

# Nowy bałtycki byt

Statystyki Eurostatu pokazują, że Polska jako jeden z 22 krajów Unii Europejskiej mających dostęp do morza najgorzej wykorzystuje wynikający z tego potencjał. Przykładowo kraje skandynawskie rozbudowują swoje możliwości w zakresie obsługi ruchu promowego i ro-ro w portach, spodziewając się, i słusznie, jego wzrostu w przyszłości. Ponadto wszyscy znaczący armatorzy promowi budują coraz większe promy i jednostki ro-ro przeznaczane na Bałtyk.

Czy Polska może także wpisać się w ten trend? Oczywiście! Z jednej strony należy wspierać rozbudowę infrastruktury w portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki, czyli w Szczecinie, Świnoujściu, Policach, Gdyni i Gdańsku, ale także dać możliwość rozwoju naszym małym portom bałtyckim i przystaniom morskim, których mamy aż 32. Niestety większość z nich jest niewykorzystana. Brakuje nie tylko infrastruktury w samych portach, ale także możliwości dostarczenia do nich ładunków, czy to od strony morza, czy lądu.

Obecnie mamy fatalnie rozmieszczone akcenty odnośnie do potencjału przeładunkowego w portach morskich. Funkcje przeładunkowe i logistyczne koncentrują się na dwóch końcach polskiego wybrzeża, w aglomeracji szczecińskiej i Trójmieście. A cały obszar pomiędzy przypomina trochę wiejskie gminy, przez które przebiegają nowe autostrady i drogi ekspresowe – droga jest piękna, ale nijak na nią wjechać. Czy na tych terenach byłoby miejsce na port z prawdziwego zdarzenia? Oczywiście, że tak. Szczególnie że koncepcja całkiem nowego portu miejskiego w Kołobrzegu, usytuowanego we wschodniej części miasta, w Podczelu, na terenie, gdzie w czasie II WŚ było niemieckie lotnisko, przejęte po wojnie poprzez Związek Radziecki, nie jest nowa. Teren ten jest zdegradowany ekologicznie i czeka na przemysłowe wykorzystanie.

## Dlaczego Kołobrzeg? Dlaczego Podczele?

Port w Kołobrzegu to nie jest polski pomysł. Już w latach 30. XX w. przeładowywał ponad 100 tys. t towarów rocznie, zajmując znacznie mniejszą powierzchnię niż dziś, w gorszych warunkach, z prowincjonalnym (w stosunku do reszty Niemiec) położeniem i z granicą państwową odcinającą go od naturalnego zaplecza. Historycznie, to uwarunkowania

polityczne w dużej mierze wstrzymywały jego rozwój.

Obecny port w Kołobrzegu bliski jest wyczerpania swoich możliwości. Ograniczany rozrastającym się uzdrowiskiem, zabudową miasta, terenami wojskowymi, kiepskim dostępem kolejowym (tory do portu prowadzą ulicami miasta), a także parametrami wejścia do portu (mimo działań Zarządu Portu Kołobrzeg). Dlatego w obecnej lokalizacji nie będzie w stanie dokonać istotnego, jakościowego skoku w zakresie wielkości przeładunków czy rozmiarów obsługiwanych statków. Jednak na terenie Kołobrzegu znajduje się... Podczele. Ta mało znana część miasta ma jednak pewne zalety:

- ▶ jest to jedyny obszar w Zachodniopomorskiem, gdzie w bezpośrednim sąsiedztwie brzegu morskiego znajduje się duży, jednorodny własnościowo obszar będący we władaniu publicznym (gmin), o powierzchni wystarczającej na lokalizację



portu, nieuciążliwego przemysłu i logistyki, z poszanowaniem wartościowych przyrodniczo i turystycznie obszarów sąsiednich,

- ▶ z racji swej historii (teren wojskowy) Podczele nie doczekało się istotnego zagospodarowania turystycznego,
- ▶ jest to obszar bardzo dobry pod względem dostępności komunikacyjnej – w pobliżu jest zelektryfikowana linia kolejowa i węzeł kołobrzegi, droga krajowa, leży w odległości ok. 10 km od węzła drogi ekspresowej S6/S11,
- ▶ rzadki nad morzem obszar o dobrych warunkach gruntowych (w odróżnieniu

od Trójmiasta, Świnoujścia, Polic czy Szczecina), co znacząco obniża koszty inwestycji.

Ponadto powierzchnia niezagospodarowanych gminnych działek na kołobrzegim terenie polotniskowym to ponad 80 ha, do tego ok. 16 ha gruntów należy do Urzędu Morskiego w Szczecinie (obszar między działkami gminy a linią brzegu) oraz ok. 53 ha to gminne grunty na terenie Ustroń Morskiego.

Oczywiście bez szczegółowych badań trudno dokładnie określić, jakie funkcje powinny znaleźć się w nowym porcie. Jednak już proste analizy wskazują, że powinniśmy rozmawiać m.in. o: porcie promowym/ro-ro (m.in. dla NATO), porcie uniwersalnym, z funkcjami przemysłowymi (mogącym w przyszłości obsługiwać kontenery), obsłudze wycieczkowców i centrum logistycznym.

## Proponowane funkcje portowe

Spójrzmy na bałtycką flotę promową. Nowe jednostki buduje się na 30–40 lat, a obecnie obserwujemy znaczący rozwój floty nowych,

ekonomicznie wydajnych, dużych promów, o linii ładunkowej przekraczającej 4000 m, i długościach rzędu 215–240 m. Należy powiedzieć, że z wymienionych wyżej jednostek (*Stena Ebba* i *Stena Estelle*), kursują obecnie na linii z Gdyni do Karlskrony. Z łączną pojemnością ok. 8800 m zapewniają one zdolność przewozową porównywalną z 4 promami polskich armatorów.

Przy tym obserwujemy intensywny rozwój terminali promowych na wybrzeżu południowej Szwecji. Obecnie trwa przebudowa portu w Trelleborgu, rozbudowa portu w Ystad i Karlshamn, a planowana jest rozbudowa Karlskrony. W polskich



## RAPORT

terminalach obecnie mamy 2 stanowiska dla statków o długości ponad 215 m – po jednym w Gdyni i w Świnoujściu. W Świnoujściu po rozbudowie stanowisk 4 i 5 dostępne będą 3 tego typu nabrzeża. W Gdyni, o ile dojdzie do rozbudowy nowego terminalu promowego, 2. Tymczasem w Trelleborgu docelowo (w ramach obecnie realizowanego projektu) powstanie 5 stanowisk (3 są już dostępne), w Ystad docelowo 4 (istnieją już 2), w Karlshamn już funkcjonują 2 stanowiska, w Karlskronie 2 (jedno jest używane przez Stena Line, drugie jest planowane).

Jakie są podstawowe wymogi dotyczące lokalizacji portu promowego w kontekście połączeń morskich? Przede wszystkim trasa do przebycia do portu łędem powinna być możliwie najkrótsza, a odległość morzem racjonalna czasowo. Tak, aby możliwe było stworzenie regularnego rozkładu odciecz przy możliwie najkrótszym postoju promów w porcie. Optymalne czasy to ok. 5,5–6 godz., ok. 9–10 godz., ok. 20–21 godz., co umożliwi stworzenie regularnego rozkładu odciecz, a także dopasowanie usług świadczonych na promach do specyfiki trasy.

W przypadku Kołobrzegu optymalnym rozwiązaniem byłyby trasy do południowej Szwecji (Trelleborg, Ystad, Karlshamn, Karlskrona), na których czas rejsu w jedną stronę wynosiłby 6–7,5 godz. Daje to możliwość obsługi w racjonalnych czasach przejścia aglomeracji Sztokholmu czy Göteborgu, jak również relacji z Danią (Kopenhaga) oraz z Norwegią (Oslo).

Proponujemy również rozważenie połączenia Kołobrzeg–Finlandia. Szczególnie ciekawie prezentuje się opcja Kołobrzeg–Hanko, gdzie czas przejścia promu umożliwi organizowanie połączeń w takcie dobowym (przejście trasy ok. 20 godz., przeładunek ok. 4 godz.). Tej możliwości nie mają porty obsługujące tradycyjnie połączenia Finlandii z Europą Zachodnią – czasy przejścia do Rostocku i do Travemuende są dłuższe i uniemożliwiają utrzymanie taktu dobowego przy racjonalnych prędkościach statku. A należy mieć na uwadze, że możliwość obsługi w tym systemie jest bardzo korzystna logistycznie, ponieważ umożliwia lepszą integrację łańcuchów produkcji i dostaw. I, co bardzo ważne, połączenie do Finlandii otworzy Zachodniopomorskie, Lubuskie, ale też Brandenburgię i Berlin, na rynek fiński.

Ponadto Kołobrzeg może stanowić ciekawy punkt postoju wycieczkowców na trasie z Kopenhagi i Rostocku do Trójmiasta. Nie jest tajemnicą, że obsługa cruiserów zapewnia szerokie możliwości tworzenia wartości dodanej, związanej z obsługą pasażerów (wycieczki jednodniowe, korzystanie z gastronomii, handlu, usług). To także świetne

narzędzie promocji turystycznej Kołobrzegu i okolic. Port dysponujący terminalem promowym po stronie lądu w zasadzie posiada nieomal całą infrastrukturę do obsługi cruiserów. Należy tylko zadbać o to, by w pobliżu znalazło się stanowisko postojowe o odpowiednich parametrach (ok. 340 m długości, 55 m szerokości przy zanurzeniu do 9 m).

Ale przede wszystkim należy rozważyć lokalizację nabrzeża uniwersalnego – przystosowanego do obsługi drobnicy (w tym sztuk ciężkich) oraz ładunków masowych suchych. Konstrukcja nabrzeża powinna więc umożliwiać zarówno składowanie drobnicy, jak i wznoszenie tymczasowych zasobni dla ładunków masowych suchych. Dlatego należy rozważyć także stworzenie terminalu agrobulk, tj. kompleksu magazynów (elewator, magazyny płaskiego składowania, zasobnie) dla obsługi przeładunków zbóż, surowców paszowych, ale również nawozów sztucznych. Jest to ukłon w stronę dzisiejszych funkcji portowych „starego” portu w Kołobrzegu.

Ze względu na położenie geograficzne Kołobrzegu można też rozważyć możliwość obsługi feederowej niewielkiej liczby kontenerów, transportowanych w relacji Gdańsk/Gdynia–Hamburg/Bremerhaven/Rotterdam. Warto zaznaczyć, że w porcie dysponującym kolejowym terminalem intermodalnym (w ramach terminalu promowego), a także uniwersalnym sprzętem przeładunkowym dla drobnicy konwencjonalnej i ładunków masowych uruchomienie przeładunków kontenerowych na niewielką skalę (do kilkudziesięciu tys. TEU rocznie) można wykonać niemal bezinwestycyjnie.

Należałoby także umożliwić pozyskiwanie terenów na inwestycje przemysłowe, które mogłyby lokować się w pobliżu portu, a częściowo na jego terenie. Przy czym to поближе oznacza nie tylko cały obszar KKBOF (Koszalin-Kołobrzeg-Białogard) i powiatu gryfickiego, ale również np. Goleniów i Szczecin. I to obok samego portu i jego połączeń bałtyckich jest druga ogromna wartość dodana dla tego regionu Polski.

Poza tym, spoglądając na istniejącą sieć portów polskiego wybrzeża, zauważyć należy, że ze względu na bliskość Królewca, w razie wzrostu hybrydowego zagrożenia ze strony rosyjskiej porty trójmiejskie mogą mieć kłopoty z zapewnieniem odpowiedniej obsługi ładunków. Wobec możliwości faktycznej blokady Trójmiasta, a także podatnego na ewentualny atak podejścia do Świnoujścia (pojedynczy, długi tor wodny), i faktycznie jedyne mostu łączącego Świnoujście z Polską (most w Wolinie w ciągu DK3) budowa dodatkowego portu umożliwiającego efektywne przeładunki, w tym sprzętu wojskowego (a także wydajną obsługę ro-ro) wydaje się wyjątkowo ważna. Ze względu na dobre podejście od strony morza, łatwość obrony (akwen dobry dla działania okrętów podwodnych, zwłaszcza na wschód od Kołobrzegu), a także dobrą komunikację z resztą kraju, lokalizacja kołobrzewska wydaje się optymalna dla obsługi przewozów związanych z obronnością kraju.

I na koniec można byłoby stworzyć w nowym porcie marinę bazową. W obecnych marinach w Kołobrzegu brak jest miejsca na odpowiednie zimowanie jachtów, brak też możliwości zorganizowania odpowiedniego zaplecza remontowego. Najbliższa



Plan zagospodarowania przestrzennego Podczela z 2021 r.



profesjonalna marina bazowa znajduje się w Kroeslin (na północ od Wolgastu). W połączeniu ze stoczną jachtową (może też obsługiwać segment superyacht) taka działalność miałaby szanse powodzenia.

### Kwestie dostępowe

Dla każdego portu morskiego fundamentalną sprawą jest kwestia dostępności transportowej od strony lądu. Kołobrzeg okazuje się być bardzo dobrze skomunikowany, zarówno transportem kolejowym, jak i drogowo. Już dziś, dzięki drodze S6, Kołobrzeg jest bardzo dobrze skomunikowany ze Szczecinem, Berlinem i Europą Zachodnią, a w nieodległej przyszłości również z Trójmiastem i północno-wschodnią częścią Polski. Jednak to powstanie drogi S11, która zgodnie z deklaracjami GDDKiA ukończona ma być do 2029 r., stanie się głównym impulsem do rozwoju portu, łącząc go z Poznaniem, południem Polski, i krajami położonymi dalej na południe i wschód. Można śmiało powiedzieć, że już budowa odcinka S11 do Poznania zapewni bardzo dobre skomunikowanie całego omawianego obszaru z resztą kraju, natomiast powstanie całej drogi S11, a także drogi S10, zapewni skomunikowanie drogowe na poziomie porównywalnym, a może nawet lepszym niż portów aglomeracji szczecińskiej i Trójmiasta.

W przypadku kolei Kołobrzeg skomunikowany jest z resztą kraju 3 jednotorowymi liniami kolejowymi – do Koszalina (i dalej do węzła trójmiejskiego), Białogardu (i dalej, do węzłów poznańskiego i szczecińskiego) oraz Goleniowa (i węzła szczecińskiego). Linie do Trójmiasta i Poznania są zelektryfikowane, linia do Goleniowa ma zostać zelektryfikowana wkrótce. Dodatkowo, zgodnie z obecnymi planami, linia Gdynia-Szczecin (przechodząca przez Koszalin i Białogard) ma być uzupełniona o drugi tor. Zapewnia to stosunkowo dobre połączenie kolejowe, niewątpliwie trzecie najlepsze na polskim wybrzeżu, po Trójmieście i aglomeracji szczecińskiej. Warto też zauważyć, że obok Trójmiasta i aglomeracji szczecińskiej Kołobrzeg jest jedynym ośrodkiem na polskim wybrzeżu posiadającym zelektryfikowaną linię kolejową wiodącą na południe kraju, a także posiada całoroczne pasażerskie połączenia dalekobieżne. Dlatego Kołobrzeg ma ogromny potencjał odnośnie transportu kolejowego cargo,

intermodalu, a także obsługi pasażerów. To doskonała baza dla nowoczesnego portu.

Oczywiście budowa nowego portu wiązać się będzie z koniecznością stworzenia odpowiedniego dostępu od strony wody. Niezbędna będzie budowa niezbędnej infrastruktury, m.in. falochronów, toru podejściowego, odpowiedniego akwatorium awanportu i portu. Zwłaszcza falochrony wymagają roztropnego, szczegółowego projektowania, tak aby wejście do portu było bezpieczne, a oddziaływanie na sąsiednie fragmenty wybrzeża – jak najmniejsze. Batymetria w rejonie Podczela jest korzystna – głębokość 10 m morze osiąga już ok. 1400 m od brzegu.

### Korzyści globalne, korzyści lokalne

Wobec prognoz dalszych wzrostów przeladunków w portach, rozwoju handlu zagranicznego kraju (zwłaszcza w ramach UE), port w Kołobrzegu może znacząco zwiększyć konkurencyjność polskiej gospodarki, przyspieszyć obrót ładunkami czy też otwierając duże części kraju na nowe rynki. Port ten może się też przyczynić do wzrostu zysków z obsługi tranzytu z południa i wschodu, zwłaszcza „nowego” tranzytu ukraińskiego, oraz może wychodzić naprzeciw zmieniającym się uwarunkowaniom geopolitycznym, takim jak możliwość przyspieszonej integracji gospodarczej Ukrainy z UE, deglobalizacji i skracania łańcuchów dostaw, dekoncentracja europejskiej produkcji w Azji i jej „powrót do UE” czy też zmianie optyki połączeń promowych na zachodnim Bałtyku po planowanym otwarciu tunelu przez Fehmarn Belt w 2029 r.

Ponadto budowa portu w Podczelu pozwoli radykalnie poprawić strukturę gospodarki miasta Kołobrzeg i regionu, zapewniając kolejne, obok turystyki, znaczące źródło przychodów. Port zapewni dostęp do taniego transportu morskiego, zwiększając jego atrakcyjność gospodarczą, a w szczególności istotne jest otwarcie gospodarki regionu na rynki Szwecji, Danii i Finlandii. Wreszcie uruchomienie portu stworzy nową perspektywę zatrudnienia dla schodzącej z rynku branży rybołówstwa morskiego, np. w zakresie floty serwisowej dla morskiej energetyki wiatrowej, pracy w porcie czy obsługi czarterów jachtów.

Port w Podczelu zapewni miastu Kołobrzeg „drugie płuco” gospodarcze, ściągając do miasta inwestycje przemysłowe i logistyczne. To strukturalnie wzmocni lokalną gospodarkę, czyniąc ją w mniejszym stopniu zależną od funkcji uzdrowiskowej i letniskowej. Przy czym nowy port nie tylko tej funkcji nie zaszkodzi, a raczej ją wzmocni. Inwestycja pozwoli też docelowo dokonać w Kołobrzegu

rewolucji urbanistycznej, czyli zrewitalizować obszar obecnego portu pod kątem funkcji turystycznych i miejskich. W szczególności możliwa będzie poprawa obsługi jachtów w porcie, stworzenie luksusowej mariny dla dużych jednostek (do klasy superyacht), wykorzystanie sporej grupy rybaków i pracowników branży rybołówstwa jako załóg do obsługi czarterowych superjachtów, obsługa small cruise (rejsów wycieczkowych niewielkimi statkami zbliżonymi do superjachtów) czy budowa obszaru waterfront, w tym np. centrum kongresowego i oceanarium. I poprzez to połączenie obszaru Starego Miasta z rejonem nadmorskim. Wszystko to wyraźnie podniesie prestiż miasta i otworzy go na jeszcze bardziej zasobnego finansowo turystę. A dzięki nowej marinie, obszarom waterfront, nowej zabudowie, i nowym, jeszcze lepszym skomunikowaniem z krajem i Skandynawią uczyni z Kołobrzegu faktyczną stolicę polskiego wybrzeża.

Należy przy tym powiedzieć, że pomysł urbanistycznej rewolucji związanej ze wzmocnieniem portu i uwolnieniem obszarów w centrum nie jest nowy i jest on wręcz powszechnie realizowany. Tego rodzaju konwersje starych portów (wraz z budową nowych) to obecna bądź niedawna historia Göteborga, Malmö, Kopenhagi, Hamburga, Gandawy, Amsterdamu... Wylizować można wiele dużych miast. Ale to też projekty planowane w Trelleborgu, w Ystad, w Greifswaldzie, Stralsundzie, Rostocku, Wismarze, Lubece, Landskronie... Powrót miasta nad wodę, a jednocześnie tworzenie nowego, nowoczesnego portu tam, gdzie nie jest on uciążliwy dla miasta, to wspólne założenie wszystkich wymienionych projektów. To, że w Polsce podobnych projektów (na dużą skalę) dotąd w zasadzie nie ma, nie oznacza, że nie należy ich realizować.

Poza tym obszar oddziaływania nowego portu obejmujący miasto Kołobrzeg, powiaty kołobrzegiński, koszaliński wiejski, miasto Koszalin, białogardzki i gryficki to ok. 360 tys. ludzi, czyli całkiem spora społeczność. I to mieszkańcy tego obszaru powinni najbardziej skorzystać na tej inwestycji, nie tylko dzięki zatrudnieniu w samym porcie, ale głównie dzięki przemysłowi i logistyce, którymi ten port z czasem obrośnie. Na obszarze tym znajdują się też uczelnie wyższe (m.in. Politechnika Koszalińska), niezbędne dla wsparcia rozwoju portu.

Tymczasem Podczele czeka na uchwalenie nowego planu zagospodarowania przestrzennego i wierzymy, że uda się wpisać tam proponowaną funkcję jako przyszłego portu morskiego.



FOT. STAROSTWO KOŁOBRZEG