocznia Schichau-Werft, po 1945 r. zaś – zakłady mechaniczne Zamech. Do lat 90. XX w. funkcjonowało w tym miejscu jedno przedsiębiorstwo, którego teren i infrastruktura w wyniku restrukturyzacji zostały przejęte przez kilka wyspecjalizowanych podmiotów. Koncentrował się tu przemysł metalowy i maszynowy. Zidentyfikowano siedem zakładów produkcyjnych: odlewnię Elzamech Sp. z o.o., Elzam-Zamech Sp. z o.o. – obróbka wielkogabarytowych elementów stalowych, MAAG Gear Sp. z o.o. – produkcja przekładni przemysłowych do młynów i pieców, Metal Expert Sp. z o.o. – obróbka metali i produkcja komponentów dla sektora energetycznego, Przedsiębiorstwo Produkcji Łożysk Ślizgowych, Schmid Polska sp. z o.o. – producent kotłów na biomasę i STO-KOTA Sp. z o.o. – producent cystern. Jednym z ważniejszych zakładów była odlewnia staliwa należąca do GE Power Sp. z o.o. (wcześniej Alstom) oddział w Elblągu, jednak w 2024 r. podjęto decyzję o jej zamknięciu. W strefie działa także przedsiębiorstwo DELTA oferujące kompleksową logistykę magazynową. Znajdujące się na tym obszarze nabrzeża i basen portowy umożliwiały wykorzystanie transportu wodnego, m.in. do transportu produkowanych elementów wielkogabarytowych. T. Bocheński (2020) zaliczył cztery znajdujące się tutaj zakłady do przemysłu portowego,
- d) *Żuławska* – obszar znajdujący się po obu stronach ul. Żuławskiej, ograniczony od południa obwodnicą (droga S7), od wschodu rzeką Elbląg, a od zachodu linią kolejową (nr 254). Zlokalizowane tu były zakłady produkcji wyrobów z tworzyw sztucznych – Hanyang Zas Sp. z o.o. (niegdyś należące do koncernu FSO). Jest to drugie miejsce koncentracji przemysłu meblarskiego w mieście – działał tu m.in. największy zakład tej branży, należący do firmy Meble Wójcik Sp. z o.o.,

¹ Przemysł drzewny istniał w tym miejscu od 1945 r. W latach 1952–1991 działały tam Zakłady Drzewne im. Wielkiego Proletariatu, które w latach 70. zostały znacząco rozbudowane, dzięki czemu dysponowały własną bocznica kolejową. Po prywatyzacji działalność kontynuowała firma Furnel International Ltd., a następnie Mazurskie Meble Sp. z o.o. do 2007 r. Część terenu została opuszczona w połowie lat 90., a w 2015 r. nastąpiła rozbiórka zrujnowanych zabudowań. Obecnie teren pozostaje niezagospodarowany.

e) *Dojazdowa-Malborska* – obszar przylegający od południa do linii kolejowej nr 204 (Malbork–Braniewo), a od zachodu do rzeki Elbląg. W przeszłości przy ul. Dojazdowej funkcjonowały m.in. zakłady motoryzacyjne² oraz magazyny zbożowe z dostępem do nabrzeża i bocznica kolejową, a także kotłownia Elbląskiego Przedsiębiorstwa Energetyki Ciepłej (EPEC). Do lat 90. XX w. obszar przemysłowy ciągnął się wzdłuż linii kolejowej, prawie do samej stacji kolejowej Elbląg, jednak funkcje przemysłowe od lat są na nim wypierane przez handel, w tym handel hurtowy i usługi. W 2024 r. zidentyfikowano tam już tylko dwa zakłady produkcyjne – zakład z branży odzieżowej (Dorjan – produkujący kurtki skórzane) i stocznia produkującą kutry z tworzyw sztucznych (North-Star Sp. z o.o.). Działała tu także elektrociepłownia na gaz ziemny – przekształcona z kotłowni węglowej (*EPEC: podsumowanie...*, 2022).

Zasięg obszarów wyznaczonych w SUIKZP pod funkcje produkcyjno-techniczne obejmował także obszary, gdzie prowadzona była działalność magazynowo-składowa i usługowa, np. pomiędzy ul. Radomską a rzeką Elbląg (część portowa z głównym terminalem towarowym) oraz wzdłuż linii kolejowej między stacją pasażerską Elbląg a wiaduktem w ciągu drogi S7.

W każdym z omówionych wyżej obszarów działalność produkcyjną prowadziło od dwóch do ponad 20 zakładów. Ponadto pojedyncze zakłady produkcyjne znajdowały się w innych częściach miasta, m.in. w dzielnicach Rubno Wielkie, Dąbrowie (obie dzielnice były pierwotnie samodzielnymi wsiami) oraz Zatorze. W Rubnie, choć nie wykształcił się tam zwarty obszar przemysłowy, lokalizowały swoją działalność zakłady zarówno produkcyjne (m.in. Layman Sp. z o.o., Concordia – meble, QUALTECH – struktury stalowe), jak i związane z branżą TSL. W Dąbrowie działał jeden większy zakład z branży meblowej (Qraś – producent frontów meblowych), na Zatorzu zaś funkcjonował producent mebli Lupus Fabryka Mebli Sp. z o.o. Warto wspomnieć także o centrum magazynowym Panattoni Park Elbląg zlokalizowanym w zachodniej części miasta, między strefami *Kazimierzewo* i *Elbląg Żuławska* (rycina 1). Zakłady na terenie Dąbrowy i Zatorza znajdowały się poza wyznaczonymi w SUIKZP strefami z przewagą funkcji produkcyjno-technicznych.

Analizując skomunikowanie omówionych stref przemysłowych, należy zwrócić uwagę, że były one obsługiwane niemal wyłącznie za pomocą transportu drogowego. Jedyne zakłady mające czynną bocznica była elektrociepłownia. W przeszłości bocznicie funkcjonowały także w obszarach *Łasztowni* i *Dojazdowa-Malborska*, jednak przestały być one używane, a tory zostały w znacznym stopniu rozebrane. Nabrzeża portowe umożliwiające przeładunek na transport wodny znajdowały się w obszarze *Łasztowni* oraz przy elektrociepłowni i elewatorze – w obrębie obszaru *Mazurska-Zdrój*.

W przypadku gminy wiejskiej Elbląg wyodrębniono podstrefę podmiejską produkcyjno-usługową (SPP), położoną w zachodniej części gminy pomiędzy drogą S7 a kanałem Jagiellońskim, oraz tereny zabudowy usługowej, przemysłowej i produkcyjno-składowej, zlokalizowane przede wszystkim wzdłuż trasy S7 i starego przebiegu DK7 (*Studium Uwarunkowań...*, 2021). Strefa SPP była w znacznym stopniu niezagospodarowana i stanowiła rezerwę terenową pod rozwój funkcji magazynowo-produkcyjnych. Na terenie gminy wiejskiej Elbląg, a szczególnie na terenie wsi przylegających do miasta, zidentyfikowano następujące obszary skupiające zakłady produkcyjne:

² Na początku XX w. powstała w tym miejscu fabryka Franca Komnicka, która została później przejęta przez Bussig NAG. W latach 1947–2008 działały tam Elbląskie Zakłady Napraw Samochodowych (EZNS).

- a) *Nowe Pole* – strefa przemysłowa położona na południe od Elbląga, oddzielona od miasta drogą S7. Dojazd do niej możliwy jest wyłącznie drogą serwisową z Elbląga. Ulokowały się tam trzy zakłady – dwa produkujące meble kuchenne i jeden produkujący opakowania kartonowe,
- b) *Gronowo Górne* – wieś przylegająca do miasta od południowego-wschodu. Rozwinęły się tu dwie strefy przemysłowe:
 - strefa położona na zachód od drogi S7 i rozdzielona linią kolejową na dwie części, które od nazw przebiegających tam ulic można nazwać strefą Berylowa (na zachód od linii kolejowej) i strefą Brylantową (między linią kolejową a drogą S7). Działało tam kilkanaście przedsiębiorstw prowadzących działalność produkcyjną i usługową, m.in. w zakresie przetwórstwa rolno-spożywczego (Rollux SP z o.o. i Kombinat Konopny S.A.), przetwórstwa tworzyw sztucznych (ML Polyolefins i ML Sp. z o.o. Stella Green), produkcji palet drewnianych (P.H.U. Pal-Drew), mebli i frontów meblowych (P.P.H.U. Sara, P.P.H.U. Markus, StylFront) i wyrobów szklanych (P.P.H.U. EL-Profil),
 - strefa we wschodniej części wsi (tzw. Opałowa – nazwa pochodzi od ulicy). Działały tam m.in. zakłady produkujące drzwi (DRE Sp. z o.o.), hale stalowe (P.P.U.H. KOLEX), wyroby z tworzyw sztucznych (BIG Zakład Pracy Chronionej), a także położony w pewnym oddaleniu zakład produkujący fronty meblowe (Clasmas S&S),
- c) *Nowina* – wieś położona na południe od Gronowa Górnego. Obszar przemysłowy był położony poza zwartą zabudową wsi, przy drodze serwisowej trasy S7. Działały tu m.in. dwa zakłady produkcyjne (Black and White Style – meble, Intermet Kotły Grzewcze Sp. z o.o. S.K.A. – urządzenia grzewcze), centrum magazynowe (Dobra Novina I należące do DELTA) oraz przedsiębiorstwa usługowe przede wszystkim z branży budowlanej,
- d) *Kazimierzowo* – wieś przylegająca do miasta od zachodu. Wzdłuż drogi z Elbląga do węzła Elbląg Zachód na S7 znajdowały się m.in. dwa zakłady produkujące meble (Extom Meble Sp. z o.o. Sp. K. i Boma),
- e) *Helenowo* – wieś przylegająca do miasta od zachodu. Strefa przemysłowo-usługowa znajduje się na przedłużeniu wychodzącej z miasta ul. Żuławskiej. Jest to potencjalny obszar rozwoju działalności przemysłowej. Zlokalizowane są tam m.in. zakład produkcji frontów meblowych (Lauro Bruni) oraz kilka przedsiębiorstw handlowo-usługowych zajmujących się naprawą lub dystrybucją maszyn i urządzeń. W zachodniej części wsi Helenowo działał zakład przetwórstwa konopi (HemPoland Sp. z o.o.).

Zachodnia część gminy Elbląg obejmuje tereny Żuław – z jednej strony są one płaskie i dobrze skomunikowane dzięki drodze S7 z węzłem drogowym Elbląg Zachód w Kazimierzowie, z drugiej jednak budowa na tych terenach wymaga wzmocnienia gruntu. Poza wymienionymi obszarami w zachodniej części gminy działały pojedyncze zakłady produkcyjne zlokalizowane we wsiach Adamowo Osiedle – przetwórstwo szkła (Sell-Glass Sp. z o.o.), Nowakowo – produkcja frontów meblowych (Stolfront). Budowa drogi S7 paradoksalnie mogła przyczynić się do zmniejszenia atrakcyjności kilku obszarów koncentracji przemysłu położonych na południowy zachód od miasta, które wcześniej miały bezpośrednie połączenie z drogą krajową, a teraz znajdują się między węzłami, przez co dojazd do nich nie jest już tak wygodny jak dawniej. Można tu wskazać przede wszystkim strefy: *Nowe Pole*, *Gronowo Górne*, *Berylowa-Brylantowa* i *Nowiny*, a częściowo także wieś *Helenowo*. Dotarcie do S7 z wyjątkiem *Helenowa* wymaga przejazdu przez

miasto Elbląg. Sytuacja ta jest szczególnie uciążliwa w przypadku *Nowego Pola* (rycina 1). Przemysł na terenie gminy wiejskiej Elbląg zaczął się rozwijać w XXI w. i jest obsługiwany wyłącznie za pomocą transportu drogowego. Pomimo że strefa *Berylowa* w Gronowie Górnym znajdowała się przy linii kolejowej, nie przełożyło się to na ulokowanie w tym miejscu zakładów wykorzystujących transport kolejowy.

CHARAKTERYSTYKA I WYKORZYSTANIE PORTU MORSKIEGO W ELBLĄGU

Port morski w Elblągu jest zaliczany do portów regionalnych (Uchwała nr 100, 2019). Obszar portu morskiego Elbląg obejmuje 404,37 ha, z czego ok. 2/3 znajdują się w granicach miasta, a Zarząd Portu jest spółką komunalną. Należy przy tym zwrócić uwagę na zróżnicowanie własnościowe tego obszaru (tabela 3), do miasta należało niespełna 20% gruntów (tabela 3). Trzy z wymienionych stref przemysłowych na terenie Elbląga znajdowały się w granicach portu morskiego: cała *Łasztownia*, prawie cała *Mazurska-Zdrój* (bez terenu oczyszczalni ścieków) oraz część *Dojazdowa-Malborska* (rycina 1). To właśnie w obrębie tych stref o charakterze przemysłowo-portowym była ulokowana większość gruntów prywatnych w granicach portu.

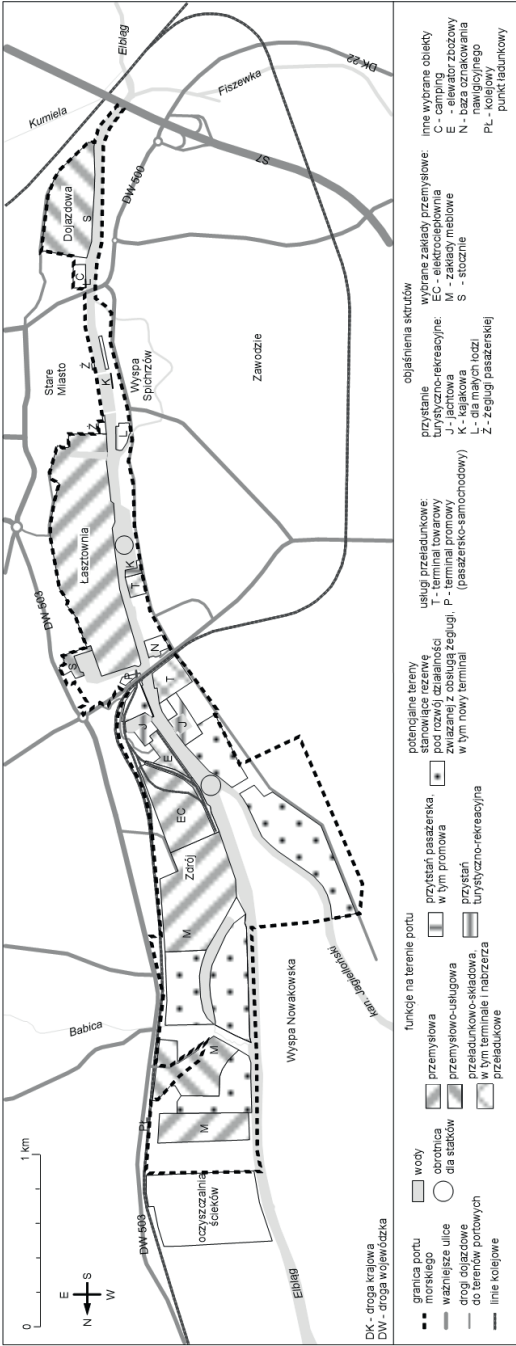
Tabela 3. Obszar portu Elbląg w granicach gmin i struktura własności gruntów w 2023 r.

Wyszczególnienie		Powierzchnia (ha)	Odsetek
Ogółem		404,37	100,0
Miasto Elbląg	razem	264,87	65,50
	grunty prywatne	122,34	30,26
	grunty komunalne	79,51	19,66
	grunty skarbu państwa	63,02	15,58
Gmina wiejska Elbląg		139,50	34,50

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Urząd Miasta w Elblągu o strukturze... (2023)

Według oficjalnych statystyk całkowita długość nabrzeży portowych wynosiła 5541 m, w tym 2735 m przeładunkowych (Rocznik Statystyczny Gospodarki..., 2024). Na terenie portu znajdowało się pięć basenów portowych, w tym dwa zajmowane przez przystanie jachtowe, dwa przy zakładach przemysłowych na terenie *Łasztowni* i jeden należący do Urzędu Morskiego – Sekcja Oznakowania Nawigacyjnego w Elblągu. Ze względów funkcjonalnych port w Elblągu można podzielić na cztery części rozdzielone przeprawami mostowymi stanowiącymi utrudnienie dla żeglugi (tabela 4, rycina 2) z różnymi głębokościami toru wodnego. Dla statków pełnomorskich dostępna była jedynie północna część portu, gdzie docelowo, po zakończeniu inwestycji budowy drogi wodnej na Zatokę Gdańską, będą mogły zawijać jednostki o zanurzeniu do 4,5 m, długości do 100 m i szerokości do 20 m (Strategia rozwoju portu..., 2019). Do pozostałych części portu mogły wpływać jedynie statki morsko-rzeczne i żegluga śródlądowa – tor wodny do mostu Prymasa Wyszyńskiego miał głębokość 3,0–3,5 m, a dalej w górę rzeki 1,5–2,2 m (Port Elbląg z podejściem, 2021). Funkcje przeładunku towarów znajdowały się w północnej i przemysłowej części portu. W obu funkcjonowały też obrotnice dla statków. Najmniej wykorzystana była południowa część portu, gdzie funkcje obsługi żeglugi niemal całkowicie zanikły, podobnie jak działalność produkcyjna.

Rycina 2. Rozmieszczenie głównych funkcji na terenie portu morskiego w Elblągu



Źródło: opracowanie własne na podstawie: Open Street Map (2024), Geoportal (2024), Port Elbląg z podejściem (2021), Strategia rozwoju portu morskiego w Elblągu (2019)

Tabela 4. Podział funkcjonalny i zagospodarowanie nabrzeży portu morskiego Elbląg

Część	Prawy brzeg rzeki	Lewy brzeg rzeki
Północna	Tereny niezagospodarowane	Tereny niezagospodarowane
	Elektrociepłownia Energa Kogeneracja Sp. z o.o.	-
	Elewator zbożowy Viterra Silos Sp. z o.o.	Port Jachtowy JachtKlub Elbląg*
	Port jachtowy – Harcerski Ośrodek Wodny Bryza*	Terminal towarowy
	Terminal promowy (pasażersko-samochodowy)	
Most kolejowy na linii nr 254 (prześwit 8,7 m)		
Most drogowy w ciągu Trasy Unii Europejskiej (prześwit 9,1 m)		
Przemysłowa	Dawna stocznia rzeczna	Baza oznakowania nawigacyjnego
	Strefa przemysłowa Łasztownia	Elbląski Terminal Portowy Sp. z o.o.
		Przystań kajakowa MOSIR Elbląg*
		Obrotnica dla statków
		Placówka MOSG
Śródmiejska	Przystań pasażerska Żegluga Gdańskiej	Przystań Ogniska Sportów Wodnych Fala*
	Most zwodzony Dolny, pieszo-rowerowy (prześwit 1,9 m)	
	Bulwar Zygmunta Augusta (część centralna)	Przystań Grupa Wodna Elbląg*
	Most zwodzony Wysoki, pieszo-rowerowy (prześwit 2,8 m)	
	Przystań pasażerska Żegluga Ostródzko-Elbląskiej	Porta Mare (w budowie)*
Most drogowy Prymasa Wyszyńskiego (prześwit 6,0 m)		
Południowa	Camping z pomostami cumowniczymi	-
	Stocznia produkująca kutry	
Most drogowy w ciągu trasy S7 (prześwit 10,3 m)		
Most kolejowy w ciągu linii nr 204 (prześwit 4,5 m)		

MOSG – Morski Oddział Straży Granicznej

MOSIR – Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji

* przystań przeznaczona dla jednostek turystyczno-rekreacyjnych

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Port Elbląg z podejściem (2021), Strategia rozwoju portu morskiego w Elblągu (2019)

Największa, północna część portu rozciągała się na długości ok. 1350 m. Charakteryzowała się brakiem ograniczeń wysokościowych dla żeglugi (trzy mosty na trasie na Zatokę Gdańską są obrotowe). Zlokalizowane tam były dwa terminale należące do Zarządu Portu: towarowy i pasażersko-promowy z punktem odpraw granicznych. Terminal towarowy położony na lewym brzegu rzeki ma charakter uniwersalny. Posiada nabrzeże o długości 196 m, które jest wyposażone w rampę ro-ro dzielącą je na dwie części. Terminal zajmował 5 ha z możliwością powiększenia o 0,6 ha (w tym 3,1 ha powierzchni składowej). Infrastruktura magazynowo-składowa obejmowała: zasobnię na ładunki sypkie o pojemności 16,3 tys. ton, wiatę i halę przeznaczone do składowania ładunków drobnicowych o powierzchni użytkowej 1440 m² każda i pojemności łącznie do 6,5 tys. ton (Zarząd Portu Morskiego Elbląg, 2024). Zdolności przeładunkowe terminala szacowano na 500–1000 tys. ton/rok (ładunki masowe) i 50 tys. ton (ładunki drobnicowe). Operatorem terminala towarowego była spółka wyłaniania w konkursie na dzierżawę. W 2024 r. na lata 2024–2029 została nią VENKON Sp. z o.o. sp. k. Na prawym brzegu rzeki

znajdowało się jedyne nabrzeże przeładunkowe wyposażone w bocznice kolejową, przy którym funkcjonowały elektrociepłownia i elewator zbożowy o pojemności 14 tys. m³. Elektrociepłownia ma linię brzegową o długości 340 m, z dwoma nabrzeżami przeładunkowymi o łącznej długości 154 m, nabrzeże przy elewatorze miało zaś 330 m (Geoportal, 2024). W tej części portu znajdowały się również dwie przystanie jachtowe oraz terminal promowy wyposażony w rampę z wjazdem o szerokości 10 m, przeznaczone do obsługi promów pasażersko-samochodowych, a także niezagospodarowane tereny, które można wykorzystać pod rozwój funkcji przeładunkowo-składowych, w tym budowę nowego terminalu towarowego.

W przemysłowej części portu, na prawym brzegu rzeki, znajdowała się strefa przemysłowa *Łasztownia* (omówiona we wcześniejszej części artykułu). W przeszłości działała tam elbląska stocznia rzeczna wyposażona w pochylnię i nabrzeże przy basenie portowym. Strefa przemysłowa w granicach dawnego Zamechu miała nabrzeża przeładunkowe o łącznej długości 1330 m (Strategia rozwoju portu..., 2019) oraz basen portowy o powierzchni 0,7 ha z nabrzeżami o łącznej długości 420 m (Geoportal, 2024), przy jednym z nich znajdowała się suwnica o udźwigu 150 ton. Na lewym brzegu rzeki działał natomiast Elbląski Terminal Przeładunkowy Sp. z o.o. o powierzchni całkowitej 1 ha i nabrzeżu o długości ok. 110 m. Na terenie terminala znajdowały się magazyn i place składowe o powierzchni ok. 5,6 tys. m² (Geoportal, 2024). Przeładowywano tam towary masowe, głównie węgiel. Ponadto zlokalizowano w tym miejscu obiekty administracji morskiej (Urząd Morski) wraz z zapleczem (baza nawigacyjna z własnym basenem) i Morski oddział straży granicznej z dostępem do pomostu cumowniczego.

Kolejna, śródmiejska część portu ze względu na położenie w obszarze Starego Miasta i Wyspy Spichrzów pełniła funkcje reprezentacyjne i turystyczno-rekreacyjne. Znajdowały się tam m.in. dwie przystanie żeglugi pasażerskiej, obsługujące rejsy po Kanał Elbląskim i Zalewie Wiślanym. W 2024 r. przygotowywano modernizację wybrzeża Gdańskiego na Wyspie Spichrzów, gdzie przy budowanym biurowcu Porta Mare ma powstać przystań dla łodzi i mniejszych jachtów (Na nowe nabrzeże..., 2024).

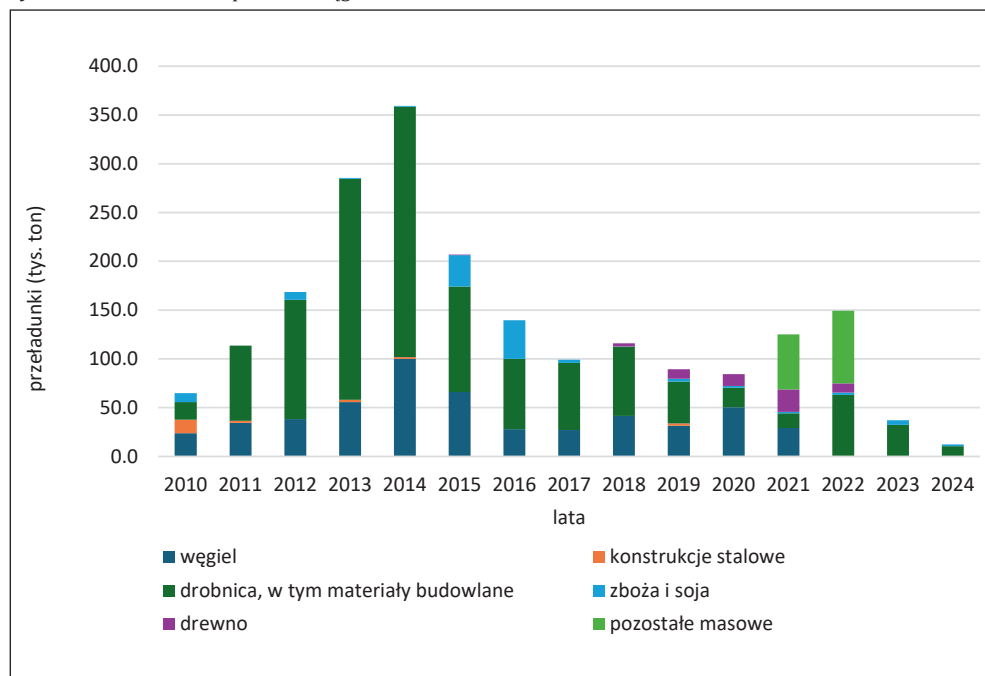
Południowa część portu z uwagi na stosunkowo niski most drogowy i niewielkie głębokości rzeki była dostępna jedynie dla żeglugi śródlądowej. Zarówno funkcja portowa, jak i funkcja przemysłowa były zanikające. Na prawym brzegu rzeki znajdowała się strefa przemysłowa *Dojazdowa*. Działała tam niewielka stocznia produkująca kutry rybackie z tworzyw sztucznych. W przeszłości znajdowały się w tym miejscu elewatory zbożowe. Nabrzeże było umocnione, ale nieprzystosowane do cumowania. Z kolei lewy brzeg rzeki znajdował się już poza administracyjną granicą portu morskiego.

W dotychczasowej historii portu (po jego reaktywacji w 1992 r.) największe przeładunki odnotowano w 1996 r. – 641 tys. ton., najniższe zaś w 2007 r. – 3,5 tys. ton. Ważnym ładunkiem był węgiel kamienny³, a do 2005 r. także piasek formierski, używany w działającej w Elblągu odlewni. Poza tym w porcie obsługiwano żeglugę pasażerską. W latach 1992–2004 przewożono średnio ponad 30 tys. pasażerów rocznie (maksimum w 1993 r. – 85 tys.). Jedynie w latach 2013–2014 wartość ta spadła poniżej 20 tys., osiągając odpowiednio 6,6 i 8,3 tys. (*Struktura przeładunków...*, 2025).

Ze względu na dotychczasowy ograniczony dostęp do portu od strony morza przeładunki w porcie były zdominowane przez wymianę handlową z Rosją – mowa przede wszystkim o imporcie węgla i eksporcie materiałów budowlanych (Zarząd Portu

³ W szczytowym momencie, w latach 1996–1997, jego udział przekroczył 90%.

Rycina 3. Przeładunki w porcie Elbląg w latach 2010–2024



Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Struktura przeładunków w porcie Elbląg (2025)*

Morskiego Elbląg, 2024). W związku z tym obroty handlowe portu były silnie warunkowane aktualną sytuacją geopolityczną i relacjami Federacji Rosyjskiej z Polską i Unią Europejską. Wskutek wprowadzenia obustronnych sankcji po rosyjskiej agresji na Ukrainę od 2015 r., a także w 2023 r. przeładunki uległy załamaniu (rycina 3) i obecnie są związane głównie z budową drogi wodnej z Elbląga na Zatokę Gdańską. Po zakończeniu tej inwestycji można spodziewać się ożywienia obrotów handlowych portu, który uzyska nieskrępowany dostęp do morza.

Sporadycznie w porcie pojawiały się przewozy w relacjach krajowych żeglugą śródlądową (przez Szkarpawę i Wisłę) w relacji Elbląg–Gdańsk. Przede wszystkim były to ładunki ponadgabarytowe związane z działającymi w Elblągu zakładami przemysłowymi (Strategia rozwoju portu..., 2019).

MOŻLIWOŚCI ROZWOJU I WYKORZYSTANIA PORTU MORSKIEGO PRZEZ ZAKŁADY PRZEMYSŁOWE

Roczne zdolności przeładunkowe portu są szacowane na ponad 1,5 mln ton (Salomon, 2018). Rozwój funkcji przeładunkowych jest możliwy w północnej części portu. W pierwszej kolejności można rozbudować istniejące terminale portowe będące w gestii Zarządu Portu (rycina 2; Strategia rozwoju portu..., 2019) dzięki powiększeniu:

- terminalu towarowego na lewym brzegu rzeki o 0,6 ha, wraz z budową nowej linii cumowniczej od obecnego nabrzeża do portu jachtowego JachtKlub Elbląg,
- terminalu promowego o teren przejęty od Grupy Heineken o powierzchni 1,4 ha – w efekcie możliwe będzie utworzenie zintegrowanego terminalu

towarowo-pasażerskiego z wykorzystaniem przebiegającej w pobliżu czynnej bocznic kolejowej.

Możliwa jest także modernizacja i rozbudowa terminala zbożowego (nabrzeże przy elewatorze). W tym przypadku istotna jest wymiana przestarzałych urządzeń przeładunkowych, tak aby umożliwiły szybszy przeładunek zarówno zbóż, jak i śrutu (Krośnicka, Zavorotynskiy, 2016). Ponadto istnieją dogodne tereny dla lokalizacji nowego terminala przeładunkowego (rycina 2). Wskazuje się, że przesłanką do takiej inwestycji będzie przekroczenie rocznych obrotów towarowych w porcie na poziomie 1 mln ton (Wystąpienie pokontrolne..., 2017), niemniej wcześniej należy wybrać najlepszą lokalizację i odpowiednio zabezpieczyć rezerwę terenową. Uwzględniając dostępność niezagospodarowanych terenów położonych nad rzeką w granicach portu morskiego, można wskazać dwie najbardziej perspektywiczne lokalizacje dla takiej inwestycji:

- a) obszar położony na prawym brzegu rzeki, między linią kolejową a rzeką Elbląg, na północ od elektrociepłowni, o łącznej powierzchni prawie 30 ha. Znajdują się tam starorzecze, do którego uchodzi rzeka Babica, oraz kanał elektrociepłowni, co dzieli ten obszar na dwie części. Około 8 ha między starorzeczem a linią kolejową zajmują tereny po dawnych zakładach drzewnych, między rzeką a jej starorzeczem znajduje się zaś działka o powierzchni 11,8 ha (rycina 2; Geoportal, 2024). Jest to największy niezagospodarowany i zwarty obszar w granicach portu morskiego. Atutem są bliskość linii kolejowej i DW503 oraz możliwość stworzenia dogodnego połączenia drogowego ze strefą przemysłową *Modrzewina*. Problemem może być jednak zadłużenie i nieuregulowany status własnościowy terenu dawnych zakładów drzewnych. Lokalizacja ta została wskazana przez Krośnicką i Zavorotynskiy (2016) wraz z koncepcją budowy w tym miejscu terminala kontenerowego i masowego,
- b) obszar położony na lewym brzegu rzeki, przy jej połączeniu z kanałem Jagiełłońskim⁴, na północ od portu jachtowego, między ul. Radomską a rzeką, o powierzchni 7 ha. Problemem jest własność gruntów – znajdująca się tam działka została sprzedana prywatnemu inwestorowi, który miał tam zbudować stocznię jachtową, jednak inwestycja nie powstała (Strategia rozwoju portu..., 2019). Poza tym problematyczne i wymagające znacznych nakładów byłoby doprowadzenie tu bocznic kolejowej.

Jednym z czynników, który może wpłynąć na zwiększenie obrotów handlowych portu morskiego, jest popyt na przewozy drogą morską, generowany przez zakłady przemysłowe działające na terenie miasta i gminy. Patrząc na profil działalności przemysłowej prowadzonej na terenie miasta i gminy oraz na związane z tym zapotrzebowanie na surowce i rodzaj wyrobów, a także ich podatność na transport morski, można wskazać potencjalnych klientów portu.

Obecnie jako największego potencjalnego przemysłowego klienta portu można wymienić zakłady przemysłu metalowo-maszynowego działające na terenie *Łasztowni*. Produkowane elementy gabarytowe, stanowiące wyposażenie różnego rodzaju fabryk, już w przeszłości były sporadycznie transportowane drogą wodną. Poprawa dostępu do portu morskiego umożliwi większe wykorzystanie tego środka transportu. Przykładem jest transport drogą wodną wyprodukowanej w Elblągu turbiny do elektrowni

⁴ Znajduje się tam obrotnica dla statków, która w ramach budowy nowej drogi wodnej ma zostać powiększona.

Opole (Dimitrov, 2017) – takie operacje staną się znacznie prostsze, gdy w Elblągu będzie możliwy załadunek na statek pełnomorski. Żegluga może być także wykorzystywana dla dostaw paliwa w postaci biomasy agro⁵ do elektrociepłowni. W tym przypadku konieczna byłaby modernizacja nabrzeża elektrociepłowni wraz z montażem urządzeń przeładunkowych i taśmociągami do transportu na plac składowy przy zakładzie.

Licznie reprezentowany na badanym obszarze przemysł meblarski nie ma przełożenia na wykorzystanie transportu morskiego. Mógłby on mieć znaczenie jedynie w przypadku korzystania przez lokalne zakłady z surowca importowanego ze Skandynawii lub drewna egzotycznego sprowadzanego drogą morską.

Przemysł stoczniowy był reprezentowany jedynie przez niewielki zakład produkujący kutry z tworzyw sztucznych (North-Star Sp. z o.o.). Jednak w przyszłości jest szansa na rozwój tej branży, czemu sprzyja uzyskanie przez port nieskrępowanego dostępu do morza oraz bliskość Trójmiasta, będącego największym ośrodkiem przemysłu stoczniowego w kraju. Możliwe jest np. przeniesienie do Elbląga części produkcji (mniejszych jednostek) z Gdańska. Sprzyjać temu będą dostępność niezagospodarowanych terenów nad rzeką, tańsze grunty oraz zasoby wykwalifikowanej kadry pracowniczej z Trójmiasta – Elbląg i Gdańsk są oddalone o 50 km.

Aby poznać potrzeby wykorzystania transportu morskiego i postrzeganie portu morskiego w Elblągu przez lokalnych przedsiębiorców, nawiązano współpracę z Urzędem Miejskim w Elblągu. Jak wspomniano, badania opinii przedsiębiorców wykazały brak zainteresowania portem. Ankietowani wskazywali, że jest za wcześnie na tego typu badanie i odmawiali wypełnienia ankiety. Bardzo długi czas realizacji inwestycji związanej z budową nowej, niezależnej od Rosji drogi wodnej do portu w Elblągu i zawirowania związane z ukończeniem całej inwestycji⁶ sprawiły, że przedstawiciele biznesu nie planowali wykorzystania portu. Wcześniej z portu korzystali głównie przedsiębiorcy handlujący z podmiotami rosyjskimi przy transporcie towarów z lub do Królewca. Ze względu na aktualną sytuację geopolityczną taka działalność ustała.

PODSUMOWANIE I WNIOSKI

Działalność przemysłowa odgrywała w mieście i gminie wiejskiej Elbląg ważną rolę – pod względem zarówno liczby podmiotów gospodarczych, jak i zatrudnienia. Na terenie miasta można wyróżnić pięć obszarów koncentracji zakładów produkcyjnych, z których trzy miały dostęp do rzeki Elbląg; kolejne sześć zidentyfikowano w gminie wiejskiej Elbląg. Historycznie ukształtowane i zachowujące swoją funkcję strefy *Elbląg Łasztownia* (połowa XIX w.) i *Elbląg Zdrój* (lata 20. XX w.) były powiązane z portem morskim – znajdowały

⁵ Od 2025 r. elektrociepłownia całkowicie zrezygnowała z węgla kamiennego – od tego czasu opiera się na gazie ziemnym i biomase agro (Elektrociepłownia Elbląg, brak daty) dostarczającymi głównie za pomocą transportu drogowego.

⁶ W 1996 r. opublikowano koncepcję inwestycji, a dopiero w 2017 r., po opracowaniu dokumentacji, podjęto ostateczną decyzję inwestycyjną. W 2019 r. rozpoczęto budowę (Bocheński, 2022). Inwestycja została podzielona na pięć etapów, z których pierwszy, obejmujący sam kanał przez Mierzeję Wiślaną, otwarto w 2022 r. Aktualnie prowadzone są prace związane z pogłębieniem toru wodnego do granic miasta. W grudniu 2024 r. ogłoszono przetarg na opracowanie dokumentacji projektowej ostatniego etapu – nie został on wcześniej uwzględniony w rządowym programie „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” (Przygotowania do..., 2025).

się w granicach portu, a działające tam w przeszłości zakłady korzystały z transportu morskiego. Widoczne było tworzenie się nowych stref działalności przemysłowej w innych częściach miasta oraz w graniczących z miastem wsiach. Najnowszą, a zarazem największą strefę przemysłową stanowiła *Modrzewina* położona w północnej części miasta Elbląg – w obszarze tym, ze względu na istniejący park technologiczny i podstrefę SSE, ulokowały się m.in. zakłady przemysłu wysokich technologii. W gminie wiejskiej Elbląg rozwój przemysłu był widoczny przede wszystkim w miejscowościach Gronowo Górne, Nowina i Kazimierzowo. Wśród zakładów produkcyjnych dominowały branże metalowa i meblarska.

Port morski w Elblągu ma status portu regionalnego i należy do samorządu miasta. Problemem są złożona struktura własnościowa gruntów w granicach administracyjnych portu oraz niewielki udział nabrzeży przeładunkowych spełniających współczesne standardy. Rzekę Elbląg w obszarze portu przecinają trzy stałe przeprawy mostowe, które wraz z niewielką głębokością rzeki stanowią istotną przeszkodę dla żeglugi. Statki pełnomorskie (docelowo o maksymalnych wymiarach 100/20/4,5 m) mogą być obsługiwane jedynie w północnej części portu, gdzie znajdują się terminale towarowy i pasażersko-promowy oraz elewator zbożowy. Szacuje się, że obecne zdolności przeładunkowe portu sięgają 1,5 mln ton rocznie. Do 2022 r. w porcie przeładowywano niemal wyłącznie towary przewożone z lub do Obwodu Królewieckiego Federacji Rosyjskiej. Aktualna sytuacja geopolityczna sprawiła, że kierunek ten został praktycznie zamknięty. Z kolei nieukończona budowa toru wodnego z portu do kanału przez Mierzę Wiślaną uniemożliwia uruchomienie przewozów morskich w innych relacjach. Problemem jest także konkurencja portów w Gdańsku i Gdyni, z których oferowane są regularne połączenia żeglugowe zarówno do innych portów europejskich, jak i na inne kontynenty. Natomiast przedpole elbląskiego portu, ze względu na jego parametry, będzie ograniczało się jedynie do żeglugi w obrębie Morza Bałtyckiego i Morza Północnego.

Teoretycznie korzystne dla funkcjonowania portu jest istnienie zakładów wytwarzających ładunki ciężkie i ponadgabarytowe, które mogłyby być eksportowane drogą morską. Działający w Elblągu i okolicy przedsiębiorcy w kwestii portu morskiego przyjmują postawę oczekującą – czekają, aż cała inwestycja związana z budową drogi wodnej do Elbląga zostanie zakończona, a port będzie miał możliwość obsługi statków o zakładanych parametrach.

Zdaniem autora poprawa dostępu do portu morskiego daje możliwość przyciągnięcia do Elbląga przemysłu stoczniewego. Sprzyja temu rozwinięty przemysł metalowy, który mógłby dostarczać komponentów, a także potencjalnie niższe koszty prowadzenia działalności – w porównaniu z Trójmiastem, gdzie kumuluje się większość polskiego przemysłu stoczniewego. Jednocześnie bliskość Trójmiasta umożliwia kooperację z działającymi tam zakładami i instytucjami oraz dostęp do wykwalifikowanej kadry. Byłyby to powrót do stoczniewych tradycji Elbląga. Rozwój przemysłu stoczniewego był także wskazywany w Strategii rozwoju portu morskiego w Elblągu (2019). W kontekście ograniczonego popytu na przeładunki rozwój przemysłu stoczniewego można uznać za najbardziej perspektywiczny kierunek rozwoju elbląskiego portu. Ważne jest, aby jak najlepiej wykorzystać szanse rozwoju, które przyniesie ukończenie drogi wodnej do Zatoki Gdańskiej.

Literatura References

- Adrianowska, E. (1977). Morze jako czynnik lokalizacji przemysłu. *Zeszyty Naukowe Wydziału Biologii i Nauk o Ziemi Uniwersytetu Gdańskiego. Geografia*, 7.
- Bank Danych Lokalnych. (2024). Główny Urząd Statystyczny. Pobrano z: <https://bdl.stat.gov.pl/bdl/start> (dostęp: 20.02.2025).
- Bernacki, D. (2010). Zmiany strukturalne w polskiej gospodarce morskiej. W: H. Klimek, J. Dąbrowski (red.), *Kierunki rozwoju polskiego transportu morskiego – programy i rzeczywistość*. Gdańsk: Fundacja Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego, 33–50.
- Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej. (2021). *Mapy portowe*. Pobrano z: <https://bhmw.gov.pl/pl/pages/mapy-portowe-harbour-charts-2018-10-12-1/> (dostęp: 15.12.2023).
- Bocheński, T. (2019). Przemysł w portach morskich Regionu Morza Bałtyckiego. *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 33(4), 80–94.
- Bocheński, T. (2020). Industry in seaports in Poland. *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 34(4), 22–37.
- Bocheński, T. (2022). Małe porty morskie Polski – potencjał i perspektywy rozwoju. W: M. Połom, M. Pacuk, *Warunki i czynniki rozwoju Pomorza – wybrane problemy*. Gdańsk-Pelplin: Uniwersytet Gdański, Wydawnictwo „Bernardinum”, 127–141.
- Bocheński, T., Palmowski, T. (2015). *Polskie porty morskie i rola kolei w ich obsłudze na przełomie XX i XXI wieku*. Gdańsk-Pelplin: Uniwersytet Gdański, Wydawnictwo „Bernardinum”.
- Boulos, J. (2016). Sustainable Development of Coastal Cities-Proposal of a Modelling Framework to Achieve Sustainable City-Port Connectivity. *Procedia – Social and Behavioral Sciences*, 216, 974–985. doi: <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2015.12.094>
- Czapliński, P. (2011). Funkcjonowanie przemysłu przetwórstwa rybnego w Polsce w okresie kryzysu gospodarczego. *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 17, 114–128.
- Czapliński, P. (2015). Przemysł offshore w Polsce – próba definicji, stan i możliwości rozwoju. *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 29(4), 103–111. doi: <https://doi.org/10.24917/2998>
- Czapliński, P. (2018). Przemiany w polskim przemyśle przetwórstwa rybnego. *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 32(2), 60–72. doi: <https://doi.org/10.24917/20801653.322.4>
- Dajczak, K. (2008). Przemysł stoczniowy w Polsce i na świecie. *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa*, 10, 123–129.
- Dimitrov, R. (2017, March 28). 167-tonowa turbina przyplłynęła do Elektrowni Opole. *Strefa Biznesu*. Pobrano z: <http://www.nto.pl/strefa-biznesu/wiadomosci/z-regionu/a/167tonowa-turbina-przyplynela-do-elektrowni-opole,11927081/> (dostęp: 20.02.2025).
- Dutkowski, M. (1983). *Polaryzacja przestrzeni miejskiej aglomeracji gdańskiej*. Maszynopis rozprawy doktorskiej. Gdynia: Wydział Biologii i Nauk o Ziemi Uniwersytetu Gdańskiego.
- Elbląski Klaster Meblowy. (2024). Pobrano z: <https://klastermeblowy.com/> (dostęp: 30.08.2024).
- Elbląski Park Technologiczny. (2024). Pobrano z: <https://ept.elblag.eu/> (dostęp: 24.08.2024).
- Elektrociepłownia Elbląg. (b.d.). Energa Kongeneracja. Pobrano z: <http://energa-kogeneracja.pl/obiekty-i-inwestycje/elblag> (dostęp: 14.03.2025).
- EPEC. (2022, 1 sierpień). Podsumowanie modernizacji Ciepłowni Dojazdowa – Elbląskie Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej Sp. z o.o. Pobrano z: <https://epec.pl/aktualnosci/epec-podsumowanie-modernizacji-cieplowni-dojazdowa-w-pierwszym-polroczu-2022-r/> (dostęp: 9.10.2024).
- Geoportal Krajowy. (2024). Pobrano z: https://mapy.geoportal.gov.pl/imap/Imgp_2.html?gp-map=gp0 (dostęp: 11.10.2024).
- Google Maps. (2024). Pobrano z: <https://www.google.pl/maps/preview> (dostęp: 15.09.2024).
- Gospodarka Morska. (2025, 6 stycznia). Przygotowania do budowy ostatniego odcinka drogi wodnej przez Mierzeję Wiślaną. Pobrano z: <https://www.gospodarkamorska.pl/przygotowania-do-budowy-ostatniego-odcinka-drogi-wodnej-przez-mierzeje-wislana-82566> (dostęp: 14.02.2025).

- Kapusta, F. (2014). Ryby i ich przetwórstwo w Polsce na początku XXI wieku. *Nauki Inżynierskie i Technologie*, 1, 59–71. doi: <https://doi.org/10.15611/nit.2014.1.04>
- Kieliszewska, M. (2016). Charakterystyka przetwórstwa rybnego w Polsce w latach 2006–2014 na podstawie kwestionariuszy statystycznych RRW-20. W: I. Psuty (red.), *95-lecie Morskiego Instytutu Rybackiego: aktualne tematy badań naukowych*, vol. 3: *Produkty i przetwórstwo rybne*. Gdynia: Morski Instytut Rybacki – Państwowy Instytut Badawczy, 7–18.
- Koselnik, B. (1960). Niektóre problemy industrializacji polskich portów morskich. *Przegląd Zachodniopomorski*, 4–5, 48–51
- Krośnicka, K., Zavorotynskiy, N. (2016), Zarys koncepcji rozwoju portu Elbląg. *Inżynieria Morska i Geotechnika*, 5, 301–312.
- Łangowski, R. (1982). *Uprzemysłowienie aglomeracji szczecińskiej*. W: A. Piskozub (red.), *Przemysł w aglomeracjach portowych Polski*. Gdańsk: Wydawnictwo Morskie.
- Michalski, T. (2020) Czy mamy do czynienia z regresem małych polskich portów i przystani morskich?. *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 23(5), 61–72. doi: <https://doi.org/10.4467/2543859XPKG.20.032.13249>
- Open Street Map. (2024). Pobrano z: <https://www.openstreetmap.org/> (dostęp: 15.09.2024).
- Palmowski, T. (2001). Port elbląski dawniej i współcześnie. *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 7, 169–188.
- Palmowski, T., Tarkowski, M. (2016). Wsparcie przedsiębiorczości w procesie restrukturyzacji przemysłu okrętowego – przykład Bałtyckiego Portu Nowych Technologii. *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 30(3), 159–172.
- Piskozub, A. (1982). Przesłanki teoretyczne lokalizacji przemysłu w aglomeracjach portowych. W: A. Piskozub (red.), *Przemysł w aglomeracjach portowych Polski*. Gdańsk: Wydawnictwo Morskie, 9–52.
- Portal Morski. (2023, 5 maja). Urząd Miasta w Elblągu o strukturze własnościowej terenów w porcie: 46 proc. należy do przedsiębiorców prywatnych. Pobrano z: <https://www.portalmorski.pl/porty-logistyka/53336-urzed-miasta-w-elblagu-o-strukturze-wlasnosciowej-terenow-w-porcie-46-proc-nalezy-do-przedsiębiorców-prywatnych> (dostęp: 20.02.2025).
- PortEl.pl. (2019, wrzesień). *Strategia rozwoju portu morskiego w Elblągu*. Pozyskano z: [efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://port.elblag.pl/filemanager/Strategia%20Portu/9bbd6ec2e31ed796524c4e7dd741874f190f6c998afeffb3a5152ec4518edad1.pdf](https://port.elblag.pl/filemanager/Strategia%20Portu/9bbd6ec2e31ed796524c4e7dd741874f190f6c998afeffb3a5152ec4518edad1.pdf) (dostęp: 20.02.2025).
- PortEl.pl. (2024, 5 lipca). *Na nowe nabrzeże jeszcze poczekamy*. Pobrano z: <https://www.portel.pl/gospodarka/na-nowe-nabrzeze-jeszcze-poczekamy/140099> (dostęp: 11.10.2024).
- PortEl.pl. (2024, 30 sierpnia). *Zarząd Portu Morskiego Elbląg*. Pobrano z: <https://port.elblag.pl/> (dostęp: 30.08.2024).
- PortEl.pl. (2025, 14 lutego). *Struktura przeładunków w porcie Elbląg*. Pobrano z: <https://port.elblag.pl/przeladunki> (dostęp: 14.02.2025).
- Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2024. (2024). Warszawa-Szczecin: Główny Urząd Statystyczny.
- Salomon, A. (2018). Stan obecny i perspektywy rozwoju Portu Elbląg. *Zeszyty Naukowe Akademii Morskiej w Gdyni*, 107, 99–115. doi: <https://doi.org/10.26408/107.07>
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Elbląg, załącznik nr 3 do Uchwały nr XXXII/248/2021 Rady Gminy Elbląg z dnia 24 czerwca 2021.
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Miasta Elbląg, załącznik nr 2 do uchwały nr XXVII/805/2022 Rady Miejskiej w Elblągu z dnia 3 listopada 2022 r.
- Szostak, S., Drożdż, J. (2017). Przetwórstwo. *Rynek Ryb – Stan i Perspektywy*, 24–27.
- Szwankowski, A. (1982). Uprzemysłowienie aglomeracji gdańskiej W: A. Piskozub (red.), *Przemysł w aglomeracjach portowych Polski*. Gdańsk: Wydawnictwo Morskie, 53–91.
- Uchwała nr 100 Rady Ministrów z dnia 17 września 2019 r. w sprawie przyjęcia programu pod nazwą „Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku”, M.P. 2019 poz. 1016.
- Wiegman, B.W., Louw, E. (2011). Changing port-city relations at Amsterdam. A new phase at the interface? *Journal of Transport Geography*, 19(4), 575–583.
- Witoński, M. (2013). Uwarunkowania rozwoju przemysłu morskiego na potrzeby morskiej energetyki wiatrowej – doświadczenia zagraniczne i polskie. W: *Morska energetyka kołem*

zamachowym rozwoju przemysłu i regionów nadmorskich. Słupsk: Słupski Inkubator Technologiczny.

Wystąpienie pokontrolne LOL.410.021.01.2017. (21.01.2017). P/17/067 Rozwój średnich i małych portów morskich, Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Olsztynie.

Zaremba, P. (1962). *Urbanistyka miast portowych.* Szczecin: Szczecińskie Towarzystwo Naukowe.

Podziękowania

Dziękuję Pani Katarzynie Smulskiej – dyrektorze Biura Konsultacji Społecznych i Kontaktów Międzynarodowych Urzędu Miejskiego w Elblągu – za pomoc i zaangażowanie w przeprowadzeniu rozmów z przedsiębiorcami na temat wykorzystania portu morskiego.

Tadeusz Bocheński, dr, adiunkt w Instytucie Gospodarki Przestrzennej i Geografii Społeczno-Ekonomicznej Uniwersytetu Szczecińskiego. Specjalizuje się w geografii transportu. Prowadzi badania z zakresu funkcjonowania kolei i transportu intermodalnego, funkcjonowania portów morskich oraz powiązań między przemysłem a koleją i portami morskimi. Obszar jego badań obejmuje przede wszystkim Polskę, Europę Środkowo-Wschodnią i Region Morza Bałtyckiego. W polu jego zainteresowań naukowych znajdują się również duże i średnie miasta oraz delimitacja regionów funkcjonalnych w Polsce.

Tadeusz Bocheński, PhD, assistant professor in the Institute of Spatial Management and Socio-Economic Geography at the University of Szczecin. He specialises in transport geography conducting research in the field of railway operation and intermodal transport, the operation of seaports and the links between industry, railways and ports. The area of his research covers primarily Poland, Central and Eastern Europe and the Baltic Sea Region. His academic interests also include large and medium-sized cities and the delimitation of functional regions in Poland.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6172-7914>

Adres / Address:

Uniwersytet Szczeciński
Instytut Gospodarki Przestrzennej i Geografii Społeczno-Ekonomicznej
ul. Mickiewicza 64
71-101 Szczecin, Polska
e-mail: tadeusz.bochenski@usz.edu.pl