ORGAN ZWIĄZKU MIAST
I GMIN MORSKICH

CZAS MORZA

NR 1(66) MARZEC 2016
ISSN 1425-2430
KWARTALNIK BEZPŁATNY

Gdańsk na Foire de Nice

str. 14-15

Z okazji świąt wielkanocnych
wszystkim delegatom i sympatykom
Związku Miast i Gmin Morskich,
mieszkańcom gmin i ich władzom
życzymy wszelkiej pomyślności
i sukcesów
w życiu zawodowym i prywatnym.
Niech radość i nadzieja
świąt Wielkiejnocy
towarzyszą Wam przez cały rok.
Wesołego Alleluja!!!
życzą

Andrzej Bojanowski
prezes ZMiGM

Grzegorz Walczukiewicz
dyrektor Biura

Na okładce:
Gdańsk na Foire de Nice
Fot. G.Walczukiewicz

4 Zaślubiny w Pucku
Obchody 96. rocznicy zaślubin Polski z morzem w Pucku zainaugurowano na miejskim rynku.

5-6 Potrzeba zmian
Rozmowa z Markiem Gróbarczykiem, ministrem gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej

7-9 Jak odbudować rynek?
Ponad 300 uczestników 21 narodowości wzięło udział w 6. edycji Transport Week.

10-11 Symulatory siłowni okrętowych i map elektronicznych
Zmodernizowany gabinet w Zespole Szkół Morskich w Kołobrzegu

13 XIII Międzynarodowy Zlot Morsów w Mielnie
Najmłodszą uczestniczką była niespełna półroczna dziewczynka z klubu Amber.

14-15 Gdańsk na Foire de Nice 2016
Motywem przewodnim ekspozycji Gdańska był bursztyn.

16-17 Nowy Świat – kanał żeglugowy przez Mierzeję Wiślaną
Projektowany przez rząd kanał ma połączyć Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską.

18-19 Porty morskie – konkurencyjność i innowacje
Jak skutecznie zarządzać i efektywnie eksploatować porty morskie

20 Walczymy o miliony
Inwestycja, którą chcemy wykonać w Ustroniu Morskim, kosztować będzie ponad 40 mln zł.

21 Porty Gdańska i Gdyni wśród laureatów
Ogłoszono listę laureatów tegorocznej edycji plebiscytu organizowanego przez „Gazetę Wyborczą Trójmiasto" i Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego.

22-26 Rządowy plan dla gospodarki morskiej
Żegluga śródlądowa w pogoni za straconym czasem i rozwój infrastruktury drogowej

WYDAWCA

ZMGM

ZWIĄZEK MIAST I GMIN MORSKICH

80-853 Gdańsk
Wały Jagiellońskie 1
tel. 58 323 70 08
fax 58 323 70 61
e-mail: zmigm@zmigm.org.pl
www.zmigm.org.pl

DYREKTOR BIURA
GRZEGORZ WALCZUKIEWICZ

REDAGUJE ZESPÓŁ

ROMAN KOLICKI
REDAKTOR NACZELNY

tel. 58 520 27 72
e-mail: gem@gem.gda.pl

KOREKTA

LECH SKARBEK

DTP

AGENCJA GEM
e-mail: gem@gem.gda.pl

DRUK

DRUKARNIA VIPRO
www.vipro.pl

Numer zamknięto 22.03.2016
ISSN 1425-2430

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść ogłoszeń i reklam. Zastrzegamy sobie prawo skracania i adiustacji tekstów oraz zmiany ich tytułów.

Zaślubiny w Pucku

fot.www.miastopuck.pl

Obchody 96. rocznicy zaślubin Polski z morzem w Pucku zainaugurowano na miejskim rynku. Tam prezydent Andrzej Duda został uroczyście przywitany przez władze miasta. Burmistrz Hanna Pruchniewska w swoim wystąpieniu przypomniała o tym, jak ważne jest to święto, nie tylko z lokalnej perspektywy, ale także całej Polski. – Pana obecność, panie prezydencie, zaświadcza, że wydarzenie z 10 lutego 1920 roku miało dla ówczesnej i dzisiejszej Polski niezwykłe znaczenie – podkreśliła H. Pruchniewska.

Wśród gości nie zabrakło m.in. wojewody pomorskiego **Dariusza Drelicha**, arcybiskupa **Sławoja Leszka Głódzia** oraz lokalnych samorządowców. Głowę państwa powitał także prezes Ligi Morskiej i Rzecznej **Andrzej Królikowski**.

— Puck to kolebka polskiej marynarki wojennej, pierwsza baza okrętów pływających pod biało-czerwoną banderą — przypomniał prezes A. Królikowski. — Obecność prezydenta RP w Pucku podczas dzisiejszych uroczystości napawa optymizmem. Dzięki niej przez małe puckie morze widać wielki świat.

Prezydent RP udał się na pucką starówkę w asyście wojskowej orkiestry reprezentacyjnej i Kompanii Reprezentacyjnej Marynarki Wojennej. Zaślubiny z morzem w Pucku 2016 roku rozpoczęły się od złożenia meldunku prezydentowi **Andrzejowi Dudzie** przez dowódcę kompanii, podporucznika **Pawła Narlocha**. Następnie zebrani odśpiewali Mazurka Dąbrowskiego, podczas którego na maszcie zawisła biało-czerwona flaga.

Po odwołaniu się do zaślubin Polski z morzem, których w 1920 roku dokonali żołnierze gen. Józefa Hallera, puckie uroczystości zaślubin Anno Domini 2016 swój ciąg dalszy miały w puckiej farze. Tam prezydent Andrzej Duda oraz liczni uczestnicy dorocznego święta w Pucku wzięli udział we mszy świętej.

fot.www.miastopuck.pl

Potrzeba zmian

Rozmowa z Markiem Gróbarczykiem, ministrem gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej

Marek Gróbarczyk

Od początku funkcjonowania Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej za jeden z priorytetów uznana została aktywizacja przemysłu stoczniowego i zrównoważenie jego na wschodnim i zachodnim wybrzeżu. Za pomocą jakich narzędzi rząd chce te cele osiągnąć i jaką rolę ma w tym procesie przygotowywana ustawa stoczniowa?

– Podstawowym celem przygotowywanego projektu ustawy o aktywizacji przemysłu okrętowego i produkcji komplementarnej jest pobudzenie tego sektora w szerokim tego słowa znaczeniu. Możliwości są ogromne, ale wykorzystanie tego potencjału dzisiaj jest minimalne. Rozwiązania proponowane w projekcie mają przywrócić produkcję stoczniową i odtworzyć cały łańcuch dostawców związanych z budową statków, który został zniszczony politycznymi decyzjami likwidacji stoczni w 2008 roku. Projekt stanowi podstawowy element reindustrializacji w oparciu o polskie podmioty, którym chcemy stworzyć odpowiednie warunki w obszarze kapitałowym, logistycznym, prawnym, i co najważniejsze – technologicznym.

Służyć temu mają m.in. proponowane rozwiązana w obszarze podatku VAT i CIT oraz obejmowanie obszarów stoczniowych statusem stref ekonomicznych i parków przemysłowych.

Potencjał stoczniowy w zakresie budowy nowych jednostek w najbliższych 10 latach szacujemy na poziomie około 25 mld zł. Dotyczy m.in. konieczności wymiany wyeksploatowanej floty Polskiej Żeglugi Morskiej i Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, czyli budowy 8 promów oraz dwóch dodatkowych w związku z planami uruchomienia nowych linii przez naszych operatorów.

Program rewitalizacji przemysłu stoczniowego ma również kolosalne znaczenie w związku z planami inwestycyjnymi Ministerstwa Obrony Narodowej. MON w ramach programów Miecznik i Czapla zamierza wybudować 6 okrętów, a program Orka wiąże się z planami budowy 3 okrętów podwodnych. To ogromna szansa dla naszych stoczni. Dodajmy konieczność budowy ponad 40 kutrów rybackich. »

Potrzeba zmian

» – Problemy polskiego rybołówstwa osiągnęły rozmiar zagrażający egzystencji tej branży. Jaki pomysł na zażegnanie tej katastrofy ma MGMiŻŚ i czy przewidywane jest wykorzystanie w tym celu Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego?

– Potrzebna jest natychmiastowa zmiana strategii rozwoju polskiego rybołówstwa. Europejski Fundusz Morski i Rybacki to tylko jeden z elementów, który ma wesprzeć rybaków. Docelowo chcemy przygotować model rybołówstwa, który pozwoli rybakom radzić sobie w sytuacjach zapaści takich jak obecna – z katastrofalnym stanem zasobów ryb, zwłaszcza dorsza. Z drugiej strony myślimy też o bieżącym wsparciu rybaków stanowiących niezwykle ważny element polskiej gospodarki w obszarach Pomorza.

– Hasło przywrócenia żeglowności rzek stanowiące jeden z priorytetów programu ministerstwa jest tak stare jak utrata tej żeglowności. W czym MGMiŻŚ upatruje szansy na realną poprawę żeglowności polskich rzek i jakie są priorytety w tych planach?

– Rewitalizacja i budowa rzecznych dróg wodnych jest naszym kolejnym priorytetem. Najpierw chcemy zająć się Odrą, potem – Wisłą. Oczywiście na obu rzekach trzeba równolegle wykonywać szereg robót. Jeśli chodzi o przywrócenie żeglowności, to w przypadku Odry będzie to łatwiejsze. Nasza strategia wpisuje się w koncepcję unijnych programów CEF czy TEN-T. W 2018 r. nastąpi ich pierwsza rewizja i chcemy wtedy zgłosić do nich Odrę, będącą już na wysokim poziomie rewitalizacji. Niezbędna jest ratyfikacja konwencji AGN. Prowadzimy na ten temat rozmowy z ONZ, mamy wstępną akceptację. Ratyfikacja powinna nastąpić w tym roku. Przystępując do konwencji zobowiązujemy się do doprowadzenia naszych rzek do IV klasy żeglowności.

– Mogłoby się wydawać, że polskie porty morskie są przykładem dynamicznego rozwoju i rosnącej rangi w światowym systemie transportowym, a jednak ma pan zastrzeżenia do ich działalności. Co jest przedmiotem krytyki?

– Przede wszystkim chodzi o wskaźnik wykorzystania potencjału infrastruktury. Dzisiaj w niektórych portach wynosi on zaledwie 30 proc. A to oznacza, że tylko w takim stopniu jest wykorzystana infrastruktura do przeładunków. To chcemy zmienić. Kolejnym elementem jest konieczność poprawy dostępności do portu od strony lądu i morza. Chcemy ją zdecydowanie poprawić poprzez udrożnienie korytarzy transportowych, przede wszystkim VI-tego oraz środkowoeuropejskiego. Wszystkie działania mają jeden cel, byśmy stali się liderami w Europie.

– Narodowy przewoźnik morski – to zjawisko, w odniesieniu do polskiej bandery, znane już jedynie z kart historii. Jaką sytuację uzna pan za satysfakcjonujący etap realizacji powrotu do odbudowy takiej praktyki?

– Zasadniczą kwestię stanowi ustawa o zatrudnieniu na morskich statkach handlowych. Jest kluczem do rozwiązania tego problemu, jednakże naszym celem jest powrót statków pod polski system podatkowy za przykładem innych państw. Oczywiście naszym marzeniem jest, by biało-czerwona powiewała na flagsztokach wszystkich naszych jednostek.

Rozmawiał Roman Kolicki

fot. KacperKowalski.pl / Zarząd Morskiego Portu Gdańsk SA

Port Gdańsk

Jak odbudować rynek?

Ponad 300 uczestników 21 narodowości wzięło udział w 6. edycji Transport Week – jednego z najciekawszych wydarzeń transportowych w tym roku w regionie CEE i całego kontynentu.

Co roku Transport Week gromadzi wyspecjalizowanych prelegentów i słuchaczy reprezentujących linie żeglugowe, przewoźników kontenerowych, promowych i ro-ro, operatorów portów i terminali, przedstawicieli władz, europejskie stowarzyszenia i organizacje pozarządowe. Tegoroczna edycja Transport Week była równie atrakcyjna pod względem merytorycznym, różnorodności tematów paneli, jak i formatu prelegentów – przedstawicieli branży transportu i obrotu portowo-morskiego.

Transport Week rozpoczął się 8 marca br. konferencją Ports and shipping of tomorrow. Spotkanie zainaugurował **Przemysław Myszka**, redaktor naczelny „Baltic Transport Journal", który przedstawił perspektywy dla świata transportu i logistyki w 2050. Następnie **Johan Algell** z SSPA Sweden przybliżył, jakie wyzwania i szanse napotkała i które czekają europejską branżę portową.

Klucz do sukcesu? Nauka przez doświadczenie

Iosnnis Mispinis (EMSA) wprowadził uczestników konferencji w temat regulacji środowiskowych, prezentując systemy monitorowania wdrożenia dyrektywy siarkowej w krajach członkowskich Unii Europejskiej. Co było nie tak przy implementacji dyrektywy SECA? Po pierwsze kraje nie były gotowe na wprowadzenie i egzekwowanie nowej polityki. Każdy z krajów członkowskich wprowadził indywidualne podejście do problemu. Nikt nie był po prostu skłonny zainwestować w nową technologię, której użyteczność w przyszłości jest nieznana. Sam jednak proces wdrożenia dyrektywy w krajach objętych obszarem jej obowiązywania okazał się gładki. MGO (marine gas oil) był dostępny, a w miarę dostosowywania się do nowej regulacji jego cena malała. Jakie więc wnioski powinny zostać wyciągnięte przy wprowadzeniu nowej normy? Przede wszystkim najważniejszy jest jednolity system wdrożenia, a także sprawna weryfikacja i raportowanie w ramach jednolitej polityki. Tym interesującym punktem widzenia podzielił się **Poul Woodwall** z DFDS. Następnie **Staffan Herlin** z Finnlines przedstawił konkretny przykład prowadzenia biznesu promowego oraz ro-ro w obliczu nowych regulacji.

Pierwszy dzień konferencji Transport Week zakończył panel zatytułowany »

Jak odbudować rynek?

» „Porty przyszłości" moderowany przez Przemysława Myszkę oraz **Przemysława Opłockiego** z „Baltic Transport Journal". Ekspertami zaproszonymi do dyskusji byli **Julian Skelnik** (Port Gdańsk), **Gun Rudeberg** (Ports of Stockholm) oraz **Krzysztof Gromadowski** (Port Gdynia).

W pogoni za szczytem czy może stabilizacją?

Branża przewozów kontenerowych znajduje się obecnie w głębokim kryzysie. Większa część konferencji poświęcona była zdiagnozowaniu tych problemów i szukaniu rozwiązań. Głos zabrał między innymi **James Kyritsis**, konsultant z agencji Drewry. Z badań instytucji wynika, że w zeszłym roku przewoźnicy oceaniczni odwołali 230 stałe rejsy pomiędzy Azją i Europą Północną, gdyż stały się one nieopłacalne.

Sytuacji nie pomaga fakt, że w obecnym roku do służby wejdzie bardzo dużo nowych megakontenerowców, które były zamawiane w czasach wysokiej koniunktury. Oznacza to, że armatorzy będą musieli wycofać jeszcze więcej jednostek ze szlaków Wschód-Zachód – mówił J. Kyritsis. – Większe jednostki to także duże wyzwanie dla portów, które muszą cały czas inwestować w rozwój infrastruktury.

Kryzys kontenerowy widać także w bałtyckich portach. Prezentację na ten temat przygotował **Maciej Matczak** z Actia Forum. Ogółem od 2010 roku tempo przeładunków cały czas spada, a w zeszłym roku zanotowano pierwszy od 6 lat spadek o 12,5 proc. To bardzo zły wynik, biorąc pod uwagę wynik globalny, który wynosi ok. 5 proc. na plus. Wśród bałtyckich portów na plus wyszły tylko te z Finlandii i Danii, natomiast największy spadek zanotowały porty rosyjskie, aż o 30 proc.

– Wynik polskich portów to ok. 12 proc., ale mimo to Gdańsk utrzymuje się na drugim miejscu w rankingu portów kontenerowych (Gdynia zajmuje 4. miejsce). Pierwszy jest wciąż Sankt Petersburg – referował M. Matczak. – Środkowa

Drugi dzień Transport Week obfitował także w wiele zagadnień dotyczących polskiej gospodarki morskiej. Rozmawiano między innymi o rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce, o stworzeniu giełdy informatycznej ładunków intermodalnych i kształceniu studentów na potrzeby rynku transportowego. Kolejny dzień obrad, zamykający konferencję Transport Week, poświęcony był transportowi intermodalnemu.

Dzień pod znakiem Intermodal Conference 2016 zgromadził ekspertów z różnych środowisk. Stały gość konferencji – **Isabelle Ryckbost** (ESPO) oficjalnie otworzyła ostatni dzień konferencji. Przyniósł on żywą dyskusję pomiędzy reprezentantami różnych krajów nadbałtyckich, m. in.: A**gnieszką Szymczyk** (EBRD), **Ludmiłą Filiną-Dawidowicz** (Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie), **Thomasem Karglem** (Far East Landbridge), **Mindaugasem Butnoriusem** (Koleje Litewskie), **Stephenem Archerem** (AS Baltic Rail), **Wojciechem Żukiem** (BZ WBK) oraz **Krzysztofem Gomułą** (CLIP GROUP). Natomiast uczestnicy ostatniego panelu podczas Transport Week 2016: **Borut Čok** z Portu Koper, **Carmen Costache** z Danube Ports oraz Mindaugas Butnorius dyskutowali o rozwoju możliwości przewozu korytarzem wiodącym przez Morze Bałtyckie, Morze Adriatyckie oraz Morze Czarne.

Europa, czyli Polska, Czechy, Słowacja i Węgry mają wielki potencjał na stały wzrost gospodarczy, który będzie dalej napędzał przewozy kontenerowe – mówiła **Agnieszka Kubaszewska-Monik** z Seago Line. – Najwięcej jednak wciąż będzie zależeć od rynku rosyjskiego, który jest największy w Europie. Obecna sytuacja polityczna, w tym sankcje nałożone na Rosję utrudniają jednak ten handel.

Dodatkowy problem dla portów może stanowić wprowadzenie od 1 lipca tego roku Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (SOLAS). Zgodnie z nimi na nadawcy ładunku będzie spoczywać obowiązek weryfikacji wagi kontenerów przeznaczonych do transportu drogą morską przed załadowaniem ich na statek. O implementacji tego prawa mówił na Transport Week **Andrew Huxley** z firmy ubezpieczeniowej TT Club.

– Operatorzy statków i terminali zobowiązani są do uwzględnienia zweryfikowanej wagi kontenerów w sztauplanie i odmowy załadunku w przypadkach, gdy waga kontenera nie została zweryfikowana – tłumaczył A. Huxley.

Nie we wszystkich krajach kontenery będą mogły być ważone w terminalach portowych, w związku z czym w zdecydowanej większości przypadków proces weryfikacji wagi kontenerów eksportowych będzie musiał być dokonany w głębi kraju, co z kolei może prowadzić do zwiększenia kosztów przewozu. Taka sytuacja grozi Polsce.

Polskie porty jednak nie zostają w tyle, o czym można było się przekonać podczas wystąpienia **Dominika Landy** z terminalu DCT Gdańsk. Opowiadał on o trwającej rozbudowie terminalu o nabrzeże T2. Budowa rozpoczęła się na początku 2015 roku. Generalnym wykonawcą i projektantem jest belgijska spółka N.V. BESIX. Zakończenie prac budowlanych planowane jest na II połowę 2016 roku.

– Dzięki drugiemu nabrzeżu DCT podwoi swoje zdolności przeładunkowe do 3 mln kontenerów 20-stopowych rocznie, co pozwoli mu wejść do ścisłej czołówki największych terminali w Europie – przekonywał D. Landa.

Symulatory siło
i map elekt

21 stycznia odbyło się oficjalne otwarcie zmodernizowanego gabinetu symulatorów siłowni okrętowych. Spotkanie uświetnili zaproszeni goście, a wśród nich sponsorzy naszej pracowni.

Zmodernizowany gabinet symulatorów siłowni okrętowych w Zespole Szkół Morskich w Kołobrzegu to jedna z najnowocześniejszych pracowni tego typu w Polsce. Wyposażona w stanowiska komputerowe z podwójnymi ekranami dotykowymi (jeden do nadzoru aktualnej sytuacji w siłowni i poruszania się, drugi do wyświetlania schematu, parametrów pracy urządzeń czy listy alarmowej). Ponadto zainstalowano stanowiskowe symulatory pracy siłowni silnika dwusuwowego. Oprogramowanie symulacyjne oprócz rozbudowanych siłowni przedstawionych w trójwymiarze statków z silnikami wolnoobrotowymi i średnioobrotowym, PSV czy PSV Diesel Electric zawiera ponadto pakiet programów edukacyjnych, które przedstawiają budowę i zasadę działania niemalże wszystkich maszyn i urządzeń okrętowych występujących na statku.

Całość wyposażenia odpowiada wymogom stawianym morskim jednostkom edukacyjnym – a taką jest nasza szkoła – przez Konwencję STCW w sprawie wyposażenia w procesie szkolenia załóg działu maszynowego ma poziomie pomocniczym i operacyjnym.

Całkowity koszt inwestycji to 186 tys. zł, z czego 144 tys. zł pochodzi z budżetu państwa, 37 tys. zł podarowało CHIPOLBROK Chińsko-Polskie Towarzystwo Okrętowe S.A., a 5 tys. zł Polska Żegluga Bałtycka S.A. – za co serdecznie dziękujemy!

22 stycznia 2016 r. w Zespole Szkół Morskich im. Polskich Rybaków i Marynarzy dyrektor Urzędu Morskiego w Słupsku **Tomasz Bobin** przekazał szkole następujący sprzęt: radar MD – 3600, odbiornik ostrzeżeń nawigacyjnych oraz wiatromierz z wiatrowskazem SW – 51.

Darowizna wzbogaci sprzęt dydaktyczny przeznaczony do kształcenia uczniów klas nawigacyjnych.

wni okrętowych
tronicznych

Natomiast 3 marca br. nastąpiło otwarcie gabinetu map elektronicznych ECDIS. Pracownia symulatora map elektronicznych została wykonana przez firmę ENAMOR z Gdyni, będącą dostawcą sprzętu na wiele statków. Z tego sprzętu korzystają także akademie morskie. Sprzęt spełnia wszystkie wymagania określone przepisami prawa w zakresie kształcenia nawigatorów, co potwierdził audyt Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. W czasie uroczystości gościliśmy przedstawicieli armatorów, u których nasi uczniowie odbywają praktyki morskie – Polskiej Żeglugi Morskiej i Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, a także uczniów klas III gimnazjum w Drzonowie.

LECH PIECZYŃSKI

Free Time FESTIWAL

amber expo

GDAŃSK, 2-3 kwietnia 2016

- Festiwal Turystyki i Czasu Wolnego
- Bike Festiwal
- Kajak Expo
- Festiwal Ogrodów
- Festiwal Smaków Food Trucków

WSTĘP WOLNY!

Patronat Honorowy

Ministerstwo Sportu i Turystyki

Polska Organizacja Turystyczna

PIT

Mieczysław Struk Marszałek Województwa Pomorskiego

Prezydent Miasta Gdańska Paweł Adamowicz

Organizator

MTG

Partnerzy

PROT Pomorska Regionalna Organizacja Turystyczna

VISIT GDANSK Gdańska Organizacja Turystyczna

mosir GDAŃSK

2. PZU Gdańsk Maraton

ZMGM Związek Miast i Gmin Morskich

Patronat medialny

Radio Gdańsk

trojmiasto.pl

Together codzienna strona Trójmiasta

FREETIMEFESTIWAL.PL

XIII Międzynarodowy Zlot Morsów

14 lutego 2016 r. zakończyła się największa w kraju impreza dla miłośników lodowatych kąpieli – XIII Międzynarodowy Zlot Morsów w Mielnie. Przez trzy dni gościliśmy morsów z całej Polski oraz zagranicy. W sumie prawie dwa tysiące osób z 93 klubów.

W programie zlotu znalazło się wiele atrakcji, od zabaw i zawodów sportowych, przez bieg MorsNogami, kąpiele w baliach przy plaży po szaleńczą zabawę na trzech balach morsowych.

Kulminacyjnym wydarzeniem zlotu była niedzielna wielobarwna parada morsów ulicami Mielna zakończona wspólną kąpielą w Bałtyku. Punktualnie w samo południe po intensywnej rozgrzewce do morza weszło 1911 osób. Gratulujemy!

Najmłodszą uczestniczką morskiej kąpieli była niespełna półroczna dziewczynka z klubu Amber z Tomaszowa Mazowieckiego a najstarszym prawie 80-letni pan z klubu Morsy Dębowa Kędzierzyn-Koźle.

Tradycyjnie już rozstrzygnięto konkurs na najoryginalniejszy klub morsów uczestniczących w zlocie. Puchar ufundowany przez wójta gminy Mielno otrzymał klub Wrocławskie Morsy.

Najliczniejszym klubem morsów uczestniczący w zlocie został Klub Sportowy Amber z Tomaszowa Mazowieckiego, który otrzymał puchar ufundowany przez Centrum Promocji i Informacji Turystycznej w Mielnie.

Puchary w biegu MorsNogami ufundowali: za zajęcie pierwszego miejsca dla **Marka Rajmana** z klubu Bodymors Tarnobrzeg – starosta powiatu koszalińskiego. Za drugie miejsce dla **Wiesława Cholewy** z Krakowskiego Klubu Morsów Kaloryfer – Zakład Wodociągowo-Kanalizacyjny w Mielnie. Za zajęcie trzeciego miejsca dla **Damiana Pawlosa** z klubu Bodymors Tarnobrzeg – Mieleński Ośrodek Sportu i Rekreacji.

Podczas największego balu morsów w hali sportowej w Mielnie wybrani zostali król i królowa balu. Nagrodę dla króla balu w postaci weekendowego pobytu dla dwóch osób ufundował hotel Medical Spa Unitral w Mielnie. Królowa balu otrzymała natomiast voucher upominkowy na pobyt dwóch osób ufundowany przez Albatros Medical Spa w Mielnie.

Wszystkim fundatorom nagród serdecznie dziękujemy.

Fot. G. Walczukiewicz

Gdańsk na Foire de Nice 2016

Od 5 do 14 marca w Nicei we Francji odbyły się targi Foire de Nice, które co roku przyciągają blisko 100 000 gości. Gdańsk otrzymał osobiste zaproszenie od mera Nicei – Christiana Estrosi, do uczestnictwa w wydarzeniu w roli gościa honorowego. Motywem przewodnim ekspozycji Gdańska był bursztyn.

Fot. G. Walczukiewicz

Przygotowaniem ekspozycji i oferty miasta zajęła się Gdańska Organizacja Turystyczna we współpracy z partnerami. Zaplanowano pokazy bursztynu, prezentacje o Gdańsku, konkursy, koncerty polskiej muzyki klasycznej w wykonaniu damskiego trio muzycznego z Nicei. Wolontariusze wraz z hostessami zachęcli do odwiedzin naszego stoiska oraz zakupu wyjątkowych produktów: wyrobów z bursztynu, kolekcji artystki **Magdy Benedy** oraz gdańskich słodyczy przygotowanych przez Gdańską Organizację Turystyczną we współpracy z ZPC Bałtyk. Goście mogli także posmakować naszej tradycyjnej kuchni w wykonaniu czterech szefów kuchni najlepszych gdańskich restauracji.

W uroczystym otwarciu targów wzięli udział m.in. mer Nicei – **Christian Estrosi**, deputowany, zastępca mera ds. międzynarodowych – **Rudy Salles**, konsul honorowy w Nicei **Michael Forkasiewicz** z małżonką, **Christophe Issagarre** – sekretarz Azur Club France Pologne, **Guy Obadia** – dyrektor i organizator targów nicejskich Nice Expo. Gdańsk reprezentował wiceprezydent **Wiesław Bielawski**.

Związek Miast i Gmin Morskich przygotował na uroczyste otwarcie targów 5 marca dwa pokazy kolekcji biżuterii bursztynowej znanych i cenionych pomorskich projektantek: **Bożeny Kamińskiej**

Fot. G. Walczukiewicz

Przecięcie wstęgi – otwarcie targów. Od lewej: Bernard Kleynhow, prezes Izby Handlowej i Przemysłowej w Nicei, Wiesław Bielawski, wiceprezydent Gdańska, Rudy Salles – deputowany, zastępca mera do spraw międzynarodowych, Eric Ciotti – deputowany, przewodniczący Rady Departamentu, Christian Estrosi, mer Nicei; w głębi konsul honorowy w Nicei Michael Forkasiewicz i Paul Obadia, dyrektor Nice Expo; po prawej stronie maskotka mistrzostw w piłce nożnej 2016 – Wiktor.

— Amberways oraz **Danuty Burczik-Kruczkowskiej** — Kraina Bursztynu. Scenariusz pokazów opracowała **Dobrochna Walkiewicz** reprezentująca zespół branży medialno-reklamowej „12 media".

Celem pokazów była promocja nowoczesnego wizerunku bursztynu bałtyckiego i regionalnych artystów oraz zachęcenie Francuzów do odwiedzenia naszego regionu, którego symbolem jest niewątpliwie bursztyn. Biżuteria bursztynowa jest bezcenna dla kobiet, które chcą się czuć wyjątkowo. Bursztyn ma niezwykłe właściwości, a dodatkowo podkreśla je unikalny, niepowtarzalny charakter biżuterii autorskiej.

Danuta Burczik-Kruczkowska pracuje z bursztynem od 1995 roku. Jej pracownia Kraina Bursztynu znajduje się w Kątach Rybackich — urokliwej miejscowości nad Bałtykiem. Według niej bursztyn sam w sobie jest źródłem inspiracji, dzięki swojemu ciepłu przekazuje magiczną energię. Przez ponad 20 lat twórczości wypracowała własny styl, który pozwala podkreślić piękno bursztynu — jego prostotę. Biżuteria D. Burczik-Kruczkowskiej przypomina bursztyn w naturalnej formie, naszyjniki i bransolety z dużych, zmatowionych kul bursztynu — to jej znak rozpoznawczy.

Bożena Kamińska komponuje swoją biżuterię z minerałów, kamieni, oraz z bursztynu. Jej inspiracją są podróże, a biżuteria jest odpowiednia zarówno do noszenia na co dzień, jak i na specjalne okazje. Prawdopodobnie to jedyna projektantka tworząca biżuterię dla czworonogów. W chwili obecnej swoją uwagę i działalność skupiła na arteterapii — terapii przez sztukę.

Bursztyn bałtycki jest uważany za najpiękniejszy i najcenniejszy. Gdańsk, od wieków był ważnym punktem na szlaku bursztynowym, dziś coraz częściej nazywany jest światową stolicą bursztynu. Złoża bałtyckie były powodem ukształtowania szlaku bursztynowego — jednego z najważniejszych europejskich szlaków handlowych starożytności. Gdańsk był początkiem tej drogi, którą bursztyn trafiał znad Bałtyku do innych krajów Europy, a poprzez targi Foire de Nice 2016 także do Francji.

Modelkami uczestniczącymi w pokazach były mamy i ich pociechy ze szkoły polskiej w Nicei. W roli modelek sprawdziły się znakomicie, dzięki czemu nasze pokazy zostały bardzo pozytywnie przyjęte przez zwiedzających. Dziękujemy paniom, zwłaszcza **Hannie Kaminskiej-Klein**, wiceprezes stowarzyszenia Ecole Polonaise de Nice, za zaangażowanie i promocję bursztynu bałtyckiego w Nicei.

Podziękowania kierujemy także na ręce konsula honorowego RP w Nicei Michaela Forkasiewicza i jego małżonki **Jolanty Forkasiewicz** za pomoc i wsparcie w realizacji naszego przedsięwzięcia.

SYLWIA LAMENT

Fot. G. Walczukiewicz

Od lewej: konsul honorowy Michael Forkasiewicz, Rudy Salles, studentki ze szkoły makijażu FAM oraz mamy ze szkoły polskiej z dziećmi reprezentujące Polonię w Nicei; Anna Czekanowicz-Drążewska, Biuro Prezydenta Gdańska ds. kultury; Jolanta Forkasiewicz, przewodnicząca Azur Club France Pologne, Wiesław Bielawski, wiceprezydent Gdańska.

Kanał żeglugowy przez Mierzeję Wiślaną

Niemal symbolicznie brzmi nazwa miejscowości, w której przebiegać ma kanał przez Mierzeję Wiślaną. „Nowym światem" ma być on dla Elbląga i jego portu, dla całej Polski wschodniej i środkowej, a dzięki projektowanemu korytarzowi Via Carpatia – także naszych wschodnich sąsiadów. Kanał może być oddany do eksploatacji w latach 2021-2022 – podano w Gdyni po wyjazdowym (pierwszym) posiedzeniu sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, które odbyło się 23 lutego br.

Projektowany przez rząd kanał żeglugowy przez Mierzeję Wiślaną ma połączyć Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską. Plany zakładają, że będzie miał on 1,1 km długości i 5 metrów głębokości. Dotychczasowe analizy wykazują – stwierdził minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej **Marek Gróbarczyk** – że najkorzystniejsza lokalizacja dla kanału znajduje się na wysokości Nowego Świata – pomiędzy Kątami Rybackimi a Krynicą Morską.

Anna Stelmaszyk-Świerczyńska, dyrektor ds. technicznych Urzędu Morskiego w Gdyni, podczas posiedzenia komisji podała, że rozpoczęcie budowy planowane jest w 2018 roku. W ramach inwestycji zbudowane mają być dwa mosty zwodzone, które mają zapewnić stały ruch pojazdów. Poinformowała, że dzięki przekopowi droga morska relacji Elbląg-Trójmiasto skróci się o 52 mile morskie i to skrócenie drogi wodnej daje bardzo duże oszczędności na tym odcinku, dzięki czemu projekt broni się pod względem ekonomicznym – dodała.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk powiedział, że kanał może być oddany do użytku w latach 2021-2022. – Inwestycja zdeterminowana jest pierwszym etapem przygotowania

Fot. Cezary Spigarski

Fot. Cezary Spigarski

Od lewej: minister GMiŻŚ Marek Gróbarczyk, poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk, poseł Tadeusz Aziewicz.

projektu, czyli przygotowaniem raportu oddziaływania na środowisko, projektu i studium wykonalności, co jest warunkiem uzyskania pozwolenia na budowę – stwierdził. Powodem trudności jest m.in. to, że zdaniem ministra poprzedni rząd nie wybrał dokładnej lokalizacji przekopu. Uczynił to dopiero aktualny gabinet. W myśl tych założeń statki mają przepływać kanałem na wysokości Nowego Świata – pomiędzy Kątami Rybackimi a Krynicą Morską.

– Zakładamy, że ten pierwszy okres realizacji projektu potrwa dwa lata, ale jesteśmy w stanie realnie skrócić go do roku, przy czym ostateczne decyzje zostaną podjęte po przyjęciu raportu oddziaływania na środowisko. Obecnie prowadzone są szczegółowe uzgodnienia z Komisją Europejską w tej sprawie. – Podczas wizyty komisarza UE ds. środowiska, gospodarki morskiej i rybołówstwa Karmenu Vella w styczniu w Polsce ustaliliśmy, że stworzymy zespół bilateralny do rozwiązywania wszelkich nieścisłości związanych z realizacją przedsięwzięcia – powiedział.

Koszt realizacji inwestycji szacowany jest na ok. 656 mln zł. Jak się ocenia – przy zwiększeniu przeładunków dzięki budowie kanału w porcie Elbląg do 3,5 mln ton – do 2045 r. przedsięwzięcie to zwróci się ekonomicznie – powiedziała m.in. Anna Stelmaszyk-Świerczyńska, dyrektor ds. technicznych Urzędu Morskiego w Gdyni. Podała, że roczny koszt utrzymania kanału szacowany jest na 4-6 mln zł i głównie związany byłby z kosztem pogłębień.

Dzięki budowie kanału do portu w Elblągu mają wpływać statki o zanurzeniu 4 metrów, długości 100 m i szerokości 20 m. **Witold Wróblewski**, prezydent Elbląga, podkreślił, że kanał przez Mierzeję Wiślaną ma strategiczne znaczenie nie tylko dla Elbląga ale również dla całego basenu Zalewu Wiślanego, dla wielu portów np. Krynicy Morskiej i Tolkmicka. Zdaniem ministra M. Gróbarczyka z tego portu będzie korzystała cała Polska wschodnia i środkowa, jak również cały obszar związany z nowo projektowanym korytarzem Via Carpatia, który ma łączyć Grecję, Bułgarię, Rumunię, Węgry oraz Słowację z Polską i Litwą.

– Możliwości te związane są ze współpracą z naszymi wschodnimi sąsiadami, czego przykładem są planowane rozmowy z przedstawicielami Ukrainy, która jest żywo zainteresowana propozycjami dotyczącymi portu w Elblągu – powiedział M. Gróbarczyk. Szerokie spectrum korzyści związanych z przekopaniem kanału przez Mierzeje Wiślaną wzbogaciła przewodnicząca sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej **Dorota Arciszewska-Mielewczyk** dodając, że istotną rolę odgrywają także względy bezpieczeństwa, które w kontekście wydarzeń w Rosji i w Kaliningradzie stają się dla nas priorytetem.

Budowie kanału sprzeciwiają się mieszkańcy Krynicy Morskiej, którzy obawiają się, że przekop odetnie ich od świata i odstraszy turystów.

RK

„Porty morskie – konkurencyjność i innowacje”

25 – 26 lutego 2016 roku na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego odbyła się V Ogólnopolska Konferencja Prawa Morskiego „Porty morskie – konkurencyjność i innowacje” organizowana przez Katedrę Prawa Międzynarodowego Publicznego, Katedrę Prawa Morskiego WPiA UG oraz Europejskie Stowarzyszenie Studentów Prawa ELSA Gdańsk. Po raz pierwszy konferencji towarzyszył panel studencki i doktorancki, podczas którego młodzi naukowcy mogli przedstawić wyniki swoich badań.

W konferencji wzięli udział przedsiębiorcy, przedstawiciele świata nauki i administracji oraz liczne grono studentów. Tym razem organizatorzy postanowili skupić uwagę słuchaczy na tematyce związanej z portami morskimi. Uczestnicy wydarzenia mogli wziąć udział w debacie „Polskie porty na drodze konkurencyjności i rozwoju”, a także dowiedzieć się, jak skutecznie zarządzać i efektywnie eksploatować port morski. Jak co roku, organizatorzy konferencji postawili sobie za cel stworzenie platformy do podjęcia dyskusji o szeroko pojętej tematyce morskiej nie tylko przez prawników i przedstawicieli świata nauki, ale również z perspektywy przedsiębiorców z sektora gospodarki morskiej oraz studentów z różnych ośrodków akademickich w Polsce.

Patronat honorowy nad konferencją objęli **Mieczysław Struk**, marszałek województwa pomorskiego, **Paweł Adamowicz**, prezydent Gdańska, prof. zw. dr hab. **Bernard Lammek**, rektor Uniwersytetu Gdańskiego, oraz prof. UG, dr hab. **Jakub Stelina**, dziekan Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego.

Pierwszą część Konferencji stanowiła debata pt. „Polskie porty morskie — w kierunku konkurencyjności i zrównoważonego rozwoju”, którą poprowadziła dr **Magdalena Adamowicz**. W debacie udział wzięli przedstawiciele portów morskich i administracji morskiej. Do dyskusji zostali zaproszeni: **Wiesław Byczkowski** — wicemarszałek województwa pomorskiego, dr **Marek Stępa** — wiceprezydent Gdyni, **Andrzej Bojanowski** — zastępca prezydenta Gdańska, **Dorota Raben** — prezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA, **Janusz Jarosiński** — prezes Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA, dr **Zbigniew Miklewicz** — ekspert ds. ekonomiki portów morskich, **Alan Aleksandrowicz** — prezes Zarządu InvestGDA. Uczestnicy dyskutowali na różne tematy, m.in.: jak pozyskiwać inwestorów i jak stworzyć im warunki przyjazne do realizacji

inwestycji w portach morskich; jakie zadania inwestycyjne są planowane na najbliższy okres programowania, czyli do 2020 i potem do 2027 roku i o ile poszczególne porty zwiększą swój potencjał przeładunkowy dzięki inwestycjom zarządów portów i operatorów/inwestorów. Niezwykle ciekawe były wypowiedzi włodarzy miast portowych (**A. Bojanowskiego** i **M. Stępy**) dotyczące aktualnego wpływu działalności portów na pozycję miasta, regionu i kraju i jaki wpływ będą miały kolejne inwestycje w portach. Eksperci do spraw portowych prognozowali, jaką pozycję osiągną porty w międzynarodowych rankingach po realizacji tych inwestycji i czy mają szanse przesunąć się wyżej w rankingu europejskim.

Druga część konferencji została poświęcona zagadnieniom skutecznej eksploatacji portu morskiego. W tej części swoje referaty wygłosili: prof. UG, dr hab. **Joanna Kruczalak-Jankowska** – „Nadzór korporacyjny w spółkach portowych z udziałem Skarbu Państwa", dr Magdalena Adamowicz – „Spółka portowa jako specjalna spółka Skarbu Państwa", dr **Tomasz Nowosielski** – „Modele zarządzania portami morskimi w krajach UE", dr **Monika Grottel** – „Wdrożenie i realizacja pakietu Porty 24 h w ramach IV ustawy deregulacyjnej", mgr **Jakub Puszkarski** – „Strategie rozwoju portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej"

Tytuł trzeciej części konferencji brzmiał „Jak efektywnie eksploatować port?". Do zabrania głosu zostali zaproszeni: dr **Piotr Lewandowski** (WSAiB), który wygłosił referat pt. „Stosunki prawne podmiotu zarządzającego i podmiotów działających na obszarze portu". Kolejne wystąpienie poświęcone było aktualnym problemom prawnym podmiotów eksploatujących terminale portowe, które wygłosił radca prawny **Rafał Czyżyk** z Kancelarii Radcy Prawnego Marka Czernisa. Na temat wybranych zagadnień finansowania inwestycji portowych wypowiedział się **Adam Żołnowski**, wiceprezes zarządu ds. finansowych DCT Gdańsk SA. Temat dotyczący bezpieczeństwa polskich portów morskich zaprezentował kpt. ż. w. dr **Cezary Łuczywek**, prof. AMG, przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich. Na zakończenie panelu głos zabrał **Jerzy Czuczman**, dyrektor Biura Związku Pracodawców Forum Okrętowe, który przygotował prezentację pt. „Stocznia w porcie czy obok portu?".

Wystąpienia zakończyła dyskusja, w której prelegenci mogli odpowiedzieć na liczne pytania padające z sali. Konferencję podsumowała i zamknęła prof. UG, dr hab. **Dorota Pyć**, zapraszając jednocześnie na przyszłoroczną konferencję międzynarodową.

Partnerem głównym konferencji była Remontowa Holding SA, partnerami strategicznymi: Kancelaria Radcy Prawnego Marek Czernis, Zarząd Morskiego Portu Gdynia SA oraz Zarząd Morskiego Portu Gdańsk SA. Pozostali partnerzy to: Związek Miast i Gmin Morskich, InvestGDA, DCT Gdańsk S.A., Kacprzak Kancelaria Radców Prawnych, Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna, Misiewicz, Mosek i Partnerzy Kancelaria Radców Prawnych, Stowarzyszenie Polskich Regionów Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk oraz miasto Gdańsk.

MAGDALENA ADAMOWICZ
JAKUB PUSZKARSKI

Walczymy o miliony

17 lutego 2016 r. w sali widowiskowej GOK w Ustroniu Morskim odbyło się spotkanie z dyrektorem ds. technicznych Urzędu Morskiego w Słupsku Adamem Borodziukiem. Tematem spotkania było omówienie metod ochrony brzegu morskiego, jak również poparcie inwestycji mającej na celu ochronę klifu w Ustroniu Morskim. Ta właśnie inwestycja, jak zapewniał pracownik Urzędu Morskiego, ma szanse znaleźć się na liście ministerialnych przedsięwzięć w 2016 r.

Inwestycja, którą chcemy wykonać w Ustroniu Morskim, kosztować będzie ponad 40 mln zł. W ramach niej na odcinku około 1,5 km, od przystani rybackiej do zejścia przy amfiteatrze, planujemy wykonać podwodne progi brzegowe z elementami sztucznej rafy. Wsparciem dla tej metody ochrony brzegu morskiego ma być też refulacja, czyli sztuczne zasilenie plaży piaskiem oraz drenaż klifu – mówił **Adam Borodziuk**.

W koncepcję projektu można wpisać także budowę nowej promenady o szerokości nawet 9 m oraz zjazdy techniczne na plażę. Przykłady takich inwestycji można zobaczyć już w Ustce, Jarosławcu czy Kołobrzegu. Problemem, jak zwykle przy realizacji takich dużych przedsięwzięć, są finanse. Walkę o ich pozyskanie można rozpocząć, posiadając silne poparcie społeczne i zaangażowanie władz samorządowych.

Listy poparcia do ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej wysłał już gospodarz gminy Ustronie Morskie **Jerzy Kołakowski**. Teraz czas na mieszkańców. Dlatego też zapraszamy wszystkich sympatyków Ustronia Morskiego, którym zależy na rozwoju turystyki w gminie, do podpisywania list poparcia tej inwestycji.

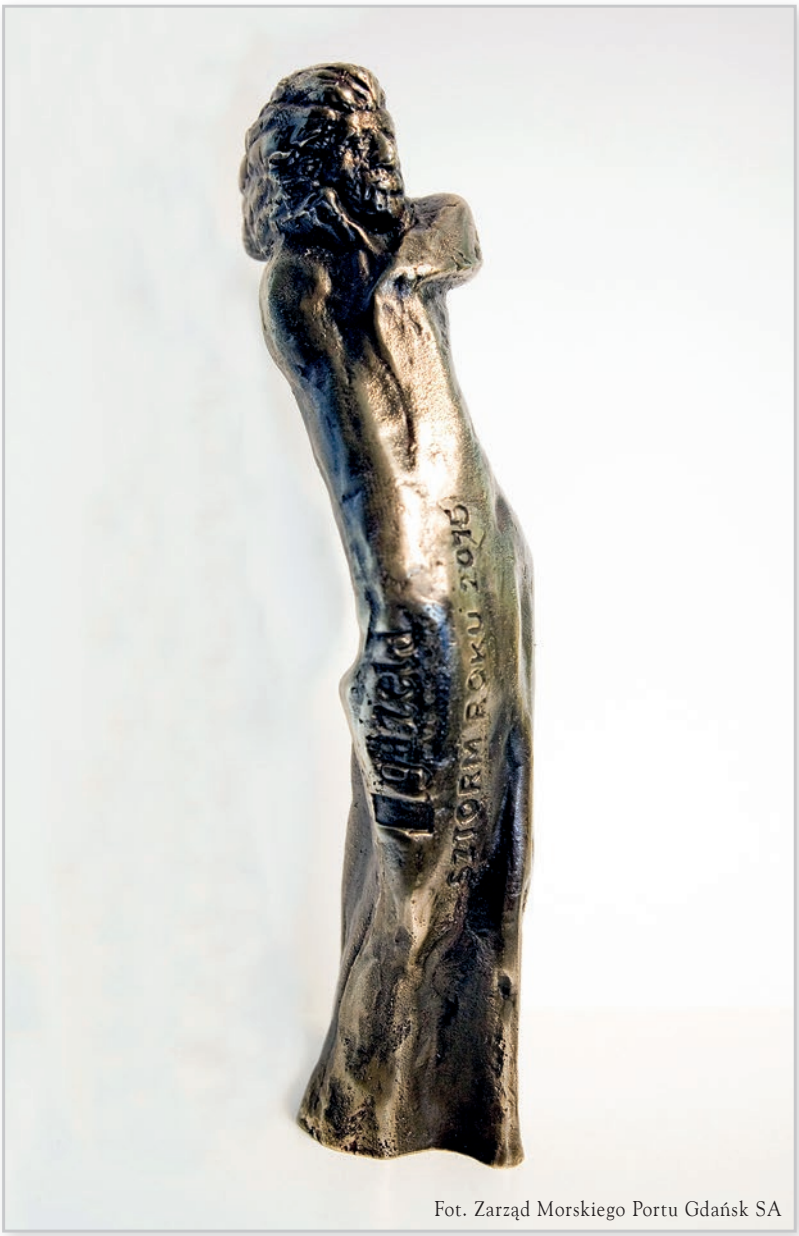
Listy dostępne są u sołtysów miejscowości oraz w Urzędzie Gminy w Ustroniu Morskim, pok. nr 23.

Porty Gdańska i Gdyni wśród laureatów

8 marca br. w Teatrze Muzycznym w Gdyni odbyła się uroczysta gala Pomorskich Sztormów, podczas której ogłoszono listę laureatów tegorocznej edycji plebiscytu organizowanego przez „Gazetę Wyborczą Trójmiasto" i Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego. Plebiscyt organizowany był w dziewięciu kategoriach, z czego zwycięzców w trzech kategoriach – Inwestycja, Wydarzenie i Sportowiec Roku – wyłoniono na podstawie głosów oddanych przez czytelników „Wyborczej".

Werdyktem kapituły, w skład której wchodzili niezależni eksperci, przedstawiciele Urzędu Marszałkowskiego oraz dziennikarze „Wyborczej", w kategorii Biznes firmami roku wybrane zostały Zarząd Portu Gdańsk oraz Zarząd Portu Gdynia. Czym porty te zasłużyły sobie na takie wyróżnienie? Pod względem ilości przeładowanych towarów miniony rok był dla portu gdańskiego absolutnie rekordowy, natomiast w porcie gdyńskim w 2015 roku zakończyło się pięć niezwykle istotnych projektów inwestycyjnych mających na celu zwiększenie potencjału przeładunkowego portu.

Statuetki Sztormów odebrali także laureaci w pozostałych kategoriach. Za Młodą Firmę Roku uznana została LOFI Robot za edukacyjne zestawy do nauki robotyki oraz kodowania i przeprowadzanie pionierskich lekcji w tym zakresie. Inwestycją Roku została Pomorska Kolej Metropolitalna, pierwsza w Polsce linia kolejowa zbudowana od podstaw przez samorząd. Linia ta połączyła Gdańsk z Kaszubami oraz Trójmiasto z lotniskiem. Za Wydarzenie Roku uznane zostało Muzeum Emigracji w Gdyni, jedyne w kraju muzeum poświęcone historii emigracji. Sportowcem Roku został **Mateusz Mika**, reprezentant Polski w siatkówce i lider Lotosu Trefl. Człowiekiem Roku w kulturze została **Ewelina Marciniak** za realizację znaczących spektakli teatralnych, m.in. w Teatrze Wybrzeże. Za Odkrycie Roku w kulturze uznano zespół Nagrobki i jego płytę „Stan prac". W kategorii Sport tytuł Drużyny Roku przypadł wicemistrzom Polski siatkarzom Lotosu Trefl Gdańsk, a Sportowym Odkryciem Roku został wioślarz AZS AWFiS Gdańsk **Mateusz Biskup**.



Fot. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk SA

Uroczysta gala była także okazją do wręczenia Medalu Karty Trójmiasta, którym „Wyborcza" honoruje działania integrujące trójmiejską metropolię. Laureatką tej nagrody została **Teresa Kamińska**, twórczyni sukcesów Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

Żegluga śródlądowa w pogoni za straconym czasem

Inwestowanie w drogi śródlądowe, a szczególnie w przywrócenie znaczenia Odrzańskiej Drodze Wodnej to fundamenty wysuwanego przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej planu rozwoju gospodarki morskiej. Zdaniem środowisk powiązanych z żeglugą śródlądową po raz pierwszy od 1989 r. w polskim rządzie pojawia się polityczna wola do podjęcia konkretnych działań na rzecz tej gałęzi transportu.

Drogi śródlądowe – lata zaniedbań

Działania podjęte jeszcze przez Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej, będący jedną z agend Ministerstwa Środowiska, polegały na inwestycjach związanych z dostosowaniem Odrzańskiej Drogi Wodnej do III klasy żeglowności. Tym samym droga wodna powróciłaby do stanu, który osiągnięto tuż po II wojnie światowej.

— Gdyby obecny rząd podjął starania o modernizację Odry do IV klasy żeglowności, będącej najniższą klasą międzynarodową, budżet państwa musiałby się liczyć z większymi obciążeniami, ale potencjalne zyski dla gospodarki kraju byłyby proporcjonalnie większe — mówi kpt. ż.ś. **Andrzej Podgórski**, redaktor naczelny portalu: „Żegluga śródlądowa wczoraj, dziś, jutro".

Z kolei wg **Pawła Rydzyńskiego**, dyrektora ds. projektów transportowych z Zespołu Doradców Gospodarczych TOR w zakresie rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce, kluczowe wydają się być dwie kwestie: audyt konfrontujący obowiązującą kategoryzację dróg wodnych z ich autentycznym potencjałem a także budowa kanału Dunaj — Odra — Łaba.

W 2014 r. Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej zorganizowała tzw. rejs prawdy po Odrze, którego celem było zbadanie autentycznych (a nie wynikających z rządowego rozporządzenia z 2002 r.) parametrów jej żeglowności. „Rejs prawdy" pokazał, że pomimo wieloletnich zaniedbań, skutkujących dewastacją zabudowy regulacyjnej i brakiem bieżących prac utrzymaniowych, średnie głębokości Odry nadal kwalifikują ją do minimum III klasy żeglowności a po usunięciu kilku punktowych płycizn — nawet do IV klasy żeglowności. Taki komunikat powinien być bodźcem dla władz rządowych, by dokonać szczegółowego sprawdzenia żeglowności nie tylko Odry, ale też Wisły i innych rzek. Być może okaże się, że koszty związane z pogłębieniem i uregulowaniem rzek będą znacząco mniejsze od przewidywań. A to może być znaczący bodziec do rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce.

Budowa kanału Dunaj — Odra — Łaba jest natomiast oczywistym kierunkiem inwestycyjnym nie tylko ze względu na wzrastającą presję ze strony Unii Europejskiej odnośnie konieczności podniesienia roli alternatywnych podsystemów transportu towarów, ale również ze względu na wzrost konkurencyjności zarówno transportu drogowego, jak i kolejowego w układzie północ — południe.

Redaktor naczelny portalu „Żegluga śródlądowa" zwraca uwagę na fakt partycypowania społeczności międzynarodowej w kosztach modernizacji tej drogi wodnej. Unia Europejska uznaje rozwój dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (minimum IV klasa żeglowności) za jeden ze swoich priorytetów. Wysokość dofinansowania mogłaby wynieść nawet 85% kosztów operacji. Przywrócenie drogi do klasy III (regionalnej) musiałoby się odbywać wyłącznie w oparciu o środki budżetowe i kredyty zaciągnięte w Banku Światowym, które będzie musiał spłacać polski podatnik.

O dofinansowanie Komisji Europejskiej wystąpił już rząd Francji, modernizując kanał Sekwana — Skalda, łączący północną Francję z północną Belgią. Unia Europejska finansuje to przedsięwzięcie w granicach 85-90%.

Obecny stan Odrzańskiej Drogi Wodnej jest gorzkim owocem wielu lat zaniedbań. Obecnie szlak jest zdekapitalizowany, zaś działania organizacji proekologicznych okazały się wymówką dla bezczynności administratorów dróg wodnych.

— Sprzeciwiano się usuwaniu roślinności zarastającej budowle regulacyjne (ostrogi). Roślinność ta sama w sobie nie stanowiła wartościowego drzewostanu a skutecznie niszczyła urządzenia hydrotechniczne. Dodatkowo zlikwidowano i wyprzedano majątek gospodarstw pomocniczych przy regionalnych zarządach gospodarki wodnej, które dysponowały własnym sprzętem do utrzymania torów wodnych (pogłębiarkami i dźwigami wyciągającymi z wody przeszkody).

W 1989 r. kiedy to w kraju nastąpiła transformacja ustrojowa, przekazano zarząd nad drogami wodnymi Ministerstwu Środowiska. Na ministerstwie z jednej strony ciążył obowiązek utrzymania dróg wodnych w stanie stosownym do ich klasyfikacji, z drugiej, inwestycje w szlaki wodne uznawano za zagrożenie

Fot. Pętla Żuławska

Rybina

dla środowiska naturalnego. Nowo powołany organ miał więc sprzeczne cele.

— Skutki takiej polityki mogliśmy oglądać już w 1997 r., kiedy to Polskę nawiedziła katastrofalna w skutkach powódź. Straty, które poniesiono w wyniku tej klęski żywiołowej, wyniosły 12 mld zł. Gdyby zainwestować tę sumę w rozwój dróg wodnych, mielibyśmy IV klasę żeglowności na Odrze już w 1997 r.

W roku 1965, gdy kończyła się era pociągów holowniczych (był to głównie poniemiecki tabor stanowiący podstawę funkcjonowania floty śródlądowej), rzekami rocznie przewożono ok. 5 mln ton towarów. Wg danych GUS w roku 2012 wysokość przewozów śródlądowych powróciła do tej samej wartości (4,6 mln ton).

Dla porównania w roku 1980 drogami rzecznymi przewieziono w kraju 22 mln ton ładunków, zaś w połowie lat 70. kiedy to żegluga śródlądowa przeżywała w Polsce rozkwit, drogą rzeczną przewożono rocznie ponad 14 mln ton ładunków, z czego 10 mln ton stanowiły ładunki takie jak surowce mineralne przewożone na długich trasach. Od roku 1989 roczne przewozy utrzymywały się już na poziomie ok. 10 mln ton, by w ostatnim czasie osiągnąć krytycznie niski poziom. Począwszy od 2007 r. znakomitą większość przewożonej masy towarowej (ok. 70%) stanowią przewozy zagraniczne między portem w Szczecinie a Hamburgiem, Berlinem czy Rotterdamem.

— Jeśli ekipa rządząca kładzie szczególny nacisk na rozwój danej gałęzi transportu, to siłą rzeczy rozwój dokonuje się kosztem innych gałęzi transportu. W Polsce po roku 1989 postawiono przede wszystkim na rozwój transportu kołowego. Spowodowało to spadek znaczenia nie tylko żeglugi śródlądowej ale także kolei.

Walorami transportu śródlądowego są niskie koszty przewozu, proekologiczność (niska emisja dwutlenku węgla) a także wysoki poziom bezpieczeństwa. W stosunku do przewiezionych ładunków mierzonych w tonokilometrach, wypadki są zjawiskiem marginalnym. Nie można tego powiedzieć o transporcie samochodowym, gdzie wypadki zdarzają się stosunkowo często i są dotkliwe w skutkach zarówno dla ludzi, jak i środowiska naturalnego. Rocznie w Polsce budżet państwa traci w formie wypłacanych odszkodowań, zniszczonego towaru i sprzętu ok. 30 mld zł, podczas gdy zmodyfikowanie Odry do IV klasy żeglowności kosztowałoby 28 mld zł.

IV klasa żeglowności umożliwia żeglugę statkom jednorazowo przewożącym 1600 ton ładunku. Na drodze wodnej tej klasy zestaw pchany złożony z 2 barek i jednostki prowadzącej umożliwia przewóz ponad 2 tys. ton towarów. Wyższe klasy Va i Vb, osiągnięte już przez większość dróg wodnych w Niemczech i Holandii stanowią »

Żegluga śródlądowa w pogoni za straconym czasem

» najwyższy procent kanałów żeglownych na zachodzie kontynentu. Taki stan rzeczy utrzymuje się, ponieważ opłacalna żegluga śródlądowa zakłada długie trasy i jak największe ładunki przewożone jednorazowo przez pojedynczą jednostkę. Zdaniem kpt. ż.ś. Andrzeja Podgórskiego fakt ten przemawia za modernizowaniem Odrzańskiej Drogi Wodnej, obejmującej również Kanał Gliwicki oraz projektowany właśnie Kanał Śląski, który łączyłby się z górnym odcinkiem żeglownej Odry, przedłużonym do czeskiej Ostrawy. Kanał Śląski łączyłby najbardziej zurbanizowaną część Polski, wytwarzającą największy procent produktu krajowego brutto, byłby jedną z inwestycji umożliwiających kontakt z Europą Zachodnią za pośrednictwem dróg wodnych. Poprzez obniżenie kosztów transportu surowców i gotowych wyrobów polska gospodarka stałaby się bardziej konkurencyjna. Podobną prawidłowość można zaobserwować w krajach leżących wzdłuż Renu, będącego naturalną arterią komunikacyjną wysokiej klasy. W państwach położonych wzdłuż tej rzeki notuje się najkorzystniejszy wskaźnik konkurencyjności w stosunku do innych gospodarek.

Sieć europejskich korytarzy transportowych TEN-T i ISC jest ze sobą skonfigurowana w myśl umów międzynarodowych. Odra nie została włączona do tej sieci. Rząd PO postulował, by uczynić dla tej rzeki wyjątek i przyjąć ją do sieci TEN-T z III klasą żeglowności, lecz nie przychylono się do tej koncepcji. Między innymi także Niemcy i Czesi nie wyrazili na to zgody. Odra jest drogą o charakterze międzynarodowym. Rzeka wypływa w Czechach, płynie przez Polskę, by następnie stanowić długi odcinek graniczny między Polską a Niemcami. Niemcy świetnie wykorzystują swój odcinek Odry zachodniej dostosowany do klasy V b. Za pośrednictwem Odry jednostkom śródlądowym łatwo dotrzeć do Berlina. Zaczynająca się w Szczecinie i zmierzająca do Berlina droga wodna w przyszłości ma być dostępna również dla kabotażowców, czyli jednostek morsko-rzecznych. Plany naszych sąsiadów realizowane są przy dużym wsparciu finansowym UE.

— Polska również mogłaby z powodzeniem korzystać z unijnej pomocy w zakresie dostosowania własnych dróg śródlądowych. Zaowocowałoby to osiągnięciem w niedalekiej przyszłości co najmniej 25 mln ton rocznych przewozów drogą rzeczną na samej tylko Odrze.

Podniesienie parametrów drogi wodnej o jedną klasę żeglowności wzwyż niesie za sobą podwojenie zdolności przewozowej, którą można wykonać na danej rzece. Gdyby Odrę zmodernizować do V klasy — można by mówić nawet o rocznych przewozach rzędu 50 mln ton.

— Gdybyśmy zdołali wypracować te parametry — na polskie rzeki chętnie wpływałyby jednostki z całej Unii Europejskiej. Sam fakt pobierania opłat frachtowych za korzystanie z krajowych dróg wodnych zapewniałby Skarbowi Państwa roczne dochody liczone w dziesiątkach milionów złotych — przewiduje kpt. ż.ś. Andrzej Podgórski.

Konwencja AGN – impuls modernizacyjny

Konwencja AGN jest konwencją ONZ nadająca określonym szlakom wodnym międzynarodowe znaczenie. Przez terytorium Polski biegną odcinki 3 dróg wodnych, oznaczonych literą „E". Jest to oznaczona sygnaturą E-30 Odrzańska Droga Wodna, przedłużona w najbliższej przyszłości kanałem Odra — Dunaj, E-40 będąca drogą wodną biegnącą z Gdańska przez Warszawę do Brześcia a dalej poprzez Białoruś i Ukrainę zmierzająca do Morza Czarnego, oraz droga wodna E-70 rozpoczynająca się w Antwerpii i prowadząca przez Holandię, Niemcy biegnąca przez obszar naszego kraju Wartą, Notecią i Kanałem Bydgoskim do Wisły, a następnie do Gdańska, by ostatecznie przez Zalew Wiślany uchodzić w Kaliningradzie. Polska nie przystąpiła do konwencji AGN, argumentując to wysokimi kosztami doprowadzenia międzynarodowych dróg wodnych do IV klasy żeglowności. W konsekwencji nasz kraj nie może również partycypować w innych programach, np. w sieci TNT zakładającej tworzenie międzynarodowych korytarzy biegnących nie tylko przez drogi wodne, ale również łączącej kluczowe arterie kolejowe i drogowe z multimodalnymi centrami przeładunkowymi, powstającymi wzdłuż korytarzy. Centra przeładunkowe mogłyby z powodzeniem napędzać lokalną koniunkturę we wszystkich krajach, przez które biegną zintegrowane korytarze. By przystąpić do konwencji i partycypować w przyszłych zyskach wynikających z rozwoju transportu multimodalnego, wystarczyłoby zadeklarować wolę polityczną doprowadzenia wymienionych odcinków do klas międzynarodowych. Istotą konwencji był rozwój międzynarodowych dróg, w tym również połączeń śródlądowych.

— Od roku 2004 Polska jest w Unii Europejskiej, możemy korzystać pełną garścią z wszystkich dobrodziejstw wynikających z tego faktu. Tymczasem w kwestii dróg wodnych nie wykorzystaliśmy swojej szansy, nie posuwając się ani krok do przodu. Jeśli nasz kraj zdecydował się na taki wysiłek jak Euro 2012, wiążące się z modernizacją sieci dróg i budową wielu stadionów, to podobnym trudem mógłby doprowadzić swoją sieć dróg wodnych do zachodnioeuropejskich standardów — apeluje redaktor naczelny portalu „Żegluga śródlądowa wczoraj, dziś, jutro".

Dróg wodnych nie da się rozwijać systemem gospodarczym. To zadanie trzeba powierzyć wyspecjalizowanym przedsiębiorstwom. Typowym przykładem takiej inwestycji była modernizacja Wrocławskiego Węzła Wodnego. By ograniczyć koszty zaangażowano wykonawców z Chin. Efektem takich działań był przekroczony termin realizacji inwestycji spowodowany bankructwem podwykonawców. W procedurach przetargowych najniższa cena narzucona Polsce przez Bank Światowy kredytujący podjęte inwestycje nie powinna być podstawowym kryterium obowiązującym przy wyborze wykonawcy. O komplikacjach wynikających z tej praktyki zaświadcza przykład inwestycji związanej z budową zbiornika Racibórz, który miał być budowany tuż po wielkiej powodzi z 1997 r. Mimo wyłonienia na drodze kolejnych przetargów aż 4 wykonawców, inwestycja w dalszym ciągu nie została sfinalizowana. Przeciąganie inwestycji prowadzi do nawet kilkukrotnego wzrostu jej kosztów.

Rozwój infrastruktury drogowej

Rozwój dróg dojazdowych do portu oraz rozbudowa infrastruktury wchodzącej w skład europejskich korytarzy transportowych to kolejne deklaracje Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Takie pomysły jak rozwój nowych korytarzy transportowych bądź przekop przez Mierzeję Wiślaną mogłyby w zauważalny sposób wpłynąć na wymianę towarową między Polską a wschodem Europy czy wyniki przeładunkowe polskich portów.

Duże porty morskie, mające największą rolę w kształtowaniu wysokości przewozów morskich, z reguły położone są w ujściach rzek. Droga wodna pełni zarazem funkcję przedłużenia portu. W Polsce sieć autostrad i linii kolejowych nie jest na tyle wydolna, by szybko przewieźć olbrzymią masę towarową, napływającą do portów w Gdańsku, Szczecinie i Świnoujściu. Kontenery znakomicie nadają się do przewozu drogami wodnymi. Są ładunkiem przestrzennym, stosunkowo lekkim i łatwym w transporcie. O ile samochód z naczepą jest w stanie przewieźć jedynie 2 kontenery, o tyle jednostka rzeczna operująca na stosunkowo płytkim akwenie przewiezie ich kilkanaście bądź kilkadziesiąt. Jest to możliwe dzięki temu, że transport kontenerów tylko w niewielkim stopniu zwiększa zanurzenie jednostki. Rozważając kwestię połączeń drogowych, łączących główne porty z resztą kraju, należy zastanowić się w jaki sposób przewieźć masę towarową jak najdalej w głąb lądu drogą wodną. Sieć autostrad skoncentrowana w pobliżu głównych polskich portów jest niewielka w porównaniu z siecią dróg wokół Hamburga czy Rotterdamu.

W ciągu maksymalnie paru lat dokończona będzie budowa autostrady A1, która już w tym momencie, mimo swej niekompletności, znacząco poprawiła jakość obsługi trójmiejskich portów. Nieco gorzej wygląda kwestia dokończenia budowy drogi S3 (absolutnie kluczowy odcinek Goleniów – Świnoujście, wciąż nie został zatwierdzony do realizacji, »

Sztutowo. Fot. Petra Żuławska

Rozwój infrastruktury drogowej

» dopiero planowana jest budowa odcinka granicznego do Lubawki i dalszego ciągu tej drogi po stronie czeskiej), ale i tak fakt, że już dziś można przejechać S3 ze Szczecina na Dolny Śląsk, odmienił obsługę zachodniopomorskich portów.

Wydatnie poprawia się również infrastruktura kolejowa dedykowana przewozom do portów i z portów. Wyremontowana została większość tzw. magistrali węglowej, łączącej Trójmiasto z Górnym Śląskiem: pociągi towarowe kursują, na większości przebiegu tej trasy, z prędkościami maksymalnymi 100-120 km/godz. Przez lata średnie prędkości pociągów towarowych w Polsce oscylowały w granicach niespełna 30 km/godz. Jednym z priorytetów inwestycyjnych PKP PLK w perspektywie do 2020 roku jest modernizacja północnego odcinka magistrali węglowej (Bydgoszcz – Kościerzyna – Gdynia), który wydatnie poprawi obsługę przede wszystkim Portu Gdynia, ale też, dzięki temu, że przejmie część pociągów kursujących obecnie przez Laskowice Pomorskie i Tczew, odciąży również trasę, którą kursują pociągi do Portu Gdańsk. Innym priorytetem PKP PLK na najbliższe lata jest dokończenie modernizacji „nadodrzanki" – magistrali towarowej, łączącej Pomorze Zachodnie z Dolnym Śląskiem (podobnie jak magistrala węglowa zaawansowanej jeśli chodzi o stopień modernizacji). Poza tym kończy się w tym roku modernizacja linii kolejowej z Pruszcza Gd. do Portu Gdańsk, która – m.in. dzięki otwarciu nowego mostu kolejowego na Martwej Wiśle – zwiększyła 6-krotnie przepustowość tego niezwykle kluczowego odcinka, przez lata stanowiącego wąskie gardło w obsłudze gdańskiego portu. Na najbliższe lata planowane są podobne inwestycje w Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu, gdzie wyremontowana będzie infrastruktura PKP PLK styczna z wewnętrzną siecią kolejową w portach.

– Biorąc pod uwagę, że opisane powyżej inwestycje otworzyły w jakimś stopniu nowe możliwości jeśli chodzi o obsługę portów drogami i koleją, budowę kanału Odra – Dunaj – Łaba należy traktować jako jeden z warunków wstępnych, jeśli chodzi o rozwój żeglugi śródlądowej – podsumowuje dyrektor ds. projektów transportowych z Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

Innym są śródlądowe terminale multimodalne. W tym zakresie ciekawym projektem, ze względu na lokalizację, może być pomysł (na razie bardziej pomysł niż projekt) budowy terminalu w rejonie Bydgoszczy. Realizacja tej inwestycji, połączona z udrożnieniem Wisły od Gdańska do Bydgoszczy, mogłaby być ciekawym rozwiązaniem na przyszłość, gdyby pojawił się problem wyczerpywania się potencjału przeładunkowego Gdańska i Gdyni – proponuje Paweł Rydzyński.

Terminal mógłby być istotnym wzmocnieniem dla portów w Trójmieście, nie mniejszym niż – o czym (w przeciwieństwie do pomysłu bydgoskiego) mówi się często – wzrost znaczenia portu w Elblągu.

– Jestem sceptyczny, jeśli chodzi o rozwój infrastruktury lądowej na obecną chwilę. Jednakże aspiracje naszego kraju skłaniają Polskę do uczestnictwa w projektach, dążących do stworzenia korytarza środkowoeuropejskiego, korytarza transportowego nr VI z zespołem portów Gdańsk – Gdynia oraz korytarza transportowego Via Carpatia wraz z portem w Elblągu. Byłby to duży impuls rozwojowy dla naszego kraju – uważa kpt. ż. ś. Andrzej Podgórski.

Jeśli chodzi o kwestię korytarza Via Carpatia i konieczność wykonania przekopu przez Mierzeję Wiślaną, należy brać pod uwagę ogromne ograniczenia narzucane obecnie przez Rosję jeśli chodzi o ruch statków przez Cieśninę Pilawską, będącą jedynym przejściem na otwarte morze z Zalewu Wiślanego. Z chwilą przekopania mierzei przepływ strumieni towarów w kierunku wschodnim zostanie natychmiast uwolniony, zaś większość ograniczeń zniesiona.

Według redaktora naczelnego portalu „Żegluga śródlądowa", decyzja o wykonaniu przekopu na Mierzei Wiślanej jest więc w większym stopniu decyzją polityczną niż gospodarczą ale uzasadnioną. Ponadto przekopanie mierzei mogłoby się odbyć w zgodzie z ekologią. Z materiału wydobytego w procesie wykopywania kanału żeglownego można utworzyć ciąg lagun i wysepek, będących siedliskami ptaków czy fok w ramach zrekompensowania przyrodzie strat poniesionych w wyniku prac ziemnych. Port Elbląg zyskałby na inwestycji, nawet gdyby przypadła mu wyłącznie rola zaplecza dla Portu Gdańsk. Drogą morską między tymi dwoma portami mógłby odbywać się kabotażowy ruch statków. Podobne rozwiązanie odciążyłoby również Port Gdańsk, którego drogi dojazdowe z wolna przestają odpowiadać potrzebom tak dynamicznie narastającej masy ładunkowej. Port w Elblągu mógłby przejąć część dostarczanych do Gdańska ładunków paliw stałych i płynnych lub też kontenerów ekspediowanych w kierunku Litwy, Łotwy i Białorusi.

– Gdyby w dalszej przyszłości utworzono prowadzący przez Białoruś i Ukrainę szlak do Morza Czarnego, moglibyśmy przewidywać proporcjonalny wzrost znaczenia elbląskiego portu – konkluduje kpt. ż. ś. Andrzej Podgórski.

Projekt przekopu przez Mierzeję Wiślaną popiera również dyrektor ds. projektów transportowych z Zespołu Doradców Gospodarczych TOR. Jego zdaniem oprócz samego przekopu, nie można zapominać jeszcze o dwóch istotnych kwestiach związanych z portem w Elblągu: rozbudowie infrastruktury drogowej ułatwiającej wyjazd z portu na drogę S7, a także poprawie infrastruktury kolejowej. Aby zwiększyć dostępność tego portu, niezbędny jest remont linii kolejowej Elbląg – Malbork. Należałoby także rozważyć budowę łącznicy omijającej stację w Malborku, tak aby pociągi z portu w Elblągu mogły przed Malborkiem skręcać w stronę Iławy i później, trasą przez Toruń i Inowrocław, docierać do magistrali węglowej i dalej na południe.

MACIEJ OSTROWSKI
„MORZA I OCEANY"

Związek Miast i Gmin Morskich

WYKAZ DELEGATÓW (KADENCJA 2014-2018)

1.	Cedry Wielkie	Wojciech Mańkiewicz – radny
2.	Darłowo	Waldemar Śmigielski – dyrektor Zarządu Portu Morskiego w Darłowie
3.	Dziwnów	Grzegorz Jóźwiak – burmistrz Antoni Rup – radny
4.	Elbląg	Janusz Hajdukowski – radny
5.	Gdańsk	Andrzej Bojanowski – wiceprezydent miasta
6.	Gdynia	Mirosława Izabela Król – radna
7.	Gniewino	Zbigniew Walczak – wójt
8.	Hel	Arnold Antkowski – przewodniczący rady miasta
9.	Jastarnia	Tyberiusz Narkowicz – burmistrz
10.	Kołobrzeg miasto	Bogdan Błaszczyk – radny
11.	Krynica Morska	Krzysztof Swat – burmistrz
12.	Kosakowo	Jerzy Włudzik – wójt
13.	Krokowa	Ludwika Cierocka
14.	Lębork	Witold Namyślak – burmistrz Alicja Zajączkowska – zastępca burmistrza
15.	Łeba	Andrzej Strzechmiński – burmistrz Magadalena Bojarczuk – sekretarz miasta
16.	Mielno	Olga Roszak-Pezała – wójt
17.	Międzyzdroje	Leszek Tomasz Dorosz – burmistrz Katarzyna Kutereba-Gnitecka – zastępca burmistrza
18.	Puck	Hanna Pruchniewska – burmistrz Amadeusz Walke – radny
19.	Pruszcz Gdański miasto	Janusz Wróbel – burmistrz
20.	Rewal	Agnieszka Tasarz – przewodnicząca rady
21.	Sopot	Marcin Skwierawski – wiceprezydent miasta
22.	Szczecin	Piotr Jania – wojewoda zachodniopomorski
23.	Świnoujście	Janusz Żmurkiewicz – prezydent miasta Barbara Michalska – wiceprezydent miasta
24.	Trzebiatów	Zdzisław Matusewicz – burmistrz
25.	Ustronie Morskie	Tomasz Grobla – sekretarz gminy
26.	Władysławowo	Roman Kużel – burmistrz
27.	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	członek wspierający

Adresy stowarzyszonych miast i gmin morskich

CEDRY WIELKIE
Urząd Gminy, ul. Krasickiego 16
83-020 Cedry Wielkie
tel. 58 683 61 65
fax 58 683 61 66
www.cedry-wielkie.pl
urzad@cedry-wielkie.pl

DARŁOWO
Urząd Miejski, pl. T. Kościuszki 9
76-150 Darłowo
tel. 94 314 22 23
fax 94 314 23 33
www.darlowo.pl
poczta@darlowo.pl

DZIWNÓW
Urząd Miasta, ul. Szosowa 5
72-420 Dziwnów
tel. 91 327 51 63
fax 91 327 51 64
www.dziwnow.pl
um@dziwnow.pl

ELBLĄG
Urząd Miasta, ul. Łączności 1
82-300 Elbląg
tel. 55 235 35 36
fax 55 235 35 55
www.umelblag.pl
umelblag@elblag.com.pl

GDAŃSK
Urząd Miejski,
ul. Nowe Ogrody 8/12
80-803 Gdańsk
tel. 58 323 60 00
fax 58 323 61 66
www.gdansk.gda.pl
prezydent@gdansk.gda.pl

GDYNIA
Urząd Miasta,
al. Marszałka Piłsudskiego 52/54
81-382 Gdynia
tel. 58 668 80 00
fax 58 620 97 98
www.gdynia.pl
umgdynia@gdynia.pl

GNIEWINO
Urząd Gminy, ul. Pomorska 8
84-250 Gniewino
tel. 58 676 76 77
fax 58 676 72 26
www.gniewino.pl
gniewino@gniewino.pl

HEL
Urząd Miasta, ul. Wiejska 50
84-150 Hel
tel. 58 677 72 40
fax 58 677 72 77
www.gohel.pl
ratusz@gohel.pl

JASTARNIA
Urząd Miasta, ul. Portowa 24
84-140 Jastarnia
tel. 58 675 20 72
www.jastarnia.pl
jas_bor@poczta.onet.pl

KOŁOBRZEG – miasto
Urząd Miasta, ul. Ratuszowa 13
78-100 Kołobrzeg
tel. 94 355 15 00
fax 94 352 37 69
www.kolobrzeg.pl
urzad@um.kolobrzeg.pl

KOSAKOWO
Urząd Gminy, ul. Żeromskiego 29
81-198 Kosakowo
tel. 58 660 43 00
fax 58 660 43 01
www.kosakowo.pl
sekretariat@kosakowo.pl

KROKOWA
Urząd Gminy, ul. Szkolna 2
84-110 Krokowa
tel. 58 675 41 00
fax 58 675 41 01
www.krokowa.pl
urzad@krokowa.pl

KRYNICA MORSKA
Urząd Miasta, ul. Górników 15
82-120 Krynica Morska
tel. 55 247 65 27
fax 55 247 65 66
www.krynicamorska.tv
um@krynicamorska.tv

LĘBORK
Urząd Miasta,
ul. Armii Krajowej 14
84-300 Lębork
tel. 59 862 42 80
fax 59 862 24 27
www.lebork.pl
burmistrz@um.lebork.pl

ŁEBA
Urząd Miejski, ul. Kościuszki 90
84-360 Łeba
tel. 59 866 15 13
fax 59 866 13 37
www.leba.eu
sekretariat@leba.eu

MIELNO – gmina
Urząd Gminy,
ul. Chrobrego 10
76-032 Mielno
tel. 94 345 98 30
fax 94 345 98 34
www.mielno.bip.net.pl
ug@gmina.mielno.pl

MIĘDZYZDROJE
Urząd Miejski,
ul. Książąt Pomorskich 5
72-500 Międzyzdroje
tel. 91 327 56 31
fax 91 327 56 30
www.miedzyzdroje.pl
um@miedzyzdroje.pl

PRUSZCZ GDAŃSKI – miasto
Urząd Miasta, ul. Grunwaldzka 20
83-000 Pruszcz Gdański
tel. 58 775 99 21
fax 58 682 34 51
www.pruszcz-gdanski.pl
urzad@pruszcz-gdanski.pl

PUCK
Urząd Miasta, ul. 1 Maja 13
84-100 Puck
tel. 58 673 05 00
fax 58 673 05 33
www.miasto.puck.pl
sekretariat@miasto.puck.pl

REWAL
Urząd Gminy, ul. Mickiewicza 19
72-344 Rewal
tel. 91 386 26 24
fax 91 386 27 58
www.rewal.pl
ug@rewal.pl

SOPOT
Urząd Miasta, ul. Kościuszki 25/27
81-704 Sopot
tel. 58 521 37 50
www.sopot.pl
ums@sopot.pl

SZCZECIN
Urząd Miasta, pl. Armii Krajowej 1
70-456 Szczecin
tel. 91 424 59 31
fax 91 424 53 22
www.um.szczecin.pl
prezydent@um.szczecin.pl

ŚWINOUJŚCIE
Urząd Miasta,
ul. Wojska Polskiego 1/5
72-600 Świnoujście
tel. 91 321 27 80
fax 91 321 59 95
www.swinoujscie.pl
sekretariat@um.swinoujscie.pl

TRZEBIATÓW
Urząd Miejski
Rynek 1
72-320 Trzebiatów
tel. 91 387 29 84
fax 91 387 26 19
www.trzebiatow.pl
zarzad@trzebiatow.pl

URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO
ul. Okopowa 21/27
80-810 Gdańsk
tel. 58 32 68 310
fax 58 32 68 303
www.pomorskie.eu
www.urzad.pomorskie.eu
info@pomorskie.eu

USTRONIE MORSKIE
Urząd Gminy, ul. Rolna 2
78-111 Ustronie Morskie
tel. 94 351 55 35
fax 94 351 55 97
www.ustronie-morskie.pl
ustronie-mor@post.pl

WŁADYSŁAWOWO
Urząd Miasta, ul. gen. Hallera 19
84-120 Władysławowo
tel. 58 674 54 00
fax 58 674 07 63
www.wladyslawowo.pl
um@wladyslawowo.pl