

Wojciech Tomasz Modzelewski

**KONCEPCJA PRZEKOPU
MIERZEI WIŚLANEJ –
PERSPEKTYWA LIDERÓW
KRAJOWYCH I REGIONALNYCH**

**THE CONCEPT OF THE VISTULA SPIT
DITCH – THE PERSPECTIVE
OF LEADERS OF NATIONAL
AND REGIONAL AUTHORITIES**

Słowa kluczowe: pograniczne polsko-rosyjskie, swoboda żeglugi po Zalewie Wiślanym, kanał na Mierzei Wiślanej, perspektywa liderów krajowych i regionalnych

Wprowadzenie

Podstawowym celem niniejszego opracowania jest ukazanie problemu swobody żeglugi po Zalewie Wiślanym oraz koncepcji przekopu Mierzei Wiślanej – widzianych z perspektywy polskiej polityki regional-

nej i krajowej. Podjęto tym samym próbę znalezienia odpowiedzi na kilka pytań badawczych: Co leży u podstaw odmiennej interpretacji statusu Cieśniny Piławskiej przez Polskę i Rosję, w konsekwencji rodząc problem swobody żeglugi po jej wodach? Dlaczego polsko-rosyjska umowa z 2009 r. o żegludze po Zalewie Wiślanym nie rozwiązała analizowanej kwestii? Jakie są argumenty zwolenników i przeciwników przekopu Mierzei Wiślanej? W jakim stopniu idea przekopu mierzei jest wykorzystywana w polskiej debacie politycznej?

Moment początkowy niniejszej analizy to druga połowa XX w., kiedy to wyznaczono polsko-radziecką granicę państwową w Prusach Wschodnich. Kończy ją natomiast połowa 2016 r., kiedy polski rząd przyjął uchwałę w sprawie budowy kanału przez Mierzeję Wiślaną. Zasadniczą strukturę artykułu tworzą – obok wprowadzenia i podsumowania – chronologiczna analiza problemu swobody żeglugi po Zalewie Wiślanym i Cieśninie Piławskiej, prezentacja różnych wariantów budowy kanału na Mierzei Wiślanej, ukazanie mocnych i słabych stron idei przekopu, wykorzystanie tematu przez liderów lokalnych, regionalnych i krajowych w czasie kampanii wyborczych, a w konsekwencji jego upolitycznienie.

Problem żeglugi po Zalewie Wiślanym

Mierzeja Wiślana¹ oddziela wody Zatoki Gdańskiej i Bałtyku od Zalewu Wiślanego – zbiornika wodnego o długości ok. 90 km, średniej szerokości ponad 9 km i średniej głębokości ok. 3 m. Powierzchnia zalewu wynosi 838 km², z czego w granicach Polski znajduje się 328 km², reszta w granicach Rosji – jako Zalew Kaliningradzki (*Kaliningradskij Zaliv*). Na obszarze zalewu znajdują się trzy zatoki, dwie po stronie rosyjskiej (Primorska i Kaliningradzka) oraz jedna po stronie polskiej (Elbląska). Akwen ten charakteryzuje się szybkimi zmianami

¹ Nazwę „Mierzeja Wiślana” wprowadzono urzędowo w połowie lat 50. XX w., zastępując poprzednie: niemiecką *Frische Nehrung* oraz polskie Mierzeja Świeża i Mierzeja Fryska; jej rosyjska część to *Bałtyjskaja Kosa*.

poziomu wody, co ma związek z silnie wiejącymi wiatrami, a dzięki niewielkiemu zasoleniu występują w nim zarówno ryby morskie, jak i słodkowodne. Cała polska część zalewu ze względu na wysokie walory przyrodnicze została objęta Obszarem Natura 2000. Mierzeja ma ponad 50 km długości i ok. 0,7–2 km szerokości. Na wschodzie jest przecięta Cieśniną Piławską² (dawniej Nowa Głębia, ros. *Baltyjskij proliw*), łączącą wody Zalewu Wiślanego i Morza Bałtyckiego. Szerokość cieśniny wynosi ok. 800 m (toru wodnego 400 m), a głębokość ok. 8 m. Zalew jest stosunkowo płytki; w polskiej, tj. południowo-zachodniej, części średnia głębokość wynosi ok. 2 m, co wyklucza żeglugę statków morskich o większej wyporności. W jego rosyjskiej części, od Cieśniny Piławskiej do ujścia Pregoly, tor wodny jest regularnie pogłębiany do ok. 11 m, umożliwiając żeglugę dużym jednostkom do portu w Kaliningradzie 40-kilometrowym tzw. morskim kanałem kaliningradzkim (*Rinna Baltyjskaja, Morskoj Kanał*)³.

Umowę o polsko-radzieckiej granicy państwowej zawarto 16 sierpnia 1945 r., a opublikowano ją w 1947 r.⁴ Wspólna komisja dokonała wstępnej demarkacji granicy w poniemieckich Prusach Wschodnich do kwietnia 1947 r., ale później w wielu miejscach korygowano jej przebieg na niekorzyść strony polskiej⁵. Ostateczny przebieg granicy uregu-

² Nazwa wywodzi się od Piławy (niem. *Pillau*), obecnie Bałtyjsk – miasta i portu w obwodzie kaliningradzkim FR, ulokowanego po obu stronach cieśniny. To najbardziej na zachód położone miasto Rosji, zamieszkałe przez ponad 30 tys. mieszkańców, stanowi główną bazę morską rosyjskiej Floty Bałtyckiej.

³ Opracowano na podstawie: A. Wiśniewska, *Charakterystyka Zalewu Wiślanego i zachodzących w nim procesów hydrologicznych*, w: *Hydrodynamika Zalewu Wiślanego*, red. R. Szymkiewicz, Warszawa 1992, s. 5–6; B. Chubarenko, P. Margoński, *The Vistula Lagoon*, „Ecology of Baltic Coastal Waters. Ecological Studies” 2008, vol. 197, s. 167–195; J.M. Kuliński, *Zalew Wiślany – przewodnik dla żeglarzy*, http://www.kulinski.zagle.pl/zw/02_zalew_wislany_charakterystyka_akwenu.htm [12.09.2016] oraz informacji w serwisie www.zalew.org.pl [12.09.2016].

⁴ Umowa między Rzeczpospolitą Polską i Związkiem Socjalistycznych Republik Radzieckich o polsko-radzieckiej granicy państwowej, Dz.U. 1947, nr 35, poz. 167.

⁵ Pierwotna granica została przesunięta nawet o 30 km na południe, a – jak się szacuje – Polska utraciła ponad 1100 km² przyznanego jej wcześniej

lowano dodatkowo kilkoma dokumentami z 1957 r.⁶, 1958 r.⁷, 1961 r.⁸, 1969 r.⁹ i 1985 r.¹⁰. Wytyczenie granicy w terenie, dokonane *de facto* jednostronnie przez Rosjan, pozbawiło Polskę możliwości realnego wpły-

terytorium. Np. miasto Nordenbork, przekazane władzom polskim, zostało później przyłączone do ZSRR (obecnie Kryłowo), podobny proces dotyczył Pruskiej Hawy – obecnie Bagrationowsk; zob.: *Okręg Mazurski w raportach Jakuba Prawina. Wybór dokumentów. 1945 rok*, oprac. T. Baryła, Olsztyn 1996, s. XVIII–XX; J. Kostrzak, *Początki sowieckiej administracji w północnej części Prus Wschodnich w latach 1845–1946*, „*Studia z Dziejów Rosji i Europy Środkowo-Wschodniej*” 1999, t. 34, s. 99; Z. Kudrzycki, *Granica polsko-rosyjska przylegająca do Morza Bałtyckiego 1945–1958*, Toruń 2013, s. 97–168.

⁶ Umowa między Polską Rzeczpospolitą Ludową a ZSRR o wytyczeniu istniejącej polsko-radzieckiej granicy państwowej w części przylegającej do Morza Bałtyckiego, podpisana w Moskwie dnia 5 marca 1957 r. W jej art. 1 czytamy, że granica biegnie „przez Zalew Wiślany (*Kaliningradskij Zaliw*) i Mierzeję Wiślana (*Baltijskaja Kosa*) do punktu znajdującego się na zachodnim brzegu wspomnianej mierzei 3 km na północny wschód od miejscowości Nowa Karczma”.

⁷ Protokół między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich o rozgraniczeniu polskich i radzieckich wód terytorialnych w Zatoce Gdańskiej Morza Bałtyckiego, podpisany w Warszawie dnia 18 marca 1958 r., Dz.U. 1958, nr 76, poz. 386.

⁸ Umowa między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich o stosunkach prawnych na polsko-radzieckiej granicy państwowej oraz współpracy i wzajemnej pomocy w sprawach granicznych podpisana w Moskwie dnia 15 lutego 1961 r., Dz.U. 1961, nr 47, poz. 253. Jej art. 14 stanowi: „Polskie statki handlowe przepływają przez radziecką część Zalewu Wiślanego (*Kaliningradskij Zaliw*) i Cieśninę Pilawską (*Baltijskij Kanał*) w obydwu kierunkach – zgodnie z wcześniej zawartymi porozumieniami”.

⁹ Umowa między Polską Rzeczpospolitą Ludową a Związkiem Socjalistycznych Republik Radzieckich o przebiegu granicy szelfu kontynentalnego w Zatoce Gdańskiej i w południowo-wschodniej części Morza Bałtyckiego, sporządzona w Warszawie dnia 28 sierpnia 1969 r., Dz.U. 1970, nr 15, poz. 127.

¹⁰ Umowa między Polską Rzeczpospolitą Ludową a Związkiem Socjalistycznych Republik Radzieckich o rozgraniczeniu morza terytorialnego (wód terytorialnych), strefy ekonomicznej, strefy rybołówstwa morskiego i szelfu kontynentalnego na Morzu Bałtyckim, podpisana w Moskwie dnia 17 lipca 1985 r., Dz.U. 1986, nr 16, poz. 85.

wu na jej przebieg. Jak ocenia Zbigniew Kudrzycki: „Państwo polskie we wszelkich kwestiach było nierównoprawnym podmiotem do negocjacji z ZSRR, odbiło się to niekorzystnie na przeprowadzeniu rozgraniczenia między Polską a Rosją, która będąc silniejszym partnerem przeprowadziła ten proces zgodnie z rosyjską racją stanu, nie uwzględniając żadnych istotnych polskich postulatów”¹¹.

Zrodziło to w konsekwencji m.in. problem swobody żeglugi po Zalewie Wiślanym, Cieśnina Piławska, stanowiąca jedyne wyjście z zalewu na Morze Bałtyckie, znalazła się bowiem poza granicami Polski¹². Do wspomnianej umowy polsko-radzieckiej z sierpnia 1945 r. dołączono nieopublikowany protokół dotyczący korzystania z Cieśniny Piławskiej. Zapisano w nim, że „w czasie pokoju przejście przez Cieśninę Piławską otwarte będzie dla statków handlowych pod polską banderą zdążających do portu Elbląg i z powrotem. W przypadku wzięcia przez ZSRR udziału w wojnie w Europie, działanie niniejszego protokołu ustaje”¹³.

¹¹ Z. Kudrzycki, op. cit., s. 211.

¹² Z. Kudrzycki publikuje fragment tzw. mapy Stalina prawdopodobnie z lipca 1944 r., gdzie po stronie polskiej pozostawiono całą Mierzeję Wiślaną, co umożliwiałoby statkom swobodne korzystanie z Cieśniny Piławskiej. Jednak w trakcie polsko-radzieckich rozmów w sierpniu 1945 r. wręczono polskiej delegacji rosyjski projekt umowy granicznej, która dzieliła mierzeję, odcinając tym samym Elbląg i Zalew Wiślany od Bałtyku; zob.: idem, op. cit., s. 114–116. Tomasz Bojarowicz podaje, że Rosjanie odkryli we wschodniej części mierzei lotnisko wojskowe z atrakcyjnie ułożonymi podziemnymi hangarami i – uznając jego przydatność – przesunęli granice. Pomimo deklarowanych przyjaźni i współpracy pomiędzy ZSRR i Polską granica północna, w tym także przechodząca przez Zalew Wiślany i Mierzeję Wiślaną, pozostała zamknięta; zob.: idem, *Koncepcja przekopu Mierzei Wiślanej i jej wpływ na relacje polsko-rosyjskie*, w: *Polska polityka wschodnia a współpraca zagraniczna województwa warmińsko-mazurskiego*, red. W. Kotowicz, W.T. Modzelewski, A. Żukowski, Olsztyn 2013, s. 143.

¹³ Zob.: Protokół, w: Z. Kudrzycki, op. cit., s. 124. Zauważyć należy, że zapis ten nakładał na połączenie Polski z Bałtykiem przez Cieśninę Piławską ograniczenia: podmiotowe (prawo żeglugi przyznane tylko statkom polskim), celowe (jedynie statkom zmierzającym do Elbląga, a zatem już nie do innych portów) i czasowe (na czas pokoju).

W protokole nie sprecyzowano kwestii otwarcia cieśniny dla statków innych bander¹⁴.

W praktyce ZSRR, a później Rosja m.in. w trosce o bezpieczeństwo swojej bazy wojskowej w Bałtyjsku, leżącej w bezpośrednim sąsiedztwie cieśniny, zamykały akwen nie tylko dla obcych bander, ale także dla Polski¹⁵. Uniemożliwiało to swobodny dostęp statków morskich do miast portowych Zalewu Wiślanego, stanowiąc poważny hamulec ich rozwoju. Np. Elbląg, który przed II wojną światową był portem o statusie międzynarodowym, przyjmującym statki pełnomorskie o zanurzeniu do 11 m, utracił charakter portu otwartego¹⁶. Sytuacja dotknęła także m.in. Frombork czy Tolkmick. Dodać należy, że torry wodne przez kilkadziesiąt lat nieużytkowane ulegały zamuleni i dewastacji¹⁷, a niekorzystne dla Polski wyznaczenie granicy naruszało jedność obszaru Zalewu Wiślanego pod względem geograficzno-ekonomicznym¹⁸.

¹⁴ Henryk Różański podaje, że na żądanie Józefa Stalina wykreślono niemal w ostatniej chwili z umowy granicznej zapis o swobodnym przepływie przez Cieśninę Piławską statków pod obcą banderą udających się do portów Zalewu Wiślanego; zob.: idem, *Śladem wspomnień i dokumentów (1943–1948)*, Warszawa 1988, s. 327.

¹⁵ Już w sierpniu 1945 r. w rozmowach z polską delegacją J. Stalin wyraźnie stwierdził, że nie pozwoli na szpiegowanie radzieckich baz przez statki przechodzące przez Cieśninę Piławską; zob.: W. Materski, *Dyplomacja Polski „lubelskiej”. Lipiec 1944 – marzec 1947*, Warszawa 2007, s. 122–127.

¹⁶ Miasto ma co prawda połączenie rzeczno-kanalowe z Bałtykiem przez rzekę Szkarpawę, Wisłę i Martwą Wisłę oraz z Wielkimi Jeziorami Mazurskimi przez Kanał Ostródzko-Elbląski, ale połączenia te są płytkie, dostępne jedynie dla małych jednostek. Dodać należy, że obok portu przed II wojną światową funkcjonowała w Elblągu stocznia, która specjalizowała się w budowie okrętów wojennych: niszczycieli, torpedowców i okrętów podwodnych; zob.: A. Gelberg, *Kłątwa Stalina nad Elblągiem*, <http://wpolityce.pl> [14.10.2016].

¹⁷ G. Kacalski, *Problemy sporne w stosunkach polsko-rosyjskich i możliwości ich rozwiązania*, w: *Patrząc na Wschód. Z problematyki polityki wschodniej III RP*, red. S. Bieleń, Warszawa 1997, s. 194.

¹⁸ W 1957 r. w trakcie prac demarkacyjnych Polska podejmowała nieudane próby zmiany takiej sytuacji. Np. Spółdzielnia Pracy „Pokój”

Po zmianach geopolitycznych początku lat 90. XX w. nienaruszalność wspólnej granicy potwierdzono w polsko-rosyjskim traktacie o przyjaznej i dobrosąsiedzkiej współpracy z maja 1992 r.¹⁹. Istotne było również traktatowe potwierdzenie polskich granic ze strony zjednoczonych Niemiec, co nastąpiło w listopadzie 1990 r.²⁰. Zmiany w regionie, wynikające m.in. z przekształcenia obwodu kaliningradzkiego w enklawę oraz zniesienia statusu obwodu jako strefy wojskowej, dawały nadzieję na zmianę trwającej ponad 45 lat sytuacji, tym bardziej że 23 czerwca 1990 r. jako pierwszy przez Cieśninę Piławską na trasie z Elbląga do Gdyni przepłynął jachtem „Misia II” ówczesny poseł na Sejm RP Edmund Krasowski, egzekwując tym samym prawo zapisane w umowie z 1945 r. Zaskoczeni rosyjscy pogranicznicy nie zareagowali²¹.

z Tolkmicka, przy wsparciu władz Elbląga, złożyła do polskiego rządu wniosek o prawo do swobodnego przepływu koło Piławy. Uzasadniano go tym, że zamknięcie miastom leżącym nad zalewem możliwości korzystania z drogi wodnej na otwarte morze powoduje ich regres gospodarczy. We wniosku była mowa o niekorzystnym wytyczeniu granicy w strefie Zalewu Wiślanego z uwagi na pozostawienie po stronie rosyjskiej głębszej części zalewu. Było to sprzeczne z racjonalnymi warunkami eksploatacji zbiornika, ryby w polskiej części dokonywały bowiem jedynie tarła, a w rosyjskiej pływały dorosłe osobniki. Wnioskowano także o przesunięcie granicy państwowej na mierzei bardziej na północ. Z podobnymi wnioskami dotyczącymi przesunięcia granicy na mierzei (od 1,5 do 4 km) występowały także w 1957 r. wojewódzkie rady narodowe w Olsztynie i Gdańsku; zob.: Z. Kudrzycki, op. cit., s. 186–200.

¹⁹ Traktat między Rzeczpospolitą Polską a Federacją Rosyjską o przyjaznej i dobrosąsiedzkiej współpracy, sporządzony w Moskwie dnia 22 maja 1992 r., Dz.U. 1993, nr 61, poz. 291. W jego art. 2 czytamy: „Strony uznają za nienaruszalną istniejącą między nimi granicę i potwierdzają, że nie mają wobec siebie żadnych roszczeń terytorialnych, jak również nie będą występować z takimi roszczeniami w przyszłości”.

²⁰ Traktat między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec o potwierdzeniu istniejącej między nimi granicy, podpisany w Warszawie 14 listopada 1990 r., Dz.U. 1992, nr 14, poz. 54.

²¹ Kolejne tego typu próby podejmowane później kończyły się najczęściej zatrzymaniami przez rosyjskie służby graniczne i nakładaniem mandatów.

Kwestię dostępu Elbląga i innych portów leżących nad zalewem do Bałtyku zaczęto poruszać w rozmowach polsko-rosyjskich. Jedne z pierwszych negocjacji dyplomatycznych na ten temat prowadzono w Warszawie w lipcu 1991 r. Potwierdzono wtedy prawo udostępniające wody zalewu statkom handlowym bander obu państw. Nie dopuszczono jednak takiego prawa dla statków innych państw, argumentując tym, iż tory wodne znajdują się na morzu terytorialnym ZSRR/Rosji, więc przepływ statków regulowany ma być jego wewnętrznymi przepisami, a nie prawem międzynarodowym²².

Problemem jest odmienna interpretacja przez Polskę i Rosję statusu Cieśniny Piławskiej, a tym samym prawa żeglugi przez nią. Strona polska powołuje się m.in. na Konwencję Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 r. (ratyfikowaną przez Polskę i Rosję), która mówi o prawie do nieszkodliwego przepływu statków niezależnie od bandery przez cieśninę, która stanowi jedyne dojsście do morza terytorialnego danego państwa, oraz prawie przejścia tranzytowego przez cieśninę używaną do żeglugi międzynarodowej. Tak więc żegluga polska i międzynarodowa w Cieśninie Piławskiej i po Zalewie Wiślanym nie powinna zależeć od woli strony rosyjskiej, ale jest gwarantowana przez prawo międzynarodowe²³. Strona rosyjska konse-

Wspomnieć należy, że w czerwcu 1992 r., kiedy Elbląg był gospodarzem Dni Morza, do jego portu udało się wpłynąć dwóm jednostkom polskiej Straży Granicznej. Były one co prawda czasowo zatrzymane w Bałtyjsku, ale po zapłaceniu kary dostały pozwolenie na dalszy rejs. Był to pierwszy w powojennej historii Polski przypadek zawinięcia do portu morskiego w Elblągu okrętów wojennych pod polską banderą. W czerwcu 1993 r. trasę tę pokonała również jednostka Marynarki Wojennej RP do zwalczania okrętów podwodnych pod dowództwem por. mar. Romana Miśnika; zob.: *Co dalej z Zalewem Wiślanym?* <http://www.uw.olsztyn.pl>; D.R. Bugajski, *Polska i międzynarodowa żegluga w Cieśninie Piławskiej*, „Polski Przegląd Dyplomatyczny” 2006, nr 4, s. 73.

²² J. Strzelczyk, *Ucieczka ze Wschodu. Rosja w polskiej polityce 1989–1993*, Warszawa 2002, s. 316.

²³ D.R. Bugajski, *Polska i międzynarodowa żegluga...*, op. cit., s. 74–78, 92; T. Jasudowicz, *Zalew Wiślany – w obronie praw Polski do sprawiedliwego rozgraniczenia i eksploatacji*, „Prawo Morskie” 1993, t. 7, s. 43.

kwentnie podkreśla, że obszar cieśniny i Zalewu Kaliningradzkiego ma status wód wewnętrznych Federacji Rosyjskiej, więc obowiązuje na nich prawo tego państwa²⁴. Według niej Cieśnina Piławska nie jest cieśniną międzynarodową, w związku z tym przejście statków obcych bander przez cieśninę uzależnione jest od zgody państwa nadbrzeżnego, tj. Rosji²⁵.

Próby wyjścia z impasu podejmowano m.in. w 1992 r. podczas przygotowywania polsko-rosyjskiego traktatu międzypaństwowego, ale strony pozostały przy swoich stanowiskach. W trakcie rozmów prezydentów obu państw – Lecha Wałęsy i Borysa Jelcyna – w sierpniu 1993 r., w których uczestniczył ówczesny gubernator obwodu kaliningradzkiego FR Jurij Matoczkin, określono nawet ostateczny termin rozwiązania problemu. W deklaracji prezydentów padło stwierdzenie: „Uznając duże znaczenie współpracy w dziedzinie wykorzystania Cieśniny Piławskiej i Zalewu Wiślanego, włącznie z żeglugą, dla rozwoju regionalnego, prezydenci podejmą kroki, aby kompetentne resorty opracowały odpowiednie porozumienie w tej sprawie do końca 1993 r., z uwzględnieniem uwarunkowań ekonomicznych, ekologicznych i techniczno-nawigacyjnych oraz znanego stanowiska strony polskiej”²⁶.

Strona polska podnosiła kwestię swobody żeglugi po akwenie nie tylko statków handlowych, ale wszystkich kategorii statków pod polską banderą oraz banderami państw obcych. Dowodziła, iż umożliwienie swobodnego przepływu przez Cieśninę Piławską oznaczałoby

²⁴ Dodać należy, że polska część Zalewu Wiślanego zaliczana jest do morskich wód wewnętrznych RP; zob.: Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, Dz.U. 1991, nr 32, poz. 131, art. 4 pkt 3.

²⁵ Rosjanie przekonują ponadto, że *de facto* nie jest to cieśnina, lecz kanał, gdyby bowiem nie regularne pogłębianie, w sposób naturalny ten przesmyk przestałby istnieć. Szerzej na temat sporu piszą m.in.: M. Szymańska, *Aspekty polityczno-prawne cieśnin bałtyckich*, „Przegląd Morski” 2006, nr 10, s. 15–30; W. Kotowicz, *Problem Zalewu Wiślanego i Cieśniny Piławskiej w relacjach polsko-rosyjskich – historia i współczesność*, w: *Polska polityka wschodnia...*, op. cit., s. 121–137.

²⁶ Wspólna Deklaracja Polsko-Rosyjska, Warszawa 25 sierpnia 1993 r., „Zbiór Dokumentów” 1993, nr 3.

dla Polski możliwość przywrócenia statusu portów morskich miastom leżącym nad Zalewem Wiślanym²⁷. Uruchomienie tam przejść granicznych prowadziłyby do ożywienia gospodarczego regionu głównie poprzez rozwój małego handlu i turystyki morskiej. Sprzyjałoby to również rozwojowi obwodu kaliningradzkiego FR oraz ożywieniu turystycznemu i kulturalnemu regionu²⁸. Swoją wstrzeźliwość postawę wobec propozycji polskich Rosja tłumaczyła m.in. względami ekologicznymi oraz trudnościami związanymi z ewentualnym utrzymaniem toru żeglugowego w należyтым stanie²⁹. Podnosiła też problem płytkości akwenu, tłumacząc, że jego pogłębienie przekracza jej możliwości finansowe i z ekonomicznego punktu widzenia jest mało opłacalne³⁰.

Rozmowy na temat drożności szlaku Elbląg–Bałtyk prowadzono wielokrotnie w ramach Polsko-Rosyjskiej Rady ds. Współpracy Regionów RP z Obwodem Kaliningradzkim FR. Konieczność podpisania umowy o żegludze po Zalewie Wiślanym zawarto np. w założeniach polskiej polityki zagranicznej wobec Rosji z 2001 r., w średnioterminowym planie działania³¹. W grudniu 2004 r. polskie MSZ przekazało stronie rosyjskiej kolejną notę, zawierającą projekt umowy o żegludze po Zalewie Wiślanym/Kaliningradzkim, połączony z propozycją

²⁷ W części polskiej jest łącznie 10 portów i 5 przystani, z tego największe położone są w: Elblągu, Fromborku, Krynicy Morskiej, Piaskach, Tolkmicku, Kątach Rybackich, Suchaczu, Nowej Pasłęce; zob.: <http://www.zalew.org.pl> [7.09.2016].

²⁸ Zob.: *Współpraca Polski z Obwodem Kaliningradzkim*, oprac. P. Kono-wrocki, Departament Europy Ministerstwa Spraw Zagranicznych, Warszawa, styczeń 2003 r.

²⁹ Na marginesie – trudno sobie wyobrazić, żeby Rosjanie w interesie Polski ponosili koszty utrzymania toru wodnego w swojej części zalewu.

³⁰ Zob.: Spotkanie z ambasadorem Federacji Rosyjskiej w Polsce dotyczące założeń rosyjskiej polityki zagranicznej, zapis stenograficzny (665) z 89. posiedzenia Komisji Spraw Zagranicznych i Integracji Europejskiej w dniu 26 lutego 2003 r., <http://www.sejm.gov.pl> [7.09.2016]; por.: G. Kacalski, op. cit., s. 196.

³¹ Założenia polskiej polityki zagranicznej wobec Rosji, oprac. MSZ, Warszawa 2001, s. 30.

wznowienia prac nad jej podpisaniem³². Sprawa wracała w kolejnych rundach negocjacji, tym bardziej że wcześniejsze ustalenia nie były przestrzegane.

Od 1992 r. małe jednostki polskie mogły żeglować przez Cieśninę Piławską, a linie promowe łączyły Elbląg i Frombork z Kaliningradem i Bałtyjskiem (rejsy wodolotami z możliwością zakupów wolnocłowych bez schodzenia na ląd po stronie rosyjskiej)³³. Jednak wraz z każdym kolejnym ochłodzeniem relacji polsko-rosyjskich strona rosyjska zamykała sporny szlak wodny. W 2003 r. Rosjanie zażądali wykupywania przez pasażerów statków wycieczkowych rosyjskich wiz, nawet gdy podróżujący nie schodzili na ląd. W 2004 r. dochodziło do kilkukrotnego zamknięcia wód Zalewu Wiślanego, a argumentem był rzekomy brak aktualnej umowy regulującej ruch statków po akwenie. Wywołało to interwencje polskiego MSZ i Konsulatu Generalnego RP w Kaliningradzie³⁴. W 2006 r. Rosja rozpoczęła najdłuższą, bo 3-letnią, blokadę żeglugi po zalewie, żądając podpisania nowej międzynarodypaństwowej umowy, gdyż według niej stara umowa zawarta była z między PRL a Związkiem Radzieckim i „utraciła moc” z chwilą wejścia Polski do Unii Europejskiej³⁵.

W sytuacji zmienności i nieprzewidywalności stanowiska strony rosyjskiej oraz braku woli trwałego rozwiązania problemu w 2007 r. na zlecenie Urzędu Morskiego w Gdyni rozpoczęto prace nad studium

³² Informacja Departamentu Integracji Europejskiej i Współpracy z Zagranicą MSZ RP, Warszawa, 10 marca 2006 r.

³³ Zob. np.: P. Kudzia, G. Pawelczyk, *Morze przemytników*, „Wprost” 2003, nr 33, s. 16–18; J. Sieński, *Zalew Wiślany: Żegluga Gdańska wznowi rejsy do Kaliningradu*, „Dziennik Bałtycki”, 11.11.2009.

³⁴ Zob.: artykuły „Elbląskiej Gazety Internetowej” (<http://www.portel.pl> [12.09.2016]), np. *Rosjanie zamknęli Zalew* z 21.06.2004 r., *Można pływać do Rosji* z 5.07.2004 r., *Kolejne „niet” dla żeglugi* z 9.07.2004 r., *MSZ protestuje* z 9.07.2004 r., *Winna wiza?* z 14.07.2004 r., *Koniec wolnocłowych zakupów* z 25.08.2004 r.

³⁵ Zob. np.: *Blokada cieśniny doskwiera naszym firmom* z 2.06.2006 r., *Statki wycofują się z portu* z 5.06.2006 r., *Zalew Wiślany zamknięty na kłódkę* z 6.07.2007 r., *Minister chce przekopać Mierzeję* z 12.05.2006 r., <http://www.archiwum.wyborcza.pl> [12.09.2016].

wykonalności budowy kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną³⁶. Wśród czterech potencjalnych lokalizacji kanału: Skowronki i Nowy Świat w gminie Sztutowo oraz Przebrno i Piaski w gminie Krynica Morska (zob. rysunek 1) najbardziej optymalnym wariantem były Skowronki. Ta wersja była najtańsza i najmocniej skracała drogę między Elblągiem a Trójmiastem. Inwestycja, silnie promowana przez ówczesny polski rząd, miała być zrealizowana do 2012 r.³⁷ W odpowiedzi strona rosyjska podjęła kontrakcję dyplomatyczną. W rozporządzeniu rządu FR z 15 lipca 2009 r. określono warunki żeglugi statków państw trzecich płynących przez Cieśninę Piławską do i z polskich portów nad Zalewem Wiślanym. Jest w nim mowa, że każde przejście statku bandery państwa trzeciego wymaga złożenia wniosku z 15-dniowym wyprzedzeniem przed przepływem i uzyskania zezwolenia na 1 dzień przed wypłynięciem³⁸. Zakończono także długoletnie międzyrządowe negocjacje, podpisując stosowne porozumienie.

W dniu 1 września 2009 r. w Sopocie podpisano polsko-rosyjską umowę o żegludze po Zalewie Wiślanym³⁹, na której mocy ponownie otwarto sporny szlak żeglugowy.

³⁶ W ramach studium dokonano analiz, których celem było uzasadnienie celowości realizacji projektu od strony prawidłowości przyjętych rozwiązań instytucjonalno-prawnych, lokalizacji inwestycji, z uwzględnieniem aspektów ochrony środowiska przyrodniczego oraz programu Natura 2000, przyjętych rozwiązań technicznych, w tym technologicznych, oceny oddziaływania na środowisko, analiz finansowych i ekonomicznych oraz analiz społeczno-ekonomicznych.

³⁷ Jednak zmiana rządu w Polsce w 2007 r. oraz polsko-rosyjska umowa z 2009 r. wyhamowały plany przekopania mierzei.

³⁸ Oznacza to w praktyce wyeliminowanie żeglugi nieregularnej, a jedynie może stanowić podstawę żeglugi liniowej, zakładając, że armator przebrnie przez skomplikowaną procedurę uzyskania pozwolenia (m.in. kapitanatu portu w Kaliningradzie, Ministerstwa Obrony FR, straży granicznej). Odмова wydania zgody na przepływ może być uzasadniona (niezdefiniowanymi) względami obronnymi, bezpieczeństwa i ochrony środowiska.

³⁹ Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej i Rządem Federacji Rosyjskiej o żegludze po Zalewie Wiślanym (*Kaliningradskij zaliw*), podpisana w Sopocie dnia 1 września 2009 r., M.P. 2009, nr 78, poz. 975.

Swobodę żeglugi po Zalewie Wiślanym nadano tylko statkom polskim i rosyjskim zarejestrowanym pod swymi narodowymi banderami oraz wprowadzono zakaz ruchu statków o charakterze niehandlowym (art. 1). Nie uregulowano zatem w umowie kwestii żeglugi statków państw trzecich.

Przekraczanie polsko-rosyjskiej granicy państwowej na zalewie i żeglugę po nim określają przepisy prawa i zasady państw stron (art. 2). Jest to rozwiązanie mniej korzystne dla strony polskiej niż prawa gwarantowane w międzynarodowym prawie morza.

Statki każdej ze stron mogą przekraczać wspólną granicę po powiadomieniu właściwych władz granicznych i portowych państwa drugiej strony zgodnie z jego przepisami. Zastrzeżono, że każda strona w razie konieczności może wprowadzić ograniczenia dotyczące liczby oraz wielkości statków drugiej strony lub wstrzymać przekraczanie przez nie polsko-rosyjskiej granicy państwowej, jak również wykonywanie przez nie żeglugi, jeśli wymagają tego względy: obrony, zapewnienia bezpieczeństwa państwa, bezpieczeństwa żeglugi bądź zachowania równowagi ekologicznej w zalewie (art. 3). Ogólnikowość tych zapisów pozwala na zamknięcie szlaku pod byle pretekstem, podczas gdy w myśl przywołanego wcześniej protokołu z sierpnia 1945 r. jedynym ku temu powodem mogła być wojna.

Statki mające zgodę na rejs muszą zmierzać do portów, które są otwarte dla wejścia statków zagranicznych (art. 4), czyli posiadających status portów międzynarodowych, co eliminuje ruch ku mniejszym przystaniom.

W kolejnych artykułach umowy strony zobowiązały się m.in. do: ułatwiania żeglugi po zalewie, zapobieżenia nieuzasadnionym zatrzymaniom statków drugiej strony oraz uproszczenia formalności granicznych (art. 5), zapewnienia bezpiecznej żeglugi po wyznaczonych torach wodnych łącznie z utrzymaniem urządzeń nawigacyjnych (art. 6), zapobiegania zanieczyszczeniu zalewu (art. 7), zapobiegania wyrządzaniu szkód w zasobach rybnych (art. 8), prowadzenia konsultacji (art. 9), operacji poszukiwawczo-ratowniczych (art. 10) oraz trybu rozstrzygnięcia ewentualnych sporów (art. 11). Umowę zawarto na okres

5 lat, z możliwością jej automatycznego przedłużenia na dalsze okresy 5-letnie (art. 12).

Podpisanie umowy w 2009 r. kończącej 3-letni okres zamknięcia zalewu należy ocenić pozytywnie, jednak jej treść, z przytoczonych względów, nie jest dla Polski korzystna. Dodać należy, że w umowie zabrakło zapisów dotyczących przepływu przez Cieśninę Piławską. Według Dariusza R. Bugajskiego nowe rozwiązania w zakresie żeglugi przyjęte w 2009 r. oraz dotychczasowe relacje z Federacją Rosyjską nie rozwiązują w sposób trwały problemu polskiej i międzynarodowej żeglugi po Zalewie Wiślanym. Nawet jeśli przyjąć, że wymienione regulacje prawne będą respektowane, to zapewne już wkrótce pojawią się problemy, które uniemożliwią tę żeglugę. Rosja nie jest bowiem zainteresowana trwałym rozwiązaniem tej kwestii, mogąc ją wykorzystać w bieżącej grze politycznej⁴⁰.

Koncepcja budowy kanału na Mierzei Wiślanej

Aby uniezależnić się od strony rosyjskiej, coraz głośniej podejmowano kwestię przekopu mierzei. Już w latach 80. XX w. powstała ekspertyza na ten temat, opracowana przez prof. Tadeusza Jednorąla⁴¹. W 2008 r. opracowano wspomniane już studium wykonalności budowy kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną, zaktualizowane w 2013 r. Realizacja projektu ma służyć uzyskaniu bezpośredniego połączenia Zalewu Wiślanego z morzem, usytuowanego w granicach Polski, a tym samym uniezależnić żeglugę po Zalewie Wiślanym od Rosji. Ma umożliwić rozwój portu morskiego w Elblągu poprzez jego dostępność dla statków morskich wszystkich bander o zanurzeniu do 4 m, dłu-

⁴⁰ D. Bugajski, *Nowe rozwiązania w zakresie żeglugi na Zalewie Wiślanym*, „Przegląd Morski” 2010, nr 2, s. 54.

⁴¹ Zob.: *Koncepcja budowy kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną łączącego porty Zalewu Wiślanego z Morzem Bałtyckim – skrót*, oprac. T. Jednorął, Elbląg 2004. Warto dodać, że Niemcy w latach 30. XX w. planowali budowę takiego kanału w okolicach dzisiejszych Skowronek.

gości do 100 m i szerokości do 20 m. Kanał ma zapewniać swobodną drogę wodną o parametrach odpowiadających potrzebom potencjału portowego Elbląga oraz normom międzynarodowym i Unii Europejskiej dla tej kategorii dróg wodnych. Spośród wielu wariantów najbardziej prawdopodobna jest budowa kanału w okolicach wsi Skowronki w gminie Sztutowo (zob. rysunek 1). Kanał miałby ok. 1100 m długości, ok. 40–80 m szerokości, głębokość 5 m, wyposażony byłby w jedną 200-metrową śluzę. Najistotniejsze mocne i słabe strony idei przekopu Mierzei Wiślanej zestawiono poniżej.

Wskazania:

- otwarcie suwerennego dostępu do Morza Bałtyckiego, a przez to możliwość pełnego wykorzystania potencjału portu w Elblągu oraz innych portów usytuowanych nad zalewem, prowadzące do ożywienia gospodarczego regionu;
- zwiększenie atrakcyjności turystycznej regionu i ożywienie ruchu turystycznego, w tym integracja dwóch atrakcyjnych akwenów turystycznych: Zatoki Gdańskiej i Zalewu Wiślanego,
- możliwość przemieszczania się drogą morską między miejscowościami Mierzei Wiślanej i południowego brzegu zalewu a Trójmiastem⁴²;
- zwiększona ochrona przeciwpowodziowa poprzez możliwość otwierania kanału podczas sezonowego spiętrzenia wód.

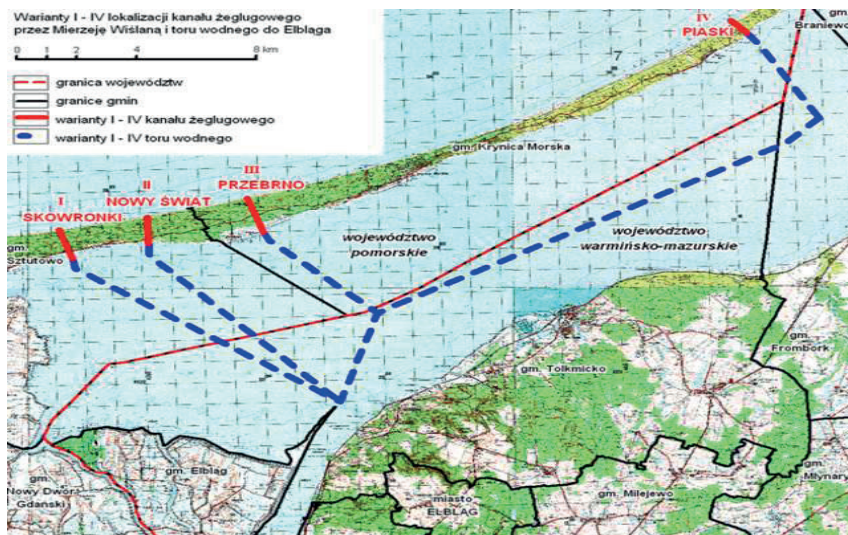
Przeciwwskazania:

- zagrożenia ekologiczne i środowiskowe, np. negatywny wpływ ruchu statków na tarliska ryb i kolonie ptaków w Parku Krajobrazowym Mierzeja Wiślana, zwiększenie zasolenia zalewu itp.⁴³;

⁴² Z Elbląga do Cieśniny Pilawskiej jest 60 km, natomiast z kanału na Mierzei Wiślanej byłoby zaledwie 12 km w poprzek Zalewu Wiślanego, zatem pogłębianie krótszego toru wodnego generowałoby mniejsze koszty.

⁴³ Na temat wpływu kanału na środowisko powstało kilka opracowań specjalistycznych, np. *Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia „Przebudowa wejścia do portu Elbląg wraz z pogłębieniem torów podejściowych do portów Zalewu Wiślanego”*, red. H. Boniecka, Gdańsk 2009; *Prognoza oddziaływania na środowisko Programu wieloletniego „Budowa drogi*

Rysunek 1
Warianty przekopu Mierzei Wiślanej



Źródło: <http://www.umgdy.gov.pl/>.

- zwiększone ryzyko powodziowe i ekologiczne spowodowane ruchem dużych statków na płytkim zamkniętym akwenu;
- negatywne oddziaływanie na tereny leżące na wschód od kanału, głównie Krynice Morską;
- nieopłacalność ekonomiczna (jak się szacuje, koszt budowy kanału to wydatek rzędu ok. 900 mln zł, do tego należy doliczyć koszty utrzymania, tj. pogłębiania torów wodnych oraz udrażniania szlaku zimą⁴⁴).

wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”, red. M. Przewoźniak, lipiec 2012 r.; *Prognoza oddziaływania na środowisko Programu wieloletniego „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z zatoką Gdańską”*, red. Z. Pawelec, Gdynia, styczeń 2015 r.

⁴⁴ Dodać należy, że pod koniec lat 90. XX w. szacowano koszt budowy kanału na ok. 200 mln zł, w 2007 r. ówczesny rząd mówił już o ok. 400 mln zł, a obecnie (2016 r.) szacowane koszty są 2-krotnie większe.

Perspektywa regionalna i lokalna

Możliwość swobodnego żeglowania z portów nad Zalewem Wiślanym na Bałtyk jest szczególnie wyczekiwana przez mieszkańców regionu jako potencjalny czynnik rozwojowy, służący pobudzeniu miejscowej gospodarki i turystyki. Ze względu na walory Warmii i Mazur, w tym unikatowy system wodny (tysiące jezior połączonych systemem rzek i kanałów), stawia się tu na turystykę wodną. Swobodny dostęp do Bałtyku dałby dodatkowe możliwości przyciągnięcia turystów, także z zagranicy, np. ze Skandynawii, Niemiec czy Rosji. Wpisuje się to w cele strategii rozwoju województwa warmińsko-mazurskiego, gdzie w ramach uwarunkowań rozwoju gospodarczego wymienia się turystykę.

Przywołaną Strategię Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Województwa Warmińsko-Mazurskiego uchwalono w lipcu 2000 r., a zaktualizowano w sierpniu 2005 r. Zapisano w niej, że rozwój Warmii i Mazur w europejskiej przestrzeni bałtyckiej wymaga włączenia układu transportowego województwa m.in. w system bałtyckiej żeglugi. Ważną sprawą jest tu wzrost rangi portu w Elblągu jako morskiego, co jest ściśle powiązane z problemem żeglugi po Zalewie Wiślanym i przez Cieśninę Piławską⁴⁵. W czerwcu 2013 r. sejmik regionalny przyjął nową strategię rozwoju województwa, rozszerzając jej horyzont czasowy do 2025 r.⁴⁶. W ramach współpracy z regionami bałtyckimi podkreśla się w niej znaczenie poprawy dostępności Zalewu Wiślanego i jego przystosowanie do potrzeb transportu śródlądowego, w tym usunięcie wszystkich barier prawnych do zapewnienia swobodnej międzynarodowej żeglugi na tym akwenie. W ramach zwiększenia zewnętrznej dostępności komunikacyjnej oraz wewnętrznej spójności regionu

⁴⁵ Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Województwa Warmińsko-Mazurskiego do roku 2020, przyjęta Uchwałą nr XXXIV/474/05 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 31 sierpnia 2005 r.

⁴⁶ Uchwała nr XXVIII/553/13 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 25 czerwca 2013 r. w sprawie przyjęcia Strategii rozwoju społeczno-gospodarczego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2025.

jest mowa m.in. o inwestycjach w komunikację i transport wodny poprzez modernizację istniejących szlaków wodnych i rozbudowę już istniejących, dbanie o tor wodny przez Zalew Wiślany i rozwój portu w Elblągu oraz małych portów i przystani w całym regionie oraz „umożliwienie dostępności do Zalewu Wiślanego przez kanał żeglugowy na Mierzei Wiślanej”. Strategia podkreśla rangę Elbląga jako portu morskiego, współpracującego z portami w Gdańsku i Kaliningradzie⁴⁷.

W strategii jest mowa o intensyfikacji współpracy z obwodem kaliningradzkim FR, najbliższym sąsiadem Warmii i Mazur. W tym kontekście możliwość żeglugi między portami polskimi i rosyjskimi może być czynnikiem stymulującym współpracę na wspólnym pograniczu w wymiarze turystycznym i gospodarczym. Wybudowanie kanału może zintensyfikować wymianę towarową między portami w Elblągu i Kaliningradzie. Problem ten dostrzeżono także w umowach międzyregionalnych. Np. w porozumieniu partnerskim między województwem warmińsko-mazurskim a obwodem kaliningradzkim FR wskazuje się na kilkanaście dziedzin i form współpracy, w tym „wspieranie i rozwijanie wzajemnych połączeń komunikacyjnych i transportowych”⁴⁸. W kontekście wykorzystania wód granicznych Zalewu Wiślanego/Kaliningradzkiego należy wspomnieć o inicjatywie, która pojawiła się wraz z odblokowaniem żeglugi w 2009 r., tj. Międzynarodowych Regatach o Puchar Trzech Marszałków⁴⁹ na wodach Zalewu Wiślanego/Kaliningradzkiego, których VI edycja odbyła się w czerwcu 2015 r.⁵⁰.

⁴⁷ Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Województwa Warmińsko-Mazurskiego do roku 2025, s. 43–44, 57; <http://strategia2025.warmia.mazury.pl> [5.05.2016].

⁴⁸ Porozumienie o współpracy między województwem warmińsko-mazurskim Rzeczypospolitej Polskiej i administracją Obwodu Kaliningradzkiego Federacji Rosyjskiej, podpisane przez marszałka województwa Andrzeja Ryńskiego i głowę administracji (gubernatora) Władimira Jegorowa, sporządzone w Kaliningradzie dn. 19 września 2001 r.

⁴⁹ Tj. marszałków województw: warmińsko-mazurskiego i pomorskiego oraz gubernatora obwodu kaliningradzkiego FR.

⁵⁰ W pierwszych latach żeglarze ścigali się na trasie z polskich portów (głównie Fromborka) do Bałtyjska, ale w 2015 r. zmieniono formułę i regaty od-

Aktualna Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego do 2020 r. została przyjęta przez sejmik regionalny 24 września 2012 r. W kontekście analizowanej problematyki zapisano w niej poprawę dostępności Zalewu Wiślanego i jego przystosowanie do potrzeb transportu śródlądowego, w tym usunięcie wszystkich barier prawnych do zapewnienia swobodnej żeglugi międzynarodowej na tym akwenie⁵¹. Należy zauważyć, że strategia województwa pomorskiego, w porównaniu do warmińsko-mazurskiego, nie wspomina o potrzebie budowy kanału na mierzei.

Podkreślić należy, że administracyjnie Mierzeja Wiślana leży w obrębie województwa pomorskiego, natomiast gminy na południowym brzegu zalewu, na czele z Elblągiem, wchodzą w skład województwa warmińsko-mazurskiego. Tak więc kanał powstać ma na terenie pomorskiego, a efekty jego funkcjonowania mają dotyczyć głównie warmińsko-mazurskiego. Istotne jest więc, aby regionalni i lokalni liderzy potrafili osiągnąć kompromis w tej wspólnej sprawie. Spotkać można bowiem głosy samorządowców z Gdańska, którzy negują powstanie kanału na mierzei. Argumentują m.in., że porty Trójmiasta nie są w pełni wykorzystane i trudno spodziewać się, że port w Elblągu będzie obsługiwał taką liczbę ładunków, które by ekonomicznie uzasadniały opłacalność przekopu⁵².

Plany przekopania kanału przez mierzeję pojawiają się także w innych dokumentach regionalnych, np. zapisano je w Strategii Rozwoju Obszaru Gmin Nadzalewowych do 2015 roku, przyjętej 17 listopada 2000 r. uchwałą Zgromadzenia Komunalnego Związku Gmin Nadzalewowych w Elblągu⁵³.

bywały się na wodach wokół Krynicy Morskiej; zob.: *Żeglarskie święto na Zalewie Wiślanym. Elblążanie z medalami*, „Dziennik Elbląski”, 30.06.2015.

⁵¹ Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020, s. 39, 55; <http://strategia2020.pomorskie.eu> [5.05.2016].

⁵² Niektórzy liderzy z województwa pomorskiego mówią wprost: „Nie mamy żadnego interesu w tym, by budować na naszym terenie kanał, który umożliwi powstanie konkurencyjnego portu w sąsiednim województwie”; zob.: *Baltycka Ukraina: cztery lata później*, <http://porteuropa.eu/ukraina/polityka/4102-baltycka-ukraina> [1.12.2016].

⁵³ Zob.: Strategia Rozwoju Obszaru Gmin Nadzalewowych do 2015 r., Elbląg, listopad 2000 r., <http://www.zalew.org.pl> [5.05.2016].

Z perspektywy liderów lokalnych, głównie miast usytuowanych w południowej części zalewu, jest pełen konsensus i zielone światło dla budowy. Popierają ją także władze gminy Sztutowo, gdzie planowana jest jedna z lokalizacji kanału, upatrując w nim szanse na swój rozwój⁵⁴. Szczególnie zabiega o to samorząd Elbląga, mając świadomość, że miasto to najbardziej skorzysta na uruchomieniu bezpośredniego połączenia z Bałtykiem. Jak było wspomniane, Elbląg ma port morski (jedyne port towarowy w województwie warmińsko-mazurskim), który został w ostatnich latach gruntownie zmodernizowany. Zbudowano m.in. terminal towarowy, nowe nabrzeże oraz terminal do obsługi ruchu pasażerskiego. Port ten stanowi ważny czynnik aktywizacji gospodarczej miasta i jego otoczenia. Jego walory to bliskość portów Rosji, Litwy, Łotwy i państw skandynawskich⁵⁵, nowo tworzona infrastruktura oraz bardzo dogodne połączenie drogowo-kolejowe. Transport wodny można powiązać z dobrymi warunkami, jakie oferuje miasto w zakresie podejmowania produkcji i usług, w tym w specjalnej strefie ekonomicznej. Zdolność przeładunkowa elbląskiego portu wynosi obecnie ok. 1 mln t rocznie⁵⁶.

W szczytowym dla przeładunku 1997 r. przewieziono przez port w Elblągu 641 tys. t towarów⁵⁷. W latach 1999–2006 r. wielkość ładunków nie przekraczała 100 tys. t, a w latach 2007–2009 (w wyniku

⁵⁴ T. Chudzyński, *Przekop Mierzei Wiślanej. Władze Elbląga naciskają, pomorski samorząd podzielony*, „Dziennik Bałtycki”, 24.03.2014, <http://www.dziennikbaaltycki.pl> [25.04.2014].

⁵⁵ W dalszej perspektywie kierunkiem priorytetowym dla Elbląga mogłyby stać się również porty rzeczne Niemiec, połączone z Zalewem Wiślanym systemem polskich i niemieckich wodnych dróg śródlądowych.

⁵⁶ Np. w Programie wieloletnim „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślaną z Zatoką Gdańską” przewiduje się wzrost zdolności przeładunkowej portu w Elblągu do 1,5 mln t, a w dalszej perspektywie – po jego rozbudowie – nawet do 4 mln t; zob.: http://www.umgdy.gov.pl/wp-content/uploads/2015/01/TI_Za_lacznik_1.pdf [7.08.2016].

⁵⁷ *Moc sprawcza Rzeczypospolitej. Elbląga dostęp do morza*, <http://niezalezna.pl/42699-moc-sprawcza-rzeczypospolitej-elblaga-dostep-do-morza> [7.08.2016].

rosyjskiej blokady) spadła niemal do zera, przynosząc portowi spore straty. Po 2010 r. obserwujemy powolny wzrost wielkości ładunków przewiezionych przez port, np. w 2013 r. było to 285 tys. t, głównie wymiany handlowej z portem w Kaliningradzie⁵⁸. W 2002 r. odprawiono w elbląskim porcie 179 jednostek, w 2003 r. 351, w 2004 r. 297, w 2005 r. 271, a w 2006 r. jedynie 11. W 2009 r. zawinęło tu 12 statków, a rok później już 95⁵⁹. Obecnie na wodach zalewu pływają głównie statki wycieczkowe, barki towarowe i kutry rybackie. W 2009 r. wznowiono rejsy wycieczkowe (z zakupami wolnocłowymi na morzu) na trasie z Fromborka do Bałtyjska, bez zejścia na ląd. Obecnie Żegluga Gdańska organizuje takie rejsy katamaranem, raz w tygodniu na trasie Gdynia–Bałtyjsk, z krótkim zwiedzaniem rosyjskiego miasta⁶⁰.

W 2007 r. utworzono na terenie portu w Elblągu ukraińską bazę logistyczną z oddzielnymi terminalami w ramach polsko-ukraińskiego projektu portowego „Bałtycka Ukraina”. Obsługiwane są tam ukraińskie firmy (docelowo w projekt ma być włączona także Białoruś), promując tym samym integrację Ukrainy z bałtycką przestrzenią gospodarczą i społeczno-polityczną⁶¹. Orędownikiem tej inicjatywy jest m.in. Szwecja, która chce poprzez struktury bałtyckie zacieśnić współpracę Ukrainy z krajami skandynawskimi. Ukraińcy nie ukrywają, że dysponowanie „własnym” portem bałtyckim to istotny krok na szlaku do integracji europejskiej, o wiele ważniejszy niż polityczne deklaracje premierów czy prezydentów⁶². Planują ponad-

⁵⁸ *Raport ewaluacyjny Programu wieloletniego „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”*, Gdynia, maj 2014 r., s. 99.

⁵⁹ <http://www.portalmorski.pl/porty-morskie/port-elblag> [2.12.2016].

⁶⁰ <http://www.zegluga.pl/rejsy-do-baltijska.html> [2.12.2016].

⁶¹ Np. w 2008 r. kilka obwodów z zachodniej Ukrainy przyjęło do euroregionu „Bałtyk” jako członków stowarzyszonych. Z inicjatywy Elbląga delegaci z Ukrainy i Białorusi uczestniczyli w jednej z konferencji Związku Miast i Gmin Morskich, poświęconej Gazociągowi Północnemu. Ukraina chce być również stroną konwencji helsińskiej (bałtyckiej), co potwierdziłoby oficjalny bałtycki status tego kraju i możliwość współdecydowania o sprawach Bałtyku.

⁶² *Bałtycka Ukraina...*, op. cit.

to przyciągnięcie wielkich inwestycji ze Skandynawii, ale brakuje im atutu w postaci szybkiego i taniego transportu. Idealnym rozwiązaniem jest właśnie współpraca z Polską, a swobodny dostęp do portu w Elblągu dawałby im także możliwości eksportu własnych towarów. Temat był wielokrotnie podejmowany w trakcie rozmów regionalnych liderów z województwa warmińsko-mazurskiego oraz obwodów lwowskiego i rówieńskiego.

Zauważyć należy, że plany przekopu mierzei mają także przeciwników zarówno wśród specjalistów i ekologów⁶³, mieszkańców z miejscowości usytuowanych na wschód od planowanego kanału (głównie z Krynicy Morskiej), jak i lokalnych liderów⁶⁴. Obawiają się oni negatywnego oddziaływania inwestycji na środowisko (zanikania plaż usytuowanych za kanałem wskutek zaburzenia prądów morskich), problemów komunikacyjnych w trakcie jego budowy, a w konsekwencji zmniejszonego napływu turystów do tej części mierzei. Prowadzone są od kilku lat konsultacje z mieszkańcami w tej sprawie⁶⁵. Warto przytoczyć wypowiedź z 2014 r. burmistrza Krynicy Morskiej: „Mierzei nie warto kopać, to idiotyczny pomysł polityków, którzy powinni wziąć się do pracy. W sprawie żeglugi po Zalewie Wiślanym potrzebne są rozmowy. Rosjanie to nasi sąsiedzi. Krynica Morska nawiązała z Bał-

⁶³ Np. dr Maciej Przewoźniak, szef zespołu ekspertów, który w 2012 r. na zlecenie Urzędu Morskiego przygotował prognozę wpływu kanału na środowisko, podkreślał, że jest to projekt nieopłacalny i szkodliwy dla środowiska; zob.: *Ekolodzy mówią „nie” dla przekopu Mierzei Wiślanej. Napisali do Komisji Europejskiej*, 25.02.2016, <http://trojmiasto.wyborcza.pl> [27.02.2016].

⁶⁴ Np. w 2007 r. radni Krynicy Morskiej wystosowali apel do polskiego rządu wzywający do zaprzestania prac nad kanałem.

⁶⁵ W sytuacji wyboru wariantu IV, tj. budowy przesmyku za miejscowością Piaski, tuż przy granicy polsko-rosyjskiej (zob. rysunek 1), nie byłoby negatywnego oddziaływania na Krynice Morską i miejscowości ościenne. Kanał byłby stosunkowo krótki (750 m), jednak w tym wariantcie wydłużony byłby znacznie tor wodny (łącznie ok. 28 km) do Elbląga, zwiększając koszty jego regularnego pogłębiania z obecnych 2 m do 5 m; zob.: http://www.umgdy.gov.pl/wp-content/uploads/2014/09/IOW-POIS_Sprawozdanie_zbiorcze_PLB_280010.pdf [27.02.2016].

tyjskimi relacje partnerskie. Upolitycznienie projektu to błąd, lepiej bowiem mieć dobrego sąsiada blisko niż brata daleko⁶⁶. Także samorządowcy z województwa pomorskiego są podzieleni, jedni widzą w kanale szansę na ożywienie regionu, inni kwestionują jego sensowność⁶⁷.

Perspektywa krajowa

Znaczenie swobody żeglugi po Zalewie Wiślanym dla rozwoju regionu dostrzegają także liderzy krajowi. Jest to efekt wieloletniego lobbingu władz lokalnych wobec polskiej dyplomacji w kwestii uregulowania żeglugi przez Cieśninę Piławską⁶⁸, a w zasadzie konieczności respektowania przez stronę rosyjską dwustronnych uzgodnień na ten temat⁶⁹. Nacisk władz regionalnych i lokalnych na liderów krajowych dotyczy także ostatecznego rozwiązania problemu poprzez budowę kanału na mierzei.

O wadze problemu jest m.in. mowa w analizowanej polsko-rosyjskiej umowie międzyrządowej z 2009 r. W jej preambule podkreśla się znaczenie, jakie dla rozwoju dwustronnej współpracy ma żegluga po Zalewie Wiślanym, oraz wskazuje na potrzebę współdziałania między obu państwami w celu ochrony środowiska i zasobów przyrodniczych

⁶⁶ T. Chudzyński, op. cit.

⁶⁷ Ibidem.

⁶⁸ Zob. np.: Pismo prezydenta miasta Elbląga Henryka Słoniny do podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marka Szymońskiego, Elbląg, 19 lutego 2003 r.; por.: *Statki są, ale nie płyną*, „Dziennik Elbląski”, 14–15.08.2003.

⁶⁹ D.R. Bugajski pisze o zdumiewającym niedostrzeganiu przez polską dyplomację znaczenia żeglugi przez cieśninę i zalew zarówno w okresie PRL, jak i po 1989 r., gdzie Polska, mając argumenty prawne, nie zabiegała dość intensywnie o ich egzekwowanie ze strony Rosji. Problem był marginalizowany przez MSZ jako mało istotny. Właśnie naciski ze strony społeczności i liderów lokalnych wpływały na postawę liderów krajowych i podejmowanie przez nich działań; szerzej: D.R. Bugajski, *Polska i międzynarodowa żegluga...*, op. cit., s. 67–93.

zalewu⁷⁰. W umowie jest również odwołanie do międzyrządowych porozumień regulujących kooperację na pograniczu polsko-rosyjskim: porozumienia o współpracy północno-wschodnich województw RP i obwodu kaliningradzkiego FR z 22 maja 1992 r. oraz umowy o współpracy transgranicznej z 2 października 1992 r.

Idea budowy kanału na Mierzei Wiślanej jest od wielu lat wykorzystywana w kampaniach wyborczych, szczególnie przez prawą stronę polskiej sceny politycznej. Np. w 2006 r. ówczesny premier Jarosław Kaczyński, wspierając kampanię wyborczą prezydenta Elbląga Jerzego Wilka, obiecał przekopanie mierzei i otwarcie elbląskiego portu dla żeglugi międzynarodowej. Jak było sygnalizowane, w listopadzie 2007 r. Rada Ministrów przyjęła w tej sprawie stosowną uchwałę, na której mocy budowa kanału miała się rozpocząć w 2009 r.⁷¹. W wyniku ukonstytuowania się nowego rządu i zawarcia umowy z Rosją w 2009 r. ogłoszono jej przesunięcie na 2017 r.⁷².

Wezwania do budowy kanału pojawiały się w kampaniach wyborczych wielokrotnie, np. w przedterminowych wyborach prezydenta Elbląga w 2013 r. Wygrał je kandydat Prawa i Sprawiedliwości (PiS) J. Wilk, gorący zwolennik kanału, który rok później objął patronat nad konferencją „Kanał żeglugowy przez Mierzeję Wiślaną czynnikiem rozwoju regionu południowo-wschodniego Bałtyku”⁷³. Wcześniej

⁷⁰ M.P. 2009, nr 78, poz. 975.

⁷¹ Zauważyć należy, że uchwała ówczesnego rządu podjęta została 13 listopada 2007 r., czyli 8 dni po tym, jak premier podał rząd do dymisji. Prezydent RP postanowieniem z 5 listopada 2007 r. przyjął dymisję rządu i powierzył jej pełnienie obowiązków konstytucyjnych do czasu zaprzysiężenia nowego składu Rady Ministrów, które nastąpiło 16 listopada 2007 r.

⁷² Zob.: K. Łoginow, *Budowa kanału przez Mierzeję Wiślaną ruszy dopiero w... 2017 r.*, <http://www.trojmiasto.pl> [12.09.2016].

⁷³ Na wspomnianej konferencji J. Wilk argumentował: „Nasz port jest jedynym portem w Unii Europejskiej, do którego nie mają swobodnego dostępu jednostki unijne. Budowa kanału przez Mierzeję Wiślaną pozwoli na swobodny dostęp do elbląskiego portu morskiego i znaczny wzrost przeładunków. Wpłyne na ożywienie turystyczne i gospodarcze całego regionu. Pozwoli na uniezależnienie się od napięć politycznych, które już raz skutkowały kil-

podobne konferencje odbywały się w regionie wielokrotnie⁷⁴. Temat wykorzystywany był także w 2014 r. w kampanii do Parlamentu Europejskiego oraz w 2015 r. w wyborach krajowych, gdzie lokalnych polityków wspierali liderzy krajowi⁷⁵.

Rządząca w latach 2007–2015 Platforma Obywatelska (PO) była sceptycznie nastawiona do projektu, który – przypomnijmy – oficjalnie ogłosił rząd PiS w 2007 r. Np. w 2013 r. ówczesny premier Donald Tusk mówił o bardzo kosztownym projekcie, wątpliwym w sensie ekonomicznym i wykorzystywanym przez opozycję w celach politycznych. Zwracał także uwagę na bezpieczeństwo ekologiczne inwestycji⁷⁶.

Powstały w listopadzie 2015 r. rząd premier Beaty Szydło podjął prace nad projektem, realizując tym samym jeden z priorytetów kampanii PiS w regionie z 2015 r. W maju 2016 r. rząd przyjął przygotowany przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wieloletni program pod nazwą „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”. W 2017 r. ma być gotowa dokumentacja techniczna, na początku 2019 r. ma ruszyć budowa, a pierwsze statki mają popłynąć kanałem w 2022 r. Jak czytamy w komunikacie opublikowanym przez Kancelarię Prezesa RM – budowa drogi

kuletnią blokadą żeglugi na Zalewie”; zob.: *Naukowcy obalają mity o kanale przez Mierzeję Wiślaną*, <http://www.elblag.eu>.

⁷⁴ Np. w sierpniu 2006 r. z inicjatywy ówczesnej senator Elżbiety Gelert (PO), wcześniej radnej miasta, późniejszej posłanki, odbyła się na pokładzie statku „Daria” w trakcie rejsu po zalewie konferencja „Zalew niewykorzystanych możliwości”, gdzie podejmowano temat zbudowania kanału przez Mierzeję Wiślaną.

⁷⁵ Przywoływany prezydent Elbląga J. Wilk uzyskał w tych wyborach mandat poselski, startując z listy PiS. W maju 2016 r. złożył on do prokuratury doniesienie o możliwości popełnienia przestępstwa w kwestii opracowania studium wykonalności dla budowy kanału na mierzei. Uzasadniał wniosek tym, że studium zamawiane w 2007 r. (za rządów PiS) kosztowało niewiele ponad 700 tys. zł, a ponownie zamówione w 2013 r. (za rządów PO) kosztowało już 5 mln zł; zob.: M. Naskręt, *Prokuratura bada przygotowanie do przekopu Mierzei Wiślanej*, <http://www.trojmiasto.pl>.

⁷⁶ *Tusk: kanał przez Mierzeję Wiślaną musi być opłacalny*, PAP, 26.07.2013, <http://www.pap.pl> [12.09.2016].

wodnej przez Mierzeję Wiślaną i Zalew Wiślany umożliwi swobodną i całoroczną żeglugę statków morskich wszystkich bander do portu w Elblągu i innych portów zalewu. Spowoduje to szybszy rozwój gospodarczy Elbląga oraz obszaru Zalewu Wiślanego, a także zapewni wzrost bezpieczeństwa w regionie przez wprowadzenie swobodnej żeglugi polskich okrętów marynarki wojennej i straży granicznej do portu w Elblągu. W efekcie inwestycja ta zapewni bezpieczeństwo granic zewnętrznych Unii Europejskiej i Zalewu Wiślanego oraz uniezależni żeglugę po akwenie od Rosji⁷⁷.

Podsumowanie

Praktyka ostatnich kilkadziesiąt lat pokazała, że mimo międzyrządowych ustaleń żegluga po Zalewie Wiślanym jest uzależniona od woli strony rosyjskiej. Było to widoczne szczególnie przed 1991 r., a także w latach 2003–2009, a zawarta w 2009 r. umowa nie rozwiązuje w sposób trwały problemu.

Temat przekopania kanału na Mierzei Wiślanej był podejmowany wielokrotnie w toczącej się debacie publicznej zarówno przez liderów lokalnych, regionalnych, jak i krajowych. Pojawiał się m.in. w kampaniach wyborczych w wyborach samorządowych w 2006 r., 2010 r., 2013 r. (wybory uzupełniające) i 2014 r. oraz w wyborach parlamentarnych w 2015 r. Był to więc problem, wokół którego ogniskowała się „mała” i „wielka” polityka, co wydaje się rzeczą naturalną – działania władz mają bowiem wychodzić naprzeciw potrzebom i bolączkom zgłaszanym przez społeczeństwo. Inną kwestią jest natomiast nadmierne upolitycznienie sprawy, rozpatrywane zarówno w kontekście krajowym (wykorzystywanie jej przez liderów politycznych do osiągnięcia partykularnych celów), jak i międzynarodowym, tj. relacji polsko-rosyjskich. Pamiętać należy, że strona rosyjska wielokrotnie sygnalizo-

⁷⁷ *Rząd przyjął uchwałę w sprawie budowy kanału przez Mierzeję Wiślaną*, komunikat PAP, 24.05.2016, <http://www.pap.pl> [12.09.2016].

wała, że uznaje ideę przekopu za akt polityczny skierowany przeciwko Rosji. Ponadto spotkać można opinie, że rozwój Elbląga jako portu międzynarodowego może być zagrożeniem dla interesów rosyjskich, stanowiąc konkurencję dla portu w Kaliningradzie⁷⁸.

Dla miast leżących nad mierzeją budowa bezpośredniego wyjścia na Bałtyk jest potencjalnym czynnikiem rozwoju, szczególnie istotnym dla Elbląga. Nie mając bowiem pewności co do swobody żeglugi po Zalewie Wiślanym, ewentualne dalsze inwestycje w jego infrastrukturę portową wiązały się z dużym ryzykiem. Determinacja obecnego polskiego rządu, przy silnym wsparciu regionalnych i lokalnych liderów, daje szansę na realizację inwestycji.

BIBLIOGRAFIA

- Bojarowicz T., *Koncepcja przekopu Mierzei Wiślanej i jej wpływ na relacje polsko-rosyjskie*, w: *Polska polityka wschodnia a współpraca zagraniczna województwa warmińsko-mazurskiego*, red. W. Kotowicz, W.T. Modzelewski, A. Żukowski, Olsztyn 2013.
- Bugajski D., *Nowe rozwiązania w zakresie żeglugi na Zalewie Wiślanym*, „Przegląd Morski” 2010, nr 2.
- Bugajski D.R., *Polska i międzynarodowa żegluga w Cieśninie Pilawskiej*, „Polski Przegląd Dyplomatyczny” 2006, nr 4.
- Chubarenko B., Margoński P., *The Vistula Lagoon*, „Ecology of Baltic Coastal Waters. Ecological Studies” 2008, vol. 197.
- Chudzyński T., *Przekop Mierzei Wiślanej. Władze Elbląga naciskają, pomorski samorząd podzielony*, „Dziennik Bałtycki”, 24.03.2014, <http://www.dziennikbaaltycki.pl>.
- Informacja Departamentu Integracji Europejskiej i Współpracy z Zagranicą MSZ RP, Warszawa, 10 marca 2006 r.
- Jasudowicz T., *Zalew Wiślany – w obronie praw Polski do sprawiedliwego rozgraniczenia i eksploatacji*, „Prawo Morskie” 1993, t. 7.
- Kacalski G., *Problemy sporne w stosunkach polsko-rosyjskich i możliwości ich rozwiązania*, w: *Patrząc na Wschód. Z problematyki polityki wschodniej III RP*, red. S. Bieleń, Warszawa 1997.

⁷⁸ G. Kacalski, op. cit., s. 197.

- Kolejne „niet” dla żeglugi*, 9.07.2004, <http://www.portel.pl>.
- Koncepcja budowy kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną łączącego porty Zalewu Wiślanego z Morzem Bałtyckim – skrót*, oprac. T. Jednorął, Elbląg 2004.
- Koniec wolnoctwowych zakupów*, 25.08.2004, <http://www.portel.pl>.
- Kostrzak J., *Początki sowieckiej administracji w północnej części Prus Wschodnich w latach 1845–1946*, „Studia z Dziejów Rosji i Europy Środkowo-Wschodniej” 1999, t. 34.
- Kotowicz W., *Problem Zalewu Wiślanego i Cieśniny Piławskiej w relacjach polsko-rosyjskich – historia i współczesność*, w: *Polska polityka wschodnia a współpraca zagraniczna województwa warmińsko-mazurskiego*, red. W. Kotowicz, W.T. Modzelewski, A. Żukowski, Olsztyn 2013.
- Kudrzycki Z., *Granica polsko-rosyjska przylegająca do Morza Bałtyckiego 1945–1958*, Toruń 2013.
- Kudzia P., Pawelczyk G., *Morze przemytników*, „Wprost” 2003, nr 33.
- Materski W., *Dyplomacja Polski „lubelskiej”. Lipiec 1944 – marzec 1947*, Warszawa 2007.
- Można pływać do Rosji*, 5.07.2004, <http://www.portel.pl>.
- MSZ protestuje*, 9.07.2004, <http://www.portel.pl>.
- Okręg Mazurski w raportach Jakuba Prawina. Wybór dokumentów. 1945 rok*, oprac. T. Baryła, Olsztyn 1996.
- Porozumienie o współpracy między województwem warmińsko-mazurskim Rzeczypospolitej Polskiej i administracją Obwodu Kaliningradzkiego Federacji Rosyjskiej, podpisane przez marszałka województwa Andrzeja Ryńskiego i głowę administracji (gubernatora) Władimira Jegorowa, sporządzone w Kaliningradzie dn. 19 września 2001 r.
- Prognoza oddziaływania na środowisko Programu wieloletniego „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”*, red. M. Przewołniak, lipiec 2012 r.
- Prognoza oddziaływania na środowisko Programu wieloletniego „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z zatoką Gdańską”*, red. Z. Pawelec, Gdynia, styczeń 2015 r.
- Protokół między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich o rozgraniczeniu polskich i radzieckich wód terytorialnych w Zatoce Gdańskiej Morza Bałtyckiego, podpisany w Warszawie dnia 18 marca 1958 r., Dz.U. 1958, nr 76, poz. 386.
- Raport ewaluacyjny Programu wieloletniego „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”*, Gdynia, maj 2014 r.
- Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia „Przebudowa wejścia do portu Elbląg wraz z pogłębieniem torów podejściowych do portów Zalewu Wiślanego”*, red. H. Boniecka, Gdańsk 2009.

- Rosjanie zamknęli Zalew*, 21.06.2004, <http://www.portel.pl>.
- Różański H., *Śladem wspomnień i dokumentów (1943–1948)*, Warszawa 1988.
- Sieński J., *Zalew Wiślany: Żegluga Gdańska wznowi rejsy do Kaliningradu*, „Dziennik Bałtycki”, 11.11.2009.
- Statki są, ale nie pływają*, „Dziennik Elbląski”, 14–15.08.2003.
- Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Województwa Warmińsko-Mazurskiego do roku 2020, przyjęta Uchwałą nr XXXIV/474/05 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 31 sierpnia 2005 r.
- Strzelczyk J., *Ucieczka ze Wschodu. Rosja w polskiej polityce 1989–1993*, Warszawa 2002.
- Szymańska M., *Aspekty polityczno-prawne cieśnin bałtyckich*, „Przegląd Morski” 2006, nr 10.
- Traktat między Rzeczpospolitą Polską a Federacją Rosyjską o przyjaznej i dobrosąsiedzkiej współpracy, sporządzony w Moskwie dnia 22 maja 1992 r., Dz.U. 1993, nr 61, poz. 291.
- Traktat między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec o potwierdzeniu istniejącej między nimi granicy, podpisany w Warszawie 14 listopada 1990 r., Dz.U. 1992, nr 14, poz. 54.
- Uchwała nr XXVIII/553/13 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 25 czerwca 2013 r. w sprawie przyjęcia Strategii rozwoju społeczno-gospodarczego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2025.
- Umowa między Polską Rzeczpospolitą Ludową a ZSRR o wytyczeniu istniejącej polsko-radzieckiej granicy państwowej w części przylegającej do Morza Bałtyckiego, podpisana w Moskwie dnia 5 marca 1957 r.
- Umowa między Polską Rzeczpospolitą Ludową a Związkiem Socjalistycznych Republik Radzieckich o przebiegu granicy szelfu kontynentalnego w Zatoce Gdańskiej i w południowo-wschodniej części Morza Bałtyckiego, sporządzona w Warszawie dnia 28 sierpnia 1969 r., Dz.U. 1970, nr 15, poz. 127.
- Umowa między Polską Rzeczpospolitą Ludową a Związkiem Socjalistycznych Republik Radzieckich o rozgraniczeniu morza terytorialnego (wód terytorialnych), strefy ekonomicznej, strefy rybołówstwa morskiego i szelfu kontynentalnego na Morzu Bałtyckim, podpisana w Moskwie dnia 17 lipca 1985 r., Dz.U. 1986, nr 16, poz. 85.
- Umowa między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich o stosunkach prawnych na polsko-radzieckiej granicy państwowej oraz współpracy i wzajemnej pomocy w sprawach granicznych podpisana w Moskwie dnia 15 lutego 1961 r., Dz.U. 1961, nr 47, poz. 253.
- Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej i Rządem Federacji Rosyjskiej o żegludze po Zalewie Wiślanym (*Kaliningradskij zaliw*), podpisana w Sopocie dnia 1 września 2009 r., M.P. 2009, nr 78, poz. 975.

Umowa między Rzeczpospolitą Polską i Związkiem Socjalistycznych Republik Radzieckich o polsko-radzieckiej granicy państwowej, Dz.U. 1947, nr 35, poz. 167.

Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, Dz.U. 1991, nr 32, poz. 131.

Winna wiza?, 14.07.2004, <http://www.portel.pl>.

Wiśniewska A., *Charakterystyka Zalewu Wiślanego i zachodzących w nim procesów hydrologicznych*, w: *Hydrodynamika Zalewu Wiślanego*, red. R. Szymkiewicz, Warszawa 1992.

Współpraca Polski z Obwodem Kaliningradzkim, oprac. P. Konowrocki, Departament Europy Ministerstwa Spraw Zagranicznych, Warszawa, styczeń 2003 r.

Założenia polskiej polityki zagranicznej wobec Rosji, oprac. MSZ, Warszawa 2001.

Żeglarskie święto na Zalewie Wiślanym. Elblążanie z medalami, „Dziennik Elbląski”, 30.06.2015.

<http://niezalezna.pl>.

<http://porteuropa.eu>.

<http://strategia2020.pomorskie.eu>.

<http://strategia2025.warmia.mazury.pl>.

<http://trojmiasto.wyborcza.pl>.

<http://wpolityce.pl>.

<http://www.archiwum.wyborcza.pl>.

<http://www.dziennikbaaltycki.pl>.

<http://www.elblag.eu>.

<http://www.kulinski.zagle.pl>.

<http://www.pap.pl>.

<http://www.portalmorski.pl>.

<http://www.sejm.gov.pl>.

<http://www.trojmiasto.pl>.

<http://www.umgdy.gov.pl>.

<http://www.uw.olsztyn.pl>.

<http://www.zalew.org.pl>.

<http://www.zegluga.pl>.

THE CONCEPT OF THE VISTULA SPIT DITCH – THE PERSPECTIVE OF LEADERS OF NATIONAL AND REGIONAL AUTHORITIES

SUMMARY

Keywords: Polish-Russian borderland, freedom of navigation in the Vistula Lagoon, Vistula Spit ditch, the perspective of leaders of national and regional authorities

This paper presents the problem of freedom of navigation in the Vistula Lagoon and the concept of the Vistula Spit ditch – as seen from the perspective of Polish regional and national policy. This paper presents for example different variants of construction of the canal on the Spit, the strengths and weaknesses of the idea of the ditch and its use by leaders of local, regional and national authorities during election campaigns. Consequently, the paper points out excessive politicization of the ditch. The analysis covers the period from the 2nd half of the twentieth century, when Polish-Soviet state border was established in East Prussia, to the 2nd half of 2016, the time when the Polish government decided to build a canal through the Vistula Spit and make Polish sailing industry independent of Russia.