

## ELBLĄG – BYŁE MIASTO HANZEATYCKIE W KONSEKWENTNYM DĄŻENIU DO WIELKIEGO POWROTU DO BAŁTYCKIEJ RODZINY PORTÓW MORSKICH

**Słowa kluczowe:** Program NSIP, Morze Bałtyckie, morski port, modernizacja, Związek Hanza, infrastruktura obronna, polska racja stanu

### STRESZCZENIE

*W artykule przedstawiono wybrane zagadnienia dotyczące polskiej racji stanu odnoszącej się kreowania polityki morskiej. W szczególności problem dotyczy potrzeby stwarzania odpowiednich warunków dla szerszego dostępu do Morza Bałtyckiego krajowym portom, np. portowi Elbląg. Nadmorskie położenie Polski stanowi szczególne dobro narodowe. Położenie to posiada ogromne, strategiczne, znaczenie dla rozwoju społeczno-gospodarczego i bezpieczeństwa narodowego a także jest ważne dla pozycji kraju w całym regionie Morza Bałtyckiego. Morski charakter Rzeczypospolitej Polskiej powinny być jedną z fundamentalnych ram w kształtowaniu polityki rozwoju państwa oraz jego przestrzennego zagospodarowania. W tym kontekście podjęto próbę uchwycenia istoty konkretniejszego traktowania spraw morskich poprzez rozbudowę krajowej morskiej infrastruktury, przywracając tym samym miano miasta pełnomorskiego – portowi Elbląg. Z tego też względu, ujęto rys historyczny miasta Elbląga, w tym jego rolę w byłym związku miast handlowych Północnej Europy (HANZA). Jednocześnie podkreślono możliwość wykorzystania Programu Inwestycyjnego NATO w Dziedzinie Bezpieczeństwa (NSIP) w celu modernizacji infrastruktury obronnej z ujęciem problematyki dotyczącej wielkiego powrotu miasta Elbląg do bałtyckiej rodziny portów morskich. Ponadto zwrócono uwagę na możliwość wykorzystania HNS (Host Nation Support – Wsparcie Państwa-Gospodarza) w celu przyspieszenia prac związanych z budową kanału. Obydwa programy umożliwiają wsparcie finansowe Sojuszu w realizacji projektu budowy kanału żeglującego. Wskazano przy tym na możliwości wykorzystania przy*

---

<sup>1</sup> Bogdan Wójtowicz – Ministerstwo Gospodarki, Departament Programów Offsetowych, Plac Trzech Krzyży 3/5, 00-507 Warszawa, Polska. Ministry of Economy, Offset Programmes Department, 3/5, Trzech Krzyży Square, 00-507 Warsaw, Poland.

Tomasz Nalepa – Niezależny ekspert, ul. Sympatyczna 8/2, 35-14 Rzeszów, Polska, tel. +48 601 66 40 48, e-mail: tomasz.nalepa@onet.eu. Independent expert, 8/2, Sympatyczna Str., 35-314 Rzeszów, Poland.

*pracach budowlanych osadzonych w zakładach penitencjarnych. Rozważono także i uwypuklono niepodważalne korzyści płynące z przyszłego, dynamicznego rozwoju portu Elbląg.*

## Wstęp

Od wieków Polska uważana jest za państwo morskie. Świadczy o tym dostęp do morza Bałtyckiego, jak również tradycje, zarówno w gospodarce morskiej, jak i rozwiniętej infrastrukturze portowej. W obecnej sytuacji geopolitycznej coraz większego znaczenia nabiera transport wodny (śródlądowy i morski), jako alternatywna postać kontaktów gospodarczych z innymi krajami, w tym wymiany handlowej. Rozbudowa infrastruktury portowej o obiekty do odbioru skroplonego gazu oraz ropy, to kierunek na niezależność i element polityki energetycznej Polski związany dywersyfikacją czynników energetycznych. Idealnie wpisuje się w tę koncepcję Agencja do spraw Inwestycji Obronnych<sup>2</sup> jako instytucja, która mogłaby w racjonalny sposób doprowadzić do właściwego wykorzystania środków z programu inwestycyjnego Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego „NATO Security Investment Programme” (Program Inwestycji NATO w Dziedzinie Bezpieczeństwa), zwanego dalej „Programem NSIP”, na rozwój infrastruktury portu Elbląg wraz z kierunkiem wybudowania nowego kanału dającego dostęp do morza temu kolejnemu, polskiemu portowi i jednocześnie rozwijającemu ten port.

Instrumentem mającym decydujący wpływ na rozwój infrastruktury obronnej jest Program NSIP. Właściwe przygotowanie oferty, jak i jej późniejsza realizacja, zaowocuje w przypadku portu Elbląg jego rozwojem i znaczeniem nie tylko gospodarczym. Inwestycja dotycząca nowego kanału pozwoli na pełną niezależność od Federacji Rosyjskiej, a w obliczu obecnego kryzysu ukraińskiego, jest i będzie jedyną alternatywą dla Polski i jej racji stanu.

Rozpatrując wykorzystanie programów NSIP czy HNS (Host Nation Support – Wsparcie Państwa-Gospodarza), należy zaznaczyć szczególną sytuację polskich stocznii w kontekście dostępu do morza, który zobowiązuje również do zwiększenia bezpieczeństwa państwa. Są to więc żywotne interesy narodowe<sup>3</sup>.

W artykule przedstawiono wybrane problemy dotyczące wykorzystania Programu NSIP jako instrumentu kreatywnie wpływającego na zmienioną formę współdziałania przedsiębiorców o szczególnym znaczeniu gospodarczo-obronnym

---

<sup>2</sup> Zob. B. Wójtowicz, T. Nalepa, *Nowoczesne zarządzanie obronnymi inwestycjami sojusznymi i Unii Europejskiej*, „Wiedza Obronna” 2013, nr 1 (244), s. 45-70.

<sup>3</sup> Szerzej: W. Kustra, *Dostęp do morza zobowiązuje*, „Przegląd Sił Zbrojnych” 2014, nr 1, s. 28-30.

w ramach spółek zbrojeniowych w Polsce oraz z proponowaną Agencją ds. Inwestycji Obronnych (AIO) na rzecz rozwoju inwestycji obronnych na terytorium kraju.

### **Dostęp do morza polską racją stanu**

Elbląg jest miastem liczącym ok. 130 tys. mieszkańców, położonym na rzece Elbląg. Początki tego miasta sięgają 1237 roku. Właśnie wtedy Krzyżacy zbudowali zamek obronny nad brzegiem rzeki Elbląg. Wokół tego zamku powstała osada handlowa, która w 1246 roku otrzymała prawa miejskie. Wówczas w Elblągu znajdowała się siedziba krajowych mistrzów Zakonu Krzyżackiego.

W XIV wieku **Elbląg stanowił przede wszystkim ważny ośrodek portowy. Jednocześnie należał do Hanzy.** Był to związek miast handlowych Północnej Europy z czasów średniowiecza i początku ery nowożytnej. Miasta należące do Związku Hanzeatyckiego popierały się wzajemnie pod względem ekonomicznym i tworzyły realną siłę polityczną, a także militarną. W szczytowym okresie rozwoju *Hanza* liczyła ok. 160 miast różnej przynależności narodowej pod przewodnictwem Lubeki. Delegaci z miast hanzeatyckich zjeżdżali się co pewien czas i opracowywali wspólną politykę tzw. *Hansetage*. Ostatni zjazd delegatów miast Hanzy odbył się w 1669 roku.

O zamożności dawnych osadników świadczą chociażby wyniki prac wykopaliskowych prowadzonych na terenie Elbląga. Dzięki pracom archeologów wydobyto tysiące wyrobów z bursztynu, szkła, ceramiki i metalu. Świadczą one o tym, że istniały ożywione kontakty handlowe mieszkańców dawnego Elbląga, m.in. z Anglią, Niderlandami, Skandynawią i Niemcami.

Znaczącą datą w historii tego miasta było przystąpienie do Związku Pruskiego w 1440 roku. Po bitwie pod Grunwaldem w 1410 roku mieszkańcy Elbląga złożyli hołd polskiemu królowi Władysławowi Jagielle. W 1446 roku po zawarciu Pokoju Toruńskiego, Elbląg wszedł w skład państwa polskiego. Wtedy miasto otrzymało liczne przywileje od polskich królów. **Jednocześnie wtedy Elbląg stał się ważnym portem morskim.** Niestety wojny, które były prowadzone na tych terenach w XVI i XVII wieku, przyniosły groźne choroby, grabieże i zniszczenia.

W 1772 roku po I rozbiórce Polski, Elbląg włączono do państwa pruskiego. W XIX wieku nastąpiło ożywienie miasta. Elbląg znalazł się na szlaku kolejowym. Ponadto **do eksploatacji przekazany został Kanał Elbląski.** Powstały liczne zakłady np. fabryka samochodów czy lokomotyw. Jednakże szczególne **znaczenie dla dalszego rozwoju miasta miała stocznia założona przez Ferdynanda Schichau'a.** W Elblągu budowano nawet okręty podwodne i torpedowce. Niemieccy konstruktorzy już wówczas zdobywali niezbędne doświadczenie w budowie okrętów podwod-

nych dla swej floty wojennej. Wykorzystując spore doświadczenie w budownictwie okrętów podwodnych, udało się na zamówienie Alfreda Lohmanna, bremeńskiego kupca i prezesa tamtejszej izby handlowej, zaprojektować niezwykły statek, który miałby możliwość bezpiecznego zanurzania się. Projekt przygotował starszy inżynier Rudolf Erbach (w okresie międzywojennym wykładał na politechnice w Wolnym Mieście Gdańsku; przy projekcie zaangażowany był również inż. Hans Techel), a budowy podjęła się stocznia Germania, należąca do zakładów Fr. Kruppa<sup>4</sup>. Należy pokreślić, że w 1914 roku budowano okręty podwodne średniej wielkości. Największe okręty podwodne w tej klasie w Kaiserliche Marine (typu U 23) miały wyporność 867 t i zasięg ok. 8000 Mm.

Należy pamiętać, że nie zawsze mieliśmy dostęp do morza, o czym świadczy chociażby następujący zapis „Początkowo, wobec braku dostępu do Bałtyku, uformowano dwie flotylle rzeczne. 1 (Wiślana), składająca się ze starych motorówek, uzbrojonych w działa polowe i karabiny maszynowe, strzegła najpierw koło Włocławka na Wiśle granicy polsko-niemieckiej, a latem 1920 r. chroniła przed inwazją sowiecką. 2 Flotylla (Pińska) walczyła w czasie wojny polsko-sowieckiej z Flotyllą Dnieprzańską i rosyjskimi oddziałami lądowymi. Historycznym wydarzeniem było przejście przez Polskę w lutym 1920 r. 76 km wybrzeża (140 km z linią brzegową Helu) przyznanego traktatem wersalskim”<sup>5</sup>. Dlatego też, powinniśmy umieć korzystać z dobrodziejstwa posiadania obecnie ponad 500 km dostępu do Morza Bałtyckiego.

Po zakończeniu II wojny światowej w 1945 roku, **Elbląg wrócił do Polski**. Niestety w wyniku działań wojennych został bardzo zniszczony w ok. 65%. Jednak przy ogromnym wysiłku społeczeństwa odbudowano go, czego przykładem jest wspaniałe Stare Miasto.

Przez Żuławy Wiślane i Pojezierze Iławskie przebiega **Kanał Elbląski**. Jego początkiem stała się rzeka Elbląg i dalej jezioro Drużno, które jest wyjątkowym zbiornikiem w skali europejskiej. Przez jezioro prowadzi szlak żeglugowy z Elbląga do Ostródy. Kanał Elbląski, zbudowany w latach 1845-1860, to jedyny w Europie zespół pochylni, który został zbudowany w celu pokonania ok. 100 m różnicy poziomu wody na odcinku 10 km. Autorem projektu był XIX-wieczny inżynier Georg Jakob Steenke. Projekt ten zakładał, iż różnice wysokości pokonywać się będzie za pomocą pięciu pochylni zaopatrzonych w wyciągi dla statków. Najpierw kanałem przewożono drewno, ale wraz z rozwojem sieci kolejowej i drogowej ta

---

<sup>4</sup> M. Glock, *Podwodne krążowniki Kaisera*, „MORZE STATKI I OKRĘTY” 2015, wydanie specjalne, nr 2, Magnum X, Warszawa 2015, s. 2.

<sup>5</sup> P. Stawecki, *Wojsko Marszałka Józefa Piłsudskiego*, RYTM, Warszawa 2004, s. 191.

funkcja przestała być przydatna. W rezultacie kanał ten zaczęto wykorzystywać pod względem turystycznym, organizując tzw. rejsy spacerowe.

Mierzeja Wiślana to wąski skrawek lądu między Bałtykiem a Zalewem Wiślany. Szerokość Mierzei waha się w granicach od 300 m po stronie rosyjskiej do 2,5 km po stronie polskiej (w rejonie Stegny). Polska część Mierzei Wiślanej (długość 50 km) to piaszczysty wał wydmy, który przebiega od okolic portu Gdańsk do granicy z Obwodem Kaliningradzkim. W części zachodniej przylega do Żuław Wiślanych i w trzech miejscach jest przzerwana przez dawne i obecne ujście Wisły (Martwa Wisła, Śmiała Wisła i Przekop Wisły). W tym rejonie panują dotychczas bardzo dobre warunki do rozwoju turystyki. Szczególnie podczas letniego sezonu największej turystów i wczasowiczów przebywa w następujących miejscowościach: Mikoszewo, Jantar, Stegna, Kąty Rybackie, Krynica Morska i Piaski.

Piaski to miejscowość położona na końcu polskiej strefy Mierzei Wiślanej, ok. 4 km od granicy państwowej Polski i Rosji. Niedaleko portu Bałtyjsk znajduje się Cieśnina Pilawska, przez którą Rosjanie uniemożliwiają Polsce uprawianie swobodnej żeglugi. Dlatego też, Elbląg nie posiada dziś dostępu do morza. Wynika to po prostu z dominacji Rosji. Nasuwa się pytanie: czy Polska radzi sobie z taką sytuacją? Zatem najwyższy czas to zmienić i podjąć stosowne działania, **aby miasto Elbląg stało się portem Elbląg**. Co oznacza zamknięcie bramy do morza najlepiej odzwierciedla następujący cytat „Departament do Spraw Morskich przystąpił natychmiast do intensywnych prac w kraju i za granicą, zgłaszając postulaty morskie Polski na konferencji w Paryżu przez admirała Porębskiego, przedstawiciela naszej delegacji. Traktat wersalski, zawarty 28 czerwca 1919 roku, zamknął naturalną bramę Polski do morza, nie przyznając jej wrogo nastawionego Gdańska. Niemniej jednak admirał Porębski zrealizował w pewnym stopniu swe marzenia i zbudował w stoczni gdańskiej w roku 1920 dywizjon monitorów dla flotylli rzecznej: „Warszawa”, „Horodyszczce”, „Pińsk”, „Mozyrz” (wszystkie o wyporności 110 ton i prędkości 9,1 węzła)”<sup>6</sup>. Cieśnina Pilawska znajduje się między dwiema częściami Mierzei Wiślanej. Łączy Zalew Wiślany z wodami Morza Bałtyckiego. Aktualnie jest ona kontrolowana przez władze Federacji Rosyjskiej. Cieśnina Pilawska została przekopana w 1497 roku. W latach 60. XX wieku udało się ją powiększyć. Obecnie ma 400 m szerokości i 12 m głębokości.

Niestety rola i znaczenie miasta Elbląg były ciągle niestabilne. Wspomina o tym również gen. Waldemar Skrzypczak w swej książce pt. „Moja wojna”, w której wspomina, iż w Elblągu na dzień dobry dostaje wyzwanie. Trwa reforma administracyjna wprowadzana przez rząd Jerzego Buzka. Zmniejsza się liczba województw.

---

<sup>6</sup> K.O. Borchardt, *Kolebka nawigatorów*, Poznań Świat, Poznań 2010, s. 21.

W armii jest krucho z pieniędzmi, a w regionie stoją aż dwie dywizje – 15. Olsztyńska i 16. Elbląska. Jedna ma iść pod nóż. Dowódcom z Pomorskiego Okręgu Wojskowego w Bydgoszczy bardziej pasuje, żeby została Dywizja Olsztyńska pod dowództwem Lecha Stefaniaka, którego znają lepiej niż ambitnego Skrzypczaka. Na niekorzyść działa to, że miastem wojewódzkim jest już tylko Olsztyn, Elbląg spada do poziomu powiatu<sup>7</sup>. Fakt ten świadczy o tym, że Elbląg jest ustawicznie spychany na dalszy plan rozwojowy, tak pod względem administracyjnym, jak i pod względem gospodarczym. Tak dalej być nie powinno i czas na zmiany. Trzeba temu miastu umożliwić przede wszystkim dostęp do morza.

Jeszcze nie tak dawno, Prezydent Elbląga, Jerzy Wilk zwrócił się w liście otwartym do Pana Premiera Donalda Tuska<sup>8</sup> z wnioskiem „o przyspieszenie prac nad realizacją projektu Budowy Kanału Żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną, a także pomoc w zakresie pogłębienia torów wodnych na akwenu Zalewu Wiślanego i rzecze Elbląg”<sup>9</sup>. Można zadać sobie pytanie: czy Polska potrafi się zmobilizować i dokonać niemożliwego dotychczas zadania, czyli rozpoczęcia inwestycji związanej z budową kanału przez Mierzeję Wiślaną?

Polska jest państwem-członkiem Unii Europejskiej. Stanowi to bardzo istotny czynnik z punktu widzenia ekonomicznego i bezpieczeństwa naszego kraju. Obecnie Rzeczypospolita Polska ma silne aspiracje, aby stać się państwem o rozwiniętej gospodarce innowacyjnej, wchodzącej w skład pierwszej dziesiątki unijnych państw pod tym względem. W konsekwencji nasuwa się pytanie – w jaki sposób to osiągnąć? Najpierw należy zadbać o bezpieczeństwo ekonomiczne. Na bezpieczeństwo ekonomiczne Polski duży wpływ będą miały procesy integracyjne naszego kraju z Unią Europejską. Będą one stanowić szansę dla Polski na przesunięcie się z ekonomicznych peryferii do centrum gospodarki światowej, jakim jest najbliższa geograficznie Unia Europejska. Powstaje pytanie, czy rodzą one także określone wyzwania dla polskiej gospodarki?<sup>10</sup>. Do tych wyzwań należy właśnie stworzenie gospodarki opartej na wiedzy, gospodarki innowacyjnej i konkurencyjnej. Ważnym aspektem

---

<sup>7</sup> W. Skrzypczak, M. Majewski, P. Reszka, *Moja wojna*, Wydawnictwo Zysk i S-ka, Poznań 2010, s. 144.

<sup>8</sup> Prezydent Bronisław Komorowski desygnował Ewę Kopacz na Prezesa Rady Ministrów. <http://www.rmfm24.pl/fakty/polska/news-ewa-kopacz-desygnowana-na-premiera-to-będzie-dobry-rząd,nId,1499701> [dostęp: 18.09.2014].

<sup>9</sup> <http://wiadomosci.onet.pl/kraj/prezydent-elblaga-chce-przyspieszenia-budowy-kanału-przez-mierzeje-wislana/3475z> [dostęp: 2.04.2014].

<sup>10</sup> P. Soroka, *Polistategia bezpieczeństwa zewnętrznego Polski. Ujęcie normatywne*, Towarzystwo Wiedzy Obronnej, Sponsor: Przemysłowy Instytut Telekomunikacji, Warszawa 2005, s. 56.

rozwoju jest odważne postawienie na wdrażanie nowych inwestycji, w tym także stworzenie odpowiednich warunków na rozwój Elbląga jako ośrodka portowego.

### **Program inwestycyjny NATO w dziedzinie bezpieczeństwa podstawą rozwoju sojuszniczej infrastruktury obronnej**

Realizacja stosownych zobowiązań wynikających z Programu NSIP, już sprzyja i będzie sprzyjała rozwojowi konkurencyjnej bazy portowej w Polsce, w związku z czym przyczyni się także do rozwoju Europejskiej Bazy Technologiczno-Przemysłowej sektora obronnego. Argument ten wpisuje się w promowaną przez instytucje wspólnotowe oraz Europejską Agencję Obrony koncepcję stworzenia wspólnego i konkurencyjnego w skali globalnej europejskiego rynku wyposażenia obronnego (European Defence Equipment Market)<sup>11</sup>.

W kontekście sytuacji kryzysowej, jaka zaistniała pomiędzy Rosją a Ukrainą, możemy wysnuć wniosek, iż dawne zagrożenia nie przeminęły. Rosja ponownie odsłoniła swoje nieskończone działania mocarstwowe. Z tego powodu, jak też z powodu wielu innych zagrożeń, powinniśmy w sposób bardziej zdecydowany dbać o rozwój infrastruktury obronnej, w tym i portowej, wykorzystując wszystkie ku temu sprzyjające środki oraz mechanizmy – w tym także Program NSIP.

Dlatego też, Program NSIP stanowi kluczowe narzędzie dla gospodarek tych krajów, które biorą w nim udział, jednocześnie polepszając sytuację w sektorze obronnym. Program ten jest instrumentem wykorzystywanym przez państwa członkowskie NATO. Mając powyższe na uwadze, autorzy zaproponowali jego odpowiednik na gruncie Unii Europejskiej<sup>12</sup>.

Sprawy bezpieczeństwa w ramach resortu gospodarki skupiają się obecnie na realizacji bezpieczeństwa gospodarczego. Jednym z zadań jest więc dywersyfikacja źródeł i kierunków dostaw nośników energii oraz rozbudowy infrastruktury sieciowej kraju. W ten kierunek wpisuje się rozbudowa infrastruktury portów. Istnieje więc szan-

---

<sup>11</sup> Polska od 2006 roku uczestniczy w procesie wspólnego rynku obronnego w ramach UE zgodnie z decyzją Rady Ministrów w sprawie przystąpienia do *Międzynarodowego reżimu stymulującego konkurencyjność Europejskiego Rynku Obronnego*. Zob. C. Sochala, P. Ligenza, D. Mientkiewicz, J. Szymanowski, T. Nalepa, *Wyzwania i zagrożenia dotyczące systemu rezerw strategicznych oraz przemysłowego potencjału obronnego w Polsce. Dylematy Administrowania*, AON, Warszawa 2010.

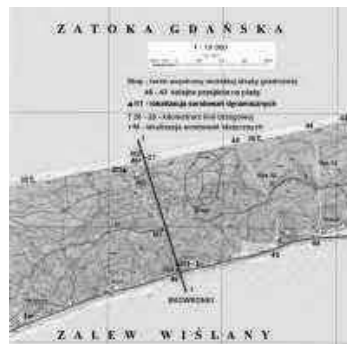
<sup>12</sup> Szerzej: B. Wójtowicz, T. Nalepa, *Możliwości i perspektywy zmian infrastruktury PPO na potrzeby produkcyjno-remontowe w zakresie realizacji zadań z obszaru PMG, NSIP, HNS*, „Wiedza Obronna” 2012, nr 4 (242), s. 83-98.

sa na rozwój morskiego portu Elbląg<sup>13</sup>. Zadaniem szczególnie ważnymi dla bezpieczeństwa państwa a realizowanymi m.in. przez ministerstwo gospodarki są również:

- zapewnienie potrzeb obronnych państwa, w tym w zakresie przygotowania gospodarki do funkcjonowania w warunkach zagrożenia bezpieczeństwa i w czasie wojny;
- zapewnienie bezpieczeństwa międzynarodowego łańcucha dostaw towarów o znaczeniu strategicznym i skutecznej kontroli obrotu wytwarzanymi w kraju oraz importowanymi towarami.

Te dwa zagadnienia nie dają cienia wątpliwości, iż idea dostępu do morza portu Elbląg jest realizacją tych celów, jak również stanowi polską rację stanu w tym obszarze.

Należy podkreślić, że wykonano już Studium Wykonalności Inwestycji pt.: *Budowa Kanału Żeglugowego przez Mierzę Wiślaną*. Celem tego studium było przeprowadzenie badań i analiz w zakresie możliwości i celowości zbudowania w polskiej części Mierzei Wiślanej Kanału Żeglugowego jako międzynarodowej drogi wodnej łączącej Morze Bałtyckie z Portem Morskim w Elblągu. Wyniki przeprowadzonych analiz wskazują, że najkorzystniejszą lokalizacją dla **budowy Kanału Żeglugowego** przez Mierzę Wiślaną jest miejscowość Skowronki w Gminie Sztutowo (rys. 1).



Rysunek 1. Lokalizacja kanału

Źródło: <http://www.umgdy.gov.pl/pium/wiadomosci/podglad?id=24605&typ=n&menuId=221> [dostęp: 2.04.2014].

<sup>13</sup> Autorzy pragną zwrócić uwagę, iż w przypadku portu Elbląg, należałoby rozważyć powstanie systemu odbioru nośników energii (skroplony gaz, ropa naftowa) ze względu na niewielką odległość od granicy z Federacją Rosyjską w kontekście zniszczenia takiej infrastruktury i wynikłych zagrożeń dla miasta Elbląg w ewentualnym konflikcie zbrojnym.



Projekt przekopu Mierzei Wiślanej ma strategiczne znaczenie dla Polski, podobnie jak budowa gazoportu w Świnoujściu. Decyzja o przyspieszeniu prac nad przekopem Mierzei należy do rządu. Można by rozważyć ujęcie tej inwestycji w Programie NSIP. Koniecznym wydaje się przedstawienie odpowiedniego uzasadnienia w tej sprawie, pamiętając przy tym istotne stwierdzenie „Wykorzystuj różne taktyki – nie ma jednej, która jest zawsze skuteczna. Nie ma zawsze właściwego czasu i zawsze trafnego przesłania. Za każdym razem musisz stwarzać wrażenie naglącej potrzeby. Jedna chwila może zadecydować o twoim sukcesie lub porażce”<sup>14</sup>. W przypadku podjęcia pozytywnej decyzji dotyczącej wykonania przekopu, przewiduje się, że mógłby on być gotowy za kilka lat. Jego wizualizację przedstawiono na rys. 2. Budowa kanału w Skowronkach pochłonięłaby znaczną kwotę środków finansowych. Dlatego też, należałoby podjąć starania w Kwaterze Głównej NATO w Brukseli, aby ta strategiczna inwestycja mogła być zrealizowana w ramach Programu NSIP. Według dotychczasowych obliczeń budowa kanału ma kosztować w granicach ok. 650-800 mln zł. Jednakże realne koszty mogą być jeszcze większe. Natomiast utrzymanie nowo-wybudowanego kanału w skali roku kosztowałoby kilka milionów zł.



Rysunek 2. Kanał Żeglugowy przez Mierzeję w miejscowości Skowronki

Źródło: <http://www.umgdy.gov.pl/pium/wiadomosci/podglad?id=24605&typ=n&menuId=221>  
[dostęp: 2.04.2014].

**Urząd Morski w Gdyni** podkreśla, że dzięki temu kanałowi wzrośnie bezpieczeństwo narodowe, ponieważ powstaną nowe drogi ewakuacji morskiej, jak również powstaną szersze możliwości dostaw różnego sprzętu i towarów do Elblą-

<sup>14</sup> Sun Tzu & G. Gagliardi, *Sztuka wojny, sztuka marketingu*, HELION, Gliwice 2005, s. 89.

ga. Z powodu kryzysu krymskiego, sytuacja wschodnioeuropejska uległa zmianie, niestety na niekorzyść. W rezultacie pojawił się mocny, polityczny argument przemawiający za tym, aby budować nowy kanał otwierający portowi Elbląg dostęp do morza.

Rosja blokuje swobodny przepływ polskim jednostkom pływającym przez swoją cieśninę. Mamy zatem pewną niezgodność o charakterze międzynarodowym i niechęć do jej rozwiązania ze strony rosyjskiej. Brak zgody na udostępnienie rosyjskiej cieśniny dla potrzeb polskiego portu Elbląg świadczy o tym dobitnie. Dyskusję o rozwiązywaniu konfliktów pomiędzy suwerennością i prawami człowieka w taki sposób, aby prowadziło to do realizacji sprawiedliwości międzynarodowej, z pewnością utrudnia fakt, że żadne z tych pojęć nie jest jednoznacznie zdefiniowane i żadne nie ma charakteru homogenicznego. Wręcz przeciwnie, wszystkie – suwerenność, prawa człowieka, sprawiedliwość – są wieloznaczne i wewnętrznie niejednorodne<sup>15</sup>.

Zatem powstają nowe zagrożenia w Europie, które są jednocześnie dużym zagrożeniem dla pokoju światowego. Polska od wielu już lat domaga się o rozbudowę infrastruktury obronnej NATO na wschodnich rubieżach. Zgoda na wybudowanie tak potrzebnego kanału umożliwiłaby zwiększenie gotowości do przyjmowania Sił Wzmocnienia ze strony Sojuszu. Wschodnie granice Polski, a zarazem obszaru NATO, pozbawione są teraz silnie rozbudowanej sojuszniczej infrastruktury obronnej.

Podsumowując, obecna sytuacja pogrążona kryzysem ukraińsko-rosyjskim powoduje, że możliwość udzielenia Wzmocnienia Sił wydaje się już dziś nieodzowna, a polskie postulaty w tej materii powinny być spełnione. Toteż powyższa strategiczna inwestycja w Elblągu wychodzi naprzeciw oczekiwaniom.

### Zakończenie

Polska racja stanu wymaga zajęcia określonego i jasnego stanowiska w sprawie budowy kanału przez Mierzęję Wiślaną. Do końca 2008 roku opracowano Raport dotyczący oddziaływania przedsięwzięcia, jakim jest budowa kanału na obszary wymagające specjalnej ochrony, w tym obszary sieci NATURA 2000. Z przedmiotowego raportu wynika wnioski, iż jedyna opcja to – „Zbudowanie Kanału żeglownego o głębokości 5,0 m przez Mierzęję Wiślaną w polskiej części Mierzei oraz pogłębienie istniejących torów wodnych na Zalewie Wiślanym i rzece Elbląg (do

---

<sup>15</sup> J. Zajadło, *Koncepcja odpowiedzialności za ochronę (Responsibility to Protect) – nowa filozofia prawa międzynarodowego*, [w:] *Świat współczesny wobec użycia siły zbrojnej. Dylematy prawa i polityki*, red. J. Kranz, EuroPrawo, Warszawa 2009, s. 273.

Portu Elbląg) umożliwiającą docelowo dostępność do Portu Morskiego Elbląg statków o zanurzeniu do 4 m, szerokości do 20 m i długości do 100 m, podanych jako miarodajne przez Zarząd Portu Morskiego Elbląg<sup>16</sup>.

Przedmiotowy **kanal jest inwestycją celu publicznego, która została przyjęta uchwałą Rady Ministrów z dnia 13 listopada 2007 roku** w sprawie ustanowienia Programu Wieloletniego na lata 2008-2013 pn.: „**Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską**”. Minęło pięć lat i jak zwykle w Polsce, także i w tej konkretnej sytuacji, od projektu do realizacji brak jest koordynacji i odpowiedzialności za wykonawstwo. Autorzy podkreślają, iż powołanie do życia Agencji ds. Inwestycji Obronnych przyniosłoby duże prawdopodobieństwo rozwiązania tego problemu. Zamierzenie to przyczyniłoby się do współdziałania określonych podmiotów w zakresie realizacji planu budowy, jak również umożliwiłoby zintensyfikowanie wysiłków Polski do tego, aby kanał przez Mierzęcę Wiślana, zyskał uznanie w oczach partnerów-państw NATO. W efekcie projekt tego przedsięwzięcia powinien przełożyć się na wpisanie go do realizacji pakietu w ramach Programu NSIP.

Koszty związane z prowadzeniem prac ziemnych można by obniżyć wykorzystując programy aktywizujące skazanych. Zakłady penitencjarne, w których wdrożone są odpowiednie mechanizmy aktywizacji więźniów i przygotowania ich do funkcjonowania w normalnym środowisku można by włączyć do etapu przygotowań prac ziemnych prowadzonych w zakresie budowy przedmiotowego kanału. Musimy szukać różnych rozwiązań społecznych i finansowych, aby umożliwić realizację budowy kanału przez Mierzęcę Wiślana.

Za pomyślnym wykonaniem ww. inwestycji przemawiają posiadane bardzo dobre kadry różnych specjalności. Trzeba tylko wykazać się profesjonalizmem i konsekwencją działania, oczywiście przy zapewnieniu odpowiednich środków finansowych na ten cel. Mamy ogromny potencjał i determinację działania w ludziach i nie bójmy się tego skorzystać. Wszystko zależy od preferencji – niektórzy cenią sobie bliskość akwenów i dynamiczny rozwój, a dla innych wygodniejsze jest pozostawanie w stadium bierności i w dryfowaniu. Obserwując, jak wiele przygotowanych i dobrze zaprojektowanych inwestycji przybywa na świecie, nie można oprzeć się woli podjęcia tego zadania. Należy pokazać Europie, chociażby tym projektem, tak chcemy jak najbardziej wyeksponować na wschodzie port Elbląg i „oddać morze” jego mieszkańcom.

---

<sup>16</sup> <http://ec.europa.eu/ourcoast/download.cfm?fileID=1482> [dostęp: 2.04.2014].

## Bibliografia

1. Borchardt K.O., *Kolebka nawigatorów*, Poznań Świat, Poznań 2010.
2. Glock M., *Podwodne krążowniki Kaisera*, „MORZE STATKI I OKRĘTY” 2015, nr 2, wydanie specjalne, Magnum X, Warszawa 2015.
3. <http://www.rmfm24.pl/fakty/polska/news-ewa-kopacz-desygnowana-na-premiera-to-będzie-dobry-rząd,nId,1499701>
4. <http://wiadomosci.onet.pl/kraj/prezydent-elblaga-chce-przyspieszenia-budowy-kanalu-przez-mierzeje-wislana/3475z>
5. <http://www.umgdy.gov.pl/pium/wiadomosci/podglad?id=24605&typ=n&menuId=221>
6. <http://ec.europa.eu/ourcoast/download.cfm?fileID=1482>
7. Kustra W., *Dostęp do morza zobowiązuje*, „Przegląd Sił Zbrojnych” 2014, nr 1.
8. Skrzypczak W., Majewski M., Reszka P., *Moja wojna*, Zys i S-ka, Poznań 2010.
9. Sochala C., Ligenza P., Mientkiewicz D., Szymanowski J., Nalepa T., *Wyzwania i zagrożenia dotyczące systemu rezerw strategicznych oraz przemysłowego potencjału obronnego w Polsce. Dylematy Administrowania*, AON, Warszawa 2010.
10. Soroka P., *Polistrategia bezpieczeństwa zewnętrznego Polski. Ujęcie normatywne*, Towarzystwo Wiedzy Obronnej, Sponsor: Przemysłowy Instytut Telekomunikacji, Warszawa 2005.
11. Stawecki P., *Wojsko Marszałka Józefa Piłsudskiego*, RYTM, Warszawa 2004.
12. Tzu Sun & Gagliardi G., *Sztuka wojny, sztuka marketingu*, HELION, Gliwice 2005.
13. Wójtowicz B., Nalepa T., *Nowoczesne zarządzanie obronnymi inwestycjami sojusznicy i Unii Europejskiej*, „Wiedza Obronna” 2013, nr 1 (244).
14. Wójtowicz B., Nalepa T., *Możliwości i perspektywy zmian infrastruktury PPO na potrzeby produkcyjno-remontowe w zakresie realizacji zadań z obszaru PMG, NSIP, HNS*, „Wiedza Obronna” 2012, nr 4 (243).
15. Zajadło J., *Koncepcja odpowiedzialności za ochronę (Responsibility to Protect) – nowa filozofia prawa międzynarodowego*, [w:] *Świat współczesny wobec użycia siły zbrojnej. Dylematy prawa i polityki*, red. J. Kranz, EuroPrawo, Warszawa 2009.

\*\*\*\*\*

## ELBLĄG – FORMER HANZA TOWN IN A CONSISTENT WAY WITH A GREAT COME BACK INTO THE BALTIC FAMILY OF MARITIME PORTS

**Keywords:** NSIP Programme, the Baltic Sea, maritime port, modernization process, the Hanza Union, defence infrastructure, the of Polish State

### SUMMARY

*In this article authors described a chosen issues concerning the Polish Reason of State in the aspect of creation of maritime policy. Especially the key problem is necessity of making of suitable conditions for a larger access to the Baltic Sea for home ports, for instance for Elbląg City. Poland as a sea country should use this positive factor. Poland is favourably situated country. This fact has a huge, strategic significance for social-economic development and for national security. This fact is important also for state position in the Baltic region. Maritime character of the Republic of Poland should be one of fundamental frame in the creating process of state development policy and the architecture planning process. It is expected to catch a real providing maritime matters through the modernization process of national maritime infrastructure. This fact allow us to attach weight to see Elbląg City as the port of Elbląg. Therefore a historical framework of Elbląg City was described and his role in the former Trade Cities Union of North Europe (HANZA). Simultaneously authors stressed a possibility of make use of the NATO Security Investment Programme (NSIP) for modernization process of defence infrastructure with seizing of subject concerning a big come back of Elbląg City to the Baltic family of maritime ports. Moreover authors pay an attention for possibility of make use the Host Nation Support for accelerating works concerning of building process of Navigation Canal. Above two programmes can give a financial support from Alliance for implementation of canal project. We have a possibility of involvement of during a construction works also. As a result of this undertaking we will see unquestionable profits of future and dynamic development of the port of Elbląg.*