



POLSKIE TOWARZYSTWO
NAUTOLOGICZNE
POLISH NAUTOLOGICAL SOCIETY
GDYNIA

Rok LIX · 2024 · 161

NAUTOLOGIA

Daniel Duda, Czesław Dyrzcz

Pomnik Józefa Conrada Korzeniowskiego – historia powstania

Zamysł powstania pomnika Józefa Conrada Korzeniowskiego w Gdyni przedstawił Tadeusz Jabłoński (pseudonim dziennikarski Paweł Dzianisz) – ówczesny redaktor „Głosu Wybrzeża”. Tadeusz Jabłoński napisał „Memoriał” w sprawie budowy w Gdyni pomnika Conrada w roku 1974, który to rok był 50-rocznicą śmierci pisarza. Głównym przesłaniem „Memoriału” było przypomnieć sylwetkę Conrada i dotrzeć do świadomości decydentów o potrzebie powstania tego pomnika, przedstawiając argumenty trudne do podważenia. Oto fragmenty „Memoriału”:

„W 1974 roku przypada 50. rocznica śmierci Conrada. Świat kulturalny uroczysto uczci pamięć o wielkim pisarzu. Rocznicę stwarza okazję, aby Wybrzeże pamięć piewcy morza i marynarskiego trudu uczciło wzniesieniem w Gdyni jego pomnika. Już teraz trzeba by powziąć odpowiednie kroki dla realizacji tego zadania. Joseph Conrad Korzeniowski, pisarza światowej sławy, którego dzieła tłumaczone są na dziesiątki języków (...). Jeden z największych powieściopisarzy minionej doby i największy chyba dotąd powieściopisarz - Polak; choć pisał wyłącznie w języku angielskim, zawsze pozostawał w kręgu polskiej tradycji literackiej, zawsze silnie związany był ze sprawami polskimi, czego wyraz dawał zarówno w wątkach polskich kilku swoich opowiadań, jak i w publicystyce. Wielki piewca morza i marynarskiego trudu, wielki rzecznik dobrej roboty, wierności i obowiązku, syn poety i rewolucjonisty Apolla Korzeniowskiego, siostrzeniec Stefana Bobrowskiego „mózgu i serca Czerwonych”, dyktatora Powstania Styczniowego, mówi w liście z dnia 15 listopada 1903 r. „(...) ani narodowość, ani nazwiska naszego wspólnego nie zaparłem bynajmniej dla powódzenia (...). Po latach przemilczenia i niesprawiedliwych ocen, z którymi rozprawiła się współczesna conradystka polska, przeżywa Conrad i jego pisarstwo także u nas bujny renesans, przez co mamy szansę nadrobić straty w stosunku do osiągnięć conradystki światowej. (...) „Mówią, że ten cudzoziemiec pierwszy powiedział Anglikom – żeglarzom od stuleci – czym jest morze” – stwierdza Żeromski. Ale morze, praca na nim, trud marynarza, to tylko jeden z wątków powieści Conrada, to tylko tło dla nich. Ważniejsze są ich treści moralne. „(...) Będzie więc rzeczą całkiem naturalną, że właśnie, na Wybrzeżu, w Gdyni, jako mieście symbolizującym nasz związek z morzem, stanie pomnik wielkiego pisarza (...).”

„Memoriał” uwzględniał harmonogram prac przewidujący w pierwszym etapie ogłoszenie myśli wystawienia pomnika Conrada, aż po etap końcowy, którym będzie odsłonięcie po-

mnika pisarza w 50. rocznicę jego śmierci w dniu 3 sierpnia 1974 roku. Czasu było bardzo mało. Trzeba było podjąć takie działania i starania, aby pomnik Józefa Conrada Korzeniowskiego został zbudowany i mógł być odsłonięty podczas „Operacji Żagiel - 74”, żeglarskiego przedsięwzięcia niespotykanego w tamtych latach w naszej polskiej rzeczywistości, kiedy to do Gdyni przyływały dziesiątki żaglowców i jachtów z marynarzami różnych narodowości. Niestety w ówczesnych realiach to było niemożliwe do zrealizowania. W końcu jednak na zakończenie „Operacji Żagiel - 74” w dniu 21 lipca 1974 roku wmurowano akt erekcyjny pod budowę pomnika. Akt został wmurowany w miejscu cokołu pomnika. Projektantami pomnika byli artysta rzeźbiarz Zdzisław Koseda i artysta rzeźbiarz Wawrzyniec Samp. Uroczystość wmurowania kamienia węgielnego miała skromny wymiar, jednakże odnosiło się wrażenie, że to jest sukces wielu osób, którzy wówczas byli przekonani, iż poprzez takie działanie Polska stanie się bliżej morza i jego spraw.

Artysta rzeźbiarz Zdzisław Koseda nadał pomnikowi kształt stylizowanego kamiennego żagla z popiersiem Józefa Conrada Korzeniowskiego jak gdyby galionu żaglowca od strony frontowej. Całość wykonana jest ze 150-tonowego strzegomskiego granitu, którego doboru dokonał sam artysta Zdzisław Koseda wraz z mistrzem rzeźbiarskim Czesławem Gajdą. W dostawie tego surowca wielką pomoc okazał Zarząd Główny Związku Zawodowego Górników oraz Centrala Handlu Zagranicznego „Centrozap”. Strzegomskie Zakłady Kamienia Budowlanego dokonały wydobycia i wstępnej obróbki bloków skalnych, natomiast Biuro Projektowe „Kambuz” z Krakowa wykonało dokumentację na ociosanie 60 brył granitowych, z których składa się pomnik. Prace przy budowie i przygotowaniu do odsłonięcia przebiegały w pośpiechu. Pomnik został odsłonięty 19 czerwca 1976 roku przez ministra handlu zagranicznego i gospodarki morskiej profesora Jerzego Olszewskiego. Tego dnia cały Skwer Kościuszki i Moło Południowe z obecną aleją Jana Pawła II (dawniej aleja Zjednoczenia) przybrały odświętny wygląd w związku z otwarciem „Dni Morza 1976” i powiązaną uroczystością odsłonięcia pomnika. Ostatnie chwile w nocy z 18 na 19 czerwca 1976 roku przed odsłonięciem pomnika były wypełnione intensywną pracą, a zaangażowanie ekip między innymi z Wyższej Szkoły Morskiej dawało poczucie, że wszyscy pracują w wielkiej sprawie, gdyż rzeczywiście tak było.



Fot. 1. Obecny widok pomnika Josepha Conrada widziany od strony Gdyni (po lewej) i od strony Zatoki Gdańskiej (po prawej). Fot. C. Dyrzcz

Na pomniku pod postacią pisarza (Fot. 1) znajduje się cytata z jego dzieła: „*Nic tak nie nęci, nie rozczarowuje i nie zniewala jak życie na morzu*”. Z lewej strony cokołu umieszczono napis: „*Teodor Józef Konrad Korzeniowski 1857–1924*”, natomiast po prawej jego stronie napis „*Joseph Conrad*”. Tył pomnika opatrzony jest podpisem pisarza „*Joseph Conrad*”, a nad cokołem wyryto nazwy niektórych tytułów książek pisarza: „*Tajfun*”, „*Lord Jim*”, „*Zwycięstwo*”, „*Smuga cienia*” i „*Jądro ciemności*”.

Pomnik Josepha Conrada w czasie kiedy powstawał, miał być zaczątkiem wielkiego panteonu ludzi morza. Podczas uroczystości odsłonięcia podkreślano, że panteon wznoszony jest ku czci tych wszystkich, którzy swoje życie związali z morzem i tworzeniem oraz budową morskiego potencjału Polski, którzy dzięki podjętej po wojnie dynamicznej rozbudowie portu, floty, stoczni i rybołówstwa zapewnili naszemu krajowi wysokie miejsce wśród narodów o starych tradycjach morskich. Symbolem szacunku społeczeństwa gdyńskiego dla twórczej pracy ludzi morza był pomnik pisarza, stanowiący jeden z elementów panteonu. Cztery lata później zrealizowano drugi element tego miejsca, którym był projekt artysty rzeźbiarza Wawrzyńca Sampa obrazujący trzy maszty z żaglami rejdowymi. Maszty wzniesiono jako uzupełnienie pomnika Conrada. Mają one wysokość 25 m, zostały wykonane ze stali nierdzewnej oraz posadowione zostały w odległości około 25 m od pomnika. Odsłonięcia tej instalacji dokonano podczas „Dni Morza 1980”. Maszty wraz z pomnikiem Josepha Conrada obrazują zdjęcia 2 i 3.

Od kilku lat Polskie Towarzystwo Nautologiczne, Narodowe Muzeum Morskie, Wojewódzka Biblioteka Publiczna, Urząd Morski w Gdyni, okręt-muzeum „*Błyskawica*”, statek-muzeum „*Dar Pomorza*”, Stowarzyszenie Kapitanów Żeglugi Wielkiej, Stowarzyszenie Starszych Mechaników Okrętowych, młodzież szkół noszących imię kpt. ż.w. Karola Olgierda Borchardta i Józefa Conrada Korzeniowskiego, przedstawiciele władz samorządowych miasta Gdyni oraz obywatele zbierają się 3 sierpnia aby oddać szacunek Józefowi Conradowi Korzeniowskiemu. Podczas tych spotkań wspominany jest Conrad i wpływ jego twórczości na wybory zawodu marynarza. To nasza pamięć i respekt jaki staramy się zachować do wielkości tego niezwykłego marynisty.



Fot. 2. Pomnik Josepha Conrada wraz z trzema masztami artysty rzeźbiarza Wawrzyńca Sampa w tle. Fot. C. Dyrzcz

Wracamy do inicjatyw redaktora Tadeusza Jabłońskiego, które nie doczekały się realizacji. W 2014 roku redaktor Jabłoński skierował na ręce prof. dr. kpt. ż.w. Daniela Dudy propozycję umieszczenia pamiątkowej tablicy przy pomniku, której usytuowanie i treść przedstawiają rysunki 1 i 2. Stanowi ona przybliżenie i wyrażne opisanie pomnika Józefa Conrada Korzeniowskiego. W swojej propozycji Tadeusz Jabłoński umiejscawia tablicę, opatrzoną



Fot. 3. Pomnik Josepha Conrada i trzy maszty na Molo Południowym widziane od strony Gdyni. Fot. C. Dyrz

również portretem pisarza, po prawej stronie chodnika prowadzącego do pomnika od strony miasta.



Rys. 1. Propozycja treści napisu na tablicy przy pomniku Józefa Conrada Korzeniowskiego opracowana przez Tadeusza Jabłońskiego i skierowana do prof. dr. kpt. ż.w. Daniela Dudy w marcu 2014 roku

Józef Conrad Korzeniowski nigdy nie pojawił się na polskim wolnym wybrzeżu, ale to my Polacy w najpiękniejszym miejscu Gdyni wystawiliśmy mu pomnik i pamiętamy o jego twórczości marynistycznej, która pewnie w licznych przykładach kieruje nas na morze. Tak wiele osób było zaangażowane w powstanie tego pomnika i to właśnie im i ich pamięci poświęcamy to opracowanie, dziękując za pracę i zaangażowanie w dzieło, które trwa i jest z nami już pół wieku.



Rys. 2. Odręczna notatka Tadeusza Jabłońskiego dotycząca położenia tablicy przy pomniku Józefa Conrada Korzeniowskiego skierowana do prof. dr. kpt. ż.w. Daniela Dudy w marcu 2014 roku

Abstract

Józef Conrad Korzeniowski monument – history of uprising

The idea to create a monument to Józef Conrad Korzeniowski in Gdynia was presented by Tadeusz Jabłoński (journalist pseudonym Paweł Dzianisz) – the editor of „Głos Wybrzeża”. Tadeusz Jabłoński wrote “Memorial” regarding the construction of the Conrad monument in Gdynia in 1974, which was the 50th anniversary of the writer’s death. The main message of the “Memorial” was to recall Conrad’s figure and reach decision-makers’ awareness of the need to create this monument, presenting arguments that are difficult to dispute. The unveiling ceremony of the monument took place

on June 19, 1976. Józef Conrad Korzeniowski never appeared on the Polish free coast, but we Poles erected a monument to him in the most beautiful place in Gdynia and we remember his maritime works, which probably direct us to the sea in numerous examples. So many people were involved in the creation of this monument, and it is to them and to their memory that we dedicate this study, thanking them for their work and commitment to a work that has been ongoing and with us for half a century.

Daniel Duda

Jerzy Kunca proboszcz Morskiej Fary Puckiej - nadanie „Pierścienia Hallera”



Jego Ekszelencjo księżu biskupie, księżu proboszczu, Szanowne Panie, Panowie, Jego Ekszelencjo zwracam z prośbą o pozwolenie nadania „Pierścienia Hallera” proboszczowi Morskiej Fary Puckiej Jerzemu Kuncy.

Proboszcz naszej parafii Jerzy Kunca urodził się w Sępólnie Krajeńskim, które jest stolicą powiatu sępolińskiego. W latach 1980-1986 był słuchaczem Wyższego Seminarium Duchownego w Pelplinie, po czym odbył dwuletnie studia w Katolickim Uniwersytecie Lubelskim gdzie otrzymał tytuł magistra teologii. W latach 1987-1991 odbył zaoczne studia pastoralne na Akademii Teologii Katolickiej w Warszawie.

Święcenia kapłańskie otrzymał w 1986 r. w Pelplinie, po czym został wikariuszem parafii p.w. św. Józefa w Gdyni na Leszczynkach, wikariuszem parafii p.w. św. Maksymiliana Kolbe w Gdyni Witominie. Następnie został proboszczem parafii p.w. Zwiastowania Pana w Żarnowcu, dziekanem dekanatu żarnowieckiego. Godzi się wspomnieć, że ks. Jerzy Kunca od 2002 roku jest kanonikiem kapituły archikatedralnej gdańskiej.

Ks. mgr Jerzy Kunca z dniem 15 sierpnia 2005 r. został powołany na proboszczą fary puckiej. Obowiązki jakie na niego nałożono to między innymi: bieżące duszpasterstwo, dbanie o utrzyma-

nie kościoła i jego obejścia wraz ze znajdującymi się obiektami, organizacja, animacja i koordynacja całej posługi duszpastersko – charytatywnej w tym także nauczanie religii w szkołach podstawowych i średnich, obchody kolejnych rocznic Zaślubin Polski z Morzem, gdzie parafia staje się miejscem spotkania najwyższych dostojników państwowych, senatorów, posłów, instytucji samorządowych. Współpracuje z takimi organizacjami jak Liga Morska i Rzeczna, Zrzeszenie Kaszubsko - Pomorskie, organizacjami zawodowymi, szpitalami, zakładami opieki społecznej, organizuje tradycyjne rybackie pielgrzymki kutrowe i na łodziach z portów Mierzei Helskiej do Pucka, podczas których na wodach Zatoki Puckiej odbywa się nabożeństwo, będące wstępem do mszy odpustowej u stóp kościoła.

W czasie 19-letniej posługi kapłańskiej w puckiej parafii farnej p.w. Świętych Apostołów Piotra i Pawła między innymi zainicjował i był emitentem RYNGRAFU MATKI BOSKIEJ PUCKIEJ z okazji 100 rocznicy Zaślubin Polski z Morzem dla upamiętnienia powrotu Pomorza do odrodzonej Rzeczypospolitej. Ks. Jerzy Kunca pięknym Ryngrafem wyróżnił wiele instytucji i osób zasłużonych dla utrwalania etosu Polski Morskiej. W tej liczbie znalazła się również Liga Morska i Rzeczna.



W dniu 10 lutego 2020 r. na murach puckiej morskiej fary przy dużej pomocy proboszcza Fary Jerzego Kuncy została odsłonięta i poświęcona Tablica o następującej treści:

„W 100. rocznicę Zaślubin Polski z Morzem i Powrotu Pomorza do Macierzy”

Swą pracą na rzecz wychowania, w tym wychowania morskiego i na rzecz polskiej Gospodarki Morskiej zasłużył na najwyższe wyróżnienie Ligi Morskiej i Rzecznej – „Pierścień Hallera”.

Zdjęcia: **Kropidłowscy**/Gmina Puck/<https://farapuck.pl/104-rocznica-zaslubin-polski-z-morzem-w-pucku/>

Daniel Duda

XX Jubileuszowe położenie „Gwiazd” w „Ogólnopolskiej Alei Zasłużonych Ludzi Morza im. Marszałka Józefa Piłsudskiego” w Rewie, dnia 16 czerwca 2024 o godz. 17.00

W styczniu 2024 r. Honorowy Prezes Polskiego Towarzystwa Nautologicznego i Prezes Zarządu Krajowego Związku Piłsudczyków RP generał zw. Stanisław W. Śliwa, złożyli wizytę wójtowi Gminy Kosakowo, składając list – propozycję umieszczenia w programie uroczystości położenia kolejnych „Gwiazd” w „Ogólnopolskiej Alei Zasłużonych Ludzi Morza w Rewie” – uhonorować wybitny czyn zbrojny marynarzy Polskiej Marynarki Wojennej i Polskiej Marynarki Handlowej i ich okrętów i statków biorących udział w pierwszym rzucie desantowym na ląd europejski w dniu 6 czerwca 1944 r. Propozycja spotkała się z dobrym przyjęciem. Dodatkowo h. prezes PTN Daniel Duda złożył projekt „Obelisku” i dwa wnioski o uhonorowanie „Gwiazdą” kmdr por. kpt. ż.w. Gustawa Karola Kańskiego i dh ppor. mar. woj. Stanisława Ludwiga, żołnierza Armii Krajowej.

Uroczystość, w dniu 16 czerwca 2024 r. miała podniosły charakter nie tylko ze względu na obchody XX-lecia istnienia „Ogólnopolskiej Alei Zasłużonych...”, ale i grono uczestniczących w niej osób, dobrej organizacji i panującej „spacerowej” pogody.

Jak zwykle wspaniałą oprawę uroczystości zapewnił dowódca Marynarki Wojennej wystawiając Kompanię Honorową, pododdział Orkiestry Reprezentacyjnej Marynarki Wojennej. Związek Piłsudczyków Rzeczypospolitej Polskiej z prezesem Krajowego Zarządu generałem związku wystawił swój liczny umundurowany pododdział z poczem sztandarowym. Swoje sztandary wystawiły licznie Uniwersytet Morski w Gdyni, Zrzeszenie Kaszubsko-Pomorskie, Stowarzyszenie Kapitanów Żeglugi Wielkiej, Ligi Morskiej i Rzeczej, organizacje społeczne, zawodowe, szkoły podstawowe i średnie. Nie zabrakło licznych przedstawicieli organizacji młodzieżowych i środowiskowych w tym sołectw, wyróżniającymi się strojami regionalnymi. W uroczystościach wyróżniała się liczna grupa rezerwistów Marynarki Wojennej i ich rodzin, koledzy. Tłumnie reprezentowane było Stowarzyszenie Oficerów

Marynarki Wojennej z jego Prezesem wiceadmiralem Maciejem Węglewskim na czele. Podkreślić wypada, że dobrze prezentowała się grupa absolwentów Akademii Marynarki Wojennej wraz z rodzinami rocznika z 1968, inicjatorów i wnioskodawców nadania tytułu „Zasłużony Człowiek Morza” swojemu koledze i przyjacielowi admirałowi floty Ryszardowi Łukasikowi.

Meldunek o gotowości do inauguracji XX – tej edycji nadania „Gwiazd” przyjął wiceadmiral Jarosław Ziemiański, a po odegraniu Hymnu Narodowego, głos zabrała wójt gminy Kosakowo, Eunika Niemc, gorąco witając licznie zebranych na tej podniosłej jubileuszowej uroczystości, dalej powiedziała:

„Szanowni Państwo, dzisiaj po raz dwudziesty jubileuszowy spotykamy się w gminie Kosakowo w miejscowości Rewa, aby uhonorować zasłużonych ludzi morza. Jest to wyraz szacunku i uznania dla ich dokonań – dla zasługi osób, którzy podjęli się trudnej i odpowiedzialnej misji, służenia państwu polskiemu w sferze morskiej. Jest mi niezmiernie miło, że dzisiaj na Ogólnopolskiej Alei Zasłużonych Ludzi Morza im. Marszałka Józefa Piłsudskiego zostaną odsłonięte trzy „Gwiazdy” poświęcone wybitnym oby-

watelom RP. (...) Zebraliśmy się dzisiaj także, aby upamiętnić załogi polskiej MW oraz polskiej Marynarki Handlowej, które wzięły udział w pierwszym alianckim rzucie desantu na ląd europejski w dniu 6 czerwca 1944 r., czyli w tzw. lądowaniu aliantów w Normandii. W tej niezwykle ważnej, przełomowej operacji II wojny światowej, wzięło udział 5 okrętów Polskiej MW i 9 statków polskiej Marynarki Handlowej. Wszyscy zdajemy sobie sprawę ze znaczenia operacji Overlord dla przebiegu II wojny światowej, niemniej jednak warto podkreślić podczas dzisiejszej uroczystości, że lądowanie w Normandii było największą inwazją desantową w historii wojen.

Operacja Overlord utorowała drogę do wyzwolenia północno – zachodniej Europy, a w konsekwencji do zwycięstwa aliantów w II wojnie światowej.

W związku z przypadającą w tym roku 80-rocznicą operacji Overlord, dzisiaj podczas naszej uroczystości odbędzie się również wodowanie książki prof. Daniela Dudy pt. „Udział polskiej floty handlowej w inwazji na kontynent europejski 6 czerwca 1944 r. Dzieje ludzi i statków”. Tak więc zapraszam Państwa do udziału w tym wyjątkowym wydarzeniu”.

Kolejno przystąpiono do odsłonięcia trzech „Gwiazd” przyznanych przez wójta gminy Kosakowo na wniosek kapituły:

- Admirał floty Ryszarda Łukasika – odsłonięcia dokonali dowódca marynarki wojennej wiceadmiral Jarosław Ziemiański, rektor – komendant Akademii Marynarki Wojennej kontradmirał prof. dr hab. Tomasz Szubrycht, kontradmirał Zbigniew Popek prezes Zgromadzenia Oficerów MW, promocja 1968 r., Wójt Gminy Kosakowo pani Eunika Niemc.



„Gwiazda” Admirała Ryszarda Łukasika, (fot. Ireneusz Lewandowski)

- Kmdr. por. kpt. ż.w. Gustawa Karola Kańskiego – odsłonięcia dokonała delegacja na czele z rektorem Uniwersytetu Morskiego w Gdyni prof. dr. hab. inż. kpt. ż.w. Adamem Wentritem, kpt. ż.w. inż. Ireneuszem Lewandowskim byłym komendantem „Daru Młodzieży” i zastępcą wójta gminy Kosakowo Marcinem Bogdanem oraz prof. dr hab. Markiem Grzybowskim prezesem Polskiego Towarzystwa Nautologicznego.



„Gwiazda” kpt. ż.w. Gustawa Karola Kańskiego,
(fot. Ireneusz Lewandowski)

- Dh. mgr. Stanisława Ludwiga – odsłonięcia dokonała delegacja z dr. inż. kpt. ż.w. Andrzejem Królikowskim prezesem Ligi Morskiej i Rzecznej, przewodniczącym Rady Gminy Kosakowo panem Sławomirem Konarskim.



„Gwiazda” Stanisława Ludwiga, (fot. Joanna Stasiak)

Każda „Gwiazda” była poświęcona i nad nią odprawiono krótką modlitwę, czego dokonał Krajowy Duszpasterz Związku Piłsudczyków RP, generał dywizji związku, ks. infułat dr Edmund Skalski.

W dalszej części uroczystości nastąpiło poświęcenie i odsłonięcie obelisku poświęconego pamięci 80 – rocznicy lądowania [pierwszy rzut] w Normandii desantu pod kryptonimem „Operacja Overloord”, w tym 5 okrętów Polskiej Marynarki Wojennej z ich dowódcami oraz 9 statków Polskiej Marynarki Handlowej z ich kapitanami.

Następnie przystąpiono do „wodowania” książki prof. Daniela Dudy pt. „Udział polskiej floty handlowej w inwazji na kontynent europejski 6 czerwca 1944 r. (Dzieje ludzi i statków)”. Wydawca Polskie Towarzystwo Nautologiczne – Gdynia 2024. Laudacji do-



„Obelisk”, koncepcja Daniel Duda, projekt i wykonanie firma „Celstan”,
(fot. Joanna Stasiak)

konał prezes Polskiego Towarzystwa Nautologicznego prof. dr hab. Marek Grzybowski. Następnie Matka chrzestna pani Eunika Niemc podjęła czerwoną różę, umoczyła w szampanie – powiedziała: Sław dobre imię wydawcy Polskiego Towarzystwa Nautologicznego i piękno ziemi kosakowskiej. Przynieś chwałę Banderze Rzeczypospolitej. Kropiąc książkę dodała – „Nadaję ci imię „Udział floty handlowej w inwazji na kontynent europejski 6 czerwca 1944 r.”, co przyjęto brawami.

Prezes Zarządu Krajowego Związku Piłsudczyków RP, gen. Zw. Stanisław W. Śliwa podziękował tak licznie zebranych za udział w tej doniosłej patriotycznej uroczystości. Wręczył „Gminie Kosakowo na ręce Pani Wójt Euniki Niemc w XX-lecie „Ogólnopolskiej Alei Zasłużonych Ludzi Morza” Eunika Niemc Tablicę z podziękowaniem za krzewienie idei i czynów Pierwszego Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego. Wręczył również pani wójt Akt Powołania Jej na Strażnika Ogólnopolskiej Alei Zasłużonych Ludzi Morza”.

Uroczystość zakończyła się tradycyjnie złożeniem kwiatów i „Hymnem do Bałtyku” (napisanym w związku z odzyskaniem przez Polskę niepodległości i dostępu do morza przez Stanisława Rybkę – „Myriusa”, a melodię napisał Feliks Nowowiejski), pieśnią Reprezentacyjną Wojska Polskiego oraz „My Pierwsza Brygada” – Legiony.

Gdynia, 15 stycznia 2024 r.

Sz. P. Marcin Majek
Wójt Gminy Kosakowo
ul. Żeromskiego 69
81-198 KOSAKOWO
WNIOSEK

O nadanie tytułu „Zasłużony Człowiek Morza” wraz z odsłonięciem tablicy pamiątkowej
w Alei Zasłużonych Ludzi Morza w Rewie, gmina Kosakowo, woj. pomorskie.

I. Zgłaszający Daniel Duda – Polskie Towarzystwo Nautologiczne

II. Dane o osobie zgłaszanej do tytułu „Zasłużony Człowiek Morza”

1. Imię i nazwisko: kpt. ż.w. Gustaw Karol Kański
2. Data urodzenia: 19 listopada 1882 r. w Szybieniu
3. Miejsce zamieszkania (lub dla osoby nieżyjącej adres ustalonych spadkobierców) brak danych

II Uzasadnienie (maksymalnie 1,5 strony)

Gustaw Karol Kański (1882–1949) ur. się 19.11.1882 roku we wsi Szybenna (pow. Starokonstantynów, woj. wołyńskie). Ojcem jego był Adam Kański, z zawodu agronom, matką Anna, z domu Lewandowska. Gustaw Kański po uzyskaniu średniego wykształcenia w 1902r. wstąpił na Wydział Nawigacyjny Szkoły Morskiej w Odessie, po ukończeniu której rozpoczyna służbę w Rosyjskiej Flocie Ochotniczej. Statki tej floty utrzymywały łączność morską z Dalekim Wschodem, a w wypadku działań wojennych przewidziana była dla nich rola krążowników pomocniczych. W czasie tej służby G. Kański pełnił funkcje kapitana statku na dwóch jednostkach. Wybuch pierwszej wojny światowej zastał go we Władywostoku na parowcu „Tambow”, na którym pełnił funkcję starszego oficera. Natychmiast zostaje powołany do czynnej służby i pozostaje we Flocie Ochotniczej. W roku 1916, gdy parowiec „Tambow” przebywał w Archangielsku, został mianowany na kapitana tej jednostki. Statek ten podczas wojny odbywał podróże między Stanami Zjednoczonymi, portami Wielkiej Brytanii i portami białomorskimi. Był to w życiu G. Kańskiego trudny okres ciągłej walki z niebezpieczeństwami jakie mógł napotykać na morzu nieuzbrojony transportowiec, przewożący głównie materiały strategiczne, wyposażenie wojskowe, amunicję i zaopatrzenie dla walczących żołnierzy. O odwadze Kańskiego i jego kunszcie w dowodzeniu statkiem świadczy fakt, że trzykrotnie udało mu się przerwać blokadę floty niemieckiej.

W marcu 1918 roku G. Kański schodzi z parowca „Tambow” i udaje się do Paryża, do powstającej polskiej „błękitnej armii” generała J. Hallera. Jako ochotnik w stopniu porucznika 21.4.1918 r. zostaje przyjęty do armii polskiej. Mianowano Go oficerem transportowym i polecono organizowanie składów Białego Krzyża. Pracuje następnie w biurze attache wojskowego Poselstwa Polskiego, pozostając wówczas pod komendą gen. Tadeusza Rozwadowskiego.

Do kraju G. Kański wraca 1.10.1919 r. i rozpoczyna pracę w Sekcji Szkolnictwa Departamentu Spraw Morskich przy M.S.W. Na polecenie kontradmirała Kazimierza Porębskiego, wraz z inżynierem Antonim Garnuszewskim, pracuje nad organizacją pierwszej morskiej uczelni i Polskiej Marynarki Handlowej. Twórcza inicjatywa przejawiająca się w przygotowaniu dobrej koncepcji szkolenia oficerów floty na stopnie w służbie pokładowej i mechanicznej, czyni go współtwórcą polskiego szkolnictwa morskiego.

Rozkazem M.S.W. gen. Józefa Leśniewskiego, 17 czerwca 1920 roku powołana została do życia Szkoła Morska z siedzibą w Tczewie. Minister zatwierdził również programy nauczania, regulaminy, etaty i wydatki budżetowe. Od 1 czerwca p. o. dyrektor Szkoły Morskiej

w Tczewie został inż. mar. Antoni Garnuszewski, a inspektorem tej uczelni i czasowym kierownikiem Wydziału Pokładowego – por. marynarki G. Kański. Funkcję inspektora szkoły czyli zastępcy dyrektora G. Kański pełnił do 1.08.1932 r. wykładając ponadto: locję, praktykę morską oraz dokumenty okrętowe. Tak samo jak Antoniego Garnuszewskiego i pracowników Szkoły Morskiej trapił go brak posiadania przez tę młodą uczelnię jednostki pływającej do praktycznego szkolenia słuchaczy. Wiedział doskonale z okresu studiów w odeskiej szkole morskiej, że połączenie teorii z praktyką daje najlepsze wyniki w procesie nauczania. Przekonała go o tym także jego dotychczasowa praktyka morska. Departament ds. Morskich i Szkoła Morska rozpoczynają starania, by ten bardzo ważny problem rozwiązać. W kwietniu 1920 r. Departament ds. Morskich wydelegował do Szwecji i Finlandii kapitana inżyniera Bolesława Białopiotrowicza oraz urzędnika Aleksandra Cwalinę, aby dokonali rozeznania rynku tonażowego i zorientowali się w możliwościach nabycia okrętów. Bolesław Białopiotrowicz podczas pobytu w Finlandii otrzymał informację, na podstawie której firma inż. Van Vivena zaoferowała Polsce nabycie statku żaglowego za sumę 170 tys. dolarów. Statek ten przebywał w Holandii i po zakupieniu otrzymał nazwę „Lwów”. Po wielu latach statek „Lwów” nazwany zostanie kolebką nawigatorów, i będzie potwierdzeniem koncepcji Gustawa Kańskiego dotyczącej praktycznego szkolenia oficerów Marynarki Handlowej na statkach żaglowych.

W roku 1921 w kręgach żeglugowych ponownie rozwinęła się dyskusja na temat gospodarki morskiej, w tym również nad przygotowaniem kadr dla mającej się rozwinąć floty handlowej i marynarki. W grudniu 1921 roku wszelkie sprawy związane z Marynarką Handlową, w tym Urząd Marynarki Handlowej z siedzibą w Wejherowie, przekazano w gestię ministra przemysłu i handlu. W dniu 1.01. 1922 roku minister przemysłu i handlu (pismo nr. p.o. 1119) mianował Gustawa Kańskiego inspektorem Szkoły Morskiej w Tczewie. Tym samym Gustaw Kański zostaje 31.12.1921 roku przeniesiony do rezerwy Marynarki Wojennej w stopniu komandora porucznika.

Kadra nauczająca w Szkole Morskiej w Tczewie, od samego początku istnienia tej placówki mocno odczuwała brak podręczników fachowych. Jedyńą wówczas książką w języku polskim omawiającą wiedzę morską, jak wspomina Stanisław Ludwig, była „Współczesna żegluga morska” – Mariusza Zaruskiego, wydana w roku 1904, a wznowiona i nieco rozszerzona w roku 1920. Było to dzieło o nawigacji, budowie okrętów i żegludze, mające charakter populatorsko-encyklopedycznej syntezy ówczesnej wiedzy morskiej i do niej dołączony był słownik terminologii morskiej.

W tej sytuacji w Tczewie rodzi się i zostaje zrealizowana wspólna inicjatywa wydawnicza. Trzej wykładowcy: organizator i dyrektor Szkoły Morskiej – A. Garnuszewski, 25 letni por. A. Ledóchowski z b. Marynarki Wojennej Austriackiej i kpt. Marynarki Handlowej G. Kański piszą i wydają w 1922 r. cztery podstawowe podręczniki. A. Ledóchowski zatytułowany „Kosmografia” i „Nawigacja”, podręcznik „Praktyki morskiej” G. Kańskiego i czwarty podręcznik „Budowy i teorii okrętu” A. Garnuszewskiego. W 1927 r. wysiłkiem Instytutu Wydawniczego Szkoły Morskiej w Tczewie została wydana praca G. Kańskiego pt. „Opisowy kurs Loci”, natomiast gotowy zeszyt „Towaroznawstwo” nie został wydany na skutek wybuchu II wojny światowej. Za zasługi w dziedzinie opracowań naukowych i udział w pracach Komisji Terminologicznej Gustaw Kański został uhonorowany „Srebrnym Wawrzynem Akademickim” Polskiej Akademii Literatury. W skład tego zespołu wchodziło 15 członków, z których 7 mianował minister oświaty, pozostali pochodzili z wyboru. Prezesem PAL-u był wówczas Wacław Sieroszewski, bardzo związany z Gdynią i z tym wszystkim, co łączyło się z gospodarką morską. To właśnie on mógł być promotorem przyznania G. Kańskiemu tej prestiżowej nagrody.

Praca w Szkole Morskiej w Tczewie Gustawa Kańskiego została wysoko oceniona przez władze, o czym świadczą przyznane mu w tym okresie odznaczenia: Złoty Krzyż Zasługi nadany 17.07.1927 roku „Za zasługi położone około stworzenia pierwszej uczelni morskiej i fachowego wykształcenia polskich załóg statków handlowych”, Medal – „Polska swemu obrońcy” – nadany w 1926 r., medal „10-lecia Odzyskania Niepodległości” – nadany 28.03.1929 r., medal „Za długoletnią służbę” (br) – nadany 12.05.1938 r. „Medal za długoletnią służbę” (sr.) – nadany 11.11.1938 r. Uhonorowany był Jugosłowiańskim Krzyżem Orderu św. Sawy – nadany 18 października 1937 roku, Norweskim Krzyżem Orderu św. Olafa – nadany 13 października 1937 roku, Szwedzkim Krzyżem Orderu Wazy – nadany 6 czerwca 1936 roku, francuskim medalem „de la Victoire”, francuskim medalem „de la Grande Guerre” oraz łotewskim „Order Trzech Gwiazd”.

Gustaw Kański posiadał także Odznakę Grunwaldzką nadaną „uczestnikowi walki zbrojnej z Niemcami w latach 1939-1945” w dniu 22.07.1946 r. Dnia 9.05.1946 roku otrzymał „Medal Zwycięstwa i Wolności” „w uznaniu zasług położonych w wojnie z Niemcami dla sprawy zwycięstwa Narodu Polskiego nad barbarzyństwem faszystowskim i triumfu idei wolności demokratycznej”. Za służbę w Armii Polskiej we Francji w latach 1918-1919 otrzymał odznakę honorową „Miecze Hallerowskie”.

Dnia 27.05.1930 roku dyrekcja Szkoły Morskiej przenosi się z Tczewa do Gdyni. Również G. Kański wraz z rodziną (20.11.1919 roku poślubił Zofię z d. Bielawska, z którego to związku urodził się syn Andrzej. Gdyniński okres pracy kapitana w Szkole Morskiej jest bardzo krótki, bowiem 16.08.1932 r. przeszedł do pracy w Urzędzie Morskim w Gdyni w charakterze kierownika Oddziału Nawigacyjnego z równoczesnym mianowaniem go Radcą Urzędu Morskiego. Funkcję tę pełni do 31 grudnia 1932 r., bowiem z dniem 1 stycznia 1933 r. został mianowany na stanowisko kapitana portu gdynińskiego, funkcję tę przejął od kpt. ż.w. Mamerta Stankiewicza.

Dekret Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 marca 1928 roku stanowił, że „Kapitanat Portu, podległy Urzędowi Morskiemu w Gdyni, jest władzą I instancji, do kompetencji którego należą: wykonywanie policji portowej i żeglugowej, regulowanie ruchu

w porcie i czuwanie nad bezpieczeństwem w porcie, pilotaż portowy, zarząd pławami i innymi znakami nawigacyjnymi w obrębie portu i redy, współdziałanie z władzami celnymi, kolejowymi, emigracyjnymi”.

Praca Kańskiego jako kapitana portu w Gdyni przypada na burzliwy okres rozwoju portu. Zadania się piętrzą, buduje się nowe nabrzeża, instaluje nowe urządzenia przeładunkowe, stawia nowe oznakowanie nawigacyjne, a szczególnie montuje nowoczesne urządzenia na główkach wejściowych do portu i ustala się tor wodny prowadzący do niego. Ratownictwo i pilotaż również pozostają w gestii prężnego kapitana portu. Wraz z rozwojem portu rośnie liczba nowych instytucji i przedsiębiorstw, z którymi przypada mu pracować. Wykonuje nie tylko obowiązki wynikające z Ustawy, ale pełni liczne funkcje. Jest członkiem: Rady Portowej Gdyni, Komisji Egzaminacyjnej na stopnie oficerskie w Marynarce Handlowej, Komisji Dyscyplinarnej przy Ministrze Przemysłu i Handlu, delegatem ministra przemysłu i handlu do Odwoławczej Izby Morskiej. Wiele czasu zajmuje mu członkostwo w Morskiej Komisji Terminologicznej przy Polskiej Akademii Umiejętności w Krakowie. Jest powszechnie cenionym fachowcem, uznanym nie tylko w kraju, ale i za granicą.

Od chwili wybuchu wojny G. Kański ściśle współpracuje z Marynarką Wojenną. Aktywnie włącza się do akcji mającej na celu zablokowanie portu gdynińskiego, które polegało na zatopieniu statku w wejściu portowym.

G. Kański wysiedlony z Wybrzeża przyszedł 22 października 1939 roku udaje się do Częstochowy, gdzie od 1 marca 1940 roku aż do wyzwolenia tego miasta w roku 1945 pracuje w Robotniczej Spółdzielni „Jedność” jako kierownik Działu Gospodarczego. W czasie okupacji uczestniczy w ruchu oporu, jest żołnierzem Armii Krajowej. U schyłku wojny, 10.02.1945 roku, zostaje przyjęty do pracy w Ministerstwie Przemysłu i Handlu w Departamencie Morskim, a 1 maja 1945 roku otrzymuje nominację na stanowisko inspektora portów w Głównym Urzędzie Morskim (funkcja ta zaliczana była do funkcji dyrektorskich. Patrz – Ministerstwo Żeglugi, Departament Kadr L.dz.Dk.IV.-1b/124 – Warszawa 23.04.1949 r. 14), po czym 15.03.1948 r. ponownie obejmuje stanowisko inspektora żeglugi i wybrzeża w Gdańskim Urzędzie Morskim, którą to funkcję piastuje już do śmierci.

Dyrektor G. U.M. F. Modrzewski – pismem z dnia 20.09.1949 r. poinformował Ministerstwo Żeglugi – D. K., „że dnia 15.09.1949 r. zmarł ob. Kański Gustaw, Dyrektor Żeglugi w tut. urzędzie”.

W uznaniu zasług Gustawa Kańskiego 26.10.1962 r. jeden z wodowanych statków Polskich Linii Oceanicznych otrzymał imię „Kapitan Kański”, a 11.06.1988 r. Szkole Podstawowej w Chłapowie nadano imię kpt. ż.w. Gustawa Kańskiego, między innymi z inicjatywy kpt. ż.w. Daniela Dudy, ówczesnego prezesa Zarządu Gdańskiego Ligi Morskiej.

Gustaw Kański zmarł 15 września 1949 r. w Gdyni.

H. Prezes
Polskiego Towarzystwa Nautologicznego
Prof. dr kpt. ż.w. Daniel Duda
Gdynia, 10 stycznia 2024 r.
Wniosek przygotował:
Daniel Duda
Kpt. ż.w. inż. Ireneusz Lewandowski

Gdynia, 20 marca 2024r.

Sz. P. Marcin Majek

Wójt Gminy Kosakowo

ul. Żeromskiego 69

81-198 KOSAKOWO

WNIOSEK

O nadanie tytułu „Zasłużony Człowiek Morza” wraz z odsłonięciem tablicy pamiątkowej

w Alei Zasłużonych Ludzi Morza w Rewie, gmina Kosakowo, woj. pomorskie.

I. Zgłaszający Daniel Duda – Polskie Towarzystwo Nautologiczne

II. Dane o osobie zgłaszanej do tytułu „Zasłużony Człowiek Morza”

Imię i nazwisko: mgr Stanisław Ludwig

2. Data urodzenia: 30 sierpnia 1915 r. w Płocku

3. Miejsce zamieszkania (lub dla osoby nieżyjącej adres ustalonych spadkobierców) brak danych

II Uzasadnienie (maksymalnie 1,5 strony)

Stanisław Ludwig (1915-2008) wybitny edytor literatury morskiej. Ludwik Stanisław – żeglarz, harcerz, pedagog, wybitny edytor literatury morskiej, urodził się 30.08.1915 r. w Płocku. Ojcem jego był Brunon, buchalter, a matką nauczycielka Ludwika z domu Plocer. Wujek Stanisława, Mieczysław Plocer był pierwszym polskim nadleśniczym w Chyloni i u niego zamieszkała matka wraz z trójką dzieci, gdy ich dom w Płocku został zburzony podczas wojny polsko – bolszewickiej. W 1923 r. rodzina przeniosła się do Warszawy, gdzie Stanisław podjął naukę w Gimnazjum im. Stanisława Staszica. Należał do szkolnej harcerskiej drużyny im. Zawiszy Czarnego. Gdy w 1929 r. rodzina wróciła do Płocka Stanisław wstąpił do 86 Mazowieckiej Drużyny Żeglarskiej w Gimnazjum im. Króla Władysława Jagiełły do której uczęszczał. W 1932 r. odbył kursy żeglarskie prowadzone przez harcerską drużynę żeglarską z Suwałk oraz w ośrodku morskim nad jeziorem Charzykowskim (jeziro o powierzchni 1363,8 ha w powiecie chojnowskim), w 1933 szkolenie w Ośrodku Morskim Państwowego Urzędu Wychowania Fizycznego i Przysposobienia Wojskowego (PUWF i PW, założonego z inicjatywy Józefa Piłsudskiego w 1927 r.), kierowanym przez gen. bryg. Mariusza Zaruskiego. Stanisław LUDWIG w 1934 r. był instruktorem na dwóch kursach w Harcerskim Ośrodku Morskim w Jastarni, gdzie wykłady odbywały się w ładowni szkunera „Petrea”, późniejszego sy. „Zawiszy Czarnego”. Jacht ten stanowił pomocniczą bazę szkoleniową, którego kapitanem był absolwent tczewskiej Szkoły Morskiej (1929 r.) por. ż.m. Jan Kuczyński, autor wielu podręczników z dziedziny żeglarstwa, ochotnik I Baonu Obrony Narodowej, który poległ w ataku na bagnety w dniu 14 września 1939 r. pod Kosakowem. Obecnie jest PATRONEM Szkoły Podstawowej w Karwi. Jan Kuczyński wypływał często ze słuchaczami kursów na wody Zatoki Gdańskiej, a na przełomie 1934/35 kierował przebudową tego statku i on też był inicjatorem by poprosić gen. Mariusza Zaruskiego by został kapitanem tego harcerskiego żaglowca. Służbę na sy. „Zawiszy” Stanisław Ludwig rozpoczął rejsiem (29.VI – 12.VII) do Londynu, Antwerpii i Amsterdamu, a potem wyruszył w rejs z kandydatami po zdaniem egzaminie wstępnym do Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni, gdzie pod komendą gen. Mariusza Zaruskiego przyszli kapitanowie i mechanicy mieli odbyć tzw. praktykę kandydacką, konieczną by stać się słuchaczem Szkoły Morskiej. W okresie 29.VIII do 31.IX „Zawisza” zawinął do Visby, Tallina, Libawy i Windawy. W obu tych rejsach Stanisław Ludwig pełnił funkcję starszego żeglarsza

– instruktora wachty. Łącznie na „Zawiszy Czarnym” Stanisław odbył 10 podróży również w charakterze asystenta (wówczas kapitanem był Michał Leszczyński), oficera III, II i I-ego, a także był tzw. oficerem flagowym przy gen. Mariuszu Zaruskim.

W tym samym czasie zdał maturę, rozpoczął studia na Wydziale Prawa Uniwersytetu Warszawskiego, współredagował czasopismo „Żeglarz”, należał do Ligi Morskiej i Kolonialnej. Z tego czasu bierze się jego przyjaźń z dh. Witoldem Bublewskim, Janem Kuczyńskim, Januszem Grodzickim, Józefem Michałowskim, Władysławem Drapellą. W 1939 r. uczestniczył w obronie Warszawy, został wzięty do niewoli w której przebywał kilka miesięcy w Stalagu IV A w Grosserkmorsdorf, a latem 1940 r. wrócił do Warszawy i wstąpił do organizacji Armii Krajowej „Alfa”. Skończył studia prawnicze, oraz kurs podchorążych piechoty. W czasie okupacji uczestniczył w opracowaniu programu wychowania morskiego młodzieży na okres powojenny. Stanisław Ludwig, ps. „Mariusz”, jako mat podchorąży brał udział w Powstaniu Warszawskim w zgrupowaniu „Kryśka” w 2 kompanii „Szczipak”, szlak bojowy Górny Czerniaków – Śródmieście Południe. Po upadku powstania, został wywieziony do obozu pracy w Vogelsang. Po przejściu frontu wiosną 1945 r. wrócił do Warszawy. Podjął pracę w Zarządzie Głównym Ligi Morskiej, założył i redagował pismo „Młodzież Morska” (w maju 1946 r. ustąpiło miejsca „Żeglarzowi”), w Instytucie Bałtyckim pracował przy organizowaniu muzeum morskiego i uruchamianiu „Komunikatów Gospodarki Archiwum Morskiego”. Wiosną 1946 r. został kierownikiem Wydziału Wychowania Morskiego w Państwowym Centrum Wychowania Morskiego(PCWM), które współtworzył, pracował nad programem, opracował statut tej organizacji. Jako ówczesny słuchacz Szkoły Jungów mogłem z wielkim zainteresowaniem słuchać jego wykładów z zakresu wiedzy okrętowej i wychowania morskiego. Wychowania morskiego i wiedzy okrętowej uczył także w podlegającej PCWM Szkole Rybaków Dalekomorskich. W 1951 r. PCWM zostało zlikwidowane, Ludwik został przeniesiony do świeżo utworzonego w Gdyni przedsiębiorstwa Wydawnictwo Morskie, które przeniesiono wkrótce do Gdańska. Pracował w nim do 1982 r. Okresowo był przenoszony do organizowania instytucji związanych z morzem. Stanisław Ludwik był jednym z założycieli Towarzystwa Przyjaciół Muzeum Morskiego w Gdańsku, to na jego wniosek entuzjastki idei utworzenia muzeum morskiego na spotkaniu w dniu 28 marca 1958r. postanowili utworzyć Komitet Powołania Towarzystwa. Po jego powstaniu, wspomagał prace powstałego Towarzystwa, będąc jego członkiem, lub członkiem zarządu w kadencjach 1969-1974, 1996-2001 i 2001-2004. W latach 1982-1986 był zatrudniony

w Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku na stanowisku kustosza, zajmując się książką morską. Pasjonował się postacią Józefa Konrada Korzeniowskiego.

W latach 1954-1958 był kierownikiem Ośrodka Informacji Naukowo – Technicznej i Wydawnictw w Instytucie Morskim w Gdańsku, a w latach 1970-1972 w Komitecie Badań Morza PAN organizował czasopismo „Oceanologia” i serię „Studia i Materiały Oceanologiczne”. W 1972 został zastępcą red. nac. Wydawnictwa Morskiego. Z dniem 1.04.1982 przeszedł na emeryturę i zaczął niemniej twórczy okres życia. W Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku założył Pracownię Historii Książki Morskiej, reprezentował CMM na kongresach muzealnictwa w 1984 w Hamburgu i 1987 w Rotterdamie, organizował wystawy. W 1985 podjął ponadto pracę na pół etatu w Centralnej Bibliotece Morskiej Uniwersytetu Gdańskiego, klasyfikując literaturę morską, opracowując bibliografię.

W 1989 roku, z inicjatywy Stanisława Ludwiga, po szerokiej dyskusji na posiedzeniu Zarządu Polskiego Towarzystwa Nautologicznego i przyjęciu wniosku Pan Stanisław podjął się redagowania w „Nautologii” nowego polsko – angielskiego działu „Libri Maritimi”. Ustalono, że każdy numer poświęcony problemom książki morskiej, jej historii oraz bibliografii i bibliotekarstwa wydawany będzie w 300 egzemplarzach. Nadbitki wysyłano również bibliotekom morskim zagranicę w celu włączenia Polski w aktualny proces konsolidacji bibliotek morskich w IAMSILIC.

Stworzył program badawczy „Zastosowanie systemu bibliologii prof. Głombiowskiego do zbadania wyodrębnionej ze względu na tematykę kategorii książek w aspekcie ich funkcjonowania w procesie komunikacji społecznej”

Stanisław Ludwig został przyjęty w charakterze członka do Polskiego Towarzystwa Nautologicznego 13.12.1964 r. (rejestr nr 64). W roku 1996 w dniu 30 listopada Walny Zjazd nadał Stanisławowi Ludwigowi tytuł Honorowy Członek Polskiego Towarzystwa Nautologicznego (Numer Dyplomu 3). Przez cały okres członkostwa w PTN był jego czynnym członkiem. Pełnił funkcję członka Zarządu PTN, Kolegium Redakcyjnego. Wielokrotnie nagradzany, np. na wniosek PTN Złotą Odznaką Zasłużony Pracownik Morza, Za Zasługi dla Transportu, Polskie Towarzystwo Nautologiczne nadało mu Medal 80-lecia Miasta Gdyni.

Pan Stanisław Ludwig za swoją pracę zawodową i społeczną był wielokrotnie nagradzany, m. innymi Krzyżem Partyzanckim (1959), Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski (1964), Warszawskim Krzyżem Powstańczym (1984), Krzyżem Harcerskim z okuciami (1997), medalem Weteran Walk o Wolność i Niepodległość Ojczyzny (2001), Medalem 30-lecia Polski Ludowej

(1974), Medalem Rodła (1988), krzyżem Ligi Morskiej i Rzecznej – „Pro Mari Nostro”(2003), Złotą Odznaką „Zasłużony Pracownik Morza”(1967) Odznaką Za Zasługi dla Transportu (1995), inne.

Uzyskał również tytuły i godności: Honorowy Członek Ligi Morskiej i Rzecznej, Honorowy Członek Polskiego Towarzystwa Nautologicznego, Honorowy Członek Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej, Honorowy Członek Towarzystwa Przyjaciół Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku, Honorowy Członek Stowarzyszenia Działaczy Kultury Morskiej.

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej z dniem 9 maja 2001 roku mianował Stanisława Ludwiga matą podchorążego stopnia ppor. marynarki wojennej.

Dh hm mgr Stanisław Ludwig zmarł 23 stycznia 2008 r., 28 stycznia pochowany został na witomińskim cmentarzu, grób weterana Sektor/69, Rząd/32/Numer 14. Tej smutnej uroczystości towarzyszyły sztandary i delegacje: Światowego Związku Żołnierzy Armii Krajowej, Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej, Stella Maris Gdynia, żegnały Go tłumy, głównie osoby ubrane w mundury marynarskie.

BIBLIOGRAFIA

1. Daniel Duda, Honorowi Członkowie Polskiego Towarzystwa Nautologicznego dh hm mgr Stanisław Ludwig – wychowawca wielu z nas. „Nautologia” nr 14(141)2004
2. Aldona i Tadeusz Jasińscy, *Na chwałę Pana*, [https://www. wieczernik.oaza.pl/na-chwale-pana_id667](https://www.wieczernik.oaza.pl/na-chwale-pana_id667),
3. Daniel Duda, Zbigniew Machaliński, *Polskie Towarzystwo Nautologiczne (1957-2005)*. Gdynia 2006
4. Daniel Duda, *Mariusz Zaruski – Szkice biograficzne*, Przyczynek do dziejów polskiej gospodarki morskiej Gdynia 2023
5. Daniel Duda, List do dyr. NMM w Gdańsku dr. hab. Jerzego Litwina, „Nautologia” ROK LI 2016 nr. 153
6. Małgorzata Sokołowska, Izabella Greczanik-Filipp, Wiesława Kwiatkowska, *Encyklopedia Gdyni*, Oficyna Verbi Causa, Gdynia 2006
7. Wiadomości, Biuletyn Informacyjny CMMw Gdańsku, nr 1 (58) 2008

Wykorzystano zbiory:

1. Polskiego Towarzystwa Nautologicznego i zbiory autora, Honorowego Prezesa Polskiego Towarzystwa Nautologicznego, Prof. dr. kpt. ż.w. Daniela Dudy, Gdynia, 20 marca 2024 r.
2. Wniosek przygotował Daniel Duda

Polskie Towarzystwo Nautologiczne Kalendarium czerwiec 2023 – lipiec 2024

KONGRES POLSKIE PORTY 2030

1-2 czerwca 2023 r. w Sopocie odbył się Kongres Polskie Porty 2030. Kongres Polskie Porty 2030 był największym i najważniejszym wydarzeniem polskiej branży portowej. W kongresie wzięło udział 550 zarejestrowanych uczestników, ponad 70 ekspertów. Dyskutuje odbyły się 9 panelach tematycznych.

NOR-SHIPPING 2023

6-8 czerwca 2023 r. Nor-Shipping 2023 w Oslo. Marek Grzybowski wziął udział w Nor-Shipping 2023 w Oslo. W targach i konferencjach uczestniczyło około 1 000 wystawców oraz około 50 tys. osób – przedstawicieli biznesu i polityki, nauki i kłastrów morskich, czołowych firm badawczych i eksperckich z całego świata. Spotkania odbywały się pod przewodnim hasłem #PartnerShips. Dominowały biznesy stoczniowe i offshore, ale były również rozwiązania innowacyjne dla portów i transportu na połączeniach lokalnych, dla farm wiatrowych i produkcji ryb i owoców morza. Silne ekipy zgromadzone w pawilonach narodowych zaprezentowały wszystko, co najlepsze. Przytłaczały stoiska z Republiki Korei i ChRL, Japonii i innych krajów azjatyckich. Ze swoimi propozycjami pojawiły się również Stany Zjednoczone i Wyspy Marshalla. Silne reprezentacje z Turcji i Danii, Francji i Włoch zdominowały część europejską. I tak można by wyliczać.

Silnym polskim akcentem na Nor Shipping było seminarium wodorowe zorganizowane przez Ambasadę RP w Norwegii we współpracy z biurem Polskiej Agencji Inwestycji i Handlu w Oslo. Polsko-norweskie seminarium było okazją do zaprezentowania polskiej drogi do ekologicznego wodoru.

SPOTKANIE KLASTRÓW BLUEMARITIME CLUSTER I BSSC

12-15 czerwca 2023 r. w Aalesund, w Szwecji odbyło się spotkanie kłastrów BlueMaritime Cluster i BSSC. Marek Grzybowski wziął udział w spotkaniu kłastrów norweskiego, polskiego i chorwackiego. Celem spotkania było budowanie współpracy w celu budowania statków zeroemisyjnych. Klaster BlueMaritime reprezentowali: Hexagon Purus Maritime, Hyon, Corvus Energy, Ulmatec Pyro, NTNU, Anda-Olsen, ACEL, Maritime Partner, STADT, Kongsberg Maritime, GCE Blue Maritime. Bałtycki Klaster Morski i Kosmiczny reprezentowali: Grupa Technologiczna ASE, StoGda Ship Design & Engineering, ELMECH ASE, Morskie Centrum Zaawansowanych Badań oraz Stocznia CRIST, koordynator Baltic HUB produkcyjny ZEV. Stronę chorwacką reprezentowali przedstawiciele firm: iCAT, MCOE, Novatec, ViaKornel, 3D BROD i SeaCras. Marek Grzybowski był organizatorem wyjazdu firm z Polski.

TYM CO ODESZLI NA WIECZNĄ WACHTĘ

Symbolem pamięci o tych odeszli jest wieniec udekorowany czerwonymi różami, białymi goździkami i biało-czerwoną wstęgą. W dniu rozpoczęcia Dni Morza w Gdyni 16 czerwca 2023 r., kpt. ż.w. Wiesław Piotrkowski, dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni zor-

ganizował uczczenie pamięci ludziom morza, którzy odeszli na Wieczną Wachtę. W samo południe na statku Urzędu Morskiego w Gdyni wyszła delegacja reprezentująca Urząd Morski w Gdyni, Marynarkę Wojenną RP, Polskie Towarzystwo Nautologiczne oraz inne instytucje. Z burty jednostki dokonano zrzucenia wieńca na morze dla upamiętnienia „Tych, którzy odeszli na wieczną wachtę”. Symboliczny wieniec został złożony do morza dla upamiętnienia Tych, którzy nie powrócili z rejsu lub Polsce Morskiej oddali swoje życie pracując na lądzie. Ku pamięci marynarzy polskiej floty wojennej i handlowej, pracowników administracji morskiej, pracowników portowych, wykładowców szkół morskich, rybaków, żeglarzy, twórców polskiej gospodarki morskiej krótkie nabożeństwo odprawił Duszpasterz Ludzi Morza ks. dr Edward Pracz.

103. ROCZNICA SZKOLNICTWA MORSKIEGO W POLSCE

16 czerwca 2023 roku Uniwersytet Morski w Gdyni świętował 103. rocznicę powstania Szkolnictwa Morskiego w Polsce. Czerwcowe Święto Szkoły Uniwersytetu Morskiego w Gdyni nawiązuje do wydarzeń sprzed ponad 100 lat, kiedy to 17 czerwca 1920 roku Minister Spraw Wojskowych generał Józef Leśniewski podpisał rozkaz o utworzeniu Szkoły Morskiej w Tczewie. Wydarzenia te zapoczątkowały powstanie Uniwersytetu Morskiego w Gdyni, kontynuatora Szkoły Morskiej w Tczewie – informuje Uniwersytet Morski w Gdyni.

Na placu przed Uczelnią zgromadził się Senat UMG, pracownicy, studenci oraz absolwenci Uczelni. Sztandar Uniwersytetu Morskiego w Gdyni został uroczystie wprowadzony w towarzystwie Kompanii Reprezentacyjnej UMG oraz Orkiestry Morskiej Oddziału Straży Granicznej. Podczas podniesienia bandery Polskiej Marynarki Handlowej został odegrany Hymn Państwowy.

O godzinie 11:00 uroczystości obchodów 103. rocznicy Szkolnictwa Morskiego przeniosły się do Auli im. T. Meissnera w budynku głównym Uczelni. Odbyło się tu uroczyste otwarte posiedzenie Senatu UMG, w którym uczestniczyli członkowie Senatu, przedstawiciele Rady Uczelni i zaproszeni goście. Przebieg uroczystości uświetniły występy Akademickiego Chóru UMG.

Podczas otwartego posiedzenia Senatu UMG podpisany został list intencyjny o współpracy pomiędzy Uniwersytetem Morskim w Gdyni a Morską Służbą Poszukiwań i Ratownictwa. Dokument podpisali JM Rektor Uniwersytetu Morskiego w Gdyni prof. Adam Weintrit oraz Dyrektor Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa Sebastian Kluska.

XIX UROCZYSTOŚĆ ODSŁONIĘCIA TABLIC W OGÓLNOPOLSKIEJ ALEI ZASŁUŻONYCH LUDZI MORZA W REWIE

Uroczystość odbyła się 18 czerwca 2023 r. i rozpoczęła się od złożenia meldunku meldunku zastępcy dowódcy III flotylli Okrętów komandorowi Przemysławowi Karasiowi w niedzielę 18 czerwca br. rozpoczęła się XIX Uroczystość Odsłonięcia Tablic Pamiątkowych w Ogólnopolskiej Alei Zasłużonych Ludzi Morza.

Przed odsłonięciem gwiazd Zasłużonych Ludzi Morza w imieniu wójta gminy Kosakowo głos zabrał zastępca wójta Marcin Kopitzki oraz Senator Rzeczypospolitej Polskiej Sławomir Rybicki.

Prof. dr hc Akademii Marynarki Wojennej oraz dr hc Uniwersytetu Morskiego, Członek Rady Generałów Związku Piłsudczyków RP, Honorowy Prezes Polskiego Towarzystwa Nautologicznego kpt. ż.w. Daniel Duda za wieloletnie zaangażowanie w sprawę nadawania tytułu Zasłużony Człowiek Morza, za towarzyszenie temu dziełu pielegnowanemu z tradycją od 19 lat, za udział w pracach kapituły, troskę o tę coroczną uroczystość oraz bycie jej dobrym duchem z rąk zastępcy wójta Marcina Kopitzkiego otrzymał kwiaty jako symbol wdzięczności za wieloletnie zaangażowanie i ogromne wsparcie we współtworzeniu Alei Zasłużonych Ludzi Morza.

Odsłonięcia gwiazdy kpt. ż.w. Konstantego Kowalskiego, którego kandydatura do tytułu Zasłużony Człowiek Morza wpłynęła na wniosek Polskiego Towarzystwa Nautologicznego dokonali: zastępca wójta gminy Kosakowo Marcin Kopitzki, Senator X kadencji Senatu Rzeczypospolitej Polskiej Sławomir Rybicki, kpt. ż.w. Ireneusz Lewandowski oraz rektor Uniwersytetu Morskiego w Gdyni prof. dr hab. inż. kpt. ż.w. Adam Weintrit.

Kpt. ż.w. **Konstanty Kowalski** ur. 29 marca 1902 r. w Woronowicach. Nauki pobierał w Kijowie i w Warszawie. Brał udział w walkach w obronie Lwowa i Kresów Wschodnich. Praktykę odbył na statku „Lwów” i francuskim „Cape Tourane”. W 1930 r. okrętował na „Darze Pomorza”. Po słynnej podróży dookoła świata w 1935 r. zostaje awansowany do stopnia starszego oficera, a 3 lata później minister Morskiego Przemysłu i Handlu powierza mu funkcję kapitana. W 1939 r. przebywając w Londynie wyszedł z inicjatywą szkolenia kadr morskich na terenie Wielkiej Brytanii. Sprawność działania w tym okresie polskiej marynarki handlowej w znacznym stopniu zawdzięczać należy jego pracy, taktowi i znajomości języków obcych. Był jednym z twórców i realizatorów projektu działalności w wielkiej Brytanii Polskiej Szkoły Morskiej. W tym samym roku został mianowany inspektorem załóg Polskiej Floty Handlowej. Jednym z licznych dokonań kapitana było przygotowanie przepisów kwalifikacyjnych na dyplom aspirant- porucznik i aspirant- mechanik. Jako inspektor załogowy przy Polskim Komitecie Transportowym w Londynie miał mi.in. za zadanie utrzymanie pełnej rezerwy marynarzy i oficerów do pracy na statkach w służbie alianckiej oraz inicjowanie zmian w przepisach prawnych, aby dostosować je do warunków służby w czasie wojny. Konstanty Kowalski był również twórcą modelu kształcenia kadr dla polskiej marynarki handlowej i rybołówstwa, z uwzględnieniem specjalności radiotelegrafistów w Państwowej Szkole Morskiej w Gdyni. Dzięki swemu wysokiemu autorytetowi i walorom etycznym kpt. ż.w. Konstanty Kowalski był także rzeczoznawcą przed Odwoławczym Sądem Morskim w Londynie. Był także organizatorem i odpowiedzialnym za funkcjonowanie polskich Rezerw Inwazyjnych Handlowych utworzonych dla przeprowadzenia masowej inwazji kontynentu w 1944 r. W latach 1955-57 pracował jako kapitan statków „Galoway” i „Westport”, a także została mu powierzona przebudowa transatlantyku na luksusowy liniowiec pasażerski. Konstant Kowalski z czynnej służby wycofał się w 1967 r. Zmarł 2 listopada 1969 r. pochowany został na cmentarzu Świętego Krzyża w North Arlington w stanie New Jersey.

Odsłonięcia gwiazdy kontradmirała **Stanisława Mieszkowskiego**, którego kandydatura do tytułu Zasłużony Człowiek Morza wpłynęła na wniosek Instytutu Pamięci Narodowej dokonali: wnuczka uhonorowanego pani Krystyna Mieszkowska, prof. dr hc Akademii Marynarki Wojennej i Uniwersytetu Morskiego w Gdyni, Członek Rady Generałów Związku Piłsudczyków RP, Honorowy Prezes Polskiego Towarzystwa Nautologicznego kpt. ż.w. Daniel Duda, prof. AMW admirał Czesław Dyrca oraz szef

zarządu uzbrojenia inspektoratu marynarki wojennej kontradmirał Włodzimierz Kułagin kpt. ż.w. Konstantego Kowalskiego, którego kandydatura do tytułu Zasłużony Człowiek Morza wpłynęła na wniosek Polskiego Towarzystwa Nautologicznego dokonali: zastępca wójta gminy Kosakowo Marcin Kopitzki, Senator X kadencji Senatu Rzeczypospolitej Polskiej Sławomir Rybicki, kpt. ż.w. Ireneusz Lewandowski oraz rektor Uniwersytetu Morskiego w Gdyni prof. dr hab. inż. kpt. ż.w. Adam Weintrit.

Kontradmiral Stanisław Mieszkowski ur. 17 czerwca 1903 r. w Piotrkowie Trybunalskim. Gdy rozpoczęła się wojna polsko-bolszewicka zgłosił się jako ochotnik do Wojska Polskiego. Walczył na froncie czeskim w szeregach 22. Pułku Piechoty. Po wojnie był słuchaczem Szkoły Podchorążych Piechoty w Warszawie oraz Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej w Toruniu. W 1927 roku Prezydent RP Ignacy Mościcki mianował go podporucznikiem. Pierwsze stanowisko służbowe objął w dywizjonie ćwiczebnym w Gdyni jako oficer wachtowy trałowca ORP „Rybitwa”. W 1929 r. po awansie na porucznika, ukończył kurs przygotowawczy w Toruniu dla oficerów wyjeżdżających na studia za granicę, a w następnym roku Morską Szkołę Artylerii w Tulonie. W 1933 roku rozpoczął służbę w dywizjonie kontrtorpedowców w Gdyni, będąc I oficerem artylerii kontrtorpedowca ORP „Burza”. Od 1934 roku pełnił służbę w Kierownictwie Marynarki Wojennej w Warszawie. W 1935 roku dowodził kanonierką ORP „Generał Haller” oraz torpedowcem ORP „Ślęzak”. Wyznaczono go dowódcą torpedowca ORP „Mazur” i kierownikiem grupy artylerii w Centrum Wyszczolenia Specjalistów Floty w Gdyni. W 1936 roku został oficerem artylerii w Dowództwie Floty, a następnie z ramienia Szefostwa Artylerii i Służby Uzbrojenia nadzorował budowę stawiacza min ORP „Gryf” w Hawrze (we Francji). W 1937 roku był I oficerem artylerii w pierwszych załogach niszczycieli ORP „Grom” i „Błyskawica”. Od 1938 roku był dowódcą kanonierki ORP „Generał Haller” i dowódcą Oddziału Podchorążych Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej. W 1938 roku w Gdyni ukończył kurs dla kapitanów marynarki przed awansem na oficerów sztabowych. Podczas kampanii wrześniowej dowodził początkowo grupą kanonierek i kanonierką ORP „Generał Haller” w dywizjonie minowców, 3 września objął dowództwo odcinka przeciwdesantowego na cyplu helskim. Od 14 września do zakończenia obrony Wybrzeża dowodził baterią dział wymontowanych w Jastarni z trałowców typu FM. W październiku dostał się do niewoli niemieckiej i przez resztę wojny znajdował się w oflagach. Po oswobodzeniu w 1945 roku powrócił na Wybrzeże i rozpoczął pracę w Głównym Urzędzie Morskim na stanowisku kapitana portu w Kołobrzegu. Na początku 1946 roku został powołany do służby czynnej w Marynarce Wojennej w Gdyni i wyznaczony dowódcą Flotylli Trałowców. Po pół roku przeniesiono go do Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej na Oksywii, gdzie był dyrektorem nauk Wydziału Morskiego i p.o. komendanta szkoły, a następnie pełnił funkcję szefa Sztabu Głównego Marynarki Wojennej. W 1949 na krótko objął stanowisko zastępcy dowódcy Marynarki Wojennej do spraw liniowych, po czym został wyznaczony na stanowisko dowódcy Floty. W 1950 roku został aresztowany przez funkcjonariuszy Głównego Zarządu Informacji MON i poddany brutalnemu, trwającemu dwa lata śledztwu, podczas którego został objęty procesem tzw. grupy kierownictwa konspiracji Marynarki Wojennej. W 1952 roku Najwyższy Sąd Wojskowy w Warszawie skazał go na karę śmierci z utratą praw na zawsze i przepadkiem mienia. Wyrok na nim wykonano w Więzieniu Mokotowskim w Warszawie 16 grudnia 1952 roku. Jego zwłoki zostały przez organa bezpieczeństwa publicznego potajemnie pogrzebane na tzw. „Łączce” na terenie Cmentarza Wojskowego na Powązkach w Warszawie. Decyzją z 24 kwietnia 1956 r. Naczelny Sąd Wojskowy wznowił postępowanie i uchylił wyrok sprzeczny 4 lat, stwierdzając całkowitą niewinność skazanego.

Odsłonięcia gwiazdy komandora Witolda Zajączkowskiego, którego kandydatura do tytułu Zasłużony Człowiek Morza wpłynęła na wniosek Polskiego Towarzystwa Nautologicznego dokonali: córka uhonorowanego dr Hanna Krzyżanowska-Rewińska, prof. dr hc Akademii Marynarki Wojennej i Uniwersytetu Morskiego w Gdyni, Członek Rady Generałów Związku Piłsudczyków RP, Honorowy Prezes Polskiego Towarzystwa Nautologicznego kpt. ż.w. Daniel Duda, Rektor Komendanta Akademii MW Tomasz Szubrycht oraz Przewodniczący Rady Gminy Kosakowo Andrzej Śliwiński.

Komandor Witold Zajączkowski ur. w 1892 r w Symferopolu na Krymie. Pochodził z rodziny szlacheckiej z Wileńszczyzny. W roku 1908 w Petersburgu został słuchaczem Korpusu Morskiego, w trakcie którego odbył praktyki morskie na okrętach po Morzu Bałtyckim, Śródziemnym i Oceanie Atlantyckim. W 1913 r. został awansowany na stopień mierzmana rosyjskiej marynarki wojennej i przydzielono go do Floty Bałtyckiej. Po ogłoszeniu mobilizacji na własną prośbę został skierowany do służby w 1. Dywizjonie Kontrtorpedowców Floty Bałtyckiej, gdzie powierzono mu stanowisko oficera artylerii oraz dowódcy załogi. Kolejnym przydziałem był nowoczesny kontrtorpedowiec o nazwie „Zabijaka”, na którym piastował stanowisko II oficera artylerii. Po przewrocie bolszewickim w 1917 r. porzucił służbę w rosyjskiej flocie i w kolejnym roku przedostał się drogą morską do okupowanego przez wojska niemieckie Rewla (obecnie Tallin). Zaciągnął się do służby w estońskiej marynarce wojennej, a po zakończeniu wojny estońsko-sowieckiej zaciągnął się jako ochotnik do polskiej armii, gdzie został skierowany do 8. Pułku Saperów w Poznaniu. Następnie został przeniesiony do Polskiej Marynarki Wojennej i w Toruniu otrzymał przydział dowódcy 3. Kompanii Marszowej Batalionu Pułku Morskiego. W 1921 r. awansował na stopień kmdr ppor., a następnie został wyznaczony na dowódcę ORP „Mazur”. Rok później został powołany na dyrektora nowo powstałej 2-letniej Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej w Toruniu. Podczas swojej kadencji opublikował w 1926 r. pierwszy polski podręcznik z zakresu dowodzenia okrętem pt.: „Wiedza okrętowa”. W 1927 r. Zajączkowski przejął obowiązki dowódcy Flotyli Rzeczej w Pińsku, w 1931 r. otrzymał awans na stopień komandora porucznika, a w 1935 r. został mianowany do stopnia komandora. Z jego inicjatywy zorganizowano Rzeczną Eskadrę Lotniczą oraz budowano prototypowe jednostki pływające, był on również inicjatorem sformowania przed wybuchem II wojny światowej Oddziału Wydzielonego Rzeki Wisły. Działając z rozkazu gen. Franciszka Kleeberga w dniu 17 września 1939 r. Zajączkowski nakazał zatopienie wszystkich jednostek pływających, po czym przyłączył się wraz z marynarzami do przedzierającej się do Warszawy Samodzielnej Grupy Operacyjnej „Polesie”. W Wielkiej Brytanii Witold Zajączkowski pełnił funkcję komendanta Komendy Morskiej „Południe” zlokalizowanej w Plymouth oraz dowódcy 2. Dywizjonu Kontrtorpedowców. Po zakończeniu działań wojennych i rozwiązaniu polskiej Marynarki Wojennej odszedł z czynnej służby i wyemigrował do Kanady. Wielokrotnie odznaczany i nagradzany (między innymi Złotym i Srebrnym Krzyżem Zasługi oraz Francuskim Orderem Legii Honorowej IV Klasy) zmarł nagle 19 grudnia 1977 r. w Toronto i został pochowany na cmentarzu w Mount Pleasant.

Podczas uroczystości tradycyjnie złożone zostały wiązanki kwiatów pod Krzyżem Morskim w Alei Zasłużonych Ludzi Morza.

WMUROWANIE TABLICY PAMIĄTKOWEJ

19 i 20 czerwca 2023 r. – uroczyste wmurowanie tablicy pamiątkowej oddającej cześć i chwałę pierwszej kadrze morskiej Marynarki Handlowej II Rzeczypospolitej, kawalerom Virtuti Militari, Distinguished Service Cross, Cichociemnym, Loyd’s Medal at Sea w Bazylice pw. NMP Królowej Polski w Gdyni

VI FORUM WIZJA ROZWOJU

19 i 20 czerwca 2023 r. VI Forum Wizja Rozwoju w Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni. Marek Grzybowski, przewodniczący zarządu PTN, prezes zarządu Bałtyckiego Klastra Morskiego i Kosmicznego wystąpił w panelu „Znaczenie portów morskich dla gospodarki” oraz panelu „Źródła finansowania start-upów”.

FORUM MORSKIE RADIA GDAŃSK

22 – 23 czerwca 2023. Forum Morskie Radia Gdańsk. Między innymi odbyły się debaty „Uniezależnienie energetyczne warunkiem rozwoju gospodarki Polski. Inwestycje w energetykę – morskie farmy wiatrowe, Baltic Pipe, energia atomowa i ich wpływ na gospodarkę regionu, rynek pracy, transfery technologii i bezpieczeństwo nowych instalacji” oraz „Polskie porty – Droga Czerwona, transport kolejowy i intermodalny”. W czasie Gali wyróżnienie Żagiel Radia Gdańsk uhonorowano dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni kpt. ż. w. Wiesława Piotrkowskiego.

MINIKONFERENCJA E-TECH

POSIEDZENIE RADY

PRZEDSIĘBIORCÓW WIMIO PG

26 czerwca 2023 r. – Minikonferencja E-TECH oraz 6. Posiedzenie Rady Przedsiębiorców WIMiO PG. Przedmiotem konferencji było określenie metodyki projektowania kursów e-learningowych dla uczelni technicznych. Zaprezentowano również koncepcję uruchomienia w Gdańsku największej innowacyjnej fabryki morskich wież wiatrowych w Europie. Przedstawiono na czym polega cyfrowy bliźniak fabryki na podstawie Volkswagen Poznań. Określono założenia Klastra Doskonałości dla Wytwórców w ramach projektu NEPTUN.

DIGITAL BALTIC – TOWARDS COMMON SECURITY

27 czerwca 2023 r. konferencja „Digital Baltic – Towards common security”. Organizatorami konferencji byli Ministerstwo Obrony Narodowej, Akademia Marynarki Wojennej i Ośrodek Badawczo – Rozwojowy Centrum Techniki Morskiej S.A. Konferencja jest przeniesieniem w region Bałtyku inicjatywy NATO: Digital Ocean. Chodzi o przeniesienie tej idei do krajów regionu Morza Bałtyckiego. Wraz z rozszerzeniem NATO o Finlandię i Szwecję, chodzi o włączenie w system bezpieczeństwa cybernetycznego regionu Morza Bałtyckiego agencji UE oraz NATO. Morze Bałtyckie staje się wewnętrznym morzem NATO, a agresja Rosji na Ukrainę tworzy nowe realne wyzwania w obszarze bezpieczeństwa.

Prezentacje i dyskusje w czasie konferencji były okazją do wytyczenia kierunków współpracy w sferze bezpieczeństwa militarnego w regionie Morza Bałtyckiego, była okazją do wymiana poglądów oraz doświadczeń dotyczącej współpracy przemysłowej, naukowej i militarnej państw i sił zbrojnych regionu Morza Bałtyckiego. Chodziło również o ustalenie pozycji i roli Polski w kreowaniu polityki bezpieczeństwa w strefie odpowiedzialności obejmującej państwa Morza Bałtyckiego. Celem spotkania była także identyfikacja aktualnych zagrożeń dla infrastruktury krytycznej. Dyskutowano również możliwość podejmowanych działań i inicjatyw służących bezpieczeństwu gospodarczemu, w tym energetycznemu. Projektowanie podjęcie działań, które będą współgrały z inicjatywą NATO Digital Ocean.

ODSŁONIĘCIE TABLICY UPAMIĘTNIAJĄCEJ

KAWALERÓW VIRTUTI MILITARI

I DISTINGUISHED SERVICE CROSS (DSC)

15 lipca 2023 r. – Odsłonięcie tablicy upamiętniającej kawalerów Virtuti Militari i Distinguished Service Cross (DSC). W Bazylice Morskiej w Gdyni odsłonięto tablicę upamiętniającą

bohaterskich marynarzy. Inicjatorem jej powstania jest prof. Daniel Duda. Uczczeni zostali bohaterowie Pierwszej Kadry Morskiej Marynarki Handlowej II RP – wśród nich m.in kawalerowie orderu Virtuti Militari oraz cichociemni. Tablica poświęcona jest 15 bohaterom, w tym Czesław Zawada – kapitan drobnicowca „Narwik”, który z załogą w czasie wojny uratował 1022 rozbitków ze storpedowanego brytyjskiego statku. W Bazylice Morskiej w Gdyni świętowano również 90. urodziny prof. Daniela Dudy.

JÓZEF CONRAD KORZENIOWSKI – 99 ROCZNICA ŚMIERCI

3 sierpnia 2023 r. minęło 99 lat jak na angielskiej ziemi odszedł na wieczną wachtę Joseph Conrad, światowej sławy maryniasta z polskimi korzeniami. Dla Polaków, to jest od wielu lat Józef Conrad Korzeniowski, choć pod tym nazwiskiem nie jest znany szerzej w świecie.

Z tej okazji tradycyjnie delegacja z Polskiego Towarzystwa Nautologicznego złożyła kwiaty pod pomnikiem Conrada w Gdyni. W Ceremonii uczestniczyli również samorządowcy z Gdyni.

Z okazji zbliżającego się 100-lecia śmierci tego znakomitego pisarza POSK – Polski Ośrodek Społeczno-Kulturalny – zorganizował w sierpniu 2023 r. wystawę poświęconą pisarzowi. Zgromadzono liczne pamiątki, zdjęcia i wspomnienia oraz kilka wydań książek Conrada w wielu językach. Odtworzono miejsce pracy pisarskiej pisarza z jego domu w Oswalds, zebrano oryginalne pamiątki.

„SAMARYTANKA” – SYMBOLICZNE PODNIENIE MUZEALNEJ BANDERY I FLAGI URZĘDU MORSKIEGO

17 sierpnia 2023 r. w Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni miało miejsce symboliczne podniesienie muzealnej bandery i flagi Urzędu Morskiego w Gdyni na motorówce sanitarnej „SAMARYTANKA” – pierwszej jednostce morskiej zbudowanej w Gdyni (1931 r.) – informuje Urząd Morski w Gdyni.

Spotkanie, połączone z konferencją prasową, związane było z zakończeniem prac konserwacyjno-renowacyjnych jednostki, która znalazła docelową przystań na muzealnej ekspozycji plenerowej.

Obok dyrekcji i pracowników Muzeum w spotkaniu udział wzięli przedstawiciele Urzędu Morskiego w Gdyni – instytucji, która zamówiła „Samarytankę” w 1929 r.; Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej – instytucji przekazującej jednostkę MMW; Complex Jacht – firmy wykonującej prace szkodnicze; Pronet Color – fundatora pokryw malarskich oraz Polskiego Towarzystwa Nautologicznego i przedstawicieli władz Miasta Gdyni.

URODZINY RADIA GDAŃSK

8 września 2023 r. – 78. urodziny Radia Gdańsk. W uroczystości wręczono nagrody i wyróżnienia. Laureaci Radiowej Osobowości Roku, to Szymon Gajda – prezes Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Gdańsku oraz Przemysław Sztandera – prezes Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Laureatami Bursztynowych Mikrofonów zostali: Iwona Borawska – znakomita dziennikarka, autorka wielu reportaży i artystycznych audycji, reżyserka słuchowisk oraz Włodzimierz Raszkiewicz, dziennikarz, który „poprzez swoje rozmowy i audycje sprawia, by świat stawał się jaśniejszy, pogodniejszy, znośny”. Nagrodę Rady Programowej „Na fali” otrzymał Tomasz Klinger – dziennikarz, reporter, który odpowiada za przygotowanie serwisów informacyjnych i materiałów wideo. Na radiowej scenie wystąpił MIŁO ENSEMBLE.

PREZENTACJA INNOWACYJNEGO STERU

14 września 2023 r. udział w prezentacji innowacyjnego steru zgłoszonego do Nagrody Gospodarczej Prezydenta RP. Prezentacja „Steru” – Włodzimierz Hebel, Mapalu, prof. Czesław Dymarski,

Politechnika Gdańska, przedstawiciele CTO. Spotkanie odbyło się w Brodnie Wielkim (CSWiPR Centrum Sportów Wodnych i Promocji Regionu. Prezentacja steru na jednostce pływającej – jezioro Brodno Wielkie.

SPOTKANIE GRUPY ROBOCZEJ KIS 13 TECHNOLOGIE MORSKIE

15 września 2023 r. odbyło się spotkanie Grupy Roboczej KIS 13 Technologie Morskie. Spotkanie miało miejsce w Uniwersytecie Morskim w Gdyni. Tematyka spotkania skoncentrowana była utrzymaniu tej Krajowej Inteligentnej Specjalizacji. Departament Innowacji i Polityki Przemysłowej Ministerstwa Rozwoju i Technologii MRiT planuje zmniejszenie krajowych inteligentnych specjalizacji, co grozi specjalizacji Technologie Morskie. Rozwinięta nazwa KIS 13 brzmi: Innowacyjne technologie morskie w zakresie specjalistycznych jednostek pływających, konstrukcji morskich i przybrzeżnych oraz logistyki opartej o transport morski i śródlądowy. W ramach specjalizacji wyróżnia się:

- projektowanie, budowę i konwersję specjalistycznych jednostek pływających oraz ich specjalistycznego wyposażenia,
- projektowanie, budowę i przebudowę konstrukcji morskich i przybrzeżnych,
- procesy i urządzenia wykorzystywane na potrzeby logistyki opartej o transport morski i śródlądowy.

30 LAT WISTA POLAND

21 września 2023 r. – 30 lat WISTA Poland. Przewodniczący zarządu PTN prof. Marek Grzybowski uczestniczył w spotkaniu pań działających w Stowarzyszeniu Kobiet Gospodarki Morskiej i Handlu – WISTA Poland, które odbyło się 21 września br. Wśród gości honorowych była Magdalena Adamowicz, posłanka do Parlamentu Europejskiego oraz Dorota Lost-Siemieńska, dyrektorka Wydziału Prawnego IMO, pani Nazli Selek, WISTA International, ExCo Memeber, przedstawicielki WISTA ze Szwecji, Norwegii i innych krajów. W sieci WISTA International działa około 4 tys. kobiet aktywnych we wszystkich branżach przemysłów morskich. Organizacja szybko rośnie. Oddziały WISTA działają w 56 krajach i tworzą sieć WISTA International. Panie z narodowych organizacji budują nie tylko regionalne sieci kontaktów ale kreują nowe możliwości biznesowe i rozwijają relacje partnerskie między w branżami gospodarki morskiej.

REJS Z GOSPODARKAMORSKA.PL

25-27 września 2023 r. – Rejs z GospodarkaMorska.pl – w agendzie wydarzenia były panele dyskusyjne poświęcone transformacji energetycznej i kierunkom rozwoju offshore, nowym technologiom w przemyśle okrętowym, finansowaniu morskich farm wiatrowych oraz produkcji stoczniowej. W rejsie udział wzięło ponad 150 uczestników oraz 25 ekspertów. Odbyło się 5 paneli dyskusyjnych. Latarnię Gospodarki Morskiej 2023 w kategorii „Lider Technologii Morskich” otrzymała spółka LKK, którą doceniono za opracowanie pierwszego na świecie symulatora VR, przeznaczonego do szkolenia operatorów jednostek CTV. Wyróżnienie w konkursie zajęła spółka Karstensen Shipyard Poland nominowana za zakup i rewitalizację (z długofalowym programem inwestycyjnym) terenów po dawnej Stoczni Gdańsk.

KONFERENCJA GREEN ENERGY TRICITY

27 września 2023 r. – Prezes PTN wziął udział w konferencji Green Energy Tricity w Gdańsku. Konferencja zorganizowana została przez ASE Grupę Technologiczną i poświęcona była nowoczesnym technologiom w energetyce. Odbyły się liczne prelekcje i panele dyskusyjne nt. między innymi OZE, technologii wodorowych, magazynowania energii.



Targi BALTEXPO 2023, rozpoczęcie. Fot. Cezary Spigarski

INAUGURACJA ROKU AKADEMICKIEGO W AKADEMII MARYNARKI WOJENNEJ

29 września 2023 r. – Udział w inauguracji Roku Akademickiego w Akademii Marynarki Wojennej wzięli prof. dr. h.c. Daniel Duda oraz prof. Marek Grzybowski.

KONFERENCJA PCHET

4 października 2023 r. – Konferencja PCHET – 6. konferencja wodorowa PCHET Gdynia. Prof. Marek poprowadził panel pt. Wodór w transporcie morskim.

W czasie panelu „Wodór w transporcie morskim” uczestnicy skoncentrowali się na roli i potencjale wodoru jako środka do osiągnięcia celów IMO w sektorze transportu morskiego. Paneliści poruszyli m.in. problematykę projektową, stoczniową a także eksploatacji pierwszych wodorowych jednostek pływających. Wraz z rozwojem morskiej energetyki popyt na jednostki z napędem wodorowym będzie rósł – przewiduje Adam Wachowski, Dyrektor Departamentu B+R, Energy Market Observer (ENMARO).

Szczególnie będą potrzebne jednostki potrzebne do przewozu ludzi i serwisowe, a w portach będą potrzebne również bunkierki – podkreślił Adam Ślipy, Prezes Zarządu, Seatech Engineering, w którego portfelu znajdują się m.in. statki CTV (Crew Transport Vessel) czy pchacz z silnikami na gaz i instalacją LNG. Dr inż. Andrzej Montwiłł, Prezes Zarządu Zachodniopomorskiego Klastra Morskiego zauważył, że jest przestrzeń do wprowadzania napędu wodorowego na statkach, tylko potrzeba czasu, aby armatorzy przeprowadzili rachunek ekonomiczny.

Z badań przeprowadzonych w ramach projektu ZEV Innovation, który realizowany jest przez Klastrę wraz z Norwegami i Chorwatami wynika, że statki z napędem wodorowym będą najpierw wprowadzane na krótkie połączenia promowe, do obsługi statków w portach morskich i usług serwisowych świadczonych operatorom stacjonarnych i pływających farm wiatrowych, oil & gas offshore, farm rybnych – mówił prowadzący panel dr hab. inż. Marek Grzybowski, prezes zarządu Bałtyckiego Klastra Morskiego i Kosmicznego.

BALTEXPO 2023

10-12 października 2023 r. – Baltexpo 2023 – odbyło się w hali Międzynarodowych Targów Gdańskich AmberExpo. Było ponad dwustu wystawców łącznie z 15 krajów. W ciągu trzech dni imprezy targi odwiedziło ponad 5 tys. osób, w tym liczne grupy młodzieży.



Baltexpo towarzyszyła konferencja. Odbył się konkurs dla startupów oraz Dzień Kariery. W Baltexpo 2023 wzięły udział firmy z przemysłu stocznioowego i zarządy portów i terminali, prezentowały się Urzędy Morskie i biura projektowe. Wystawiali się przedstawiciele sektora morskich farm wiatrowych, byli inwestorzy oraz deweloperzy infrastruktury morskiej.

ZERO-EMISSION TECHNOLOGIES IN THE MARITIME ECONOMY

11 października 2023 r. – Wydarzenie i mix biznesowy „Zero-emission technologies in the maritime economy” z firmami norweskimi podczas największych targów morskich w Europie Środkowo-Wschodniej: Baltexpo 2023 w Gdańsku. W konferencji wzięło udział 50 przedstawicieli biznesu morskiego z Norwegii



Forum Gospodarki Morskiej. Fot. Cezary Spigarski

i Polski z Bałtyckiego Klastra Morskiego i Norweskiej Offshore Wind. Współorganizatorem spotkania polsko-norweskiego był prof. Marek Grzybowski, przewodniczący zarządu PTN.

Wydarzenie odbyło się 11 października 2023 roku w godzinach 11:30 – 20:30 i skierowane było do firm, które mają pomysł na wspólne przedsięwzięcie biznesowe z partnerem norweskim w następujących obszarach: przemysł offshore, energetyka morska, energetyka wiatrowa, morskie farmy wiatrowe, innowacyjne produkty, usługi i rozwiązania, w tym technologie cyfrowe dla marin, portów i ośrodków żeglarskich, nowoczesna infrastruktura, budownictwo wodne i przybrzeżne, zagospodarowanie zbiorników wodnych, neutralne dla środowiska procesy produkcji, budowy, naprawy jachtów i łodzi oraz produkcji sprzętu i urządzeń. Przy wsparciu Klastra Bałtyckiego i Kosmicznego Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości i Innowacji w Norwegii zorganizowała rejs studyjny po Porcie Gdynia. Prezentacje na pokładzie statku podczas podróży studyjnej w Porcie Gdynia, mieli Członkowie BSSC: Marek Grzybowski, Prezes Baltic Sea & Space Cluster; prof. Andrzej Stateczny, Dyrektor Generalny, Marine Technology; Żaneta Milewska, Dyrektor, Dział Rozwoju, Zarząd Morskiego Portu Gdańsk; Jacek Milewski, Dyrektor Finansowy, Członek Zarządu, CRIST, Koordynator BSSC ZEV HUB – HUB produkcji statków o zerowej emisji.

FORUM GOSPODARKI MORSKIEJ

13 października 2023 r. Forum Gospodarki Morskiej Gdynia 2023 odbyło się 13 października w Pomorskim Parku Naukowo Technologicznym. Podczas Forum uczestnicy paneli dyskutowali na temat globalnych wpływających na rozwój przemysłów morskich. Skupiano się na podstawowych branżach: portach, przemyśle stoczniowym, morskich farmach wiatrowych, logistyce oraz turystyce morskiej.

WALNY ZJAZD CZŁONKÓW PTN

14 października 2023 r. odbył się Walny Zjazd Członków PTN w Bibliotece Akademii Marynarki Wojennej Gdynia. Referat pt. „Ślady conradowskie w rejsach dookoła świata Daru Młodzieży

i ORP Iskra” wygłosił kontradm. dr inż. Czesław Dyrz. Tytuły Honorowego Członka PTN otrzymali: adm. dr inż. Czesław Dyrz, ks. dr Edmund Skalski, mgr Witold Kuczorski, prof. dr hab. Bolesław Hajduk. Dyplomy za szczególny wkład w rozwój Polskiego Towarzystwa Nautologicznego otrzymali: prof. dr hab. kmdr Tomasz Szubrycht, prof. dr hab. Zbigniew Machaliński, dr hab. inż. Jerzy Liwin, dr. inż. Kpt. ż.w. Andrzej Królikowski, dr hab. Ryszard Techman, prof. Adam Wolski, prof. dr hab. inż. Ryszard Wawruch, generał Związku Piłsudczyków RP Stanisław Śliwa.

Podziękowanie za pracę na rzecz PTN otrzymali: dr. Krzysztof Chalimoniuk, mgr inż. kpt. ż.w. Anna Wypych-Namiołko, dr Agnieszka Czarnecka. Dr Ilona Urbani, mgr Jerzy Brodowski.

Związek Piłsudczyków RP uhonorował PTN i przewodniczącego PTN prof. Marka Grzybowskiego medalami okolicznościowymi.

Odbyło się uroczyste wodowanie „Nautologii” 2023 r., matką chrzestną została bosman podchorąży Eliza Mituła.

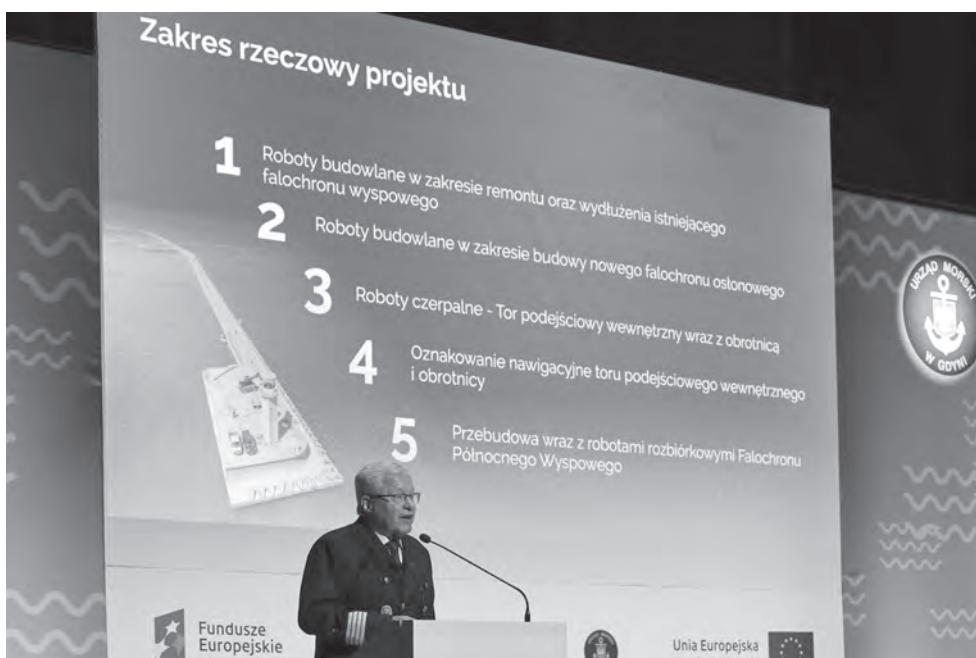




Na zdjęciu od lewej: Daniel Duda, Bolesław Hajduk, Czesław Dyrz, Witold Kuczorski i Marek Grzybowski. Zdjęcia: Cezary Spigarski



Na zdjęciu od lewej: Ryszard Wawruch, Daniel Duda, Ryszard Techman, Stanisław Śliwa, Andrzej Królikowski, Jerzy Liwin i Marek Grzybowski



Zakres prac inwestycyjnych przedstawił dr kapitan ż.w. Wiesław Piotrkowski, dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni. Fot. Cezary Spigarski

ŚLADAMI INWESTYCJI URZĘDU MORSKIEGO W GDYNI

23 października 2023 r. – konferencja „Śladami inwestycji Urzędu Morskiego w Gdyni”, Polska Filharmonia Bałtycka im. Fryderyka Chopina w Gdańsku. Do głównych projektów realizowanych przez Urząd Morski w Gdyni należały: rewitalizacja brzegów w Gdańsku, stolicy województwa pomorskiego, pogłębienie portu w Gdyni, wprowadzenie nowoczesnych oznaczeń nawigacyjnych, poprawa bezpieczeństwa i komunikacji na polskim wybrzeżu Morza Bałtyckiego – przedstawił dr Kapitan ż.w. Wiesław Piotrkowski, dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni.

Prezentacja projektów realizowanych przez Urząd Morski w Gdyni w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 odbyła się na konferencji w Gdańsku w dniu 23 października 2023 r. Urząd Morski zrealizował 5 dużych projektów infrastrukturalnych, które znacząco poprawiły dostęp od strony morza do portów trójmiejskich, a także wzmocniło bezpieczeństwo życia i żeglugi na polskich obszarach morskich. Całkowity koszt realizacji 5 projektów wyniósł ponad 1 150 000 000 zł. Dofinansowanie w 85% pochodziło z Unii Europejskiej.

POSIEDZENIE KONWENTU GOSPODARCZEGO PRZY ZWIĄZKU UCZELNI W GDAŃSKU

26 października 2023 roku – trzecie posiedzenie Konwentu Gospodarczego przy Związku Uczelni w Gdańsku im. Daniela Fahrenheita. Współorganizator posiedzenia Konwentu: Uniwersyteckie Centrum Kliniczne GUMed. Miejsce posiedzenia: Gdański Uniwersytet Medyczny, Centrum Medycyny Inwazyjnej UCK. Temat: Innowacyjna medycyna.

KONGRES KLASTRÓW POLSKICH

8-9 Listopada 2023 – 9. Kongres Kłastrów Polskich. Hasłem przewodnim wydarzenia pn. 9. Kongres Kłastrów Polskich jest: „Siła współpracy, czyli Klasy w polityce rozwoju Kraju i Regionów”. Konferencja była skupiona na roli i możliwościach kłastrów i należących do nich firm we wdrażaniu zielonych i cyfrowych zmian gospodarki, w tym w sektorach szczególnie istotnych dla Regionu Pomorskiego, będącego gospodarzem tegorocznego wydarzenia. (ICT, Logistyka, Zielona energia).



Fot. Cezary Spigarski

DZIEŃ NIEPODLEGŁOŚCI

11 Listopada 2023 – Dzień Niepodległości – złożenie kwiatów pod Pomnikiem Marynarza Polskiego.

INAUGURACJA PROJEKTU DEVELOPING BUSINESS THROUGH INCLUSIVENESS AND GENDER AWARENESS

13 listopada 2023 r. – udział w inauguracji projektu Developing Business Through Inclusiveness and Gender Awareness – New Cluster Competences” o akronimie DEBUTING realizowanym w ramach programu INTERREG Europa 2021-2027. Celem projektu jest zbudowanie nowych modeli biznesowych promujących praktyki i polityki oparte na równouprawnieniu oraz inkluzywności, a w szczególności zbudowanie lokalnych grup działania na rzecz praktycznego wdrożenia tych modeli przez MŚP. Działania związane z równouprawnieniem i inkluzywnością mogą stanowić o przewadze konkurencyjnej firm na rynku globalnym, na równi z innymi ważnymi trendami, jak cyfryzacja czy transformacja energetyczna.

ELEKTROWNIA JĄDROWA NA POMORZU

15 listopada 2023 r. – Elektrownia jądrowa na Pomorzu – szanse i ryzyka. Czy istnieje alternatywa? Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego. W wydarzeniu tym uczestniczyli reprezentanci m.in. rządu, samorządu, świata nauki, organizacji pozarządowych. Powstaje pomorski węzeł energetyczny, co wynikało z jednej wypowiedzi. Ten węzeł stworzą m.in. elektrownia jądrowa oraz farmy morskich elektrowni wiatrowych. Wprowadzeniem do dyskusji była prezentacja pt. „Polityka energetyczna Polski. Dlaczego energetyka jądrowa jest nam potrzebna?”, którą przedstawiła Anna Łukaszewska-Trzeciakowska – sekretarz stanu, pełnomocnik Rządu do spraw Strategicznej Infrastruktury Energetycznej w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów.

WIND OFFSHORE. SERWIS I EKSPLOATACJA

15-16 listopada 2023 r. – Wind Offshore. Serwis i eksploatacja – Jak zredukować koszty przy zastosowaniu innowacyjnych rozwiązań technologicznych? Digital Twin – Dlaczego Offshore go potrzebuje? Starter.

KONFERENCJA MIĘDZYNARODOWA

23 listopada 2023 r. – Konferencja międzynarodowa: „Rights and obligations in case of damage occurring in Outer Space”. Panel ekspercki moderował – prof. Marek Grzybowski. Panelistami byli: dr Bartosz Malinowski – Centrum Badań Kosmicznych PAN; prof. Zdzisław Brodecki – Wyższa Szkoła Administracji i Biznesu w Gdyni; dr Paweł Chyc – dziekan Wydziału Prawa WSAiB w Gdyni; prof. Katarzyna Malinowska – Akademia Leona Koźmińskiego; prof. Krzysztof Drzewicki – Uniwersytet Gdański. Temat konferencji „Prawa i obowiązki w przypadku szkód powstałych w przestrzeni kosmicznej – zagadnienia związane z kodyfikacją prawa kosmicznego” dotyczy także szkód powstałych w wyniku zakłócania przez satelity działalności portów, transportu morskiego i globalnej logistyki. Wyłączenie satelitów może uniemożliwić funkcjonowanie portów i terminali morskich, instalacji morskich, ich ochronę, a nawet obronę.

Kolejnym ważnym elementem bezpieczeństwa ekonomicznego związanym z wykorzystaniem satelitów, informatyki i sztucznej inteligencji jest śledzenie statków widmo. Statki działające w ciemnej i szarej flocie nielegalnie transportują rosyjską ropę, gaz lub zboże do lub z miejsc objętych sankcjami. Możemy wykorzystywać systemy satelitarne do śledzenia nielegalnych działań. System musi być odporny na ataki i sprawny.

Dzięki technologii satelitarnej oraz sztucznej inteligencji i systemom informatycznym nawet jeśli statek wyłączy urządzenie identyfikujące AIS, można śledzić jego trasę i nielegalne operacje STS. Obecnie firmy takie jak Lloyds List Intelligence i Windward, które śledzą ruchy statków, ustaliły, że mamy około 1000 statków, które nielegalnie przewożą ropę, gaz i zboże między portami. Ale to tylko wierzchołek góry lodowej. W ciemnej i szarej flocie może znajdować się do 5000 statków-widm.

Podczas dyskusji poruszono także kwestie legislacyjne związane z prowadzeniem prywatnej działalności gospodarczej oraz możliwością przeniesienia ryzyka związanego ze świadczeniem usług związanych z wykorzystaniem satelitów i technologii kosmicznych.

II POMORSKIE FORUM ESG

27 listopada 2023 r. – II Pomorskie Forum ESG. Tym razem rozmawiać będziemy o tym, jak ESG wpływa na finansowanie inwestycji i działalności przedsiębiorstw oraz możliwości ubezpieczeniowe. Spotkanie prowadziła Prodziekan Wydziału Ekonomicznego dr Magdalena Markiewicz, a uczestniczyli w nim przedstawiciele sektora finansów.

ODŚLONIĘCIE TABLICY PAMIĄTKOWEJ

2 grudnia 2023 r. – odsłonięcie tablicy pamiątkowej z nazwiskami osób oraz nazwami statków które brały udział w wybranych inwazjach bojowych w okresie drugiej wojny światowej w kościele pw. Gwiazdy Morza w Gdyni, fundatorzy: prof. Daniel Duda, mgr. Stanisława Duda, prof. Marek Grzybowski, Ireneusz Lewandowski.

PROJEKT ZEV INNOVATION

5-6 grudnia 2023 r. – Rijeka. Międzynarodowe spotkanie uczestników projektu ZEV INNOVATION. Uczestniczyli przedstawiciele z Polski (prof. Marek Grzybowski) oraz Chorwacji i Norwegii. Zwiedzanie stoczni VICTOR LENAC oraz okrętu USS Hershel W. Willians.

OBSZAR METROPOLITALNY GDAŃSK-GDYNIA-SOPOT

8 grudnia 2023 r. – Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot – spotkanie konsultacyjne. Spotkanie na temat przyszłości i możliwości rozwojowych branży kosmicznej.

RAZEM ROBIMY BIZNES

14 grudnia 2023 r. – Razem robimy biznes. Świąteczne spotkanie członków PFTM. Zwiedzanie stoczni Karstensen.

135. URODZINY EUGENIUSZA KWIATKOWSKIEGO

30 grudnia 2023 r. – 135. urodziny Eugeniusza Kwiatkowskiego – złożenie kwiatów z tej okazji pod jego pomnikiem na ul. 10 Lutego w Gdyni.

I3-4-BLUE-GROWTH PROJECT

10 stycznia 2024 r. – spotkanie w ramach I3-4-BLUE-Growth Project z przedstawicielami z Portugalii, Chorwacji, Francji, Hiszpanii, Niderlandów, Finlandii.

II GALA AKTYWNOŚCI STUDENCKIEJ I DOKTORANCKIEJ

17 stycznia 2024 r. – II Gala Aktywności Studenckiej i Doktoranckiej, Centrum Aktywności Studentów i Doktorantów, Wręczenie nagród Rektora Uniwersytetu Gdańskiego dla najlepszych Studentów i Doktorantów, co stanowi wyjątkową okazję do uhonorowania wybitnych osiągnięć akademickich. Nadanie nagrody im. Prof. Tadeusza Dmochowskiego, stanowiącą szczególne wyróżnienie dla osób, które wniosły istotny wkład w wsparcie dla aktywności studenckiej bądź doktoranckiej na naszej uczelni. Wręczenie nagród Santandera, co stanowi dowód uznania dla osób, które wykazują się wyjątkowym zaangażowaniem w działalność społeczną i naukową.

KONFERENCJA: WYZWANIA LOGISTYKI WE WSPÓŁCZESNYM ŚWIECIE

18 stycznia 2024 r. – Udział w IV międzynarodowej konferencji naukowej pt. „Wyzwania logistyki we współczesnym świecie”. SGGW. Warszawa. Sesja tematyczna 4. Prowadzący: dr hab. Marek Grzybowski, prof. BSW. W sesji udział wzięli: prof. dr hab. Heorhiy Cherevko – Lviv National Environmental University, Ukraine: Adaptacja logistyki do warunków wojny w Ukrainie; mgr inż. Krzysztof Lorenz – University of Szczecin: Credit risk management through the selection of borrower features by information systems in a company; dr inż. Michał Kruszyński – Międzynarodowa Wyższa Szkoła Logistyki i Transportu we Wrocławiu; dr Agnieszka Bekisz – Akademia Wojsk Lądowych im. gen. T. Kościuszki we Wrocławiu: Europejski Zielony Ład (European Green Deal) a transport; mgr Krzysztof Śnieżko – Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie: The impact of the COVID-19 pandemic on the financial situation of transport and logistics sector

companies listed on the Warsaw Stock Exchange; dr hab. Marek Grzybowski, prof. BSW: Strategie omijanie sankcji poprzez budowanie nowych morskich kanałów logistycznych.

SPOTKANIE Z PRZEDSTAWICIELAMI UNIwersYTETU MERITO

25 stycznia 2024 r. – Spotkanie z przedstawicielami uniwersytetu Merito nt. „Odwaga w biznesie”.

104. ROCZNICA ZAŚLUBIN POLSKI Z MORZEM

10 lutego 2024 r. – 104. rocznica Zaślubin Polski z Morzem. Złożenie kwiatów w Pucku. Złożenie kwiatów pod pomnikiem Marynarza Polskiego w Gdyni. Prof. Daniel Duda przesłał na ręce Przewodniczącej Rady Miasta Gdyni mgr. Joanny Zielińskiej pismo z prośbą o nadanie jednej z ulic w Gdyni imienia kmdr Witolda Zajączkowskiego

POMORSKIE BADANIA RUCHU 2024

10 lutego 2024 r. – udział w konferencji inaugurującej projekt Pomorskie Badania Ruchu 2024. Projekt realizowany na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego wykonują specjaliści z konsorcjum: PBS, Via Vistula i Rubika. Przeanalizują oni m.in. liczbę samochodów na drogach, pasażerów w środkach lokomocji, a także będą rozmawiać z mieszkańcami województwa oraz z turystami.

21 lutego 2024 r. – udział w konferencji inaugurującej projekt MUNIMAP: Baltic Sea Munition Remediation Roadmap. Polska przygotowuje plan usuwania broni chemicznej z Bałtyku. Konferencja odbyła się w Sopocie, w Instytucie Oceanologii Polskiej Akademii Nauk W projekt angażują się m.in. Marynarka Wojenna RP oraz Międzynarodowe Centrum Bezpieczeństwa Chemicznego.

PRZEKAZANIE POPIERSIA ADMIRAŁA MIGUELA GRAU SEMINARIO

21 lutego 2024 r. – przekazanie popiersia Admirala Miguela Grau Seminario – bohatera narodowego Peru Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni. Uroczyste przekazanie popiersia Admirala odbyło się w obecności dyplomatów, wojskowych, naukowców, samorządowców. Ze strony PTN uczestniczył prof. Marek Grzybowski. Admirala Miguel Grau Seminario, żył w latach 1834 – 1879. W Gdyni, w Muzeum marynarki Wojennej, znajduje się teraz Jego popiersie, подарowane przez Asociación Nacional Pro Marina Peru. Powitani zostali m.in.: reprezentanci misji dyplomatycznej Peru w Polsce, której przewodniczył Hubert Wieland Conroy – ambasador Peru w Polsce. Obecni byli też m.in. komandor Christian Salasa Ormeño – Attaché Morski Peru w Niemczech, Polsce i Czechach; wiceadmiral Jarosław Ziemiański – inspektor Marynarki Wojennej RP Dowództwa Generalnego Rodzajów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej; kontradmirał Włodzimierz Kułagin – szef Zarządu Uzbrojenia Inspektoratu Marynarki Wojennej w Dowództwie Generalnym Rodzajów Sił Zbrojnych RP; komandor Walter Jarosz – szef szkolenia 3. Flotylli Okrętów MW RP; komandor Paweł Ogórek – dowódca ORP Błyskawica; komandor porucznik Maciej Budziński – kierownik Klubu Marynarki Wojennej Riwiera; Elżbieta Raczyńska – radna Gdyni; przedstawiciele korpusu konsularnego akredytowani w województwie pomorskim: Wojciech Kolańczyk – ambasador senior RP w Norwegii i Islandii; Roman Walasiński – konsul honorowy Peru; Marek Stefan Listowski – konsul honorowy Chile; Andrzej Suchecki – konsul honorowy Meksyku w Gdańsku; Wiesław Judycki konsul Szeszeli; Jan Strawiński – konsul honorowy Republiki Bułgarii; Jacek Tyimiński – konsul honorowy Republiki Mołdawii; kpt. ż. w. Józef Szyłyko – prezes Zarządu Głównego Towarzystwa Miłośników Wilna i Ziemi Wileńskiej. Uroczystość prowadziła red. Bożena Olechnowicz.

OPRACOWANIA OKOLICZNOŚCIOWE I OGÓLNE

UNIwersYTECKIE CENTRUM OFFSHORE

29 lutego 2024 r. – Uniwersytet Morski w Gdyni otworzył w Gdańsku – Centrum Offshore, które działa na terenie Instytutu Morskiego. Jest to: „Innowacyjne centrum zintegrowanych laboratoriów badawczych środowiska morskiego dla przemysłu offshore”. – Ambicją Uniwersytetu Morskiego w Gdyni jest aby Centrum Offshore stało się załącznikiem większego organizmu: Polskiej Doliny Offshore – powiedział prof. Adam Weintrit – rektor Uniwersytetu Morskiego w Gdyni. Pragnę przypomnieć, że od marca 2021 na Uniwersytecie Morskim w Gdyni prowadzone są pierwsze w Polsce i jedne z pierwszych na świecie studia Executive Offshore Wind MBA dla sektora morskiej energetyki wiatrowej.

ROZMOWY NA SZCZYCIE. CZAS KOBIECI

1 marca 2024 r. – Rozmowy na Szczycie. Czas Kobiet. Do dyskusji o roli kobiet w biznesie zaproszono: posłankę na Sejm z Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość Dorotę Arciszewską-Mielewcyk, minister do spraw społeczeństwa obywatelskiego posłankę na Sejm, Klub Parlamentarny Polska 2050 Trzecia Droga Agnieszkę Buczyńską, prezydent Miasta Gdańska, Aleksandrę Dulikiewicz, posłankę na Sejm z Klubu Parlamentarnego Koalicji Obywatelskiej Agnieszkę Pomaską, wojewodę pomorską panią Beatę Rutkiewicz. Debatę powierzono redaktor Magdalenie Rigamonti.

– *Czas kobiet nadchodzi nieubłagane i feminizacja wielu zawodów jest naturalnym trendem* – stwierdza prof. Marek Grzybowski – przewodniczący Polskiego Towarzystwa Nautologicznego, prezes zarządu Bałtyckiego Klastra Morskiego i Kosmicznego w wypowiedzi dla portalu Pulsarowy.pl.

– *Zaczęło się od zawodów nauczycielskich, pielęgniarskich, lekarskich i jest czas kobiet menedżerek. Niestety, kobiety wchodzi w zawody, w które nie chcą wchodzić mężczyźni. Kobiety wciąż zarabiają mniej niż mężczyźni i muszą ponosić ciężary związane z obowiązkami rodzinnymi, więc jest czas kobiet, ale nie mają one czasu, żeby zajmować się działalnością gospodarczą na poważnie. Te, które trafiają na stanowiska menedżerskie profesorskie, kierownicze podejmują zawody, które do niedawna jeszcze były typowo męskie* – powiedział prof. Marek Grzybowski.

SPOTKANIE Z PRZEDSTAWICIELEM Z INSTYTUTU TECHNOLOGICZNEGO Z TURKU

1 marca 2024 r. – spotkanie z przedstawicielem z Instytutu Technologicznego z Turku na temat współpracy we wdrażaniu innowacji w przemyśle morskich.

2. EDUKACYJNE TARGI KARIERY EDU OFFSHORE WIND 2024

5-6 marca 2024 r. – 2. Edukacyjne Targi Kariery EDU OFFSHORE WIND 2024. Przez dwa dni targowe młodzież szkół średnich i studenci, głównie z województwa pomorskiego mieli okazję spotkać się ze 120 wystawcami w czasie 2. Edukacyjnych Targów Kariery EDU OFFSHORE WIND. Wydarzenie odwiedziło ponad 7000 uczniów szkół ponadpodstawowych wraz nauczycielami, 1900 studentów i ok. 1100 przedstawicieli branży morskiej, stoczniowej i oczywiście technologii zielonej energetyki z offshorem na czele, z kraju i z zagranicy.

TABLICA KATYŃSKA

5-6 marca 2024 r. – odsłonięcie tablicy: Tablica Katyńska, tablica oddająca cześć i chwałę pierwszej kadrze morskiej Marynarki Handlowej II Rzeczypospolitej, kawalerom Virtuti Militari, Distinguished Service Cross, Cichociemnym Loyd's Medal at Sea w Tczewie, fundatorem tablic był Urząd Morski w Gdyni. Z inicjatywy prof. Daniela Dudy powstał projekt położenia stępki pod



Edukacyjne Targi Kariery EduOffshore Wind cieszyły się wielkim zainteresowaniem. Fot. Cezary Spigarski

budowę pomnika red. Tadeusza Jabłońskiego, nadanie im J. C. Korzeniowskiego jednej z sal w Szkole Morskiej w Gdyni.

INNOVATIONS IN MARITIME

13 marca 2024 r. – INNOVATIONS IN MARITIME: BUILDING ECOSYSTEM OF THE FUTURE. Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni. Polska i Izrael rozpoczęły współpracę w zapewnianiu bezpieczeństwa gospodarcze morskiej. Do najważniejszych zagadnień poruszanych podczas tego spotkania: Ochrona platform morskich i infrastruktury krytycznej; Rola instytucji akademickich i współpracy międzynarodowej w cyberbezpieczeństwie morskim; Tworzenie innowacyjnego i bezpiecznego ekosystemu morskiego; Innowacyjne rozwiązania CYBER/HLS dla morza; Transfer technologii ze środków naukowych do przemysłu.

W konferencji brali udział m.in. reprezentanci następujących podmiotów z Izraela i z Polski: Ambasada Izraela w Polsce; Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni; Magellanic; Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.; Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.; Remontowa Shipbuilding S.A.; Izraelski Instytut Eksportu; OBR CTM; Centrum Cyberbezpieczeństwa Morskiego; Systemy Elbit; Uniwersytet Morski w Gdyni; Politechnika Gdańska; Politechnika Warszawska; Interdyscyplinarne Centrum Badań nad Cybernetyką Blavatnik; ISTAR & EW Division; Kontrop; Cyber 2.0; RBtec; Magal; Teldor; Corsight; Magna BSP; Polskie Towarzystwo Nautologiczne. Bałtycki Klaster Morski i Kosmiczny; Polski Rejestr Statków.

GALA ORŁÓW SAMORZĄDU

13 marca 2024 r. – Gala Orłów Samorządu. Dwór Artusa. Gala odbywa się pod honorowym patronatem Marszałka Województwa Pomorskiego, Wojewody Pomorskiej, TVP 3 Gdańsk i Radia Gdańsk. Plebiscyt na Orła Samorządu, czyli najlepszego samorzą-

dowca Pomorza odbywa się co 5 lat, pod koniec kadencji samorządowej w czterech kategoriach: najlepszy prezydent, najlepszy burmistrz, najlepszy starosta i najlepszy wójt. Gala Orłów Samorządu to uroczyste, prestiżowe wydarzenie, w którym bierze udział grono osób zaangażowanych w rozwój gospodarczy, kulturalny kraju i regionu, przedstawiciele władz samorządowych, posłowie, senatorowie, prezesi oraz menedżerowie firm.

INTELIGENTNE SPECJALIZACJE POMORZA

26 marca 2024 r. – Weryfikacja obszarów Inteligentnych Specjalizacji Pomorza. Warsztaty eksperckie. Gdański Park Naukowo-Technologiczny. Przegląd dotychczasowego zakresu ISP – weryfikacja zapisów Porozumień i propozycji z ankiet online, Ustalenie zaktualizowanych obszarów i priorytetowych aktywności ISP, Propozycje zmian lub modyfikacji.

ACADEMIC GDYNIA INNOVATION DAYS

25-26 marca 2024 r. – Academic Gdynia Innovation Days (GDYNIA I-DAYS), organizowana przez Zespół Centrum Transferu Technologii UMG. W auli im. T. Meissnera w gmachu głównym Uniwersytetu Morskiego w Gdyni odbyło się 6 paneli tematycznych.

POMORZANIE JACY JESTEŚMY

3 kwietnia 2024 r. – konferencja POMORZANIE JACY JESTEŚMY konferencja zorganizowana przez Urząd Marszałkowski. Podsumowano wyniki badań pt. „Pomorzanie. Jacy jesteście?” Prezentacja wyników i wniosków badania tożsamości Pomorzan. Po prezentacji wyników badań odbył się panel dyskusyjny: „Z pokoleniami w przyszłość”

Pomorska wspólnota obywatelska – czy ustalenie wspólnych priorytetów dla przedstawicieli różnych pokoleń jest możliwe?



XII Ogólnopolska Konferencja Prawa Morskiego. Fot. Cezary Spigarski

50-LECIE PORTU LOTNICZEGO IM. LECHA WAŁĘSY

5 kwietnia 2024 r. – Port Lotniczy im. Lecha Wałęsy. Uroczysta Gala z okazji 50. rocznicy powstania od podstaw lotniska w Gdańsku i 30-lecie powołania spółki Port Lotniczy.

KONWENT GOSPODARCZY PRZY ZWIĄZKU UCZELNI FAHRENHEITA

11 kwietnia 2024 r. – Konwent Gospodarczy przy Związku Uczelni Fahrenheita. Wiodące tematy: Energetyka w województwie pomorskim – stan obecny i perspektywy. Pomorski Archipelag Wysp Energetycznych. Możliwości wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych w województwie pomorskim.

BLUE BALTIC COMMUNITY

15 kwietnia 2024 r. – spotkanie społeczności Blue Baltic Community „technologie wodorowe i ich zastosowanie w branży offshore wind”. Gdański Inkubator Przedsiębiorczości.

FORUM BEZPIECZEŃSTWA PRZEMYSŁU MORSKIEGO

18 kwietnia 2024 r. – Forum Bezpieczeństwa Przemysłu Morskiego organizowanego po raz szósty przez Pomorską Specjalną Strefę Ekonomiczną i PZU Lab z Grupy PZU S.A. Muzeum II Wojny Światowej.

XII OGÓLNOPOLSKA KONFERENCJA PRAWA MORSKIEGO

18 kwietnia 2024 r. – XII Ogólnopolska Konferencja Prawa Morskiego PRAWO NOWYCH TECHNOLOGII W GOSPODARCE MORSKIEJ. Konferencja organizowana jest przez Katedrę Prawa Morskiego WPIA UG, Centrum Badań nad Gospodarką Morską UG oraz Europejskie Stowarzyszenie Studentów Prawa ELSA Gdańsk. XII Ogólnopolska Konferencja Prawa Morskiego „Prawo nowych technologii w gospodarce morskiej” poświęcona została zagadnieniom, które silnie wpływają na transformację stosunków prawnych w gospodarce morskiej. Uwzględniono problematykę cyfryzacji i sztuczną inteligencję, chmury danych i inne technologie, z których korzysta się w han-



Europosłanka, dr Magdalena Adamowicz i dr hab. Dorota Pyć, 26 marca 2024 r. wybrana na stanowisko Prezesa Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A. Obie Panie odgrywają, wspólnie ze swoim zespołem, zasadniczą rolę w organizacji obecnej i poprzednich edycji Ogólnopolskich Konferencji Prawa Morskiego. Fot. Cezary Spigarski

dlu globalnym i transporcie morskim oraz administracji morskiej. W dyskusji uwzględniono również wykorzystywanie nowych technologii w osiągnięciu celów zrównoważonej niebieskiej gospodarki.

ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ W PRAKTYCE

23 kwietnia 2024 r. – Zrównoważony rozwój w praktyce – jaskandynawskie firmy działają w Trójmieście? W czasie spotkania przedstawiono w jaki sposób Northvolt produkuje najbardziej ekologiczne baterie na świecie. O Northvolt i jego działalności w Gdańsku, Europie i Ameryce Północnej opowiedział Robert Chryc-Gawrychowski, Prezes Northvolt Systems Poland. Po prezentacji odbyła się debata pt. „Skandynawskie firmy w Trójmieście – zrównoważony rozwój.” Moderatorem była: Magdalena Pramfelt, Prezes Zarządu Polsko-Szwedzkiej Izby Gospodarczej, Honorowy Konsul Generalny Szwecji. W debacie wzięli udział Parthana Jakoniak, Head of ESG & Statistical Reporting w firmie Nordea, Marta Florin Head Sales Manager w Stena Line oraz Robert Chryc-Gawrychowski.



*Konferencja Morska flota handlowa pod narodową banderą. Polska racja stanu.
Przemawia JM Rektor Uniwersytetu Morskiego w Gdyni prof. dr hab. inż. kpt. ż.w. Adam Weintrit. Fot. Cezary Spigarski*



*Pomysłodawca i organizator konferencji kpt. ż.w. Tadeusz Hatałski.
Fot. Cezary Spigarski*

KONFERENCJA PT. MORSKA FLOTA HANDLOWA POD NARODOWĄ BANDERĄ. POLSKA RACJA STANU

24 kwietnia 2024 r. – konferencja pt. „Morska flota handlowa pod narodową banderą. Polska racja stanu” odbyła się na Wydziale Nawigacyjnym Uniwersytetu Morskiego w Gdyni pod auspicjami Uczelni z udziałem reprezentantów świata nauki, biznesu oraz gospodarki morskiej. W czasie konferencji mówiono o rozwoju floty handlowej w czasach gospodarki nakazowo-rozdzielczej i jej upadku w czasie transformacji. Mówiono o możliwych wariantach rozwoju floty handlowej oraz statków serwisowych do obsługi morskich farm wiatrowych. Konferencja zakończyła się serią pobożnych życzeń i propozycją zorganizowania kolejnej konferencji.

ROZWÓJ SZTUCZNEJ INTELIGENCJI W BUDOWIE METROPOLII WIEDZY

24 kwietnia 2024 r. – „Rozwój sztucznej inteligencji w budowie metropolii wiedzy” konferencja na Politechnice Gdańskiej. Spotkanie odbyło się w rocznicę uruchomienia komputera „Kraken”. Mówiono o tym, że niezwykle ważna jest współpraca między nauką, biznesem i sektorem publicznym w obszarze sztucznej inteligencji.

Jej wykorzystanie ma kluczowe znaczenie dla wdrażania innowacji, budowy konkurencyjności, w tym także potencjału gospodarczego Pomorza. Podkreślono, że sztuczna inteligencja oferuje niezwykle perspektywę zarówno dla biznesu jak i sektora publicznego.

40-LECIE NADANIA IMIENIA MARIUSZA ZARUSKIEGO SZKOLE PODSTAWOWEJ W PUCKU

29 kwietnia 2024 r. – 40-lecie nadania imienia Mariusza Zaruskiego Szkole Podstawowej w Pucku. PTN reprezentowali prof. Marek Grzybowski i sędzia Witold Kuczorski, którzy wręczyli dyrektorowi Szkoły książki i okazjonalne podarunki. Na 40-lecie nadania imienia Szkole Podstawowej w Pucku zaproszono m.in. laureatów nagrody im. Mariusza Zaruskiego, a ci, którzy z zaproszenia skorzystali, otrzymali okazjonalne książki pt. „Bo Mariusz Zaruski to bohater nasz!”, w której znajdują się ilustracje i wiersze autorstwa uczniów Szkoły Podstawowej w Pucku.

W trakcie uroczystego apelu wystąpił chór uczniowski z wiązaną piosenek marynistycznych, utalentowani uczniowie zaprezentowali swoje umiejętności recytatorskie i muzyczne oraz taneczne.

Zaproszeni goście, byli i obecni nauczyciele mieli też okazję opowiedzenia swoich wspomnień związanych ze szkołą. Wielu gości przyszło z okazjonalnymi podarunkami dla Szkoły Podstawowej im. Mariusza Zaruskiego w Pucku, które w imieniu nauczycieli i uczniów przyjmował **dyrektor szkoły Zdzisław Pruchniewski**.

POMORSKA SPECJALNA STREFA EKONOMICZNA. DZIEŃ OTWARTY

8 maja 2024 r. – Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna. Dzień otwarty. W ramach dnia otwartego PSSE udostępniła kilka stref tematycznych: Strefa Inspiracji, w której Krzysztof Domaradzki – pisarz i dziennikarz Forbes, poruszył kluczowe kwestie związane z potencjałem polskich przedsiębiorców, biznesowymi lekcjami z historii najbardziej ambitnych startupowców oraz przyszłością polskiej sceny technologicznej. Były również: Strefa Inwestycji (przedsiębiorcy otrzymali informację m.in. jak uzyskać ulgę podatkową w ramach Polskiej Strefy Inwestycji). Strefa Innowacji to przestrzeń nowych technologii i pomysłów, które zmieniają przyszłość. Strefa Edukacji dedykowana została



Wanda Dobrowolska-Parfieńczyk, prezes WISTA Polska (na zdjęciu w czapce kapitańskiej), została honorowym kapitanem Stowarzyszenia Kapitanów Żegluga Wielkiej w Gdyni. Fot. Cezary Spigarski

zarówno przedsiębiorcom poszukującym wykwalifikowanych pracowników, jak i uczniom, którzy niedługo wejdą na rynek pracy. W ramach Dnia Otwartego odbyły się lekcje pokazowe w Centrum Programowania Robotów Przemysłowych, pracowni druku 3D i pracowni spawania w technologii VR. Strefa Startupów to miejsce dla młodych firm, a Strefa Fun zapewniła atrakcje dodatkowe w postaci konkursów i jedzenia.

POMERANIAN EUROPEAN DIGITAL INNOVATION HUB

8 maja 2024 r. – Pomeranian European Digital Innovation Hub. Gdański Park Naukowo-Technologiczny. Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna. Pomeranian Digital Innovation Hub kieruje swoją ofertę do firm z sektora mikro, małych i średnich przedsiębiorstw oferując bezpłatne usługi w ramach pomocy de minimis. Tworzy go 31 partnerów z województw pomorskiego, kujawsko-pomorskiego oraz warmińsko-mazurskiego. Wchodzi on w skład sieci, którą jest Europejski Hub Innowacji Cyfrowych. Hub w Gdańsku to jeden z 11 takich hubów w Polsce. I jeden ze 136 hubów działających w Europie.

POMORSKA GOSPODARKA JUTRA

10 maja 2024 r. – Pomorska Gospodarka Jutra – konferencja. Urząd Marszałkowski. Konferencja koncentrowała się na prezentacji wyników badań dotyczących wyłonienia branż kluczowych w subregionach województwa pomorskiego oraz odkrycia potencjału innowacyjnego i badawczego w regionie. Informacje zawarte w raporcie mają za zadanie przełożyć się na wzrost konkurencyjności pomorskich firm, generowanie nowych miejsc pracy, a także ułatwić transfer wiedzy.

UROCZYSTOŚĆ DNIA KOBIET MORZA

14 maja 2024 r. – uroczystość Dnia Kobiet Morza razem z Kapitanami Żegluga Wielkiej. Aula Wydziału Nawigacyjnego UM w Gdyni. Panie pracujące w portach i transporcie morskim, stocznich i offshore oraz w firmach okołobiznesowych spotkały się w Auli Wydziału Nawigacyjnego Akademii Morskiej. Na spotkanie zaproszono Bałtycki Klaster Morsko-Kosmiczny. Wanda Dobrowolska-Parfieńczyk, prezes WISTA Polska, została honorowym kapitanem Stowarzyszenia Kapitanów Żegluga Wielkiej.

WYZWANIA GOSPODARCZE WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

16 maja 2024 r. – spotkanie pt. „Wyzwania gospodarcze województwa pomorskiego” rozpoczynające cykl spotkań. Spotkanie zorganizowane zostało przez stowarzyszenie Pracodawcy Pomorza wspólnie z Politechniką Gdańską. Pierwsze inauguracyjne spotkanie w gronie kilkudziesięciu osób, przedstawicieli władz, nauki i gospodarki, odbyło się 16 maja 2024 r. w Sali Senatu Gmachu Głównego Politechniki Gdańskiej, pod patronatem Wojewody Pomorskiej oraz Marszałka Województwa Pomorskiego.

POLSKA W UNII EUROPEJSKIEJ 2004-2024

17 maja 2024 r. – „Polska w Unii Europejskiej 2004-2024. Współpraca, osiągnięcia i wyzwania”. Wydział Ekonomiczny Uniwersytetu Gdańskiego. W czasie konferencji przypomniano, że na Uniwersytecie Gdańskim, na Wydziale Ekonomicznym w 1983 r. powstał jeden z pierwszych w Polsce Ośrodków Badań Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej oraz w latach 90. pierwsze w Polsce Polskie Stowarzyszenie Badań Wspólnoty Europejskiej

PECSA. Okazją do konferencji jest fakt, że w 2024 r. Polska obchodzi jubileusz 20 lat działania w strukturach Unii Europejskiej. Ze społecznego i gospodarczego punktu widzenia „był to kamień milowy w rozwoju społeczno-gospodarczym Polski, przypieczętowujący przynależność naszego kraju do cywilizacji krajów zachodnich” – podkreślają organizatorzy. Do udziału w konferencji zaproszeni zostali m.in.: Prezydent Aleksander Kwaśniewski, Premier Leszek Miller oraz Premier Jan Krzysztof Bielecki.

ARTIFICIAL INTELLIGENCE IN SPACE AND AT SEA

23 maja 2024 r. – ARTIFICIAL INTELLIGENCE in SPACE and at SEA – Konferencja międzynarodowa. Politechnika Gdańska. Referat wprowadzający wygłosił Prof. Marek Grzybowski, Baltic Sea & Space Cluster, Polish Nautical Society: Satellite systems and artificial intelligence track ghost ships carrying crude oil and grains bypassing EU sanctions.

Panel ekspertów moderował Prof. Marek GRZYSBOWSKI. Wprowadzenie wygłosił: Maciej Brzozowski, Marketing Representative Office in Poland (Przedstawicielstwo Portu Hamburg, Marketing w Polsce): Smart and Green, Port of Hamburg, Case Study. Referat merytoryczny wygłosił Adam Matusiak (Sector Sales Director Ayming Polska): R&D Tax Reliefs and EU subsidies. W sesji dyskusyjnej wzięli udział: Krzysztof Anzelewicz, Vice-President of the Management Board of the Baltic Sea & Space Cluster, Dorota Sobieniecka-Kańska, Director of the Gdańsk Business Club, Nina Katka, Chairwoman of the Youth Assembly of the Province of Pomerania, Barbara Matysiak, Baltic Sea & Space Cluster, Chair of the Baltic Mediation Board.

ŚWIAT, KTÓRY NADCHODZI

24 maja 2024 r. – Konferencje: „Świat, który nadchodzi. Lokalne i regionalne konsekwencje wyzwań globalnych” – edycja 4. WSAiB. Prelegenci starali się odpowiedzieć na pytania: Czy globalizacja jest w odwrocie? Czy mamy do czynienia ze skracaniem łańcuchów dostaw? Między innymi w wystąpieniach poruszono następujące tematy: Pomorze wobec wyzwań globalnych (Stanisław Szultka), Wpływ międzynarodowych relacji ekonomicznych na kondy-

cję Polski (Janusz Piechociński), Wyzwania gospodarki globalnej (Prof. dr hab. Bohdan Jeliński), Kto naprawdę rządzi Światem...? (prof. dr hab. Henryk Woźniak), Polskie porty w dobie wyzwań logistycznych i energetycznych (Mateusz Kowalewski).

EUROPEAN NETOWRK OF MARITIME CLUSTERS

2-3 czerwca 2024 r. – Udział w spotkaniu European Netowrk of Maritime Clusters, Ateny. Spotkanie klastrow europejskich. Dyskusja na temat wykorzystania innowacyjnych technologii w rozwoju europejskich przemysłów morskich i wzmocnienia konkurencyjności europejskich klastrow morskich. Zaproponowano nawiązanie współpracy z krajowymi organizacjami WISTA. Prof. Marek Grzybowski zaproponował zwiększenie udziału w projektach międzynarodowych wykorzystujących technologie IT, kosmiczne, AI oraz VR w celu zwiększenia konkurencyjności przemysłów morskich.

UDZIAŁ W TARGACH POSIDONIA 2024

4-6 czerwca 2024 r. – Udział w targach POSIDONIA 2024 w polskim pawilonie oraz polskim seminarium promocyjnym “Poland – Thinking out of the box about maritime industry”. Po seminarium przedstawiciele European Netowrk of Maritime Clusters spotkali się z Arkadiuszem Marchewką, sekretarzem stanu w Ministerstwie Infrastruktury odpowiedzialnym za gospodarkę morską, gospodarkę wodną i żeglugę śródlądową.

W czasie targów Posidonia 2024 przewodniczący Marek Grzybowski spotkał się z przedstawicielami urzędów morskich Grecji, Malty, Cypru oraz kierownictwami instytucji certyfikujących, w tym DNV, ABS, przedstawicielami organizacji stoczniowych z Turcji, Chin i Korei Płd., greckiego Uniwersytetu Morskiego, biura hydrograficznego i Instytutu Morskiego.

KONGRES POLSKIE PORTY 2030

10-11 czerwca 2024 r. – Kongres Polskie Porty 2030. W tegorocznej, drugiej edycji Kongresu Porty Polskie 2030, która odbyła się w Sopocie w dniach 10-11 czerwca, wzięło udział ponad 750 gości. Wydarzenie to w całości poświęcone jest problematyce branży portowej w Polsce. Odbyło się 10 różnych paneli dyskusyjnych. Podczas dwóch dni debat około 80 panelistów rozmawiało o prob-



Pierwszy panel Kongresu Polskie Porty 2030. Fot. Cezary Spigarski



Posidonia 2024. Z prawej: Arkadiusz Marchewka, sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i prof. Marek Grzybowski

lemach i szansach dla rozwoju dużych i małych portów, finansów i inwestycji, rozwoju logistyki, energetyki, bezpieczeństwa i cyberbezpieczeństwa, innowacji i dekarbonizacji.

DEBUTING PROJECT MEETING

12 czerwca 2024 r. – DEBUTING Project Meeting in Gdansk (Pomorskie Region), Poland. Prof. Marek Grzybowski: Clusters meet gender Baltic Sea and Space Cluster – presentation.

WSPÓŁCZESNE OBLICZE EUROPY BAŁTYCKIEJ

14 czerwca 2024 r. – Konferencja WSPÓŁCZESNE OBLICZE EUROPY BAŁTYCKIEJ. W setną rocznicę urodzin Profesora Jerzego Zaleskiego. Wydział Nauk Społecznych Uniwersytetu Gdańskiego. Wiodące tematy: dr hab. Arnold Kłonczyński, prof. UG: The Bridge Building Policy

na Bałtyku w latach 1945-1989; prof. dr hab. Tadeusz Palmowski: Integracja bałtycka do połowy drugiej dekady XXI wieku; prof. dr hab. Piotr Mickiewicz: Morze Bałtyckie w polityce Rosji trzeciej dekady XXI wieku. Od stabilizacji do rywalizacji: prof. dr hab. Jacek Zaucha Czy VASAB spełnił pokładane w nim nadzieje?

ODŚLONIĘCIE GWIAZD W ALEI ZASŁUŻONYCH W REWIE

16 czerwca 2024 r. – Odślonięcie gwiazd w Alei Zasłużonych w Rewie oraz wodowanie książki prof. Daniela Dudy „Udział polskiej floty handlowej w inwazji na kontynent europejski 6 czerwca 1944 rok”. W 20. Uroczystości tytuł „Zasłużony Człowiek Morza” w roku 2024 otrzymali: Admirał Floty Ryszard Łukasik, Kapitan ż. w. Gustaw Karol Kański, Stanisław Ludwig. Uroczystość rozpoczęła się złożeniem meldunku inspektorowi MW wiceadmiralowi Jarosławowi Ziemiańskiemu przez dowódcę kompanii reprezentacyjnej oraz odegraniem Hymnu Rzeczypospolitej Polskiej. Ze strony PTN w uroczystości uczestniczyli prof. Marek Grzybowski i sędzia Witold Kuczorski.

20. Uroczystość Ogólnopolskiej Alei Zasłużonych Ludzi Morza im. Marszałka J. Piłsudskiego w Rewie była wyjątkowa, bowiem oprócz nadania gwiazd Zasłużonym Ludziom Morza, nastąpiło wodowanie książki upamiętniającej udział polskich marynarzy pływających na statkach handlowych i okrętach wojennych w operacji Over Lord. Pani Wójt Gminy Kosakowo Euniki Niemc była matką chrzestną książki prof. Daniela Dudy „Udział polskiej floty handlowej w inwazji na kontynent europejski 6 czerwca 1944 rok”.

Po odślonięciu gwiazd „Zasłużony Człowiek Morza” miało miejsce odślonięcie tablicy pamiątkowej „Ku wdzięcznej pamięci załóg Polskiej Marynarki Wojennej oraz Polskiej Marynarki Handlowej biorących udział w pierwszym alianckim rzucie desantu na ląd europejski w dniu 6 czerwca 1944 r.” Pani Wójt Gminy Kosakowo Euniki Niemc otrzymała plakietę w XX-lecie Ogólnopolskiej Alei Zasłużonych Ludzi Morza im. Marszałka J. Piłsudskiego z podziękowaniem za krzewienie idei i czynów Pierwszego Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego z rąk gen. Związku Piłsudczyków Stanisława Śliwy, Prezesa Zarządu Krajowego Związku Piłsudczyków RP. Pani Wójt Gminy Kosakowo została mianowana na kolejnego Strażnika Alei kontynuując w ten sposób „sztafetę wójtów Gminy Kosakowo”.

Opisy sylwetek Zasłużonych Ludzi Morza w 2024 roku:

Kapitan Żeglugi Wielkiej Gustaw Karol Kański ur. się 19.11.1882 roku we wsi Szybenna (pow. Starokonstantynów, woj. wołyńskie). Po uzyskaniu średniego wykształcenia w 1902 r. wstąpił na Wydział Nawigacyjny Szkoły Morskiej w Odessie, po ukończeniu której rozpoczął służbę w Rosyjskiej Flocie Ochotniczej pełniąc rolę kapitana. Gdy wybuchła I wojna Światowa został powołany do czynnej służby pozostając we Flocie Ochotniczej. W marcu 1918 roku udał się do Paryża do powstającej polskiej „Błękitnej Armii” generała J. Hallera. Jako ochotnik w stopniu porucznika 21.04. 1918 r. został przyjęty do armii polskiej. Mianowano go oficerem transportowym i polecono organizowanie składów Białego Krzyża. Do Polski Kański wrócił w 1919 r. gdzie pracował nad organizacją pierwszej morskiej uczelni i Polskiej Marynarki Handlowej. W 1920 r. został mianowany inspektorem Szkoły Morskiej w Tczewie, wykładając tam równocześnie locję, praktykę morską i dokumenty okrętowe. Rok później przeniesiony został do rezerwy Marynarki Wojennej w stopniu komandora porucznika. W 1922 r. wraz A. Garnuszewskim i por. A. Ledóchowskim wydał cztery podstawowe podręczniki oraz swoją pracę „Opisowy kurs Locji”. Praca Gustawa Kańskiego w Szkole Morskiej została wysoko oceniona przez władze, o czym świadczą przyznane mu w tym okresie liczne odznaczenia min.: Złoty Krzyż Zasługi, Norweski Krzyż Orderu św. Olafa, Francuski Medal „De la Grande Guerre”, łotewski „Order Trzech Gwiazd” i szwedzki Krzyż Orderu Wazy. W 1930 r. przenosi się z Tczewa do Gdyni, po 3 latach otrzymał nominację na stanowisko kapitana portu gdynińskiego. Do wybuchu wojny G. Kański ściśle współpracował z Marynarką Wojenną. Po wysiedleniu z Wybrzeża, w 1939 r. udał się do Częstochowy, gdzie aż do wyzwolenia tego miasta w roku 1945 pracował w Robotniczej Spółdzielni „Jedność” jako kierownik Działu Gospodarczego. W czasie okupacji uczestniczył w ruchu oporu, był żołnierzem Armii Krajowej. U schyłku wojny, 10.02.1945 roku, został przyjęty do pracy w Ministerstwie Przemysłu i Handlu w Departamencie Morskim, następnie otrzymał nominację na stanowisko inspektora portów w Głównym Urzędzie Morskim, po czym 15.03.1948r. ponownie objął stanowisko inspektora żeglugi i wybrzeża w Gdańskim Urzędzie Morskim, którą to funkcję piastował już do śmierci – Gustaw Kański zmarł 15 września 1949 r. w Gdyni. W uznaniu jego zasług w 26.10.1962 r. jeden z wodowanych statków Polskich Linii Oceanicznych otrzymał imię „Kapitan Kański”, a 1988 r. Szkole Podstawowej w Chłapowie nadano imię kpt. ż.w. Gustawa Kańskiego.

Stanisław Ludwig: żeglarz, harcerz, pedagog, wybitny edytor literatury morskiej. Urodził się 30 sierpnia 1915 r. w Płocku. Już w latach edukacji odbył 10 rejsów, również w charakterze asysten-



*Uroczyste posiedzenie Senatu otwierał JM Rektor Uniwersytetu Morskiego w Gdyni
prof. dr hab. inż. kpt. ż.w. Adam Weintrit. Fot. Cezary Spigarski*

ta, oficera III, II i I-ego był także tzw. oficerem flagowym przy generale Mariuszu Zaruskim. Po rozpoczęciu studiów na wydziale prawa UW, współredagował czasopismo „Żeglarz”, należał do Ligi Morskiej i Kolonialnej. W 1939 r. uczestniczył w obronie Warszawy, został wzięty do niewoli, w której przebywał kilka miesięcy. Latem 1940 r. wrócił do W-wy i wstąpił do organizacji AK „Alfa”. W czasie okupacji uczestniczył w opracowaniu programu wychowania morskich młodzieży na okres powojenny. Po upadku powstania, został wywieziony do obozu pracy w Vogelsang. Po przejściu frontu wrócił do Warszawy. Wiosną 1946 r. został kierownikiem Wydziału Wychowania Morskiego w Państwowym centrum Wychowania Morskiego. W latach 1954-58 był kierownikiem Ośrodka Informacji Naukowo-Technicznej i Wydawnictw w Instytucie Morskim w Gdańsku. W 1964 r. został przyjęty w charakterze członka do Polskiego Towarzystwa Nautologicznego. W latach 1970-72 w Komitecie Badan Morza PAN organizował czasopismo „Oceanologia” i serię „Studia i Materiały oceanologiczne”. W 1972 r. został zastępcą red. Nacz. Wydawnictwa Morskiego. Stanisław Ludwig w latach 82-86 był zatrudniony w Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku na stanowisku kustosa. Był także jednym z założycieli Towarzystwa Przyjaciół Muzeum Morskiego. W 1989 r. podjął się redagowania w „Nautologii” nowego polsko-angielskiego działu „Libri Martimi”. Walny Zjazd nadał Ludwigowi tytuł Honorowy Członek Polskiego Towarzystwa Nautologicznego w 1996 r. Wielokrotnie nagradzany, min. Krzyżem Kawalerski Orderu odrodzenia Polski, Warszawskim Krzyżem Powstańczym, Krzyżem Ligi morskiej i Recznej, „PRO MARI NOSTRO” Uzyskał również tytuły i godności: honorowy członek Ligi Morskiej i Recznej, honorowy Członek Stowarzyszenia Kapitanów ż.w. honorowy członek stowarzyszenia działaczy kultury morskiej. Prezydent RP z dniem 9 maja 2001 r. mianował Stanisława Ludwiga na podchorążego do stopnia ppor. MW. Stanisław Ludwig zmarł 23 stycznia 2008 r.

Admirał Floty Ryszard Łukasik ur. 15 października 1946 r. w Laskowicach Oławskich, zm. 26 maja 2021. Oficer dyplomowany polskiej Marynarki Wojennej, inżynier nawigator morsk, dowódca ORP „Gdynia”, 1 dywizjonu kutrów rakietowo-torpedowych oraz 3 Flotylli Okrętów, trzykrotnie odznaczony Orderem Odrodzenia Polski (1946-2021). Całe życie był związany z Polską, a zwłaszcza z Gdynią Marynarką Wojenną. Stopniowo awansował w korpusie generalskim aż do stanowiska admirała, w 1997 roku pełnił służbę na statkach Marynarki Wojennej. W latach 1996 – 2003 admirał był dowódcą generalnym Marynarki Wojennej RP, sprawował też funkcję wykładowcy Akademii Marynarki Wojennej na stanowisku profesora wizytującego. Był promotorem polskiego członkostwa w NATO i dostosowania polskich sił zbrojnych do wymogów Paktu Północnoatlantyckiego pod względem Marynarki Wojennej. To właśnie admirał Łukasik preferując udział polskiej Marynarki Wojennej pod kryptonimem „Partnerstwa dla Pokoju” przyczynił się do wprowadzenia polskich sił morskich do NATO, czego doniosłość możemy docenić w świetle ostatnich wydarzeń międzynarodowych, a także projektów rozbudowy polskiej Marynarki Wojennej o nowe okręty i sprzęt bojowy. Był człowiekiem wszechstronnym, który z pasją i zaangażowaniem służył celom, w które wierzył, oddziałując na swe otoczenie i licznych naśladowców.

104. ROCZNICA POWSTANIA SZKOLNICTWA MORSKIEGO W POLSCE

17 czerwca 2024 r. – 104. rocznica powstania Szkolnictwa Morskiego w Polsce odbyło się w formule Uroczystego Posiedzenia Senatu. W tym dniu zaproszeni goście oraz społeczność akademicka zebrali się, by uczcić dzień w którym w 1920 roku Minister Spraw Wojskowych generał Józef Leśniewski podpisał rozkaz o utworzeniu Szkoły Morskiej w Tczewie. Rozkaz ministra inaugurował powstanie Szkoły Morskiej w Tczewie. Uniwersytet Morski



Polboat Yachting Festival w Marinie Yacht Park w Gdyni. Fot. Cezary Spigarski

w Gdyni kontynuuje tradycje przedwojennego, wojennego i powojennego szkolnictwa morskiego. Po przemówieniu inauguracyjnym i odczytaniu listów od przedstawicieli rządu RP wręczono odznaczenia i medale oraz nagrody.

ECONOMIC CONSEQUENCES OF THE WAR IN UKRAINE

20 czerwca 2024 r. – 4th International Conference „Economic consequences of the war in Ukraine. Case studies in global Logistics”. Thematic session 8 (online MS Teams) poprowadził dr hab. Marek Grzybowski, prof. BSW. W czasie sesji wygłoszono następujące referaty: Food Security in Ukraine: Pre-War and Wartime Dimensions and Challenges – prof. Olena Borodina – Academician of NAS of Ukraine, State Organization “Institute for Economics and Forecasting of the National Academy of Sciences of Ukraine”, Institute of Rural and Agricultural Development, Polish Academy of Sciences (IRWIR PAN); Security Aspects of Managing the Development of Ukraine’s Energy Infrastructure in War Conditions – Nataliia Trushkina, PhD – Research Center for Industrial Problems of Development of the NAS of Ukraine (Kharkiv, Ukraine); On the Estimation of the Cost of Liquefied Petroleum Gas – dr Marek Kociński – Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie; Economic Challenges of Sustainable Development Goals in Ukraine – Lesia Voliak, Associate Professor – National University of Life and Environmental Science of Ukraine. Ukraine; Economic Consequences of the War in Ukraine. Case Studies in Global Logistics – dr hab. Marek Grzybowski, prof. BSW.

R/V OCEANOGRAF W SOPOCIE

5 lipca 2024 r. – udział w powitaniu statku UG r/v Oceanograf w Sopocie, który wrócił z ekspedycji za północne koło podbiegu-

nowe. Statek zakończył ponad 30-dniowy rejs. W ramach wyprawy o długości 2900 mil morskich międzynarodowy zespół naukowców prowadził badania w ramach projektu Uniwersytetu Europejskiego SEA EU. Naukowcy z 9 uniwersytetów badali wpływ wód Morza Bałtyckiego na wody oceaniczne.

POLBOAT YACHTING FESTIVAL 2024

18 lipca 2024 r. – udział w otwarciu Polboat Yachting Festival 2024 w Marinie Yacht Oark w Gdyni. W polskiej branży jachtowej i produkcji łodzi działa ponad 1100 firm, zatrudniających około 40 000 pracowników. Sektor jachtów i łodzi to jedna z 12 branż priorytetowych polskiej gospodarki. Ponad 95% produkcji trafia na eksport.

Polskie stocznie jachtowe i zakłady produkujące łodzie produkują rocznie ponad 22 tys. jachtów i łodzi. Wiele jachtów zdobywa nagrody w konkursach za innowacje i rozwiązania związane z wykorzystaniem energii słonecznej do zasilania jachtów. Ponad 110 jachtów i łodzi motorowych typu houseboats zostało wystawionych na Polboat Yachting Festival 2024 w Marinie Gdynia. To największa wystawa jachtów na wodzie w tej części Europy. Wydarzenie w Gdyni uznawane jest za jedno z najważniejszych wydarzeń na świecie.

Polska jest jednym z najważniejszych krajów na świecie, w którym działa przemysł jachtowy. Polskie stocznie jachtowe produkują luksusowe jachty i statki dostępne dla każdego segmentu rynku rekreacji wodnej. W segmencie łodzi motorowych do 11 metrów z silnikiem zaburtowym Polska jest europejskim liderem. Ponad 50 procent produkowanych w Europie łodzi 11-metrowych z silnikami zaburtowymi produkowanych jest w Polsce. Polscy producenci takich łodzi zajmują drugie miejsce po producentach ze Stanów Zjednoczonych.

Nieznane opracowanie Juliana Rummla dotyczące administracji portów morskich z 1934 r.

Odzyskanie przez Polskę dostępu do morza sprawiło wzrost zainteresowania tematyką morską licznych środowisk. Budowa portu w Gdyni jeszcze bardziej uwidoczniła i nasiliła tendencję szerokiej dyskusji na tematy morskie w całej Drugiej Rzeczypospolitej. Ludzie tacy jak Eugeniusz Kwiatkowski, Tadeusz Wenta, Czesław Peche, Władysław Gieysztor, Napoleon Korzon, Teodozy Nosowicz, Gabriel Chrzanowski, Bolesław Kasprowicz, Piotr Bomas, Józef Poznański czy Stanisław Łęgowski¹⁾. To tylko niektóre przykłady postaci zasłużonych dla spraw morskich Drugiej Rzeczypospolitej. Z pewnością jedną z bardziej znaczących osób działających „na polu uprawy morza” był również Julian Rummel. Urodził się 28 września 1878 r. w mieście portowym Lipawie na Łotwie. Ojciec jego Władysław Rummel, inżynier był wybitnym konstruktorem w zakresie budowy portów w carskiej Rosji. Z kolei Aleksander Narolski, ojciec matki Juliana Rummla był właścicielem kilku statków, które transportowały zboże z Odessy do Anglii. Być może to, że pochodził z rodziny, gdzie tradycje morskie były dość mocno zakorzenione zawarzyło na jego późniejszej drodze zawodowej i życiowej. Ukończył Gimnazjum Klasyczne w Tallinnie. W 1899 r. skończył Wyższą Szkołę Handlową w Petersburgu. Następnie J. Rummel skończył Wydział Budowy Okrętów w Wyższej Szkole Technicznej w Glasgow i w jednej ze szkockich stocznii odbył praktykę. Po powrocie do Rosji podjął pracę w syndykacie hutniczym w Charkowie. Po roku 1905 był sekretarzem i wiceprzewodniczącym w powołanej po klęsce Rosji w wojnie z Japonią Ligii Odrodzenia Floty. W 1918 r. wyjechał do Polski przez Odessę, Konstantynopol, Bałkany i Wiedeń, gdzie dotarł w 1920 r. Początkowo pracował w warszawskim oddziale *Polsko-Bałtyckiego Towarzystwa Handlowego Polbal*. Od 1924 r. zatrudniony był jako dyrektor firmy *Elibor* w Poznaniu, która była ekspozyturą koncernu węglowego. W latach 1926-1932 zajmował stanowisko dyrektora *Żegluga Polskiej*. Rummel był współtwórcą przedsiębiorstw żeglugowych takich jak: *Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe* (1928) i *Polskie Transatlantyczne Towarzystwo Okrętowe* (1930) przyczyniając się do stworzenia podstaw rozwoju polskiej żegluga handlowej. Od roku 1922 był kierownikiem Ligii Żegluga Polskiej w Warszawie, a po przenosinach do Poznania stworzył w mieście tym jej oddział. Rummel był wielkim propagatorem budowy portu w Gdyni. W 1923 r. opublikował broszurę pt. *Gdynia – port polski*, która została wręczona prezydentowi Stanisławowi Wojciechowskiemu podczas uroczystości poświęcenia Tymczasowego Portu Wojennego i Schroniska dla

Rybaków w dniu 29 kwietnia 1923 r.²⁾. Rummel był także jednym z inicjatorów obchodów Święta Morza, jakie od 1932 r. organizowano w Gdyni i na terenie całego kraju³⁾. Człowiek ten niezwykle zasłużony w tak wielu przedsięwzięciach, że zarówno jego bogaty życiorys jak i aktywna działalność dotycząca spraw morskich została już dość dobrze naświetlona w literaturze⁴⁾.

W przypadku Juliana Rummla warto również zwrócić uwagę na jego działalność na polu popularyzacji spraw morskich. Wyrazem tego są liczne publikacje książkowe i artykuły. Warto pamiętać, że pierwsze referaty wygłaszał jeszcze przed powrotem do kraju z Rosji. Latem 1918 r. w Piotrogradzie na naradzie polskiego przedstawicielstwa ekonomicznego wygłosił referat pt. *Polska a wyjście do morza gdzie uzasadniał posiadanie przez Polskę własnego portu morskiego oraz floty*⁵⁾. Późniejsze jego publikacje książkowe, wizjonerskie, często wyprzedzające o kilka czy kilkanaście lat realizację polityki morskiej państwa takie jak wspomniana broszura *Port w Gdyni* (1923), *Państwo a morze* (1925), *Gdynia – port polski* (1926)⁶⁾, *Znaczenie ekonomiczne morza dla Polski* (1926), *Polska flota handlowa* (1930), *Morskie zagadnienia Polski* (1934) poświęcone były głównie zagadnieniom dotyczącym portu gdyńskiego i floty handlowej. Szczególne wartościowe są jego pionierskie studia nad dziejami odradzającej się marynarki handlowej, w których to przedstawił powstające spółki armatorskie i ich statki jakie pływały pod polską banderą⁷⁾.

W historiografii obecnie oprócz wspomnianych książek opublikowanych przez J. Rummla w latach dwudziestych i trzydziestych ubiegłego wieku najbardziej rozpoznawalną publikacją i mającą największe znaczenie dla poznania spraw morskich Drugiej Rzeczypospolitej są jego wspomnienia wydane pośmiertnie w 1980 r. w ramach serii *Wspomnienia ludzi morza i wybrzeża*⁸⁾. Ich wartość i znaczenie była już przedmiotem szczegółowej analizy⁹⁾. Julian Rummel pisał jednak więcej aniżeli zostało opublikowane. Przykładem jest przytoczony poniżej maszynopis liczący 37 stron pt. *Zasady administrowania portami handlowymi*¹⁰⁾. Stanowi on część spuścizny jaką zgromadzono w Dziale Dokumentacji Naukowej Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku na temat J. Rummla. Materiały te wchodzą w skład zbioru zapoczątkowanego przez prof. B. Polkowskiego nazwanego Archiwum Ludzi Morza, a więc pokazanego zbioru informacji biograficznych o ludziach, którzy swą pracą przyczynili się do rozwoju polskiej gospodarki morskiej.

Opracowanie poniższe J. Rummel napisał w lutym 1934 r. Nie wiadomo czy było one wygłoszone jako referat podczas któregoś

¹⁾ Więcej na temat osób tworzących panteon Polaków zasłużonych dla spraw morskich II Rzeczypospolitej zob. B. Kasprowicz, *Twórca Gdyni Eugeniusz Kwiatkowski i jego ludzie*, [w:] Gdynia, pod red. A. Bukowskiego, Gdańsk, 1979, s. 7-68.

²⁾ T. Białas, *Liga Morska i Kolonialna 1930-1939*, Gdańsk 1983, s. 19-20.

³⁾ J. Drozd, *Sojusz narodu polskiego z morzem. Święto Morza w Gdyni 1932-1939*, Gdańsk 2021, s. 15-20.

⁴⁾ Przykładem są liczne biogramy, których doczekał się S. Zieliński, *Mały słownik polskich pionierów kolonialnych i morskich*, Warszawa 1933, s. 439-443; J. Rummel, zob. J. Pertek, *Rummel Julian Eugeniusz (1879-1954)*, [w:] Polski Słownik Biograficzny [dalej PSB], T. XXXIII/1, z. 136, s. 90-92. M. Widernik, *Rummel Julian (1878-1954)*, [w:] Słownik biograficzny Pomorza Nadwiślańskiego, Tom 4, R-Z, pod red. S. Gierszewskiego, Z. Nowaka, Gdańsk 1997, s. 112-113; tenże, *Julian Rummel – działacz i popularyzator myśli morskiej okresu międzywojennego*, „Zeszyty Naukowe Wydziału Humanistycznego Uniwersytetu Gdańskiego. Historia”, 1981 nr 11, s. 5-18; M. Borowiak, *Słownik biograficzny wielkopolskich emigrantów, podróżników i ludzi morza*, Nekla 2014, s. 201-202.

⁵⁾ Zob. J. Pertek, *Rummel Julian Eugeniusz (1879-1954)*, [w:] PSB, T. XXXIII/1, z. 136, s. 90.

⁶⁾ W pracy tej wydanej staraniem ówczesnego wojewody pomorskiego dr Stanisława Wachowiaka po raz pierwszy Rummel poruszył zagadnienia dotyczące administrowania portami handlowymi.

⁷⁾ J. Rummel, *Polska flota handlowa*, [w:] Obrona Pomorza, pod red. J. Borowika, Toruń 1930, s. 165-184; J. Rummel, *Polska marynarka handlowa*, [w:] XV lat polskiej pracy na morzu, pod red. A. Majewskiego, Gdynia 1935, s. 147-164.

⁸⁾ J. Rummel, *Narodziny żegluga*, Wybór, wstęp i przypisy M. Rdesiński, Gdańsk 1980. Tam też lista jego ważniejszych publikacji.

⁹⁾ B. Kasprowicz, *Julian Rummel na tle swego pamiętnika*, „Nautologia” 1981 nr 1, s. 27-38.

¹⁰⁾ Pisownia oryginalna.

z jego licznych wystąpień. Zważywszy na jego objętość jest to mało prawdopodobne. Z pewnością nie było ono wcześniej opublikowane. Czy napisane zostało na potrzeby jakieś konkretnej publikacji też trudno stwierdzić. W pierwszej połowie lat trzydziestych ubiegłego wieku w Polsce toczyła się ożywiona dyskusja dotycząca reformy administracji portu gdyńskiego, być może na jej fali J. Rummel chciał przedstawić swój punkt widzenia na sprawy portowe. Należy zaznaczyć, że w tym samym roku Instytut Bałtycki wydał większe zbiorowe opracowanie pod redakcją J. Borowika i B. Nagórskiego pt. *Organizacja portów morskich*¹¹⁾. Jednak w książce tej J. Rummel nie opublikował żadnego referatu. Natomiast w opracowaniu niżej przytoczonym, które tematycznie jest tożsame z wspomnianą książką, J. Rummel przedstawił niejako swój własny punkt widzenia na sprawy portowe Gdyni na tle doświadczeń zachodnich portów. Opisał czym jest współczesny port, jak kształtowały się systemy administracji portowej w państwach Zachodniej Europy i Ameryki Północnej. Na bazie tamtych przykładów przeprowadził rozważania dotyczące portu gdyńskiego. Omówił szczegółowo różne aspekty organizacji pracy portów z uwzględnieniem wszystkich czynników jakie mają znaczenie dla dobrego funkcjonowania portu. W latach trzydziestych wraz z rozwojem portu gdyńskiego toczyła się w Polsce dyskusja na temat kierunku jego dalszego rozwoju i sposobu zarządzania nim aby był konkurencyjny, przede wszystkim dla portów niemieckich¹²⁾.

Poniższy tekst przytoczony został w całości. W celu lepszego odbioru dla dzisiejszego czytelnika poprawiono w niektórych miejscach błędy maszynowe, gramatyczne, ortograficzne oraz językowe. Ujednolicono tytułaturę osób, daty oraz skróty. W oryginale pozostawiono jedynie wtrącenia i cytaty staropolskie. Materiał ten napisany został bowiem jeszcze przed tzw. wielką reformą ortografii przeprowadzoną w 1936 r.

TEKST ŹRÓDŁOWY¹³⁾

Zasady administrowania portami handlowymi

Badajcie wszystko – wybierajcie, co najlepsze.

PRZEDMOWA

Rzut historyczny prób oparcia się Polski o Bałtyk.

Budując Gdynię, nie po raz pierwszy Polska usiłuje uniezależnić się pod względem wolnego dostępu do morza.

Stefan Batory, gdy Gdańsk nie chciał się podporządkować interesom Rzeczypospolitej, zaczął rozbudowywać port w Elblągu, zamierzając osuszyć Leniwkę /Martwą Wisłę/, by główne koryto Wisły skierować ku Elblągowi. Ruch handlowy skierował się na ten nowy port.

Zagrożony Gdańsk zwrócił się o pomoc do Danii. Przyszła eskadra duńska, Polska jej swej floty przeciwstawić nie mogła. Elbląg został zniszczony i zrabowany, dojście do niego zasypano i już nigdy do większej roli on się nie podźwignął. Obecnie tylko często tam spotykane nazwiska polskie świadczą, że ongiś to miasto było w ścisłych stosunkach z Polską.

Dymitr Solikowski¹⁴⁾ pisał po nieudanej próbie podporządkowania Gdańska interesom Rzeczypospolitej:

„W ciele człowieczym oko jest członek najważniejszy ale najszlachetniejszy, tego gdy nie masz człowiek wszystkich stawa się niepo-

trzebnym bałwanem. Tak i Korona, dawszy sobie skazać port gdański, to oko którym patrzy na wszystkich świat, nic ci innego będzie, jeno gburstwo /niewola/ a oractwo cudze, a któremu niedostatek o grosz /wówczas będzie/. Widzimy teraz z jakim interesie /na jak wysoki procent/ pieniądze /ludzie ledwo/ dostawiają, bo ówdzie się skaziło, gdzie były wrota majątności naszych /w Gdańsku/, nic nie przybywa, a przedsię na każdy rok jednako wszystkiego z Polski ubywa...”

Później, za Króla Władysława IV, powstała myśl o stworzeniu portu na Helu.

W starym pamiętniku czytamy:

„Tutaj /na Helu/ Król zbudował port tak wielki, że dobrej obsady miasto w nim być może i nam urzędnikom swym place podzielił i chce, aby tam nowa Genua była. Jakoż haf bardzo dobry. Ale „to miejsce bardzo gdańszczan boli i nie wiedzą, co z tym czynić, właśnie im jest jako ołtarz przeciw ołtarzowi.”

Lecz szybko się zorientowali, co z tym czynić należy. „Po stronie Gdańska, opowiedział się Król Duński i wysłał swoją flotę na pomoc, która w nocy 1/2 grudnia 1637 napadła na cztery okręty królewskie i dwa zajęła /z dwóch pozostałych jeden uratował się ucieczką, drugi zaś zginął/, – przez co wszystkim statkom cudzoziemskim otworzyła port Gdański”.

Współczesny pamiętnikarz zapisał: „Cóż mogły dokazać polskie kopie na morzu w braku okrętów?”

Gdańszczanie poprzestali na tym, że dla roz pogodzenia Króla dali mu na odczepne pewne sumy pieniędzy, a Dania zwróciła dwa okręty królewskie.”

Tam, gdzie nowa Genua być miała, widzimy dziś tylko wydmy piaszczyste, a morze i stare sosny śpiewają smętną pieśń o niedoszłych planach tych Polaków, którzy lepiej od innych rozumieli, że tylko kontakt bezpośredni z życiodajnym morzem może zapewnić niezawisłość Państwa i rozwój gospodarczy narodu.

Państwo Polskie, bez oparcia o morze, nie znalazłszy w sobie dość sił i woli, aby stanąć mocno nad morzem, przestało istnieć.

Po pierwszym rozbiórze, Polska, zupełnie od morza odcięta, próbuje jeszcze stworzyć port na małym skrawku jeszcze pozostałego wybrzeża w Połędzie. Lecz Państwo jest już za słabe, aby przeciwstawić się wrogim jej wówczas siłom i ta inicjatywa upada. – Natomiast w końcu w. XVIII Prusy zaczęły budować kanał Bydgoski, który miał skierować handel polski, który szedł dotąd Wisłą na Gdańsk – na porty niemieckie.

Jeszcze raz, już za Królestwa Kongresowego, Polska chce stworzyć sobie drogę do morza. Rozpoczęto budowę kanałów, mających połączyć Polskę z portem Windawą. Lecz interwencja Prus spowodowała zaniechanie budowy. Jeszcze niedawno żyli ludzie, którzy widzieli porzucone materiały, zwiezione dla budowy tego kanału. Prawdopodobnie obecnie z tych kamieni nie pozostało i śladu.

Przeszło sto lat

I znowu przyszli Polacy nad morze, i znowu zaczęli budować swój port, który ma uniezależnić ich kraj i położyć podwaliny pod dobrobyt narodu.

Niech nauki przeszłości nam będą wskazówką, jak postępować i co czynić należy, aby naszą Gdynię zachować dla wielu pokoleń polskich, i nie dopuścić do tego, aby jakiegokolwiek wpływy uboczne mogły wpłynąć na zahamowanie rozwoju tego jedyne na terytorium Polski portu.

¹¹⁾ *Organizacja portów morskich ze szczególnym uwzględnieniem Gdyni i Gdańska*, pod red. J. Borowika i B. Nagórskiego, Toruń 1934.

¹²⁾ Ostatnio szerzej na ten temat zob. J. Tyminiński, *Administracja morska w Gdyni w okresie Drugiej Rzeczypospolitej. Organizacja, kadry, działalność*, Gdynia 2020, s. 34-50, 175-185.

¹³⁾ Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku, Dział Dokumentacji Naukowej, Archiwum Aktów Pisanych, sygn. AAP/1794, *Zasady administrowania portami handlowymi* oprac. J. Rummel, Gdynia 1934, s. 1-37, [maszynopis na prawach rękopisu].

¹⁴⁾ Jan Dymitr Solikowski, herbu Bończa (1539-1603), arcybiskup lwowski w latach 1583-1603, sekretarz królewski Stefana Batorego, dyplomata, pisarz polityczny, publicysta i poeta.

Od zrozumienia przez społeczeństwo polskie istoty odwiecznej walki Polski o morze, od ustosunkowania się do problemu portu w Gdyni zależy dalszy ciąg naszej historii.

Znaczenie Gdyni

Powstanie portu w Gdyni, spotkane początkowo na świecie ze znacznym niedowierzaniem,

stało się niezwykle doniosłym faktem w dziedzinie rozwoju stosunków międzynarodowych. Nowy port, rozwijając się żywiołowo, szybko się wysunął na jedno z pierwszych miejsc na Bałtyku. Minister E. Kwiatkowski pisze:

„Z jakiegokolwiek jednak punktu widzenia przystąpimy do głębokiej i rzeczowej analizy problemu morskiego w konstrukcji życia nowej Polski, to niebawem musimy stwierdzić, iż właśnie przez Gdynię – jako symbol wszystkich zagadnień morskich Polski – przebiega główny nerw naszej twórczej żywotności, naszej ekspansji, naszej istotnej samodzielności i naszego podźwignięcia się z głębokiej depresji gospodarczej. Tu w Gdyni właśnie i na wybrzeżu morskim coraz wyraźniej koncentrować się będą najważniejsze problemy polityczne współczesnej Polski, mające znaczenie ogólnoeuropejskie, tu gromadzić się będą możliwości swobodnej współpracy międzynarodowej, wedle której oceniona będzie wartość indywidualna Polski w zbiorowym dorobku ludzkości na polu gospodarczym; tu odważać się będą możliwości dalszego naszego rozwoju w dziedzinie handlu i przemysłu, a pośrednio i w dziedzinie rolnictwa”.

Nikt nie mógł lepiej i dosadniej w tak niewielu słowach wyjaśnić znaczenia Gdyni.

Gdynia jest jedynym portem, leżącym na polskim terytorium i jedynym, w którym Państwo Polskie posiada pełnię władzy. Chociaż Polska może być obsługiwana i przez drugi port, który nie może przestać być konkurencyjnym dla Gdyni /jak np. Rotterdam konkuruje z Amsterdamem, Hamburg z Bremą, a przedtem z pruskim, portem – Altoną, jednak, jak słusznie powiedział Minister E. Kwiatkowski, nerw naszej twórczej żywotności przebiega i przebiegać będzie przez Gdynię. Jest zrozumiałe, że nasi współzawodnicy pragnęliby, jak i przed wiekami, unieszkodliwić ten nerw i go zatruć.

Określenie pojęcia o portcie

W „podręcznej Encyklopedii”, wydawanej przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Poznaniu, dałem następujące określenie portu: /str. 891/

„Port jest miejscem dogodnym dla przystawiania statków, przewożących towary i ludzi, gdzie mogą się dokonywać operacje przeładunkowe. Początkowo porty powstawały w dobrze osłoniętych zatokach lub w ujściach rzek, dokąd mogły dochodzić statki morskie. Tam, gdzie natura nie dawała dostatecznego schronienia od fali, już w starożytności budowano molo, falochrony.

W związku ze zwiększeniem tonażu statków i zwiększeniem ich zanurzenia trzeba było wykonywać coraz więcej budowli hydrotechnicznych, aby uzyskać port, tj. kompleks nabrzeży, zakrytych płaszczyzn wodnych o dostatecznej głębokości, urządzeń składowych, przeładunkowych i innych, stanowiących razem skomplikowany węzeł transportowy, gdzie sieć kolejowa i drogową, względnie wodną śródlądową opiera się o sieć komunikacji morskich.

A. Picard w swoim klasycznym „Traite des Eaux” daje określenie portów następujące:

„Portami są miejsca przygotowane przez naturę i ulepszone lub zmienione przez sztukę inżynierską, w których statki morskie mogą się zatrzymywać w celu załadunku lub wyładunku towarów i pasażerów, czy to w celu ukrycia się od niepogody lub dokonania napraw”.

To określenie należy rozumieć łącznie z redami i schroniskami, również jak związanymi z portami współczynnikami ich eksploatacji.

Prezydent Rady Administracyjnej portu autonomicznego w Bordo, P.A. de Vial i Inż. F. Leveque, Dyrektor tego portu, wyjaśniając w swoim traktacie, że to stare określenie należy uzupełnić stosownie do warunków obecnych stwierdzają, że port współczesny jest stacją przejściową i łącznikiem pomiędzy drogami morskimi i drogami lądowymi. W związku z tem port winien składać się nie tylko z organizmów, skierowanych w stronę morza, lecz i z organizmów wewnętrznych, zespolonych z pierwszymi /koleje, drogi, kanały, rzeki, drogi elektryczne/.

Zarządzanie tym wszystkim celem najlepszego obsłużenia handlu i transportu jest obiektem administracji portu.

Rozwój systemów administrowania portem

Wielokrotnie starano się klasyfikować porty pod względem różnych systemów administrowania nimi. Taka klasyfikacja ogólnikowa istnieje, lecz należy zauważyć, że systemy administrowania portami rozwijały się historycznie pod wpływem różnorodnych czynników, np. w zależności od ustroju danego państwa, historycznej tradycji, właściciela portu, warunków i wpływów miejscowych, charakteru ludności itd.

W starych portach widzimy nawarstwienie różnych systemów. Nawet w portach, należących do tego samego państwa, widzimy znaczne różnice w systemach zarządu. Można więc powiedzieć, że administracja portów ustalała się w zależności od potrzeb każdego narodu w każdej poszczególnej epoce.

Około 30 lat temu na jednym z Międzynarodowych Kongresów Żeglugi, po długiej a wyczerpującej dyskusji w sprawie najlepszego systemu administrowania portami przyjęto uchwałę, która została aprobowaną przez wszystkich, a która głosiła, że wszelakie systemy administrowania portami są dobre, o ile zarząd /Dyrekcja/ portu jest dobry.

Lecz, przy najlepszych i najbardziej doświadczonych ludziach zarząd portu może być dobry tylko w tym wypadku, gdy ten zarząd jest postawiony w możliwość dobrego administrowania portem. Z drugiej strony, ludzie kierujący pracą portów nie są wieczni. Aczkolwiek zawsze starają się utrzymać ludzi odpowiednich jak najdłużej na stanowiskach, gdyż doświadczenie ich się zwiększa z każdym dalszym rokiem pracy i stanowi duży kapitał portu – jednak zawsze istnieją możliwości zmian. Porty zaś współczesne wymagają tak wysokich kwalifikacji, że nawet w państwach o starej tradycji nie jest łatwym znaleźć odpowiednich ludzi dla tak odpowiedzialnej i wielostronnej pracy, jaką jest administrowanie portem.

Więc życie wymaga pewnych korektów celem stworzenia takiej organizacji administracji portu, przy której zarząd portu miałby ułatwione, zadanie, zaś z drugiej strony aby była utrzymana ciągłość usiłowań, a administracja portu i samo funkcjonowanie portu posiadały niezbędną elastyczność. Nie jest wcale najważniejszym, czy port jest podległy temu lub innemu resortowi. Nie jest również koniecznym, aby poszczególne wydziały portu były połączone lub podzielone w ten lub inny sposób i od tego, że się będzie przesuwalo poszczególne służby lub dawało im inne nazwy nie zależy wcale dobre funkcjonowanie portu. Na odwrót, czym częstsze będą zmiany, tym więcej na tym będzie cierpiał port.

Więc rzeczywiście miał rację Kongres z przed 30-tu lat, mówiąc, że wszystko zależy od dobrego zarządu portem, o ile, jak powiedziałem wyżej, ten zarząd ma możność prowadzenia spraw portu z największym dla niego pożytkiem.

Doświadczenie w dziedzinie administrowania portami w różnych krajach jest ogromne i gdybyśmy pragnęli je opisać trzeba by było drukować tomy. Na przykład Szwecja posiada przeszło 600

portów, z których około 140 jest oficjalnie uznanych przez Rząd / co znaczy, że Rząd zatwierdza w nich opłaty portowe od statków i ładunków/. Z tych 140 portów jest 40 większych. Największych zaś portów Szwecja posiada dwa – Göteborg i Sztokholm, o łącznym obrocie rocznym około 12 milionów ton. Wciąż tylko te dwa mogą nas interesować. Również i z portów innych państw nas mogą głównie interesować te porty, w których możemy znaleźć te lub inne analogie z naszym portem. Jeśli poruszamy dziś sprawę administrowania portami, czynimy to dlatego, że nas interesuje nasz port – Gdynia. Inne nasze porty – Hel, Jastarnia i Puck – nie mają żadnego znaczenia ogólnego.

Port Gdyniński

Jedyny port na terytorium Polski – Gdynia posiada znaczenie głównie międzynarodowe, gdyż kabotażu, innymi słowy ruchu statków pomiędzy portami własnymi, właściwie niema. Można więc powiedzieć, że właściwie 100 /sto procent/ jego obrotu należy do kategorii handlu międzynarodowego.

A więc głównymi cechami charakterystycznymi Gdyni są:

1. że ona jest jedynym portem na terytorium Polski,
2. że jest portem, opartym wybitnie na stosunkach międzynarodowych,
3. posiada obszerne zaplecze o ładunki, z którego ubiegają się i inne porty konkurencyjne.

W związku z rozwojem portu i zwiększeniem jego obrotów zagadnienie jego administracji staje się coraz bardziej skomplikowanym i trudnym. Ze względu na wielką wrażliwość Gdyni jako jedynego portu na terytorium Polski, system administrowania im winien być dokładnie obmyślony. Po przyjęciu tych lub innych zasad, po wszechstronnym zbadaniu sprawy należy pewien system przyjąć i go w ciągu dłuższego czasu nie zmieniać. Posiadanie kilku portów pozwala robić eksperymenty. Posiadanie jednego portu je wyklucza.

Musimy zdać sobie sprawę z tego, że wszelkie posunięcie w Gdyni może się odbić szeroko i głęboko w całej Polsce oraz i poza jej granicami.

Wielokrotnie zostało stwierdzonym, że po Gdyni – jedynym polskim porcie – sądzą o całej Polsce. Inne kraje posiadające wiele portów są w znacznie lepszej sytuacji. Jeśli jeden z tych portów jest źle administrowany – zawsze jest możliwość wykazania, że inne porty są zarządzane lepiej. Jakies nieporządki lub nadużycia w jednym z portów nie są uogólniane i nie rzucają cienia na cały kraj. Z naszym jedynym portem jesteśmy w zgoła innej sytuacji.

Doświadczenie innych portów

Byłoby wielką omyłką odmówić się od korzystania z doświadczenia innych portów, które w wielu wypadkach miały do czynienia z tymi są mymi zagadnieniami, z którymi ma dziś do czynienia Gdynia i które w miarę rozwoju tego portu powstawać będą. Jeśli nawet nie znajdziemy w portach innych Państw zupełnej analogii z naszymi warunkami, jednak można w nich znaleźć wiele rzeczy godnych naśladowania lub takich, które mogą dać nam nowe myśli w dziedzinie zarządzania portami handlowymi.

W związku z tym byłoby pożytecznym przestudiować dokładnie inne porty z oświetleniem genezy powstania tego lub innego systemu zarządu każdego poszczególnego portu, co jest bardzo ważne dla należytego zrozumienia i oceny danego zjawiska.

Nie jest to jednak zadaniem dzisiejszego referatu i zajęłoby zbyt wiele czasu.

Jest również niemożliwym zobrazować dokładnie w krótkim zestawieniu różne systemy administrowania portami.

Obfitość literatury wskazuje na dość znaczną rozbieżność zdań co do zagadnienia administrowania portami, zwłaszcza w ich ogółach, wskazuje to, że zagadnienie nie może być wtłoczonym

w jakieś ramki i być podporządkowane tym lub innym sztywnym doktrynom.

Ograniczę się do ogólnego zobrazowania systemów administrowania portami w różnych krajach, wybierając porty najbardziej ważne dla danego kraju i odgrywające największą rolę w handlu tego kraju oraz w międzynarodowej wymianie towarów, gdyż tylko z taki mi możemy porównywać Gdynię.

Postaram się wybrać to, co mi się wydaje najbardziej charakterystycznym i co nas może zainteresować.

PORTY EUROPY I AMERYKI

Niderlandy i Belgia

W Niderlandach i Belgii dojścia do portów od strony morza, w portach morskich leżących w rzekach, są utrzymywane przez Państwa.

W tych portach, istniejących przez setki lat, właściwa eksploatacja ogranicza się do powierzchni wodnej i niektórych przystani, gdyż większa część nabrzeży jest eksploatowana przez właścicieli terenów, koncesjonariuszów i dzierżawców. Miasto zachowało sobie nieznaczne nabrzeża dla statków okazynie zawijających do portu.

Rotterdam

W Rotterdamie administruje portem bezpośrednio miasto, przy czym jeden z członków Zarządu Miasta /echevin/ jest wydelegowany specjalnie do zarządzania robotami komunalnymi, do których należą i roboty portowe.

Jeden z wydziałów tego zarządu robót komunalnych, opierający się o organ doradczy z interesantów portu, administruje techniczną częścią portu.

Eksploatacją portu zajmuje się również jeden z wydziałów magistratu, który między innymi wydierżawia części portu na krótsze terminy. O ile zaś chodzi o dzierżawy długoterminowe – przygotowuje je wydział robót komunalnych.

Policja portowa z Kapitanem Portu na czele, podlegająca bezpośrednio Burmistrzowi, reguluje ruch w porcie, pełni funkcje policyjne i pobiera opłaty portowe.

Obecnie ten system ulega zmianie. Ma być mianowany, zależny bezpośrednio od Burmistrza Dyrektor Portu z Radą Doradcą, do składu której mają wejść członkowie Rady Komunalnej i delegaci żeglugi i kupiectwa. Innymi słowy zarząd portu ma być wydzielonym z zarządu miasta.

Antwerpia

W Antwerpii administracja portu stanowi również część administracji miasta. Burmistrz jest mianowanym przez Króla, w związku z czym przekazuje część swej władzy policyjnej kapitanowi portu. Jeden z senatorów /echevin/ miasta prowadzi departament handlu i żeglugi i jemu podlegają między innymi sprawy portowe. Drugi senator, któremu podlegają roboty publiczne, prowadzi w porcie roboty, wykonania których zażądał departament handlu i żeglugi.

Przy tych władzach istnieje Komisja Ruchu Portowego, zadaniem której jest uzgodnienie akcji i współpraca w dziedzinie portu Władz Rządowych, Miasta i różnych ugrupowań interesantów portu. Komisji przewodniczy Burmistrz. Do jej składu wchodzi 4-ch przedstawicieli miasta kierujących życiem portu i jego rozbudową, 4-ch urzędników państwowych, 2-ch delegatów T-wa Kolei Żelaznych i 5-u przedstawicieli kupiectwa antwerpońskiego, a mianowicie 2-ch delegatów Izby Handlowej, delegat Związku Importerów i Eksporterów i delegat Związku Armatorów Belgijskich. Komisja zbiera się raz na miesiąc i rozważa wszelkie zagadnienia związane z portem. Ponieważ zadaniem Komisji jest ustalenie ścisłej współpracy wszystkich czynników, mających znaczenie dla portu – głosowanie w niej nie istnieje.

Między innymi port posiada własną centralę elektryczną, do niego nalożą krany nabrzeżne i pływające, elewatory pływające, holowniki, suche doki.

Bruksela

Port morski w Brukseli został stworzony i jest eksploatowany przez Spółkę Akcyjną Kanału i Urządzeń Morskich w Brukseli. Udziałowcami Spółki są: Państwo Belgijskie, Miasto Bruksela, Prowincja Brabantska¹⁵⁾, przedmieścia Brukseli i miasto Vilvorde. Na czele spółki stoi Rada Administracyjna, zbierająca się co tydzień i składająca się z 5 członków mianowanych przez Rząd, trzech mianowanych przez Radę Komunalną Brukseli, 1 delegat prowincji Brabantskich i 1 od innych komun.

Niemcy

Większość portów niemieckich należałoby odnieść właściwie do kategorii portów miejskich. Ze względu jednak na to, że te miasta stanowiły do niedawna autonomiczne części Rzeszy, w rzeczywistości były one portami, należącymi do Państwa. Posiadają one na ogół sporo cech wspólnych z portami Nederlandów i Belgii. Wpływy Rządu Rzeszy powstały stosunkowo niedawno, gdy coraz nowe wymagania życia i postęp techniczny w dziedzinie żegluga wytwarzały konieczność tak wielkich inwestycji, że nawet bardzo bogate miasta, z dużym kredytem im podołać nie mogły. Więc okazała się konieczną pomoc rządu centralnego.

Ostatnio Szczecin był zmuszonym dopuścić do udziału w eksploatacji portu Rząd Pruski.

Jako konsekwencja zwiększenia się udziału Rządów Centralnych w dziedzinie finansowania rozbudowy i ulepszenia portów, przy czym państwa miały początkowo tendencję jednakowego traktowania poszczególnych portów, powstało nowe zagadnienie, czy nie byłoby bardziej racjonalnym skoncentrować wysiłek finansowy na jednym z nich, zamiast rozpraszania tych wysiłków na kilka portów. O tym jeszcze będę mówił dalej.

Rozwój portów niemieckich

Porty niemieckie rozwijały się każdy samodzielnie, każdy z nich prowadził swoją samodzielną akwizycję i konkurował z portami sąsiednimi.

Musimy przy tym zwrócić uwagę na to, że porty rozwijały miasta o tradycjach kupieckich, rządzone przez kupców, w interesie których było skierowanie na te miasta możliwie większego obrotu handlowego. Port, którego właścicielem było miasto, był przy tym tylko instrumentem. Więc ściśle biorąc, konkurowały pomiędzy sobą nie porty, a miasta portowe.

Rząd Centralny tylko w miarę możliwości i w dość słabym stopniu regulował wzajemne stosunki pomiędzy portami.

Konkurencja innych portów

Na stosunki w portach niemieckich musiała wpływać konkurencja portów obcych – Bałtyckich i morza Północnego oraz portów Śródziemnomorskich – /to samo widzimy w wypadku Gdyni/, przy czym należy zwrócić uwagę na ścisłą współpracę portów z kolejami w dziedzinie polityki taryfowej, która, w czasach obecnych jest jednym z najbardziej ważnych czynników w dziedzinie kształtowania się traktatów handlowych.

Największym portem Niemiec jest Hamburg, stanowiący między innymi konkurencję i dla Gdyni.

Hamburg

Więc powiemy słów kilka o systemie administrowania tym portem. W Hamburgu administruje portem t.zw. Deputacja Handlu,

Żegluga i Przemysłu, do składu której wchodzi delegaci Senatu, mieszczaństwa, Deputacji Finansów i różnych Izb. Jest to właściwie organ kolektywny, odpowiadający pojęciu Kolegium Ministerstwa Przemysłu i Handlu i obejmujący w ogóle wszelkie sprawy, dotyczące handlu, żegluga i przemysłu. Lecz nie zapominajmy, że do niedawna Hamburg był państwem i najważniejszą jego częścią był port.

Deputacja jest podzielona na dwa wydziały. Jedna zajmuje się ogólną administracją, do obowiązków której wchodzi rząd nabrzeży, druga zaś jest techniczna, do której należy budowa i konserwacja portu, utrzymanie dróg wodnych, budowa kolei i zarząd wszelkimi technicznymi urządzeniami. Port stanowi własność Miasta – Państwa. W obrębie portu istnieją tereny prywatne. Wszystkie publiczne urządzenia przeładunkowe należą do Państwa. Nawet hangary, składy, krany i inne urządzenia przeładunkowe, drogi i koleje żelazne zbudowane dla wynajmujących je przedsiębiorstw żeglugowych były stworzone za środki rządowe, lecz utrzymanie i konserwacja leży na obowiązku dzierżawców. W wielu wypadkach Państwo budowało nabrzeża dla wydzierżawionych terenów.

W Hamburgu sprawa własności składów, manipulacji i kontroli była przedmiotem namiętnych sporów w ciągu długich lat. W wyniku walki różnych opinii przyjęto system mieszany. Zostało wyjaśnione, że dopuszczenie w obrębie portu kilku prywatnych składów pozbawi port dobrodziejstw konkurencji, gdyż właściciele tych składów dojdą niewątpliwie do porozumienia co do stawek i kupiectwo zostanie zdane na łaskę związku właścicieli składów. Z drugiej strony mądrzy senatorowie zdawali sobie sprawę z tego, że administracja publiczna jest pozbawiona koniecznej elastyczności, nie zawsze orientującej się w należytej mierze w skomplikowanych problemach portowych i jest zależna od wpływów politycznych i opinii społecznej. Nabrzeża, baseny, kanały, nawet krany mogą być zarządzane przez władzę publiczną, – lecz interes składowy zmienia się z dnia na dzień w zależności od koniunktury konkurencji pomiędzy firmami, konkurencji innych portów itd.

To były główne przyczyny utworzenia jednego uprzywilejowanego towarzystwa składowego pod zarządem mieszanym. Zostało przy tym przyjętym, że mogą być publicznymi składy /hangary/ pierwszej linii, lecz interes składowy jako takowy wymaga swobody operowania na zasadach prywatnej przedsiębiorczości. Taka była geneza powstania Hamburger Freihafen Lagerhaus Ges. Miasto / Państwo/ weszło do tego towarzystwa z aportem urządzonych przez niego terenów, ma udział w zyskach, lecz nie partycypuje w stratach.

Szwecja

W Szwecji mogą nas interesować, jak wyżej mówiłem, tylko dwa porty: Sztokholm i Göteborg. Ze względu na konfigurację brzegów /szchery/, porty szwedzkie rozwijały się nieco odrębnie, gdyż często poszczególne części portu są porozrzucone w różnych częściach miasta. W większości wypadków porty szwedzkie stanowią własność miast. Prawa miast w stosunku do portów są po części ograniczone przez Państwo, a mianowicie, opłaty i regulaminy portowe podlegają aprobach władzy centralnej. Poza tym prawo przewiduje, że porty winne być wydzielone z ogólnej administracji miasta, tj. winne stanowić odrębną jednostkę prawną.

Administracja portów jest prowadzona przez Radę Administracyjną, wszyscy członkowie której, za małymi wyjątkami, są mianowani przez Radę Miejską. W portach ważniejszych Rząd wyznacza swego przedstawiciela do tej Rady. W poszczególnych wypadkach do jej składu wchodzi jeden lub dwóch członków delegowanych przez Izbę Handlową.

Eksploatacja portów ogranicza się do eksploatacji dźwigów, pobierania opłat, budowy i utrzymania portu. Wszelkie inne, funkcje,

¹⁵⁾ Brabancja – dawna prowincja w Belgii, istniejąca w latach 1815-1995.

jak składowanie, belowanie, cumowanie itd. są pozostawione inicjatywie prywatnej.

W Szwecji uważają, że ten system administrowania portami przez miasta, które porty zbudowały i je utrzymują, funkcjonuje bardzo dobrze. Rzeczywiście wszystkie czynności w portach szwedzkich odbywają się spokojnie, łatwo i prawie bez żadnych formalności.

We wszystkich tych portach widzimy ściśle zespolenie portów z miastami. Administruje portom w wielu wypadkach bezpośrednio zarząd miasta, można by było powiedzieć – odnośnie Ministerstwo. Lecz Zarząd Miasta składa się w znacznej mierze z interesantów portu i jest na miejscu, przy czym posiadając wielowiekową tradycję kupiecką, jest przynajmniej w sprawach handlowych i portowych bardzo elastycznym, doskonale wyczuwającym potrzeby handlu i żeglugi – tego zawsze najważniejszego klienta portów. Więc niema tu żadnej analogii z jakimikolwiek dążnościami elastycznymi.

Anglia

W Anglii w wielkich portach rozwinął się system administrowania nazywany „public trust”. Jest to oddzielna korporacja /konsorcjum/ z większą lub mniejszą ilością, tzw. „trustoos” – komisarzy, ludzi zaufania, przedstawiających różne interesy i pełniących swe funkcje honorowo.

Mersey

Przykładem takiej organizacji, na której były wzorowano administrację innych portów, jest „Mersey Docks Harbour Board”, ukonstytuowany przez Akt Parlamentu z r.1858 i zarządzający całym portem /Liverpool i szereg mniejszych na rzece/. Składa się on z 28 członków, 24-ch z których jest wybieranych przez interesantów portu, ściślej, w myśl starej angielskiej zasady – że ma głos ten co płaci – przez płatników opłat od statków i towarów.

Czterej pozostali są mianowani przez komisarzy /Mersey Conservancy Commissioners/, którymi są: Pierwszy Lord Admiralicji, Kanclerz księstwa Lancaster i Prezes Board of Trade – odpowiadającego M-stwu Przemysłu i Handlu. Ta forma, która dała wybitnie dodatnie wyniki, została przyjęta później dla portów Londynu, Bristolu i innych. W Liverpoolu Konsorcjum utrzymuje głębokość na barze i na samej rzece. Jemu podlegają pilotaż i służba hydrograficzna. On jest właścicielem przystani na rzece, lecz nie kolei na nabrzeżach.

Manchester

Manchester Ship Canal Company jest po prostu Spółką Akcyjną, której udziałowcami są prawie wszyscy, mieszkańcy Manchesteru. Swego czasu chodziło o to, aby dać możliwość dużym statkom dochodzić od rzeki Mersey do tego miasta z silnie rozwiniętym przemysłem. To towarzystwo jest związane z towarzystwem terenowym Trafford Park Estates oraz z The Port of Manchester Warehouses Ltd. – towarzystwem składowym.

Wszystkie te towarzystwa są zupełnie samodzielne, lecz współpracują jako części portu. Powodzenie portu Manchesteru, przed którym stały bardzo wielkie trudności, jest przykładem administrowania portem na zasadach całkowitego wykorzystania prywatnej inicjatywy, nastawionej na zyski, lecz współdziałającej dla dobra publicznego.

Londyn

W Londynie główne Konsorcjum posiada wszystkie doki i nimi administruje, jednak do niego nie należą wszystkie przystanie na rzece. Policja rzeczna, inspekcja zdrowia, służba hydrograficzna do niego nie należą. Wyborcą do portu Londyńskiego jest każdy, kto płaci Zarządowi Portu we własnym imieniu nie mniej 10 funtów

rocznie, lub kto zajmuje nabrzeże, skład etc., używane głównie do przechowywania towarów, a wartość podatkowa wynosi nie mniej 50 funtów rocznie, oraz każdy właściciel taboru rzecznoego.

Mniej więcej te same są zasady w Liverpoolu. W innych portach specjalną grupę stanowią właściciele statków, zarejestrowanych w danym porcie.

Wszędzie istnieją rady, do składu których wchodzi przedstawiciele głównych, koncentrujących się w porcie interesów.

Po zatem istnieje w Anglii szereg portów, należących do kolei żelaznych, np. Southampton, Cardiff itd.

W wielkich portach angielskich poszczególnymi działami ich administracji zarządzają komisje.

Pogląd angielski na problem administrowania portami ujmuje najlepiej wybitny i doświadczony administrator portów Sir Józef Broodbank, który w memoriale do Instytutu Transportowego z listopada 1923 roku wypowiada pogląd następujący:

Pogląd na system zarządu portu:

„Moim ideałem zarządu wielkiego portu jest ten, który przedstawili Parlamentowi p. Cater Scott i Lord Knudsford, przewodniczący i wiceprezes Spółki London and India Docks Company, przed jakimi dwudziestu laty. Ujmując krótko, proponowali oni, aby w porcie istniała najwyższa władza, reprezentująca główne interesy, polegające na kontroli wszystkich spraw dotyczących dróg wodnych, z pozostawieniem statutowo spółce /prywatnej/ zajęcie się przystosowaniem nabrzeży i urządzeniami nadbrzeżnymi oraz zarządu nimi. Najwyższa władza miałaby prawo domagać się od spółki wykonania potrzebnych ulepszeń.

Słuszny poziom opłat portowych byłby zapewniony przez stworzenie możliwości odwołania się do bezstronnego trybunału, wreszcie dywidendy płacone przez spółkę podlegałyby ograniczeniom. Jest więc podstawą ideału, że wówczas, gdy ciało publiczne miałoby szeroki bezstronny rzut na rozwój portu, wykonywanie robót i administracja interesów byłyby prowadzone przez jednostkę handlową, zainteresowaną w szybkości, wydajności i oszczędności. Zaznaczamy, że ten system, zaproponowany, jako, odpowiedni dla administracji portowej, został w wielu zarysach przyjęty w wielkiej reformie z roku 1921, dotyczącej unifikacji kolei angielskich.

Francja

We Francji rozwinął się system administrowania portami w znacznym stopniu przez władze centralne w Paryżu, tj. był przyjęty system centralizacji. Na czele władz portu na miejscu stał Główny Inżynier. W ogromnej większości wypadków Państwo ponosiło największe koszty rozbudowy i ulepszenia portów. Jednak ten system wykazał tak wiele braków, że trzeba było przejść do systemu administracji, bardziej elastycznego. Zwłaszcza po wojnie daje się zauważyć dążność Rządu do przekazania administrowania portami sferom gospodarczym miast portowych.

Między innymi uważają, że jednym ze skutków centralizacji administracji portów francuskich był zanik konkurencji miast portowych, co odbiło się ujemnie na rozwoju handlu zamorskiego Francji. Centralizacja była tak wielka, że jeszcze względnie niedawno odmawiano rozpatrywania propozycji organów miejscowych, jak np. Izba Handlowych nawet w sprawie konserwacji portów.

We Francji został przyjęty jednakowy system administracji, polegający na tym, że zarząd portu znajdował się w ręku organów zależnych bezpośrednio od Państwa. Jednak obecnie znaczna rola w eksploatacji portów przypada na Morskie Izby Handlowe. Ich wpływ na ogólną politykę portów stale się zwiększa. Izby Handlowe przysły przede wszystkim z pomocą Rządowi drogą asygnowania dotacji na rozbudowę i ulepszenie portów. Gdy się okazało, że interesy żeglugi morskiej, na które port winien być nastawiony nie są dostatecznie przez Izby uwzględniane, wykorzystanie Izby

Handlowych zostało uzupełnione drogą stworzenia komisji doradczych, stworzonych z osób najbardziej kompetentnych w sprawach morskich.

Można powiedzieć, że we Francji obecnie rząd prowadzi roboty kapitalne – bagrowanie, konserwacje budowli kapitalnych, ma służbę ogni i znaków, służbę sanitarną, pobiera opłaty od statków i towarów. Wydaje regulaminy ogólne.

Miejscowo Izby Handlowe utrzymują, ulepszają i eksploatują urządzenia przeładunkowe pod kontrolą Dyrektora Portu. Są przedstawicielami interesantów portu w ciałach publicznych i wydają orzeczenia we wszystkich sprawach, dotyczących programów ogólnych i opłat.

W Marsylii jak i w niektórych portach autonomicznych, istnieje prywatne koncesjonowane товарищество, eksploatujące część portu z jego wyposażeniem oraz doki i część torów kolejowych.

Policja portowa nałoży w większości wypadków do kompetencji Izb Handlowych lub Miast.

W portach nieautonomicznych dyrektor, podlegający bezpośrednio Ministrowi i mianowany z grona inżynierów Mostów i Dróg, zarządza wszystkimi elementami portu, należącymi do kompetencji M-stwa Robót Publicznych. Na ogół porty francuskie posiadają administrację ciężką, z przerostem różnych władz w jednym porcie, co komplikuje sprawy.

Przy Dyrektorze istnieje komisja doradcza, przedstawiająca interesy klientów portu, a oprócz tego Dyrektor utrzymuje stały kontakt z miejscową Izbą Handlową. Komisja doradcza składa się z 5-ciu członków z Izby Handlowej portu, członka z ramienia Rady Miejskiej – głównego przy porcie osiedla, członka Generalnej Rady Departamentu i dwóch członków z pomiędzy głównych interesantów portu.

Konieczność nadania niektórym portom większej sprawności i elastyczności zmusiła rząd francuski do opracowania formy ulepszonej eksploatacji portów, nazywanej autonomią portu.

Autonomiczne porty Havre i Bordo

System autonomii został wprowadzonym na próbę w Hawrze i Bordo. Zarządy autonomiczne tych portów znajdują się pod kontrolą Państwa. Te zarządy składają się z Rady Administracyjnej portu, do składu której wchodzi 21 członków, z nich 9 wyznaczonych przez miejscową Izbę Handlową, 9 – mianowanych przez Rząd, z nich trzech przedstawianych przez Izby, po 1-ym od Rady Generalnej, od Rady Miejskiej i od robotników /mianowany przez Rząd z pośród przedstawionych przez Związki Robotnicze kandydatów/. Rada Administracyjna przyjmuje ostateczne decyzje we wszystkim, co dotyczy prac w dziedzinie wyposażenia i eksploatacji portów, oprócz tych wypadków, gdy nowe prace wymagają pomocy finansowej Rządu.

Rada udziela koncesje, ustala maksymalne taryfy i regulaminy korzystania z urządzeń. Ona rozporządza wpływami z portu, opłatami za świadczenia etc. Z drugiej strony koszt utrzymania portu są pokrywane z miejscowych opłat, i dotacji ciał publicznych, obsługiwane przez port rejonu.

Dyrektor, wykonawca uchwał Rady, który w Bordo jest jednocześnie głównym inżynierem /w Hawrze, gdzie Dyrektor nie jest inżynierem, jego pomocnik jest głównym inżynierem portu/ – jest agentem rządu centralnego, podlegającym bezpośrednio Ministrowi RP i korespondującym bezpośrednio z Ministrem. On zwołuje interesantów portu na częste konferencje w celu skoordynowania pracy w porcie.

Poza tym wszystkie operacje portu autonomicznego są kontrolowane przez Generalnego Inspektora Dróg i Mostów. We wszystkich sprawach, dotyczących tych lub innych kompetencji, władz centralnych, – uchwały rady administracyjnej podlegają jego aprobacie.

Hiszpania

W Hiszpanii istnieją jako organy administracji portów tzw. Junty /Komisje, dyktoria/. Początkowo na czele Junty stał gubernator prowincji, do jej składu wchodziło dwóch członków Rady Prowincjonalnej, dwóch członków wybranych przez Radę Miejską, dwóch od Izby Handlowej, czterech członków od kupiectwa i żeglugi, komendant marynarki /wojennej/ i główny inżynier robót publicznych. W Barcelonie, która już w XII i XIII wiekach miała rozwinięty handel morski i gdzie już w wieku XI powstały jedne i pierwsze norm prawa morskiego „Llibre del Consolat de Mar”, taka Junta została utworzoną w r. 1868. Później ten system nieco zmieniony w r. 1911 i 1928 został rozszerzony na inne porty.

Junty

Obecnie w głównych portach do składu, Junty wchodzi w charakterze stałych /mianowanych/ członków: Komendant Marynarki, Główny Inżynier Portu, Dyrektor Ceł, Morski dyrektor zdrowia, Prezes Rady Prowincjonalnej, Przedstawiciel generalnej prokuraturii, Delegat Skarbu, Prezes Izby Handlowej, Izby Rolniczej i Izby Górniczej. Z wyborów do Junty wchodzi: czterech delegatów kupiectwa, w tym dwóch od żeglugi i dwóch od najbardziej ważnej w porcie dziedziny handlu oraz przedstawiciel robotników. Oprócz tego wchodzi do jej składu dwóch delegatów Ligi Morskiej oraz związku oficerów marynarki handlowej, wskazanych przez Rząd. Ten skład może być zwiększony przez kooptację przedstawicieli sfer gospodarczych, odgrywających w porcie bardzo znaczną rolę. Junta wybiera z pośród swych członków Prezesa, wiceprezesa, administratora i jego zastępcę. Nie może być prezesem osoba posiadająca władzę administracyjną w miejscowości, gdzie się port znajduje. Junta zbiera się raz na rok i jest jak gdyby walnym zebraniem. W tej strukturze jest widocznym wpływ ustosunkowani politycznych. Funkcje portu są prowadzone przez stały organ, nazywany Komisją. Do jego składu wchodzi: Komendant Marynarki, Dyrektor Ceł, Inspektor Zdrowia, mianowani przez Rząd Główny Inżynier i sekretarz-buchalter oraz czterech członkowie z wyboru. Główny inżynier komunikuje się w sprawach technicznych bezpośrednio z Główną Dyrekcją Robót Publicznych.

Junta prowadzi eksploatację portu, zarządza funduszami, które się składają z dotacji ze Skarbu Państwa w ramach budżetu państwowego i wpływów portu, ona wykonuje roboty portowe, nowe i konserwacyjne.

Według oświadczenia p. G. Brockmanna, generalnego inspektora dróg, kanałów i portów w Madrycie, system Junt dał doskonałe rezultaty. Autonomia portów, znacznie zresztą ograniczona dzięki mianowaniu Głównego Inżyniera i sekretarza-buchaltera przez Rząd, ułatwiła realizowanie nowych budowli i zapewniła dobre funkcjonowanie wszystkich służb. Elastyczność w rozporządzeniu sumami okazała się specjalnie ważną w wypadkach konieczności powzięcia szybkich decyzji, co ma często miejsce w portach, które nie chcą, być zdystansowane przez inne. Możliwość zaciągania pożyczek również znacznie ułatwiła rozbudowę i ulepszenie portów.

Pan Brockmann przewiduje jednak dalsze rozszerzenie autonomii, co jego zdaniem dałoby dobre wyniki.

Italia

System hiszpański miał niezawodnie wpływ na ustosunkowanie się rządu Italii do sprawy administracji portami. Gdy Italia doszła do przekonania o konieczności usprawnienia swych portów i obrała Genuę jako port najważniejszy, na którym należało skoncentrować najwięcej usiłowań, ze względu na handel międzynarodowy i na zaplecze – najbardziej zaludnioną, bogatą i uprzemysłowioną część Italii – 12 lutego 1903 r. została ogłoszona ustawa o Consorzio Autonomo di Porto di Genova. Konsorcjum zostało utworzone na 60 lat. Jak było wskazane w ustawie, Konsorcjum tworzy się celem

zabezpieczenia portowi niezbędnych dla jego rozbudowy i ulepszenia funduszy i usprawnienia administracji portu drogą skoordynowania poszczególnych służb.

Konsorcjum zostało ukonstytuowane przez Rząd, który jest przedstawiony w konsorcjum przez mianowanego dekretem królewskim Prezesa. Do składu konsorcjum wchodzi delegaci, mianowani przez prowincję, ponoszące część kosztów utrzymania portu, delegaci komun i prowincjonalnej Rady Gospodarczej Genui /3-ch delegatów/. Oprócz tego przyjmują udział w Konsorcjum delegaci Rad Prowincjonalnych Gospodarczych Turynu i Milanu oraz 2-ch przedstawicieli robotników. Konsorcjum jest jak gdyby walnym zebraniem.

Zebranie odbywa się zwykle raz do roku w październiku i posiada wszelkie prawa walnego zebrania, ograniczono tylko przepisami prawa.

Komitet Konsorcjum jest Komitetem wykonawczym. On składa się Prezesa i siedmiu członków, wybranych odpowiednio do ich kwalifikacji. Komitet jest stałym organem kierowniczym, regulującym całą działalność portu. Dalej odda organy wykonawcze.

Konsorcjum w Genui otrzymuje od Rządu roczną dotację w wysokości 4.600.000 lir. Prowincja i komuny również wyznaczają dotację na ton port w różnej wysokości, w zależności od wielkości wykonywanych w porcie robót. wysokość podobnych asygnowań wynosi w Italii od 20 do 60% sum asygnowanych z budżetu Państwa. Konsorcjum zaciąga z upoważnienia Rządu pożyczki na różne cele, amortyzując je z innych źródeł niż normalne dochody portowe.

Między innymi, port genuieński został zbudowany za pieniądze niemieckie. Lecz już w ciągu 10-u lat pożyczka została spłacona. W analogii do systemu zabezpieczania funduszy portu w Genui należałoby przewidzieć u nas dotację na port Gdyni, pomijając asygnowania Rządu, od miasta Gdyni, województwa pomorskiego ew. śląskiego.

Triest

Port w Trieście zawdzięcza rządowi Austriackiemu swe powstanie i rozwój. Przód wojną był największym portem Austrii, przez który przechodziła przeważająca część austriackiego handlu zamorskiego. Należy przy tym powiedzieć, że Austria dbała specjalnie o ten port i przód wojną był on uważany za jeden z najlepiej prowadzonych i urządzonych portów w Europie. Tradycje zachowały się do czasu obecnego i Italia właściwie mało w nim zmieniła. Port Triesteński był rozwijany z funduszy rządu Austriackiego i podlegał posiadającej bardzo rozległe pełnomocnictwa Dyrekcji Morskiej w Trieście, która była ekspozyturą, Ministerstwa w Wiedniu. Do współpracy były ściągnięte sfery gospodarcze Triestu, które miały duży wpływ na kształtowanie się stosunków w porcie. Obecnie podlega ten port ustawodawstwu Włoch. należąc do pierwszej kategorii portów według Włoskiej klasyfikacji. Koszta budowy i utrzymania portów tej kategorii, jak i dwóch następnych, ponosi Państwo. Asygnowania przechodzą przez budżet M-stwa Robót Publicznych. Do tego dochodzą dotacje prowincji i komun, wysokość których określa się znaczeniem danej komuny lub prowincji, ich odległością od portu i jest zależna od wielkości obrotu towarowego pomiędzy portem a komuną lub prowincją.

W Trieście, jak i w większości innych portów Italii, jak wyżej mówiłem, wszystkie budowie jak i ich Konserwacje wykonują organa M-stwa Robot Publicznych, przy znacznej decentralizacji ich kompetencji. Natomiast cała eksploatacja portu Triesteńskiego jest oddana tzw. Towarzystwu Maggazzini Generali i. obejmującemu port celny jak i port wolny, wszystkie składy do niego należące i są eksploatowane przez to Towarzystwo, organizacja którego jest do pewnego stopnia zbliżona do naszego pojęcia o przedsiębiorstwach państwowych. Ono kontroluje pracę na nabrzeżach, w magazy-

nach, składach i na kolejach w obrębie portu i Administruje bezpośrednio wszystkimi mechanicznymi urządzeniami dla manipulacji towarami. Towarzystwo buduje hangary i składy i na nim leży obowiązek konserwacji całego mechanicznego wyposażenia portu. Ono również polepsza i zastępuje nowymi krany i inne przedmioty wyposażenia portu.

Ponieważ Maggazzini Generali, jako autonomiczne przedsiębiorstwo powstało w r. 1894, więc tam już istnieją dość stara tradycja. Jest przewidziane statutowo, że Maggazzini Generali prowadzą swe agendy nie dla celów zarobkowych a wyłącznie dla na użytek gospodarstwa narodowego.

Porty w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej są administrowane w różny sposób, w zależności od tego, kto jest ich właścicielem. Niektóre porty, jak np. Boston i Baltimore należą do towarzystw prywatnych.

Dalej idą porty, w których poszczególne urządzenia, względnie części portu są w rękach towarzystw prywatnych, lecz sam port jest eksploatowany przez władzę publiczną. Takimi portami są np.: Nowy York, Portland, Oregon.

Następnie idą porty należące do ciał publicznych, jak Państwo, Stany, miasta i przez nie administrowane, jak np. San Francisco, Nowy Orlean, w którym prywatne urządzenia i instalacje są zabronione.

Sądząc z oświadczeń autorytetów amerykańskich, najlepiej funkcjonują porty prywatne, stworzone przez Towarzystwa Kolei i Żeglugi i przez nie administrowane.

W portach administrowanych przez władze publiczne istnieją Rady przedstawicieli interesantów, nawet po kilka w jednym porcie. W Chicago sześć rad zajmuje się sprawami portu, co czasami znacznie komplikuje sprawy.

W Ameryce techniczną stronę w dziedzinie budowy kapitalnych w tym pogłębiania rzek i podejść do portów - prowadzą inżynierowie wojskowi /Corps of Engineers USA/. Oni zbudowali Kanał Panamski.

EWOLUCJA ZAŁOŻEŃ ADMINISTROWANIA PORTAMI

Przedtem, niż przejdę do dalszych rozważań, muszę zwrócić uwagę na następujące:

Różne pojęcia tych samych nazw

W różnych państwach te same nazwy obejmują różne rzeczy. Np. Izby Handlowe czy Przemysłowo-Handlowe w różnych państwach posiadają zasadniczo różną strukturę. Jeśli u nas obejmują one interesy Województwa, w innych miastach portowych przedstawiają one interesy kupiectwa miejskiego, w niektórych wypadkach tylko wielkiego. Jest wielka różnica, czy Izba reprezentuje okręg, gdzie przeważa handel drobnym lub przemysł, a Izba reprezentująca ośrodek handlu światowego.

Ujęcie spraw, interesy, poglądy będą zupełnie różne. O ile w pierwszym wypadku powstałyby wątpliwości, czy przewaga interesów drobnego handlu lub przemysłu byłaby dodatnim czynnikiem rozwoju portu, o tyle współpraca instytucji, posiadającej tradycję handlu zamorskiego mogłaby być nader pożądana.

Wnioski ogólne

Jakież wnioski ogólne możemy wyciągnąć z tego pobieżnego zaznajomienia się z systemami administrowania, przyjętymi w innych portach, i jakie dążenia się zarysowują pod tym względem?

Przede wszystkim widzimy, że administracja każdego dużego i dawno istniejącego portu rozwijała się historycznie, czasem ciągnąc za sobą nawet pewien balast tradycji. Życie zmuszało porty do dostosowywania się do potrzeb handlu i żeglugi, do charakteru obrotu oraz do warunków miejscowych, uwzględniając przy tym konkurencję innych miast portowych.

Geneza powstania portów

Geneza powstania i rozwoju głównych portów kontynentu, jak również niektórych portów Anglii, jest mniej więcej jednakowa, i posiada pewne analogie ze starymi portami morza Śródziemnego. Wszystkie te porty są przykładem tworzenia, portów przez miasta, które w szeregu wypadków były samodzielnymi organizmami państwowymi, lub korzystającymi z szerokich praw samorządowych. Do dziś dnia widzimy w tych miastach portowych większe lub mniejsze pozostałości z tych czasów, kiedy te miasta były faktycznie niezależnymi organizmami państwowymi. Początkowo statki morskie zachodziły w głąb rzek do miejsca, dokąd mogły dojść przy przypływie, gdzie mogły ładować czy wyładowywać swe towary, w tym miejscu zwykle istniało osiedle. W te oddalone czasy statki podchodziły wprost do brzegu i tam dokonywały swe operacje ładunkowe. W tych punktach rozwijał się handel, początkowo w znacznym stopniu wymienny. Kupcy, którzy byli często w właścicielami statków, budowali na brzegach składy, przystanie etc. W tych starych czasach port przedstawiał rząd prywatnych składów nad brzegami rzeki /co widzimy i w Gdańsku nad Motławą/. Składy publiczne były wyjątkami. Brzeg rzeki był miejscami wzmocniony palami. Miejscami były zbudowane drewniano przystanie. Koło brzegu i przystani stały statki. Po brzegu przechadzał się starszy pan, w asyście kilku uzbrojonych pachołków, podległy bezpośrednio Panu Burmistrzowi, pilnujący porządku, wskazujący miejsca statkom, załatwiający na miejscu zatargi i łagodzący nieporozumienia, które miały często przebieg bardzo burzliwy. Był to pan bardzo ważny, przed nim ustępowano z drogi i nisko mu się kłaniano. Wszyscy ubiegali się o jego względy. Był to prototyp kapitana portu.

MIASTA PORTOWE SZYBKO SIĘ BOGACĄ

Znaczenie kupiectwa

Główną rolę w życiu tych miast odgrywali kupcy. Zwiększenie pojemności statków i w ogóle postęp techniczny wysuwały potrzeby, których poszczególni kupcy już zadowolić nie byli w stanie. Wówczas miasta, doskonale rozumiejąc znaczenie handlu, zaczęły przyjmować udział, w ulepszeniu portu w imię interesów ogólnych. Przeważna część przystani na rzece należała nadal do firm prywatnych.

Celem pokrywania związanych z rozbudową i ulepszeniem portu kosztów, miasto obciążało ludność podatkami, zaciągało pożyczki etc. Więc współdziałanie portu i jego właściciela – miasta było zupełne. Ojcowie miasta, jak i cała ludność, doskonale zdawali sobie sprawę z tego, że istnienie portu jest głównym źródłem ich zarobków. Zarządzał należącym do miasta portem bezpośrednio magistrat /senat/.

W innych miejscach, jak np. na morzu Śródziemnym, porty powstały przeważnie w zatokach /Genua, Barcelona, Marsylia, Pireus, Triest/. W tych miejscach rola miast finansujących budowę portowe, ujawniła się jeszcze wcześniej, gdyż konieczność dać statkom schronienie za pomocą specjalnych budowli – moli i falochronów – była wysuniętą już dawno, a zresztą działała tam jeszcze starożytna tradycja – portowych robót hydro-technicznych.

W niektórych miejscach zajęły się ulepszeniem portów korporacje kupieckie, które posiadały przeważające wpływy w samorządzie miejskim.

Rozwój techniki w wieku XIX

Jeszcze później, w wieku XIX, gdy olbrzymi rozwój techniki zmienił warunki żeglugi, gdy pojawiły się olbrzymie, drogie w eksploatacji statki – w związku z czym zaszła potrzeba szybkiego ich obrotu i powstały koleje żelazne, które zmieniły drogi handlowe, dając możliwość ich dowolnej zmiany przez tą lub inną politykę taryfową, nawet najbogatsze miasta nie były już w stanie przyjąć na siebie rozbudowy i utrzymania portów. Musiały

więc w imię interesów ogólnych przyjąć udział w finansowaniu portów rządu centralnego, które jedynie, mogły poddać stale rosnącym wymaganiom handlu, żeglugi i portów. W związku z tym zwiększa się wpływ na administrację portów rządów centralnych. W różnych państwach możemy obserwować znaczną ewolucję w tej dziedzinie.

Jednocześnie z biegiem czasu, pod wpływem nowych warunków, w samorządach starych miast kupieckich zaszły głębokie zmiany. Kupcy przestali być faktycznymi gospodarzami miast. Zaczęły się krzyżować inne interesy.

Rosnące wpływy państw

Gdy Rząd Centralny uzyskiwał w związku z rozszerzeniem zaplecza portów większy wpływ na ukształtowanie się stosunków w należącym do samego miasta porcie, coraz częściej zaczęły się sprzeczności interesów portu w stosunku do którego ten Rząd wysuwał żądania obsługi i interesów nie tylko tego miasta, a interesów ogólnych całego Państwa, a egoistycznych, bardziej lokalnych i interesów miasta, w którym wielcy kupcy i armatorzy przestali być czynnikiem decydującym.

Na tern tle powstawały tarcia. W związku z tym obecnie istnieje wyraźna tendencja wydzielić i uniezależnić administrację portów, nawet całkowicie należących do miast, od administracji miejskiej.

Tendencje centralistyczne

Można zauważyć, że w szeregu państw zaistniała swego czasu tendencja do centralizacji administracji portowej. Jednak życie wpłynęło na znaczną zmianę poglądów i obecnie, w państwach najbardziej hołdujących zasadom centralizacji, możemy stwierdzić stanowcze i wyraźne dążenie do decentralizacji w dziedzinie administracji portowej. Wiedza centralna na ogół tylko kontroluje i finansuje budowę portów, sama zaś administracja portów jest prowadzona przez posiadające szerokie uprawnienia organa miejscowe, w których są zresztą silnie przedstawione interesy ogólne przez zaufanych ludzi rządu centralnego. Gdy port budowało i ulepszało miasto, czyniło to ze względu na interesy miasta. Mogło to kolidować z interesami ogólnymi całego kraju. W niektórych wypadkach musiały ingerować władze centralne, aby zmniejszyć wpływ miast na życie portowe.

Pociągnięcia do udziału w administracji portami sfer gospodarczych

Gdy się Rządy przekonały, że system centralizacji nie daje dobrych wyników, zaczęły one szukać formy, która z jednej strony zapewniałaby ona należytą obsługę interesów ogólnych, zaś z drugiej strony usunęłaby biurokracizm i zagwarantowałaby praktyczne zrozumienie interesów handlu i żeglugi i nadałaby portowi sprawność i elastyczność.

Więc wszędzie jest widocznym dążenie do przyciągnięcia do administrowania portem jego interesantów jako posiadających największe wyczucie potrzeb handlu, żeglugi i samego portu. W związku z tym przy zarządach portów, które winne posiadać bardzo wysokie kwalifikacje, powstają w tej lub innej formie organa doradcze, ściśle z nimi współpracujące, a w których interesanci portu mogą się swobodnie wypowiadać, przy czym się wyjaśniają sprzeczności różnych interesów. Jest również widoczną tendencją wykorzystywania sił tkwiących w inicjatywie gospodarki prywatnej, przy regulowaniu jej objawów przez władze publiczne. Celem uelastycznienia i usprawnienia administrowania portami istnieje dążenie nawet w Państwach najbardziej scentralizowanych pod względem administracji do stworzenia z portów odrębnych jednostek [osób] prawnych i nadania im charakteru organów autonomicznych, co między innymi ułatwia rozwiązanie zagadnienia finansowania portów.

Autonomia portów

Te organa autonomiczne są zwykle mandatariuszami Rządu w administrowaniu portami. Ostateczne decyzje w sprawach zasadniczych oraz w sprawach finansowych pozostają faktycznie w rękach władz centralnych, które przez swego członka zaufania są instancją kontrolującą i regulującą działalność portu. Szeroki udział w tych organach afer gospodarczych w rozwoju portu zainteresowanych lub go finansujących zapewnia sprawność i elastyczność portu oraz praktyczne zrozumienie interesów handlu i żeglugi.

Władza portu jest i może być tylko lokalna, gdyż tylko władza na miejscu jest w stanie obserwować stale i z bliska ruch handlowy w porcie i być całkowicie zorientowaną w jego potrzebach. W wielu wypadkach decyzje muszą być szybkie.

Ten system okazał się – po systemie administracji prywatnej, jaki nie wszędzie jest możliwym, bezwarunkowo na, lepszym. Dodatnie doświadczenie pod tym względem jest przyczyną wysuwania obecnie w poszczególnych krajach przez czynniki rządowe tezy rozszerzenia autonomii portów.

Udział w administracji portów przedstawicieli życia gospodarczego ma jeszcze to znaczenie dla rządów, podlegających krytyce parlamentarnej, że daje możliwość oparcia się o opinie możliwość się o opinie kompetentnych czynników, zmniejszając pośrednio odpowiedzialność rządów za przyjęcie tych lub innych decyzji.

W ogromnej większości wypadków Władza Publiczna ostrzega się przyjmowania na siebie funkcji o charakterze handlowym, a które się łączą z wykonywaniem tych czy innych manipulacji z towarem. W portach zaś wolnych, administrowanych przez towarzystwa o charakterze prywatnym, jest to zjawiskiem częstszym.

Funkcje handlowe w portach

Publiczna forma takich przedsiębiorstw /lub nawet mieszana/, operujących w porcie, nie może być tak sprężysta jak przedsiębiorstw prywatnych. Można zatem przypuszczać, że przedsiębiorstwo publiczne tego rodzaju przy jednakowym obciążeniu klienteli zarobi mniej niż firmy prywatne wykonywujące te same czynności. Zmniejszenie obrotów tych ostatnich pozbawi Państwo odpowiedniej sumy podatków. Po zatem istnieje obawa, że gdyby się okazało, iż organizacja publiczna jest deficytowa – zwykle powstaje u niej tendencja /- równania niedoborów drogą zwiększonego obciążenia klienteli portu. Wydaje się zatem, że do rozstrzygnięcia tego zagadnienia należy podchodzić z wielką ostrożnością. Może powstać obawa, że przy naszej skłonności do etatyzmu przejęcie przez organ publiczny funkcji dotąd wykonywanych przez firmy prywatne byłoby raczej popularne. Należałoby jednak zbadać, czy takie załatwienie sprawy dawałoby gwarancję dobrej obsługi klienteli, czy organizacja nie byłaby bardziej skomplikowana i czy ten organ publiczny by nie tracił tam, gdzie firmy prywatne by zarabiał. Poza tym należy rozważyć, czy w naszych warunkach nie jest ważnym dać możliwość naszym młodym firmom portowym się wzmocnić i skonsolidować.

Jeśli manipulacje w porcie znajdują się w rękach korporacji, zrzeszenia, lub firmy prywatnej, władze portowe reglamentują ich działalność i kontrolują wysokość stawek za poszczególne manipulacje, związane z przeładunkiem i składowaniem towarów.

W szeregu portów, zwłaszcza w portach wolnych wszystkie operacje składowe są skoncentrowane w rękach jednego organu, pracującego na zasadach ściśle handlowych, lecz ograniczonych w zyskach.

Zagadnienia techniczne i ekonomiczne

Głównymi zagadnieniami każdego portu są zagadnienia czysto techniczne i ekonomiczne. W związku z tym widzimy na czele administracji portów przeważnie inżynierów budowy portów. Nie jest to prawidłem ogólnym lecz na ogół inżynier budowy portów może łatwiej się orientować w sprawach ekonomicznych niż ekonomista

w sprawach technicznych, zaś na umiejętnym koordynowaniu tych współczynników bardzo zależy.

W związku z tak ważnymi dla portu zagadnieniami technicznymi jest w ogóle bardzo ważnym dobór kompetentnych inżynierów. Więc pod względem technicznym port we władzach centralnych winien być uzależniony od takiego organu, który skupiając większe ilości wyspecjalizowanych inżynierów, daje największą gwarancję doboru odpowiednio przygotowanych ludzi.

Widzimy, że wykonywanie spraw technicznych w portach jest przeważnie ze środków kowane w organach Robót Publicznych. W Ameryce, jak wyżej wskazałem, roboty portowe są wykonywane przez inżynierów wojskowych. Dotyczy to głównie kapitalnych robót portowych, jak budowanie basenów, nabrzeży, falochronów etc.

Jest właściwie obojętnym, jakie z Ministerstw zajmuje się portami. Jeśli będziemy mówili o sprawach budowlanych, najbardziej powołanym do tego wydaje się być Ministerstwo, które prowadzi analogicznie budowy, posiada stale odnawiająca się większe kadry inżynierów, a w tym hydrotechników. Policja portowa jest w większości portów zależna od władzy publicznej. Ponieważ funkcję tej władzy w porcie winne być ściśle skoordynowane z innymi dziedzinami pracy portu. Dyrektor portu bardzo często jest mianowany przez władzę centralną, która mu przekazuje uprawnienia policyjne.

Pilotaż

Pilotaż jest w przeważającej ilości wypadków organem odrębnym od policji portowej i jest wykonywany przez korporacje pilotów. Te korporacje powstały historycznie i datują od bardzo starych czasów. Piloci za bezpieczne wprowadzenie statku do portu pobierali odnowienie wynagrodzenie. Obecnie władza publiczna ustala ich kwalifikacje, dopuszcza do pilotowania i ustala opłaty.

W związku z postępem techniki rola pilotów w wielu portach się zmniejszyła. O ile w portach o trudnym, skomplikowanym i zmiennym wejściu pilotaż zachował swój dawny charakter, w portach o łatwym i dobrze obstawionym wejściu funkcje pilota znacznie się uprościły, i właściwie się zlały z funkcjami policji portowej /morskiej/.

W tych portach dobrze urządzonych i starannie utrzymanych pilot przestaje być pilotem we właściwym słowa tego znaczeniu, a staje się urzędnikiem portowym, prowadzącym statek na wodzie, wskazując kapitanowi miejsce, do którego jego statek ma przybić i informując go o przepisach portowych oraz o warunkach miejscowych.

Należy przy tym dodać, że piloci, są obecnie uważani tylko za doradców kapitana i odpowiedzialności nie ponoszą.

W związku z tem powstało zagadnienie, czy za funkcje o przeważającym charakterze policyjnym jest słusznym pobieranie specjalnych opłat.

EKSPLOATACJA PORTÓW

Abyśmy mogli sobie zdać sprawę z całokształtu zagadnień portowych, nie będzie zbędnym sprecyzować postulatów, jakim winien odpowiadać PORT.

Potem spróbuję wykazać, jakie są główne służby w porcie. Da to podstawy do orientowania się w szeregu związanych z partami zagadnień.

Zadania eksploatacji portów

Więc każdy port handlowy winien uwzględniać:

1. aby port i jego urządzenia odpowiadały charakterowi obrotu towarów i linii żeglugowych,
2. aby przeładunek ze statków do składów, magazynów, samochodów, berlinek itd. i odwrotnie był szybki i możliwie mniej skomplikowany.
3. aby formalności w porcie były możliwie proste i nieskomplikowane,

- aby wywóz towarów do zaplecza i przywóz ich do portu mógł się odbywać bez zatrzymania i bez przerwy.
- aby taryfy opłat ponoszonych przez statki, pasażerów i towary były ułożone w sposób jasny, przejrzysty i dostępny dla łatwej kontroli. Wysokość tych opłat winna być taka, aby ruch towarowy i pasażerski nie miał tendencji przerzucania się na inne porty.

Nie należy przy tym zapominać, że właściwa organizacja portu, łącznie z polityką opłat portowych i ze stworzeniem warunków, wpływających na pomyślne kształtowanie się frachtów na tonaż, dany port obsługujący, oraz stawek asekuracyjnych, może stworzyć nowo drogi ku zwiększeniu eksportu. Eksporter będzie w stanie ofiarować swój towar odbiorcy zagranicznemu na dogodniejszych warunkach, co zwiększa szanse ekspansji handlowej. Być może było by racjonalniej zwrócić większą uwagę na usprawnienie portów, niż w poszczególnych wypadkach szukać innych dróg popiekania eksportu.

Towar, który dzięki wysokim frachtom i kosztom przejścia przez port, nie może znaleźć miejsca na rynkach obcych przy zmniejszeniu kosztów transportu może niemi zawładnąć.

Z drugiej strony, jeśli niezbędny dla kraju surowiec można będzie uzyskać taniej – ludność konsumująca będzie mniej wydawała. Bilans płatniczy na tom zyska.

Służby w porcie

Niezależnie od tego lub innego systemu administracyjnego, w każdym dużym porcie istnieją w tej lub innej formie służby następujące:

- służba bezpieczeństwa.
- służba policji morskiej na wejściu i wyjściu statków, przydzielająca miejsce postoju statkom, regulująca ruch statków, barek, krypt, berlinek itp. regulująca załadunek i wyładunek towarów i pasażerów. Po niej należy i służba ostrożności **przeor...co (?????????)** wszelkim wypadkom itd., a także, o ile nie jest ona w rękach organów hydrografii ogólnej, służba znaków i
- służba sanitarna,
- służba techniczna w dziedzinie budowy, ulepszenia, utrzymania /konserwacji/ budowli portowych, mechanicznych urządzeń, torów kolejowych na nabrzeżach oraz ich połączeń, budynków, magazynów i w ogóle wszelkich prac o znaczeniu ogólnym,
- służba handlowa: eksploatacja i reglamentacja instalacji i w ogóle wyposażenia portu, reglamentacja wszelkich operacji, związanych z manipulowaniem towarami na siatkach, hangarach i składach, eksploatacja budynków i dworców pasażerskich. Koordynowanie wewnętrznego ruchu portowego z ruchem zewnętrznym drogami kolejowymi, kołowymi, wodnymi, statystyka, akwizycja.
- służba regulowania i dyscypliny pracy.
- służba finansowa, kasowa i rachunkowości.

Tylko w wyjątkowych wypadkach te służby są skoncentrowane w jednym organie. Jak widzieliśmy, często sprawy budownictwa portowego są prowadzone przez specjalne organa władzy centralnej. W większości wypadków służby bezpieczeństwa i policyjne są prowadzone również przez organa władzy centralnej.

Inne służby mogą być kombinowane w różny sposób, przy czym część ich może być nawet oddana do wykonania towarzystwom lub korporacjom prywatnym.

Koordynowanie wszystkich czynników, mających za zadanie stworzenie i utrzymanie portu jako instrumentu rozwoju życia gospodarczego Państwa w stanie stałej sprawności, rozszerzenie zaplecza – jest zadaniem administracji portu. Z tern są związane. prace w kierunku stałego badania warunków i koniunktur handlu międzynarodowego, żegluga oraz koniunktur zaplecza.

Przy skoncentrowaniu w porcie wielu interesów handlowych i znacznej ilości ludzi, dobrze się orientujących w zagadnieniach ekonomicznych, port bodzie zawsze tern miejscem, gdzie trzymanie ręki na pulsie warunków i potrzeb handlu jest najłatwiejszym. W związku z tym wszelkie projekty rozwoju i ulepszenia portów wychodzą zwykle ze sfer z portem związanych. Te projekty są przygotowane we współpracy z miejscowymi czynnikami gospodarczymi przez Administrację Portu.

O ile te projekty nie są związane z kapitalnymi budowlami, wymagającymi dużych kosztów, jest najbardziej wskazanym, aby one były realizowane z sum samego portu /wychodząc z założenia, że port jest jednostką prawną, pod kontrolą osób, przez Rząd mianowany on/.

Często te lub inne ulepszenia lub instalacje wymagają szybkiej decyzji, opóźnienie której może grozić utratą tych lub innych ładunków. Jest często trudno o szybkie uzyskanie potrzebnych sum z budżetu Państwa.

Klasycznym, często cytowanym przykładem skutków opóźnienia decyzji na skutek biurokratycznego załatwiania spraw, jest przykład opóźnienia Antwerpii w wprowadzaniu pływających elewatorów zbożowych. Skutkiem tego opóźnienia było to, że towar, który szedł dotąd na Antwerpię, przeczucił się na Rotterdam. Antwerpia. a razem z nią i Belgia, odczuła silny wstrząs gospodarczy i dopiero po szeregu usiłowań, po szeregu lat, Antwerpia była w stanie znowu uzyskać ten towar.

Straty dla Antwerpii były ogromne, zupełnie niewspółmierne do kosztów elewatorów pływających.

Takich przykładów można znaleźć bardzo dużo. Daj Boże, aby Gdynię nie cytowano jako jeden z takich przykładów.

O ile chodzi o budowy kapitalne i w ogóle prace, wymagające znacznych funduszy – mogą one być uzyskane drogą pożyczek, przez władze centralne aprobowanych i których oprocentowanie oraz, amortyzacje może przyjąć na siebie władza centralna, – lub też drogą odpowiednich asygnowań z budżetu Państwa, względnie poszczególnych komun lub prowincji.

W tym drugim wypadku Władza Centralna na podstawie opracowanych na miejscu projektów przyjmuje ostateczne decyzje, po odpowiednim przekontrolowaniu projektu przez odnośne władze techniczno-organizacyjne.

Organizacja pracy w porcie

Ważnym czynnikiem eksploatacji portu jest organizacja pracy robotniczej. Siła robocza winna być umiętna i dyscyplinowana. Ilość jej winna odpowiadać potrzebą portu. Ona winna być również reglamentowana w ten sposób, aby mogły być uniknięte wszelkie tarcia, które by mogły ujemnie wpływać na dobre funkcjonowanie portu. Jej prawa i interesy winne być zabezpieczone w ramach interesów ogólnych.

Sposoby rozwiązania tego zagadnienia w różnych portach są różne w zależności czasem od bardzo starych tradycji i warunków miejscowych.

Z punktu widzenia interesów portu jest ważnym ściągnięcie na niego obrotu bardziej wartościowego – tak zwanych ładunków generalnych – drobnicy, co się łączy między innymi z zagadnieniem rozbudowy sieci własnych linii regularnych oraz z zagadnieniem socjalnym, gdyż właśnie ten obrót wymaga większych ilości rąk roboczych. Pod tym ostatnim względem towarów masowych interesującym jest na przykład drzewo, wymagając również stosunkowo znacznej ilości rąk roboczych do I joga obsługi w porcie.

PRZEMYSŁ PRZY PORCIE

Powstanie zakładu przemysłowego nad samą pozwala statkom morskim dowozić tanie surowce wprost do warsztatu pracy i załadowywać gotowe produkty wprost na statek. W związku z tym

porty dają zwykle duże możliwości rozwoju przemysłu. Istnienie przy tych zakładach składów pod zamknięciem ułatwia otrzymywanie surowców w dużych partiach, ładunkami całookrętowymi co daje znaczne oszczędności. O ile na to surowce istnieje cło i są one składane do składu pod zamknięciem celnym i cło jest opłacano w miarę brania surowca do obróbki.

W Manchester, o którym już mówiliśmy, gdzie przemysł się rozwinął na kanale, udostępnionym dla statków morskich, wówczas gdy przedtem surowce mogły dochodzić do Manchesteru tylko przez port w Liverpool, oszczędność w kosztach dostawy surowca Co fabryki i stamtąd do konsumenta w kraju, obliczają na 14 - 16 szylingów od tony. Również uległy niższe koszty związane z eksportem towaru do krajów innych.

W Norwegii widzimy nad brzegiem morza np. w okolicach Christiansandu wielkie zakłady, wyrabiające aluminium i nikiel ze sprowadzanych morzem z dalekich krajów rud. W Niderlandach powstał, na podstawie rudy sprowadzanej statkami i wyładowywane, wprost na teren zakładów, przemysł metalurgiczny nad morzem w ujściu kanału, prowadzącego do Amsterdamu.

W Italii przemysł się rozwinął przy specjalnie do tego zbudowanym porcie w Marghera. Przemysł w portach bałtyckich rozwinął swego czasu na podstawie taniego węgla angielskiego, frachty na który kalkulowały się nisko, gdyż w kierunku odwrotnym statki mogły zabierać ładunki drzewa zboża. Podobnych przykładów możemy znaleźć (bardzo dużo).

W wielu wypadkach sprowadzany z zagranicy surowiec przewozi się w głąb kraju, tam się przerabia, zaś produkt wędruje w powrotem do portu dla konsumpcji miejscowej lub eksportu zagranicą.

W ten sposób produkt jest obciążony znacznymi kosztami przewozu, których by nie było, gdyby dany zakład przemysłowy znajdował się przy wodzie w porcie.

Nasz przemysł łódzki powstał w miejscowości, która właściwie nie posiadała żadnych specjalnych walorów pod względem geograficznym. Być może, że gdyby wówczas istniała Gdynia, to przemysł by powstał nad brzegiem morza. Bawelna byłaby wprost i ze statków wyładowywane do składów fabrycznych, zaś towar gotowy i mógłby być załadowywanym wprost z fabryki na statki do przewozu do najdalszych krajów świata. Ponieważ normalnie porty posiadają dobro połączenia komunikacyjne z zapleczem, obsługa krajowej klienteli nie przedstawiałaby trudności.

Mówiąc o znakomitych warunkach rozwoju przemysłu w portach, nałoży jednak się zastanowić, zwłaszcza w okresie mniej pomyślnej koniunktury, jak może wpłynąć powstanie przemysłu w porcie na stan analogicznych przedsiębiorstw już istniejących w kraju.

To zagadnienie wkracza w dziedzinę ogólnej polityki gospodarczej Państwa i tylko Rząd może przyjąć ostateczne pod tym względem decyzje. Mogłaby być przy tym zbadana, sprawa możliwości przeniesienia istniejących w innych miejscowościach zakładów przemysłowych nad morze.

Inaczej się przedstawia sprawa powstania w porcie przemysłu dotąd w kraju nieistniejącego, lub obliczonego na eksport, a który niczym nie wpłynie na stan przemysłu w głębi kraju.

Rzecz oczywista, że w każdym poszczególnym wypadku możliwość powstania tego lub innego przemysłu w porcie zależy od przewidywań inicjatorów i kalkulacji.

Należy zauważyć, że jedne z zakładów przemysłowych będą miały korzystniejsze warunki dla swego rozwoju w porcie wolnym, inne zaś w obrębie obszaru celnego Państwa.

Przemysł, korzystający z materiałów lub surowców zagranicznych i nastawiony na eksport, lub oparty na wolnych od akcyz produktach krajowych i produkujący towar eksportowy będzie szukał oparcia o port wolny.

Przemysł zaś, oparty na surowcach zagranicznych sprowadzanych bez cła, lub opłacających cło niskie, nie ma żadnego zainte-

resowania, aby powstać w porcie wolnym, gdyż wyprodukowany towar, idąc do kraju, będzie podlegał w warunkach normalnych opłacie zwykle cłem. Stocznie, zmuszone konkurować z obcymi stoczniami, celem możliwości uzyskiwania zamówień zagranicznych, powstają w obrębie wolnych portów. W obecnych naszych warunkach np. zakłady rozbiórki na złom starych okrętów mogą powstać tylko w porcie wolnym.

Największą wartością portu dla przemysłu /poruszam zupełnie sprawy przemysłu miejskiego/, jest to, że i klady przemysłowe posiadają front wodny, innymi słowy - własne nabrzeża - własne porty. - W portach, położonych na rzekach, stanowiących dojście do portów morskich, przemysł powstaje na i ich brzegach. W innych portach tereny dla przemysłu są specjalnie przygotowywane i woda przed nimi doprowadzona na do odpowiedniej głębokości.

Jako na jeden z przykładów mogę wskazać na port przemysłowy w Marghera na lądzie stałym naprzeciwko Wenecji. Ten port, z basenami, terenami, nabrzeżami itd. został stworzonym na osuszonych błotach wyłącznie jako miejsce dla powstania przemysłu i żadnej innej roli nie odgrywa.

W porcie przemysłowym Marghera, obejmującym kanał z kilkoma basenami, o terenach powierzchni około 7 km², istnieją stocznie, fabryka mydła, szkła, ksylitu, chłodnia, I browar, zakłady wyrobu tlenu itd.

Przy terenach przemysłowych zostały rozplanowane tereny dla osiedli pracowników.

Wyżej mówiłem o kanale Manchesterskim. Brzegi jego były skupione przez specjalnie powołane w związku z budową kanału towarzystwo terenowe „Trafford Park”, które te tereny dzierżawi, sprzedaje itd. W Hamburgu tereny były przygotowane przez Państwo i później wydzielane.

W Gdyni jest przewidywany dla rozwoju przemysłu tak zwany kanał przemysłowy. Więc tam może powstać port przemysłowy.

Nas interesują głównie przykłady tych portów, które, jak np. Manchester lub Wenecja planowo dążyły do stworzenia przemysłu przy porcie, przygotowując w tym celu odpowiednie tereny nad wodą, co miało zachęcić przemysł do wykorzystania tworzonych dla niego udogodnień. Jeśli zechcemy jednak amortyzować koszt budowy głębokiego kanału, nabrzeży itd. z wpływów od sprzedaży czy dzierżawy terenów, ceny i czynsze byłyby prawdopodobnie tak wysokie, że nie mogłoby być mowy o powstaniu tam jakiegokolwiek przemysłu. Więc jak i w innych portach, teren itd. winno przygotować ze względu na interesy gospodarcze ogólne Państwa, lub jeśli chodzi o interes lokalny, miasta. Wpływy z eksploatacji terenów bodajże mogą, pokryć koszt gospodarowania terenów, tj. przeprowadzenia dróg, wodociągów, kanalizacji, doprowadzenia prądu itd., lecz nie amortyzację. Zresztą jest wiadomym, że w ogóle wszelkie roboty wodne, jak np. regulacja rzek, budowa kanałów itd. bezpośrednio nigdy się nie rentują. Aby podejść do zrealizowania portu przemysłowego, należy uwzględnić konieczność sporządzenia przede wszystkim planów terenów, skoordynowanych z planem miasta /zwracając uwagę np. na szkodliwe działanie dymu w związku z panującymi wiatrami itd./, planem podejścia dróg kołowych i torów kolejowych itd.

Jeśli będziemy mówili o przemyśle, opartym na surowcach, sprowadzanych z zagranicy i przychodzących na statkach coraz większej pojemności należy przewidywać odpowiednią głębokość w kanale przemysłowym przy wszelkim stanie wody.

Wydaje się najbardziej racjonalne dla przeprowadzenia akcji przygotowania terenów i akwizycji przemysłu stworzenie specjalnie do tego celu towarzystwa terenowego.

Ten przemysł, o którym wyżej mówiłem, i który jest słusznym nazywać przemysłem portowym, gdyż to ostatnie określa pojęcie przemysłu, istniejącego dla obsługi portu lub żeglugi, jak warsztaty reperacyjne, doki, warsztaty żaglowe i nowe itd. nie ma również nic

wspólnego z przemysłem, który może powstać w dowolnym punkcie miasta, lecz nie potrzebuje ładu morskiego.

Może się wydawać, że nie jest również ścisłym mówienie o uprzemysłowieniu portu, gdyż port ogólny jako takowy nie jest miejscem dla rozbudowy przemysłu, natomiast jest instrumentem dla przeładowywania towarów.

Byłoby bardziej ścisłym, gdybyśmy mówili o stworzeniu portu przemysłowego, odrębnego od portu ogólnego i podlegającego innej reglamentacji. Na przykład jest rzeczą sporną, czy od statków przywożących towar do prywatnych przystani należy pobierać opłaty portowe i czy mają podlegać opłatom towary, przywożone na prywatne przystanie lub stamtąd załadowywane. Jest to zależnym od warunków koncesji. Więc całe zagadnienie stworzenia portu przemysłowego winno być jeszcze dokładnie przestudiowane przez kompetentne osoby.

Jednocześnie należałoby rozważyć sposób przygotowania we współdziałaniu z Gminą terenów dla zakładów przemysłowych, nie potrzebujących bezpośredniego dostępu do morza. Będzie zależało od przedsiębiorców i ich kalkulacji, jakie tereny z frontem wodnym, lub bez niego, będą im bardziej dogadzały.

Powstanie portu przemysłowego może, jak wspominałem wyżej, w pewnych wypadkach przyczynić się również do zrównoważenia obrotu portu i dzięki stworzeniu większych możliwości frachtowych do bardziej korzystnego kształtowania się frachtów.

U nas należałoby specjalnie zbadać możliwość rozwoju przy porcie przemysłu, opartego o produkcję rolną kraju.

MIASTO A PORT

Niejednokrotnie poruszano u nas zagadnienia współdziałania miasta z portem, ujmując go raczej teoretycznie, przy czym wysuwano sprawę udziału miasta w administrowaniu portem, powołując się na przykłady innych portów. Należy jednak mieć na względzie, że w tych wypadkach, gdy miasta, tj. samorządy miejskie, administrują portami, dzieje się tak dlatego, że te miasta same, wybudowały port – i port jest utrzymywany z podatków mieszkańców miasta. Jednocześnie jesteśmy często świadkami walki Rządów przed stawiających interes ogólny z miastami – właścicielami portów. U nas miasto nie przyjmowało i przyjmować nie mogło żadnego udziału w tworzeniu portu – gdyż przede wszystkim tego miasta nie było i gdy ono powstało, nie miało pieniędzy nie tylko na finansowanie rozbudowy i ulepszenie portu, lecz i na własną rozbudowę. Jest wątpliwym, czy w przyszłości, jaką byłibyśmy w stanie dziś przewidzieć, miasto Gdynia /gdzie właściwy samorząd miejski nie istnieje/, będzie w stanie związane z rozbudową portu i jego urządzeń kosztą przyjąć na siebie.

Miasto Gdynia

Miasto Gdynia powstało raczej jako pochodna portu. Kupiectwo w Gdyni dopiero się naradza. W związku z tym nie mogły powstać żadne tradycje kupieckie, oparte na szerokiej i praktycznej znajomości świata, a które odegrały tak wielką rolę w pomyslnym rozwoju wielu portów.

Na rozbudowę miasta Gdyni wpływały, i to przeważnie, inne czynniki, mianowicie bardziej politycznej natury.

W interesie bowiem Państwa leżało, aby nad morzem zostało stworzone większe środowisko polskie, które by promieniowało na okolicę, a również i na zewnątrz. Po zatem Gdynia, będąc jedynym miastem polskim nad morzem, jest jak gdyby fasadą Rzeczypospolitej na zewnątrz miastem, na podstawie wrażeń z którego formuje się zagranicą w znacznym stopniu opinia o naszym kraju. Są to zadania właściwie zupełnie niezależne od problemu portu.

Z drugiej strony istnienie portu daje możliwości rozwoju miasta, tj. ułatwia w danym wypadku rozwiązanie problemu politycznego.

Łączność interesów ludności z obrotami portu

Nie może jednak ulegać wątpliwości, że miasto – gmina – ludność jego, którego życie i dobrobyt są bezpośrednio zależne od obrotów portu, może mieć znaczne zainteresowanie w tym, aby port był dobrym instrumentem, ściągającym do portu ładunki i statki. Więc nie jest obojętnym dla gminy, czy opłaty portowe nie są nadmiernie wysokie, czy port posiada dostateczną głębokość i odpowiednią ilość kranów. Nie jest obojętnym, czy statki pozostają w porcie krócej czy dłużej. Czym gorzej pracuje port, czym wyższe są jego koszty, tym więcej się można obawiać tego, że obrót portu może się skurczyć. W związku z tym, o ile nie wydaje się słusznym, aby miasto komplikowało swoje zadania eksploatacją urządzeń portu przez niego nie stworzonych, a które daleko lepiej będą eksploatowane przez organa specjalne, o tyle jest słusznym, aby miasto miało głos we wszystkich sprawach ogólnych, dotyczących portu z punktu widzenia interesów ludności miasta.

Jest również niewątpliwym, że ludność miasta, w świadomości swej zależności od rozwoju portu, gdy warunki na to pozwolą, będzie chętnie finansowała, we własnych interesach te lub inne nowe poczynania, mające na celu zwiększenie obrotów portu.

Wyżej podawałem przykłady wprowadzenia przez jeden ze stanów Ameryki Północnej specjalnego ogólnego podatku z tym, aby port zaniechał pobierania opłat od statków, zbudowania kanału morskiego do Manchesteru środkami miejskiej ludności itd.

Konkurencja miast portowych

Byłoby tu na miejscu zauważyć, że konkurują pomiędzy sobą nie tyle porty jako takie, lub zarządy portów, jak kupiectwo miast portowych – port zaś służy za instrument tą konkurencję ułatwiający. W tej konkurencji działają różne i różnorodne siły.

Od ulepszenia obsługi przez port handlu i żeglugi i od uwzględnienia potrzeb kupiectwa zależy w znacznej mierze zdolność konkurencyjna kupiectwa miast portowych.

Jeśli więc pragniemy, aby w danym mieście powstało, wzmocniło się i mogłoby się utrzymać kupiectwo, należy w sposób odpowiedni administrować portem, unikając wszystkiego, co by mogło proces jego rozwoju utrudnić.

Porty i miasta portowe nie są abstrakcją. Od obrotów portu zależne są losy i zarobki tysięcy ludzi. Jeśli przy konkurencji pomiędzy miastami portowymi obroty portu jednego z nich kurczą się, drugiego zaś wzrastają – kupiectwo pierwszego traci, drugiego zaś zaraabia.

Jeśli np. czytamy w statystyce, że np. w listopadzie 1933 r. obrót portu Gdańskiego wyniósł 500.000 ton, zaś, portu Gdynińskiego 626.000 ton, zaś w grudniu obrót Gdańska wyniósł 579.000 ton, a Gdyni tylko 536.000 ton, rozumiemy, że kupiectwo, pracownicy, robotnicy w Gdyni byli w grudniu w stosunkowo gorszej sytuacji niż w Gdańsku. W budżetach ludności, w skarbie Państwa i w kasach gminy, to skurczenie się obrotów przybiera kształty zupełnie realne.

Jest więc zrozumiałym, że kupiectwo miast portowych jest najbardziej wrażliwym barometrem stosunków w danym porcie i jest czynnikiem, pobudzającym ulepszenie portu i dostosowywanie go do potrzeb handlu i żeglugi.

Obroty portów są zwykle określane danymi o ruchu statków. Czym więcej statków przewinęło się przez port, czym większy był tonaż obrotu, tym intensywniej pracował port, tym więcej obrotów miało kupiectwo, tym lepszym był stan zatrudnienia robotników, tym większe były obroty rzemiosła i handlu drobnego. Statki przychodzą do portu, jeśli jest ładunek. Jeśli ładunku nie będzie – nie będzie i statków w porcie.

Czym większy jest popyt na tonaż, czym większy i częstszy jest ruch statków, tym więcej interesów koncentruje się w porcie. Powstają firmy dla ich obsługi: ekspedytorzy, maklerzy, banki,

agencji, domy komisyjne, firmy asekuracyjne i w ogóle wszystko to, co rozumiemy pod handlem.

Robotnicy znajdują zajęcie. Ludność się zwiększa. Dla obsługi tej ludności są potrzebni rzemieślnicy, drobni kupcy, środki komunikacyjne itd. itd. Obliczają, że zatrudnieni w rzemiośle dla obsługi ludności danego miasta stanowi do 1/5 całej jego ludności. Przy zaniku obrotu portu wszystko to upada.

Siła pociągająca portów starych

Interesującym będzie zwrócenie uwagi na fakt, że porty duże i stare odczuwają w bardzo słabej mierze konkurencję portów młodszych i mniejszych, chociaż te ostatnie stworzyły bardziej współczesne i ekonomiczne urządzenia, często ceną wielkich usiłowań i ofiar.

Objasnia się to dążeniem kupiectwa prowadzenia swych operacji na ustalonym i zorganizowanym rynku, gdzie się koncentruje większa ilość ofert.

Podam przykład Nowego Yorku. Ten port jest drogi i dostawa towarów do i z szeregu miejscowości, które biorąc logicznie, winne by stanowić normalne zaplecze innych sąsiednich portów, jest przez port Nowego Yorku kosztowna. Jednak, nie zważając na wyższe koszty Nowego Yorku, towar idzie na ten port, a nie na inne. Dzieje się to tak dlatego, że ten port jest największym w Ameryce rynkiem frachtowym. Do tego dochodzi przyzwyczajenie.

Można powiedzieć, że kupiec chętnie poniesie większe koszty, aby tylko się znajdować w większym, bardziej elastycznym i ożywionemu centrum handlowemu, posiadającemu lepszą służbę informacyjną, tak samo, jak wiele firm gotowe jest więcej płacić za swój lokal i ponosić wyższe koszty handlowe, byleby być na bardziej ożywionej ulicy i w lepszym domu.

Zastanawiając się nad zagadnieniem portów młodych, wszystkie te rzeczy należy mieć na uwadze. +/ w styczniu obrót ogólny portu gdańskiego wyniósł 653 000 ton, zaś portu w Gdyni - 526 000 ton.

Miedzy innymi jednym z czynników rozwoju portu może być stworzenie przy nim wielkich składów określonych towarów. Istnienie dużych zapasów towarów pociąga za sobą, transakcje tymi towarami. Tworzy się rynek.

Jak wskazywałem wyżej, w wielu wypadkach w portach, należących i eksploatowanych przez miasta zarysowały się poważne sprzeczności pomiędzy interesami portu i miasta. Z tego wynikałoby, że miasto, mając głos w rozwiązywaniu spraw portowych w interesach ogółu ludności, nie powinno jednak mieć wpływów decydujących.

Pomijając te względy, udział przedstawiciela miasta w wyższym organie zarządu portem jest potrzebnym z powodu konieczności uzgadniania szeregu spraw, w których zagadnienia techniczne miasta i portu się stykają, jak na przykład przy planowaniu przyległych do portu dzielnic miejskich, dróg dojazdowych do portu, sprawy cyrkulacji pojazdów i osób swą pracą z portem związanych itd.

Wolne porty

W moim zeszłorocznym wykładzie dałem zarys organizacji wolnych portów w różnych państwach. Obecnie postaram się ująć na tle ogólnej administracji portów, w jaki sposób w główniejszych wolnych portach zostało rozwiązane zagadnienie zarządu tymi portami.

W Kopenhadze port wolny jest administrowany przez Towarzystwo, któremu Rząd udzielił koncesję na 80 lat, a którego większość udziałów znajduje się w rękach kilku banków zainteresowanych w rozwoju handlu duńskiego. Na czele Towarzystwa stoi Rada, składająca się z 8 członków. Z nich 2-ch jest mianowanych przez Ministerstwo Robót Publicznych, 2-ch przez władze portowe Kopenhagi, reszta - 4-ch przez akcjonariuszy. Towarzystwo jest właścicielem portu i terenów, lecz dzierżawa terenów i magazynów, taryfy na prąd i wodę wymagają zatwierdzenia Rządu. Na czele

Zarządu stoi wybrany przez Radę i zatwierdzony przez Ministerstwo Dyrektor Zarządzający, mający dwóch, mianowanych przez Radę pomocników, jednego administracyjnego, drugiego technicznego.

Bilans kontroluje i zatwierdza Ministerstwo

Two może wydawać dokumenty składowe. Opłaty od statków pobiera Two. Opłaty od towarów są pobierane przy wyjściu towaru z portu wolnego.

Cumowanie, wykonywane przez Gildję przewoźników znajduje się wyłącznie w rękach Towarzystwa. Towarzystwo jest jedynym właścicielem składów publicznych i jedyną władzą portową w obrębie portu wolnego. Przedsiębiorstwa w porcie wolnym mogą powstać tylko z zezwolenia Ministerstwa. Ważenie odbywa się przez organy władz miejskich, jako neutralnych.

Ing. H. Fogl Meyer z Kopenhagi pisze:

„Tajemnica powodzenia Towarzystwa polega na tym, że wszelkie prace na statkach, nabrzeżach i w składach są skoncentrowane w jego rękach i że towarzystwo jest przedsiębiorstwem prywatnym”.

„Urzędowa instytucja podlegałaby wpływowi politycznym, miejscowym i ogólnym, w związku z czym byłoby trudno zawierać praktyczne i ekonomicznie zdrowe umowy z robotnikami.

W Sztokholmie i Malmö porty wolne są eksploatowane przez zależne od miasta towarzystwa /te porty w ogóle należą i są administrowane przez miasta/. W Malmö - dyrektor Towarzystwa portu wolnego jest jednocześnie naczelnym dyrektorem całego portu. W Sztokholmie port wolny posiada specjalnego dyrektora. Ponieważ składy stanowią własność Towarzystwa, operacje pomiędzy statkiem a składem wykonuje właściciel portu.

W Göteborg wolny port jest pod zarządem Rady Administracyjnej portu i dyrektor naczelny portu zarządza również i wolnym portem.

Przeładunek jest oddany towarzystwu prywatnemu, zaś wykonywanie transportów /ekspedycja/ innemu Towarzystwu. Jednak w Göteborg ekspedycja eksportowa jest wolną.

Cumowniczo jest w ręku prywatnych cumowników - tych samych co w innych częściach portu.

Jest w ogóle przyjętą zasadą, że hangary lub składy w pierwszej linii nabrzeży są niczym innym jak debarkaderami dla wyładunku towarów względnie ich załadowania. W związku z tym hangary w pierwszej linii są w zarządzie portu, względnie Towarzystw Żeglugowych.

W Hamburgu, dla eksploatacji portu wolnego zostało utworzone Two Hamburger Freihafen Lagerhaus Gesellschaft, które wydzierzało tereny wolnego portu od miasta. W Towarzystwie, do którego przystąpiło miasto z aportem swych terenów, miasto jest silnie zainteresowane, ono partycypuje w zyskach, lecz nie ponosi strat. Składy, dźwigi i w ogóle wyposażenie portu buduje i eksploatuje Towarzystwo. Państwo przygotowuje tereny i nabrzeża, lecz budynki wznosi Towarzystwo. Mamy więc w danym wypadku do czynienia z najczęściej przyjętą formą Towarzystwa składowego.

W Trzeście eksploatuje port wolny, również jak i całość, Two Magazzini Generali. Ono reguluje pracę na nabrzeżach, w hangarach i składach oraz na kolei. Ono bezpośrednio administruje składami, terenami i wszelkimi urządzeniami przeładunkowymi. Two posiada własne składy - poza manipulacyjnymi. W jednych towar jest składany w halach ogólnych, w innych firmy mogą wydzierzać oddzielne kamery.

W Genui port wolny jest administrowany przez Prowincjonalną Radę Gospodarczą. Prace ręczne ogólne wykonuje Two tragarzy celnych, korporacja istniejąca od r. 1340-go.

Koncesja na Wolny Port w Neapolu została wydana komunie Neapolu na przeciąg 99 lat, która ze swej strony wydała subkoncesję na budowę Południowemu Two Składów Ogólnych.

Z tych kilku przykładów jest widocznym, że dla administrowania portami wolnymi są przeważnie tworzone specjalne organa, stanowiące oddzielne jednostki prawne, innymi słowy eksploatacja portów wolnych jest wydzielona z ogólnej administracji portu, jednak posiada z nią stałą łączność. Niektóre organa są często wspólne, np. konserwacja portu, policja itd. Widoczne jest dążenie do zapewnienia tym organom, tworzone często w postaci towarzystw akcyjnych stałości i ciągłości pracy. Koncesje obejmują długoletnie okresy. Organa, administrujące portami wolnymi, obejmują, przeważnie tylko handlową stronę eksploatacji, i regulują składowanie oraz operacje przeładunkowe. Sprawy techniczne – budowlane – pozostają w kompetencji władz ogólnych. Ogólnikowo można powiedzieć, że od momentu wejścia statku do wolnego portu zajmuje się nim Towarzystwo, rozpoczynające od cumowania. Dalej, Towarzystwo Portu Wolnego odbiera towar ze statku /jednak co do racjonalności prowadzenia prac sztauberskich przez T-wa wolnych portów, istnieje wiele wątpliwości, co między innym stwierdza i Roy Mac Elwee/ – składa go w swoich hangarach i przez pewien okres czasu składa go bezpłatnie. Właściciel towaru, dysponujący nim, względnie ekspozytor, zabiera towar, nadaje go na kolej, przenosi do innego składu lub też poleca złożenie go do składu długoterminowego. W wielu portach uważają za najbardziej praktyczne mieć składy piętrowe. Parter jest składem przejściowym, krótkoterminowym, na piętrach zaś mieszczą się składy długoterminowe, eksploatowane przez T-wo portu wolnego.

Ogólną cechą wszystkich Towarzystw wolnych portów jest to, że one eksploatują wszystkie składy, tereny etc. w obrębie wolnego portu, w większości wypadków pod tą lub inną kontrolą władz publicznych.

Taki racjonalny sposób rozwiązania sprawy składowania w portach jest możliwy, gdy Towarzystwo jest właścicielem wszystkich składów, taką sytuację widzimy we wszystkich lub przynajmniej w większości portów wolnych.

Gdyby powstało zagadnienie powołania do życia takiego organu dla eksploatacji portu wolnego w Gdyni, należałoby rozważyć, czy nie byłoby racjonalnym stworzenie odpowiedniego Towarzystwa, do którego wszedł Rząd z a portem swych terenów i składów, właściciele innych składów oraz pewne kategorie interesantów portu, banków zainteresowanych w rozwoju handlu zamorskiego, z zastrzeżeniem, jakie widzimy w portach Italii, że celem Towarzystwa jest obsługa handlu, a nie działalność zarobkowa.

Dalej prace sztywadorskie mogłyby być wykonywane przez Korporację sztywadorską¹⁶⁾, z którą T-wo zawrze specjalną umowę. To samo można zrobić w stosunku do cumowania oraz innych manipulacji. W ten sposób zostałaby zapewniona fachowa obsługa interesantów i sprawność operacji portowych.

Port w Gdyni

Jak wyżej wskazywałem, założeniem wszelkiego systemu administrowania większym portem winna być obsługa w imię interesów ogólnych.

Aby być w stanie porównać system administracji portu w Gdyni z zarządami innych portów, zmuszeni jesteśmy poddać go pobieżnej analizie na tle przyjętych gdzieindziej systemów administrowania portami handlowymi.

Porównania i analogie dopomogą nam podejść do postawienia zadania, w jaki sposób winien być nasz port administrowany.

Dla uspokojenia tych, którzy by upatrywali w tym chęć krytykowania tych lub innych posunięć pragnąłbym przypomnieć, że w Hamburgu, Genui i innych portach, spierano się gorąco w ciągu długich lat, w jaki sposób te porty winne być administrowane.

W Hamburgu, rozbudowanym i zorganizowanym początkowo przy pomocy angielskich specjalistów studia, badania i debaty trwały prawie przez dziesięć lat. Ustalony później system przetrwał do dni obecnych.

Ten port powstawał w epoce wielkiego przełomu w dziedzinie techniki przejścia żeglugi na statki parowe, rozwoju kolejnictwa itd. oraz wzmożonej międzynarodowej wymiany towarów.

Dziś jesteśmy w sytuacji o wiele łatwiejszej. Nauka portowa ostatnich lat kilkudziesięciu wyjaśniła i rozwiązała dużo problemów.

Przypuszczam więc, że nie będziemy potrzebowali dla ustalenia systemu administrowania portem w Gdyni dziesięciu lat.

Pragnąłbym, aby ta sprawa została rozwiązana szybko, muszę jednak: podkreślić, że ponieważ jednym z najbardziej zasadniczych warunków należytego wykorzystania portu jak instrumentu jest stałość i niezmiennność istniejących w porcie stosunków, wołałbym raczej abyśmy to zagadnienie badali dłużej, niż abyśmy przyjmowali decyzje, jak mówią, opracowane na kolanie, a za rok lub za dwa znowu wszystko zmieniali.

Jak jest administrowany port w Gdyni?

Musimy przede wszystkim zauważyć, że Zarząd tego portu formował się dorywczo i właściwie dotąd znajduje się w stanie permanentnej reorganizacji, ciągłych zmian personelu, ciągłych zmian zapatrywań nawet na najbardziej zasadnicze rzeczy, w zależności, jak się wydaje, od częstych zmian w Centralnych Urzędach w stolicy, przy czym wszystko się odbywa na tle dość pobieżnej znajomości samego przedmiotu. Gdy w jednym roku jest uznawaniem za konieczne oparcie pracy portu na współpracy z miejscowymi kołami gospodarczymi, w roku następnym nawet wbrew ustawom, odsuwają je od współpracy. Dziś zarząd portu otrzymuje te lub inne prerogatywy i możliwość samodzielnego decydowania tych, lub innych spraw, jutro przeprowadza się daleko idącą centralizację, pojutrze wszystkie posunięcia w porcie uzależniają się od zapatrywań Gdańska itd. Wczoraj wysuwano projekty daleko idącej autonomii portu, nie zdając sobie sprawy z tego, jak należy tę autonomię rozumieć, dziś przechodzą do innej krańcowości. Potem znowu wracają co uprzednich koncepcjach.

Sfery gospodarcze z natury rzeczy są bardzo wrażliwe na wszelkie zmiany, zawsze starając się z góry do zastosowania swej pracy do tych lub innych warunków. Nie można się więc dziwić, że z jednej strony w tych warunkach powstaje dezorientacja, co nie wpływa zachęcająco na zainteresowane w porcie sfery kupieckie, zaś z drugiej strony coraz częstsze są skargi i utyskiwania na to, że nie wszystko w naszym porcie jest na czas przewidywane.

Patrząc na rzeczy z perspektywy historycznej wszystko to znajduje usprawiedliwienie w tym, że sprawy morskie w ogóle są dla Polski zupełnie nowe i nie były jej znane.

Pocieszając się tym, że są, to zjawiska w naszych warunkach normalne, winniśmy jednak zdać sobie sprawę z tego, że obecnie, gdy znaczenie Gdyni stale się zwiększa w naszych stosunkach międzynarodowych, należy zastanowić się nad nadaniem portowi gdyńskiemu jakiegoś ostatecznego ustroju, mającego cechy większej stałości i większego dostosowania do potrzeb żeglugi i handlu, uwzględniając przy tym specyficzne nasze warunki.

Właścicielem gdyńskiego portu jest państwo, które go zbudowało i częściowo wyposażyło. Centralizacja i zależność od Władz Centralnych jest całkowita. Wszelkie decyzje w sprawie rozbudowy portu, jego wyposażenia i urządzenia są przyjmowane przez Władze Centralne.

Poszczególne części portu z nabrzeżami i tereny są wydzierżawiane przez Władze Centralne firmom prywatnym dla celów przeładunkowych i przemysłowych. Port nie ma charteru osobowości

¹⁶⁾ Rummel ma tu na myśli całokształt działalności tzw. maklerów okrętowych.

prawnej, będąc rządzonym na podstawach ogólnej administracji państwowej. Wszelkie wpływy pieniężne za korzystanie z portu i za różne świadczenia idą do kas Skarbu Państwa, zaś wszystkie wydatki na rozbudowę, ulepszenia i eksploatację portu przechodzą przez ogólny budżet państwowy. R. Mac Elwee w swej pracy „Port Development” uważa między innymi taki system za najbardziej krępujący rozwój portu.

W Gdyni istnieje Rada Portu o charakterze doradczym. Do jej składu wchodzi przedstawiciele różnych urzędów, delegaci Izby Przemysłowo-Handlowej oraz osoby mianowane przez Rząd ze sfery gospodarczych. Prezesem Rady jest Dyrektor Urzędu Morskiego – właściwie Dyrektor Portu. Rada faktycznie nie odgrywa żadnej roli w administrowaniu. Nie ma nawet możliwości wypowiedziania się w sprawach powstających projektów, dotyczących urzędowania, organizacji i rozwoju portu oraz w sprawach wydzierżawiania tych lub innych obiektów i w najlepszym wypadku jej są tylko komunikowane już przyjęte decyzje.

Pewien wpływ miała Rada na opracowanie regulaminów portowych oraz ustalenie opłat portowych. Rada jest zbieraną rzadko i dorywczo.

Z tego wynika, że Rada Portu w Gdyni, stworzona w początkowym stadium rozwoju portu i dlatego nazwana tymczasową, nie jest nawet w najmniejszym stopniu organem, który by można było nazwać gospodarzem portu.

Z tego wszystkiego można wywnioskować, że sprawa administrowania tym portem rozwiązana nie jest. Jesteśmy w okresie eksperymentów i szukania dróg¹⁷⁾.

Konkurencja portów

Przejdźmy do problemu konkurencji z innymi portami. Konkurencja miast portowych jest zawsze czynnikiem stale wpływającym na ulepszenie portów. Lecz poza naturalną konkurencją z Gdańskiem, którego nastawienie nie może być innym, jak skierowaniem przeciwko Gdyni z tej prostej przyczyny, że każdy krok naprzód Gdyni nie może nie zmniejszać znaczenia Gdańska, istnieje konkurencja portów obcych, niemieckich i Triestu nad Adriatykiem, – walka z którymi może być prowadzona tylko przy współpracy z polskimi kolejami. Powracając do walki konkurencyjnej z Gdańskiem, leżącym na obcym terytorium i koordynującym swą politykę za swoją macierzą – nie należy zapominać, że aby wytrzymać konkurencję z tym starymi i bardzo po wojnie wzbogaconym miastem portowym, uważanym obecnie za najbardziej bogate miasto portowe niemieckie, – a co Wolne Miasto zawdzięcza wyłącznie Polsce – Gdynia winna być odpowiednio traktowana. Z tego też punktu należy rozważać i sprawę kosztów przechodzenia towarów przez port, łącznie z kosztami obciążającymi statki. Poza tym Gdynia winna zapewnić jak najlepszą obsługę klientów, gdyż jeśli będzie inaczej, handel stopniowo może obrać drogi inne, mniej dla Polski korzystne. Niestety obecnie często się słyszy, że nie wszystka klientela jest z panujących w Gdyni stosunków zadowolona.

Koszta utrzymania portów handlowych.

Jak wszystko na świecie, ulepszenie, portów wymaga pieniędzy. W miarę postępu techniki tych pieniędzy potrzeba coraz więcej. Pieniądze potrzebne są i wówczas, gdy wylania się nagle potrzeba nowych inwestycji, celem zdobycia lub utrzymania tego lub innego towaru, który może odejść do portu konkurencyjnego, lub gdy zmiana koniunktury lub rozwój nowej produkcji wysunie konieczność ulepszeń lub stworzenia nowych urządzeń.

Port, stawiający sobie za zadanie obsługę interesów ogólnych winien posiadać zdolność przepustową obliczoną na największe

możliwe natężenie obrotu, chociażby ten okres silnego natężenia trwał przez czas krótki w ciągu roku.

Najgorszym co stać się może – są to zatory w ruchu towarowym, portu /congestion/, które mogą spowodować ogromne zamieszanie w ruchu nie tylko jednego, lecz wszystkich towarów, w związku z czym mogą ucierpieć przemysł i handel nawet w najbardziej oddalonych od portu dzielnicach kraju. Takie zatory można porównać z zatrzymującym obieg krwi skrzepem w organizmie ludzkim.

Lecz to nie jest wszystko. Są wypadki powstania nowych koniunktur dla tego lub innego towaru. Obroty portu pod wpływem tych lub innych wypadków i w stopniu nieoczekiwanym mogą się zwiększyć. Więc i do tego port winien być przygotowany. W porcie składy mogą być zbudowane szybko, dodatkowe tory kolejowe można ułożyć łatwo, nawet pewne urządzenia przeładunkowe mogą być zmontowane w przeciągu względnie krótkiego czasu, a zresztą przy przeładunku towarów można się posługiwać kranami okrętowymi. Lecz budowle portowe nie mogą być improwizowane. Wykonanie ich wymaga lat i nabrzeża i baseny na poczekaniu nie powstają. Życie nie czeka i za późno jest o nich myśleć, gdy towar już zaczyna napierać. W związku z tym, każdy port winien mieć zawsze pewną rezerwę nabrzeży o odpowiedniej głębokości, oraz innych urządzeń. Na skutek tendencji do zwiększenia tonażu statków, w stosunku do głębokości są wysuwane coraz wyższe żądania.

Więc znaczna część nabrzeży nie może być w ciągu całego roku intensywnie wykorzystana.

Port wymaga falochronów, pomocniczych części portu do postoju służbowych i innych statków itd. Wszystko to w ogóle opłacalnym być nie może, w tych warunkach trudnym są koszty utrzymania wszystkiego, na co się składa port handlowy, przerzucać na jego klientów.

Przejdźmy teraz do urządzeń portowych, np. kranów /dźwigów/, odgrywających w każdym porcie dużą rolę.

Jak się ta sprawa przedstawia? Podam przykład.

W porcie hamburskim jeden statek może być jednocześnie obsługiwany przez 6-10 kranów. Jest jasnym, że czym większa będzie ilość kranów, tym mniejszą będzie przeciętna wydajność każdego z nich, lecz tym większą będzie przeciętna szybkość ładowania statków. Więc wszystkie te krany, przyspieszające za- i wyładunek statków, są niezbędne i ich brak zmniejsza szybkość operacji przeładunkowych portu. Aby nie być skrzepowanym pod względem możliwości ładowania przedmiotów ciężkich o wielkiej objętości, port potrzebuje silnych kranów, które będą rzadko używane. Jednak brak takich kranów może być przyczyną, że tego rodzaju towar pójdzie na port inny, a za nim mogą pójść i inne ładunki.

Więc jako część wyposażenia dobrego portu są one niezbędne.

Port potrzebuje holowników, statków pomocniczych, drag, środków pożarniczych itd.

Na północy porty winne posiadać lodołamacze, by utrzymać port otwartym w ciągu surowych zim. Niema jednak mowy o tym, aby koszt rocznego utrzymania tych drogich statków mogłyby być pokryte ze specjalnych opłat lodowych, pobieranych od statków w czasie miesięcy zimowych. Takich przykładów możemy znaleźć dużo.

Więc możliwość amortyzacji tego wszystkiego jest wątpliwą i w wielu wypadkach pobierane za korzystanie z tych wszystkich urządzeń portu opłaty nie mogą pokryć nawet kosztów ich eksploatacji.

Być może, że gdyby porty były w stanie wyznaczyć dowolne opłaty za korzystanie z ich usług, sprawa mogłaby wyglądać inaczej.

Port, który jest w stosunku do swego zaplecza monopolistą, mógłby pobierać, kosztem tego zaplecza, wysokie opłaty.

Tak np. mógł postępować przed wieki Gdańsk, leżący w ujściu głównej i wówczas jedynej arterii komunikacyjnej swego zaple-

¹⁷⁾ Na temat funkcjonowania Rady Portu zob. J. Tymiński, *Administracja morską w Gdyni...*, s. 168-175.

cza – Wisły. Było to jedną z przyczyn kilkakrotnych prób dawnej Rzeczypospolitej uniezależnienia się od tego monopolu, o czym mówiłem w swej przedmowie. Nastawiony nie na obsługę, ale na eksploatację swego zaplecza Gdańsk umiejętnie wyzyskiwał swą sytuację, uważając zazdrośnie, aby to zaplecze nie uzyskało przypadkiem innego kontaktu z morzem.

O skutkach takiego monopolu mówił cytowany wyżej Dymitr Sulikowski. Porty nastawione na obsługę zaplecza w ogromnej większości wypadków, jak zobaczymy niżej, nie mogą pobierać opłat dowolnych.

Przed wszystkim istnieje konkurencja innych portów znajdujących się czasem w innych państwach, a nawet i położonych na innych, oddalonych morzach. Nowy port, który stara się o uzyskanie dla siebie klientów, jest zmuszonym stosować u siebie opłaty niższe, aby wyrównać warunki konkurencji z większymi centrami handlowymi. Z drugiej strony, z poziomem opłat portowych od statków i towarów wiążą się interesy ogólne handlu, przemysłu i konsumenta.

Wysokie koszty, wpływające na koszty dostawy towaru mogą stać się hamulcem ekspansji handlowej danego kraju i wpłynąć na podwyższenie cen przerabianych lub konsumowanych w kraju surowców i towarów zagranicznych.

Na przykład, podwyżka opłat od statków, opłacanych przez ich właścicieli – armatorów, wpływa na wysokość frachtów morskich w kierunku ich zwyczaj. Armator, płacący te opłaty, stara się przenieść je na kogo innego i żąda wyższego frachtu. Lecz ceny towarów, powiedzmy naszego węgla, w Szwecji, czy też naszego drzewa w Anglii, kształtują się nie na podstawie frachtów z Gdyni, a pod wpływem zupełnie innych czynników.

Jeśli frachty z Gdyni ulegną zwwyżce, ceny na nasze drzewo w Anglii, lub na nasz węgiel w Szwecji, nie ulegną zmianie – gdyż konkurencja innych dostawców na to nie pozwoli. Więc ta zwyczajka zostanie przerzuconą ostatecznie na polskiego producenta, względnie, przy imporcie, na polskiego konsumenta.

Według zaś obliczeń amerykańskiego autora – Roy Mac Elwee, opłaty w porcie odbijają się na producencie, względnie na konsumentie w wysokości co najmniej w trójnasób wyższej, niż wynoszą same opłaty. Przypuszczalnie, w naszych warunkach, przy gorszej organizacji handlu, odbijają się one w wysokości daleko większej.

Lecz na koszty statków wpływają nie tylko opłaty portowe. Czym dłużej statek stoi w porcie, tym on więcej kosztuje armatora, który konsekwentnie stara się w związku z tym żądać wyższego frachtu. Czym bardziej są skomplikowane operacje przeładunkowe, czym większe niewygodności ma nadawca lub odbiorca towaru, ten większym ciężarem kładzie się na towar, przejście przez port. Skutki tego odczuwa zaplecze. Niektóre towary szukają wyjścia przez porty konkurencyjne. Inne zaś po prostu nie wytrzymują kalkulacji przy eksporcie i wywóz upada.

Bodaj że jednym z najważniejszych czynników wpływających na bardziej korzystne kształtowanie się frachtów, jest możliwość dla statków uzyskania w tym samym porcie ładunków w obydwóch kierunkach, t.j. w eksporcie i w imporcie. Jest, to jasnym. Jeśli armator może uzyskać ładunek z Gdyni do Anglii, a z Anglii do Gdyni, statek musi iść w balaście, tj. próżnym, armator jest zmuszonym pobrać taki fracht, który mu pokryje koszt podróży jego statku w obydwie strony. W wielu portach Bałtyku widzimy znaczną przewagę ilościową eksportu na skutek czego pokaźna ilość statków przychodzi do tych portów próżnymi.

Gdy statek ma ładunek w obydwóch kierunkach, może on się zadowolić niższym frachtem, byleby podróż w obydwóch kierunkach była odpowiednio opłaconą. Zaś obniżka frachtów, jak mówiłem, ma wpływ dodatni na całą gospodarkę narodową. Pozostaje

do zbadania, czy z punktu widzenia ogólnych interesów Państwa, korzyści, wynikające ze zniżki frachtów morskich, nie przewyższyćby w niektórych wypadkach korzyści, wynikających z ograniczeń importu tych lub innych towarów.

Jest znanym, że zmniejszenie kosztów przewozu jest równoznacznym ze zmniejszeniem odległości geograficznych. Czym tańszym jest przewóz, tym dalszą może być penetracja towaru eksportowego, tym mniej płaci konsument za towary importowe, lub za towary wyprodukowane z surowców zagranicznych, względnie za towary zagraniczne. Więc ma to wpływ na kształtowanie się bilansu płatniczego. W związku z tym Państwo jest zainteresowane w tym, aby frachty od i do jego portów były jak najniższe. Ten interes ogólny uprawnia Rządy do ingerencji do spraw portowych i do regulowania opłat, pobieranych w portach przez różne korporacje i zrzeszenia.

+/- W styczniu 1934 r.

Przywóz do Gdańska wyniósł 51.750 ton. Wywóz 601.874 ton.

Przywóz do Gdyni wyniósł 70.565 ton. Wywóz 455.164 ton¹⁸⁾.

Zagadnienie frachtów łączy się ściśle z zagadnieniem koncentrowania frachtowań w danym porcie. Na przykład jak wiadomo, dotąd frachtowania w Gdyni odbywać się nie mogą ze względu na nasze ustawy.

Poza tym nasz rynek frachtowy jest nadzwyczaj ograniczony, a to z tego powodu, że w ogromnej większości wypadków rozporządza ładunkiem w porcie polskim już nie polski eksporter, a cudzoziemski importer. Na odwrót, przy imporcie do nas rozporządza ładunkiem do nabrzeży naszego portu obcy eksporter, a nie polski importer.

Akcja w kierunku stworzenia warunków, które by pozwoliły na stworzenie rynku frachtowego w porcie, winna być traktowana jako jedno z kardynalnych zadań organów państwowych, kierujących polityką morską. Zniżka frachtów, regulowanych podażą i popytem ładunków i tonażu /mówią wszędzie przeważnie o towarach masowych, korzystających ze statków nieregularnych, tj. trampów, przy czym sposobu bezpośredniego regulowania frachtów żadne Rządy jeszcze nie znalazły/, wpływa na zwiększenie obrotu, otwierając czasem możliwości ekspansji na takie rynki, które dotąd, ze względu na wysokie koszty przewozu, były zamknięte.

Wszystko to przemawia za tym, że za podstawę ustalenia opłat portowych nie mogą być przyjmowane wyniki kalkulacyjne kosztów utrzymania portów. Te opłaty winne być ustalane niezależnie od tych lub innych kalkulacji, a odpowiednio do interesów gospodarczych zaplecza.

Tyle teoria. Jak się przedstawia pod względem rentowności portów praktyka

Jak wyżej widzieliśmy, porty powstają i rozwijają się w różny sposób: budują je koleje, przedsiębiorstwa żeglugowe, zakłady przemysłowe, specjalnie w tym celu utworzone spółki, miasta i państwa.

Koleje i przedsiębiorstwa żeglugowe budują porty jako część ich przedsięwzięć. Położonym nad morzem zakładom przemysłowym port jest potrzebnym jako jedno z ich urządzeń, jak np. bocznica kolejowa.

O ile w niektórych wypadkach byłoby możliwym ustalić, czy port jako takowy się opłaca czy też nie, w szeregu innych wypadków eksploatacja portów jest tak zazębianą o inne części administracji ogólnej, czy też poszczególnych przedsięwzięć, że wydzielenie ich z ogólnej rachunkowości nie jest w ogóle możliwym.

Co dotyczy portów prywatnych, towarzystwa, do których one należą, czerpią dochody nie tylko z opłat za usługi portu, lecz i z innych różnych źródeł, często mających mało wspólnego ze ściśłą eksploatacją portu.

¹⁸⁾ Dla porównania w całym tylko roku 1934 przywóz do Gdyni wyniósł 991 545 ton, a wywóz 6 200 368 ton. Do Gdańska przywóz wyniósł 655 981 ton a wywóz 5 713 181 ton, zob. B. Kasprzowicz, *Handel zagraniczny Polski drogą morską*, [w:] XV lat Polskiej pracy na morzu, red. A. Majewski, Gdynia 1935, s. 116-117.

Takie porty np. w Anglii, działające na zasadach czysto kupieckich, w kraju, gdzie istnieje prawie niczym nie skrępowana swoboda pod względem inicjatywy prywatnej, czerpią zyski nie tylko z pobieranych opłat od statków i towarów, za różne świadczenia portu i za korzystanie ze składów i z różnych urządzeń, lecz i z eksploatacji nabywanych często na spekulację terenów, z eksploatacji składów, doków, różnych urządzeń pomocniczych, innymi słowy ze źródeł pośrednich. Jest na ogół uważane, że porty prywatne jako całość strat nie dają.

Istnieje dążenie do tego, aby ewentualne zyski wypłacane w formie dywidendy były ograniczone i nie przekraczały pewnych norm. W ty: kierunku odzywa się ingerencja Państw, w imię interesów ogólnych.

Porty, należące do przedsiębiorstw kolejowych lub żeglugowych, nie są w ogóle nastawione na zyski. Ich zadaniem jest osiągnięcie jak najszybszego i najdogodniejszego przerzucania pasażerów i towarów z kolei na statek i odwrotnie.

Port jest traktowany raczej jako jedna ze stacji lub jako instrument przeładunkowy. Koszta utrzymania takich portów są pokrywane z innych źródeł, co znajduje swe usprawiedliwienie w zwiększeniu i przyspieszeniu obrotów głównego przedsiębiorstwa.

Przy bardzo rozległych a różnorodnych funkcjach podobnego rodzaju przedsiębiorstw, właścicielom całości – akcjonariuszom, zależy na tym, aby inwestowany kapitał był należycie oprocentowany i na tym, aby całość interesu dawała zyski.

W miastach będących właścicielami portów, zagadnienie samowystarczalności portów powstało dawno. Te miasta były zainteresowane w najwyższym stopniu w zrównoważeniu wydatków z dochodami, gdyż rozbudowa i utrzymanie należących do nich portów odbywa się kosztem miast, tj. za pomocą ściąganych z ludności miasta podatków.

To zagadnienie stało się specjalnie ostrym w okresie kryzysu, który wstrząsnął finansami wielu z miast portowych, Państwa i miasta budowały porty ze swych budżetów ogólnych, uciekając się gdzie to było możliwym, do pożyczek, rozkładając w ten sposób związane z tym koszta na kilka pokoleń.

Państwo tworzyło i utrzymuje porty, traktując je jako instrument obsługi jego życia gospodarczego. Więc bieg tego rozumowania jest inny. Ona ma na względzie przede wszystkim interes ogólny. Z drugiej zaś strony zasoby Państwa są bez porównania większe niż poszczególnych miast i tylko władza publiczna ma możliwość pobierania opłat w wysokości, nie pokrywającej kosztów utrzymania i amortyzacji.

Jeśli przeanalizujemy szereg dużych portów, będziemy musieli się przekonać, że w ogromnej większości wypadków są one deficytowe. Pan M. Bunnies, główny inżynier portu hamburskiego twierdzi z całą stanowczością, że wszystkie porty niemieckie są deficytowe.

Porty we Francji, Hiszpanii, Italii wymagają stałych dopłat Rządów. Również i porty belgijskie i inne.

W roku 1931, gdy kryzys dał się silnie Antwerpii we znaki, główni inżynierowi portu antwerpijskiego pp. F. Kinart i K. Bollongier przyszli do przekonania, że jedynym sposobem dojścia do samowystarczalności jest przejęcie przez władze portowe czynności, związanych z manipulacjami z towarami. Innymi słowy, przejęcie przez administrację portu funkcji, na których zarabiają firmy prywatne. Taki pogląd, ma jednak wielu poważnych przeciwników. O tym będziemy mówili dalej.

Powołują się przy tym na przykład Towarzystwa Portu Wolnego w Kopenhadze /będącego częścią ogólnego portu w tom mieście/, który dawał dochód i gdzie znaczna ilość manipulacji z towarami i operacje składowe jest prowadzoną przez to towarzystwo, które właśnie z tych źródeł ciągnie dochody. Podobne przykłady mamy w towarzystwach eksploatujących poszczególne części innych portów.

Należy jednak mieć na względzie, że struktura tych towarzystw jest ściśle handlowa, i że w większości wypadków ze sfery ich działalności są wyeliminowane rzeczy, będące głównym źródłem deficytów.

Biorąc rzeczy ogólnikowo, wydaje się, iż wszystko przemawia za tym, że w ogromnej większości wypadków porty nie są w stanie pokryć związanych z ich utrzymaniem i eksploatacją kosztów swymi dochodami. Innymi słowy w budżecie portów wydatki nie są na ogół pokrywane przez ich wpływy.

Powstaje pytanie, kto ma zapłacić różnicę? Oto odpowiedź.

Pan M.G. Ingianni, Dyrektor Departamentu Marynarki Handlowej w Rzymie, wyraża się tak: „Porty dają korzyści nie tylko swym interesantom. Przyczyniają się one również do rozwoju stosunków handlowych największego znaczenia, i interesujących całe Państwo, lub prowincje, rejony i komuny lub poszczególne dziedziny działalności prywatnej. Jest więc słusznym, aby wszyscy zainteresowani przyjmowali „udział w wydatkach na porty odpowiednio do ich zainteresowań.”

„Należy specjalnie unikać, aby statki, pasażerowie i towary były obciążane opłatami dla pokrycia niedoborów budżetowych /deficytów/. Wysokie koszta prowadzą do zmniejszenia obrotów do odchylenia ruchu i do zniweczenia usiłowań gospodarczych zaplecza.

XV. Międzynarodowy Kongres Żeglugi ujmuje tę sprawę w sposób następujący:

„Bardzo duże środki są stale potrzebne dla utrzymania, eksploatacji i ulepszenia dużych portów”

„Należy pociągnąć do ich finansowania nie tylko interesantów /portu/, lecz również Państwo i środowisko, które są zainteresowane w rozwoju obrotu, lub które z tego korzystają”.

Znanym jest wypadek, gdy ludność jednego ze stanów Ameryki Północnej uchwaliła specjalny ogólny podatek, z tym aby zawijające do portu tego stanu statki były całkowicie zwolnione od opłat.

Jeśli port winien być traktowany jako instrument rozwoju życia gospodarczego, a nie jako przedsiębiorstwo dochodowe, nie wyklucza to oczywiście dążenia, aby port był eksploatowanym z możliwie mniejszym deficytem, względnie aby stał się samowystarczalnym. Ponieważ wpływy portów nie są zwykle w stanie pokryć kosztów ich eksploatacji, szukają możliwości częściowego rozwiązania sprawy drogą racjonalizacji obrotu portu.

Jeśli doskonale rozumiemy, że statki i koleje są zainteresowane w osiągnięciu zrównoważonego ruchu w obydwóch kierunkach, port handlowy jest również w tym zainteresowany – tylko płaszczyzna jego zainteresowania jest nieco inna i to zagadnienie się łączy, można powiedzieć, z całokształtem życia gospodarczego kraju. Z tym się wiąże polityka dróg dojazdowych do portu, w tym taryf kolejowych, ściągania nowych linii żeglugowych itd. W wielu wypadkach jest korzystniejszym zwiększyć obroty portu drogą niżenia kosztów portowych, niż obstawać na utrzymaniu opłat wysokich.

Przy odpowiedniej polityce portu, kolei i własnych linii żeglugowych, nie jest wykluczoną możliwością kombinowania współczynników, wpływających na kształtowanie się kosztów przewozu towarów w taki sposób, że ceną tych lub innych ofiar, na port pójda pewne towary, które dopomogą do zrównoważenia obrotu, co jest ważnym nie tylko dla samego portu, lecz i z punktu widzenia frachtów, o wyżej mówiłem.

Zrównoważenie obrotu portu może również zmniejszyć w obrocie portu odsetek sezonowych ładunków, wytwarzających w ciągu roku nierównomiernie obciążenie portu.

W związku z tym należałoby przeprowadzić badania, czy nie byłoby możliwym stworzenie przy porcie pewnych przemysłów, przywóz surowców dla których, lub ruch produkowanych przez nie towarów mogłyby się przyczynić do zrównoważenia obrotów portu.

Do tego może się przyczynić i rozwój przez port ruchu tranzytowego do państw innych we współdziałaniu z kolejami.

Jeśli drogą, umiejętnej polityki, zrównoważenia obrotu portu, i w ogóle drogą, racjonalnej administracji portu dojdziemy do samowystarczalności portu pod względem jego eksploatacji, pozostałe otwartym problemem amortyzacji kapitałnych budowli portu, tj. budowli hydrotechnicznych, basenów, nabrzeży, falochronów itd., pochłaniających bardzo duże sumy.

O ile koszt pierwszej grupy, tj. ścisłej eksploatacji portu i jego urządzeń mogą być pokrywane, o ile warunki na to pozwalają, ze sprzedaży usług portu /opłaty od statków i towarów, za korzystanie z kranów, składów itd./ koszt drugiej grupy – inwestycji o charakterze kapitałnym, utrzymania głębokości itd. winne być pokrywane z budżetów państw, miast, prowincji, gmin itd. względnie z pożyczek, amortyzowanych z tego samego źródła. Taki jest właśnie najbardziej rozpowszechniony pogląd. Poza tym administracja portu winna posiadać fundusze rezerwowe, którymi może rozporządzać w drodze krótkiej, w celu dokonywania prac, konieczność szybkiego realizowania których jest wysuwana przez życie.

Gdy państwa stały w obliczu konieczności wydatkowania bardzo znacznych sum z budżetów na swe porty, powstało zagadnienie stworzenia z portów oddzielnych jednostek prawnych – nie tylko ze względu na bardziej elastyczną, i lepszą przy tym administrację, lecz i ze względu na możliwość uzyskiwania pożyczek, co odciążało budżety. Jednocześnie powstało jeszcze jedno zagadnienie.

Koszta budowy portów i ich ulepszenia ciągle wzrastały. Wzrastały potrzeby i komplikowały się zadania portów.

To było przyczyną zastanowienia się, czy jest racjonalnym rozbudowywać i ulepszać jednocześnie kilka portów, obsługujących to samo zaplecze w związku z handlem międzynarodowym.

Nie będę opowiadał o tym, jak ta myśl się rozwijała. Powiem tylko, że ostatecznie doszli do przekonania, że przy posiadaniu kilku portów jest racjonalniej i oszczędniej skoncentrować usiłowania na jednym porcie, aby go doprowadzić do wysokiego stopnia sprawności i taniości, dając mu najlepsze drogi dojazdowe itd., niż rozpraszać siły i środki pomiędzy dwoma czy więcej blisko od siebie położonymi portami.

Polityka skoncentrowania usiłowań na jednym porcie wyda się być w warunkach obecnych racjonalną, jednak mogą przy tym postradać interesy portów już istniejących, które by mogły zostać upośledzone i kupiectwo których ze względu na zrozumiałe przyczyny, będzie wysuwało mnóstwo trudności i sprzeciwów przeciwko takiemu ujęciu sprawy. W związku z tym, są wysuwane projekty specjalizacji portów. Lecz ten problem jest również trudnym do rozwiązania. Na przykład zwykle bardzo dużo kosztuje utrzymanie głębokości podejścia do portów i w samych portach. Jeśli zaś jeden port jest nastawionym naprz. na eksport węgla, a drugi na import bawełny, głębokość portu jest potrzebna jednakowa. Więc te koszty się zmniejszą. Tak samo i w wielu innych wypadkach. Ostatecznie ten port uzyskuje większe poparcie i więcej pieniędzy od Rządu Centralnego, z którego zainteresowanymi czynnikami, ten Rząd najbardziej się liczy. Jeśli jednak państwo ze względów politycznych, czy innych widzi się zmuszonym popierać jednocześnie interesy kilku portów i nie jest w stanie rozwiązać problemu w sposób najbardziej oszczędny i racjonalny, związane z tym, a spowodowane właściwie przyczynami politycznymi koszty, winne być pokrywane bezpośrednio z budżetu Państwa i w żadnym razie nie powinny obciążać żeglugi i handlu.

Ten problem nie jest nowym. Niejednokrotnie obserwowana sprzeczność interesów portu jako takowego i wpływających na kształtowanie się stosunków w nim interesów innych, nic wspólnego z portem, jako instrumentem gospodarczym, nie mających, skłoniło XV Międzynarodowy Kongres Żeglugi do przyjęcia między innymi następującej uchwały:

Uważając, że tylko interes ogólny oraz interes własny samego portu jako takowego winne być podstawą jego rozbudowy, ulepszenia i eksploatacji. Kongres wyraża życzenie, aby żadne inne obce i postronne okoliczności nie mogły wpływać na decyzje dotyczące portu.

Jak mówiłem wyżej, nie jest zadaniem portu zarabiać na sprzedawanych przez port usługach, gdyż dążenie do zysków godziłoby w interesy ogólne; port – a z nim i państwo przezeń obsługiwane – są zainteresowane w zwiększeniu swego obrotu. Do pewnego stopnia można przeprowadzić analogię portu z katalizatorem w procesach chemicznych, innymi słowy, przy należytemu nastawieniu i administrowaniu, port winien być czynnikiem pobudzającym działalność gospodarczą kraju.

Jednak port winien umieć sprzedawać w sposób najbardziej racjonalny swe usługi, jak się sprzedaje każdy inny towar. Innymi słowy winien on umieć i w sposób planowy przeprowadzać akwizycję. Nasze porty już idą w tym kierunku, lecz tą akcją traktuje się raczej dorywczo, bez ściśle i szczegółowo opracowanego planu – wówczas gdy należałoby je prowadzić na tle poważnych badań i studiów ekonomicznych, tak samo, jak prowadzą często bardzo głębokie i wyczerpujące studia różne przedsiębiorstwa przemysłowe, dążące do sprzedania największej ilości produkowanych przez nie towarów i do zawojowania nowych rynków. Są to zadania służby handlowej portu.

ZAKOŃCZENIE

Postarałem się przedstawić w ogólnych zarysach główne zagadnienia, związane z problemem administrowania portami. Przedmiot bynajmniej wyczerpanym nie jest. Port współczesny jest tak skomplikowanym organizmem, zahaczającym o tyle innych przejawów życia gospodarczego kraju, oddziaływującym czasem na kraje najbardziej odległe w różnych stronach świata, że o tym wszystkim można by było napisać całą encyklopedię dość poważnych rozmiarów.

Mam jednak nadzieję, że moja praca może posłużyć jako podłoże dla prac dalszych – przestudiowania problematów portu gdyńskiego, aby potem, drogą wysiłku kolektywnego dojść do wniosków konkretnych, w jaki sposób jedyny port na terytorium Rzeczypospolitej ma być zorganizowany i administrowany.

Ambicją Narodu Polskiego winno być, aby ten port był doskonałym narzędziem naszego życia gospodarczego i aby pod względem swej sprawności i obsługi był na całym świecie stawiany jako wzór. Wówczas będzie on w stanie wykonać te zadania do rozwiązania których on został powołany do życia.

Musimy wysilić się, aby Gdyni dać wszystko, co mamy u siebie najlepszego.

J. RUMMEL

Gdynia, dnia 10 lutego 1934 roku.

Na prawach rękopisu

BIBLIOGRAFIA

1. Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku. Dział Dokumentacji Naukowej. Archiwum Aktów Pisanych

Wspomnienia

1. Rummel J., *Narodziny żeglugi*, wstęp i oprac. M. Rdesiński, Gdańsk 1980.

Opracowania

1. Białas T., *Liga Morska i Kolonialna 1930-1939*, Gdańsk 1983.
2. Borowiak M., *Słownik biograficzny wielkopolskich emigrantów, podróżników i ludzi morza*, Nekla 2014.

3. Drozd J., *Sojusz Narodu Polskiego z morzem. Święto Morza w Gdyni 1932-1939*, Gdańsk 2021.
4. Kasprowicz B., *Handel zagraniczny Polski drogą morską*, [w:] XV lat Polskiej pracy na morzu, red. A. Majewski, Gdynia 1935, s. 109-132.
5. Kasprowicz B., *Twórca Gdyni Eugeniusz Kwiatkowski i jego ludzie*, [w:] Gdynia, pod red. A. Bukowskiego, Gdańsk, 1979, s. 7-68.
6. Kasprowicz B., *Julian Rummel na tle swego pamiątnika*, „Nautologia”, 1981 nr 1, s. 27-38.
7. *Obrona Pomorza*, pod red. J. Borowika, Toruń 1930.
8. *Organizacja portów morskich ze szczególnym uwzględnieniem Gdyni i Gdańska*, pod red. J. Borowika i B. Nagórskiego, Toruń 1934.
9. Pertek J., *Rummel Julian Eugeniusz (1879-1954)*, [w:] Polski Słownik Biograficzny, T. XXXIII/1, z. 136, s. 90-92.
10. Tymiński, J., *Administracja morską w Gdyni w okresie Drugiej Rzeczypospolitej. Organizacja. Kadry. Działalność*, Gdynia 2020.
11. Widernik M., *Julian Rummel – działacz i popularyzator myśli morskiej okresu międzywojennego*, „Zeszyty Naukowe Wydziału Humanistycznego Uniwersytetu Gdańskiego. Historia”, 1981 nr 11, s. 5-18.
12. Widernik M., *Rummel Julian (1878-1954)*, [w:] Słownik biograficzny Pomorza Nadwiślańskiego, Tom 4, R-Ż, pod red. S. Gierszewskiego, Z. Nowaka, Gdańsk 1997, s. 112-113.
13. Zieliński S., *Mały słownik polskich pionierów kolonialnych i morskich*, Warszawa 1933.

Sztuczna inteligencja w kosmosie i na morzu



Maszyny wiedzą już prawie wszystko to, co my ludzie wiemy. Polski kosmonauta, Sławosz Uznański, w pierwszej połowie 2025 roku poleci na ISS. Poinformowano o tym w Politechnice Gdańskiej, podczas konferencji pt. „Sztuczna inteligencja w kosmosie i na morzu”. Przewóz rosyjskiej ropy pod kontrolą satelitów. Wiadomo, kto nią handluje.

Sztuczna inteligencja, czyli mądrość maszyn, odgrywa w naszym życiu coraz większą rolę. Dzięki niej możemy eksplorować Wszechświat, ale też bacznie obserwować to, co dzieje się na lądach, morzach i oceanach naszego globu. Kolejna odsłona tych możliwości miała miejsce w czwartek, 23 maja 2024 roku, w Politechnice Gdańskiej, podczas konferencji pt. „Sztuczna inteligencja w kosmosie i na morzu”.

Spotkanie to zostało zorganizowane m.in. przez Komitet Nauk o Kosmosie Polskiej Akademii Nauk (PAN) Oddział w Gdańsku, we współpracy z Bałtyckim Klastrem Morskim i Kosmicznym oraz z Politechniką Gdańską. Wydarzeniu patronatu honorowego udzieliła Polska Agencja Kosmiczna. Skorzystaliśmy z zaproszenia i uczestniczyliśmy w większej części tej konferencji.



Otwarcia konferencji dokonał prof. dr hab. inż. Edmund Wittbrodt – przewodniczący Komitetu Nauk o Kosmosie PAN, witając uczestników m.in. prof. Mirosławę Ostrowską – wiceprezes Polskiej Akademii Nauk, reprezentującą też Instytut Oceanologii PAN; prof. Janusza Nieznańskiego – prorektora Politechniki Gdańskiej ds. umiędzynarodowienia i innowacji; prof. Marka Grzybowskiego – prezesa Bałtyckiego Klastra Morskiego i Kosmicznego, przewodniczącego Polskiego Towarzystwa Nautologicznego; dr Michała Wiercińskiego – wiceprezesa Polskiej Agencji Kosmicznej (obecnego na konferencji za pośrednictwem łączy internetowych).

Prorektor Politechniki Gdańskiej prof. Janusz Nieznański, witając przybyłych do tej Uczelni na kosmiczne spotkanie przypomniawszy, że niedawno odbyła się w Politechnice Gdańskiej konferencja pt. „Rozwój sztucznej inteligencji w budowie metropolii wiedzy”, zorganizowana przez Politechnikę Gdańską, Ośrodek Przetwarzania Informacji Państwowego Instytutu Badawczego, a także przez Samorząd Województwa Pomorskiego oraz Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot.





Pan prorektor przekazał pozdrowienia od prof. Krzysztofa Wildego – rektora Politechniki Gdańskiej. Zwrócił uwagę zebranych, że dzisiaj usłyszymy wypowiedzi naukowców praktyków, ale też – podczas sesji „Młode Gwiazdy” – poznamy dokonania studentów.

– *To piąta konferencja, organizowana na Politechnice Gdańskiej i przez Politechnikę Gdańską* – przypomniał prof. Edmund Wittbrodt.

Pan profesor zapowiedział też zorganizowanie następnej konferencji, w Uniwersytecie Gdańskim, poświęconej prawu przestrzeni eksterytorialnej. Podkreślił, że tematyka: „Sztuczna inteligencja w kosmosie i na morzu”, jest niezwykle aktualna. Nie ma gazet, tygodników, w których nie byłoby artykułów poświęconych sztucznej inteligencji, bo z nią ludzkość wiąże wiele nadziei na lepsze życie. Są jednak osoby, wyrażające wiele obaw związanych z SI, dlatego pytają o możliwość utraty miejsc pracy, o kwestie etyczne – mówił prof. Edmund Wittbrodt. – *Są obawy, czy to się nie wymknie spod kontroli.*

Sztuczna inteligencja nas otacza. Może nam sprzyjać, ale też zostać wykorzystana do celów niecnych. Dlatego, pojawia się też pytanie: jak żyć ze sztuczną inteligencją.

– *Temat sztucznej inteligencji dominuje dyskusje w niemal każdym obszarze* – mówił dr Michał Wierciński – wiceprezes Polskiej Agencji Kosmicznej, przekazując jednocześnie pozdrowienia od prof. Grzegorza Wrochny – prezesa Polskiej Agencji Kosmicznej. – *Sztuczna inteligencja w przestrzeni kosmicznej odgrywa niebagatelną rolę np. w obrazowaniu, w procesie analizy zobrażeń satelitarnych. Dzięki SI można znacząco zwiększyć wydajność analiz. Ma to znaczenie zwłaszcza teraz, dla Ukrainy. W obszarze satelitarnego rozpoznania dużo dzieje się też w Polsce.*

Na podstawie podpisanej w 2022 roku umowy, kolejne polskie satelity znajdą się w przestrzeni kosmicznej. Jeszcze w bieżącym roku MON ma uruchomić projekt, pozwalający na pozyskanie 3 – 5 satelitów, oby od polskiego przemysłu.

Dr Michał Wierciński poinformował, że polski kosmonauta Sławosław Uznański, poleci na ISS – Międzynarodową Stację Kosmiczną prawdopodobnie w I połowie 2025 roku – podczas sprawowania przez Polskę prezydencji w Unii Europejskiej.

Prof. Jacek Rumiński – kierownik Katedry Inżynierii Biomedycznej Wydziału Elektroniki, Telekomunikacji i Informatyki Politechniki Gdańskiej, zwrócił uwagę na ważny wątek, skłaniający do refleksji: maszyny wiedzą już prawie wszystko to, co my ludzie wiemy. Potrzebna jest nowa wiedza, byśmy mogli wzbogacić wiedzę tych maszyn.

Z filmów science fiction przechodzimy do praktyki. Dzięki sztucznej inteligencji mamy coraz większe możliwości rozpoznawania ludzi, ich zdrowia, dokonywania różnego rodzaju detekcji na odległość. Treningi maszyn są bardzo kosztowne. Musimy też pamiętać o tym, że sztuczna inteligencja nie może „żyć” bez energii – podkreślił prof. Jacek Rumiński.

Prof. Marek Grzybowski – prezes Bałtyckiego Klastra Morskiego i Kosmicznego wygłosił wykład pt. „Systemy satelitarne i sztuczna inteligencja śledzą statki widma przewożące ropę naftową i zboża z pominięciem sankcji UE”. Szlakami morskimi przewozi się 90 procent tonażu towarów i 70 procent wartości towarów, którymi handluje się na międzynarodowych rynkach. Nic więc dziwnego, że wskutek sankcji wprowadzonych w stosunku do Rosji, rozwijają się szara strefa i czarna strefa w transporcie morskim.

– *Technologie satelitarne pozwalają tę sytuację kontrolować* – powiedział prof. Marek Grzybowski. Europa jest bardzo zależna od produktów przewożonych statkami, drogą morską. Wiele statków budowanych w Europie, powstaje z blach spoza Europy.

Stosowane są różne sposoby omijania sankcji nałożonych na Rosję. Ale nawet statki, które wyłączają informacje o swojej pozycji, są obserwowane dzięki satelitom i sztucznej inteligencji.

– *Do przemysłu wykorzystywane są statki najstarsze i największe* – mówił prof. Marek Grzybowski. – *To też, dzięki sztucznej inteligencji, jest pod kontrolą. Beneficjentami wojny na Ukrainie są ci, którzy zwiększają dostawy LNG do Polski, na przykład USA czy Katar. Cena gazu dostarczanego statkami jest kilkakrotnie wyższa od ceny gazu transportowanego rurociągami, co oczywiście przekłada się na wzrost cen towarów i usług.*

Program konferencji, odbywającej się w Audytorium Novum Politechniki Gdańskiej, był następujący:

SESJĘ pt. „MŁODE GWIAZDY” – prowadził prof. Jacek Rumiński – kierownik Katedry Inżynierii Biomedycznej Wydziału Elektroniki, Telekomunikacji i Informatyki Politechniki Gdańskiej.

Wystąpili:

- Maximilian Minta – Testy sztucznej inteligencji szkolone w środowisku syntetycznym, Dyrektor Generalny, Neptun Studio, max.minta@gmail.com
- Jakub Hincsa
- Hanna Wiatrowska, Agata Wiśniewska, Katarzyna Sochaj, Magdalena Sadowska (Wiceprezes Techniczny SimLE) – STORMDUST – Chemiczne i mikrobiologiczne zróżnicowanie stratosfery (STORMDUST – Zróżnicowanie stratosfery pod kątem chemicznym i mikrobiologicznym), STORMDUST – program REXUS/BEXUS, Organizacja Studencka SimLE, Politechnika Gdańska
- Małgorzata Majda, Jakub Owsianowski, Magdalena Sadowska (Wiceprezes Techniczny SimLE) – Rakieta hybrydowa SimBa R7 jako innowacyjna platforma badawcza (Rakieta hybrydowa SimBa R7 jako innowacyjna platforma badawcza), Organizacja Studentów SimLE, Politechnika Gdańska

Najlepsza prezentacja zostanie nagrodzona przez Przewodniczącego Komitetu Nauk o Kosmosie.

SESJA APLIKACYJNA – prowadzący: prof. Marek Grzybowski

Wprowadzenie do sesji panelowej prowadzone przez Macieja Brzozowskiego – Smart and Green, Port w Hamburgu, Przedstawicielstwo Marketingu w Polsce (Przedstawicielstwo Portu Hamburg, Marketing w Polsce).

Interesująca była prezentacja o tym, jak wspierać badania i rozwój. Przygotowali ją Adam Matusiak – dyrektor sprzedaży sektorowej Ayming i Mateusz Michalak – partnership coordinator w Ayming. Temat brzmiał: „Ulgi podatkowe na badania i rozwój oraz dotacje UE”.



Prezentacja dotyczyła środków finansowania innowacji, prac badawczo-rozwojowych. To wsparcie podzielone jest na dwa obszary czyli projekty dotacyjne, działalność badawczo – rozwojową czyli to, co możemy dostać przed projektem. Druga część czyli to, co możemy dostać po, jeśli chodzi o finansowanie, czyli ulgi podatkowe, proinnowacyjne – pełen katalog, ulg które możemy rozliczać po poniesionych kosztach.

Nie ma reguły skąd pochodzą pieniądze na wsparcie. Są to różnego rodzaju środki, w zależności od skali innowacyjności w ramach danej firmy. Można śmiało ten przedział wskazać: pomiędzy kilkuset tysięcy złotych a kilka milionów złotych. Czasami są to bardzo duże projekty i ta ulga podatkowa B+R, też jest wsparciem. Platformę pomiędzy nauką, badaniami a biznesem, łączy się, spaja właśnie przez aspekt podatkowy. Ustawodawca taki instrument wprowadził po to, żeby takie działania badawcze, rozwojowe wspierać.

Pieniądze mogą pochodzić z budżetu państwa – są to zwroty podatku z Urzędu Skarbowego, z Ministerstwa Finansów, w zakresie dotacji, również z funduszy europejskich na przykład w ramach programu FENG, ścieżka Smart, a obecnie także kredyt ekologiczny jako jeden z nowych instrumentów.

Również wojewódzkie fundusze wsparcia lokalne funkcjonują – z wielu różnych źródeł formy wsparcia przeznaczone są dla przedsiębiorstw – powiedzieli Adam Matusiak – dyrektor do spraw sprzedaży sektorowej w Ayming Polska – Mateusz Michalak – koordynator do spraw partnerstw w Ayming Polska.

Uczestnicy Sesji Panelowej:

- dr Marek Grzybowski Prof. BSW, Prezes Zarządu Baltic Sea & Space Cluster
- Krzysztof Anzelewicz, Wiceprezes Zarządu Baltic Sea & Space Cluster
- Dorota Sobieniecka-Kańska, Dyrektor Gdańskiego Klubu Biznesu
- Nina Katka, Przewodnicząca Zgromadzenia Młodzieży Województwa Pomorskiego

- Barbara Matysiak, Bałtycki Klaster Morza i Kosmosu, Przewodnicząca Bałtyckiej Rady Mediacyjnej
- SESJA BADAWCZA, którą według programu prowadził prof. Michał WASILCZUK.

Uczestnicy:

- dr Paweł Chyc – Jurysdykcja w eksterytorialnej przestrzeni morskiej, kosmicznej i cyfrowej (Jurysdykcja w pozaterytorialnej przestrzeni morskiej, powstaje i cyfrowe), Wyższa Szkoła Biznesu i Administracji, Gdynia
- prof. Krzysztof Lipiński, prof. Mirosław Gerigk, dr inż. Marek Chodnicki – Opracowanie systemu sterowania autonomicznym wodnosamolotem, Politechnika Gdańska
- prof. Sławomir Augustyn – Budowanie świadomości sytuacyjnej za pomocą sztucznej inteligencji – transformacja cyfrowa (Budowanie świadomości sytuacyjnej z użyciem sztucznej inteligencji – Cyfrowa transformacja), Wojskowa Akademia Techniczna, Warszawa
- dr inż. Dariusz Rykaczewski, dr inż. Marcin Chodnicki – Zastosowanie sztucznej inteligencji w sterowaniu i dozorowaniu bezzałogowych statków powietrznych, Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych, Warszawa
- prof. Mirosław K. Gerigk, dr Marek Chodnicki – Nowatorski hybrydowy system oparty na sztucznej inteligencji mini-mózgu do projektu bezzałogowej platformy UAV-WIG, Politechnika Gdańska

Dyskusję i sesję na zakończenie prowadzili prof. Edmund Wittbrodt i prof. Zdzisław Brodecki – przewidywał tak program spotkania.

Pan profesor Edmund Wittbrodt rozdał uczestnikom konferencji publikację „Per mare ad astra – space technology, governance and law”. Publikacja ta została zainspirowana poprzednimi edycjami konferencji.

Zdjęcia: Mirosława Ostrowska

Zarys integracji bałtyckiej do połowy drugiej dekady XXI wieku

STRESZCZENIE

Zaproponowana prawie pół wieku temu przez Jerzego Zaleskiego i Czesława Wojewódkę Europa Bałtycka, przestała być hasłem konceptualnym i powoli staje się rzeczywistością. W artykule Autor przedstawił krótki wybór kilku głównych trendów i kierunków mających miejsce w procesie integrującej się Europy Bałtyckiej. Wskazano najbardziej istotne fakty mające miejsce

w końcu XX w. i w pierwszych dwóch dekadach XXI w. Chociaż droga do pełnej integracji jest jeszcze daleka, to już dzisiaj wyraźnie widoczny jest rozwój świadomości regionalnej, wzrost liczby i znaczna aktywizacja instytucji regionalnych i widoczne tendencje do spójności społecznej, ekonomicznej i terytorialnej tego regionu.

WPROWADZENIE

W 1977 roku Jerzy Zaleski i Czesław Wojewódka dla określenia terytorium lądowego związanego gospodarczo z Bałtykiem, wprowadzili do terminologii naukowej, pojęcie Europy Bałtyckiej (Zaleski J., Wojewódka Cz., 1977). Termin Europa Bałtycka był w tym czasie zawężany do roli teoretycznego i subiektywnego instrumentu regionalizacji fizycznogeograficznej. Jako kategoria określająca ukształtowany kompleks wzajemnych więzi politycznych, społecznych i gospodarczych, istniał jedynie w sferze abstrakcji.

W 1991 roku stary układ geopolityczny uległ rozpadowi i następnie zasadniczym przeobrażeniom, a tym samym pojawiły się warunki, aby zerwać ze sztuczną izolacją sąsiadów bałtyckich. Obszar Morza Bałtyckiego stanął w obliczu jednego z największych wyzwań w swej ponad tysiącletniej historii. Był to wynik przemian ustrojowych w Polsce, zjednoczenia Niemiec, odzyskania niepodległości przez Estonię, Łotwę i Litwę, a także specyficznej roli eksklawy królewieckiej. Ta zmiana sytuacji geopolitycznej stworzyła nowe szanse i możliwości intensywnej współpracy gospodarczej i kulturalnej w tej części Europy (Palmowski, 2010). Budowanie powiązań komunikacyjnych, handel, rynek pracy, rozwiązywanie problemów ekologicznych stanowiły przesłanki do przekształcenia tego obszaru w wielonarodowy regionu funkcjonalny (Pedersen J.S., 1993).

DELIMITACJA EUROPY BAŁTYCKIEJ

Fizjograficznym punktem wyjścia do określenia Europy Bałtyckiej jest zlewisko Bałtyku. Obszar ten o powierzchni około 1.381 tys.km² stanowił jedno z kryteriów wydzielenia tego regionu. Tworzy to system powiązań i zależności regionów, które nawet nie sąsiadując ze sobą, są uzależnione od gospodarowania w zlewisku. Delimitacja na podstawie układu sieci rzecznej jest uzasadniona i ma istotne znaczenie dla rozwiązywania problemów ekologicznych.

Dla celów polityczno-gospodarczych wyodrębniono trzy kryteria określania regionu bałtyckiego:

- dostęp do morza, czyli posiadanie własnego wybrzeża bałtyckiego przez dane państwo;
- stopień powiązania regionu z Morzem Bałtyckim mający swoje odzwierciedlenie w społeczno-ekonomicznej strukturze przestrzennej, układzie osadniczym oraz lokalizacji centrów przemysłowo-portowych;
- zasięg oddziaływania portów morskich, czyli obszar ciężenia danego terytorium do portu zwany zapleczem lub rynkiem usług portowych, wyznaczony przez masę towarową idącą do lub z portu. (Zaleski J., Wojewódzka Cz., 1977).

Jednoznaczna delimitacja Europy Bałtyckiej nie istnieje. Według J. Kołodziejskiego i T. Parteki (1994), „Region Bałtycki in statu nascendi jest częścią przestrzeni przyrodniczej, społeczno-ekonomicznej i politycznej Europy, położonej wokół Morza Bałtyckiego gdzie:

- strukturę przestrzeni przyrodniczej określa zlewisko Bałtyku oraz sąsiadujące z nim regiony fizyczno-geograficzne;
- strukturę przestrzeni społeczno-ekonomicznej kształtują procesy rozwoju, generowane przez wykorzystanie walorów położenia nadmorskiego i zasobów morza; tworzą one układy funkcjonalno-przestrzenne o zasięgu lokalnym, regionalnym, krajowym i europejskim oraz zróżnicowanym poziomie intensywności zagospodarowania w zależności od siły oddziaływania na przestrzeń przyrodniczą i rodzaju działalności społeczno-gospodarczej, której czynnikiem generującym jest morze;
- strukturę polityczną wyznaczają zarówno historycznie ukształtowane uwarunkowania, jak i współczesne transformacje polityczno-ustrojowe, a jej delimitację określają granice państw położonych wokół Bałtyku lub tylko ich nadbałtyckich regionów”.

Wieloaspektowe spojrzenie i model delimitacji Regionu Morza Bałtyckiego opracowany został przez Studzienickiego i Palmowskiego (2019). Ze względów praktycznych, w większości opracowań Europę Bałtycką określa się wg kryteriów programu Vision and Strategies Around the Baltic 2010 (VASAB 2010).

Pomimo różnych prób definiowania Europy Bałtyckiej, nie ma wątpliwości że obszar wokół basenu Morza Bałtyckiego odgrywa pozycję strategiczną w tej geopolitycznie ważnej części Europy. Silne więzy współpracy, ale też i konkurencji w regionie Morza Bałtyckiego są wpisane od początku jego cywilizacyjnego rozwoju. Morze łączyło ludzi i kraje, ale też zachęcało do zdobycia hegemonii na tym obszarze. Spotykały się tu różne kultury i tworzyły więzy międzyludzkie. Obszar zamieszkiwany jest przez ponad 80 milionów ludzi. Istniejąca infrastruktura komunikacyjna, w tym drogi, linie kolejowe, porty lotnicze i 76 portów morskich, często splecionych połączeniami promowymi, stwarzały atrakcyjne warunki do rozwoju współpracy, napływu kapitału i wzrostu inwestycji. Intensyfikacja związków gospodarczych pomiędzy państwami bałtyckimi skutecznie przełamała stan inercji, zaczęła zbliżać do siebie, tworzyć z Bałtyku obszar tętniący życiem. Na wielonarodowym terytorium okalającym Bałtyk można było zauważyć powstawanie nowych idei, poszukiwanie nowych oryginalnych rozwiązań, których wybór określił przyszłość regionu. Rodziły się załączki wspólnej strategii działania.

ROZWÓJ RÓŻNYCH FORM WSPÓŁPRACY

W latach dziewięćdziesiątych XX wieku nastąpiła prawdziwa „eksplozja” różnych inicjatyw i form współpracy. Ze względu różnorodność i dużą liczbę powiązań zjawisko to zostało określone jako „bałtycki fenomen współpracy”. Można było wyróżnić cztery główne płaszczyzny i formy współpracy: polityczną, gospodarczą, ekologiczną i kulturową.

We współpracę polityczną państw nadbałtyckich zaangażowały się główne struktury instytucjonalne takie jak: Konferencja Parlamentarna Morza Bałtyckiego, Rada Państw Morza Bałtyckiego, Konferencja Premierów, Bałtycka Konferencja Współpracy Subregionalnej Państw, Rada Nordycka.

Powołana w 1952 r. Rada Nordycka oraz powstała w 1971 r. Nordycka Rada Ministrów zdecydowały się podjąć współpracę regionalną, która początkowo miała charakter gospodarczy i kulturalno-naukowy, a później stały się głównymi koordynatorami wszystkich aspektów polityki wewnętrznej państw nordyckich oraz polityki zagranicznej i współpracy z państwami sąsiednimi. Ich działalność polegała na poszukiwaniu przez suwerenne państwa wspólnych rozwiązań, które przynoszą wymierne korzyści wszystkim stronom (Kolecka B., 1997). Główne płaszczyzny współpracy dotyczyły kultury, nauki, edukacji, ochrony środowiska, ochrony praw obywatelskich, gospodarki, rybołówstwa oraz zagadnień prawnych.

Szczególną uwagę zwrócono na wspieranie i tworzenie warunków dla bezpośredniej współpracy instytucji, organizacji i samorządów lokalnych, a także firm i obywateli państw nordyckich. W 1977 roku podpisano porozumienie, w którym Dania, Finlandia, Norwegia i Szwecja uregulowały rozwijaną już wcześniej współpracę transgraniczną.

Celem współpracy nordyckiej było i jest zachowanie wspólnego dziedzictwa kulturowego, a także propagowania charakterystycznej dla modelu skandynawskiego powszechności kultury i nauki, inspirowanej przez demokratyczną ideę społeczeństwa. Szczególną wagę przywiązuje się do ochrony środowiska Morza Bałtyckiego i całego jego zlewiska. W 1991 r. rozpoczęto współpracę państw nordyckich w dziedzinie polityki zagranicznej i bezpieczeństwa.

W nawiązaniu do historycznych więzi łączących Skandynawię z Litwą, Łotwą i Estonią Rada Nordycka i Nordycka Rada Ministrów pomagała w utworzeniu struktur państwowych w tych krajach, popierała ich integrację z Unią Europejską. Instytucje współpracy nordyckiej przechodziły w ciągu wielu dziesięcioleci znaczną ewolucję. Państwa nordyckie wytworzyły pewien wzorzec współpracy bałtyckiej. Wzorzec ten lub jego elementy znalazł zastosowanie do szerokiej współpracy wszystkich państw bałtyckich w wielu dziedzinach.

Współpracę w dziedzinie ochrony środowiska naturalnego kształtują regulacje prawne i powołane przez nie struktury wykonawcze oraz organizacje, w tym pozarządowe. Czołowe miejsce zajmuje tu Komisja Helsińska (HELCOM). Europa Bałtycka charakteryzuje się od dawna znaczącymi inicjatywami i działaniami proekologicznymi, zapoczątkowanymi już w 1902 roku (Międzynarodowa Rada Badania Morza Bałtyckiego - ICES), a kontynuowanymi w 1973 roku (Konwencja Gdańska) oraz w latach 1974 i 1992 (dwie konwencje helsińskie). Były to działania pionierskie, stawiane za wzór innym regionom europejskim (Łukaszuk L., 2006).

Integracja przestrzenna rozumiana jako harmonijny rozwój struktur przestrzennych (sieci osadniczej, transportowej i komunikacyjnej oraz pozostałych form zagospodarowania przestrzennego) w całym regionie stanowiła inspirację dla powstania na konferencji ministrów ds. planowania przestrzennego w Sztokholmie w roku 1996, międzynarodowego programu VASAB 2010 - pierwszej wizji i strategii rozwoju przestrzennego Europy Bałtyckiej (BSR).

Dokument zawierał część diagnostyczną, jak również identyfikował podstawowe wartości rozwoju przestrzennego w regionie. Przedstawiono w nim wizję rozwoju, cele strategiczne oraz konkretne działania zmierzające do ich realizacji. Strategia i wizje były realizowane przy wykorzystaniu projektów pilotażowych i projektów bałtyckich INTERREG-ów.

W ramach programu VASAB powstał m.in. projekt „BaltSeaPlan” (2009-2012) mający na celu upowszechnienia planowania przestrzennego na morzu (MSP – Maritime Spatial Planning), Zadaniem projektu było opracowanie „wizji rozwoju” Morza Bałtyckiego, czyli syntezy planów rozwojowych poszczególnych państw regionu i stworzenie jednego, wspólnego morskiego, strategicznego projektu rozwojowego. Planowanie przestrzenne obszarów morskich stało się niezbędnym narzędziem koordynacji przestrzennej akwenów morskich i równoważenia interesów ich użytkowników. W związku z rosnącymi potrzebami ochrony środowiska morskiego i przy rozszerzeniu się takich zjawisk, jak budowa morskich elektrowni wiatrowych i rosnący ruch w żegludze – systematyczne, integracyjne i perspektywiczne planowanie stało się koniecznością w celu zapewnienia zrównoważonego rozwoju Bałtyku oraz zapewnienia na nim bezpieczeństwa.

Uruchomiony przez Komisję Europejską w 1990 r. pierwszy program INTERREG dotyczył wyłącznie współpracy transgranicznej. W 1994 r. INTERREG został rozszerzony i podzielony na trzy komponenty obejmujące współpracę transgraniczną, współpracę ponadnarodową i transnarodowe sieci energetyczne. INTERREG III z kolei dotyczył współpracy transgranicznej, współpracy transnarodowej i współpracy międzyregionalnej. W 2007 r. INTERREG został włączony do głównego nurtu polityki spójności UE i te trzy aspekty zostały połączone w ramach celu spójności UE o nazwie Europejska Współpraca Terytorialna. Europa Bałtycka (BSR) została opisana jako „obszar obejmujący wiele regionów administracyjnych ze wspólnymi problemami uzasadniającymi jedno strategiczne podejście” (CEC, 2009).

Pierwszy program operacyjny bałtyckiego INTERREG-u uruchomiony został w 1996 r. Wskazano w nim najważniejsze cele rozwoju przestrzennego Europy Bałtyckiej (BSR). Jego efektem do 1999 r. były dwa programy mające na celu podniesienie poziomu spójności ekonomicznej i społecznej regionu. Obejmowały one wspieranie systemu miast bałtyckich i zrównoważonej struktury osadnictwa, poprawę dostępności i efektywności wykorzystania energii oraz wspieranie zintegrowanego zarządzania i rozwoju sustensywnego stref brzegowych, wysp i innych obszarów specyficznych. Drugi program dotyczył promocji planowania przestrzennego i jego metodologii, obejmując planowanie przestrzenne w sferze dziedzictwa kulturowego i środowiska naturalnego, a także wspieranie planowania przestrzennego i jego metodologii w regionie (Zauch 2010).

Kolejny program operacyjny z okresu 2000–2006 akcentował poszerzenie współpracy przestrzennej o zagadnienia rozwoju regionalnego i współpracę instytucjonalną. Działania dotyczyły wspierania przygotowania i wdrażania strategii dla makroregionów, wzmacnianie rozwoju stref przybrzeżnych, wysp i innych obszarów specjalnych, promocję struktur terytorialnych wspierających rozwój Europy Bałtyckiej, promowanie rozwoju, policentrycznych struktur osadniczych; tworzenie połączeń komunikacyjnych służących poprawie integracji przestrzennej, poprawę zintegrowanego zarządzania dziedzictwem kulturowym i przyrodniczym oraz zasobami naturalnymi i wspieranie tworzenia instytucji wzmacniających ponadnarodowy rozwój przestrzenny.

Program bałtyckiej współpracy terytorialnej z lat 2007–2013, obejmował innowacje, ochronę środowiska Morza Bałtyckiego, poprawę dostępności, rozwoju przestrzennego i budowania strategii bałtyckich, jak również kwestii społecznych współpracy z krajami

sąsiedzkimi. Pomimo strategicznego charakteru INTERREG był traktowany jako źródło zasilania finansowego, a nie jako instrument zarządzania rozwojem regionu (Zaucha 2010).

Inicjatywa „Wymiaru Północnego” Unii Europejskiej zaproponowana w 1997 roku przez Finlandię miała na celu lepszą koordynację polityki Unii Europejskiej w Europie Północnej, niwelowanie różnic w rozwoju gospodarczym, szczególnie pomiędzy krajami UE a Rosją i krajami byłego bloku wschodniego. Od wejścia Polski, Litwy, Łotwy i Estonii do Unii Europejskiej „Wymiar Północny” służył jako platforma współpracy pomiędzy UE i Federacją Rosyjską.

Przełom XX i XXI wieku charakteryzował się wzrostem aktywności wszystkich społeczności krajów nadbałtyckich. Podjęto wiele wspólnych projektów i przedsięwzięć o charakterze integracyjnym. Ważną rolę w podejmowaniu inicjatyw i działań odgrywała Unia Europejska. Po przystąpieniu do UE Szwecji i Finlandii w roku 1995, a także po rozszerzeniu Unii o Polskę, Estonię, Łotwę i Litwę w roku 2004 oraz po zawarciu z Rosją umowy o partnerstwie i współpracy, Bałtyk praktycznie stał się morzem wewnętrznym Unii Europejskiej.

Problematyka Europy Bałtyckiej jako całości zapoczątkowana została przez UE już w roku 1994 komunikatem Komisji Europejskiej pt. *Orientations for a Union Approach towards the Baltic Sea Region* (1994). W celu zacieśnienia współpracy w regionie i wykorzystania potencjału, jaki pojawił się wraz z rozszerzeniem UE Parlament Europejski w listopadzie 2006 r. przyjął rezolucję postulującą opracowanie Strategii Unii Europejskiej dla Regionu Morza Bałtyckiego (EUSBSR). W październiku 2009 r. EUSBSR została zatwierdzona przez Radę Europejską.

Główne cele EUSBSR dotyczyły działań w czterech dziedzinach życia społecznego i gospodarczego regionu: ochronie środowiska morskiego, dobrobycie mieszkańców regionu, jego dostępność i atrakcyjność oraz zapewnieniu bezpieczeństwa i ochrony w regionie. Istotą strategii jest współpraca na wielu poziomach: rządowym, regionalnym i lokalnym, z udziałem świata nauki, ośrodków badawczych, akademickich, struktur regionalnych, instytucji zarządzających programami operacyjnymi, a także sektora prywatnego. Strategia stworzyła możliwość nawiązania szerokich kontaktów z partnerami makroregionu, inicjowania nowych projektów oraz promowania na forum międzynarodowym projektów już istniejących.

EUSBSR była pierwszą strategią makroregionalną UE o charakterze wewnątrzunijnym. Stanowiła wzorzec, na podstawie którego do 2016 roku opracowano kolejne trzy strategie makroregionalne UE. EUSBSR oznaczała nadanie nowego wymiaru koncepcjom rozwoju tego regionu, skłoniła działających w tym obszarze uczestników politycznych do wpasowania swoich działań w kolejne ramy przestrzenne, instytucjonalne i normatywne. (Ślomożyńska 2014). Strategia stanowiła przykład zacieśnienia kooperacji w Europie Bałtyckiej, jak też na arenie polityki europejskiej. Współpraca regionalna traktowana jest tu zarówno jako przykład partnerskiej współpracy i pogłębiania współzależności, jak również rozwoju strefy wpływów. Wiązała także mocarstwa we współpracę regionalną (Grosse, 2010).

Konsolidacja wielopoziomowego zarządzania w regionie stworzyła wspólne ramy dialogu dla podmiotów działających w Europie Bałtyckiej. Zacieśniona współpraca i lepsza koordynacja na wszystkich szczeblach, wewnątrz państw, a także pomiędzy państwami UE i nie będącymi jej członkami, czy też pomiędzy organizacjami regionalnymi, doprowadziły do silnych synergii. Dzięki strategii znaczenie Europy Bałtyckiej (BSR) na poziomie europejskim zostało docenione, dostrzeżono szansę wykorzystania jej jako pomostu między dawnym Zachodem a Wschodem” (Törnquist-Plewa, 2015). Od czerwca 2015 r. strategia posiadała 13 obszarów tematycznych i 4 działania horyzontalne, w ramach których wykonano 170 projektów flagowych.

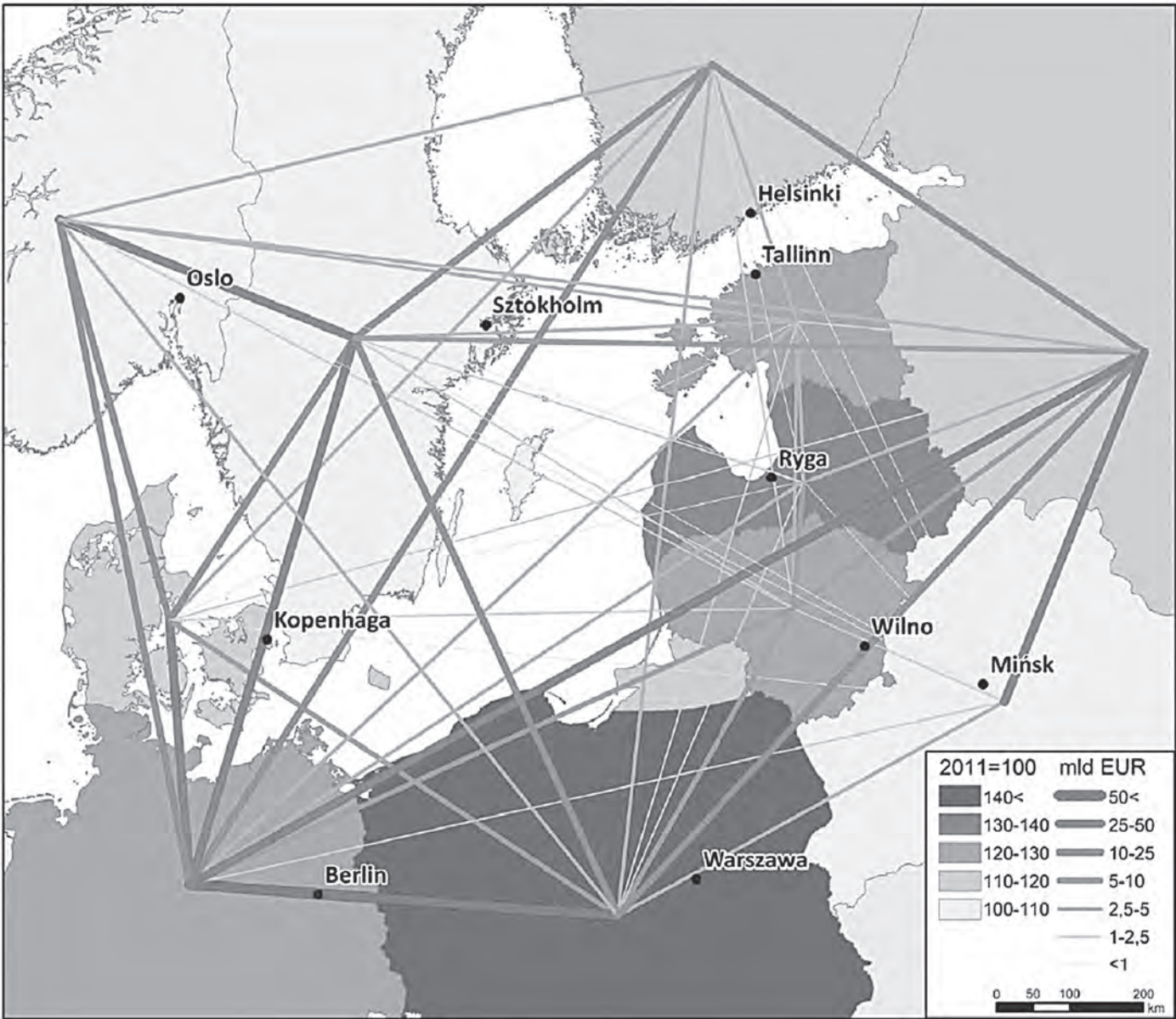
Realizację EUSBSR wspierały głównie programy współpracy terytorialnej INTERREG. Komisja Europejska regularnie publikuje raporty z wdrażania EUSBSR. Coroczne fora gromadzą zainteresowane strony w celu omówienia dotychczasowych osiągnięć i planów przyszłości UE BSR oraz do przeglądu i analizy postępów w jej wdrażaniu (Zaucha, 2010). Pierwsze forum EUSBSR odbyło się w Tallinie w 2010 r., kolejne w Gdańsku (2011), Kopenhadze (2012), Wilnie (2013), Turku (2014), Jurmale (2015), Sztokholmie (2016), Berlinie (2017), Tallinie (2018), Gdańsku (2019), Turku (2020), Kowno i Kłajpeda (2021), Lappeenranta (2022) i Ryga (2023). Na 2024 r. forum zaplanowano w Visby.

Powołana w 1992 r. w Kopenhadze Rada Państw Morza Bałtyckiego (RPMB) wyznacza cele polityczne, tworzy plany działania i inicjuje projekty oraz stanowi forum wymiany idei dotyczących spraw regionalnych. Wśród dziedzin priorytetowych uznano: asystowanie nowym instytucjom demokratycznym, pomoc i współpracę ekonomiczną i technologiczną, sprawy humanitarne i zdrowia, problemy ekologiczne i energetyczne, współpracę w dziedzinie kultury, edukacji, turystyki, informacji, transportu i komunikacji oraz koordynację w regionie. RPMB zajmowała się m.in. usuwaniem regionalnych barier ekonomicznych (handel i inwestycje), sprawami bezpieczeństwa nuklearnego, propagowaniem demokracji i praw człowieka, ułatwianiem współpracy granicznej i koordynowaniem działań wielu innych sektorów. Ponadto RPMB wniosła znaczący wkład w budowę polityki UE dotyczącej tego regionu w ramach Wymiaru Północnego oraz w tworzenie unijnej strategii dla regionu Morza Bałtyckiego. (Śmigielska-Belczak I. 2012).

Podczas konferencji RPMB w Gdańsku w 1995 r. przyjęto raport na temat broni chemicznej na dnie Bałtyku. W 1996 r. przyjęto tzw. Visby Charter, gdzie na pierwszy plan wysunęła się gęsta sieć powiązań na różnych szczeblach (gmin, regionów, miast i uczelni). Dostrzeżono konieczność koordynacji współpracy około 70 organizacji bałtyckich. Władze lokalne zajmowały się współpracą w ramach np. Związku Miast Bałtyckich (UBC), który stanowi forum wymiany poglądów, wspólnych projektów i inicjatyw oraz zajmuje się promowaniem wspólnej polityki i wspólnych wartości. Na poziomie regionalnym działa Bałtycka Współpraca Subregionalna (BSSSC - Baltic Sea States Sub-regional Co-operation), zrzeszająca samorządy i organizacje samorządowe państw leżących wokół Morza Bałtyckiego. Działaniami rządowymi oraz ogólną koordynacją zajmuje się RPMB. Ponadto działają organizacje, które zajmują się współpracą w konkretnych obszarach, takich jak turystyka, porty, współpraca izb handlowych itp., Prowadzono również działania na rzecz wypracowania wspólnych rozwiązań dotyczących wczesnego ostrzegania, przeciwdziałania zagrożeniom, zorganizowanej przestępczości, przeciwdziałania niekontrolowanej migracji. Wspierano rozbudowę i rozwój sieci teleinformatycznych i systemów transportowych. Te formy współpracy finansowane były głównie przez unijne programy PHARE, INTERREG III B, TACIS czy LIFE, oraz wspomagane przez fundusze nordyckie i amerykańskie. W 1999 r. Rada Państw Morza Bałtyckiego nadała statusu specjalnego uczestnika sześciu organizacjom: (BSPC, B7, BSSSC, CPMR – BSC, OECD i UBC. W 2008 r. w Rydze RPMB ustanowiła pięć długoterminowych priorytetów: środowisko (oraz zrównoważony rozwój), rozwój gospodarczy, energię, edukację i kulturę, bezpieczeństwo społeczne i wymiar ludzki. W 2010 r. przyjęto deklarację wileńską Wizję dla Regionu Morza Bałtyckiego do 2020 r.

WSPÓŁPRACA GOSPODARCZA

Europa Bałtycka (BSR), stanowi skomplikowany obszar o wysokiej integracji gospodarczej (Peschel, 1998). Odnowione historyczne więzi wokół Bałtyku pobudziły wymianę handlową i zwiększyły intensywność współpracy bałtyckiej. Najczęściej udane procesy in-



Obroty handlu zagranicznego towarami pomiędzy krajami BSR w 2019 roku i ich dynamika 2011-2019

tegracji regionalnej mają miejsce między krajami, które są na tym samym poziomie gospodarczym i mają podobne ramy polityczne i instytucjonalne.

Przypadek BSR stanowi wyjątek, gdzie poszczególne kraje czerpią korzyści z integracji ze względu na „efekt synergii niejednorodności”. Zmiany w powiązaniach handlowych w drugiej dekadzie XXI w. doprowadziły do znaczącego wzrostu wolumenu handlu zagranicznego towarami i międzynarodowego obrotu usług, co potwierdza tezę o pogłębianiu integracji w Europie Bałtyckiej. Jednak proces ten następował nierównomiernie. Jest zdecydowanie silniejszy w przypadku powiązań towarowych, a słabszy w powiązaniach usługowych. Najszybsze tempo wzrostu odnotował handel usługi. Choć odległość i sąsiedztwo sprzyjają silnym wzajemnym związkom między krajami położonymi nad Morzem Bałtyckim, proces ten jest zróżnicowany w przestrzeni ze względu na różne w wielkości rynku poszczególnych krajów BSR i historycznie ukształtowane relacje gospodarcze (Szejgiec-Kolenda, Duma, 2020).

Obecnie na tym obszarze można wyodrębnić podstawowy rdzeń powiązań handlowych pomiędzy krajami skandynawskimi, natomiast Polska i w mniejszym stopniu Niemcy, wykazują tendencje do pogłębiania powiązań handlowych z krajami Europy Bałtyckiej. Na znaczeniu zyskuje tu czynnik dostępności transpor-

towej, gdzie priorytetowo zaczynają być traktowane korytarze pan-europejskie i sieć infrastruktury regionalnej (BT2050).

UDZIAŁ ROSJI I NATO W EUROPIE BAŁTYCKIEJ

Jedynym krajem bałtyckim będącym poza strukturami UE jest Rosja, która przez wiele lat w miarę możliwości starała się być aktywnym uczestnikiem tej regionalnej współpracy. Trend ten uległ jednak zmianie kilka lat temu, kiedy rozpoczęły się agresywne zachowania Rosji, a w związku z agresją zbrojną Federacji Rosyjskiej przy wsparciu Białorusi przeciwko Ukrainie w lutym 2022 r., państwa członkowskie Unii Europejskiej uczestniczące w VASAB podjęły 4 marca 2022 r. decyzję o zawieszeniu Rosji i Białorusi w pracach VASAB-u. Jednocześnie Rada Państw Morza Bałtyckiego podjęła podobną decyzję o zawieszeniu udziału Rosji i Białorusi. Państwa te zostały także wykluczone z wielu innych organizacji i programów bałtyckich, m.in. ze SUERMB. Wiązało się z koniecznością przemodelowania przedsięwzięć przewidujących zaangażowanie partnerów z tego kraju. Obecna decyzja może zostać poddana ponownej ocenie w przypadku kiedy współpraca w oparciu o podstawowe zasady prawa międzynarodowego znowu stanie się możliwa.

Bałtyk ze względu na dużą liczbę szlaków żegludowych, rurociągów i innej infrastruktury podmorskiej oraz świadomość kwestii

środowiskowych w państwach przybrzeżnych jest podatny na ingerencję pozamilitarną (Nawodny A., 2022). Rosja ma tu duże pole manewru do wywierania presji politycznej na państwa regionu. Kraj ten stosuje hybrydowe metody, w tym naruszenia przestrzeni powietrznej, zakłócanie GPS, przechwytywanie sygnałów nawigacji satelitarnej i fałszowania ich, działania cybernetyczne, opresyjną komunikację dyplomatyczną i politykę energetyczną (Kozioł A., 2023).

Reakcją na te wydarzenia było przystąpienie do NATO Szwecji w 2023 r. i Finlandii w 2024 r. Stanowiło to przełomowy moment w historii krajów bałtyckich (Kuusela J., 2023) i spowodowało, że niemal 90 proc. wybrzeża Bałtyku znalazło się pod kontrolą tego sojuszu. W rękach Rosji zostają wyjścia na morze przez Królewiec i Sankt Petersburg oraz bazy morskie Kronsztad i Bałtyjsk. Rozszerzenie NATO stworzyło możliwość wspólnego budowania silniejszej tożsamości morskiej Bałtyku, w tym wzmocnionej wymiany informacji, ćwiczeń oraz dowodzenia i kontroli. NATO służy jako platforma współpracy obronnej w Europie Bałtyckiej.

Perspektywy i scenariusze dalszej integracji Europy Bałtyckiej

Jednym z wielu prowadzonych programów bałtyckich jest program INTERREG Południowy Bałtyk 2021-2027. Stanowi on kontynuację programu z lat 2014-2020. Jego celem jest zbudowanie innowacyjnego, zrównoważonego, atrakcyjnego i aktywnego Południowego Bałtyku poprzez działanie na rzecz „niebieskiej” i „zielonej” przyszłości. Jego priorytety i cele szczegółowe to:

- Innowacyjny Południowy Bałtyk – zwiększanie poziomu innowacji i internacjonalizacji podmiotów lokalnych;
- Zrównoważony Południowy Bałtyk – promowanie zrównoważonego rozwoju oraz niebieskiej i zielonej gospodarki;
- Atrakcyjny Południowy Bałtyk – aktywacja potencjału turystycznego Obszaru Południowego Bałtyku;
- Aktywny Południowy Bałtyk – poprawa zarządzania współpracą.

W ramach programu ESPON BT2050 już w 2019 r. opracowano trzy scenariusze rozwoju. Scenariusz bazowy ilustruje rozwój regionu w latach 2030 i 2050 oraz dwa scenariusze terytorialne pokazujące alternatywną przyszłość RMB w 2050 r. Scenariusz bazowy przedstawia perspektywę Europy Bałtyckiej w 2050 r. przy założeniu zachowania tendencji z niedawnej przeszłości (np. stałego wzrostu gospodarczego, napływu imigrantów) i kontynuowania dotychczasowej praktyki politycznej (np. integracji politycznej UE) która będzie nadal obowiązywać w ciągu następnych trzech dekad.¹⁾ W programie tym wskazano, że w latach 2030–2050 na większość obszaru Europy Bałtyckiej liczba ludność ulegnie zmniejszeniu, co jest jedną z konsekwencji starzenia się społeczeństwa. Norwegia, niektóre regiony Danii, Kopenhaga, Sztokholm i Helsinki będą wyjątkami, a w kilku regionach w Finlandii, Szwecji i Danii liczba ludności utrzyma się w tych okresach na stabilnym poziomie. Obecny podział gospodarczy, który odzwierciedla rozmieszczenie przestrzenne dobrze prosperujących gospodarek na zachodzie i stagnujących gospodarek na wschodzie Europy Bałtyckiej, będzie się utrzymywał nadal w 2050 r. Regiony stołeczne Polski, krajów bałtyckich, Białorusi i szerzej rozumianego regionu petersburskiego w Rosji stanowią wyjątki. Regiony te zyskają znaczną siłę gospodarczą dzięki wzrostowi PKB na mieszkańca, porównywalnym do wielu regionów Europy Zachodniej. Niższe będzie w Niemczech i krajach nordyckich, co wskazuje na oznakę konwergencji gospodarczej, w miarę jak regiony opóźnione będą coraz silniejsze, względem dzisiejszych regionów zamożniejszych.

Scenariusz podstawowy daje mieszany obraz zrównoważonych struktur terytorialnych. W roku 2050 będą się rozwijały główne

aglomeracje wszystkich krajów Europy Bałtyckiej. Będą one stanowiły siłę napędową gospodarek krajowych, miejscem życia większej części populacji. Nastąpi to kosztem obszarów wiejskich, które w większości krajów bałtyckich pozostają opóźnione gospodarczo i borykają się z problemami wyludnienia. W Europie Bałtyckiej będą nadal występowały wyraźne dysproporcje wewnętrzne w kształtowaniu spójności terytorialnej.

Ocena spójności terytorialnej na bardziej zagregowanych poziomach wskazuje, że w pierwszej połowie XXI wieku poczyniono znaczne postępy. Pod względem wyników gospodarczych Europa Bałtycka w 2050 r. stanie się bliższa średniej europejskiej, niż w jakimkolwiek wcześniejszym okresie. Opóźnione kraje BSR będą doganiały kraje wiodące. Pomimo znacznie wyższych wskaźników wzrostu w krajach zapóźnionych, zróżnicowanie będzie nadal występowało. Spójność terytorialna, nawet przy tak zróżnicowanym tempie wzrostu regionów zapóźnionych i rozwiniętych, jest procesem trwającym dekady i wymaga silnego, długoterminowego wysiłku wspierającego.

Implikacją terytorialną tego scenariusza będzie dalszy wyraźny niezrównoważony rozwój pomiędzy regionami miejskimi i wiejskimi w całej Europie Bałtyckiej. Obszary miejskie będą potęgami gospodarczymi i przyciągną więcej ludności niż inne obszary. Kolejnym następstwem będzie wzrost ogólnej spójności terytorialnej (PKB na mieszkańca) we wszystkich regionach. Wymaga to zwrócenia szczególnej uwagi na polityki na rzecz spójności terytorialnej, ale z uwzględnieniem specyfiki różnych typów regionów, które mogą mieć szczególne potrzeby wsparcia.

Wnikliwa analiza pozwoliła na identyfikację ośmiu polityk sektorowych o znaczeniu terytorialnym. Stanowią one odpowiedź na wyzwania, jakie stoją obecnie przed Europą Bałtycką i jakie mogą pojawić się wobec niej przed rokiem 2050. Są one kompatybilne ze specyficznymi cechami Europy Bałtyckiej opisanymi w dokumentach VASABu. Działania te dotyczą:

- Wzmocnienia sieci bałtyckich miast średniej wielkości. Potwierdza to rosnące znaczenie, jakie mogą mieć miasta średniej wielkości we wdrażaniu gospodarki o obiegu zamkniętym. Zawierają porady, jak przygotować osiedla miejskie do pełnienia nowej roli.
- Wspierania transgranicznych sieci usług opartych na nowych technologiach. Działanie to podkreśla znaczenie rozwoju zintegrowanych systemów transgranicznych, opartych na jednolitych standardach technologicznych i społecznych świadczenia usług użyteczności publicznej.
- Połączenia infrastruktury bałtyckiej na poziomie regionalnym. Biorąc pod uwagę możliwość zdecentralizowanego rozwoju przestrzennego Europy Bałtyckiej, w ramach tego działania zaleca się nadanie priorytetu inwestycjom w regionalne/lokalne sieci infrastruktury. Zachęca do wspierania drugorzędnych sieci BSR po sfinalizowaniu głównych projektów kontynentalnych.
- Wspierania metropolii transgranicznych. Licząc na możliwość dalszej polaryzacji populacji i wzrostu w większych miastach, działanie to postuluje dalszy rozwój przewag konkurencyjnych metropolii bałtyckich, przy jednoczesnym zapewnieniu jakości życia i włączenia społecznego ich mieszkańców.
- Mądre wykorzystanie zasobów Morza Bałtyckiego. Działanie to wspiera zrównoważone wykorzystanie zasobów morskich poprzez polityki wzmacniające zrównoważone rybołówstwo, zrównoważoną turystykę, lokalny kabotaż i budowę lokalnych systemów elektroenergetycznych.
- Adaptowanie do zmian klimatycznych, wód i zielonych klastrów transgranicznych. Celem tego działania są środki łagodzące i adaptacyjne do zmiany klimatu. Sugerują wdrożenie

¹⁾ Po rosyjskiej agresji na Ukrainę w 2022r. niektóre elementy tego scenariusza muszą zostać zweryfikowane.

środków finansowych (np. podatków), aby zachęcać do działań zorientowanych na klimat i ograniczanie działań mogących szkodzić środowisku.

- Przyciągania migrantów do Europy Bałtyckiej. Działanie to ma na celu poprawę zrównoważonej demograficznie i przestrzennej struktury populacji w Europie Bałtyckiej poprzez politykę migracyjną. Obejmuje ona programy migracji powrotnych, realizację programów imigracyjnych skierowanych do określonych grup, poprawę atrakcyjności mieszkaniowej na poszczególnych obszarach w celu zapobiegania wyludnieniu, zachęcanie do telepracy na obszarach peryferyjnych.
- Poprawy integracji Europy Bałtyckiej poprzez integrację danych, monitorowanie, badania i planowanie przestrzenne. Działanie to potwierdza potrzebę monitorowania zmian społeczno-gospodarczych w makroregionie, w tym przepływów w obrębie i poza Europą Bałtycką; dokonanie oceny oddziaływania terytorialnego (TIA) dla dokumentów strategicznych dotyczących Europy Bałtyckiej (EUSBSR) oraz znaczenia integracji planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich. (BT2050, Territorial Scenarios for the Baltic Sea Region, 2019).

W 2022 r. opracowano długoterminową perspektywę rozwoju terytorialnego VASAB, zwaną także Wizją VASAB 2040. Stanowi ona rozwinięcie pierwszej wizji VASAB 2010 z 1994 r. Obejmuje cztery, wzajemnie się uzupełniające metafory, czyli ośrodki (perły), linie (pasma), mozaikę (plamy). Wizji towarzyszy szkic dotyczący przyszłości Europy Bałtyckiej do roku 2040. Wizja VASAB przedstawia pożądaną przyszłość regionu Morza Bałtyckiego jako całości, obejmującą sektor lądowy i morskie elementy przestrzenne regionu, z poszanowaniem jego różnorodności i specyfiki oraz uwzględnieniem zrównoważonego rozwoju i pełnej integracji. Wizja stanowi ramy odniesienia dla przyszłych prac VASABu.

Według tego dokumentu Europa Bałtycka (BSR) w 2040 r. będzie jednym z pierwszych regionów, który osiągnie zrównoważoną, cyfrową i sprawiedliwą transformację z wykorzystaniem jej specyfiki terytorialnej. Będzie to rozwijający się, zrównoważony przestrzennie i wzajemnie powiązany region, w którym centralnie usytuowane, czyste Morze Bałtyckie będzie głównym dobrem. Dzięki temu kolejne, następne pokolenia w 2040 r. otrzymają:

- Zróżnicowany i czysty region Morza Bałtyckiego, gdzie współistnieje i wzajemnie się stymuluje różnorodność miejsc, przyrody i ludzi we wszystkich zakątkach tego regionu.
- Żywe perły różnej wielkości. Obszary wiejskie, obszary funkcjonalne małych i średnich miast, miasta i obszary metropolitalne w Europie Bałtyckiej oferują wysoką jakość życia i są dobrze skomunikowane z perłami, opierają się o własne przewagi komparatywne, możliwości i komplementarność między nimi.
- Dobra komunikacja między ludźmi i poszczególnymi regionami, gdzie łączność fizyczna i wirtualna, przepływ towarów, ludzi i ich wiedza są ekologiczne, bezpieczne, wydajne, niezawodne i niedrogie w całej Europie Bałtyckiej, a także pomiędzy małymi i dużymi miejscowościami regionu. Produkcja energii jest neutralna pod względem emisji dwutlenku węgla, bezpieczna, zdecentralizowana i dobrze połączona w całej Europie Bałtyckiej.
- Wytrzymałe ekosystemy i unikatowe obszary na morzu i lądzie. Środowisko zarówno morskie jak i lądowe Europy Bałtyckiej charakteryzują się wysokim poziomem różnorodności biologicznej, nienaruszonymi, ciągłymi i niezniszczonymi ekosystemami i ogólnie zdrową przyrodą, zapewniając wszystkim w regionie środki do życia, produkcji i dobrą jakość życia.
- Współpraca systemów planowania na morzu i lądzie. Zaawansowane i skoordynowane na poziomie międzynarodowym zagospodarowanie terenu oraz systemy planowania morskiego w różnych sektorach, granicach i poziomach administra-

cji na Morzu Bałtyckim. Region staje się pionierem w zakresie planowania morskiego i lądowego, poprawiając jego odporność i bezpieczeństwo.

- Osiągnięcie takiego poziomu Europy Bałtyckiej, w którym następne pokolenia będą mogły cieszyć się wysoką jakością życia w oparciu o zmianę naszego sposobu myślenia w kierunku zrównoważonego rozwoju we wszystkich aspektach życia, na większą spójność, integrację, solidarność i współpracę makroregionalną oraz mądrzejsze wykorzystania technologii dla wspólnego dobra miejsc i ludzi. Odpowiednie polityki i wspólne działania pomagają stawić czoła wyzwaniom na różnych poziomach, w różnych sektorach i granicach (VASAB Vision for the Territorial Development of the Baltic Sea Region in 2040).

PODSUMOWANIE

Europa Bałtycka, a więc morze i jego zaplecze lądowe, tworzy unikatową jednostkę makroregionalną. Tu znacznie silniej niż gdziekolwiek odciska swe piętno związek i zależność rozwoju państw nadbrzeżnych od losów łączącego je zbiornika wodnego.

Idea integracji bałtyckiej zaproponowana przez Jerzy Zaleski i Czesław Wojewódkę dopiero od lat 90. XX w. zaczęła nabierać właściwego tempa. Dotychczasowy, coraz bardziej intensywny rozwój sieci powiązań dotyczy polityki, gospodarki, kultury i ochrony środowiska.

Współpraca w dziedzinie ochrony środowiska morskiego Bałtyku, która początkowo była zwornikiem porozumiewania, szybko stała się tylko jednym z istotnych elementów współdziałania, obok różnych inicjatyw rządowych i samorządowych. Przyroda i dziedzictwo kulturowe są nadal bardzo ważnymi przesłankami kooperacji, kształtowania świadomości ekologicznej i cywilizacyjnej regionu.

*

Powołana w 1992 r. w Kopenhadze Rada Państw Morza Bałtyckiego (RPMB) wyznacza cele polityczne, tworzy plany działania i inicjuje projekty oraz stanowi forum wymiany idei dotyczących spraw regionalnych Europy Bałtyckiej.

*

Integracja przestrzenna rozumiana jako harmonijny rozwój sieci osadniczej, transportowej i komunikacyjnej oraz pozostałych form zagospodarowania przestrzennego w całym regionie zapoczątkowana została w Sztokholmie w roku 1996, przez międzynarodowy program VASAB 2010. Przedstawiono w nim wizję rozwoju przestrzennego Europy Bałtyckiej, cele strategiczne oraz konkretne działania zmierzające do ich realizacji. Strategia i wizja były realizowane przy wykorzystaniu projektów pilotażowych i projektów bałtyckich INTERREG.

*

W pierwszej dekadzie XXI w. na rozwój współpracy bałtyckiej istotny wpływ miało rozszerzenie UE w 2004 r., dzięki któremu Bałtyk stał się morzem wewnętrznym UE oraz opracowanie i wdrożenie w 2009 r. Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego (EUSBSR), która nadała ramy współczesnemu pogłębianiu współpracy krajów nadbałtyckich wewnątrz struktur unijnych. Pierwotnie przyjęty model współpracy skupiał się na kluczowych kwestiach środowiskowych, by następnie rozwinąć się na obszary polityki, w tym transgranicznej, powiązań transportowych i gospodarczych (Palmowski, 2017).

Główne cele EUSBSR dotyczyły działań w czterech dziedzinach życia społecznego i gospodarczego regionu: ochronie środowiska morskiego, dobrobycie mieszkańców regionu, jego dostępność i atrakcyjność oraz zapewnieniu bezpieczeństwa i ochrony w regionie. Dzięki strategii znaczenie Europy Bałtyckiej na poziomie europejskim zostało docenione. Dostrzeżono szansę wykorzystania jej jako pomostu między dawnym Zachodem a Wschodem⁹ (Törnquist-Plewa, 2015). Od czerwca 2015 r. strategia posiadała

13 obszarów tematycznych i 4 działania horyzontalne, w ramach których wykonano 170 projektów flagowych.

*

W Strategii UE dla Regionu Morza Bałtyckiego podkreślono, że „Europa Bałtycka jest zjednoczona poprzez morze”, zaznaczono też, że jest jeszcze wyraźnie podzielona.

Strategia UE dla Regionu Morza Bałtyckiego wpływa na dalsze zacieśnienie współpracy pomiędzy państwami położonymi wokół Bałtyku. Stanowi zintegrowane ramy, umożliwiające skoordynowane działania w wybranych obszarach (ochrona środowiska, spójność regionu i stymulacja wzrostu gospodarczego z wykorzystaniem podejścia międzysektorowego), a także zwiększenie interakcji pomiędzy instytucjami i przedsiębiorstwami z całego regionu w ramach wspólnie wykonywanych projektów. Strategia harmonizuje transnarodową i międzyrządową współpracę regionalną i jest przykładem nowej, innowacyjnej struktury zarządzania UE. Dotychczasowe działania i wspólne inicjatywy bałtyckie w ramach EUSBSR w końcu drugiej dekady XXI wieku pozytywnie wpływają na niwelowanie występujących dysproporcji.

*

Europa Bałtycka nadal jeszcze jest silnie zróżnicowana wewnętrznie. Dotyczy to aspektów gospodarczych, społecznych i demograficznych (Kubka, 2018). Można przypuszczać, że region ten jeszcze długo nie będzie regionem homogenicznym (Laaser i Schrader, 2002), również pod względem regionalnych wzorców handlowych (Paas i Tafenau (2004). Jednak funkcjonowanie EUSBSR będzie dalej oddziaływało pozytywnie na przyszły wolumen obrotów handlowych w regionie.

*

Do racjonalnego wykorzystania przestrzeni morskiej, wprowadzono planowanie przestrzenne (Ehler, Zaucha i Gee, 2019). Morze Bałtyckie objęte zostało planami przygotowanymi przez poszczególne kraje, w ramach różnych reżimów prawnych i z różnymi wymaganiami.

Planowanie przestrzenne obszarów morskich stało się niezbędnym narzędziem koordynacji przestrzennej akwenów morskich i równoważenia interesów ich użytkowników. W związku z rosnącymi potrzebami ochrony środowiska morskiego i przy rozszerzeniu się takich zjawisk, jak budowa morskich farm wiatrowych i rosnący ruch w żegludze – systematyczne, integracyjne i perspektywiczne planowanie staje się koniecznością w celu zapewnienia zrównoważonego rozwoju Bałtyku.

*

Europa Bałtycka wniosła do UE istotny wkład w myślenie strategiczne, spójność społeczną, ekonomiczną i terytorialną. Planowanie zintegrowane obszarów lądowych i morskich tu prowadzone może stanowić wzorzec dla transformacji planowania przestrzennego wobec zmian klimatycznych i innych. UE z kolei dała Europie Bałtyckiej nowy impuls do dalszej integracji.

*

Dopóki będą istniały stabilne warunki rozwoju politycznego i gospodarczego w Europie, a wydarzenia polityczne z udziałem Rosji i problemy wewnętrzne UE to tylko chwilowe zakłócenia, postępować będzie ewolucja współpracy bałtyckiej w kierunku tworzenia funkcjonalnego kompleksu, który w dłuższej perspektywie przekształci integrującą się ponad granicami Europę Bałtycką w nową, istotną pod względem ekonomicznym i kulturalnym część Europy.

*

Program INTERREG Region Morza Bałtyckiego 2021-2027 zawiera cztery priorytety: innowacyjne społeczeństwa, społeczeństwa rozważnie korzystające z wody, społeczeństwa neutralne dla klimatu, oraz zarządzanie współpracą.

Zaktualizowana wizja VASABu jest dokumentem stanowiącym pożądaną przyszłość Europy Bałtyckiej jako całości. Obejmuje ona sektor lądowy i morskie elementy przestrzenne regionu. Uwzględniła ich różnorodności i specyfikę oraz zrównoważony rozwój i pełną integrację. Wizja stanowi ramy odniesienia dla przyszłych prac tej organizacji.

Działania VASABu wspierają kraje Europy Bałtyckiej w tworzeniu polityk i strategii obejmujących wyzwania o znaczeniu ponadnarodowym dla zrównoważonego rozwoju terytorialnego tego regionu. Rekomendacje Wizji i Strategii VASAB 2040 ukierunkowane są na transnarodową i transgraniczną współpracę i synergii w dziedzinach takich jak m.in. inteligentny rozwój osadnictwa, dostępność efektywnego, integrującego i zrównoważonego transportu, cyfryzacja, produkcja i zaopatrzenie w energię, bioróżnorodność i odporność ekosystemów, systemy planowania przestrzennego obszarów morskich i lądowych.

*

W 2022 r. w związku z rosyjską inwazją na Ukrainę, współpraca z Federacją Rosyjską została zawieszona. Zmiana ta wymusiła m.in. przededefiniowanie zaplanowanych przedsięwzięć.

Rozszerzenie NATO o Finlandię i Szwecję stworzyło możliwość wspólnego budowania współpracy obronnej w Europie Bałtyckiej. Prawie wszystkie kraje wokół Bałtyku po raz pierwszy od 500 lat tworząc teraz wspólnotę obronną, stały się nie tylko dobrymi sąsiadami, ale i sojusznikami.

*

Przyszłość Europy Bałtyckiej kształtują ludzie tu zamieszkujący i przedsiębiorstwa działające w regionie. Jednocześnie wysoki poziom powiązań i współzależności pomiędzy poszczególnymi miejscami oznacza, że szersze trendy rozwojowe także wpływają na jego przyszłość. Zachodzące zmiany nieustannie wpływając na ludzi i miejsca, kształtują gospodarkę, politykę i globalną równowagę sił. W nadchodzących dziesięcioleciach zmiany demograficzne, w tym starzenie się i migracje ludności, skutki zmian klimatycznych i utrata różnorodności biologicznej, zmiana zachowań i wartości społecznych, innowacje technologiczne, zmiany w dostawach energii i popytu, rozwój makroekonomiczny i sytuacja geopolityczna będą miały istotny wpływ na proces dalszego kształtowania się i integracji Europy Bałtyckiej. Może to oznaczać nowe podejście do bezpieczeństwa i stabilizacji politycznej i skupienie się nie tylko na zrównoważonych rozwiązaniach w zakresie produkcji i konsumpcji towarów, nie tylko związanych z energią i transportem. Większy nacisk zostanie położony na równowagę między życiem zawodowym i prywatnym ludzi oraz na niepodlegającą negocjacji wartość zieleni i błękitu ekosystemów i różnorodności biologicznej, na okresy stagnacji gospodarczej, a nawet dekonstrukcji.

Po upływie prawie pół wieku (47 lat) konstrukcja intelektualna zaproponowana przez Zaleskiego i Wojewódkę jako Europa Bałtycka, przestała być tylko hasłem conceptualnym, powoli, nie bez problemów staje się rzeczywistością. Chociaż droga do pełnego jej ukształtowania jest jeszcze daleka, to już dzisiaj wyraźnie widoczny jest rozwój świadomości regionalnej, wzrost liczby i znaczenia aktywizacji instytucji regionalnych i widoczne tendencje do spójności społecznej, ekonomicznej i terytorialnej, co prowadzi ku integracji i stabilizacji Europy Bałtyckiej.

BIBLIOGRAFIA

1. Böhme, K., Lüer, C., & Toptsidou, M. (2019). *Towards a European Geography of Future Perspectives: A Story of Urban Concentration*. In Medeiros E., (Ed.), *Territorial Cohesion: The Urban Dimension* (pp. 173-191). Cham: Springer International Publishing. https://doi.org/10.1007/978-3-030-03386-6_9
2. BT2050. (2019). *Territorial Scenarios for the Baltic Sea Region*. Main Report. <https://www.espon.eu/BT%202050> (18.05.2020).

3. CEC (2009). *Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions concerning the European Union Strategy for the Baltic Sea Region*. COM (2009) 248 Final, Brussels.
4. Fedorov G. M., Klemeshev, A.P, Korneevets V. S., Palmowski T., Studzieniecki T., (2017), to the *Definition of the Baltic Sea Region, Baltic Region*, Vol.9, no.4, p.7-28.
5. Grosse T.G., (2010), *Strategia UE dla Regionu Morza Bałtyckiego: Nowy typ regionalizacji, europeizacji i geopolityki*, [in:] Parteka T. (ed.), *Wymiar europejski Regionu Morza*
6. Grzelakowski A. S., 2006, *Europa Bałtycka jako region dynamicznego rozwoju i integracji – szanse i wyzwania dla Polski*, (w:) T. Palmowski (red.), *Europa bałtycka od idei do rzeczywistości*, Regiony Nadmorskie, 10, Uniwersytet Gdański.
7. Kolečka B., 1997, *Rada Nordycka, Nordycka Rada Ministrów*, (w:) S. Parzymies (red.), *Europejskie struktury współpracy*, Warszawa.
8. Kołodziejski J., Parteka T., 1994, *System planowania strategicznego ekorozwoju regionów położonych wokół Morza Bałtyckiego*, (w:) *Planowanie strategiczne ekorozwoju*, Politechnika Gdańska, Gdańsk.
9. Koziół A. 2023, *Growing cyber treats to the Baltic Rim*, BRE 2, https://www.researchgate.net/publication/371173457_BRE_2_2023, dostęp: 12 03 2024
10. Kubka, A. (2018). *Szwecja i problemy spójności współpracy państw w Europie Bałtyckiej w 2018 roku*. Gdańskie Studia Międzynarodowe, 16(1-2), 5-21. <https://doi.org/10.5604/01.3001.0012.7622>, dostęp: 14 03 2024
11. Kuusela J. 2023, *Northern European security and defence in the new era*, BRE 2, https://www.researchgate.net/publication/371173457_BRE_2_2023, dostęp 12. 03. 2024.
12. Laaser C.F, Schrader K., 2002, *European integration and changing trade patterns: the case of the Baltic states*. Kiel Working Papers 1088, Kiel Institute for the World Economy.
13. Nawodny A, 2022, *NATO kontra Rosja na Bałtyku*, Morze Statki i Okręty, 5-6. <https://www.magnum-x.pl/arttykul/nato-kontra-rosja-na-baltyku>, dostęp; 15. 03. 2024.
14. Łukaszuk L., 2006, *Europa Bałtycka - budowanie modelu regionalizmu europejskiego*, (w:) Palmowski T. (red.), *Europa bałtycka od idei do rzeczywistości*, Regiony Nadmorskie, 10, Uniwersytet Gdański.
15. Pass T., Tafenau E., 2004, *The Baltic Sea Region's Role in Trade Integration*, (in:) Pass T., Tafenau E. (ed.), *Modelling the Economies of the Baltic Sea Region*, ed.1, volume 17, chapter 3, pp.92-115.Tartu.
16. Palmowski T., 2000, *Rola regionów transgranicznych w procesie integracji Europy Bałtyckiej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
17. Palmowski T., 2005, *Instytucjonalne ramy współpracy w Europie Bałtyckiej*, [w:] Parteka T., Szlachta J., Szydarowski W. (red.), *Region Bałtycki w Nowej Europie (The Baltic Region in the New Europa*, Biuletyn KPZK PAN, zeszyt 217, Warszawa 2005, s.102-124.
18. Palmowski T., 2010, *Strategia UE dla Regionu Morza Bałtyckiego jako kolejny krok ku integracji bałtyckiej*, [w:] Ciok S., Migoń P., (red.), *Przekształcenia struktur regionalnych, Aspekty społeczne, ekonomiczne i przyrodnicze*, Uniwersytet Wrocławski, Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego, Wrocław 2010, s. 361- 372.
19. Palmowski T., 2011, *Europa Bałtycka. Od idei do rzeczywistości*, [w:] P. Kurpiewski P., Stegner T. (red.), *Morze nasze i nie* nasze, Zbiór studiów, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk, s. 563-571.
20. Palmowski T., 2011, *Europa Bałtycka. Od wizji i strategii (VASAB 2010) do planowania przestrzennego na morzu*, [w:] L. Mierzejewska L., Wdowicka M. (red.), *Współczesne problemy rozwoju miast i regionów*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań 2011, s. 221-229.
21. Palmowski, T. (2017). *Baltic Europe – 40 years of integration*. *Studia Regionalia*, 52, s. 41-57. <https://doi.org/10.12657/studreg-52-03>
22. Pedersen J. S., 1993, *The Baltic Region and the New Europe*, Roskilde University, Roskilde. Report on the Current State and Perspectives for Cooperation in the Baltic Sea Region, 1995, Commission of the European Communities, COM (95) 609.
23. Peschel, K. (1998). *The Baltic Sea Region: An Economically Highly Integrated Area in Future*. Discussion Paper, 36. <http://www.geo.ut.ee/nbc/paper/peschel.htm>, dostęp:12.05.2020.
24. Smigielska-Belczak I., 2012, *Współpraca w Regionie Morza Bałtyckiego - Rada Państw Morza Bałtyckiego*, Kwartalnik Kolegium Ekonomiczno-Społecznego Studia i Prace. <https://doi.org/10.33119/KKESSiP.2012.1.7>, dostęp: 20.03.2024.
25. Studzieniecki T., Palmowski T., 2019, *Delimitacja destynacji turystycznej na przykładzie regionu Morza Bałtyckiego*, [w:] Wszendobyl-Skulska, Dębski M. (red.), *Marketing turystyczny, Przedsiębiorczość i Zarządzanie*, t. XX, z.2, cz. I, Łódź-Warszawa, s. 74-90.
26. Szejgiec-Kolenda, B., Duma P.,2020, *Powiązania handlowe wewnątrz makroregionu Morza Bałtyckiego - w kierunku integracji regionalnej*, Przegląd Geograficzny 92,4, s. 609-630 <https://doi.org/10.7163/PrzG.2020.4.8> dostęp: 15.03.2024.
27. Törnquist-Plewa B., (2015), *Czy region bałtycki ma własną tożsamość?* Herito, nr 20: s. 104-113.
28. VASAB *Vision for the Territorial Development of the Baltic Sea Region in 2040*. 2023, 9th VASAB Ministerial Conference in Wismar on 2 June.
29. Zaleski J., 1993, *Razem czy osobno? Przyczynek do koncepcji bałtyckiej wspólnoty regionalnej*, CUP, Biuro Planowania Regionalnego z siedzibą w Gdańsku, Sopot.
30. Zaleski J., 1995, *Miejsce Polski w Europie Bałtyckiej*, (w:) Ku wspólnocie Europy Bałtyckiej, [w:] Ciesielski Cz., (red.), Wydawnictwa Instytutu Bałtyckiego w Gdańsku, Gdańsk.
31. Zaleski J., Wojewódka Cz., 1977, *Europa Bałtycka*, Zakład Narodowy Imienia Ossolińskich, Wrocław, Warszawa, Kraków, Gdańsk.
32. Zaucha, J., 2010, *Od strategii VASAB do Strategii Unii Europejskiej dla Regionu Bałtyckiego*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 589, Ekonomiczne Problemy Usług nr 49, s. 115-137.
33. Zaucha, J., & Goermer W. (1998). *INTERREG II C and Spatial Development of the Baltic Sea Region*. Retrived January 1, 2019 from <http://www.geo.ut.ee/nbc/paper/zaucha.htm>, dostęp: 23.03. 2024
34. Zaucha, J., Pyć D., Böhme K., Lilia Neumann L., Aziewicz D., 2020, *EU macro-regional strategies for the Baltic Sea Region after 2020. A nutshell of beauty and possibilities*, EUROPA XXI Vol. 38, 2020, pp. 51-76, <https://doi.org/10.7163/Eu21.2020.38.1>, dostęp: 21.03.2024.

Artykuł ukaze się w zbiorze opracowań wydanym przez Katedrę Geografii Uniwersytetu Gdańskiego z okazji 100-lecia urodzin prof. Jerzego Zalewskiego.

Arktyczny rejs polskich statków w 1956 roku

Streszczenie

W 1956 roku Polskie Linie Oceaniczne (PLO) otrzymały zadanie doprowadzenia z Polski siedmiu statków zbudowanych przez polski przemysł stoczniowy dla armatora chińskiego. Kontrakt z Chińską Republiką Ludową podpisała Centrala Morska Importowo-Eksportowa „Centromor”. Tymi statkami były trzy parowce (masowce) typu „Donbas”, po około 5000 DWT ze Stoczni Gdańskiej oraz cztery motorowce (drobnicowce) po około 900 DWT zbudowane w Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni. Zainteresowane strony uzgodniły, że statki te będą dostarczone do Chin przez polskie załogi Drogą Północną, gdyż obawiano się trudności z przejściem Kanału Sueskiego, ze względu na możliwość jego zablokowania wskutek napiętej sytuacji politycznej i militarnej w tym rejonie. Rejs rozpoczął się 11 lipca 1956 roku. Statki po wielu trudnościach i po pokonaniu kilku tysięcy mil morskich dotarły do Cieśniny De Longa i niestety ze względu na bardzo trudną sytuację lodową w cieśninie zawróciły 17 września 1956 roku i bezpiecznie dotarł z powrotem do kraju 6 października 1956 roku. Rejs zakończył się niestety niepowodzeniem dostarczenia jednostek chińskiemu kontrahentowi pierwotnie przyjętą do realizacji przejścia

Drogą Północną, ze względu na niemożliwość pokonania panujących w tym czasie warunków lodowych. Łódz, jaki statki napotkały w Cieśninie De Longa był nie do pokonania w tamtym czasie.

Celem artykułu jest przedstawienie obecnie mało znanego polskiego przedsięwzięcia z 1956 roku, jakim był arktyczny rejs siedmiu polskich statków zbudowanych w krajowych stoczniach dla chińskiego armatora, a prowadzony Przejściem Północno-Wschodnim w rosyjskiej Arktyce, wzdłuż brzegów Euroazji. Pomimo, iż rejs nie zakończył się zakładanym sukcesem ekonomicznym i żeglutowym, to przyniósł nieocenione doświadczenie zawodowe polskim załogom prowadzącym statki przez ten trudny pod względem nawigacyjnym, pogodowym i lodowym akwen.

Artykuł ma charakter popularno-naukowy poprzez upowszechnienie informacji o pionierskim przedsięwzięciu organizacyjnym, które to nie miało miejsca w historii polskiej floty. Ponadto zobrazowano sytuację lodową mającą miejsce na Przejściu Północno-Wschodnim od lipca do października 1956 roku. To opowieść o polskim pionierskim przedsięwzięciu, naszych załogach i statkach.

WPROWADZENIE

W 1956 roku sfinalizowana została transakcja polskiego przemysłu okrętowego z Chińską Republiką Ludową na dostawę siedmiu statków zbudowanych w polskich stoczniach. Były to trzy parowce typu „Donbas”, po około 5000 DWT ze Stoczni Gdańskiej oraz cztery motorowce po około 900 DWT zbudowane w Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni. Zainteresowane strony uzgodniły, że statki te będą dostarczone do Chin przez polskie załogi Drogą Północną (wzdłuż wybrzeży w tym czasie Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich). Obawiano się, że Kanał Sueski może być zablokowany wskutek działań wojennych, co też nastąpiło na przełomie października i listopada 1956 roku¹⁾.

Zadanie doprowadzenia zakupionych przez Chiny statków do portów Kraju Środka otrzymało PLO. Na szefa całego przedsięwzięcia wyznaczony został główny nawigator PLO kapitan żegluga wielkiej, Jerzy Nierojewski – doświadczony, cieszący się dużym autorytetem kapitan. Był to dorodny, rosły mężczyzna o bujnej kędzierzawej czuprynie, z nieodłączną wielką fają w ustach, o tubalnym głosie, sypiący dźwiękami – nierzadko pikantnymi. Trudno było sobie wyobrazić

bardziej odpowiednią osobę na tę pionierską wyprawę w całej dotychczasowej historii polskiej żegluga oceanicznej. Kapitan Nierojewski, będąc komandorem²⁾ całego zespołu statków, był jednocześnie kapitanem s/s „Łódź” – parowca typu „Donbas” (rys. 4). Kapitanowie pozostałych statków byli mu podporządkowani i zachowując głos doradcy, realizowali jego koncepcje arktycznej wyprawy. Pozostałe dwa „Donbasy” to s/s „Radom” i s/s „Kalisz” oraz motorowce drobnicowe m/s „Reda”, m/s „Rumia”, m/s „Sopot” i m/s „Wejherowo”. Standardowe etaty załogowe zostały zwiększone o dwóch lekarzy oraz czterech nurków dla potrzeb całego zespołu statków³⁾.

Realizacja rejsu i pomyślne jego zakończenie uzależnione było od warunków lodowych panujących w tej części Oceanu Arktycznego⁵⁾. Sytuacja lodowa w Cieśninie De Longa⁶⁾ uniemożliwiła kontynuację rejsu dalej w stronę Cieśniny Beringa i portu docelowego w Chinach, a była wyjątkowo trudna od kilkunastu lat. Cieśnina De Longa była zatkana lodem wieloletnim o kilkumetrowej grubości na długości około 180 mil morskich. Grubość lodu oceniana była przez meteorologów na 3–5 metrów, a w zwałach lodowych znacznie przekraczała kilkanaście metrów (szacowano nawet ok. 10 m). To była przeszkoda,

¹⁾ Wspomnienia kpt. ż.w. Jana Drączkowskiego „Wśród lodów Arktyki” zawarte w pracy zbiorowej opracowanej przez Ryszarda Pospieszynskiego pt. „Połamanym farwaterem. Monografia rocznika 1945-1948 Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni i Szczecinie”, Agencja Wydawnictw i Reklamy. Korporacja „Tigor”, Warszawa 1995, s. 218.

²⁾ Komodor – stopień wojskowy stosowany w niektórych marynarkach wojennych, a także oznaka funkcji dowódcy zespołów okrętów. Tytułu komodora zaczęto również używać jako tytułu honorowego dowódcy konwoju lub najstarszego kapitana danego armatora.

³⁾ Wspomnienia kpt. ż.w. Jana Drączkowskiego „Wśród lodów Arktyki” ..., s. 218.

⁴⁾ Zdjęcie z *Albumu zdjęć z podróży arktycznej* autorstwa J. Nierojewskiego. Oryginał dokumentu z 1956 r. znajduje się w Sali Tradycji Uniwersytetu Morskiego w Gdyni.

⁵⁾ Ocean Arktyczny – nazywany jest również: Morzem Arktycznym, Morzem Lodowatym, Oceanem Północnym. W obecnym podziale wszechoceanu na trzy oceany jest częścią Oceanu Atlantyckiego. Oficjalna polska nazwa tego akwenu, zatwierdzona przez Komisję Standaryzacji Nazw Geograficznych brzmi „Ocean Arktyczny”. Publikacja Specjalna Nr 28 Międzynarodowej Organizacji Hydrograficznej „Limits of Oceans and Seas”, Wydanie 3 z 1953 roku definiuje granice Oceanu Arktycznego (s. 11–12).

⁶⁾ Cieśnina De Longa – cieśnina łącząca Morze Wschodniosyberyjskie z Morzem Czukockim oraz oddzielająca Wyspę Wrangla od kontynentu azjatyckiego. Długość cieśniny to 128 km (ok. 69 mil morskich); szerokość w najwęższym miejscu 146 km (ok. 79 mil morskich); głębokość 36–50 m. Przez większą część roku pokryta jest lodem.



Rys. 1. Kapitan ż.w. Jerzy Nierojewski- kierownik konwoju i kapitan s/s „Łódź”⁷⁾

której polskie statki nie były w stanie pokonać, a wsparcie lodołamaczy było niemożliwe, gdyż ówczesny Związek Radziecki nie dysponował jednostkami mogącymi przejść przez tak gruby lód. Konwój kolskich statków zawrócił sprzed Cieśniny De Longa 17 września 1956 roku i bezpiecznie dotarł z powrotem do kraju. Rejs zakończył się 6 października 1956 roku w portach Gdynia i Gdańsk. Małe motorowce weszły do Gdyni, a parowce do Gdańska.

Artykuł składa się ponadto z następujących części: założenia nawigacyjne i ekonomiczne rejsu arktycznego; skład konwoju polskich statków; realizacja pierwszego etapu rejsu; powrót do kraju oraz podsumowania.

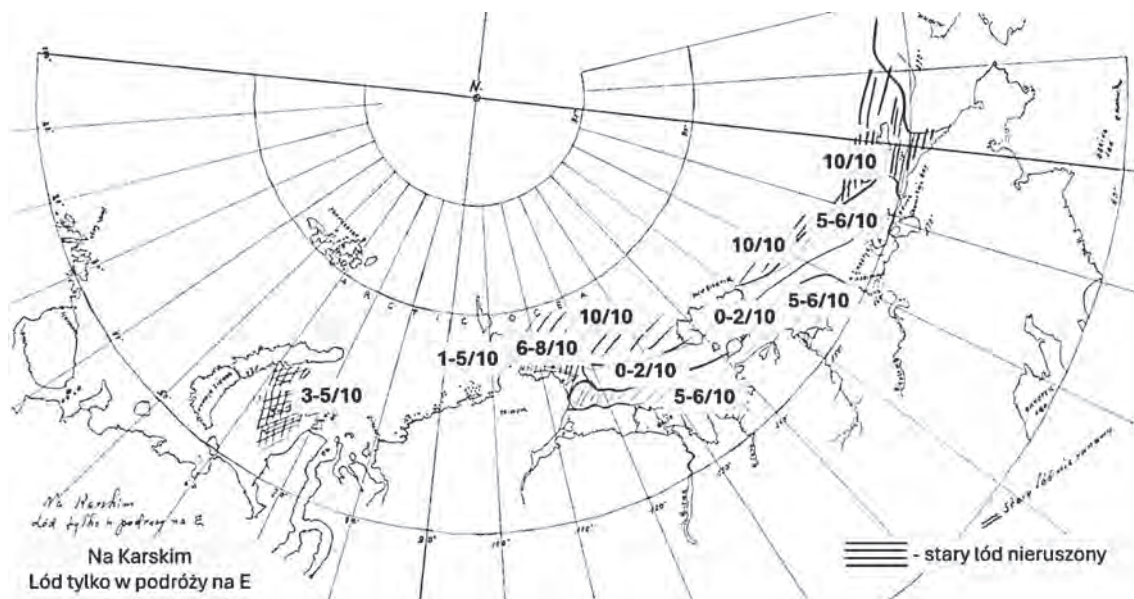
ZAŁOŻENIA NAWIGACYJNO-EKONOMICZNE I BEZPIECZEŃSTWO REJSU

Przeście Północno-Wschodnie to droga morska w Arktyce, łącząca Ocean Atlantycki z Oceanem Spokojnym. Biegnie

wzdłuż północnych brzegów Eurazji. Ma początek na wschód od Morza Norweskiego i Morza Barentsa przez cieśninę Karskie Wrota na Morze Karskie i dalej przez Morze Łaptiewów, Morze Wschodniosyberyjskie i Morze Czukockie, aż do Cieśniny Beringa. Główny odcinek Prześcia Północno-Wschodniego tworzy Północna Droga Morska. Całe przejście jest żeglowne od końca czerwca do końca listopada, oczywiście często z pomocą lodołamaczy. Nawet w obecnym czasie, kiedy wpływ ocieplenia klimatu jest niezwykle widoczny szczególnie w Arktyce, liczba jednostek korzystających z tego przejścia jest ograniczona. Dla przykładu w ostatnich latach Północną Drogą Morską w tranzycie przepłynęły w 2018 roku – 27, w 2019 roku – 37, w 2020 roku – 64, a w 2021 roku – 85 statków. Autor artykułu nie zdołał ustalić liczby jednostek, które przepłynęły tą drogą w 1956 roku.

Nawigacyjne przesłanki wyboru Drogi Północnej do realizacji dostarczenia polskich statków do Chin zapewne oparte były na analizach ekonomicznych wynikających z długości trasy przejścia. Przeprowadzenie statków Drogą Północną było o jedną trzecią krótszą trasą od przejścia przez Kanał Sueski. To dawało około dwa tygodnie skrócenia czasu trwania rejsu. Ponadto występowały przesłanki polityczno-militarne, a co za tym idzie obawa zamknięcia (blokady) Kanału Sueskiego wskutek działań wojennych w tamtym obszarze geograficznym. Ta obawa została faktycznie potwierdzona na przełomie października i listopada 1956 roku zamknięciem przejścia kanałem. Analizując założenia nawigacyjne wyboru tej trasy pod względem ekonomicznym, to należy przyjąć ich poprawność, jednakże pełną niewiadomą były warunki meteorologiczne, a co za tym idzie sytuacja lodowa na przejściu Drogą Północną. To była „wielka niewiadoma”, gdyż zmienność występowania lodu w Arktyce nie podlegała systematyce jej prognozowania.

Sytuacja lodowa na Morzu Arktycznym od Cieśniny Karskiej i dalej na wschód została zobrazowana na rys. 2. Kapitan Jerzy Nierojewski przedstawił położenie starego lodu wieloletniego oraz lodu dryfującego pokrywającego powierzchnię morza w ograniczonym zakresie. Pokrycie powierzchni morza lodem pływającym zobrazowane jest w częściach dziesiątych. Pierwszy lód na trasie konwoju wystąpił na Morzu Karskim w pokryciu 3-5/10. Następnie przed Cieśniną Wilkického oddzielającą Ziemię północną od



Rys. 2. Mapa obrazująca zlodzenie na Morzu Arktycznym od Cieśniny Karskiej (Kara Strait) opisana przez jej autora jako: „Na Karskim lód tylko w podróży na E” (Dla poprawy czytelności wstawiono wartości pokrycia powierzchni morza lodem w częściach dziesiątych oraz napisy)

⁷⁾ Mapa z raportu kpt. ż.w. Jerzego Nierojewskiego - Raport z podróży arktycznej, 08.10.1956 r., Oryginał dokumentu, Sala Tradycji Uniwersytetu Morskiego w Gdyni.

Półwyspu Tajmyrskiego lód pokrywał powierzchnię morza 1–5/10, a w samej cieśninie już 6–8/10 z występującymi górami lodowymi. Aby pokonać Cieśniną Wilkického konwój musiał jednak oczekiwać 31 dni na poprawę warunków lodowych. Morze Łoptiewów, Cieśnina Dmitry Łoptiewa, Morze Wschodniosyberyjskie pokryte były 5–6/10, jednakże w wielu miejscach występował zwarty lód, gdzie żegluga możliwa była tylko z pomocą lodołamaczy. Stały wieloletni lód o zwartości 10/10 zalegał Cieśniną De Longa i okolice Wyspy Wrangla. Do bezpiecznej kontynuacji przejścia niezbędne było lotnicze rozpoznanie lodowe realizowane przez radzieckie statki powietrzne.

Całość przejścia od portu Murmańsk wspomagane było przez trzy osobową grupę personelu radzieckiego na s/s „Łódź” w następującym składzie: pilot arktyczny – kapitan Aleksandr Diedurin, pomocnika pilota – Jewgient Bojarynow i radiotelegrafista – Jury Berngardt. Pilot arktyczny dostarczał kapitanowi Nierojewskiemu informacji o bezpieczeństwie nawigacyjnym, prognozy pogody i informacje lodowe oraz utrzymywał łączność ze stacjami lądowymi, lodołamaczami i samolotami zwiadu lodowego. Na tamten czas jest to istotny element pozyskiwania informacji nawigacyjnych, meteorologicznych i oceanograficznych, gdyż nie istniał inny system przekazu tych wiadomości, które stanowiły o bezpieczeństwie pływania.

SKŁAD KONWOJU POLSKICH STATKÓW

Konwój składał się z siedmiu polskich statków, a były to: trzy parowce typu „Donbas”, po około 5000 DWT zbudowane w Stoczni Gdańskiej oraz cztery motorowce po około 900 DWT ze Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni. Parowce to: s/s „Łódź” (rys. 3), s/s „Radom” (rys. 4) i s/s „Kalisz”, a motorowce drobnicowe to: m/s „Kartuzy” (rys. 5), m/s „Rumia”, m/s „Sopot” i m/s „Wejherowo” (rys. 6) (spotyka się niewłaściwie przytaczane nazwy drobnicowców w niektórych źródłach).

Podstawowe dane techniczne parowców zobrazowano w tabeli 1.

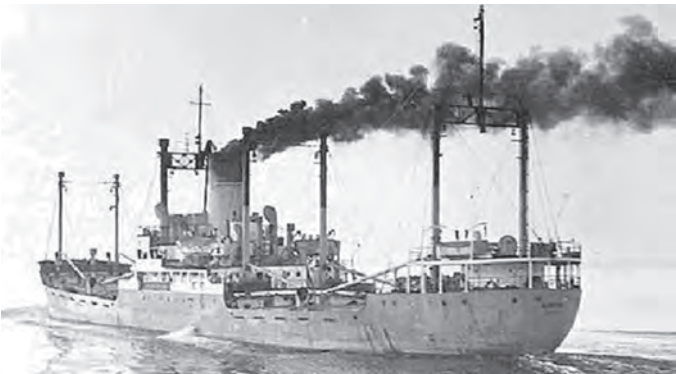
Tabela 1. Dane techniczne parowców (masowców)⁸⁾

L.p.	Dane jednostek	Opis	Uwagi
1.	Nazwy parowców	S/s „Łódź”, s/s „Radom”, s/s „Kalisz”	
2.	Typ statków	Masowce	
3.	Rok budowy	1955	
4.	Stocznia	Stocznia Gdańska	
5.	Projekt	B31/23	
6.	Nośność	5 000 DWT	
7.	Długość całkowita	108,3 m	
8.	Szerokość	14,6 m	
9.	Zanurzenie	6,6 m	
10.	Rodzaj napędu	Maszyna parowa	
11.	Moc maszyny	1 840 kW	Ok. 2 500 KM
12.	Prędkość	12 węzłów	

Na rysunkach 3 i 4 przedstawiono parowce s/s „Łódź” oraz s/s „Radom”.



Rys. 3. Parowiec s/s „Łódź” w drodze do Murmańska w okolicy przylądka Nordkapp. Po wyjściu z Murmańska statek prowadził konwój⁹⁾



Rys. 4. S/s „Radom”¹⁰⁾

Podstawowe dane techniczne motorowców zobrazowano w tabeli 2.

Tabela 2. Dane techniczne motorowców (drobnicowców)¹¹⁾

L.p.	Dane jednostek	Opis	Uwagi
1.	Nazwy jednostek	M/s „Wejherowo”, m/s „Kartuzy”, m/s „Rumia” i m/s „Sopot”	
2.	Typ statków	Drobnicowce	
3.	Rok budowy	1955 i 1956	
4.	Stocznia	Stocznia im. Komuny Paryskiej w Gdyni	
5.	Projekt	B-53/33	
6.	Nośność	900 DWT	
7.	Długość całkowita	57,6 m	
8.	Szerokość	9 m	
9.	Zanurzenie	4,3 m	
10.	Rodzaj napędu	Silnik spalinowy	
11.	Moc maszyny	470 kW	Ok. 639 KM
12.	Prędkość	11 węzłów	

Na rysunkach 5 i 6 przedstawiono motorowce m/s „Kartuzy” i m/s „Wejherowo”.

⁸⁾ Dane z *Archiwum floty*, Strona Główna Polskich Linii Oceanicznych. W archiwum PLP znajdują się tylko dane s/s „Radom”.
⁹⁾ Zdjęcie z *Albumu zdjęć z podróży arktycznej* autorstwa J. Nierojewskiego. Oryginał dokumentu z 1956 r. znajduje się w Sali Tradycji Uniwersytetu Morskiego w Gdyni.
¹⁰⁾ *Archiwum floty*, Polskie Linie Oceaniczne, Strona internetowa PLO.
¹¹⁾ Dane z *Archiwum floty*, Strona Główna Polskich Linii Oceanicznych. Dane statków m/s „Wejherowo”, m/s „Kartuzy”, m/s „Rumia” i m/s „Sopot”.

Rys. 5. Motorowiec m/s „Kartuzy” zmierzający do Murmańska¹²⁾

Rys. 6. Motorowiec m/s „Wejherowo”

PRZEJŚCIE NA WSCHÓD

Na przełomie czerwca i lipca 1956 roku PLO rozpoczęły kompletowanie załóg które miały obsadzić zakupione przez Chińczyków statki mające udać się Chin Droga Północną. Pomimo pewnych trudności z naborem załóg do pionierskiego rejsu arktycznego, dyrekcja PLO potraktowała rejs w lody Arktyki bardzo odpowiedzialnie i jak wspomina kapitan Jan Drączkowski, nawet szczerobliwie. Wynikało to zapewne z dobrej woli organizatorów, silnej osobowości kapitana Nierojewskiego – szefa wyprawy, braku własnych, wcześniej szych doświadczeń i niebagatelnej fakty, że wszystkie wydatki obciążały stronę chińską¹³⁾.

Przygotowania do rejsu obejmowały między innymi podniesienie standardu żywienia do luksusowego, w którym do codziennego menu dodano owoce cytrusowe, soki i kompoty puszkowe, czekoladę, a nawet po 50 gram czystego spirytusu na osobę oraz przydział indywidualnej odzieży ochronnej obejmujący całe załogi. Odzież była w rozszerzonym antarktycznym asortymencie (puszyste kufajki, ruskie walonki, chińskie futrzane czapki, rękawice oraz gogle dla ochrony oczu przed polarnym, całodobowym Słońcem i oślepiającymi refleksami jego promieni od topniejących lodów. Ponadto wachty dysponowały długimi kozuchami z wielkimi futrzanymi kołnierzami¹⁴⁾.

Przygotowanie obejmowało również odpowiednie załadowanie statków. Parowce w Gdańsku przyjeły do swoich ładowni po około 3500 ton siarczanu amonu w workach papierowych, natomiast motorowce zastały załadowane zostały drobnicą w Gdyni, po około 700 ton na każdy statek. Tonaż ładunku był tak sku-

mulowany, aby każdy statek posiadał maksymalną ilość bunku, słodkiej wody, prowiantu i innych nieodzownych zapasów. Celem zwiększenia ilości paliwa, wyposażono motorowce w dodatkowe zbiorniki na olej dieslowy, zamontowane w ładowniach. Wyposażenie w sprzęt i materiały do obrony przeciwwarowej statków powiększono do radzieckich norm dla żeglugi arktycznej¹⁵⁾. Nowością i jednocześnie doświadczeniem w polskiej flocie były zasady sztawerki, które obowiązywały jednostki uprawiające żeglugę na wodach arktycznych. Załadunek statków musiał być przeprowadzony zgodnie z przepisami obowiązującymi na tych wodach. Nowe doświadczenie zdobyli pierwsi oficerowie odpowiadający za sprawy ładunkowe. Odmienność arktycznej sztawerki od konwencjonalnej polegała na tym, że między ładunkiem a poszyciem statku musiała być zachowana przestrzeń umożliwiająca dojście do poszycia celem likwidacji uszkodzeń lodowych (przecieków). Do zamocowania ładunków użyta została polska tarcica najwyższej klasy. Brygady ciesielskie z Gdańska i Gdyni w pełni sprostają wysokim wymaganiom postawionym w związku z rejsiem arktycznym. Na początku lipca 1956 roku statki i ich załogi były gotowe do arktycznego rejsu.

Kapitan Jerzy Nierojewski w „Raporcie z podróży arktycznej” opisywał początek rejsu s/s „Łódź” następująco: „Po zabraniu ostatecznie zaopatrzenia i prowiantu, co „Baltona” jak zwykle załatwia w ostatniej chwili (przetrzymała statek 12 godzin) odcumowano z Gdańska w dniu 11 lipca o godz. 1550. Na redzie Gdańska określono dewiację, a pod Helem wykonano kalibrację goniometru. W dniu następnym po wzięciu specjalnych zamówień dla wszystkich statków na redzie Kopenhagi, skierowano się przez Sund, Kattegat i Skagerrak na Atlantyk. Pogoda była dobra, szybkość statku 11,5–12,0 węzłów. Przed nami znajdowały się wszystkie cztery małe statki za nami „Radom” i „Kalisz”. Na wysokości Stavanger zlapała nas mgła, która trwała ponad dobę¹⁶⁾.

W tabeli 3 zobrazowano kalendarium wydarzeń pierwszego etapu rejsu arktycznego.

Przed opuszczeniem portu i redy Murmańska kapitan Jerzy Nierojewski wraz z pilotem arktycznym kapitanem Diedurinem przeprowadzili odprawę kapitanów, podczas której omówiono kolejność statków w konwoju, łączność i inne problemy żeglugi w lodach. Na tym etapie rejsu nie posiadano jeszcze informacji lodowych, ze względu na ich zmienność w czasie oraz odległości do akwenów pokrytych lodem. Morze Barentsa było wolne od lodów, natomiast wejście na Morze Karskie przez Cieśninę Karską odbyło się we mgle i tam do konwoju dołączył lodołamacz „Sibirjakow” (rys. 8). Pierwszy lód na drodze statki napotkały na Morzu Karskim 28 lipca około godziny 2000. Jak relacjonuje kapitan Nierojewski w raporcie, że „Były to mniejsze lub większe pola lodowe, zbitego, grubego lodu, bardzo często były to zwały lodowe, które z zachowaniem największej ostrożności należało wymijać. Idąc we mgle za lodołamaczem kilkakrotnie wjechaliśmy w mniejsze kry lodowe, wobec czego zaczęto kierować się więcej na wschód, sądząc, że lodu będzie mniej¹⁷⁾. Sytuacja lodowa we wschodniej części morza Karskiego uległa pogorszeniu i dalsza podróż na wschód była niemożliwa. 30 lipca 1956 roku konwój zakotwiczył w pobliżu Wyspy Rastorgujewa¹⁸⁾ i ten postój okazał się długotrwałym oczekiwaniem na poprawę warunków lodowych. Statki spędziły na kotwicy 31 dni.

¹²⁾ Zdjęcie z Albumu zdjęć z podróży arktycznej autorstwa J. Nierojewskiego. Oryginał dokumentu z 1956 r. znajduje się w Sali Tradycji Uniwersytetu Morskiego w Gdyni.

¹³⁾ Wspomnienia kpt. ż.w. Jana Drączkowskiego „Wśród lodów Arktyki” ..., s. 218.

¹⁴⁾ Tamże, s. 219.

¹⁵⁾ Tamże, s. 219.

¹⁶⁾ Nierojewski J., „Raport z podróży arktycznej”, z dnia 08.10.1956 r., Oryginał dokumentu znajduje się w Sali Tradycji Uniwersytetu Morskiego w Gdyni, s. 1.

¹⁷⁾ Tamże, s. 1.

¹⁸⁾ Wyspa Rastorgujewa – wyspa w archipelagu Wysp Kamiennych na Morzu Karskim. Bazaltowa wyspa z rozwiniętą linią brzegową o długości ok. 16 km, szerokości ok. 3 km, a w najszerszym miejscu 8 km oraz ze szczytem o wysokości ok. 132 m.

Tabela 3. Kalendarium pierwszego etapu rejsu arktycznego

L.p.	Wydarzenie	Data	Uwagi
1.	Rozpoczęcie podróży	11 lipca 1956 r.	
2.	Osiągnięcie redy portu Murmańsk	19 lipca 1956 r. godz. 0418	
3.	Zaokrętowanie na s/s Łódź” radzieckiego kapitana pilota, pomocnika pilota i radiotelegrafisty		Port Murmańsk
4.	Wyjście z portu Murmańsk po zaopatrzeniu bunkru, wody i dodatkowego sprzętu łączności (stacje ultrakrótkofalowe), Żegluga przez Morze Barentsa do Cieśniny Karskiej	24 lipca 1956 r. godz. 0010.	
5.	Przejście Cieśniny Karskiej w warunkach mgły i zamglenia.	27 lipca 1956 r.	Cieśnina Karska (Karskie Wrota) we mgle
6.	Pierwsze wejście w lody na Morzu Karskim w asyście lodołamacza „Sybiriakow”	28 lipca 1956 r. godz. 2000	
7.	Zakotwiczenie przy Wyspie Rastorgujewa ze względu na sytuację lodową we wschodniej części Morza Karskiego	30 lipca 1956 r. godz. 0708.	
8.	Bunkrowanie węgla na parowcach w porcie Dikson	28 sierpnia 1956 r.	
9.	Odkotwiczenie spod Wyspy Rastorgujewa	30 sierpnia 1956 r. godz. 2300	31 dni postoju na kotwicy
10.	Wejście w lody i zwały lodowe kilkumetrowej grubości. Mgła i zamglenie		
11.	Przed Cieśniną Wilkického postój w dryfie 18 godz.	1 września 1956 r.	Brak rozpoznania lodowego
12.	Przejście Cieśniny Wilkického, wejście na Morze Łaptiewów i żegluga przez dwa dni w asyście lodołamacza „Jermak”	3 września 1956 r.	Pola lodowe z górami lodowymi
13.	Opuszczenie konwoju przez lodołamacz „Jermak”. Statki przemieszczają się bez lodołamacza. Trudna nawigacja ze względu na liczne mielizny tworzące się w deltach rzek Chatanga i Lena	4 września 1956 r.	
14.	Przejście Cieśniny Łaptiewa i wejście na Morze Wschodniosyberyjskie	6-7 września 1956 r.	
15.	Wejście w pole lodowe wieloletniego lodu na wysokości ujścia rzeki Kołymy	8 września 1956 r.	Lód wielometrowej grubości
16.	Zakotwiczenie na południe od portu Pevek. Sztorm NW, temperatury ujemne, opad śniegu	9 września 1956 r. godz. 1700	
17.	Poprawa pogody. Informacje lodowe: bariera lodowa kilkumetrowej grubości w cieśninie De Longa o długości ok. 180 Mm	12 września 1956 r.	
18.	Wiceminister Burchanow polecił odkotwiczyć i udać się w drogę na zachód	12 września 1956 r. godz. 2100	
19.	Pomoc lodołamacza „Kapitan Woronin” w wyjściu z pola lodowego pod Pevek		
20.	Wizyta wiceministra Burchanowa na s/s „Łodzi” (wykład o lodach w Arktyce i obecnej sytuacji lodowej)	15 września 1956 r.	
21.	Odkotwiczenie i rozpoczęcie drogi powrotnej na zachód (Dostawa ryb i reniferów przez hydroplan - na koszt załóg polskich).	17 września 1956 r. godz. 1630	

Odtworzona trasa rejsu arktycznego polskich statków w pierwszym etapie zobrażowana została na rys. 7. Na uwagę zasługuje fakt, iż łód wieloletni o zwartości 10/10 przedstawiony kolorem ciemno szarym zalega w dużej części Oceanu Arktycznego, a Cieśnina De Longa w sezonie żeglugowym roku 1956 pozostała całkowicie pokryta lodem wieloletnim (o zwartości 10/10).

Przewidywania meteorologów z Głównego Instytutu Meteorologicznego w Moskwie dotyczące sytuacji lodowej w Cieśninie De Longa wskazywały, iż pokrywający cieśninę zwarty łód o grubości od 3 do 5 metrów przy prognozowanych wiatrach z kierunków południowych zdryfują z cieśniny w przeciągu 6–8 dni poza Wyspę Wrangla. Do takiej sytuacji jednakże nie doszło. Pod znakiem za-

pytania stało „zimowanie” polskich statków w Arktyce. Sytuacja lodowa była ciągle bardzo trudna. Wiele jednostek, a w tym również lodołamacze uszkadzały kadłuby i śruby okrętowe. Często jednostki dryfowały wraz z lodem w oczekiwaniu na poprawę warunków, jak i również z braku możliwości wydostania się ze złodzonego akwenu.

Polecenie ruszenia na wschód Morza Karskiego nie wydało kierownictwo rejonu odpowiedzialnego za tę część akwenu morskigo, ale sam wiceminister Burchanow, który od początku żeglugi Przejściem Północnym osobiście koordynował i nadzorował realizację tego przedsięwzięcia ze strony władz morskich Związku Radzieckiego. Przejściu w początkowym etapie towarzyszyła gęsta mgła, a następnie łód i zwały lodowe kilkumetrowej grubości.



Rys. 7. Trasa arktycznego rejsu polskich statków w pierwszym jego etapie. Źródło: opracowanie własne



Rys. 8. Łodolamacz „Sybiriakow” towarzyszący konwojowi od wejścia na Morze Karskie¹⁹⁾



Rys. 10. „Oto cała „siódemka” posuwa się za lodolamaczem na Morzu Karskim, na północ od ujścia Jenisej” – słowa opisu kapitana J. Nierojewskiego²¹⁾



Rys. 9. Żegluga za lodotłamaczem „Sybiriakow”²⁰⁾

Pod względem nawigacyjnym był to trudny akwen ze względu na wiele niezliczonych wysp i kamieni, których rozpoznanie i pozycje na mapach były wątpliwe. Problemem było także wyposażenie nawigacyjne statków. Małe statki posiadały tylko kompasy magnetyczne w przeciwieństwie do dużych, które miały kompasy żyroskopowe. Wszystkie statki musiały ściśle wykonywać polecenia płynące ze statku prowadzącego, którym był s/s „Łódź”. Namiary



Rys. 11. „Lody coraz gęściej i statki w bardziej zwartym szyku, aby nie pozwolić zamknąć się zrobionej przez poprzednika rynnie” – słowa napisane przez kapitana J. Nierojewskiego²²⁾

goniometryczne nie dawały na tym akwenie satysfakcjonujących rezultatów, a we mgle były jedynym sposobem określenia pozycji.

Bezpieczeństwo nawigacji zapewniał, tylko w pewnym stopniu, radar, radionamiary (namiary goniometryczne), namiary optyczne oraz pomiary głębokości. Główny ciężar zapewnienia bezpieczeń-

¹⁹⁾ Zdjęcie z *Albumu zdjęć z podróży arktycznej* autorstwa J. Nierojewskiego. Oryginał dokumentu z 1956 r. znajduje się w Sali Tradycji Uniwersytetu Morskiego w Gdyni.

20) Tamże.

21) Tamže.

22) Tamže.



Rys. 12. Dryfujące pola lodowe złożone z lodu zwałowego napotykane często podczas przejścia²³⁾



Rys. 13. Przejście przez Cieśninę Wilkického w zabezpieczeniu lodołamacza „Sybiriakow”²⁴⁾



Rys. 14. Samolot zwiadu lotniczego dostarczający mapy zlodzenia i informacje na s/s 'Łódź'²⁵⁾

Kluczową informacją na akwenie pokrytym lodem jest informacja lodowa, która niestety nie była przekazywana systematycznie. Rozpoznanie lodowe w tamtym czasie wykonywane było przez załogi statków powietrznych, zwanych samolotami zwiadu lotniczego. Przykładowy samolot zwiadu lotniczego, który dostarczał mapy zlodzenia i informacje lodowe przedstawia rys. 14.

Przed wejściem do Cieśniny Wilkického²⁶⁾ samolot zwiadu lodowego zrzucił mapę lodów w cieśninie, z której wynikało, że sytuacja lodowa umożliwia dalszy ruch jednostek na wschód i wejście na Morze Łaptiewów. Po przejściu Cieśniny Wilkického na spotkanie konwoju podszedł 58-letni lodołamacz „Jermak”, który prowadził statki w kierunku południowo-wschodnim przez pola lodowe, w których znajdowały się góry lodowe²⁷⁾. Akwen pod względem pogodowym był wyjątkowo nieprzyjazny, gdyż konwój nawigował we mgle i w śnieżycy. Lodołamacz „Jermak” opuścił zespół 4 września 1956 r. ze względu na korzystniejsze warunki lodowe jakie panowały na akwenie bliższym brzegu. Jednakże obszar ten był znacznie niekorzystny pod względem nawigacyjnym ze uwagi na mielizny tworzące się liczne mielizny w deltach rzek Chatanga i Lena.

Wejście z Morza Łaptiewów na Morze Wschodniosyberyjskie odbyło się przez Cieśninę Dymitra Łaptiewa²⁸⁾. Cieśnina Łaptiewa jest akwenem wyjątkowo płytkim, gdyż w niektórych miejscach głębokość wynosi 6,7 m. Woda w cieśninie miała kolor brudno brązowy ze względu na duże zanieczyszczenie wodami słodkowodnymi rzek wpływających do morza. Szybkość konwoju zwiększono ze względu na mniejsze zaleganie pól lodowych i czas dotarcia do Cieśniny De Longa i jej przejścia tuż przy samym brzegu, gdyż dwa statki przeszły ze wschodu na zachód przez cieśninę oraz przebił się po dwóch miesiącach pobytu w lodach cieśniny lodołamacz „Mołotow”. W tej sytuacji istniała nadzieja na przejście Cieśniny De Longa. 8 września 1956 r. jednostki ponownie spotkały lód na wysokości ujścia Kołomy. Jak napisał kapitan Nierojewski: „Były to już lody arktyczne, wieloletnie, wielometrowej grubości i należało je obchodzić ostrożnie, aby w żadnym wypadku nie otrzeć się kadłubem”²⁹⁾. Nie posiada-



Rys. 15. Wieloletni lód zwałowy o grubości od 5 do 10 metrów³⁰⁾

stwa nawigacyjnego spoczywał na prowadzonej zdwojonej obserwacji i wyjątkowej ostrożności.

²³⁾ Tamże.

²⁴⁾ Tamże.

²⁵⁾ Zdjęcie z Albumu zdjęć z podróży arktycznej autorstwa J. Nierojewskiego.

²⁶⁾ Cieśnina Wilkického – cieśnina łącząca Morze Karskie i Morze Łaptiewów oraz rozdziela półwysep Tajmyr i wyspy Ziemi Północnej. Jej nazwa pochodzi od rosyjskiego hydrograфа i odkrywcy, Borysa Wilkického. Cieśnina ma długość 56 mil morskich (ok. 104 km), średnia szerokość wynosi 30 mil morskich (ok. 55 km), zaś głębokość pomiędzy 32 a 210 m.

²⁷⁾ Nierojewski J., „Raport z podróży arktycznej”, s. 5.

²⁸⁾ Cieśnina Dymitra Łaptiewa – cieśnina łącząca Morze Łaptiewów z Morzem Wschodniosyberyjskim, przebiega między Wyspami Lachowskimi, a północnym wybrzeżem Azji. Nazwa pochodzi od nazwiska rosyjskiego badacza i odkrywcy Dymitra Łaptiewa, który jako pierwszy zmapował tę cieśninę w XIX wieku. Długość cieśniny wynosi 62 mile morskie (115 km), szerokość 27–32 mile morskie (ok. 50–63 km), a średnia głębokość 12 m, co znacznie ogranicza zanurzenie jednostek mogących przejść tą drogą.

²⁹⁾ Nierojewski J., „Raport z podróży arktycznej”, s. 6.

³⁰⁾ Zdjęcie z Albumu zdjęć z podróży arktycznej autorstwa J. Nierojewskiego.



Rys. 16. Wieloletni lód zwałowy na drodze polskich statków³¹⁾



Rys. 17. „Niewinna wyspa z klockami” – struktura lodowa tak nazwana przez kapitana J. Nierojewskiego³²⁾

jąc właściwego rozpoznania sytuacji lodowej kierownictwo rejonu wschodniego poleciło jednostkom zakotwiczyć w odległości około 70 mil morskich od portu Pevek. Kierunek wiatru był jednak niekorzystny, gdyż północno-zachodni, napychający dodatkowy lód do Cieśniny De Longa. Kilkudniowy postój na kotwicy nie zmienił sytuacji. Sztormowy wiatr utrzymywał się ciągle z tego samego kierunku powodując dalsze blokowanie cieśniny. Sztorm ucichł 12 września, a sytuacja lodowa była bardzo trudna, wręcz beznadziejna do dalszego kontynuowania rejsu na wschód. Cieśnina została całkowicie zablokowana przez lód kilkumetrowej grubości. Blokada występowała między Wyspą Wrangla a brzegami Syberii, Warunki meteorologiczne również stawały się coraz trudniejsze, gdyż temperatura była poniżej zera i występował ciągły opad śniegu.

Przejsie przez Cieśninę De Longa w warunkach jej blokady przez lód było niemożliwe. 12 września wiceminister Burchanow przekazał polecenie podniesienia kotwicy i rozpoczęcia powrotu na zachód. Koło wyspy Ajon³⁵⁾ konwój napotkał „mrowie” małych jednostek rybackich wraz z dużymi jednostkami im towarzyszącymi oraz kilkanaście okrętów podwodnych z jednostkami pomocniczymi. Wszystkie te jednostki dryfowały z lodem w oczekiwaniu na rozkazy. Również w pobliżu Pevek przemieszczał się do tego portu statek typu „Liberty” (rys. 19). Po odkotwiczeniu statku wraz z lodem weszły na małe głębokości i ażeby uniknąć wejścia na mieliznę poproszono lodołamacze do wyprowadzenia na głębszą wodę, gdzie również poprawie uległy warunki lodowe. 15 września na s/s „Łódź” przybył wiceminister Burchanow na spotkanie z wszyst-



Rys. 18. Lodołamacz „Kapitan Woronin” podczas uwalniania polskiego statku z lodu w pobliżu portu Pevek³³⁾



Rys. 19. Jednostka typu „Liberty” samodzielnie poruszająca się w kierunku portu Pevek³⁴⁾

kimi kapitanami i zastępcami oraz przedstawił panującą sytuację lodową. Według ministra tak trudnej sytuacji lodowej nie było od 25 lat, aczkolwiek jak dodaje kapitan Nierojewski – inni specjaliści twierdzili, że od 10 lat³⁶⁾. Cieśnina De Longa była zamknięta grubym wielometrowym stałym lodem na przestrzeni 180 mil morskich w części przybrzeżnej Syberii, a w północnej pokrywa lodowa jest dłuższa i zapiera się o Wyspę Wrangla. Wcześniejsze przewidywania meteorologów o wiatrach południowych nie sprawdziły się. Istniało jeszcze prawdopodobne otwarcie się cieśniny, jednakże nie było takiej pewności, a w przypadku braku przejścia przez Cieśninę De Longa do 31 września powrót byłby niemożliwy ze względu na zimowe zamknięcie Cieśniny Wilkickiego. Taka sytuacja sprawiłaby konieczność zimowania w którymś z portów Morza Wschodniosyberyjskiego lub Morza Łaptiewów (Pevek lub Tiksi).

W założeniach rejsu nie było mowy o zimowaniu. Na pożegnanie dostarczono na statki ryby i mięso reniferów, jak zaznaczył kapitan Nierojewski – „na nasz rachunek”.

POWRÓT DO KRAJU

Ostatecznie polecenie o odkotwiczeniu i powrocie na zachód przekazał wiceminister Burchanow w dniu 17 września o godzinie 17.30, co nastąpiło najprawdopodobniej po konsultacjach na szczeblu ministerialnym z Warszawą. Sytuacja lodowa przed konwojem nie była rozpoznana, więc rozpoczęto gromadzenie wszystkich informacji z akwenu, gdyż od wielu dni temperatura powietrza w Cieśninie Wilkickiego była ujemna i wynosiła od –5 do –6 stopni Celsjusza.

³¹⁾ Tamże.

³²⁾ Tamże.

³³⁾ Tamże.

³⁴⁾ Zdjęcie z Albumu zdjęć z podróży arktycznej autorstwa J. Nierojewskiego.

³⁵⁾ Wyspa Ajon – wyspa w azjatyckiej części Rosji, na Morzu Wschodniosyberyjskim. Powierzchnia ok. 2000 km². Leży w zachodniej części wejścia do Zatoki Czauskiej. Od stałego lądu wyspę oddziela Cieśnina Czauska.

³⁶⁾ Nierojewski J., „Raport z podróży arktycznej”, s. 8.

Tabela 4. Kalendarium powrotu (drugiego etapu rejsu arktycznego)

L.p.	Wydarzenie	Data
1.	Odkotwiczenie i rozpoczęcie drogi na zachód	17 września 1956 r. godz. 1630
2.	Przejście przez Cieśninę Sannikowa pomiędzy Wyspami Nowosybirskimi z Morza Wschodniosyberyjskiego na Morze Łaptiewów	
3.	Przejście przez Cieśninę Wilkického z Morza Łaptiewów na Morze Karskie (Żegluga w lodzie z asystą lodołamacza „Jermak”)	22 września 1956 r. godz. 0900
4.	Zejście z trasy s/s „Łódź” do portu Dikson (dostarczenie prasy i poczty) i powrót do konwoju	24 września 1956 r.
5.	Przejście Cieśniny Karskiej i wejście na Morze Barentsa	26 września 1956 r. godz. 0400
6.	Zakotwiczenie na redzie Murmańska	28 września 1956 r. w godzinach porannych
7.	Wyjście z Murmańska, zdanie radzieckiego personelu i sprzętu oraz bunkrowanie (Wiele kłopotów i przedłużony czas postoju przed przyjęciem bunkru. Problematiczne decyzje w otrzymywanych telegramach dotyczące powrotu do kraju)	29 września 1956 r. w godzinach porannych
8.	Telegram o skierowaniu wszystkich statków do Gdyni (Powrót w sztormowej pogodzie).	2 października 1956 r.
9.	Małe statki wchodzą do Gdyni, a duże do Gdańska (polecenie z PLO). S/s „Łódź” wchodzi do portu Gdańsk	6 października 1956 r. godz. 1000.

nałym źródłem wiedzy o akwenie, trudnościach żeglugi, kłopotach w braku informacji nawigacyjnej, a przede wszystkim meteorologicznej i oceanograficznej. Współczesna Arktyka szybko zmienia się pod wpływem zmian klimatycznych, jednakże przyroda pozostaje wielką niewiadomą, a prognozy i przewidywania pomimo współczesnego oprzyrządowania są trudne do określenia. Kapitan Jerzy Nierojewski pozostawił obszerny i starannie przygotowany raport z tej podróży, który w jego ograniczonej części mam przyjemność za zgodą rodziny kapitana i Uniwersytetu Morskiego zaprezentować.

LITERATURA

1. Nierowski J., *Raport z podróży arktycznej*, 08.10.1956 r., Oryginał dokumentu, Sala Tradycji Uniwersytetu Morskiego w Gdyni.
2. Nierojewski J., *Album zdjęć z podróży arktycznej*, Oryginał dokumentu z 1956 r., Sala Tradycji Uniwersytetu Morskiego w Gdyni.
3. Pospieszynski R. (Opracowanie), Praca zbiorowa, *Połamanym farwaterem. Monografia rocznika 1945-1948 Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni i Szczecinie*, Agencja Wydawnictw i Reklamy. Korporacja „Tigor”, Warszawa 1995.

4. Choynowski R., *Arktyczny rejs*, Na lodowym szlaku, Morze Nr 2, 1957.
5. Mysłowski Z., *Wyspa Rastorgujewa*, Na lodowym szlaku, Morze Nr 2, 1957.
6. *Archiwum floty*, Strona Główna Polskich Linii Oceanicznych, https://plo.com.pl/index.php?language=pl§ion=16&subsection=18&item=0&title=Archiwum_floty&code=0&page=0 [dostęp 18.04.2024 r.].
7. *Limits of Oceans and Seas*, Publikacja specjalna Nr 28, Wydanie 3, IHO 1953 r.

PODZIĘKOWANIE

Autor wyraża podziękowanie córce kpt. ż.w. Jerzego Nierojewskiego Pani Izabelli Nierojewskiej-Driemel za wyrażenie zgody na skorzystanie z materiałów ojca zgromadzonych w Sali Tradycji Uniwersytetu Morskiego w Gdyni. Jednocześnie serdecznie dziękuję Pani mgr Joannie Stasiak, pracownicy Sali Tradycji Uniwersytetu Morskiego, za pomoc w dostępie do materiałów źródłowych.

Abstract
Arctic voyage of polish vessels in 1956

In 1956, Polish Ocean Lines (PLO) was tasked with bringing from Poland seven vessels built by the Polish shipbuilding industry for a Chinese shipowner. The contract with the People’s Republic of China was signed by the Maritime Import and Export Center “Centromor”. These ships were three “Donbas” type steam ships, approximately 5,500 DWT each from the Lenin’s Shipyard in Gdańsk and four motorships of approximately 900 DWT each built in the Paris Commune Shipyard in Gdynia. The interested parties agreed that these ships would be delivered to China by Polish crews via the Northern Route, as they were afraid of difficulties in crossing the Suez Canal due to the possibility of it being blocked due to the tense political and military situation in this area. The cruise began on July 11, 1956. After many difficulties and after covering hundreds of nautical miles, the ships reached the De Long Strait and, unfortunately, due to the very difficult ice situation in the strait, they turned back on September 17, 1956 and safely returned to the country on October 6, 1956. Unfortunately, the cruise ended with the failure to deliver the vessels to the Chinese contractor via

the Northern Route originally adopted for the crossing, due to the impossibility of overcoming the ice conditions prevailing at that time. The ice that ships encountered in the De Long Strait was impossible to cross at that time.
The aim of the article is to present a currently little-known Polish venture from 1956, which was an Arctic cruise of seven Polish vessels built in domestic shipyards for a Chinese shipowner and conducted through the Northeast Passage in the Russian Arctic, along the shores of Eurasia. Although the cruise did not end with the expected economic and navigational success, it brought invaluable professional experience to the Polish crews guiding ships through this arctic water, which was difficult in terms of navigation, weather and ice.
The article is of a popular science nature by presenting information about a pioneering organizational venture that has never taken place in the history of the Polish merchant fleet. Moreover, the ice situation in the Northeast Passage from July to October 1956 was illustrated. This is a story about the Polish pioneering venture, our crews and ships.

Piotr Mickiewicz

Bezpieczeństwo energetyczne czy bezpieczeństwo morskie? Dylemat oceny potencjalnych zagrożeń bezpieczeństwa Polski na akwenie Morza Bałtyckiego w trzeciej dekadzie XXI wieku

Przeobrażenia sytuacji politycznej jakie nastąpiły po rosyjskiej agresji na Ukrainę w dużej mierze dotkają region określany za prof. Jerzym Zalewskim jako „Europa Bałtycka”. Przeobrażenia te są wynikiem reakcji państw europejskich jak i organizacji regionalnych (UE i NATO) na przebieg tzw. „Operacji Specjalnej” Federacji Rosyjskiej. Nałożone sankcje pośredni wykreowały nową rolę zlewiska i samego akwenu Morza Bałtyckiego w rosyjskiej polityce. Symbolem tej zmiany stała się zmiana statusu tego akwenu określona w Doktrynie Morskiej z 31 lipca 2022 roku¹⁾. Obniżenie rangi z akwenu „istotnego” do „ważnego”, czyli drugiej kolejności w dwustopniowej skali było w dużej mierze efektem embarga na eksport surowców energetycznych do państw europejskich. Równocześnie jednak zostało ono wykorzystanie do wykreowania nowych form zagrożeń i prób destabilizacji sytuacji politycznej w regionie. Zakładającej rozbicie jedności państw bałtyckich przy wykorzystaniu instrumentu jakim stał się brak dostaw surowców energetycznych oraz różnic w podejściu do bezpieczeństwa energetycznego. Ograniczona efektywność tych działań powoduje, że polityka bałtycka Federacji Rosyjskiej może przyjąć bardziej radykalną formułę, co udowadnia na przykład udana próba zerwania podmorskich kabli światłowodowych. Budując system przeciwdziałania potencjalnym zagrożeniom za konieczne uznać należy mu nie tylko cechy systemu holistycznego, obejmującego sfery: energetyki wiatrowej, sektora wydobywczego i transportowego (transport morski i morskie systemy przeładunkowe) ale także systemu regionalnego opartego na kooperacji w trzech zasadniczych sferach: bezpieczeństwa żegluga, przesyłu nośników energii oraz samej energii oraz produkcji energii. Tym samym przedmiotem kooperacji bałtyckiej w sferze bezpieczeństwa powinny stać się takie obszary życia gospodarczego jak regionalna i państwowa polityka energetyczna, ochrona bałtyckiego systemu żegluga oraz zapewnienie bezpieczeństwa instalacji morskich i brzegowych. Redefinicja zakresu tej kooperacji musi jednak uwzględnić uwarunkowania polityczne zarówno obecne i perspektywiczne jak i te kreujące stan obecny bałtyckiego systemu bezpieczeństwa.

POLITYCZNE OGRANICZENIA KOOPERACJI ENERGETYCZNEJ EUROPY BAŁTYCKIEJ JAKO DETERMINANTA POZIOMU BEZPIECZEŃSTWA MORSKIEGO

Budowany przez dwie dekady bałtycki zintegrowany system energetyczny to zaledwie sieć przesyłu energii elektrycznej oraz

– obciążony kwestiami politycznymi – proces zwiększania możliwości dostaw nośników energetycznych, zwłaszcza gazu spoza Federacji Rosyjskiej. Niezmiennym założeniem bałtyckich projektów energetycznych jest zwiększenie poziomu bezpieczeństwa energetycznego państw tego regionu, jednakże postrzegano raczej przez władze części państw jako budowa suwerenności energetycznej. W wyniku tej postawy zakres energetycznej kooperacji bałtyckiej został ograniczony do budowy systemu połączeń energetycznych, a przedmiotem sporu stały się inwestycje w systemy przesyłu gazu oraz zwiększania możliwości magazynowania tego surowca²⁾. Paradoksalnie szczególną aktywność w tym zakresie przejawiali politycy trzech państw będących największym beneficjentem projektowanych rozwiązań czyli Łotwy, Litwy i – w mniejszym stopniu – Estonii³⁾. Postawa ta – niekiedy skoncentrowana na osłabianiu regionalnego znaczenia polskich inwestycji energetycznych – powoduje, że polityka energetyczna Rzeczypospolitej powinna koncentrować się na kwestii pełnego wykorzystania zdolności produkcyjnych, przesyłowych i magazynowych jako elementu europejskich rozwiązań zapewniających bezpieczeństwo energetyczne. Wkomponowanie polskich programów rozwojowych w sektorze energetycznym w całości regionalnej polityki energetycznej wymaga więc oceny dotychczasowych osiągnięć w procesie bałtyckiej integracji energetycznej jak i wskazania obszarów polskiej aktywności w przyszłości. W tym drugim obszarze zasadnym jest rozważenie możliwości wykorzystania polskiego potencjału produkcji energii wiatrowej (morskich farm wiatrowych) oraz ustosunkowania się do propozycji Szwecji w zakresie powrotu do wykorzystania energetyki jądrowej. Oceniając efekty podjętych w ostatnim 20-leciu działań wskazać można na połowiczny sukces projektu budowy odporności energetycznej Europy Bałtyckiej. Jest nim powstanie Bałtyckiego Pierścienia Energetycznego oraz uruchomienie tzw. mostów energetycznych. W systemie tych połączeń szczególną rolę odgrywa Szwecja będąca de facto państwem gwarantującym dostęp do energii elektrycznej państwom regionu w sytuacjach kryzysowych. Zbudowane systemy przesyłowe do Litwy (NordBalt), Finlandii Fennoskan), RFN (Baltic Cable) i Polski (SwePol) zapewniają jej w praktyce monopol (po ograniczeniu produkcji przez RFN jako konsekwencji polityki zamykania elektrowni jądrowych). Całość Bałtyckiego Pierścienia Energetycznego uzupełniają systemy przesyłowe EstLink (Finlandia-Estonia) i docelowo od 2025 roku Harmony Link (Polska-Litwa). Wskazując na rolę Szwecji w bałtyckim systemie bezpieczeństwa energetycznego podkreślić

¹⁾ P. Mickiewicz, *Świadectwo początku upadku imperium? Doktryna morska z 31.07.2022 r. jako strategia operacyjna Federacji Rosyjskiej po ukraińskim upokorzeniu*, Colloquium, nr 3(47)/2022, s. 73-94. <https://colloquium.amw.gdynia.pl/index.php/colloquium/article/view/684>.

²⁾ P. Mickiewicz, *Subregion bałtycki w założeniach polityki energetycznej Rzeczypospolitej Polskiej*. Bezpieczeństwo. Teoria i Praktyka, 2016, nr 1, s. 119-131, https://bazhum.muzhp.pl/media/files/Bezpieczenstwo_teorii_i_praktyka_czasopismo_Krakowskiej_Szkoly_Wyzszej_im_Andrzeja_Frycza_Modrzewskiego/Bezpieczenstwo_teorii_i_praktyka_czasopismo_Krakowskiej_Szkoly_Wyzszej_im_Andrzeja_Frycza_Modrzewskiego-r2016-t10-n1/Bezpieczenstwo_teorii_i_praktyka_czasopismo_Krakowskiej_Szkoly_Wyzszej_im_Andrzeja_Frycza_Modrzewskiego-r2016-t10-n1-s119-131/Bezpieczenstwo_teorii_i_praktyka_czasopismo_Krakowskiej_Szkoly_Wyzszej_im_Andrzeja_Frycza_Modrzewskiego-r2016-t10-n1-J_Wyganowski_Baltyckie_rozgrzywki_gazowe_Energia_Gigawat_2011_nr_4_https://www.cire.pl/pliki/2/Baltyckiterminaleperypetie.pdf.

³⁾ B. Gutkowski, M. Witoński, R. Joeck, *Koncepcja rozwoju sieci morskich na Morzu Bałtyckim*, Czysa Energia 2012, nr 6, s. https://www.cire.pl/pliki/2/koncepcja_sieci_morskich.pdf.

należy, iż pozycja tego państwa jako eksportera energii jest konsekwencją funkcjonowania w jego systemie energetycznym elektrowni jądrowych zlokalizowanych w Forsmark oraz Oskarshamn, co także przekłada się na atrakcyjność ekonomiczną szwedzkiej oferty. Przyjąć też należy, że pozycja ta zostanie znacząco wzmocniona dzięki realizacji inwestycji w postaci budowy dziesięciu małych reaktorów jądrowych (SMR) do 2045 roku. Za połowiczny sukces procesu integracji energetycznej Europy Bałtyckiej – głównie z powodu uwarunkowań politycznych – jest funkcjonowanie regionalnego systemu transportu gazu, zarówno LNG jak i przesyłanego gazociągiem Baltic Pipe. Ograniczeniem dla idei bałtyckiego systemu przesyłu gazu są bowiem ambicje Bałtów i de facto prowadzona przez te państwa rywalizacja w zakresie wykorzystywania bałtyckich terminali gazowych oraz zbiorników magazynowania gazu. Ich polityka energetyczna nadal opiera się na tezie, że bezpieczeństwo energetyczne jest zapewnianie przede wszystkim poprzez posiadanie własnych możliwości regazyfikacji (terminal w Kłajpedzie) i magazynowania gazu. Postawa ta pośrednio wpływa na ekonomiczny wynik inwestycji Baltic Pipe oraz możliwości wykorzystania polskich magazynów gazu a także ekonomiczne uzasadnienie budowy pływającego terminala gazowego (tzw. Floating Storage Regasification Unit) w Zatoce Gdańskiej. Realia polityczne po roku 2022 zmusiły władze tych państw do ograniczonej modyfikacji tego stanowiska, co zaowocowało ukończeniem realizacji budowy gazociągu GIPL często określanego jako „interconnector Polska-Litwa”⁴⁾. Jednakże nie jest to równoznaczne z wykorzystaniem pełnej przepustowości gazociągu i polskich magazynów gazu jako miejsca przechowywania zapasów o statusie strategicznym oraz docelowym wykorzystaniem gdańskiego terminala regazyfikacji gazu LNG. Postawy tej nie zmienia nawet wzrastająca świadomość iż zarówno polskie magazyny jak o terminal FSRU mają o wiele lepsze położenie strategiczne. Agresywny wymiar polityki Rosji także wobec państw bałtyckich spowodowała, że konieczność rozszerzenia bałtyckiej kooperacji energetycznej stała się powszechnie aprobowanym rozwiązaniem polityczno-gospodarczym. Także dla Bałtów o czym świadczy aktywności w organizacji różnorodnych energetycznych eventów politycznych i gospodarczych w ostatnich dwóch latach. Jednakże wcześniejsze doświadczenia powodują, że zaangażowanie się Polski w nowy wymiar regionalnej polityki energetycznej powinno przede wszystkim uwzględniać interes narodowy. Zwłaszcza w projekt rozbudowy energetyki odnawialnej, zwłaszcza przy wykorzystaniu Morskich Farm Wiatrowych. Celem politycznym powinno być doprowadzenie do wdrożenia zapisów Deklaracji z Marienburga (30 sierpnia 2022 r.) przewidującej, że w 2030 roku państwa bałtyckie będą produkować 19,6 GW energii elektrycznej z wykorzystaniem MFW z perspektywicznym wzrostem tej produkcji do 2040 roku. Beneficjentami tego rozwiązania i umiejętności włączenia MFW do bałtyckiego systemu energetycznego będą Finlandia i Polska. Finowie planują bowiem instalację farm (projekty Pyhäjoki/Raahe, Närpes, Siikajoki/Hailuoto, Raahe/Siikajoki i Kristinestad), których maksymalna moc ma wynieść ok. 7,5 GW. Polskie projekty to minimum 5 GW. Zadeklarowane zdolności produkcyjne inwestycji pozostałych państw regionu (RFN, Litwa, Łotwa, Estonia, Dania i Szwecja) to w sumie 8,5 GW. Drugim, ważnym z punktu widzenia Polski bałtyckim projektem energetycznym powinien stać się swoisty „powrót” do koncepcji wykorzystania energetyki jądrowej. Partnerami w procesie przekonywania państw regionu do zasadności rozwoju energetyki jądrowej mogą być Szwecja i Finlandia oraz Litwa, dla której kwestia ta jest raczej próbą budowy suwerenności energetycznej w wymiarze indywidualnym. Istotnym elementem polskiego oddziaływania polityczne-

go wskazującego na konieczność rozbudowy energetyki jądrowej powinna stać się szwedzka narracja, iż rozbudowa ta jest równoznaczna z ograniczeniem wykorzystania paliw kopalnianych co jest zbieżne z celami klimatycznymi UE. Możliwym do wykorzystania argumentem jest także sytuacja na nordyckim rynku energii i perspektywiczna przebudowa norweskiego systemu energetycznego, co spowoduje wzrost skali importu energii elektrycznej ze Szwecji. Automatycznie spowoduje to spadek zdolności eksportowych w ramach Bałtyckiego Pierścienia Energetycznego a na pewno wzrost cen energii.

Wskazując na powyższe uwarunkowania polityczne podkreślić należy iż w znacznym stopniu wpływają one na poziom bezpieczeństwa w regionie. Zarówno prymat narodowych interesów w polityce energetycznej jak i sama potrzeba budowy suwerenności energetycznej kreuje określone obszary będące możliwym celem ataku. Bez względu na sposób definiowania pojęć bezpieczeństwo energetyczne i suwerenność energetyczna koniecznością staje się nie tylko ochrona systemu żeglugowego (szlaków żeglugowych wykorzystywanych do transportu surowców energetycznych i wyrobów olejowych) oraz terminali gazowego i paliwowego. Za istotny element działań prowadzonych w tych dwóch obszarach powinna stać się problematyka ochrony instalacji energetycznych i systemów przesyłowych przed aktami sabotażu, dywersji czy też innej formy ataku motywowanego czynnikiem politycznym. Jest to szczególnie istotne w przypadku państwa polskiego, którego suwerenność energetyczna została oparta na dwóch składowych w postaci samodzielnej budowy systemu dostaw nośników energii oraz poszerzeniu mixu energetycznego dzięki nowym inwestycjom i włączeniu w zintegrowaną europejską sieć energetyczną.

„MORSKIE” UWARUNKOWANIA BEZPIECZEŃSTWA ENERGETYCZNEGO POLSKI

Praktyczna realizacja planu zapewniania suwerenności energetycznej to pięć filarów będących elementami powyższych składowych. Dwa z nich czyli elektrownia jądrowa zbudowana na wybrzeżu środkowej części Bałtyku Południowego oraz morskie farmy wiatrowe ulokowane na akwenach morskich Ławicy Słupskiej to filary przyszłościowe. Trzy pozostałe w postaci morskiego systemu dostaw nośników energii, gazociągu Baltic Pipe oraz podmorskiego kabla energetycznego (SwePol) zwiększyły poziom bezpieczeństwa energetycznego państwa. Bezsprzecznie polski system energetyczny zapewnia dywersyfikację energetyczną w dwóch zasadniczych wymiarach: poszerzenia dotychczasowego mixu energetycznego i kierunków dostaw oraz zapewnia możliwość samych dostaw energii elektrycznej w sytuacji kryzysowej. Równocześnie jednak stał się on podatny na zagrożenie w postaci wrogiego oddziaływania innych graczy zainteresowanych destabilizacją polityczną czy gospodarczą państwa polskiego. Wskazać tu można zarówno na organizacje stricte terrorystyczne, tzw. „aktywistów jednej sprawy”, jak i graczy państwowych, w tym tych zainteresowanych ograniczeniem zakresu polskiej dywersyfikacji energetycznej. Przyjąć również należy, że pierwsze dwie grupy potencjalnych kreatorów zagrożeń bezpieczeństwa morskiego państwa polskiego mogą być wykorzystane przez przeciwnika państwowego i realizować nie własne ale jego cele polityczne. Uznać także należy, że zakres kierowanych przeciwko Polsce prawdopodobnych działań o charakterze sabotażowym lub dywersyjnym - ze względów politycznych - przyjmą charakter podprogowy. Będą to najprawdopodobniej tzw. incydenty morskie, które w odniesieniu do zbiornikowców i gazowców przyjmą postać klasyczną postaci niebezpiecznego manewrowania czy nękania. W ograniczonym

⁴⁾ Ł. Wojcieszek, *Znaczenie polsko-litewskiej współpracy elektroenergetycznej dla realizacji Bałtyckiego Pierścienia Energetycznego*. Acta Politica Polonica 2017, nr 2 (40), s. 21–31.

Tabela 1. Potencjalne rodzaje i środki ataku na instalacje morskie

Środowisko	Instrument	Dostępność	Skala zniszczeń
Terminal gazowy			
Atak z morza	Sterowane pojazdy ROV/AUV	wysoka	znaczny
	Szybka jednostka z ładunkiem wybuchowym	wysoka	znaczny
	Ostrzał z jednostki nawodnej	niska	średni
	Zespół nurków-minerów	wysoka	niski
Atak z powietrza	powietrzne systemy i jednostki bezpilotowe	średnia	znaczny
	samolot sportowy	niska	znaczny
	motolotnia	średnia	niskie/średnie
Gazowiec/zbiornikowiec			
Atak z morza	Mina morska/WBIED	wysoka	znaczny
	Szybka jednostka z ładunkiem wybuchowym	wysoka	znaczny
	Nawodna jednostka upozorowana	wysoki	wysoki
	Zespół nurków	wysoka	niski
	Miniaturowe okręty podwodne	średni	znaczny
	Sterowane pojazdy ROV/AUV	wysoka	znaczny
Atak z powietrza	powietrzne systemy i jednostki bezpilotowe	średnia	średni
Kable podmorskie			
Atak z morza	Sterowane pojazdy ROV/AUV	wysoka	znaczny
	Zespół nurków-minerów	wysoka	niski
Gazowe systemy przesyłowe			
Atak z morza	Sterowane pojazdy ROV/AUV	wysoka	znaczny
	Zespół nurków-minerów	wysoka	znaczny
	Miniaturowe okręty podwodne	średni	znaczny
Morskie Farmy Wiatrowe i Platformy wydobywcze			
Atak z morza	jednostka nawodna prowadząca żeglugę (uszkodzenie konstrukcji)	wysoka	znaczny
	Zespół nurków-minerów	wysoka	niski
	Atak cybernetyczny	wysoka	znaczny
	Desant (opанowanie obiektu)	wysoka	znaczny
	Zespół nurków-minerów (uszkodzenie systemów przesyłowych na brzeg lub przejęcie kontroli nad sieciami światłowodowymi)	wysoka	średni
	WBIED rozmieszczone przy wykorzystaniu statków badawczych	wysoka	wysoki
Atak z powietrza	powietrzne systemy i jednostki bezpilotowe	średnia	średni

Źródło: Opracowanie własne.

stopniu stosowania może być procedura inspekcji morskiej w celu oceny stanu bezpieczeństwa jednostki. Natomiast w odniesieniu do instalacji morskich wykorzystywane będą trzy formuły wrogiego oddziaływania. Pierwszą jest ingerencja w obszar ochronny instalacji morskiej i znajdujący się w jurysdykcji państwa polskiego, drugą wykorzystywanie statusu jednostek badawczych i prawa do prowadzenia działalności naukowej do penetrowania miejsc ułożenia podmorskich systemów przesyłowych i otoczenia instalacji morskich. Z zestawu bałtyckich instalacji morskich za szczególnie podatne na działania dywersyjno-sabotażowe uznać należy morskie farmy wiatrowe (MFW). System ich ochrony jest bowiem skoncentrowany na likwidacji zagrożeń wynikających z ich eksploatacji a nie ochrony przed działaniami zewnętrznymi. Istniejące i wymagane przez krajowe instytucje nadzorujące ich funkcjonowanie procedury odnoszą się do zagrożeń w postaci pożaru, uszkodzenia konstrukcji, wybuchem wynikającym z niewłaściwej eksploatacji urządzeń i sprzętu i w praktyce są skoncentrowane na ochronie załogi oraz przeprowadzeniu ewentualnej ewakuacji. Jedynymi procedurami odnoszącymi się w ograniczonym stopniu do ochrony antydywersyjnej są rozwiązania określające sposób

postępowania w sytuacji nieuprawnionego wejścia na obiekt instalacji morskiej oraz ataku cybernetycznego. W dodatku zarówno farmom wiatrowym jak i platformom wydobywczym, zgodnie z zapisami prawa morza nie można nadać statusu sztucznej wyspy, co uniemożliwia wytyczenie wokół nich strefy antydostępowej w oparciu o definicję morza terytorialnego. Równie łatwym celem są jednostki transportujące nośniki energii, ale w tym przypadku celem będzie raczej przerwanie ciągłości dostaw niż ich zniszczenie, gdyż konsekwencją takowego ataku będzie katastrofa ekologiczna wynikająca z rozlewu olejowego. Za niezwykle groźne uznać należy prawdopodobieństwo uszkodzenia systemów przesyłowych gazu czy też energii elektrycznej. Zwłaszcza, że te ostatnie z założenia mają być kreowane w sytuacji wzrostu zapotrzebowania na energię elektryczną w państwie-importerze.

Prawdopodobieństwo przeprowadzenia na akwenie Morza Bałtyckiego wskazanych aktów o charakterze dywersyjno-sabotażowym uzasadnia także struktura sił specjalnych Floty Bałtyckiej. Są to oddziały Departamentu Operacji Specjalnych Marynarki Wojennej szkolone do prowadzenia różnorodnych misji bojowych na akwenach morza otwartego, wodach przybrzeżnych oraz

wodach śródlądowych. Ich trzon stanowią samodzielne oddziały rozpoznania morskiego (nurków bojowych) GRU, tzw. OMRP (Отдельный Морской Разведывательный Пункт) oraz pododdziały morskich wojsk specjalnych. Na Bałtyku operują głównie tzw. Подводные Разноплановые Силы И Средства (PDSS). Oddziały te są wykorzystywane głównie do realizacji zadań o charakterze wywiadowczym, rozpoznawczym i sabotażowym w rejonach przybrzeżnych. Formalnie ich zadaniem jest obrona przeciwywiadowcza własnych baz, ale mogą z powodzeniem prowadzić operacje ofensywne. Poza uzbrojeniem indywidualnym pozwalającym na ostrzał w zależności od głębokości zanurzenia nurka na odległość od 40 do 10 metrów na ich wyposażeniu znajdują się pojazdy, skutery podwodne różnych typów kutry i poduszki desantowe. Oceniając potencjał jednostek rosyjskich sił specjalnych można uznać, że pozwala on właśnie na skryte i szybkie przeprowadzenie operacji opanowania instalacji morskiej lub jej uszkodzenie, uszkodzenie podmorskich kabli energetycznych oraz przeprowadzenie operacji sabotażowo-dywersyjnej na brzegowe instalacje morskie lub statki handlowe na redach portów państw bałtyckich. Taka ocena zakresu potencjalnych zagrożeń dla polskiego systemu energetycznego oraz zdolności do zakłócania jego funkcjonowania powoduje, że zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego Polski wymaga wdrożenia rozwiązań prawnych i organizacyjnych pozwalających na realną i prowadzoną w czasie rzeczywistym ochronę elementów jego pięciu filarów. Musi ona uwzględniać możliwość reakcji na pojawiające się symptomy zagrożenia jak np., manewrowanie jednostek morskich w pobliżu instalacji morskich, trasach żeglugowych czy trasach ułożenia podmorskich systemów przesyłowych. Innym wymogiem funkcjonowania tego systemu staje się konieczność ciągłego monitorowania sytuacji podwodnej oraz powietrznej w ich pobliżu. Wymaga to znacznej rozbudowy potencjału Marynarki Wojennej, Straży Granicznej oraz krajowej administracji morskiej.

MODYFIKACJA FORM PRZECIWDZIAŁANIA INCYDENTOM MORSKIM PRZEZ SIŁY MORSKIE PAŃSTWA POLSKIEGO

Zaprezentowane formy działań państwowych i niepaństwowych graczy morskich wymagają zmiany dotychczasowej formuły działań sił morskich. Nie jest to możliwe bez ponownej interpretacji aktów prawnych regulujących zasady kontroli morza. Zakres modyfikacji powinien objąć w pierwszej kolejności regulacji odnoszących się do ochrony instalacji morskich, podmorskich systemów przesyłowych oraz jednostek morskich poddanych działaniom innym niż akt piractwa morskiego, gdyż istniejące interpretacje tych regulacji pozwalają jedynie na podjęcie reakcji pod warunkiem podjęcia faktycznego ataku z pokładu jednostki morskiej. Tymczasem celem wdrażanych rozwiązań być powinno stworzenie – zgodnie z istniejącym reżimem prawnym – możliwości budowy systemu ochrony przed nieuprawnionymi działaniami graczy państwowych, jak i ugrupowań nieformalnych. Kierując się tą zasadą za konieczność uznać należy przygotowanie rozwiązań mających na celu ograniczenie możliwości prowadzenia działalności badawczej w celach militarnych, prowadzenia działań sabotażowych przeciwko instalacjom morskim i syste-

mowi żeglugowemu oraz umożliwiających reakcje sił morskich w oparciu o procedury, które gwarantują że ich podjęcie nie narusza koncepcji wolności mórz. Celem tych przedsięwzięć powinno być efektywne poszerzenie spectrum możliwości prowadzenia działań ochronnych instalacji i morskich i akwenów będących istotnym elementem systemu żeglugowego, jak i usytuowania instalacji morskich oraz uwzględnienie sytuacji, w której jednostka morska zostanie poddana działaniom innym niż akt piractwa morskiego lub zbrojnej napaści na morzu. Modyfikacje te odnoszące się do możliwości poszerzenia interpretacji zapisów konwencji SUA, UNCLOS i Solas oraz protokołów dotyczących bezprawnych czynów z ich poprawkami. Punktem wyjścia do modyfikacji koncepcji użycia siły w sytuacji zagrożenia powinna być definicja „stanu wyższej konieczności” określona w art. 25 ust. 1 projektu regulacji dot. odpowiedzialności państwa za czyny bezprawne w świetle prawa międzynarodowego z 2001 roku (Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts)⁵⁾. Umożliwia ona podejmowanie militarnej reakcji w sytuacji gdy stanowi ona jedyny środek dla ochrony interesu państwa przed poważnym i bezpośrednim zagrożeniem. Za najistotniejsze rozwiązania formalno-prawne uznać należy modyfikację dotychczasowych zapisów dwóch zasadniczych konwencji morskich, czyli SUE i UNCLOS. W przypadku pierwszej odnieść się należy do obowiązującej interpretacji art. 6 uznającego, że pozwalającej na państwo jest uprawnione do podjęcia na morzu otwartym działań zmierzających do zniwelowania zagrożenia utraty życia lub zdrowia jego obywatela⁶⁾. W tym przypadku zasadą powinna być reakcja na symptomy zagrożenia a nie dopiero w sytuacji ataku. W odniesieniu do zapisów konwencji UNCLOS zasadnym jest zastosowanie wobec sprawców ataków na jednostki prowadzące żeglugę, w tym także tych przeprowadzanych z lądu zapisów art. 192 Konwencji UNCLOS zobowiązującego graczy morskich do zapobiegania szkodom w środowisku morskim⁷⁾. Uszkodzenie instalacji morskiej lub jednostki uprawiającej żeglugę powinno być traktowane automatycznie jako szkoda w środowisku morskim kreując jego zanieczyszczenie lub zmieniające lokalny ekosystem. Potencjalna skala zagrożenia skażeniem olejowym powinna być traktowana jako podstawa do zastosowania wszelkich środków koniecznych do zapobieżenia zanieczyszczenia środowiska morskiego. W tym użycia siły do uniemożliwienia uszkodzenia jednostki lub instalacji morskiej a także w celu przeciwdziałania takowemu zagrożeniu. Takie działania uprawnia treść art. 194 (zwłaszcza p.2) uznający iż obowiązek ochrony środowiska morskiego powinien obejmować także działania prewencyjne oraz a art. 104 p. 5, w którym uznano iż ochrona i utrzymanie „rzadkich lub wrażliwych ekosystemów, jak również środowiska ginących, zagrożonych lub narażonych na niebezpieczeństwo gatunków ryb i innych form życia w morzu” wymaga prowadzenia działania prewencyjnych. Za takowe uznać więc można wszelkie formy przeciwdziałania możliwości przeprowadzenia aktu sabotażu lub klasycznego ataku na instalacje lub jednostki morskie. Natomiast przeciwdziałanie zjawisku wykorzystania badań naukowych do celów wojskowych powinno zostać oparte na zapisach art. 143 i 145 konwencji UNCLOS przy wykorzystaniu zapisów odnoszących się do zagrożenia środowiska naturalnego (art. 194). Ze względu na możli-

⁵⁾ Draft articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, with commentaries https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/9_6_2001.pdf

⁶⁾ N. Ronzitti, *The Law of the Sea and the Use of Force Against Terrorist Activities*, [in:] N. Ronzitti (ed.), *Maritime Terrorism and International Law*, Vol. 6., Nijhoff, Dordrecht 1990, p. 6-7. A. Blanco-Bazán, *Legal aspects of piracy and armed robbery against shipping*, Notes for the oral presentation, European Commission Seminar, Brussels, (Notes for the oral presentation), http://ec.europa.eu/transport/maritime/events/2009_01_21_piracy_en.htm

⁷⁾ P. Birnie, *Impact on the Development of International Law on Cooperation. The UN Law of Sea Straddling Stocks and Biodiversity Convention* (in:) *The Stockholm Declaration and Law of the Marine Environment*, ed. Myron H. Nordquist, John Norton Moore, Center for Oceans Law and Policy, Volume: 7, DOI: https://doi.org/10.1163/9789004481589_012, Accessed 12.02.20224, p. 92, J. Brunnée, *The Stockholm Declaration and the Structure and Processes of International Environmental Law*, <https://tspace.library.utoronto.ca/bitstream/1807/88298/1/Brunnee%20Stockholm%20Declaration.pdf>, Accessed 23.12.2-23.

wość wykorzystania tych zapisów przez graczy państwowych do nadmiernej kontroli systemu żeglugowego zasadnym jest jednak by potencjalny katalog środków (zwłaszcza prewencyjnych) powinien być stworzony w wyniku ustaleń i negocjacji prowadzonych pod auspicjami IMO. W ramach tych negocjacji zasadnym także wydaje się podjęcie dyskusji o modyfikacji wytycznych IMO dotyczących pojęcia *zbrojna napaści na morzu* uznających iż aktem tym są wyłącznie działania siłowe polegające na faktycznym wejściu na pokład jednostki lub instalacji morskiej z zamiarem dokonania kradzieży bądź innego przestępstwa. Pojęciem tym powinno się określać każdą siłową próbę zakłócenia zgodnej z prawem eksploatacji jednostki i instalacji morskiej.

Zaprezentowane modyfikacje mają charakter doraźny i – najprawdopodobniej – koniecznością będzie ustalenie i poszerzenie katalogi zagrożeń umożliwiających podjęcie działań, zwłaszcza wobec jednostek graczy państwowych. Dlatego docelowo należy podjąć działania polityczne umożliwiające wprowadzenie zapisów uznających iż działania przestępcze może prowadzić także jednostka na służbie państwowej oraz poszerzenie zakresu jurysdykcji państwa wobec krajowych użytkowników morza (firm działających na rzecz państwa państwa). W opinii autora rozwiązaniem umożliwiającym osiągnięcie tych celów jest wprowadzenie do konwencji SUA (na wzór zmian z 2005 roku) pojęcia *akt bezprawnej ingerencji na morzu*. Prawne uzasadnienie dla takiej modyfikacji stanowić może art. 51 Karty Narodów Zjednoczonych (prawo samoobrony do czasu podjęcia decyzji przez Radę Bezpieczeństwa ONZ)⁸⁾, zwłaszcza że uwzględnia on zarówno działania podejmowane przez siły zbrojne państwa jak i ugrupowania nieformalne działające we jego imieniu. Jej proponowane brzmienie to uznanie za takowy akt wszelkich czynności umożliwiających podjęcie działań niezgodnych z prawem wobec jednostki uprawiające żeglugę lub instalacji morskiej będącej własnością państwa nadbrzeżnego, pływającą pod jego banderą państwa nadbrzeżnego oraz przewożących towary będące własnością państwa nadbrzeżnego lub firm z jego kapitałem oraz jednostek i instalacji morskich na pokładach których znajdują się obywatele państwa nadbrzeżnego. Wprowadzenie tej regulacji powinno umożliwić zniwelowanie obecnych ograniczeń, zwłaszcza usankcjonowaną w konwencji SUA zasadę wykluczającą z grona jednostek podlegających jej zapisom okręty wojenne i jednostki na służbie państwowej oraz umożliwia ochronę, co nie zostało ujęte w protokole SUA PROT, podwodnych instalacji i systemów przesyłowych.

PODSUMOWANIE

Bałtycka kooperacja energetyczna do chwili rozpoczęcia rosyjskiej agresji na Ukrainę została zdominowana przez narodowe interesy państw regionu. Jej sukcesem jest realne stworzenie regionalnego systemu przesyłu energii elektrycznej, ale i tak proces ten przyspieszył dopiero w 2022 roku. Część projektów których realizacja była istotna dla państwa polskiego poddana została obstrukcji co ograniczyło ich efektywność ekonomiczną. Dlatego zasadnym w prowadzonej polityce jest uwzględnienie interesu narodowego jako głównego celu strategicznego a następnie w drugiej kolejności realizacja procesu integracji energetycznej. Celem państwa polskiego na najbliższe lata (do roku 2030) powinno być skoncentrowanie działań w realizację projektów rozwoju morskiej energetyki wiatrowej, aktywne działania wspierające szwedzko-fińskie działania na rzecz powrotu do inwestycji w energetykę

jądrową, także w postaci budowy systemu małych reaktorów jądrowych SMR. Równie istotnym celem powinna być analiza potrzeb w zakresie rozbudowy morskich systemów przeładunku nośników energii nie tylko w kontekście zwiększania potencjału regazyfikacji gazu LNG. Zasadnym rozwiązaniem jest prowadzenie polityki przebudowy polskich portów w huby energetyczne jako centra przeładunkowe dla potencjalnego zaopatrzenia w nośniki energii państw Europy Środkowo-Wschodniej. Tak określone cele polityczne pośrednio kreują określone zagrożenia, a celem polityki państwa jest przygotowanie się do reakcji na symptomy ich zaistnienia. Koniecznością staje się stworzenie systemu reagowania na wrogie działania poniżej progu wojny, co wymaga modyfikacji sposobu działania sił morskich. W pierwszej kolejności zmiany te powinny pozwolić na stworzenie ram prawnych dla efektywnego systemu reagowania na współczesne incydenty morskie. Wskazując na konieczność ich modyfikacji podkreślić należy, że podstawą do podjęcia działań ochronnych nadal powinny pozostać zapisy art. 105 Konwencji UNCLOS (*zajęcie pirackiego statku morskiego jest możliwe przez jednostkę pozostającą w służbie państwowej[...]*). Zaproponowane modyfikacje prawne powinny być także pierwszym etapem zmian organizacyjnych zakładających uzyskanie przez siły morskie zdolności operacyjnej do natychmiastowej reakcji na incydenty morskie. Niezbędnym jest równoległe stworzenie systemu reagowania w czasie rzeczywistym na potencjalne zagrożenia w formule odstraszania lub działań prewencyjnych. Podejmowanych także w stosunku do przeciwnika – przynajmniej formalnie – stosującego się do zapisów prawa morza dotyczącego istoty *swobody żeglugi* i prowadzenia działań kontrolo-inspekcyjnych lub zasady pokojowego wykorzystania sił zbrojnych w międzynarodowej przestrzeni powietrznej lub akwenach *morza pełnego*. Uwarunkowania te powodują, że modyfikacji także ulec powinien proces szkolenia bojowego w siłach morskich. Powinien być oparty właśnie na wypracowanych interpretacjach wskazanych powyżej zapisów odnoszących się do zapewniania bezpieczeństwa na akwenach morskich. Załogi okrętów niezgodnej z prawem aktywności morskiej, jej śledzenia, skrytego podejście do niej i zatrzymania oraz przeprowadzenie kontroli z uwzględnieniem możliwości zastosowania siły w celu przełamania oporu załogi i zasad współdziałania z siłami wsparcia, zwłaszcza statkami powietrznymi⁹⁾.

LITERATURA

Dokumenty

1. Draft articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, with commentaries https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/9_6_2001.pdf
2. *Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf* (SUA PROT), <https://treaties.un.org/doc/db/terrorism/conv9-english.pdf>
3. *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS), https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf, Accessed 12.03.2023.

Opracowania

1. Blanco-Bazán A., *Legal aspects of piracy and armed robbery against shipping*, Notes for the oral presentation, European Commission Seminar, Brussels, (Notes for the oral presentation), http://ec.europa.eu/transport/maritime/events/2009_01_21_piracy_en.htm.

⁸⁾ Na taką możliwość wskazuje m.in. W. H. Von Heinegg, *Current Legal Issues in Maritime Operations: Maritime Interception Operations in the Global War on Terrorism, Exclusion Zones, Hospital Ships and Maritime Neutrality*, International Law Studies (2006) Vol 80, s. 209

⁹⁾ Szerzej P. Mickiewicz, *Ewolucja założeń systemu szkolenia bojowego Marynarki Wojennej RP w świetle wniosków wynikających z modyfikacji rosyjskiej „wojny nowego typu”*, Rocznik Bezpieczeństwa Międzynarodowego t. 16 nr 2(2022), s. 118-133

2. Birnie P., *Impact on the Development of International Law on Cooperation. The UN Law of Sea Stradding Stocks and Biodiversity Convention* (in:) *The Stockholm Declaration and Law of the Marine Environment*, ed. Myron H. Nordquist, John Norton Moore, Center for Oceans Law and Policy, Volume 7.
3. Brunnée J., *The Stockholm Declaration and the Structure and Processes of International Environmental Law*, <https://tspace.library.utoronto.ca/bitstream/1807/88298/1/Brunnee%20Stackholm%20Declaration.pdf>.
4. Gutkowski B., Witoński M., Joeck R., *Koncepcja rozwoju sieci morskich na Morzu Bałtyckim*, *Czysta Energia* 2012, nr 6, https://www.cire.pl/pliki/2/koncepcja_sieci_morskich.pdf.
5. Mickiewicz P., *Świadectwo początku upadku imperium? Doktryna morska z 31.07.2022 r. jako strategia operacyjna Federacji Rosyjskiej po ukraińskim upokorzeniu*, *Colloquium*, nr 3(47)/2022, s. 73-94, <https://colloquium.amw.gdynia.pl/index.php/colloquium/article/view/684>.
6. Mickiewicz P., *Subregion bałtycki w założeniach polityki energetycznej Rzeczypospolitej Polskiej*. *Bezpieczeństwo. Teoria i Praktyka*, 2016, nr 1, s. 119-131, [Andrzeja_Frycza_Modrzewskiego-r2016-t10-n1/Bezpieczenstwo_teoria_i_praktyka_czasopismo_Krakowskiej_Szkoly_Wyzszej_im_Andrzeja_Frycza_Modrzewskiego-r2016-t10-n1-s119-131/Bezpieczenstwo_teoria_i_praktyka_czasopismo_Krakowskiej_Szkoly_Wyzszej_im_Andrzeja_Frycza_Modrzewskiego-r2016-t10-n](https://bazhum.muzhp.pl/media/files/Bezpieczenstwo_teoria_i_praktyka_czasopismo_Krakowskiej_Szkoly_Wyzszej_im_Andrzeja_Frycza_Modrzewskiego/Bezpieczenstwo_teoria_i_praktyka_czasopismo_Krakowskiej_Szkoly_Wyzszej_im_Andrzeja_Frycza_Modrzewskiego-r2016-t10-n1/Bezpieczenstwo_teoria_i_praktyka_czasopismo_Krakowskiej_Szkoly_Wyzszej_im_Andrzeja_Frycza_Modrzewskiego-r2016-t10-n1-s119-131/Bezpieczenstwo_teoria_i_praktyka_czasopismo_Krakowskiej_Szkoly_Wyzszej_im_Andrzeja_Frycza_Modrzewskiego-r2016-t10-n).
7. Mickiewicz P., *Ewolucja założeń systemu szkolenia bojowego Marynarki Wojennej RP w świetle wniosków wynikających z modyfikacji rosyjskiej „wojny nowego typu”*, *Rocznik Bezpieczeństwa Międzynarodowego* t. 16 nr 2(2022), s. 118-133, <https://rocznikbezpieczenstwa.pl/ojs/index.php/rbm/article/view/678/594>.
8. Ronziti N., *The Law of the Sea and the Use of Force Against Terrorist Activities*, [in:] N. Ronzitti (ed.), *Maritime Terrorism and International Law*, Vol. 6., Nijhoff, Dordrecht 1990.
9. Wojcieszek Ł., *Znaczenie polsko-litewskiej współpracy elektroenergetycznej dla realizacji Bałtyckiego Pierścienia Energetycznego*. *Acta Politica Polonica* 2017, nr 2 (40), S. 21–31.
10. Von Heinegg W. H., *Current Legal Issues in Maritime Operations: Maritime Interception Operations in the Global War on Terrorism, Exclusion Zones, Hospital Ships and Maritime Neutrality*, *International Law Studies* (2006) Vol 80.
11. Wyganowski J., *Bałtyckie rozgrywki gazowe*, *Energia Gigawat*, 2011, nr 4, <https://www.cire.pl/pliki/2/Baltyckieterminaleperypetie.pdf>.

Marek Grzybowski

Innowacyjne napędy podstawą strategii dekarbonizacji transportu morskiego

Streszczenie

W artykule omówiono główne trendy związane z modernizacją statków w celu realizacji strategii dekarbonizacji żeglugi. Omówiono wybrane rozwiązania na rynku statków handlowych na połączeniach oceanicznych, żeglugi bliskiego zasięgu oraz krótkich

połączeniach promowych. Zaprezentowano statki do obsługi farm wiatrowych. Podano przykłady prac projektowych związanych z zastosowaniem silników na wodór, amoniak oraz napędów jądrowych i wspomaganych siłą wiatru.

TENDENCJE W STRATEGIACH WPROWADZANIA STATKÓW PRZYJAZNYCH DLA ŚRODOWISKA

Operatorzy budują coraz więcej statków z innowacyjnymi napędami. Na statkach montuje się silniki na ekologiczny metanol, wprowadza się silniki zasilane wodorem lub statki z ogniwami paliwowymi. Na krótszych trasach wprowadza się statki z napędem elektrycznym. Ich baterie ładowane są z nabrzeża w czasie postoju statku. Niektórzy armatorzy do wspierania napędu tradycyjnego wykorzystują siłę wiatru. Coraz częściej na statkach stosowane są rotory lub specjalne żagle. Od kilkunastu lat na statkach stosuje się silniki dwupaliwowe, w których paliwem jest gaz. Na ich pokładach montowane są instalacje LNG. Prowadzone są prace nad powszechnym zastosowaniem statków z napędem jądrowym. Armatorzy, którzy pozostają przy tradycyjnych silnikach montują na statkach płuczki.

Wśród wielu operatorów wprowadzających ekologiczne napędy wyróżniają się Finowie. W ostatnich latach fiński operator promowy zakontraktował w stoczni CRIST promy z napędem elektrycznym i wprowadził je do eksploatacji. Finowie wyznaczają nowy kurs w żegludze przyjaznej dla środowiska również w transporcie towarowym. Na Bałtyk i Morze Północne wprowadzają hybrydowe 90-metrowe statki do przewozu ładunków masowych, drobnicy kontenerów. Serię 12 jednostek zamawiają w Indiach, pomijając stocznie europejskie i Dalekiego Wschodu.

W połowie maja imię uzyskał oficjalnie „Electramar”, pierwszy z dwunastu statków handlowych z napędem hybrydowym. Ceremonię zorganizował jego operator AtoB@C Shipping, spółka zależna ESL Shipping. Ceremonia odbyła się w centrum Helsinek 15 maja. Do stolicy Finlandii statek dotarł wokół przylądka Dobrej Nadziei aż z Indii.

Statek zbudowany został w stoczni w stoczni Chowgule w Indiach. Electramar to statek, który według armatora emituje do 50% mniej CO₂ w porównaniu ze statkami o podobnych gabarytach z tradycyjnym napędem.

W połowie kwietnia statek przybył do Lulei w Szwecji. Po rozładowaniu w Lulei, statek wprowadzony został do obsługi AtoB-C Shipping na Morzu Bałtyckim i w Europie Północnej.

Seria 12 jednostek zamówionych w Indiach będzie zbudowana w latach 2023–2026 w stoczni Chowgule Shipyard Pvt Ltd. Każdy statek (5350 dwt), o długości prawie 90 m (LOA) oraz szerokości około 16 m, będzie wyposażony w napęd główny, którym jest silnik Yanmar o mocy 1920 kW i napęd elektryczny.

Jednostka ma klasę lodową 1A. Manewrowanie ułatwi ster strumieniowy dziobowy 300 kW. Statek wyróżnia się wyposażeniem w zestaw akumulatorów o pojemności 1 MWh i możliwość podłączenia do zasilania z nabrzeża. Statek może przyjąć na pokład 100 TEU lub 50 FEU kontenerów. Obciążenie pokładu zostało obliczone na 1,75 mt/m² (rufowy pokład ładunkowy oraz pokrywy luków), a obciążenie liniowe 30 mt (TEU) lub 45 mt (FEU).



Statek „Electramar”. Fot. ESL Shipping



Przestrzeń ładunkowa wynosi 7,650 m³. Statek przeznaczony jest do przewozu szerokiej gamy produktów masowych i drobniczych. Operator informuje, że zamówione statki będą transportować stal, produkty leśne, nawozy i ładunki ponadgabarytowe. Armator podkreśla, że „statek ma długi pokład bez przeszkód, który umożliwia załadunek większej liczby ładunków pokładowych i dłuższych ładunków niż na obecnie eksploatowane statki. Kolejne statki na Bałtyk płyną wokół Przylądka Dobrej Nadziei. Do Finlandii dotarł już Stellamar. To drugi statek z tej serii, który opuścił już stocznę w Indiach. Produkcja dziewiątej jednostki, Fleximar, rozpoczęła się w kwietniu 2024 r. ceremonią cięcia stali.

Armator podkreśla, że Electramar to najnowocześniejszy statek we jego flocie. Dzięki możliwości podłączenia zasilania z lądu, dużej baterii akumulatorów i sprawniejszemu przyjmowaniu ładunku, statek zapewnia także cichszą i czystsza pracę w porcie.

ESL Shipping jest przewoźnikiem suchych ładunków masowych w regionie Morza Bałtyckiego. Operator działa na rynku od ponad

70 lat i jest spółką zależną Aspo Plc. Połączona flota ESL Shipping i AtoB@C Shipping składa się z ponad 40 statków o ładowności od 4 tys. do 56 tys. dwt.

Cała flota posiada klasę lodową, dzięki czemu oferuje transport ładunków i surowców przez cały rok, nawet w trudnych warunkach hydrometeorologicznych i lodowych. AtoB@C Shipping została założona w 2000 roku, a od 2018 roku jest częścią ESL Shipping.

Operator fiński, to kolejny armator, którzy przeniósł kontrakt na serię statków do Azji. Tym razem beneficjentem jest stocznia z Indii. W Chowgule Shipyard Pvt Ltd. budowane są jednostki z układem hybrydowym i klasa lodową. To istotna informacja dla producentów z Europy, że powstaje nowy rynek produkcji statków, konkurencyjny dla producentów z UE, w tym z Polski.

WODÓR W TRANSPORCIE MORSKIM

Wodór w transporcie morskim ma perspektywy, nawet w Polsce. Jednak warunkiem wprowadzenie tego rozwiązania do żeglugi jest kompleksowe podjęcie zagadnienia przez operatorów statków, zarządy portów i firmy zajmujące się usługami w portach. To ogólny wniosek z dyskusji w czasie panelu „Wodór w transporcie morskim: perspektywy, wyzwania i innowacje - od projektu do pierwszego rejsu”.



Panel miał miejsce w czasie 6. konferencji wodorowej PCHET Gdynia. Od Pomorza zależy, czy w 2040 r. można będzie wprowadzić statki z instalacją wodorową na połączenia Gdynia – Hel, Świnoujście – Szczecin, czy Gdańsk – Elbląg, a także statki obsługujące porty i instalacje morskiej energetyki wiatrowej.

Konferencję poprzedziły ważne dla tej tematyki wydarzenia, które świadczą, że w Polsce mamy potencjał, by wdrażać technologie wodorowe. Szlak zdecydowanie przeciera PESA. Lokomotywa wodorowa z Bydgoszczy spotkała się z dużym zainteresowaniem partnerów z Norwegii w czasie seminarium poświęconego polsko-norweskiej współpracy w zakresie rozwoju technologii wodorowych. Spotkanie miało miejsce w czasie targów Nor Shipping, jednego z najważniejszych morskich wydarzeń w Europie.

Spektakularnym wydarzeniem był przejazd z pasażerami lokomotywy wodorowej Pesy z Gdyni na Hel. Równie spektakularny charakter miał chrzest 6-metrowej jednostki „Cicha Moc”. „Motorówka” została ochrzczona podczas Żagli 2023 w Szczecinie, w końcu sierpnie br. Jest to łódź rekreacyjna wyposażona w kompaktowe ogniwo wodorowe opracowane przez mPower. Na jednostce zastosowano bezemisyjny napęd, a kadłub został wykonany z kompozytów.

Grupa Technologiczna ASE przeciera szlak po stronie zasilania. Na koncie firmy jest największa stacja tankowania wodorem oraz magazyn energii, który pozwala na gromadzenie zielonej energii pozyskiwanej z różnych źródeł, energii wiatru, energii słonecznej, czy z biopaliwa. Z kolei stocznia CRIST ma w swoim portfelu serię statków elektrycznych.

W przypadku małych promów wodorowy napęd i jego obsługa na statku i lądzie testuje, dobrze znany w Polsce Norled. Ponad rok od otrzymania nagrody Statek Roku, Hydra po raz pierwszy zabunkrowała wodór w grudniu 2023 r. Prom pływa na zachód od Oslo i przewozi ludzi i samochody na trasie między norweskimi portami Hjelmeland, Nesvik oraz Skipavik w fiordach niedaleko Stavanger.

Latem tego roku w Szczecinie miało miejsce wprowadzenie małej jednostki z układem wodorowym. Okazuje się, że jest przestrzeń do wprowadzania napędu wodorowego na statkach, tylko potrzeba czasu, aby armatorzy przeprowadzili rachunek ekonomiczny. Najważniejszymi danymi będą koszty eksploatacji statków z napędem wodorowym i wielkość opłat za emisję substancji szkodliwych i gazów cieplarnianych.

Z badań przeprowadzonych w ramach projektu ZEV Innovation, który realizowany jest przez Bałtycki Klaster Morski i Kosmiczny wraz z Norwegami i Chorwatami wynika, że statki z napędem wodorowym będą najpierw wprowadzane na krótkie połączenia promowe, do obsługi statków w portach morskich. Mogą również być używane do wykonywania usług serwisowych świadczonych operatorami stacjonarnych i pływających farm wiatrowych, oil & gas offshore, farm rybnych.

Na Pomorzu działa już dolina wodorowa. Zarząd Morskiego Portu Gdynia włączył się aktywnie w promowanie technologii wodorowych w terminalach przeładunkowych.

Rozwój przemysłu wodorowego będzie możliwy jeśli w planach zagospodarowania przestrzennego portów morskich zaplanowane zostaną stacje tankowania i inna infrastruktura związana z wykorzystaniem wodoru. Może się bowiem okazać, że trudność w zmianie planu przestrzennego może być kluczowym ograniczeniem we wprowadzaniu w tkankę miejską instalacji wysokociśnieniowych.

Ten sam problem dotyczy również małych portów morskich, które dzisiaj nie są przygotowane do obsługi statków i urządzeń wodorowych. Jeśli polskie porty chcą aktywnie uczestniczyć w dekarbonizacji transportu morskiego i portów, już dzisiaj musimy planować infrastrukturę krytyczną, która zapewni produkcję, przechowywanie i bunkrowanie statków lub tankowanie urządzeń portowych wykorzystujących wodór.

Rozbudowa infrastruktury wodorowej w dużych i małych portach i ich otoczeniu (rafinerie, terminale paliwowe) może być szansą na wprowadzenie statków z zasilaniem wodorowym na krótkich dystansach i w portach. Możemy założyć, że nawet już w 2040 r. można będzie wprowadzić statki z instalacją wodorową na połączenia Gdynia – Hel, Świnoujście – Szczecin, czy Gdańsk – Elbląg, a także statki obsługujące instalacje morskiej energetyki wiatrowej.

Gęsta infrastruktura wodorowa jest warunkiem koniecznym i niezbędnym, by aktywność pomorskiej społeczności nie skończyła się na wprowadzeniu kilku lub kilkunastu autobusów wodorowych kupionych i eksploatowanych za środki publiczne. Pomorskie jest bardzo aktywne w rozwoju technologii wodorowych, warto wykorzystać więc naszą aktywność społeczną, biznesu i środowiska naukowego.

WODOROWY SOV DO OBSŁUGI FARM WIATROWYCH

Statki z napędem wodorowym wciąż są drogie, trudne do tankowania, a zasilanie wodorem niej wydajne niż tradycyjny napęd przy pomocy silników wysokoprężnych. A jednak armatorzy obsługujący farmy wiatrowe wprowadzają statki z takim napędem do obsługi morskich farm wiatrowych. To może być ważny element waliki konkurencyjnej.

Niedawno armator Louis Dreyfus Armateurs (LDA) zaprezentował koncepcję SOV z systemem napędowym wykorzystującą ciekły wodór. Jak podaje operator, SOV na ciekły wodór znajduje się



LDA SOV. Fot. <https://www.lda.fr>

obecnie w fazie opracowania projektu koncepcyjnego. Jego atutem ma być fakt, iż będzie mógł operować przez 95% czasu eksploatacyjnego przy zerowej emisji dwutlenku węgla. Efektem spalania podczas wykonywania standardowych operacji będzie woda.

Według LDA takie rozwiązanie będzie miało pozytywny wpływ na emisję generowaną przez statki serwisowe wykorzystywane w związku z działalnością morskich farm wiatrowych. Wyliczono, że eksploatacja jednostek zasilanych wodorem zapobiegnie emisji około 4 tys. ton CO₂ rocznie.

LDA opracowała projekt koncepcyjny wspólnie z norweską firmą Salt Ship Design zajmującą się projektowaniem jednostek dla MEW. Niedawno nieujawniony wiodący europejski armator zamówił dwa statki instalacyjne (OCV) z opcją na dwa kolejne. Statki zbuduje Wuchang Shipbuilding Industry Group Co. Ltd z Chin. Statki stanowią kontynuację projektu Salt 305 zbudowanego wcześniej przez tę samą stocznice dla Sealion Shipping Ltd.

Sealion Shipping Ltd jest prywatnym operatorem z siedzibą w Farnham w Surrey. Sealion jest armatorem, a także operatorem Toisa Ltd. Głównym obszarem aktywności jest przemysł wydobywczy ropy i gazu. Sealion/Toisa świadczą również usługi dla firm, których zadaniem jest instalacja i konserwacja sprzętu farm wiatrowych, układanie i naprawa kabli. Firma zapewnia również wsparcie w zakresie zakwaterowania załóg. Ma statki umożliwiające transport i instalację ładunków ciężkich.

Nowe silniki OCV Salt 0494 będą przystosowane do zasilania paliwem alternatywnym i będą wyposażone w duży zestaw akumulatorów. Projekt jest realizowany przy wsparciu funduszy z Komisji Europejskiej. Francuski operator twierdzi, że statek będzie charakteryzował się „najlepszą w swojej klasie” operacyjnością CSOV. Na pokładzie będzie przestrzeń dla 90 techników. Statek będzie mógł działać na morzu 14 dni.

LDA w czerwcu 2023 r. wraz ze partnerem joint venture Tidal Transit została wybrana przez Siemens Gamesa do zapewnienia usług statku transferowego (CTV) dla 24 techników. Statek będzie wykorzystany do obsługi i konserwacji MFW Fécamp o mocy 497 MW.

W styczniu br. na wody oceaniczne wypłynął pierwszy CTV zasilany wodorem. Będzie on obsługiwał niemieckie morskie farmy wiatrowe. Statek do eksploatacji wprowadził operator RS Windcat Offshore Logistics (FWOL)¹⁾. To w Niemczech pierwszy napędzany wodorem dwupaliwowy statek CTV. Będzie wykorzystywany



CTV Hydrocat 55. Fot. <https://www.fwol.de/pl>

na potrzeby niemieckiego operatora systemu przesyłowego (TSO) 50 Hertz.

Hydrocat 55 to CTV wyposażony w technologię wodorową dwupaliwową firmy CMB.TECH, jednego z udziałowców FWOL. Dostarczony w 2023 r. statek jest zbudowany w taki sam sposób jak Hydrocat 48, który został zwodowany w 2022 r. jako pierwszy OTVK napędzany wodorem. Przeznaczony został do działań operacyjnych w Belgii.

Hydrocat 55, to statek o długości 25 metrów. Ale może pomieścić 24 pasażerów. Dzięki automatyzacji obsługuje go 2-3 członków załogi. Statek posiada zbiorniki o pojemności 207 kilogramów wodoru. Skroplono go w 27 cylindrach.

Wykorzystując wodór, Hydrocat 55 może zmniejszyć zużycie oleju napędowego i emisję CO₂. Silnik został zaprojektowany i wyprodukowany przez firmę MAN Engines. Układ dwupaliwowy polega na bezpośrednim wtryskiwaniu wodoru do silnika. Układ wtrysku wodoru do silnika dwupaliwowego opracowany został przez firmę CMB.TECH. Armator podaje, że statek zużywa 34 kg H₂ przy 20 węzłach.

We współpracy z holenderskim partnerem joint venture Windcat, w budowie jest pięć kolejnych OTVK tego typu. Trwają prace nad dalszą optymalizacją technologii statku i jeszcze większą redukcją emisji CO₂ w przyszłości, powiedział FWOL. Okres próbny eksploatacji rozpoczął się w styczniu 2024 r. i potrwa rok. W tym czasie silniki mają korzystać z ekologicznego wodoru. FWOL i 50 Hertz współpracują ze sobą od ponad dziesięciu lat. Według FWOL dwa inne statki z floty obsługują obecnie partnerską firmę.

STATEK GREEN MARINE

W Wielkiej Brytanii również rozpoczyna się projekt modernizacji OTVK. Operator postawił na statki wyposażone w zestaw wodorowych ogniwa paliwowych. Obecnie trwa faza 1 projektu wspieranego finansowo przez brytyjską krajową agencję innowacji Innovate UK, obejmującą wstępny projekt i studium wykonalności. Jeżeli koncepcja zostanie uznana za wykonalną, w kolejnych fazach projektu prowadzona będzie realizacja projektu koncepcyjnego i testowanie go w terenie.

Projekt koncepcyjny obejmuje opracowanie napędu w oparciu o wodorowe ogniwa paliwowe połączone z silnikami elektrycznymi. Te będą mogły współpracować z okrętowymi silnikami zasilanymi olejem napędowym. Będzie można je wyłączyć, aby umożliwić pracę silników elektrycznych przy małej prędkości statku. To ma zapewnić zerową emisję substancji szkodliwych dla środowiska podczas pracy w środowisku morskich farm wiatrowych.

Proponowany system hybrydowy może zmniejszyć emisję CO₂ statku nawet o 30%, a emisję NOx nawet o 40% zakładając zlece-

¹⁾ FRS Windcat Offshore Logistics introduces the first hydrogen-powered CTV „Hydrocat 55” to the German offshore market”, <https://www.frs.world/news/frs-windcat-offshore-logistics-introduces-the-first-hydrogen-powered-ctv-hydrocat-55-to-the-german-offshore-market> [30-01-2024]



CTV Green Storm. Fot. <https://greenmarineuk.com>

niodawcy projektu nowego CTV. Konsorcjum projektowe jest kierowane przez firmę Green Marine z siedzibą na Orkadach i jest wspierane przez partnerów projektu Waves Group i Europejskie Centrum Energii Morskiej (EMEC).

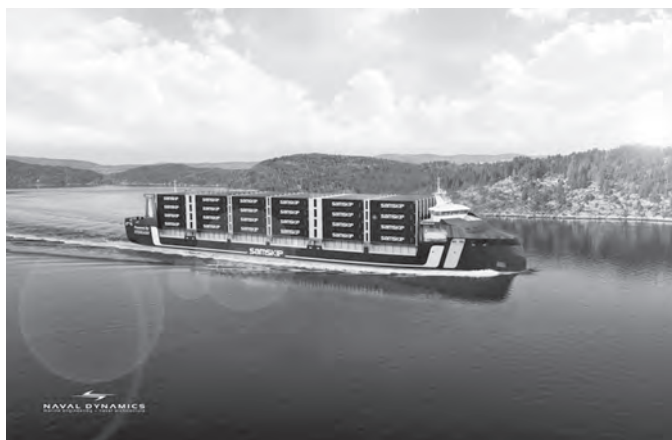
SAMSKIP SEASHUTTLE

Holenderski dostawca rozwiązań logistycznych Samskip i indyjska stocznia Cochin Shipyard zorganizowali ceremonię cięcia stali dla napędzanego wodorem kontenerowca nowej generacji do żeglugi bliskiego zasięgu. Będzie to Samskip SeaShuttle - statek działający na krótkich połączeniach (short sea shipping)²⁾.

Samskip złożył zamówienie na dwa ekologiczne kontenerowce napędzane wodorem w Cochin w marcu 2023 r. Według Samskip statek będzie pierwszym na świecie kontenerowcem bliskiego zasięgu o zerowej emisji, który będzie wykorzystywał zielony wodór jako paliwo.

Każdy 135-metrowy statek będzie zasilany z baterii ogniwo paliwowych o mocy 3,2 MW. Baterie będą ładowane przez generatory z silnikami diesla. Zakłada się, że w trybie zerowej emisji dwa promy morskie pozwolą na redukcję emisji CO₂ o około 25 tys. ton rocznie. Zapewnią zerową emisję gazów cieplarnianych również w portach. Statki będą pozyskiwać do baterii zieloną energię z ładu w czasie postoju w porcie.

ABB dostarczy kompleksowy system zarządzania energią dla obu kontenerowców. Statki będą jednymi z pierwszych tego typu kontenerowców na świecie wykorzystujących ogniwa paliwowe jako źródło zasilania napędu³⁾. Statki mają zostać dostarczone w trzecim i czwartym kwartale 2025 roku.



M/v Samskip SeaShuttle. Fot. <https://www.samskip.com>

STRATEGIA WPROWADZANIA CTV Z NAPĘDEM EKOLOGICZNYM

Tidal Transit informuje, że wprowadza do eksploatacji „Pierwszy na świecie w pełni elektryczny statek CTV. Już niedługo na wodę ma wypłynąć „e-Ginny”. Będzie to statek, w którym silniki wysokoprężne zostaną zastąpione przez napęd elektryczny⁴⁾.

W najbliższych miesiącach Tidal Transit będzie kierował modernizacją 20-metrowego statku Mercurio Ginny Louise z napędem diesla. Statek zostanie wyposażony w akumulatory o pojemności ponad dwóch megawatogodzin (MWh). Napęd pędników zapewnią silniki elektryczne.

²⁾ Samskip Launches its Next- Generation Zero-Emission Short Sea Container Vessels, <https://www.samskip.com/samskip-launches-its-next-generation-zero-emission-short-sea-container-vessels/> [20 March 2023]

³⁾ Uma Gupta, ABB to power Samskip's new hydrogen-fueled container vessels, <https://www.pv-magazine-india.com/2023/09/21/abb-to-power-samskips-new-hydrogen-fueled-container-vessels/> [September 21, 2023]

⁴⁾ Tidal Transfer expands offshore wind crew transfer vessel fleet, <https://www.offshore-mag.com/vessels/article/55000488/tidal-transfer-expands-offshore-wind-crew-transfer-vessel-fleet> [March 28, 2024]



CTV „e-Ginny”. Fot. Tidal Transit

Gotowy statek po przebudowie to właśnie e-Ginny. Operator podkreśla, że „Będzie nie tylko w 100% bezemisyjny w działaniu, ale także będzie charakteryzował się zwiększoną zwrotnością, a jednocześnie będzie niemal bezgłośny dla pasażerów i otoczenia”. Zakłada się, że jednostka będzie ładowana zarówno z nabrzeża, jak i cumując przy morskiej turbinie wiatrowej⁵⁾.

W ramach projektu rozbuduje się infrastrukturę ładowania statków poprzez zainstalowanie zarówno lądowej stacji ładowania firmy Artemis Technologies, jak i ładowarki opartej na morskiej turbinie wiatrowej firmy MJR Power & Automation. Takie rozwiązania umożliwią bezpośrednie ładowanie e-CTV na miejscu, znacznie zwiększając czas i zasięg, w jakim statki elektryczne mogą pozostawać w pracy bez konieczności powrotu do portu.

Projekt otrzymał wsparcie rządu Wielkiej Brytanii i korzysta z dofinansowania w wysokości 6,3 mln GBP. Jest to budżet programu Zero Emissions Vessel and Infrastructure (ZEV), który jest elementem planu strategicznego Innovate UK i Departamentu Transportu. Jego celem dotyczącego opracowywania, wdrażania i obsługi rozwiązań w zakresie czystych rozwiązań morskich. Wybrano dziesięć sztandarowych projektów w Wielkiej Brytanii, do których rozdzielono finansowanie o wartości ponad 80 mln funtów w celu umożliwienia przejścia pod przewodnictwem branży na Net Zero.

Projekt e-Ginny jest realizowany we współpracy z Goodchild Marine Services, Artemis Technologies i MJR Power & Automation. Kluczowi dostawcy sprzętu to Volvo Penta, Danfoss i Corvus Energy⁶⁾.

E-CTV zostawi w kilwaterze statki z silnikami wysokoprężnymi. Silniki wysokoprężne statku do transportu załogi zostaną zastąpione bezemisyjnym rozwiązaniem Volvo Penta, aby stworzyć pierwszy na świecie zmodernizowany elektryczny statek do transportu załogi (E-CTV). Proponowane rozwiązanie jest to niezwykle wydajna konfiguracja, która zapewni transfery załóg na farmy wiatrowe na większe odległości. Statki będą bardziej zwrotne dzięki zastosowanym pędnikom.

Koszt przebudowy jednostki szacuje się na 8 milionów GBP, z czego 6,3 miliona funtów pochodzi z programu budowy statków i infrastruktury o zerowej emisji (ZEV). Można zakładać, że Arabella Jane zostanie również przebudowana na jednostkę z napędem elektrycznym. Kilku brytyjskich operatorów korzysta z wsparcia rządowego, w celu wprowadzenia do obsługi farm wiatrowych jednostkami o zerowej emisji spalin.

NAPĘD WIATROWY NA STATKACH HANDLOWYCH

Sukcesem zakończył się Projekt EU Wind Assisted Ship Propulsion (WASP). Projekt WASP (statku z napędem wspomaganym wiatrem) został sfinansowany kwotą 5,4 mln euro z programu Interreg North Sea Europe, w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (ERDF). Istotą projektu było zainstalowanie urządzeń wykorzystujących wiatr na już działających statkach. Wypróbowano kilka rozwiązań. Choć nowe instalacje się już sprawdziły, w dalszym ciągu prowadzone są badania. Montaż sprawdzonych instalacji wiatrowych na statkach to również szansa dla polskich stoczní remontowych.

W ramach projektu siły połączyły uniwersytety i dostawcy technologii wspomagania wiatru z operatorami statków handlowych i promów. Chodziło o zaprojektowanie napędu wiatrowego, zbadanie jego funkcjonowania, wypróbowanie działania napędu w czasie pływania statku. Do badania wybranych rozwiązań w realnych warunkach wybrano urządzenia działające na pięciu statkach. Nieprzypadkowo wybrano operatorów na Morzu Północnym, gdzie energia wiatru może być wykorzystywana w sposób bardzo efektywny.

Projekt UE-Interreg Region Morza Północnego „WASP: Wind Assisted Ship Propulsion” pozwolił na przetestowanie trzech różnych technologii napędu wiatrowego⁷⁾. Badania oszczędności paliwa został przeprowadzane przez strony trzecie w celu zweryfikowania rzeczywistych oszczędności paliwa. Zakończono również inne kluczowe prace dotyczące wskaźników wydajności, standardowych prób morskich, narzędzi do podejmowania decyzji – informują uczestnicy projektu.

Projekt trwał trzy i pół roku i przyczynił się do pozyskania wielu bardzo istotnych informacji dotyczących wyboru najlepszej instalacji i sposobu eksploatacji urządzeń statkowych wykorzystujących napęd wiatru. Zdaniem uczestników projektu badania zamontowanych urządzeń „znacznie przyczyniły się do ogólnego rozwoju sektora wykorzystania na do napędu statków wspomagania wiatru zarówno w regionie Morza Północnego, jak i poza nim”.

Zamontowanych na statkach pięć instalacji napędu wiatrowego będzie nadal wykorzystywane jako demonstratory i przykłady, jak systemy napędu wiatrowego mogą być zastosowane do modernizacji na różnych typach statków. Zgodnie z oczekiwaniami oszczędności paliwa dzięki tym systemom zapewniają w najlepszych warunkach do 10% zmniejszenia zużycia paliwa. Oszczędności paliwa uzyskuje się w zależności od trasy i profilu operacyjnego statku.

Instalacje te przyczyniły się również do stworzenia trzech punktów odniesienia dla różnych technologii napędu wiatrowego i segmentów żeglugi, które będą wspierać właścicieli statków w podejmowaniu decyzji inwestycyjnych w przyszłości – informują członkowie projektu WASP.

Zwolennicy uważają, że koszty jednostkowe, ceny paliw i europejskie przepisy ETS sprawią, że napęd wspomagany wiatrem wkrótce stanie się jednym ze standardowych rozwiązań.

Projekt WASP odegrał kluczową rolę w opracowaniu standardowych procedur prób morskich dla statków wyposażonych w instalacje napędu wiatrowego oraz w tworzeniu standardów KPI we współpracy z International Towing Tank Conference (ITTC). Są to zalecenia, które zmniejszają bariery dla wdrażania rozwiązań w zakresie napędu wiatrowego.

⁵⁾ Tidal Transit Starts Works on ‘World’s First’ Retrofit E-CTV, <https://www.marinelink.com/news/tidal-transit-starts-works-worlds-first-511047> [January 24, 2024]

⁶⁾ World-first electric CTV to be built in UK with Volvo Penta IPS, <https://www.volvopenta.com/about-us/news-page/2024/apr/world-first-electric-ctv-to-be-built-in-uk-with-volvo-penta-ips/> [20-05-2024]

⁷⁾ Wind Assisted Ship Propulsion, <https://northsearegion.eu/wasp/> [11-04-2024]

Oprócz opracowywania technicznych rozwiązań na statkach, uczestnicy projektu kładli duży nacisk na edukację. Na uczelniach partnerskich projektu zorganizowano dwanaście wydarzeń edukacyjnych, które miały miejsce w Akademii Morskiej w Enkhuizen, Politechnice w Delft i Światowym Uniwersytecie Morskim.

Chociaż projekt dobiegł końca, jego uczestnicy postanowili informować o efektach wykorzystania instalacji w eksploatacji statków. Zdaniem uczestników projektu, dziś wiadomo, że przyczynił się on do powstania nowej wiedzy przydatnej w sektorze żeglugi. Dziś ich zdaniem, region Morza Północnego nadal przoduje w rozwoju i zastosowaniach technologii napędu wiatrowego w transporcie morskim.

Witryna projektu WASP – <https://northsearegion.eu/wasp/photo-gallery/> – pozostanie aktywna, a partnerzy projektu podkreślają, że będą nadal budować na fundamentach stworzonych przez projekt. Odwiedzający stronę mogą uzyskać dostęp do obszernych informacji na temat instalacji technologicznych, a nawet śledzić statki wyposażone w technologię napędu wiatrowego w ramach projektu. Można również śledzić wykorzystanie konkretnych rozwiązań na filmach jak np. https://youtu.be/DMBYprA0_3w. W sekcji dotyczącej wyników na stronie internetowej znajdują się kopie wszystkich rezultatów uzyskanych od partnerów projektu, w tym raportów naukowych, opracowań politycznych, artykułów naukowych, narzędzi finansowych i wspomagających podejmowanie decyzji. Operatorzy, uczelnie oraz projektanci i stocznie, którzy zamierzają skorzystać z doświadczeń projektu WASP mają więc dostęp do rozległej bazy wiedzy pod rozszerzeniem: <https://northsearegion.eu/wasp/output-library-publications/>. Projekt realizowało 14 partnerów z siedmiu krajów regionu Morza Północnego, a dokładniej: z Holandii, Belgii, Niemiec, Danii, Norwegii, Szwecji, Wielkiej Brytanii.

Co ważne International Windship Association (IWSA), kluczowy partner projektu, zobowiązał się do włączenia wyników projektu WASP do swoich prac, a także do utrzymywania bazy danych ekspertów na stronie internetowej IWSA⁸⁾.



M/v Annika Braren z rotorem. Fot. WASP photogallery <https://northsearegion.eu/wasp/photo-gallery/>

REAKTORY IV GENERACJI NA STATKI

Pod koniec lipca br. angielska firma zajmująca się technologiami jądrowymi „newcleo”, grupa stoczniowa Fincantieri i towarzystwo klasyfikacyjne RINA podpisały historyczne porozumienie. Planują wdrożyć bezpieczną technologię jądrową do transportu morskiego wykorzystując innowacyjne reaktory IV generacji. Na



Stetek Boomsma Frisian Sea Fot. <https://boomsmashipping.nl>



MF Copenhagen. Fot. <https://www.scandlines.com>

jednostkach wykorzystywano już reaktory jądrowe do napędu łodzi-maczaj i statków handlowych⁹⁾.

Wchodzimy jednak na nowy poziom rozwiązań, bowiem „newcleo” proponuje układy wykorzystujące odpady nuklearne jako paliwo zasilające układ napędowy. Zanim rozwiązanie zostanie zamontowane na statku wykonane zostaną prace koncepcyjne.

Firmy zapowiadają, że połączą swoją rozległą międzynarodową wiedzę fachową i doświadczenie w zakresie innowacji, aby wspólnie przeprowadzić studium wykonalności zastosowań systemów jądrowych w transporcie morskim, w tym technologii małych reaktorów modułowych chłodzonych (SMR) firmy „newcleo”¹⁰⁾.

W podobnym kierunku zmierzają producenci statków z Republiki Korei. Dziewięć południowokoreańskich organizacji podpisało memorandum o współpracy w zakresie rozwoju i budowy statków i systemów offshore zasilanych małymi reaktorami modułowymi (SMR). Partnerzy porozumienia zobowiązali się również, że opracują systemy i produkcję wodoru przy użyciu reaktorów MSR.

Koreańczycy opracują reaktor takiej wielkości, by można go zamontować na statku. Twierdzą oni, że w przypadku MSR nie będzie konieczności wymiany paliwa jądrowego podczas eksploatacji statku. Jednak, kiedy reaktory pojawią się nieprawidłowości, zostanie on tak zaprojektowany, że stopiona sól – będąca płynnym paliwem jądrowym – stwardnieje.

Zapobiegnie to poważnym awariom. Kompaktowa konstrukcja MSR ułatwia miejsce dla dużych przestrzeni na statku dla ładunku. W przeciwieństwie do silników wysokoprężnych jest to również ekologiczne źródło energii, które nie emituje dwutlenku węgla – podkreślają członkowie porozumienia.

⁸⁾ International Windship Association, <https://www.wind-ship.org/en/maritime-events/> [30-05-2024]

⁹⁾ newcleo, Fincantieri and RINA working together on feasibility study for nuclear naval propulsion, <https://www.fincantieri.com/en/media/press-releases/2023/newcleo-fincantieri-and-rina-working-together-on-feasibility-study-for-nuclear-naval-propulsion/> [20-03-2024]

¹⁰⁾ Companies sign agreement to explore closed mini reactor design application for use on large vessels, file:///D:/Users/BSSC_M.Grzybowski/Downloads/PR_newcleo_Fincantieri_and_RINA.pdf [22-03-2024]

W projekcie uczestniczą H-Line Shipping, Hyundai Merchant Marine (HMM), Jangeum Merchant Marine (Sinokor) i Wooyang Merchant Marine oraz Koreański Instytut Badań nad Energią Atomową (KAERI), Korea Register of Shipping oraz Korea Ship & Offshore Plant Research Institute (KRISO)¹¹⁾.

Na początku br. Samsung Heavy Industries ogłosiło¹²⁾, że ukończyło projekt koncepcyjny CMSR Power Barge – pływającej elektrowni jądrowej opartej na kompaktowych reaktorach i uzyskał certyfikat od American Bureau of Shipping (ABS). Firma planuje komercjalizację CMSR Power Barge do 2028 r.

Włosi podkreślają, że wdrożenie innowacyjnego LFR (*Liquid Fluoride Thorium Reactor*) firmy „newcleo” do napędu okrętu wiązałoby się z umieszczeniem na statkach zamkniętego mini reaktora jako małego generatora zapewniającego moc elektryczną 30 MW. Wymagałoby to dostarczania paliwa tylko raz na 10-15 lat. Konserwacja takiego reaktora i układu zasilania wymaga małych nakładów na konserwację.

Łatwa jest w tym rozwiązaniu również wymiana układu lub paliwa po zakończeniu eksploatacji. Zdaniem angielskich producentów i włoskich partnerów wykorzystanie czystej energii jądrowej do zasilania statków morskich pomogłoby w szybkiej dekarbonizacji sektora borykającego się z ogromnym zużyciem paliw kopalnych i wynikającą z tego emisją dwutlenku węgla. Energia jądrowa jednym z rozwiązań w realizacji dekarbonizacji.

Napęd jądrowy lepszy niż metanol

Zdaniem wielu zwolenników napędu jądrowego na statkach, zielony amoniak nie jest rozwiązaniem ani najlepszym ani perspektywicznym. Choć jest promowany jako rozwiązanie najlepsze w procesie dekarbonizacji transportu morskiego, a szczególnie zalecany jest dla operatorów dużych statków. Porównując oba rodzaje paliw, istotnym problemem jest gęstość energii uzyskiwana z amoniaku i potrzeba stosowania dużych zbiorników na jego przechowywanie dla pokonania długich oceanicznych tras.

W 2020 roku po morzach pływało około 580 dużych kontenerowców, które zużywają średnio 250 – 350 t HFO dziennie. Odpowiada to średniemu zapotrzebowaniu na energię wynoszącemu 3350 MWh dziennie, ponieważ tona HFO ma wartość opałową 11,2 MWh/tonę. Amoniak ma wartość opałową 5,2 MWh/tonę, taki statek wymaga około dwa razy większych zbiorników dla amoniaku pod względem objętości niż dla HFO¹³⁾.

„Zielony” amoniak wymaga elektrolizy i potrzebuje energii od 9 do 15 MWh na wytworzenie tony paliwa. Do zastąpienia 1 TWh energii cieplnej w żegludze potrzeba 2,2 TWh energii elektrycznej do wytworzenia zielonego amoniaku. Roczne globalne zużycie paliwa żeglugowego wynosi około 300 mln ton rocznie. Korzystając z tych samych obliczeń, ilość wymaganej energii elektrycznej wynosi 7 778 TWh rocznie, czyli prawie 2,7 razy więcej niż całkowita produkcja energii elektrycznej w UE w 2021 r. (2 888 TWh rocznie).

Napęd jądrowy statków przy dzisiejszej technologii jest lepszy ze względu na gęstość energii. Naturalny uran zawiera 3 miliony razy więcej energii niż węgiel, a tor 3,5 miliona razy więcej energii niż węgiel. Przejście na energię jądrową nie powoduje emisji, ponieważ proces polega na rozszczepieniu, a nie spalaniu. Kolejną

zaletą energii jądrowej jest dostępność materiałów. Uran można wydobywać bezpośrednio z wody morskiej w ogromnych ilościach po rozsądnych kosztach¹⁴⁾.

Dla tankowca Aframax operującego między Singapurem a Zatoką Perską opcja jądrowa może w rzeczywistości obniżyć koszty w porównaniu z użyciem HFO. Istnieje również możliwość dostarczania paliwa syntetycznego. W elektrowni jądrowej Nine-Mile-Point w USA możliwa jest produkcja wodoru za 1 USD/kg w ciągu 10 lat, co jest tańsze niż wodór uzyskiwany z większości dzisiejszych kopalnych źródeł energii, które kosztują 0,7-1,6 USD/kg! Oczekuje się, że konkurencyjne technologie osiągną w najlepszym przypadku cenę 1,5 USD/kg¹⁵⁾.

W Wielkiej Brytanii nie zatrzymali się na rozważaniach teoretycznych ale poszli jeszcze dalej. Napęd jądrowy zamierzają połączyć z żaglami. Brytyjska firma Nuclear Transport Solutions (NTS)¹⁶⁾, będąca częścią Nuclear Decommissioning Authority (NDA)¹⁷⁾, współpracuje ze specjalistami Smart Green Shipping (SGS), posiadających doświadczenie w dziedzinie odnawialnych technologii morskich.

W ramach wspólnego projektu planuje się zbadać możliwości wykorzystania do napędu statków nowej technologii sztywnych żagli wraz z siłowniami na energię jądrową. SGS opracowuje unikalne żagle do modernizacji FastRig i zrównoważoną technologię dla statków handlowych.

Jak widać z tego krótkiego przeglądu różnych podejść do wykorzystania małych reaktorów w napędach statków, zanim jeszcze na poważnie wdrożono innowacyjne silniki dwupaliwowe, a nawet trzypaliwowe, na deskach konstruktorów znalazły się statki z małymi reaktorami jądrowymi.

Zastosowanie do zasilania SMR odpadów nuklearnych brzmi obiecująco. A ponieważ działania na rzecz wykorzystania małych reaktorów prowadzone są na różnych kontynentach, szykuje się ciekawą wyścig na innowacyjne rozwiązania.

PROMY EKOLOGICZNE I AUTONOMICZNE

Dobrze znany w Polsce, Norweski operator promowy Torghatten przy wsparciu Kongsberg Maritime wprowadzą system pozwalający pływanie promów ekologicznych i autonomicznych. Rozwiązanie zostanie zastosowane na połączeniu Flakk-Rørvik.

Promy samochodowe stanowią istotną część norweskiej sieci transportowej. Zapewniają przedłużenie połączeń drogowych i umożliwiają połączenia między wyspami. Proponowane rozwiązanie zmodernizuje znacznie połączenie na County Road 715 między Trondheim a gminami na półwyspie Fosen. Kongsberg, m.in. dzięki innowacjom w przemyśle morskich osiąga dobre wyniki finansowe.

Torghatten działa na rynku przewozów morskich od 1878 roku. Zaczęło się od statku z maszyną na parę, który pływał w pobliżu Brønnøysund. Dziś firma eksploatuje promy i szybkie jednostki pływające wzdłuż całego norweskiego wybrzeża. Torghatten obsługuje 43 połączenia promowe i 15 szybkich połączeń pasażerskich. Sprzedaż roczna usług szacowana jest na około 3 mld NOK. Operator zatrudnia blisko 1700 pracowników.

¹¹⁾ Tom Walters, Alessio Sbraga, Johanna Ohlman, Shipping's nuclear option in the move towards net zero: Is it viable? <https://www.hfw.com/insights/shippings-nuclear-option-in-the-move-towards-net-zero-is-it-viable/> [27 November 2023]

¹²⁾ Cichen Shen, Samsung Heavy to develop nuclear-powered ships, https://www.lloydslist.com/LL1137077/Samsung-Heavy-to-develop-nuclear-powered-ships?utm_ [09 Jun 2021]

¹³⁾ Jan Emblemsvåg, A nuclear capitalist future. The environment needs atomic growth, <https://iai.tv/articles/nuclear-capitalist-future-auid-2636> [19th October 2023]

¹⁴⁾ tamże.

¹⁵⁾ Morten Valestrand, Norway takes Swedish nuclear technology to the high seas, <https://klimavenner.no/norway-takes-swedish-nuclear-technology-to-the-high-seas/> [20-02-2024]

¹⁶⁾ Nuclear Transport Solutions, <https://nucleartransportsolutions.com/shipping/nuclear-shipping-expertise/> [20-12-2023]

¹⁷⁾ Cutting-edge competence in nuclear decommissioning, https://www.uniper.energy/products-and-services/nuclear-services?gad_source=1&gclid=Cj0KCQjw6uWyBhD1ARIsAIMcADrgBkEahd1hsPQBmR-FzwnqIbIkXJcdw1J2Q2P2Sr8OISdCU7qf5pYaAnCNEALw_wcB [30-01-2024]



Prom w Oslo. Fot. Marek Grzybowski

Niedawno Stocznia Remontowa Shipbuilding poinformowała, że podpisała kontrakt z Torghatten Nord na budowę promu pasażersko-samochodowego o napędzie hybrydowym¹⁸⁾. Przez ponad 15 lat Norwegowie zakontraktowali w Gdańsku serię promów. Z Gdańska na norweskie fiordy wypłynęły m.in. 4 promy z napędem konwencjonalnym cztery jednostki z silnikami przystosowanymi do spalania gazu.

Torghatten uczestniczy w Programie Zielonej Żeglugi (GSP - Green Shipping Programme). To projekt bazujący na partnerstwie publiczno-prywatnym, którego celem jest wspieranie strategii i planów morskich norweskiego rządu. Wizją programu jest rozwój i wzmocnienie celu Norwegii, jakim jest ustanowienie najbardziej wydajnej i przyjaznej dla środowiska żeglugi na świecie¹⁹⁾.

GSP uruchomiony został w styczniu 2015 r. pod nazwą „Green Coastal Shipping Program”. Włączyło się w niego 16 prywatnych firm i organizacji, a także dwa ministerstwa. Wiosną 2019 roku program zmienił nazwę na „Green Shipping Programme”. Chodziło o rozwinięcie jego efektów na rynki międzynarodowe.

Do jesieni 2023 r. w programie wzięły udział ponad 94 prywatne firmy i organizacje oraz 12 obserwatorów publicznych. Green Shipping Programme jest finansowany częściowo ze środków publicznych z budżetu Norwegii, a częściowo przez samych członków.

W ramach strategicznej współpracy między obiema firmami na promach zostaną zainstalowane technologie Kongsberg Maritime, w tym funkcje automatycznego cumowania, automatycznego sterowania po zadanym kursie, unikania kolizji i kontrolowania bieżącej informacji sytuacyjnej. Nowe systemy będą miały na celu zmniejszenie zużycia paliwa, poprawę bezpieczeństwa i punktualności oraz optymalizację obsady promów, zgodnie z przepisami morskimi.

Zakłada się, że promy autonomiczne mogą zwiększyć bezpieczeństwo i punktualność, zmniejszyć zużycie energii i przejąć rutynowe zadania od załogi, która może wtedy skupić się na kontroli sytuacji na morzu, zamiast na tablicy rozdzielczej i elementach nawigacyjnych.

Istotnym problemem w zapewnieniu bezpiecznej żeglugi jest dostępność wyszkolonych załóg. Zauważając problemy z kompletowaniem załóg, zwraca się uwagę, że automatyzacja wspomaga obsługę statku. Przy zmniejszonym stanie załogi rozwiązania autonomiczne mogą wspomóc zwiększenie bezpieczeństwa i wydajność operacyjną.

Podstawowa technologia umożliwiająca wprowadzanie autonomizacji już istnieje. Wymaga jednak wsparcia technicznego, tak aby dalej ją rozwijać. Dzięki udanym demonstratorom autonomicz-

nych statków w kilku projektach pilotażowych firma Kongsberg Maritime potwierdziła, że zdalne i autonomiczne technologie mają zastosowanie na statkach żeglugi przybrzeżnej i śródlądowej.

Między innymi firma uczestniczy w uruchomieniu autonomicznego i elektrycznego kontenerowca zakontraktowanego przez YARA w stoczni VARD za około 250 mln NOK²⁰⁾. Zespół Kongsberg Maritime jest zaangażowany również w budowę statków autonomicznych dla największego norweskiego dystrybutora artykułów spożywczych, ASKO.

Zamawiający zamierza wykorzystać dwa nowo wybudowane autonomiczne statki elektryczne do pływania w fiordzie Oslo w celu dostarczenia artykułów spożywczych. Barki będą mogły przewieźć 16 przyczep, każda o maksymalnej ładowności 29 ton.

Istotnym problemem eksploatacji statków autonomicznych, nawet na wodach zamkniętych, jest określenie ram prawnych ich użytkowania. Nie zwalania to jednak procesu wymiany floty w Norwegii.

Ta ostatnia uwaga jest bardzo ważnym sygnałem dla polskich stoczní współpracujących z rynkiem norweskim. Szczególnie szanse ma tu hub produkcji statków zeroemisyjnych BSSC ZEV HUB²¹⁾, zainicjowany w czasie projektu ZEV Innovation. Przedstawiciele z CRIST, StoGda, Grupa Technologiczna ASE, Elmech, Centrum Techniki Okrętowej mieli okazję nawiązać bezpośrednie kontakty z partnerami z norweskiego klastra morskiego w czasie pobytu w Aalesund. GCE Blue Maritime Cluster to wiodący klastr w kreowaniu innowacji w przemyśle morskim.

CRIST od lat utrzymuje dobre kontakty z norweskim przemysłem stoczníowym, budując jednostki o znacznym wkładzie rozwiązań innowacyjnych. Nauta remontuje wiele jednostek dla odbiorców z krajów nordyckich. Polskie stocznie mają więc realny kontakt z branżą nastawioną na wdrażanie innowacji w transporcie morskim. Jest więc szansa dla polskich projektantów i stoczní oraz ich kooperantów działających m.in. w PFTM na włączenie się modernizację norweskiej floty.

Summary

The article discusses the main trends related to the modernization of ships in order to implement the shipping decarbonization strategy. Selected solutions on the market of merchant ships on ocean connections, short sea shipping and short ferry connections were discussed. Vessels for servicing wind farms were presented. Examples of design work related to the use of hydrogen and ammonia engines, nuclear and wind-powered drives are given.

¹⁸⁾ <https://remontowa-rsb.pl/aktualnosci/dziewiaty-prom-dla-torghatten-nord-w-budowie/> [31-05-2024]

¹⁹⁾ Green Shipping Programme <https://greenshippingprogramme.com/> [31-05-2024]

²⁰⁾ Yara Birkeland, <https://www.yara.com/news-and-media/media-library/press-kits/yara-birkeland-press-kit/> [25-04-2024]

²¹⁾ BSSC ZEV HUB, <https://www.bssc.pl/baltic-zev-hub/> [20-02-2024]

Radary w służbie meteorologii

Streszczenie

W latach pięćdziesiątych XX wieku rozpoczęto wykorzystywanie radarów do celów meteorologicznych. Początkowo było to śledzenie burz i opadów. Wraz z zastosowaniem radarów w meteorologii pojawiła się nowa dziedzina wiedzy: meteorologia radarowa, która zajmuje się badaniem różnic między odbiciami sygnałów radarowych pozyskanych od różnego rodzaju chmur i opadów oraz opracowywaniem produktów uzyskanych z obserwacji radarowych. Radar meteorologiczny to urządzenie używane do obserwacji opadów: ich położenia, intensywności, rodzaju i ruchu. Dane te są używane w prognozowaniu przyszłego położenia i intensywności opadów. Ogólna zasada działania radarów meteorologicznych, i ich budowa, są podobne jak innych rodzajów radarów, zaś parametry

i sposób wykonywania pomiarów (długość fali, rozdzielczość, zasięg, sposób skanowania itd.) zostały dostosowane do pomiarów obiektów meteorologicznych. Meteorologia radarowa ma coraz większe zastosowanie na morzu, stąd coraz większe jej znaczenie w działalności człowieka na obszarach morskich i offshore.

Celem artykułu jest przybliżenie problematyki meteorologii radarowej poprzez przedstawienie budowy i zasady pracy radaru meteorologicznego, rozpoznawania zjawisk i procesów meteorologicznych w systemie radarowym, historii i obecnego stanu meteorologii radarowej na świecie i w Polsce oraz polskich ogólnodostępnych produktów radarowych.

Artykuł ma popularnonaukowy i po części dyskusyjny charakter.

WPROWADZENIE

Lata pięćdziesiąte XX wieku były okresem pierwszego zastosowania radarów przez meteorologów do wykrywania oraz śledzenia burz i różnych typów opadów. Wraz z tym zastosowaniem pojawiła się nowa dziedzina wiedzy nazwana meteorologią radarową, która zajmuje się badaniem różnic między odbiciami sygnałów radarowych pozyskanych od różnego rodzaju chmur i opadów oraz opracowywaniem produktów uzyskanych z obserwacji radarowych.

Aktualnie w żegludze, lotnictwie, komunikacji, siłach zbrojnych i meteorologii nie wyobrażamy sobie braku danych z urządzenia, którym jest radar. RADAR (RADio Detection And Ranging) - urządzenie, którego zasada działania jest oparta na wykorzystaniu zdolności do odbijania przez obserwowane obiekty wysyłanego w ich kierunku promieniowania elektromagnetycznego. Radar znany był już w latach trzydziestych XX wieku, a dzisiaj jest wynikiem osiągnięć wielu lat badań. Pierwsze radary służyły tylko do zdalnego wykrywania samolotów i okrętów.

Celem artykułu jest przybliżenie problematyki meteorologii radarowej poprzez przedstawienie budowy i zasady pracy radaru meteorologicznego, rozpoznawania zjawisk i procesów meteorologicznych w systemie radarowym, historii i obecnego stanu meteorologii radarowej na świecie i w Polsce oraz polskich ogólnodostępnych produktów radarowych.

Artykuł został opracowany w następującym porządku i składa się ze streszczenia i wprowadzenia oraz czterech części. W pierwszej części opisano radiolokację wraz z radarami meteorologicznymi. Część druga przedstawia rozpoznawanie zjawisk i procesów meteorologicznych za pomocą radaru meteorologicznego. Część trzecia obrazuje początki i dzień dzisiejszy meteorologii radarowej w Polsce, natomiast w części czwartej przedstawiono ogólnodostępne produkty radarowe. Artykuł kończy podsumowanie zawierające wnioski, jakie nasuwają się z przeprowadzonych studiów tematu i analiz.

RADIOLOKACJA I RADAR METEOROLOGICZNY

Ża początek rozwoju radiolokacji można uznać okres, w którym opracowano teorie pola elektromagnetycznego. Prekursorem w tej dziedzinie był James Clerk Maxwell (ur. 1831, zm. 1879), który udowodnił, że elektryczność i magnetyzm są dwoma rodzajami

tego samego zjawiska – elektromagnetyzmu. Z kolei niemiecki fizyk Heinrich Hertz (ur. 1857, zm. 1894) wykazał, że fale elektromagnetyczne są odbijane przez metalowe przedmioty oraz ulegają refrakcji podczas przejścia przez wykonany z dielektryka pryzmat. Hertz używał urządzenia, o konstrukcji podobnej do współczesnego radaru impulsowego, tworząc podstawy rozwoju radiolokacji. Wyniki eksperymentów Heinricha Herta wykorzystał inny naukowiec, niemiecki inżynier Christian Hülsmeier. Na początku XX w. zbudował urządzenie, które było monostatycznym radarem impulsowym (nadajnik i odbiornik radaru umieszczone w jednym urządzeniu) i udoskonaloną wersją urządzenia Herta. W 1904 r. zostało ono opatentowane. Nie spotkało się jednak z zainteresowaniem i wkrótce o nim zapomniano. Powszechnie Hülsmeier jest uznawany za konstruktora pierwszego radaru (zasięg 3 km)¹⁾.

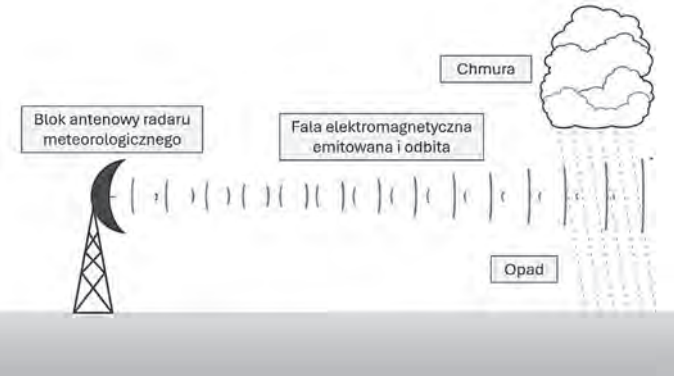
Okres poprzedzający II wojnę światową i czas wojenny był niezwykle ważny dla rozwoju techniki radarowej o zastosowaniu wojskowym. Przełomem było zastosowanie magnetronu w 1940 roku, co umożliwiło redukcję rozmiarów radaru, a zwłaszcza jego anteny. Kolejnym osiągnięciem radiolokacji były radary pracujące w paśmie 3 cm. Dużym skokiem jakościowym w konstrukcji radarów cywilnych i wojskowych było zastosowanie układów cyfrowych, co pozwoliło na znaczne polepszenie dokładności i niezawodności urządzeń. Kolejny krok, to zastosowanie komputerów w systemach zobrazowania i obróbki danych radiolokacyjnych. Konstrukcje o znaczeniu wojskowym wyprzedzały systemy o cywilnych przeznaczeniach.

W latach pięćdziesiątych XX wieku rozpoczęto wykorzystywanie radarów do celów meteorologicznych, tj. do wykrywania oraz śledzenia burz i opadów. Pojawiła się nowa dziedzina wiedzy: meteorologia radarowa zajmująca się badaniem różnic między odbiciami sygnałów radarowych pozyskanych od różnego rodzaju chmur i opadów²⁾. Radar meteorologiczny to urządzenie używane do obserwacji opadów: ich położenia, intensywności, rodzaju i ruchu. Dane te są używane w prognozowaniu przyszłego położenia i intensywności opadów. Ogólna zasada działania radarów meteorologicznych, i ich budowa, są podobne jak innych rodzajów radarów, zaś parametry i sposób wykonywania pomiarów (długość fali, rozdzielczość, zasięg, sposób skanowania itd.) zostały dostosowane do pomiarów obiektów meteorologicznych.

¹⁾ Tuszyńska I., *Rozwój meteorologii radarowej w Polsce*, IMGW – PIB, Warszawa 2015, s. 10.

²⁾ Tuszyńska I., *Charakterystyka produktów radarowych*, IMGW – PIB, Warszawa 2011, s. 5.

Zasada działania radaru meteorologicznego polega na promieniowaniu w przestrzeń impulsów fal elektromagnetycznych, które są skoncentrowane w wąskiej wiązce, a następnie odbiór fal odbitych od obiektów znajdujących się w atmosferze. Zasada pracy radaru meteorologicznego została zobrazowana w uproszczeniu na rys. 1. Oczywiście sytuacja, którą przedstawia rysunek jest idealnym przykładem pracy radaru meteorologicznego, gdyż wiązka fali elektromagnetycznej przechodzi przez obszar występowania opadu, ulega odbiciu w jego przestrzeni odbiciu i powraca do anteny. W rzeczywistości często spotykane są zakłócenia i odbicia fali elektromagnetycznej od przestrzennie różnie usytuowanych mas wilgotnego powietrza lub innych obiektów.



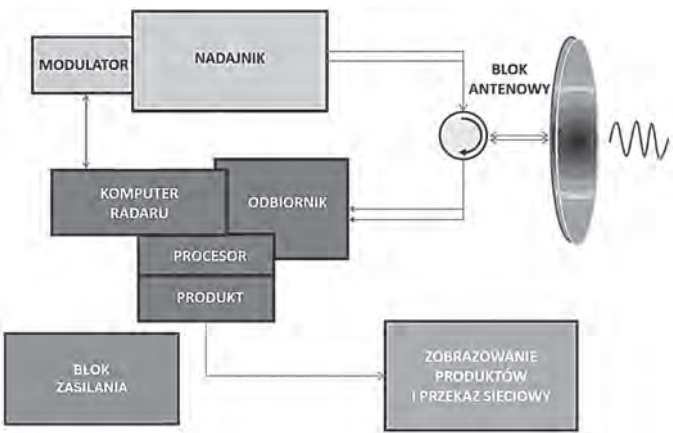
Rys. 1. Zasada pracy radaru meteorologicznego³⁾

Podstawowym zadaniem radaru jest zbieranie danych, a następnie ich przetworzenie przez specjalistyczne oprogramowanie. Antenę radarową możemy sterować tak, aby zbierała informację tuż przy ziemi lub ustawić na dowolnym kącie w stosunku do powierzchni ziemi. Dzięki temu przegląd przestrzeni nad radarem można wykonywać w przekroju pionowym lub poziomym. Podstawowymi sposobami pozyskania informacji radarowej są przeszukiwania przestrzenne atmosfery. Pomiar skanowania klasycznego zoptymalizowane są pod kątem pomiaru odbiciowości Z [dBZ] do zasięgu 250 km wokół radaru i wysokości 20 km. Wstępne przetwarzanie odebranego sygnału odbywa się na stacji radarowej i jest realizowane przez radarowy procesor. Procesor wykonuje wstępną obróbkę danych pochodzących ze skanowania. Wynik tego procesu stanowi źródło danych dla dalszego przetwarzania w systemie radarowym. Pozyskaną informację system radarowy przetwarza na bardzo dużą ilość różnorodnych produktów według specjalistycznych algorytmów zbudowanych nie tylko w oparciu o wiedzę z dziedziny meteorologii radarowej, meteorologii ogólnej, klimatologii, ale także z uwzględnieniem nauk ścisłych⁴⁾.

Uproszczony schemat radaru meteorologicznego przedstawia rys. 2. Oczywiście na schemacie nie zostały pokazane wszystkie elementy radaru ze względu na złożoność jego konstrukcji.

Radary meteorologiczne charakteryzują się następującymi parametrami technicznymi:

- Moc nadajnika – P_t w ciągu trwania impulsu [kW].
- Długość fali radaru – λ [cm].
- Szerokość (długość, czas trwania) impulsu – t , wyrażana zwykle w $[\mu s]$.
- Częstotliwość powtarzania impulsów – F_p . Zwykle kilkaset (czasem ponad 1000 [imp/s]).
- Szerokość wiązki anteny – θ [°].
- Za najważniejszy parametr radarów meteorologicznych uważana jest długość emitowanej fali na jakiej pracuje radar. W me-

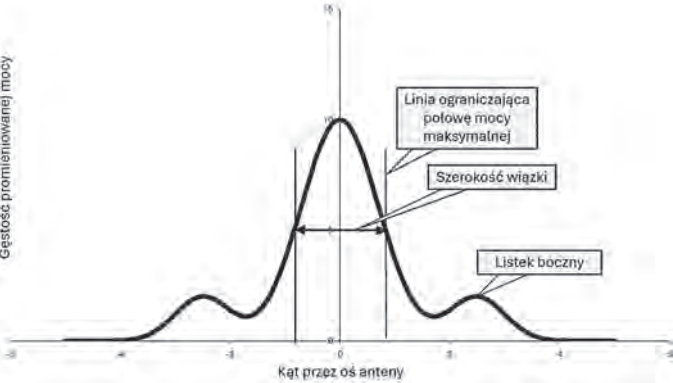


Rys. 2. Uproszczony schemat radaru meteorologicznego

eteorologii stosuje się trzy pasma częstotliwości (długości fali):

- Pasmo S – fala o długości 10 cm (3 000 MHz) – zastosowana w radarach do obserwacji dalekiego zasięgu w strefie zwrotnikowej oraz do obserwacji groźnych zjawisk pogodowych.
- Pasmo C – fala o długości 5,6 cm (6 000 MHz) – zastosowana w radarach do obserwacji dalekiego zasięgu w strefie klimatu umiarkowanego.
- Pasmo X – fala o długości 3,2 cm (10 000 MHz) – zastosowana w radarach do prowadzenia obserwacji krótkiego zasięgu oraz w strefie klimatu polarnego.
- Szerokość wiązki anteny radaru meteorologicznego jest istotnym parametrem jego pracy. Wiązka antenowa nie ma ostrej granicy, a opisuje ją krzywa dzwonowa. Im większa jest wiązka (silniejsza kierunkowość anteny), tym lepsza mamy rozdzielczość informacji w azymucie i elewacji, a tym samym tym lepsza dokładność współrzędnych. W pewnej odległości kątowej od osi wiązki występują wtórne maksima, są to tzw. listki boczne, ich wielkość i położenie mają istotny wpływ na zakres ech stałych (od obiektów naziemnych)⁵⁾.

Wiązki radarów meteorologicznych najczęściej nazywamy „ołówkowymi”, gdyż są one równe kołowo w pionie i poziomie, a ich średnica wynosi ok.1°. Wiązka w radarach małej mocy wynosi 2,7° (przykład radar meteorologiczny FURUNO WR 2120). Szerokość wiązki radaru meteorologicznego wraz z listkami bocznymi zobrazowana jest na rys. 3.



Rys. 3. Szerokość wiązki radarowej⁶⁾

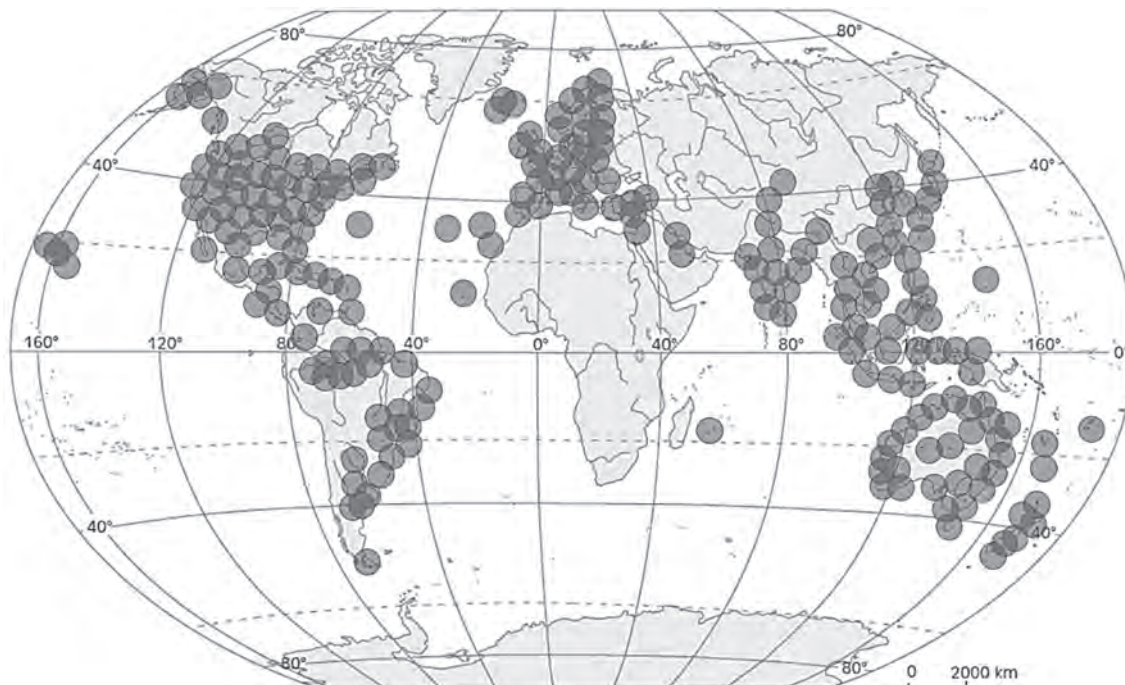
Aktualnie na świecie pracują setki radarów meteorologicznych, a ich obszary działania przedstawiono symbolicznie na rys. 4. Część radarów nie została zobrazowana na mapie, gdyż dostęp do

³⁾ Weather Radar – Factsheet 15, UK Met Office, s. 3.

⁴⁾ Tuszyńska I., *Charakterystyka produktów radarowych*, IMGW – PIB, Warszawa 2011, s. 9–11.

⁵⁾ Moszkowicz S., Tuszyńska I., *Meteorologia radarowa*, IMGW, Warszawa 2006, s. 10

⁶⁾ Tamże, s. 10.



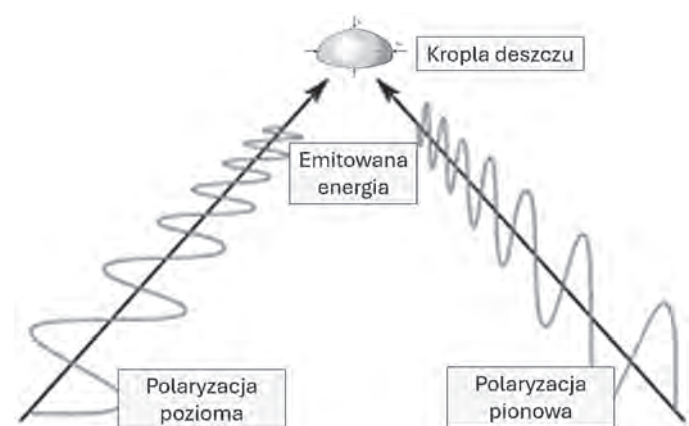
Rys. 4. Obszary pokryte działaniem radarów meteorologicznych na świecie (zobrazowanie ogólne nie uwzględniające dostępu zablokowanego)

światowej sieci został zablokowany przez administrujące władze. Zobrazowanie ma charakter poglądowy w celu uzmysłowienia wielkości obszarów obecnie monitorowanych przez radary meteorologiczne.

ROZPOZNAWANIE ZJAWISK I PROCESÓW METEOROLOGICZNYCH

W meteorologii radarowej przez obiekt meteorologiczny, dający się wykryć, należy rozumieć taką koncentrację hydrometeorów w jego objętości (w atmosferze), która powoduje, że moc sygnału rozproszonego wstecznie i odebranego przez radar jest większa od mocy szumów i czułości odbiornika danego urządzenia radarowego. Z definicji tej wynika, że wykrywalność obiektu meteorologicznego zależy, między innymi, od technicznych parametrów urządzenia radarowego. Przy przechodzeniu fal elektromagnetycznych przez obiekty w każdej części wzbudzone jest promieniowanie wtórne. Część energii jest pochłaniana i przechodzi w ciepło. Pozostała energia jest rozpraszana we wszystkich kierunkach, także w kierunku urządzenia radarowego (rozpraszanie wsteczne). Częstotliwość fali rozproszonej jest taka sama, jak częstotliwość fali padającej⁷⁾. To co odróżnia radar meteorologiczny od radarów nawigacyjnych, artyleryjskich czy ostrzegawczych, to kształt (charakterystyka kołowa) emitowanej fali elektromagnetycznej. Wiązka radarowa napotykając na swojej drodze chmurę tylko w części odbija się i powraca do anteny, a pozostała przechodzi przez strukturę chmury i dzięki temu możliwa jest obserwacja chmur dalej położonych nawet do odległości ok. 300 km (zazwyczaj jednak do 250 km). Chmury opadowe są prześwietlane przez fale elektromagnetyczne.

Klasyczny radar meteorologiczny wysyła wiązkę mikrofal o polaryzacji liniowej poziomej. Oznacza to, że wektor elektryczny fali (elektromagnetycznej) oscyluje w jednej płaszczyźnie (poziomej). Odbicie fali elektromagnetycznej od powierzchni dielektryka (wody) jest w rzeczywistości generowaniem fali w wyniku zmian orientacji dipoli elektrycznych wody, wymuszonych przez falę padającą. Dla opadów stworzono teorię wiążącą depolaryzację z położeniem głównych osi cząstek, które aproksymuje się małymi elipsoidami i różnicuje się sygnał odbity w zależności od polaryza-



Rys. 5. Podwójna polaryzacja fali elektromagnetycznej zastosowana w radarach meteorologicznych

cji fali padającej, gdyż radar wysyłając falę „widzi” hydrometeor o wymiarze takim, który jest dominujący w płaszczyźnie polaryzacji fali wysłanej w jego kierunku. Wszyscy zapewne wiemy, że kształt swobodnie spadającej

kropki zależy od jej wielkości. Przy czym najmniejsze kropelki są prawie idealnie okrągłe, zaś duże krople spadając mają tendencję do „spłaszczania”. Zmniejszenie „pionowej średnicy” kropli jest tym większe im większa objętość kropli i jej prędkość spadania. W przypadku omiatania wiązką radarową

takich spłaszczonych kropek powracający sygnał zależy od płaszczyzny polaryzacji fali. Wykonując pomiary radarowe radarem o podwójnej polaryzacji dokonujemy jakby pomiaru obu średnic kropek wzdłuż dwóch płaszczyzn (pionowej i poziomej) wynikających z opromieniania hydrometeorów w strukturze meteorologicznej, jednocześnie falą o pionowej i poziomej polaryzacji. Skutkiem tego pozyskuje się dwie wartości sygnału odbitego od tych samych kropli różniące się między sobą, a następnie porównuje się sygnały nadawane w dwóch wzajemnie prostopadłych kierunkach z sygnałami zwrotnymi. W przypadku kropek,

⁷⁾ Tuszyńska I., *Rozwój meteorologii radarowej w Polsce*, s. 15.

których średnice są większe od 1 mm pomiar falą spolaryzowaną poziomo daje większą wartość odbiciowości niż falą spolaryzowaną pionowo (odbiciowość Z jest sumą szóstych potęg średnic kropeł) w opromieniowywanej objętości atmosfery. Porównując sygnały odbierane w dwóch wzajemnie prostopadłych kierunkach możemy ocenić wielkości kropelek dominujących. Pozyskanie takiej informacji skutkuje dokładniejszym przeliczaniem odbiciowości na natężenie opadu⁸⁾. Podwójną polaryzację fali elektromagnetycznej zastosowaną w radarach meteorologicznych obrazuje rys. 5.

Obecnie większość radarów meteorologicznych, to radary dopplerowskie, które wykorzystują efekt Dopplera do pomiaru prędkości kropeł wody, kryształków lodu, śnieżynek, gradu i in. w chmurach i opadach przemieszczających się wraz z wiatrem. W odbiorniku radaru dopplerowskiego znajduje się generator wzorcowy o niezwykle wysokiej stabilności częstotliwości, który umożliwia dokonanie porównania z częstotliwością odebraną przez radar. Ta różnica, to właśnie częstotliwość dopplerowska, która jest miarą prędkości obiektu odbijającego. Za pomocą radaru dopplerowskiego możemy mierzyć prędkość wykrywanego obiektu tylko wtedy, gdy obiekt porusza się w kierunku do/od radaru. Równie ważnym zastosowaniem efektu Dopplera jest wykorzystanie do eliminacji tzw. echa stałych, które są echemi niemeteorologicznymi, a pochodzącymi od przeszkód terenowych (góra, wzniesienie, itd.), Echa stałe posiadają prędkość zerową.

Podstawowymi sposobami pozyskania informacji w radarach meteorologicznych są przeszukiwania przestrzenne atmosfery. Wynikiem takiego przeszukiwania są surowe (źródłowe) dane we współrzędnych sferycznych zebrane z kolejnych kątów podniesienia anteny dla:

- dalekiego zasięgu – skanowanie klasyczne (pomiar odbiciowości Z [dBZ] do zasięgu 250 km wokół radaru i wysokości 20 km);
- bliskiego zasięgu – skanowanie dopplerowskie (pomiar odbiciowości – Z [dBZ], prędkości radialnej – V [m/s] i szerokości spektralnej widma prędkości radialnej – W [m/s] do zasięgu 125 km i do wysokości 20 km.
- skanowania pionowego wykonanego na zadanym azymucie (pomiar odbiciowości – Z [dBZ], prędkości radialnej – V [m/s] i szerokości spektralnej widma prędkości radialnej – W [m/s]).

Przyjmuje się następujący podział produktów radarowych:

Produkty podstawowe – klasyczne produkty radarowe (wszystkie produkty tej grupy są obrazem odbiciowości radarowej lub z niej pozyskiwane).

Produkty hydrologiczne (natężenie opadu wyrażone w milimetrach przypadających na jednostkę czasu [mm/h], suma opadów, wilgotność w pionie, akumulacja opadu).

Produkty wiatrowe (ze skanowania dopplerowskiego uzyskane różnego rodzaju mapy prezentujące: rozkład prędkości radialnej wiatru w postaci strzałek wiatru lub wykresów, uskoków wiatru w pionie i poziomie oraz oszacowania turbulencji w obiektach meteorologicznych do 125 km od radaru).

Produkty prognostyczne (mapy rozwoju sytuacji meteorologicznej na określonym obszarze).

Produkty groźnych zjawisk (śledzenie komórek burzowych, śledzenie komórek opadowych do 125 km od radaru).

Wszystkie produkty dostępne dla pojedynczego radaru składają się w zbiorczą mapę danego systemu radarowego obejmującego określony obszar (Polska, Europa, itd.) w zależności od zasięgu pomiaru wybranych stacji radarowych.

Radary meteorologiczne pozyskane informacje przetwarzają na produkty prezentowane na mapach fizycznych obszaru działania radaru, które opisane są w legendach zawierających skalę kolorów przypisanych do określonych wartości parametrów. Przykładowo na rys. 6a i 6b zobrazowano produkty radarowe radaru meteorologicznego FURUNO WR 2120 zlokalizowanego w Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni. Radar WR 2120 dostarcza 12 produktów generowanych na podstawie uzyskiwanych danych w trybie pracy operacyjnej. Należy w tym miejscu zaznaczyć, iż istnieje duża różnorodność produktów radarowych, która uzależniona jest od wykorzystywanych programów komputerowych w systemach radarowych i zbiorczych przetwarzających dane uzyskane podczas pracy.

Produkty radarowe generowane przez radar meteorologiczny są właściwe dla danego typu radaru i wykorzystywanych w procesie obróbki sygnałów programów komputerowych. Radary pracujące w systemie dostarczają danych do mapy zbiorczej obejmującej obszar działania systemu.

POCZĄTKI I DZIEŃ DZISIEJSZY METEOROLOGII RADAROWEJ W POLSCE

Pierwsze wzmianki o radarach o wykorzystywanych do celach meteorologicznych pojawiły się w Stanach Zjednoczonych Ameryki w 1946 r., kiedy opisano meteorologiczne zastosowanie radarów artyleryjskich typu SCR-658 z okresu II wojny światowej. Te radary zostały zaadoptowane na potrzeby meteorologii. Radar SCR-658 to był zestaw radarowego namierzania kierunku, który został wprowadzony przez armię amerykańską w 1944 roku, a opracowany w połączeniu z radarem SCR-268. Poprzedził go SCR-258. Jego głównym celem było śledzenie balonów meteorologicznych. Wcześniej możliwe było śledzenie balonów tylko za pomocą teodolitu, co powodowało trudności ze śledzeniem w złych warunkach pogodowych podczas słabej widzialności.

Następnymi konstrukcjami były już wyspecjalizowane radary typu AN/GMD-1A do pomiaru prędkości wiatru na dużych wysokościach lub pionowego sondowania atmosfery, do badania pionowych ruchów kropeł wody i kryształków lodu wewnątrz chmur. W 1965 r. pojawił się pierwszy półautomatyczny system meteorologiczny na potrzeby wojsk lądowych, lotnictwa i marynarki oparty na radarach typu AN/TPQ-11. Radary te sondowały troposferę w płaszczyźnie poziomej. W kolejnych latach w USA opracowano system meteorologiczny oparty już na radarach pracujących: w paśmie X (z falą 3 cm) i paśmie S (z falą 10 cm). Pod koniec lat 50. w ZSRR skonstruowano pierwszy radar meteorologiczny (typu RMS-1) będący częścią artyleryjskiej stacji meteorologicznej typu PARMS⁹⁾.

Następnymi radarami były urządzenia typu MRŁ pierwszej generacji: MRŁ-1, MRŁ-2, oparte na lampach elektronowych. Po 1977 r. pojawiła się druga generacja tych radarów: MRŁ-4, MRŁ-5, MRŁ-6, które realizowały cyfrowe przetwarzanie danych. Radary te produkowane były zarówno w wersji mobilnej, jak i stacjonarnej. I tak radary typu:

- MRŁ-4 pracowały na fali 3,2 cm – miały największe zastosowanie na obszarach odpowiadających średnim i dużym szerokościom geograficznym;
- MRŁ-5 pracowały z falą 10 lub 3,2 cm – mogły pracować w dowolnym punkcie kuli ziemskiej.

Konstrukcją radarów meteorologicznych zajmowano się również w Anglii. Pierwsze radary typu DECCA (seria typu WF) miały zasięg tylko do 100 km. Osiągnięciem angielskim był produkowany od 1962 r. radar typu DECCA 41 oraz radar WF-44S. W Japonii

⁸⁾ Tuszyńska I., *Charakterystyka produktów radarowych*, s. 8–9.

⁹⁾ Tuszyńska I., *Rozwój meteorologii radarowej w Polsce*, IMGW – PIB, Warszawa 2015, s. 15.



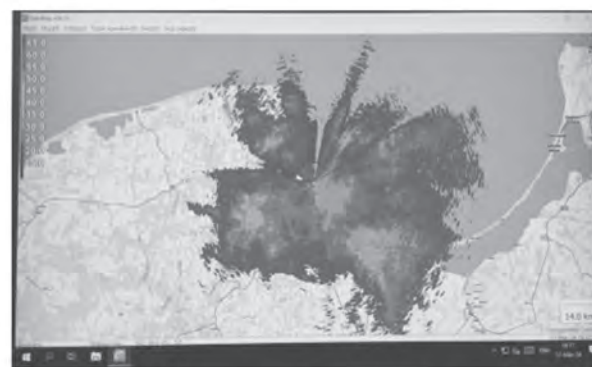
R [mm/h] – Intensywność opadów



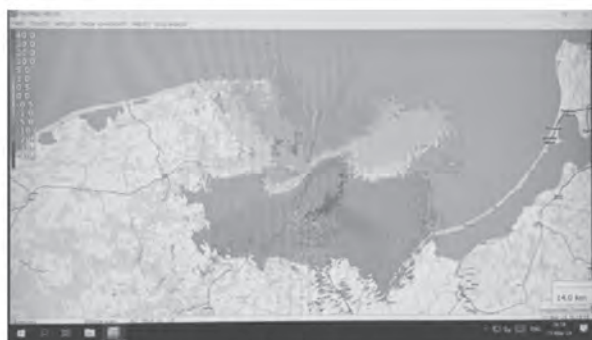
Z_h [dBZ] – pionowy współczynnik odbicia



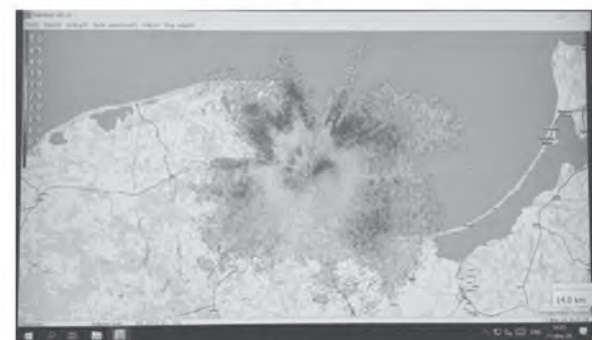
Z_{h_corr} [dBZ] – skorygowany pionowy współczynnik odbicia



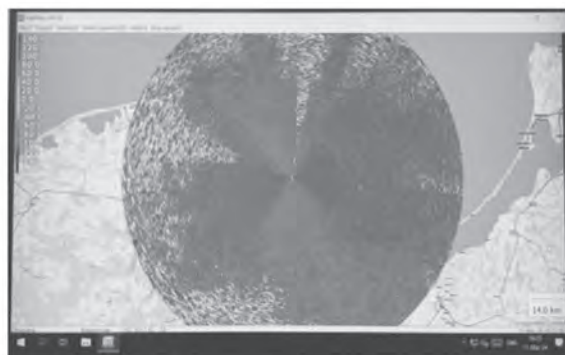
Z_v [dBZ] – poziomy współczynnik odbicia



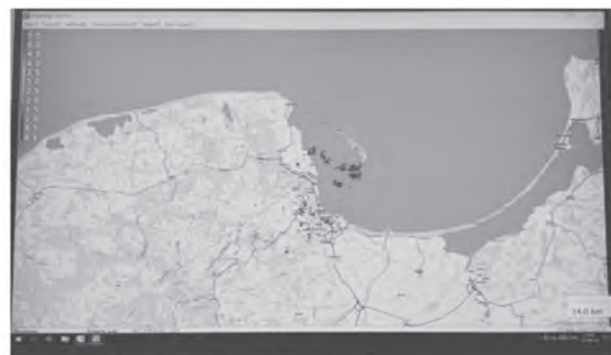
V [m/s] – prędkość Dopplera obszaru opadów



W [m/s] – szerokość prędkości Dopplera



ϕ_{dp} [°] – faza różnicy polaryzacji krzyżowej - różnica przesunięcia



KDP [°/km] – właściwe przesunięcie fazowe

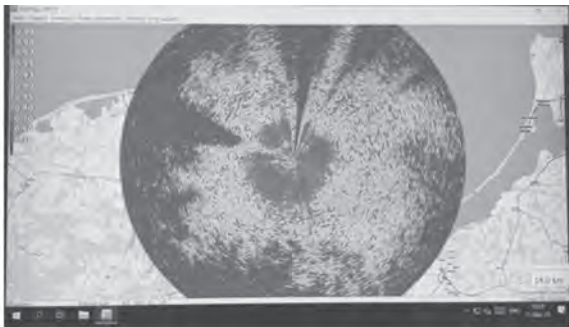
Rys. 6a. Produkty radaru meteorologicznego WR 2120

od 1955 r. radarami meteorologicznymi zaczęła zajmować się firma Mitsubishi, która skonstruowała ich kilkadziesiąt różnych typów. Od 1977 roku również Francja dołączyła do produkcji radarów. W rejonach często nawiedzanych przez zjawiska pogodowe o charakterze katastrofalnym informacje te stały się niezbędne. Obserwacje radarowe połączone z danymi z satelity geostacjonar-

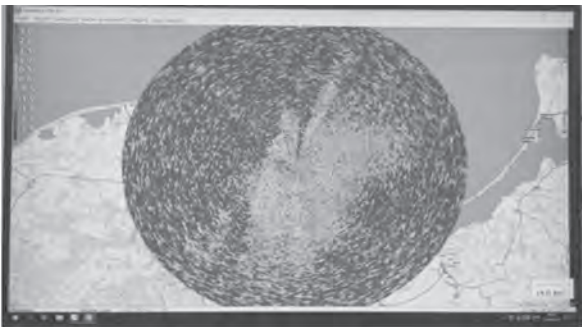
nego stały się bezkonkurencyjne w prognozowaniu na kilka do kilkunastu godzin oraz ostrzeganiu przed groźnymi zjawiskami atmosferycznymi¹⁰⁾.

W Polsce pierwszy radar meteorologiczny zamontowano w czerwcu 1964 r. w Ośrodku Aerologii w Legionowie przy Państwowym Instytucie Hydrologiczno-Meteorologicznym

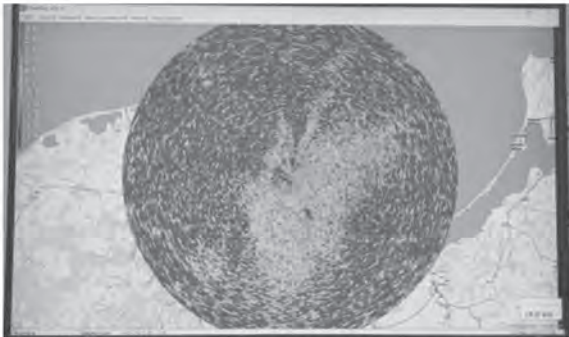
¹⁰⁾ Tamże, s. 18.



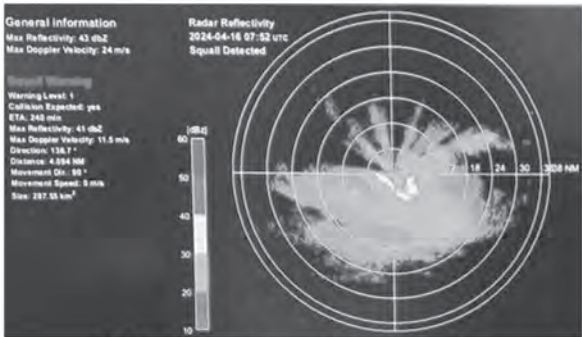
ρ_{HV} – współczynnik korelacji pomiędzy dwiema polaryzacjami



Z_{dr} [dB] – odbiciowość różnicowa

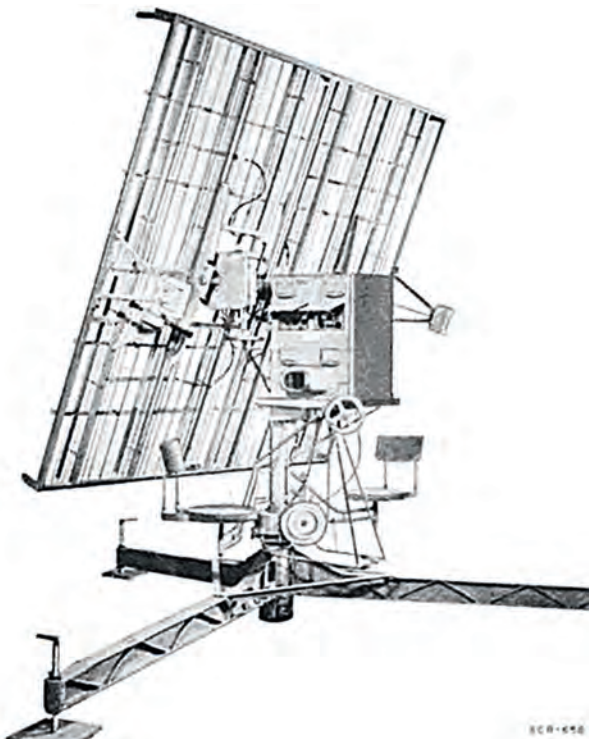


Z_{dr_corr} [dB] – skorygowana odbiciowość różnicowa



SWS - system ostrzegania przed szkwałem

Rys. 6b. Produkty radaru meteorologicznego WR 2120



Rys. 7. Radar meteorologiczny typu SCR-658

(PIHM). Był to angielski radar firmy DECCA typ 41 (wywodzący się z serii radarów angielskich, będących następcami radarów typu WF-1, WF-2), podarowany nam przez Światową Organizację Meteorologiczną WMO (World Meteorological Organization).

Najpierw radar w Ośrodku Aerologii używany był do celów badawczych i szkoleniowych, ale od roku 1969 zaczęto regularne



Rys. 8. Pierwszy polski radar meteorologiczny DECCA typu 41 umiejscowiony na budynku Ośrodka Aerologii PIHM w Legionowie¹¹⁾

przekazywano informacje radarowe do Biura Prognoz PIHM na lotnisku Warszawa-Okęcie. Systematyczne obserwacje radarowe rozpoczęto od czerwca 1969 roku na potrzeby Działu Oslony Lotnictwa i Centralnego Biura Prognoz. Systematyczne pomiary dla osłony lotnictwa trwały do końca czerwca 1975 r., czyli do czasu pełnego wyeksploatowania radaru.

Kolejnym radarem zastosowanym do budowy systemu obserwacji radarowych był radiolokator produkcji radzieckiej typu MRŁ-2. Był to klasyczny radar meteorologiczny, zaprojektowany specjalnie do wykonywania pomiarów i badań obiektów meteorologicznych. Od 1 listopada 1976 r. do 1 stycznia 1977 r. urządzenie było w fazie próbnej eksploatacji. Jednocześnie prowadzono na nim szkolenie załogi operacyjnej. Następnie podjęto działania związane z systemowym przekazywaniem informacji radarowej użytkownikom stanowiącym osłonę lotnictwa cywilnego i wojskowego. W wyniku

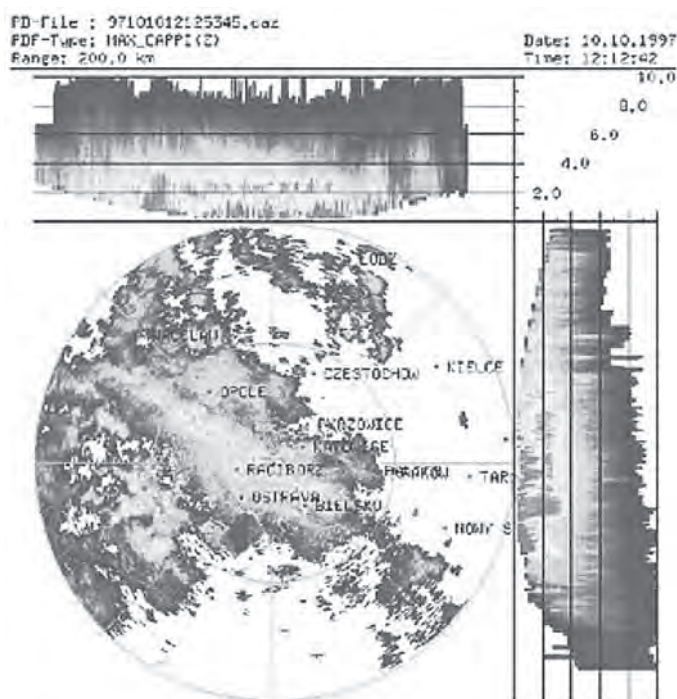
¹¹⁾ Zdjęcie zaczerpnięte z książki I. Tuszyńskiej *Rozwój meteorologii radarowej w Polsce* (s. 19), a pochodzące ze zbiorów Zakładu Aerologii.

współpracy i przeprowadzonych prac naukowo-badawczych powstał Specjalizowany Procesor Meteorologiczny SPM-1. Kolejne prace dotyczyły zastosowania polskiego komputera MERA-400 prowadzone w latach osiemdziesiątych pozwoliły na usprawnienie procesów rozpoznawania obiektów meteorologicznych, prognozowanie i zobrazowanie wyników przetwarzanej informacji. Jednakże MERA-400 była stosunkowo zawodną elektroniczną maszyną cyfrową, stąd nie mogła zostać zastosowana w operacyjnej osłonie meteorologicznej. MERA-400 została zastąpiona komputerami IBM PC/XT, co w przyszłości okazało się bardzo wygodne i niezawodne. W latach 1977–1990 bazując na informacjach radarowych pozyskanych z badania stanu atmosfery radarem meteorologicznym MRŁ-2 zarówno w postaci obrazów analogowych, jak i zapisów cyfrowych, wykonano szereg analiz i prac zmierzających do opracowania metod ich interpretacji i form przekazywania użytkownikom.

Po dziesięciu latach operacyjnej pracy radar MRŁ-2 zostaje zastąpiony radarem nowej generacji MRŁ-5. Z możliwością pełnego zautomatyzowania. W momencie zainstalowania radaru MRŁ-5 na nowo wybudowanej wieży w Ośrodku Aerologii IMGW w Legionowie w czerwcu 1991 r. stało się możliwe prawie natychmiastowe uruchomienie i wdrożenie systemu do służby. Nowo powstały system otrzymał nazwę Automatyczny Meteorologiczny System Radarowy (AMSR), który był w pełni zautomatyzowany, jedynie dane aerologiczne wymagały wprowadzenia przez operatora. W całym okresie funkcjonowania system AMSR był doskonały i rozszerzany przez ulepszanie istniejących modułów oraz wprowadzanie nowych (np. poprawa sposobu uśredniania sygnałów, algorytmów i programów rozpoznawania zjawisk, dodanie eliminacji ech superrefrakcyjnych), a przede wszystkim przez opracowanie, uruchomienie i wdrożenie systemu rozpowszechniania danych¹²⁾.

W 1993 r. IMGW pozyskało środki finansowe i zakupiono jeden radar dopplerowski, którym był radar typu Meteor 360AC produkcji niemieckiej firmy GEMATRONIK GmbH z Neuss. Nowa stacja radarowa została ulokowana na południu Polski w rejon Katowic – na wzgórzu Ramża (ok. 30 km od Katowic). Od nazwy wzgórza, na którym zbudowano wieżę radarową, stacja przyjęła nazwę RAM. Zadaniem stacji miała być praca na potrzeby osłony lotniska w Katowicach i osłony przeciwpowodziowej. Lokalizacja ta umożliwia badanie regionów górnej Odry i Wisły. Radar RAM uruchomiony został latem 1995 roku. Wraz z urządzeniem dostarczone zostało kompletne oprogramowanie dla tego radaru w postaci systemu RAINBOW – wersja 3.1. Poza standardowymi obserwacjami w czasie rzeczywistym system pozwalał zbierać dane i przetwarzać je programowo w dowolny sposób, jednakże głównym zadaniem radaru była osłona przeciwpowodziowa. Na rys. 9, przedstawiono przykładowe zobrazowanie maksymalnej odbiciowości w dniu 10 października 1997 roku (echo warstwowe) z radaru RAM.

W 1998 roku dane z radaru RAM włączone zostały do wymiany międzynarodowej w ramach kilku programów jako dane wejściowe do europejskiej zbiorczej mapy radarowej. 4 grudnia 2000 roku uroczystie oddano do eksploatacji kolejny radar meteorologiczny typu METEOR 360 w Pastewniku z nazwą PAS. Radar skanuje przestrzeń pomiędzy miastami: Poznaniem, Częstochową, niemieckim Dreznom i czeskim Brnem. Wraz z włączeniem przekazu danych z trzech polskich radarów do sieci internetowej, stały się one dostępne dla wszystkich użytkowników sieci IMGW. Postępujący rozwój meteorologii radarowej w Polsce oraz konstruowanie coraz lepszego sprzętu radarowego i opracowywanie oprogramowania obsługującego sieć radarową spowodowało, że zaczęto doceniać



Rys. 9. Przykładowe zobrazowanie maksymalnej odbiciowości w dniu 10 października 1997 roku (echo warstwowe) z radaru RAM¹³⁾

operacyjny dostęp do informacji radarowych i dostrzegać potrzebę jej dalszego rozwijania.

Punktem zwrotnym w historii polskiej sieci radarów meteorologicznych była powódź w lipcu 1997 r. w południowym dorzeczu Odry i Wisły. Pokazała, jak duże znaczenie dla sprawnego prowadzenia osłony hydrologiczno-meteorologicznej i wczesnego ostrzegania ma wiedza o zasięgu i intensywności opadów oraz występowaniu groźnych zjawisk atmosferycznych. Umowa kredytowa na *Projekt likwidacji skutków powodzi* została podpisana 23 grudnia 1997 r., a 19 maja 1999 r. Rząd RP powierzył realizację jednego z komponentów Instytutowi Meteorologii i Gospodarki Wodnej. Realizowany był on pod nazwą *System Monitoringu i Osłony Kraju* (SMOK). Celem rozbudowy, integracji i uruchomienia systemu radarów meteorologicznych było zaspokojenie potrzeb hydrologiczno-meteorologicznej osłony gospodarki narodowej i społeczeństwa, zwłaszcza w sytuacjach szczególnych zagrożeń. Rozbudowa sieci radarów meteorologicznych w ramach systemu POLRAD była jednym z ważniejszych zadań SMOK. Zaplanowano budowę od podstaw stacji radarowych w Rzeszowie, Poznaniu, Świdwinie, Gdańsku i Brzuchani. Do modernizacji przewidziano radary na Ramży i w Pastewniku¹⁴⁾. Od 2.07.2002 r. przestał operacyjnie pracować radar MRŁ-5. Rozpoczęto wymianę starego urządzenia na nowe: dopplerowski radar meteorologiczny z nadajnikiem klistronowym – METEOR 1500C.

SIEĆ RADARÓW METEOROLOGICZNYCH – POLRAD

W 2002 r. wcielono w życie kontrakt na budowę sieci radarowej POLRAD, złożonej z wielu nowoczesnych stacji radarowych, środków telekomunikacyjnych oraz komputerowego systemu zbierania i przetwarzania danych. Przez kolejne lata sieć modernizowano i szkolono specjalistów z meteorologii radarowej, których grono stawało się coraz większe. Aktualnie zmierza się do jej rozbudowy,

¹²⁾ Tuszyńska I., *Rozwój meteorologii radarowej w Polsce*, s. 98.

¹³⁾ Obraz radarowy zaczerpnięty z Tuszyńskiej I., *Rozwój meteorologii radarowej w Polsce*, s. 113 pochodzący z publikacji Szturca J. i in., *O możliwościach radaru meteorologicznego w Katowicach*, Wiadomości Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej, 21 (2), 65-80.

¹⁴⁾ Tuszyńska I., *Rozwój meteorologii radarowej w Polsce*, s. 114–127.

doskonali się metody analizy danych radarowych w ścisłej współpracy z europejskimi ekspertami w tej dziedzinie, korzystając przy tym ze światowych osiągnięć i doświadczeń specjalistów z meteorologii radarowej¹⁵⁾.

Na rys. 10 zobrazowano aktualne rozmieszczenie radarów sieci POLRAD, z nową lokalizacją radaru w Gdańsku i nowopowstałymi radarami w Uźrankach i Górze Św. Anny. Promienie działania radarów na rysunku wynoszą 125 km. Obecnie w systemie pracuje



10 radarów meteorologicznych.

Rys. 10. Aktualne rozmieszczenie radarów sieci POLRAD, z nową lokalizacją radaru w Gdańsku i nowopowstałymi radarami w Uźrankach i Górze Św. Anny. Promienie działania radarów na rysunku wynoszą 125 km¹⁶⁾

Na rys. 11–13 przedstawiono trzy wieże radarowe aktualnie pracujące w systemie POLRAD. Są to radary meteorologiczne w Świdwinie, Brzuchani i Pastewniku. Wieża radaru w Pastewniku wyróżnia się swoją konstrukcją.

Od 2006 r. mapa zbiorcza była dostępna dla każdego użytkownika Internetu, natomiast pozostałe, bardziej szczegółowe produkty, udostępniane były statutowym użytkownikom danych radarowych. W latach 2000–2010 do łączności z odległymi stacjami radarowymi, w ramach systemu POLRAD, wykorzystywano łączność satelitarne (poza stacją LEG) świadczone przez zewnętrznego operatora sieci transmisji danych. W IMGW w Warszawie, gdzie zbierane były dane ze wszystkich stacji radarowych, zainstalowano stację nadawczo-odbiorczą z anteną o większej średnicy (2,4 m) w celu zwiększenia niezawodności odbioru danych ze stacji VSAT znajdujących się na wieżach radarowych. Pod koniec roku 2009 rozpoczął się proces zamiany łączności satelitarnej na łączność kablową IP VPN (Virtual Private Network) Telekomunikacji Polskiej, co okazało się zdecydowanie lepszym rozwiązaniem od poprzedniego. Ten proces zakończył się w 2010 roku, a od 2011 roku wszystkie dane ze stacji radarowych przesyłane są łącznie IP VPN do Ośrodka Teledetekcji Nziemnej. Polskie radary meteorologiczne są systematycznie wymieniane na dopplerowskie radary METEOR o podwójnej polaryzacji. To najnowsze wersje radarów meteorologicznych.

Planowane inwestycje to kolejny milowy krok dla polskiej



Rys. 11. Radar meteorologiczny w Świdwinie¹⁷⁾



Rys. 12. Radar meteorologiczny w Brzuchani¹⁸⁾



Rys. 13. Radar meteorologiczny Pastewnik¹⁹⁾

¹⁵⁾ Tamże, s. 8.

¹⁶⁾ Śmigiera S., *Modernizacja sieci POLRAD*, IMGW-PIB, Obserwator, IMGW 2022.

¹⁷⁾ Źródło zdjęcia: Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej.

¹⁸⁾ Tamże.

¹⁹⁾ Źródło zdjęcia: Polska. Radar meteorologiczny Pastewnik na szczycie Poręby (Góry Kaczawskie). https://polska-org.pl/8316372_foto.html [dostęp: 20.06.2024 r.].

meteorologii radarowej. Zwiększą się możliwości pomiarowe, poprawi się jakość danych. Możliwe będzie mierzenie dodatkowych parametrów i generowanie większej liczby produktów. Znacznie zwiększy się również pokrycie obszaru Polski przez dane radarowe, głównie dzięki wybudowaniu obiektu w Użrankach koło Mrągowa. Dotychczas północno-wschodnia część kraju była monitorowana jedynie przez radar w Legionowie, który ze względu na znaczną odległość nie był w stanie wykryć wszystkich zjawisk meteorologicznych, zwłaszcza w dolnej atmosferze. Poza tym podczas prac serwisowych czy awarii urządzenia w Legionowie znaczna część Polski była całkowicie pozbawiona danych radarowych. Inwestycja w Użrankach jest szczególnie ważna dla turystyki, ponieważ poprawi bezpieczeństwo na mazurskich jeziorach. Drugi z nowych radarów powstanie Górze Świętej Anny, w miejscu pozornie dobrze monitorowanym przez inne urządzenia. Jednak jeżeli weźmiemy pod uwagę ukształtowanie powierzchni i specyfikę pomiarów radarowych okaże się, że nie wszystkie obszary na południu kraju są odpowiednio rejestrowane i wybudowanie kolejnego radaru na tym terenie jest uzasadnione. Będzie on zlokalizowany pomiędzy dwoma dużymi pasmami górskimi – Karpatami oraz Sudetami – w miejscu gdzie panują dogodne warunki do tworzenia się niebezpiecznych zjawisk. Usytuowanie radaru właśnie tu pozwoli na wcześniejsze ostrzeżenie o zagrożeniach, a w konsekwencji poprawi bezpieczeństwo²⁰.

Swoją pozycję zmienił również radar w Gdańsku, który dotychczas był usytuowany przy lotnisku Gdańsk-Rębiechowo ze

względem na rozbudowę lotniska. Nowa lokalizacja tego radaru to gmina Szemud, pomiędzy miejscowościami Szemud, Kamień i Bieszkowice. Radar otrzymał nową 20-metrową wieżę w najkorzystniejszej dla jego pracy lokalizacji (ukształtowanie terenu).

Prace modernizacyjne i rozbudowy systemu POLRAD zaplanowane były do końca 2023 roku.

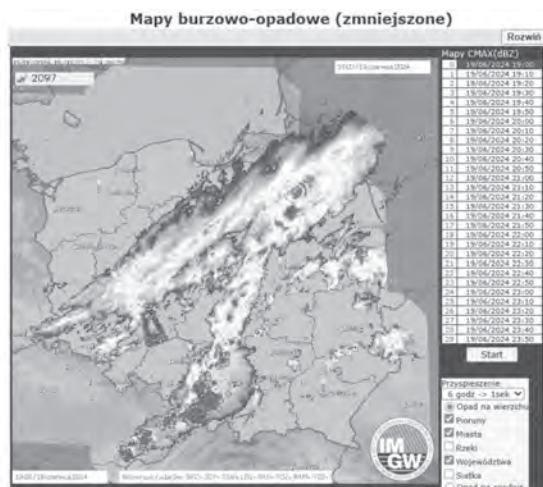
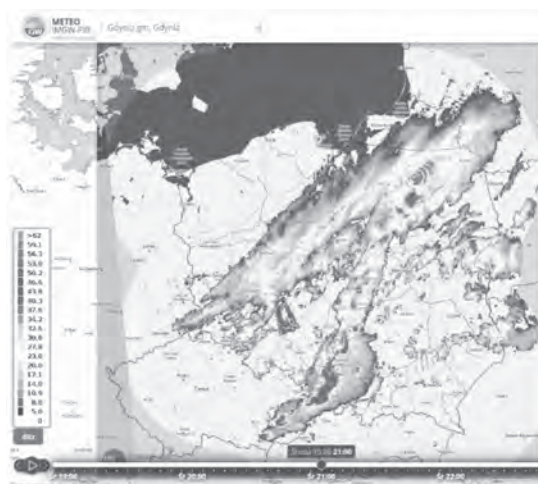
POLSKIE OGÓLNODOSTĘPNE PRODUKTY RADAROWE

Informacja dostarczana przez radary meteorologiczne do systemów przetwarzania danych umożliwia generowanie wielu różnorodnych produktów radarowych, które uzależnione są od zastosowanych programów. Standardowo system dostarcza zdefiniowane podstawowe produkty obrazujące aktualny stan atmosfery. Produkty są również archiwizowane. Wszystkie produkty pochodzą ze skanowania atmosfery na maksymalnym zasięgu do 250 km, a informacje dopplerowskie w większości do zasięgu 125 km.

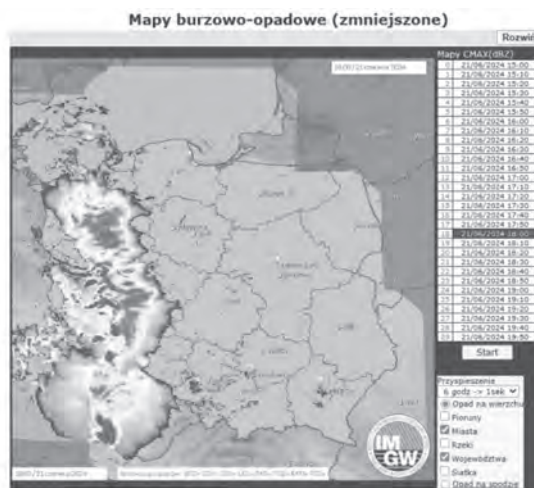
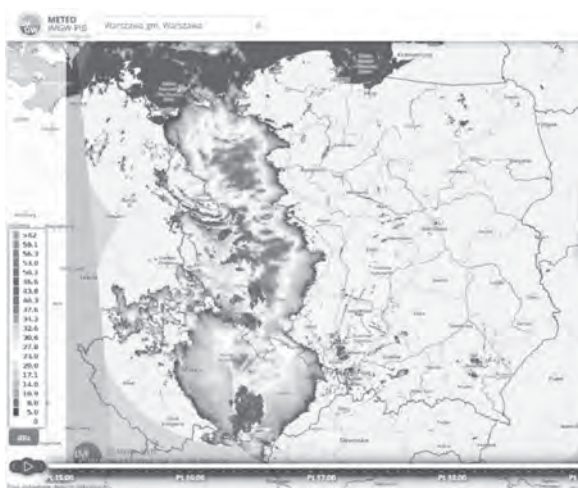
Aktualnie IMGW w ogólnym dostępie na swojej stronie internetowej prezentuje następujące zbiorcze mapy radarowe:

W zakładce *Mapy dynamiczne* – odbiciowość maksymalna, wysokość wierzchołków echa radarowego, natężenie opadu, suma opadu 1 godz., prawdopodobieństwo występowania gradu. Każda z map z możliwością animacji.

W serwisach specjalnych IMGW-PIB w zakładce *Awiacja* – Mapy burzowo-opadowe (zmniejszone) z określonymi krokami animacji.



Rys. 14. Mapa odbiciowości maksymalnej i burzowo-opadowa (zmniejszona) z 19.06.2024 roku godz. 2100 LT (1900 UTC)



Rys. 15. Mapa odbiciowości maksymalnej i burzowo-opadowa (zmniejszona) z 21.06.2024 roku godz. 200LT (1800 UTC)

²⁰ Śmigiera S., *Modernizacja sieci POLRAD*, IMGW-PIB, Obserwator, IMGW 2022.

Przykładowo na rys. 14 i 15 przedstawiono podstawowe produkty meteorologiczne, którymi są zbiorcze mapy odbiciowości maksymalnej i burzowo-opadowe z dwóch terminów czasowych. To zdaniem autora najbardziej popularne i powszechnie analizowane produkty naszego systemu radarów meteorologicznych POLRAD.

Mapy radarowe zbiorcze są szczególnie przydatne dla każdego użytkownika (praktycznie bez względu na posiadaną wiedzę meteorologiczną), gdyż dają podgląd na aktualną sytuację meteorologiczną na obszarze całej Polski. Analizując mapę wraz z wykorzystaniem animacji, możemy wyrobić sobie również pogląd o przewidywanym rozwoju zdarzeń meteorologicznych, czyli przygotować własną prognozę na najbliższy czas.

PODSUMOWANIE

Dokonując podsumowania powyżej prezentowanej problematyki wyciągnięte zostały następujące wnioski:

Radar meteorologiczny jest urządzeniem do obserwacji opadów atmosferycznych (położenie, intensywność, rodzaj i przemieszczanie). Dane te są używane w prognozowaniu nie tylko przyszłego położenia i intensywności opadów ale i innych elementów meteorologicznych. Podstawową cechą, wyróżniającą radar meteorologiczny od pozostałych radarów jest charakterystyka kierunkowa, czyli kształt emitowanej wiązki fal elektromagnetycznych i sposób przeszukiwania przestrzeni. Ogólna zasada działania radaru meteorologicznego i budowa jest podobna do innych rodzajów radarów, zaś parametry i sposób wykonywania pomiarów (długość fali, rozdzielczość, zasięg, sposób skanowania itd.) dostosowane są do pomiarów obiektów meteorologicznych. Radary meteorologiczne są obok satelitów meteorologicznych jedynymi urządzeniami, za pomocą których można zdalnie badać stan atmosfery i zachodzące w niej zjawiska pogodotwórcze z dużą rozdzielczością przestrzenną i czasową. Przewagą radarów meteorologicznych nad satelitami meteorologicznymi jest możliwość obserwacji „na żywo”, co ma szczególne znaczenie w wykrywaniu i śledzeniu stref intensywnych opadów oraz burz mających wpływ na bezpieczeństwo.

Obecne wykorzystanie radarów meteorologicznych na morzu związane jest ze stałymi platformami (stałe instalacje morskie, statki wiertnicze, platformy: poszukiwawcze, produkcyjne, przesyłowe, magazynowe, itd.), gdzie nie ma potrzeby stosowania platform stabilizujących anteny radarowe. Przyszłość i szerokie zastosowanie

radarów meteorologicznych na morzu może być związana z zastosowaniem platform stabilizujących anteny, która przy tak specyficznej wiązce sondującej musi być wyjątkowo precyzyjna. Jednakże aktualnie to jest przyszłością. Może nie tak daleką.

Odwołania w tekście artykułu do aktualnie wykorzystywanego w Akademii Marynarki Wojennej radaru meteorologicznego WR 2120 są informacjami z krótkotrwałego wykorzystania tego urządzenia. Radar ma aktualnie zastosowanie dydaktyczne, szkoleniowe i badawcze w zakresie monitorowania bezpieczeństwa nawigacyjnego wybranych operacji morskich sił marynarek wojennych, do których można zaliczyć: operacje lotnicze, desantowe, SAR, RAS, itd. To przyszłość, o której warto rozmawiać w oparciu o możliwości jakie stwarza radar meteorologiczny.

BIBLIOGRAFIA

1. Bednarek A., Nowe radary w Polsce. Mają zwiększyć bezpieczeństwo w kraju, 01.12.2022 r., <https://spidersweb.pl/2022/12/nowe-radary-w-polsce.html> [dostęp: 18.06.2024 r.].
2. Dyrz C., WR 2120 meteorological radar in support of navigation safety - operational experience, Konferencja NavSup 2024, DOI: 10.13140/RG.2.2.25878.15686,
3. Moszkowicz S., Tuszyńska I., *Meteorologia radarowa*, IMGW, Warszawa 2006.
4. Polska. Radar meteorologiczny Pastewnik na szczycie Poręby (Góry Kaczawskie). <https://polska-org.pl/8316372,foto.html> [dostęp: 20.06.2024 r.].
5. Radar SCR-658, <https://radionerds.com/index.php/File:SCR-658.jpg> [dostęp: 2024.06.19].
6. Szturc J., Jurczyk A., Jawor J., Wójcik B., 1998, *O możliwościach radaru meteorologicznego w Katowicach*, Wiadomości Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej, 21 (2), 65-80.
7. Śmigiera S., *Modernizacja sieci POLRAD*, IMGW-PIB, Obserwator, 19.05.2022 r., <https://obserwator.imgw.pl/2022/05/19/modernizacja-sieci-polrad/> [dostęp: 25.06.2024 r.].
8. Tuszyńska I., *Charakterystyka produktów radarowych*, IMGW-PIB, Warszawa 2011.
9. Tuszyńska I., *Rozwój meteorologii radarowej w Polsce*, IMGW – PIB, Warszawa 2015.
10. *Weather Radar – Factsheet 15*, UK Met Office, National Meteorological Library and Archive, Exeter 2019.

ABSTRACT

Radars in the service of meteorology

In the 1950s, the use of radars for meteorological purposes began. Initially, it was tracking storms and precipitation. With the use of radars in meteorology, a new field of knowledge has emerged: radar meteorology, which deals with the study of differences between the reflections of radar signals obtained from various types of clouds and precipitation and the development of products obtained from radar observations. Meteorological radar is a device used to observe rainfall: its location, intensity, type and movement. This data is used in forecasting the future location and intensity of rainfall. The general principle of operation of meteorological radars and their structure are similar to those of other types of radars, and the parameters and method of measurement (wavelength, resolution,

range, scanning method, etc.) have been adapted to the measurement of meteorological objects. Radar meteorology is increasingly used at sea, hence its increasing importance in human activities in maritime and offshore areas.

The aim of the article is to present the issues of radar meteorology by presenting the structure and principles of operation of a meteorological radar, the recognition of meteorological phenomena and processes in the radar system, the history and current state of radar meteorology in the world and in Poland, and Polish generally available radar products.

The article is of a popular scientific and partly discussion nature.

Duda Daniel

Pierwsza w dziejach Polski w dniu 1 lipca 1939 r. procesja morska prowadzona przez ORP „Pomorzanin” pod dowództwem kontradmirała Józefa Unruga



Fot. 1. Prymas Polski ks. Kardynał August Hlond (1881-1948)
[https://pl.wikipedia.org/wiki/August_Hlond]

W święto Piotra i Pawła 1939 r., o godzinie 17.00 nastąpiło otwarcie Kongresu Eucharystycznego w Gdyni, poprzedzone obchodem święta morza, w którym uczestniczyło około 100 000 ludzi zgromadzonych z całej Polski. Małeńka jeszcze gdyńska stacja kolejowa musiała przyjąć dodatkowo 22 popularne pociągi pasażerskie z całego kraju, w tym z Poznania [13]. Zarejestrowano bardzo liczne wycieczki Polonii gdańskiej.

Otwarcia kongresu dokonał ks. biskup dr Stanisław Okoniewski, od chrztu statku szkolnego sv. „Dar Pomorza” zwany biskupem morskim, przy obecności zgromadzonych tłumów, wicepremiera inż. Eugeniusza Kwiatkowskiego, wojewody pomorskiego Władysława Raczkiewicza, Ministra Przemysłu i Handlu Antoniego Romana, który zabierając głos szczególne słowa skierował do zebranych: „w pięknych słowach podkreślił przejawianą przez naród polski niezłomną wolę utrzymania praw do morza nie tylko w Gdyni, ale i w Gdańsku. Odnosił się także do tradycji oraz ideowego znaczenia Dni Morza: „To coroczne odświętne gromadzenie się serc polskich w kwitnącej Gdyni nad brzegiem morza, to chylenie się sztandarów polskich nad wodami Bałtyku w hołdzie dla żywiołu, który żywi i krzepi, ten ponawiany corocznie akt wiernego braterstwa narodu i morza, to nie wynik czyjegokolwiek rozkazu. To nie efektowna inscenizacja uczuć, nakazywanych przez jakąś mniejszą lub większą grupę i komenderowanych według z góry uplanowanych potrzeb politycznych. Nasz coroczny hołd dla morza płynie żywiołowo stąd, że morze i związane z nim problemy to najważniejsze i najbardziej uciążliwe zagadnienia całego społeczeństwa polskiego, to jedna z najsilniejszych naszych podniet duchowych, to codzienna nasza radość i duma, które szukają dla siebie odpowiedniego wyrazu, mogącego należycie usymbolizować nasze wierne i głębokie współżycie z morzem. Pełne emocji wystąpienie ministra przyjęto niemiłkającymi oklaskami”. Po nim przemówienie wygłosił wiceprzewodniczący KO Dni Morza Andrzej Wachowiak.

Gdy skończył, nastąpiła bodaj najwznioślejsza chwila całej uroczystości – ślubowanie na wierność Rzeczypospolitej. Ponad stu-tysięczny tłum z podniesionymi do góry prawymi dłońmi powtarzał za Wachowiakiem rotę przysięgi: „Przysięgamy, że Polska od Bałtyku odeprzeć się nie da, przysięgamy bronić odwiecznych praw Polski i Bałtyku i morskich poczynąń Rzeczypospolitej, trzymać nad ujściem Wisły straż niezłomną, trzymać dorobek Polski na wybrzeżu i na morzu i stale go pomnażać, braci naszych za kordonem, jako nierozdzielną część narodu polskiego, wspomagać i bronić. Tak nam dopomóż Bóg” [Jarosław Drozd, Sojusz...].

Po czym wszyscy odśpiewali Rotę, po której odbyła się krótka uroczystość przekazania Morskiej Brygadzie Obrony Narodowej sprzętu wojskowego, wyposażenia wojskowego, uzbrojenia, ufundowanego przez mieszkańców Gdyni. Jej dowódca, płk dypl. Józef Sass-Hoszowski, złożył podziękowanie za ten cenny dar. Na wstępie połączone chóry z orkiestrą marynarki wojennej wykonały hymny: eucharystyczny, papieski i gregoriański hymn do Ducha Świętego Veni Creator Spiritus, po czym ks. biskup S. Okoniewski wygłosił podniosłe przemówienie.



Fot. 2. Jan Paweł II – Kongres Eucharystyczny.
Fot. <https://www.monety.gdynia.pl>

Drugi dzień Diecezjalnego Kongresu Eucharystycznego w Gdyni rozpoczął się cichą mszą św. na placu Grunwaldzkim, po której nastąpiła wspólna Komunia św. dzieci. O godzinie 08.00 rano ks. biskup Karol Radoński z Włocławka odprawił uroczystą mszę św. Bezpośrednio potem odbyło się posiedzenie plenarne, na którym ks. biskup Wetrański z Płocka wygłosił referat pt. „Eucharystia źródłem życia wewnętrznego, a kolejny mówca prokurator Tarka z Gdyni wygłosił referat pt. „Eucharystia w życiu rodziny”. Po południu odbyło się posiedzenie plenarne z referatem ks. biskupa Teodora Kubiny [(1880-1951), w 1935 r. otrzymał Krzyż Oficerski Orderu Odrodzenia Polski] z Częstochowy pt. „Eucharystia w życiu męża katolickiego” i docent Śliwińskiej z Warszawy pt. „Eucharystia w życiu kobiety katolickiej”.

Wieczorem na placu Grunwaldzkim odbyło się religijne widowisko „Hołd Eucharystii”. W piątek przybył na Kongres ks. Prymas August Hlond [biret kardynalski odebrał 23.09.1927 r. z rąk prezydenta Ignacego Mościckiego]. Na peronie dworca kolejowego powitali Dostojnego Gościa wojewoda Władysław Raczkiewicz, ks. biskup Stanisław Okoniewski, dowódca floty kontradmirał Józef Unrug, dowódca

Brygady Obrony Narodowej dyplomowany ppułk. Józef Sass-Hoszowski, kawaler Virtuti Militari, i inni. Gdy ks. Prymas wyszedł przed dworzec, orkiestra marynarki wojennej odegrała hymny papieski i narodowy, a marynarze z kompanii honoro-

wej sprezentowali broń. Przy bramie triumfalnej powitali ks. Prymasa przedstawiciele władz miejscowych. Następnie Dostojny Gość zbliżył się do grupy rybaków kaszubskich, trzymających straż honorową przy bramie triumfalnej, z którymi się serdecznie przywitał. Zebrana tłumnie na placu Konstytucji ludność zgromadziła Ks. Prymasowi gorącą owację. Z dworca Dostojny Gość w towarzystwie wojewody Władysława Raczkiewicza udał się otwartym samochodem na krótki objazd miasta. Przed gmachem siostr, w którym zamieszkał Ks. Prymas Hlond, zaciągnęła wartę honorową marynarka wojenna.

W trzecim ostatnim dniu Kongresu odbyła się wspaniała procesja morska, na redzie od Oksywiu do Orłowa stały okręty Marynarki Wojennej w kolejności: OORP „Błyskawica”, „Grom”, „Wicher”, „Burza”, „Orzeł”, „Żbik”, „Ryś”, „Wilk”, „Mewa”, „Jaskółka”, „Czajka”, „Rybitwa”, „Mazur” i „Gryf”. W grupie tych okrętów stał sv. „Dar Pomorza” statek szkolny Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni. Okręty wieczorem w tym „Dar Pomorza” były świetnie iluminowane. O godzinie 7.45 wieczorem przy biciu dzwonów procesja ruszyła z placu Grunwaldzkiego ulicami Gdyni w stronę mola pasażerskiego, gdzie oczekiwały 3 okręty Marynarki Wojennej. Na pierwszy okręt ORP „Pomorzanin” wniesiony został Przenajświętszy Sakrament i ustawiony na specjalnie zbudowanym ołtarzu, na tym okręcie znajdował się celebrant Jego Eminencja Ksiądz Kardynał Prymas August Hlond, księża, biskupi. Okrętem dowodził osobiście dowódca floty kontradmirał Józef Unrug, kolejny ORP „Generał Haller” [dowódca kapitan marynarki Stanisław Mieszkowski], na pokładzie którego znajdowali się członkowie prezydium kongresu, wojewoda i członkowie komitetu honorowego oraz pełnomocnik rządu prezydent Gdyni Franciszek Sokół, kolejno ORP „Komendant Piłsudski” [dowódca kapitan marynarki Tadeusz Kamiński], na pokładzie którego zaokrętowani byli członkowie komitetu wykonawczego. Tysiące pielgrzymów znalazło miejsca, na statkach żeglugi przybrzeżnej, kutrach, holownikach, łodziach rybackich, żaglówkach, jachtach. Przy końcu uroczystości prymas udzielił błogosławieństwa uczestnikom procesji, tłumom zebranym na nabrzeżu, polskiemu morzu i polskiej ziemi.

Wszystkie trzy okręty popłynęły w kierunku Orłowa, skąd przepłynęły przed frontem floty wojennej i handlowej przy dźwiękach pieśni religijnych granych przez orkiestrę na pokładzie ORP „Komendant Piłsudski”, po czym ponownie zawinęły do przystani wchodząc do poru przez główne wejście do basenu Prezydenta w Gdyni. Okrętom towarzyszyły statki pasażerskie, liczne jachty, holowniki portowe, kutry rybackie, łodzie, jednostki cumownicze.

Wzdłuż trasy ustawiły się wszystkie okręty wojenne. Z przystani procesja wróciła na plac Grunwaldzki, gdzie odśpiewano „Te Deum”. Przy końcu tej uroczystości Ks. Kardynał Prymas August Hlond udzielił błogosławieństwa Najświętszym Sakramentem uczestnikom procesji, tłumom zebranym na wybrzeżu, Polskemu Morzu, Polskiej Ziemi. Była to chwila nadzwyczaj podniosła.

W ostatnim dniu Kongresu Eucharystycznego odbyło się posiedzenie plenarne z referatami ks. biskupa Czesława Kaczmarka i ks. prałata dra Sawickiego oraz posiedzenie organizacji i stowarzyszeń kościelnych.

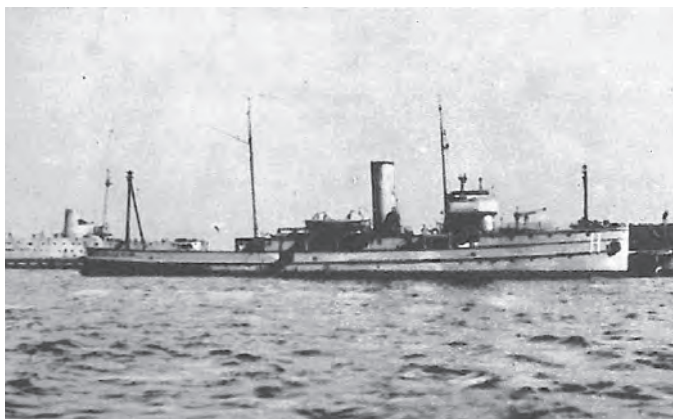
W godzinach popołudniowych odbyła się adoracja Przenajświętszego Sakramentu w kościele Serca Jezusowego.

W Kongresie Eucharystycznym uczestniczyły niezliczone tłumy wiernych, w liczbie dotychczas w uroczystościach religijnych nie spotykanej. Społeczeństwo Wybrzeża i Pomorza w chwilach trudnych z całą ufnością powierzyło troskę o całość Państwa Polskiego opiece Opatrzności.

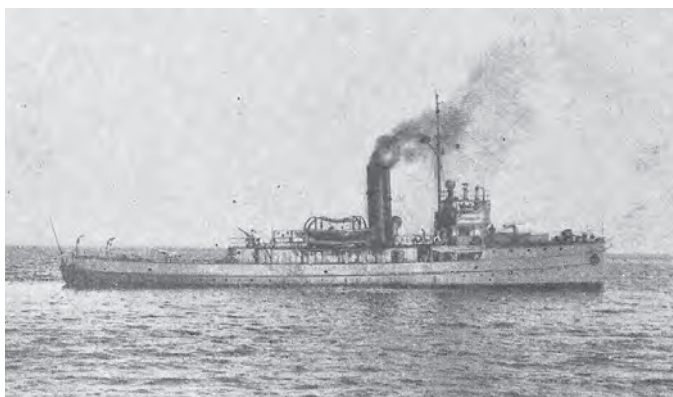


Fot. 3. ORP „Mewa”, wejście do służby w Polskiej Marynarce Wojennej 1 marca 1921r. W 1934r. został przemianowany na ORP „Pomorzanin”.

Zatopiony 14 września 1939r. Posiadał wymiary: długość - 43 m, szerokość 6 m, zanurzenie 1,6m. Załoga stanowiła 32 osoby. Prędkość 12/14 v. Uzbrojenie: 1 działko kaliber 47 mm. Wyposażony był w 2 ckm 7.92 mm, typu Maxim wz. 08. 20 mm. [[https://pl.wikipedia.org/wiki/ORP_Mewa_\(1918\)](https://pl.wikipedia.org/wiki/ORP_Mewa_(1918))]



Fot. 4. ORP „Generał Haller”, w służbie w Polskiej Marynarce Wojennej od 17.04.1921 r. do dnia zatopienia - 06.09.1939r. Wymiary, długość 50,04 m, szerokość 6,92m, zanurzenie 3,05m. Prędkość wynosiła 14,5 w., załoga liczyła 57 osób w tym 3 oficerów. Uzbrojenie okrętu: 2 działa kal 75 mm, 2 nkm kaliber 13,2 mm, 2 karabiny maszynowe 7,96 mm [https://pl.wikipedia.org/wiki/ORP_Generał_Haller]



Fot. 5. ORP „Komendant Piłsudski”. Wejście do służby w Polskiej Marynarce Wojennej 29.12.1920 r. Wymiary okrętu: długość 50,04 m, szerokość 6,92 m, zanurzenia 2,9 m, prędkość 15,5 w. Posiadał uzbrojenie: 2 działa Schneider wz.97 kaliber 75mm(2-1), 2 nkm-Hotchkiss kal 13,2 mm, (-1), 2 karabiny maszynowe Maxim wz. 1908. [https://pl.wikipedia.org/wiki/ORP_Komendant_Piłsudski]

Katolicy!

W czasie od dnia 29 czerwca do 1 lipca 1939 r. odbędzie się w Gdyni Kongres Eucharystyczny, który stanie się wspaniałą i potężną manifestacją Katolicyzmu Polski mocarstwowej nad brzegami Bałtyku

PROGRAM KONGRESU

Dzień 29. czerwca 1939 r.

godz. 17-ta - Otwarcie Kongresu na pl. Grunwaldzkim przez JE. Ks. Biskupa dr. Okoniewskiego, ukonstytuowanie biura i posiedzenie plenarne;

godz. 20.15 - Koncert religijny na pl. Grunwaldzkim.

Dzień 30. czerwca 1939 r.

godz. 6-ta - Cicha Msza św. na pl. Grunwaldzkim i wspólna Komunia św. dzieci;

godz. 8-ma - Msza św. pontyfikalna na pl. Grunwaldzkim;

godz. 9-10.30 - II posiedzenie plenarne na pl. Grunwaldzkim;

godz. 11-13 - Posiedzenia sekcyjne Stowarzyszeń Kościelnych i to:

a) Caritasu w sali KPW.

b) Kobiet w Szkole Morskiej.

c) Mężów w kinie Polonia.

d) Młodzieży Męskiej w kinie Gwiazda.

e) Młodzieży Żeńskiej w kinie Morskie Oko.

f) Robotników w kinie Lido.

g) Sodalicii w kinie Bajka.

h) III Zakonu Św. Franciszka w kaplicy O'0. Franciszkanów, Wzgórze Focha;

godz. 17-18.30 - III posiedzenie plenarne na pl. Grunwaldzkim;

godz. 20-ta - „Hołd Eucharystyczny” widowisko religijne na pl. Grunwaldzkim.

Dzień 1. lipca 1939 r.

godz. 6-ta - Cicha Msza św. na pl. Grunwaldzkim oraz wspólna Komunia święta młodzieży i dorosłych;

godz. 9-10. (30 - IV posiedzenie plenarne na pl. Grunwaldzkim;

godz. 11-13 - Posiedzenia sekcyjne Stowarzyszeń Katolickich tak, jak dnia poprzedniego z tą jedynie zmianą, że w miejsce Kat. Stow.

Mężów odbędzie się dziś Kat. i Stow. Ks. Piotra Skargi swe posiedzenie sekcyjne w kinie Polonia;

godz. 16-17 - Godzina św. w kościele Serca Jezusa;

godz. 19-ta - Procesja na morzu celebrowana przez J. Em.

Ks. Kardynała Prymasa Hlonda i zakończenie Kongresu na pl. Grunwaldzkim.

Komitet wykonawczy na kongres eucharystyczny 9-9 Burdecki, przewodniczący

BIBLIOGRAFIA

1. Jarosław Drozd, Sojusz Narodu Polskiego z morzem – Święto Morza w Gdyni 1932-1939 r. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego. Gdańsk 2021.
2. Głos Pomorza, Głos Wąbrzeski. Pismo społeczne, gospodarcze, oświatowe i polityczne dla wszystkich stanów. Wąbrzeźno, wtorek dnia 4 lipiec 1939 r.
3. Gazeta Kartuska 1939 r., nr 78 s. 3 Otwarcie Kongresu Eucharystycznego w Gdyni
4. Gazeta Kaszubska 1939 r., nr 145, s. 3 Pierwsza w dziejach Polski procesja morska
5. Gazeta Kaszubska 1939 r. nr 129
6. Niedziela 1939 r. nr 28
7. Gazeta Kaszubska 1939 r. nr 144
8. 29 czerwca 1930 r. Pierwszy Krajowy Kongres Eucharystyczny [https://historia.interia.pl./karta-z_kalendarza/news-29czerwca-19]
9. Gazeta Kaszubska 1939 r. nr 75
10. Gazeta Kartuska 1939 r. nr 151
11. Gazeta Kartuska 1939 r. nr 79
12. Gazeta Kartuska: bezpartyjne pismo katolicko-polskie dla powiatu kartuskiego R. 18, nr 79 (4 lipca 1939 r.) plus dodatek.
13. Kurier Poznański 1939 r. nr 179
14. Krzyż 1939 r. nr 219

Źródła

1. <https://PL.WIKIPEDIA.ORG> >WIKI >August_Hlond
2. https://pl.wikipedia.org/wiki/August_Hlond
3. [https://pl.wikipedia.org/wiki/GRP_Mewa_\(1918\)](https://pl.wikipedia.org/wiki/GRP_Mewa_(1918))
4. http://pl.wikipedia.org/wiki/GRP_Komendant_Pilsudski
5. _Haller

Marynarki wojenne na morskiej szachownicy. Bałtyk na granicy „gorącej wojny”?

Po napaści Rosji na Ukrainę i wstąpieniu Finlandii i Szwecji do NATO sytuacja na mapie strategicznej świata zmieniła się radykalnie i sprawiła, że napisana przez prof. Piotra Mickiewicza książka „Morska Szachownica. Geopolityczne znaczenie akwenów morskich” nabrała nowego znaczenia. W nowym kontekście należy również spojrzeć na książkę „Morza Bałtyckie w polityce bezpieczeństwa Rosji”, którą napisał zespół: Tomasz Szubrycht, Krzysztof Rokiciński, Piotr Mickiewicz.

Nowe spojrzenie na geostrategiczne czynniki bezpieczeństwa rzucają zakłócenia w globalnych łańcuchach dostaw po atakach Huti na statki w rejonie Morza Czerwonego, rozwój flot zajmujących się przemycań surowców strategicznych, deklaracje wstąpienia nowych państw BRICS i zwiększenia potencjału (nie tylko gospodarczego) tej organizacji i przekształcenia jej w BRICS+.

Utworzenie drugiej pod względem wielkości i potencjału floty i chińska aktywność na Pacyfiku nie pozostają bez odpowiedzi ze strony wiodących państw tego regionu, które modernizują swoje marynarki wojenne. Siły morskie Chin systematycznie organizują manewry wokół Tajwanu. W komunikatach Dowództwa Wschodniego Teatru Działań armii chińskiej podkreśla się za każdym razem, że chodzi o sprawdzenie „zdolności do objęcia władzy, dokonania ataków i opanowania kluczowych rejonów na wyspie”.

Niedawno generał Yasser al-Atta, zastępca dowódcy sił zbrojnych Sudanu, poinformował, że władze Rosji zwróciły się do władz jego kraju o zgodę na uruchomienie na terytorium Sudanu nad Morzem Czerwonym bazy paliw dla swoich wojsk w zamian za dostawy broni i amunicji. Rosja i Sudan podpisały w 2023 roku umowę dotyczącą utworzenia rosyjskiej bazy nad Morzem Czerwonym.

MORSKA GEOPOLITYKA

Prof. Piotr Mickiewicz rozpoczął prezentację wyników badań dotyczących geopolityki mocnym akcentem: „kontrola morza umożliwia uzyskanie dominującego wpływu na kształt sytuacji na świecie i jest czynnikiem współdecydującym o gospodarczej potęgę państwa”. Jest tu odwołanie do teorii Alfreda T. Mahana, która wraz z rozwojem nowoczesnych technologii została zweryfikowana i rozwinięta przez jego następców.

– *Współczesną strategię morską państw należy postrzegać jako element strategii państwowej i powinna ona być traktowana jako wypadkowa specyfiki prowadzenia działalności gospodarczej, politycznej i społecznej państwa oraz jego aktywności międzynarodowej* – uważa prof. Mickiewicz.

Dziś przekonujemy się, że ważne jest nie tylko panowanie na morzach ale również kontrola portów i wybrzeży, które najczęściej są łatwymi do przeniknięcia granicami.

Aktywność morska współczesnych państw przyjmuje kilka wymiarów. W czasie pokoju dominują działania związane z ochroną środowiska i polityka sprzyjająca zrównoważonej eksploatacji zasobów, zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi i życia na morzu.

ZRÓWNOWAŻONA PREWENCJA

Kolejny obszar aktywności to prewencja - przeciwdziałanie przestępczości na morzu, zwalczanie piractwa, terroryzmu morskiego oraz nielegalnej eksploatacji morza. I wreszcie budowanie potęgi morskiej i odporności na działania innych graczy morskich oraz związana z potencjałem militarnym pomoc humanitarna.



Ostatnie lata przyniosły weryfikację strategii wielu graczy. W 2021 r. zmodyfikowana została strategia oceaniczna Stanów Zjednoczonych. Chodzi o niedopuszczanie do zawładnięcia akwenów przez Chiny i Federację Rosyjską. Strategia ekspansji morskiej Chin opiera się na rozwijaniu sieci logistycznych w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku oraz aktywności obronnej opartej na koncepcji pięciu linii prezentowanej przez J.F. Dulles.

Linie te, to oparte o wyspy kolejne rozległe akweny wyznaczające morskie strefy obrony, zdolności do operacji morskich oraz kontroli aktywności gospodarczej, jak np. kontroli przestrzegania limitów połowowych w strefach gospodarczych, czy zapewnienia ciągłości dostaw surowców energetycznych, prowadzenia eksploatacji itd.

Federacja Rosyjska wykazuje zainteresowanie wszystkimi akwenami i od końca XX wieku zakłada utrzymanie potencjału do kontroli wszystkich szlaków żeglugowych. Od 2015 r. realizowano strategię pozycjonowania Rosji jako mocarstwa energetycznego (*super-petrostate*).

W najnowszej strategii uznano politykę morską i działania na akwenach Oceanu Światowego jako jedną z sześciu wiodących polityk państwa. Obecność Federacji na wszystkich akwenach uznano za ważną, a kilku obszarom (Arktyczny, Morza Śródziemnego, Morza Bałtyckiego) nadano status regionów strategicznych. Przez te akweny biegają szlaki eksportu surowców energetycznych. Szczególną rolę odgrywa Północny Szlak Żeglugowy.



– *Koncepcja francuska koncentruje się na zrównoważonym wykorzystaniu zasobów i utrzymaniu obecności militarnej w rejonie Europy oraz oceanów na których znajdują się terytoria zamorskie* – mówi prof. Mickiewicz i podkreśla, że Francja mimo względnie niewielkich sił morskich znakomicie wyraźnie zaznacza swoją obecność w każdym regionie.

– *Francuską koncepcję budowy pozycji mocarstwa morskiego uznać należy za nowatorską* – zauważa prof. Mickiewicz.

Łączy ona działalność na rzecz zrównoważonego rozwoju z ochroną interesów ekonomicznych i politycznych na akwenach wokół Francji i Terytoriów Zamorskich.

Dokonując alokacji produkcji i globalizując gospodarkę kraje rozwinięte gospodarczy wypuściły z butelki Jina, a on mocno zadołmował się w regionie Indo-Pacyfiku.

– *Indo-Pacyfik uznałem za najważniejszy obecnie pod względem strategicznym akwen globu i dlatego poświęciłem jemu dwa rozdziały* – wyjaśnia prof. Mickiewicz.

Właśnie w tym regionie pojawili się nowi istotni gracze z ambicjamiorskimi i silnym parciem na uczestniczenie w kreowaniu

lub co najmniej kontrolowaniu sytuacji geopolitycznej i utrzymania wpływów ekonomicznych.

W pierwszym z rozdziałów zaprezentowano ewolucję polityki mocarstw morskich w stosunku do akwenów i portów Indo-Pacyfiku oraz omówiono sposób prowadzenia aktywności morskiej regionalnych mocarstw morskich.

Autor zalicza do nich Indie, Indonezję i Australię. Druga część analizy zmian sił w regionach indo-pacyficznych dotyczy trzech akwenów. Autor skupił się na analizie sytuacji w rejonie morza Wschodnio- i Południowo-chińskiego oraz spojrzął okiem geopolityka na tzw. Zachodni Ocean Indyjski.

INDIE I ROSJA Z GLOBALNYMI AMBICJAMI

– *Morskie „centrum świata” umacnia swoją pozycję na Ocenie Indyjskim, a dokładniej w rejonie Morza Arabskiego i Zatoki Adeńskiej* – pokazuje na prezentacji prof. Mickiewicz

Zwrócono również uwagę na realną aktywność na kontynencie afrykańskim. Pod ekonomicznym rozwinęły tu swoje interesy i aktywności Arabia Saudyjska, ZEA, Oman. Na południowym Atlantyku silnie akcentuje swoją obecność gospodarczą i wojskową Brazylia, która rozwinęła kooperację z RPA na wielu polach.

W Europie do nowych graczy z ambicjamiorskimi prof. Mickiewicz zalicza Turcję. W tym miejscu można chyba również dodać Grecję, która jest niekwestionowanym liderem pod względem wartości posiadanej floty handlowej. Ostatnio wzmacnia swe siły morskie o jednostki wielozadaniowe zamówione we Francji. Będą to nowej generacji fregaty typu Belh@rra opracowane przez koncern Naval Group.

Bałtyk dotąd spokojny i wzburzony tylko w okresach sztormowych, nagle zmienił swoją geopolityczną pozycję. Na powierzchni jeszcze spokojny. Pod wodą przecięty podmorskimi kablami i rurociągami, podzielony rurociągami Nord Stream i Nord Stream II na część północną i południową. Sytuacja na Bałtyku nabiera nowego wymiaru w kontekście wojny na Ukrainie i Morzu Czarnym, kryzysów na Morzu Czerwonym i Morzu Chińskim, Nowego podejścia obronnego wymagają działania Rosji w stosunku do państw bałtyckich oraz Finlandii i Szwecji po wstąpieniu do NATO.

Nie powiodła się rosyjska polityka przeciwdziałania postrzeganiu Bałtyku jako regionu strategicznego i zaangażowaniu sił Stanów Zjednoczonych w formie obecności militarnej i ekonomicznej. Częściowo powiodły się próby ekonomicznego uzależnienia od dostaw surowców energetycznych i omijania sankcji.

Działania Rosji na Bałtyku i Morzu Czarnym, zwiększenie aktywności w BRICS, stawiają w nowym świetle sytuację na Bałtyku. Zdaniem prof. Mickiewicza można spodziewać się, że na Bałtyku Federacja Rosyjska będzie podejmowała działania określone przez władze tego państwa jako „agresywna obrona”. Jak wygląda ten sposób działania na Morzu Czarnym widzimy na co dzień. Warto więc ponownie sięgnąć do wspomnianych na wstępie książek. Zawarte w nich informacje i prognozy stają się aktualne i nabierają nowego wymiaru.

Region Morza Bałtyckiego jako transgraniczna destynacja żeglarska. Jak polityka makroregionalna UE oraz istniejące fundusze UE ułatwiają procesy rozwoju i zarządzania destynacją?

Morze Bałtyckie jest najmłodszym morzem na świecie, otoczonym przez kontynenty z wąskim i płytkim połączeniem z oceanem. Co roku jest częściowo pokryte lodem, ma niskie zasolenie i płytkie głębokości, co czyni je akwenem wyjątkowym.

Powstało w depresji skał krystalicznych, a jego basen w wyniku procesów geologicznych ewoluował przez miliony lat. Podnoszenie się lądu, obniżanie się poziomu morza i osłabienie połączenia z Morzem Północnym, prowadzące do zmniejszenia zasolenia, to przykłady zmian, jakim na przestrzeni wieków poddany był Bałtyk i które odcisnęły piętno między innymi na jego linii brzegowej.

JAKIE JEST MORZE BAŁTYCKIE JAKO DESTYNACJA TURYSTYCZNA, A W SZCZEGÓLNOŚCI ŻEGLARSKA?

Przede wszystkim jest akwenem oferującym różnorodne walory przyrodnicze. Bałtyk usiany jest licznymi archipelagami i wyspami, takimi jak Archipelag Sztokholmski w Szwecji czy Wyspy Alandzkie między Szwecją a Finlandią. Oferują one żeglarzom zróżnicowany i malowniczy krajobraz do eksploracji, z osłoniętymi wodami idealnymi do żeglowania i nawigacji.

Stosunkowo spokojne i słone wody Morza Bałtyckiego stanowią mniej wymagające środowisko do żeglugi niż ocean, czy otwarte morze. To sprawia, że jest atrakcyjnym celem podróży zarówno dla początkujących, jak i doświadczonych żeglarzy.

Przybrzeżne krajobrazy, piaszczyste plaże i zróżnicowane życie morskie stanowią malownicze tło dla żeglowania, a obecność unikalnej flory i fauny, w tym różnych gatunków ptaków i ssaków morskich, zwiększa atrakcyjność całego regionu.

Morze Bałtyckie jest łatwo dostępne z kilku głównych miast europejskich, co czyni je wygodnym celem podróży dla żeglarzy z całego kontynentu. Rozległa sieć dróg wodnych i kanałów dodatkowo zwiększa łączność w regionie.

Region Morza Bałtyckiego jest bogaty w miejsca kulturowe i historyczne, w tym średniowieczne miasta, zamki oraz miejsca wpisane na listę Światowego Dziedzictwa UNESCO, takie jak Stare Miasto w Tallinie czy Hanzeatyckie Miasto Lubeka. Żeglarze mogą doświadczyć bogatej historii Regionu, cumując w różnych portach i przystaniach. Niewątpliwie umożliwia to dobrze rozwinięta infrastruktura, w tym nowoczesne mariny, która wspiera bezpieczne i komfortowe doświadczenia żeglarskie, przy czym ceny są wciąż przeważnie rozsądne, szczególnie w porównaniu z Morzem Śródziemnym.

W regionie Morza Bałtyckiego (BSR) żeglarstwo w dużej mierze opiera się na wsparciu publicznym, szczególnie w zakresie tworzenia i utrzymania niezbędnej infrastruktury, takiej jak falochrony i mariny. Chociaż mariny generują efekty spill-over, zwiększając ofertę na lądzie, bezpośrednie dochody operatorów marin są stosunkowo niskie ze względu na krótki sezon i stosunkowo niskie ceny usług. Pomimo tych wyzwań, dostrzega się niewykorzystany potencjał sektora turystyki żeglarskiej w BSR, który jest wzmocniany na poziomie lokalnym, krajowym i międzynarodowym, na przykład poprzez projekty finansowane z programu Interreg.

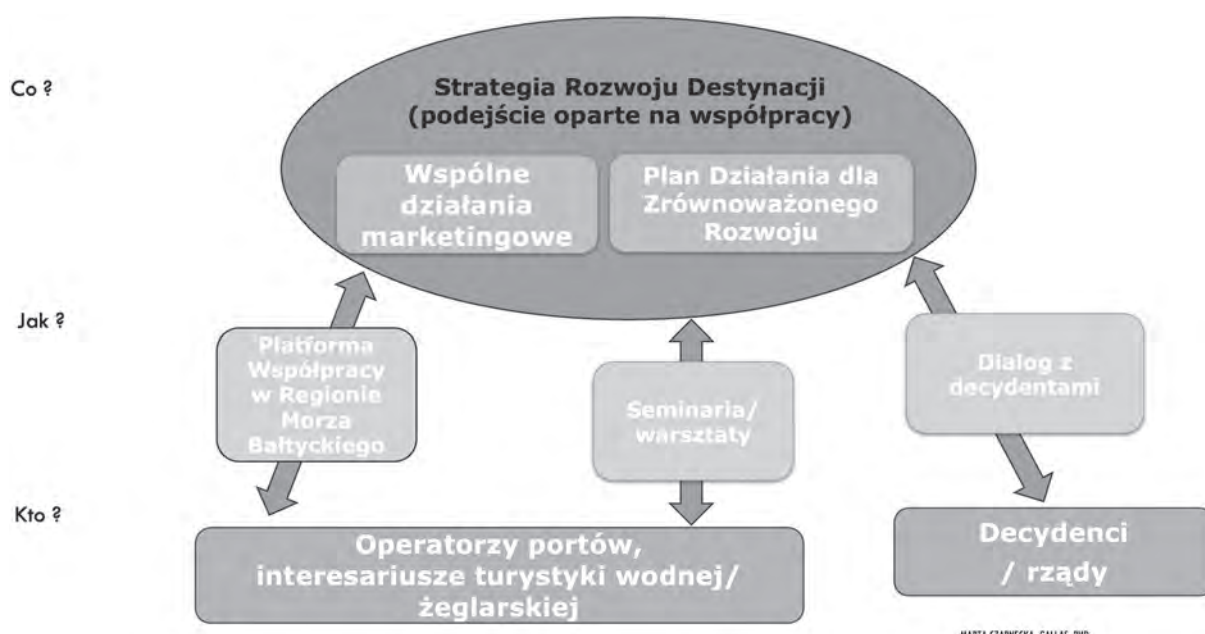


BALTIC SUSTAINABLE BOATING 2030

Pomimo wysokiej klasy infrastruktury i atrakcyjnego profilu destynacji, region Morza Bałtyckiego nadal pozostaje w tyle za międzynarodowymi konkurentami, takimi jak Morze Śródziemne, pod względem widoczności i wykorzystywania potencjału ekonomicznego żeglarstwa rekreacyjnego. Dlatego główne sieci i stowarzyszenia turystyki żeglarskiej (South Coast Baltic, East Baltic Coast, Union of Swedish Guest Harbours, Association of Leisure Boat Harbours in Denmark, Enterprising Archipelago / Åland) postanowiły połączyć siły w ramach strategicznej współpracy na poziomie regionu Morza Bałtyckiego w projekcie „BaltSusBoating”. Współpracując z Radą Państw Morza Bałtyckiego (CBSS) i Uniwersytetem w Tartu, wspólnie określiły cele i środki dla współpracy w zakresie rozwoju destynacji żeglarskiej i marketingu do 2030 roku.

Cele oraz działania podejmowane w ramach projektu BSB2030:

- Utworzenie paneuropejskiej platformy współpracy dla regularnego strategicznego dialogu między głównymi sieciami i stowarzyszeniami żeglarskimi, które docierają do operatorów portów żeglarskich w regionie Morza Bałtyckiego.
- Opracowanie „Planu Działania Zrównoważonego Rozwoju” dla żeglarstwa na Morzu Bałtyckim, która definiuje środki wokół trzech „punktów kondensacji” (zrównoważone mariny, zrównoważone łodzie, zrównoważone zachowania żeglarzy).



- Wymiana doświadczeń i działalność edukacyjna dla operatorów marin, aby przekazywać i wdrażać dobre praktyki, które adresują wyzwania i możliwości na rynku żeglarstwa rekreacyjnego po pandemii.
- Dialog z decydentami politycznymi w celu uzyskania dalszego wsparcia dla współpracy na rzecz rozwoju Morza Bałtyckiego jako jeszcze bardziej zrównoważonej i konkurencyjnej destynacji żeglarskiej.
- Opracowywanie wspólnego podejścia do budowy marki i marketingu dla Morza Bałtyckiego, w tym jego testowanie wśród użytkowników końcowych (np. wspólne stoisko na największych na świecie targach żeglarskich „Boot” w Düsseldorfie).

Wyniki tych działań zostaną przetworzone na strategię i plan działania dla współpracy w zakresie rozwoju destynacji żeglarskiej na Morzu Bałtyckim, który zostanie przyjęty jako ramy przewodnie dla dalszych wspólnych działań do 2030 roku.

W rezultacie, do końca projektu jesienią 2024 roku, „BaltSusBoating 2030” stworzy instytucjonalne podstawy i strategiczne ramy dla wspólnego rozwoju Morza Bałtyckiego jako jeszcze bardziej zrównoważonej i konkurencyjnej destynacji żeglarskiej do końca dekady.

PRZYKŁADOWE DZIAŁANIE – POCZĄTKI BUDOWY MARKI ORAZ TESTOWE DZIAŁANIA MARKETINGOWE

W ramach projektu „BaltSusBoating 2030” wiosną 2023 roku podjęto decyzję o opracowaniu głównych cech marki dla Morza Bałtyckiego jako destynacji dla żeglarzy oraz jej przetestowaniu w styczniu 2024 roku za pomocą ulotki reklamowej na targach „Boot” w Düsseldorfie, w realnych warunkach z grupą docelową. Celem było stworzenie podstaw do późniejszego bardziej kompleksowego brandingu, który będzie odpowiedni i dopasowany do potrzeb i zainteresowań żeglarzy. Ustanowione podregiony Morza Bałtyckiego (Wybrzeże Bałtyku Wschodniego, Wybrzeże Bałtyku Południowego, Szwecja, Wyspy Alandzkie, Dania) z ich już zdefiniowanymi atutami miały stanowić istotną podstawę dla tego procesu.

Doświadczona agencja zajmująca się brandowaniem turystycznym została zaproszona na spotkanie konsorcjum w Marienhavn na Wyspach Alandzkich w czerwcu 2023 roku, aby doradzić w sprawie wyżej opisanego projektu i opracować podstawy dla niego wraz z uczestnikami podczas warsztatu wstępnego.

Podejście opierało się na strategicznym opowiadaniu historii marki, które jest szczególnie odpowiednie w marketingu turystycznym do uchwycenia specjalnych cech wielowarstwowych i zróżnicowanych destynacji oraz skondensowania ich w skuteczne marki.

Korzystając z katalogu sprawdzonych pytań dotyczących brandingu, które można wykorzystać do optymalnego opracowania „historii marki”, obecni przedstawiciele poszczególnych podregionów zostali poproszeni o zobrazowanie najważniejszych atutów i cech swoich destynacji.

Dodatkowo, aby oddać specjalne cechy żeglarstwa jako produktu, określone mocne strony każdej destynacji zostały wskazane jako centralne „Pola Doświadczeń”: • życie portowe • historia i kultura • ludzie • natura. Zanim konkretny „właściciel produktu” mógł przedstawić swoją destynację, każdy inny został poproszony o opisanie swojego spojrzenia na ten region (nigdzie różnica między samooceną a postrzeganiem przez innych nie jest tak ważna jak w marketingu turystycznym).

Po warsztatach, agencja skondensowała te zbiory słów kluczowych w teksty profilowe, które zostały później zawarte w ulotce. W trakcie tego procesu nawiązano także dialog z przedstawicielami Stowarzyszenia Marin Duńskich, aby mógł zostać opracowany tekst profilowy dla podregionu obejmującego ten kraj.

Kluczowe komunikaty i główny produkt – ulotka marki – zostały przetestowane na konsumentach podczas największych europejskich targów łodzi BOOT 2023 w Düsseldorfie (DE).

Ogólnie koncepcja marki dla bałtyckiego żeglarstwa została pozytywnie przyjęta przez grupy docelowej. Ma potencjał do wykorzystania jako podstawa do większej kampanii.

Niemniej jednak istniejący branding ma charakter tymczasowy i nadal jest prototypem, który został opracowany bardzo szybko – z myślą o pierwszym teście. Nawet jeśli ten test okazał się ogólnie bardzo pozytywny, są to tylko podstawowe elementy, które nadal wymagają dalszego rozwoju.

Dalsze kroki są więc konieczne, aby zbudować i rozwinąć kompletną markę bałtyckiego żeglarstwa.

DALSZE KROKI ORAZ WNIOSKI PŁYNĄCE REALIZACJI PROJEKTU BSB2030

Projekt BaltSusBoating 2030 kończy się we wrześniu 2024 roku. Nie ma dalszych grantów dostępnych w ramach tego samego programu na sfinansowanie jego kontynuacji. Opracowano dobrze rozwiniętą, spójną i zorientowaną na rynek koncepcję oraz produkty w transgranicznym środowisku. Trwający proces pokazuje

BORDERLESS NORTHERN BOATING

From Denmark's Baltic shores to the sunny islands in the North and east and up to the rocky archipelago in the north, enjoy a myriad of boating experiences. The Baltic Sea is a vast, open water playground. The water is clean and the weather is mild. The Baltic Sea is a vast, open water playground. The water is clean and the weather is mild. The Baltic Sea is a vast, open water playground. The water is clean and the weather is mild.

Easy chartering

If you want to go on a boat, you can find a charter company in the region. They will provide you with a boat, crew, and all the necessary equipment. You can choose from a variety of boats, from small sailboats to large motor yachts. The charter companies will also provide you with a map of the Baltic Sea and a list of the best places to visit.

A good harbour is always nearby

The Baltic Sea is a vast, open water playground. The water is clean and the weather is mild. The Baltic Sea is a vast, open water playground. The water is clean and the weather is mild. The Baltic Sea is a vast, open water playground. The water is clean and the weather is mild.

Affordable high-quality winter storage

The Baltic Sea is a vast, open water playground. The water is clean and the weather is mild. The Baltic Sea is a vast, open water playground. The water is clean and the weather is mild. The Baltic Sea is a vast, open water playground. The water is clean and the weather is mild.

Six capitals and many other sailing cities

The Baltic Sea is a vast, open water playground. The water is clean and the weather is mild. The Baltic Sea is a vast, open water playground. The water is clean and the weather is mild. The Baltic Sea is a vast, open water playground. The water is clean and the weather is mild.

THE FIVE SUMMERS OF YOUR LIFE

Open a new chapter in your life. The Baltic Sea is a vast, open water playground. The water is clean and the weather is mild. The Baltic Sea is a vast, open water playground. The water is clean and the weather is mild. The Baltic Sea is a vast, open water playground. The water is clean and the weather is mild.

SCENES OF A BALTIC SEA ROUND TRIP

Join our passion for northern boating

DENMARK

A SEA OF OPPORTUNITIES AND ADVENTURE WITH A RICH HISTORICAL HERITAGE

SOUTH COAST BALTIC

A LONG CENTURY AND ENDLESS BEACHES

EAST BALTIC COAST

WILD BEAUTY WITH A WIDE HORIZON

ÅLAND ARCHIPELAGO

ISLAND HOPPING IN THE PARADISE OF THE SWEDISH

SWEDEN

THE BALTIC SEA IS A VAST, OPEN WATER PLAYGROUND

ogromny potencjał wielopoziomowej, międzysektorowej (!) i transgranicznej współpracy przy rozwijaniu destynacji. W proces rozwoju zaangażowano wielu interesariuszy (w tym także tych, którzy wcześniej mało aktywnie uczestniczyli we współpracy międzynarodowej). Zainicjowano lub wzmocniono dialog między interesariuszami zorientowanymi na rynek a decydentami politycznymi. Jednakże, charakter projektu finansowanego zewnętrznie bez stałego finansowania stwarza kilka wyzwań dla sukcesu całego procesu:

- niższe zaangażowanie partnerów, którzy nie mają długoterminowej perspektywy z powodu braku finansowania dla ich personelu i działalności
- ograniczenia w wydatkach (ograniczenia budżetowe i prawne) - ryzyko uzyskania produktów/usług niższej jakości
- ryzyko utraty potencjału i wyników z powodu braku finansowania na kontynuację inicjatywy

Mariny Morza Bałtyckiego są atrakcyjnymi destynacjami turystycznymi, nie tylko dla żeglarzy, ale także dla różnych grup docelowych. Aby dalej rozwijać region Morza Bałtyckiego jako zrównoważoną destynację turystyczną, potrzebna jest wspólna wizja, strategia biznesowa i zrównoważony model biznesowy zarówno na poziomie makroregionalnym, jak i regionalnym/lokalnym. Rozwój destynacji w regionie Morza Bałtyckiego w pełni odpowiada zaleceniom opublikowanym w badaniu Komisji Europejskiej z 2016 roku, które wskazują, że strategie marketingowe nadmorskich destynacji powinny koncentrować się na dwóch głównych celach: po pierwsze, na ożywieniu tożsamości marki, a po drugie, na wykorzystaniu rozpoznawalności jakości. Większa współpraca jest niezbędna do stworzenia spójnej, interesującej i żywej transgranicznej destynacji, zwiększenia jej konkurencyjności i przyciągnięcia większej liczby odwiedzających w przyszłości. Obecnie współpraca jest nawiązana

między kilkoma przedstawicielami sub-destynacji (które powstały w wyniku i z pomocą różnych projektów Interreg), sieciami żeglarskimi i marin, przedstawicielami władz lokalnych oraz kilkoma przedsiębiorstwami.

Rola gmin i partnerstw publiczno-prywatnych jest kluczowa i powinna być wzmocniana. Jest to ważne, ponieważ istnieje potrzeba dalszej rozwoju infrastruktury oraz inwestycji, często wspieranych przez gminy, aby zapewnić zrównoważony rozwój nie tylko w kontekście środowiskowym, ale i ekonomicznym oraz społecznym. Kontynuowanie inwestycji w poprawę infrastruktury i pojemności marin jest postrzegane jako konieczność, aby zwiększyć liczbę odwiedzających.

Dodatkowo, zintegrowanie lokalnej społeczności i innych lokalnych aktorów w rozwoju turystyki oraz podejmowaniu decyzji jest niezbędne, również w kontekście rozwoju destynacji transgranicznej. Mariny powinny być postrzegane jako motory zrównoważonego rozwoju turystyki, wykorzystanie marin powinno być maksymalizowane, a same mariny rozwijane jako kluczowi aktorzy destynacji turystycznych i sieci w regionie Morza Bałtyckiego. Konieczne jest zintegrowanie marin w regionalny rozwój turystyki i rekreacyjnego żeglarstwa, jak również z innymi sektorami turystycznymi, aby wspierać zrównoważony rozwój turystyki wokół Morza Bałtyckiego. Operatorów marin należy aktywnie poszukiwać jako partnerów w procesie rozwoju destynacji transgranicznych, ponieważ mogą oni stanowić ważny punkt odniesienia dla żeglarzy gotowych do działania na obszarach transgranicznych. Zrównoważenie może być kluczowym elementem turystyki przybrzeżnej i morskiej w regionie Morza Bałtyckiego oraz stanowić ważną przewagę konkurencyjną nad innymi regionami. Dlatego warto rozwijać i upowszechniać koncepcję zrównoważonego rozwoju jako element zarządzania destynacją.

Marek Grzybowski

Rozwój światowej morskiej turystyki pasażerskiej po pandemii covid

Streszczenie

W rozdziale zmiany na rynku globalnej turystyki morskiej na statkach pasażerskich. Wyniki badań oparto na raportach dotyczących rozwoju turystyki morskiej w świecie i w wybranych regionach. Zaprezentowano najnowsze informacje na temat strategii roz-

woju żeglugi turystycznej przyjaznej dla środowiska naturalnego. Opisano wybrane działania podejmowane przez armatorów i porty pasażerskie. Zaprezentowano stan obecny i perspektywy zmian związane z rozwojem żeglugi turystycznej statkami pasażerskimi.

WSTĘP

Pandemia Covid-19 dotknęła wszystkie rodzaje transportu. Szczególnie negatywnie wpłynęła jednak na usługi wykonywane przez operatorów działających w branży turystycznej. Zakładano, że rozwój usług turystycznych na morskich szlakach załame się na dłuższy okres. W czasie pandemii przebudowano jednak strategię rozwoju przewozów przez operatorów statków pasażerskich. Uwzględniono w nowych strategiach w znacznie szerszym orientację turystów morskich na działania przyjazne dla środowiska.

Program praktycznie każdej wycieczki morskiej wzbogacony został o działania edukacyjne i ochronę środowiska na morzu, lądzie i w strefach przybrzeżnych. Cruise operatorzy nie pozostają w tyle za innymi branżami i stawiają na turystykę przyjazną dla środowiska na morzu i w portach. Nowe produkty turystyczne odpowiadają zrównoważonej gospodarce. Armatorzy włączają się w działania na rzecz ochrony środowiska, co jest pozytywnie odbierane przez większość pasażerów. Nowe statki przystosowane są do zasilania z lądu.

Dynamicznie rozwijał się rynek morskich wycieczek o cechach naukowych. Rośnie również flota statków oferujących takie podróże. Według Expedition Cruise Market Report 2023 opublikowanego w 2024 r. przez Cruise Industry News na całym świecie działa 101 statków ekspedycyjnych oferujących 16 406 miejsc pasażerskich. Członkowie organizacji Expedition Cruise Network mają 71% udziału w rynku i 68% miejsc pasażerskich na całym świecie. Najwięcej pasażerów zainteresowanych podróżami i uczestnictwem w działaniach eksploracyjnych są Amerykanie, Niemcy oraz pasażerowie z Wielkiej Brytanii¹⁾.

Cruise Baltic, organizacja skupiająca porty Morza Bałtyckiego, przyjęła strategię rozwoju instalacji zasilania statków pasażerskich z instalacji nabrzeżowych. Rok temu Cruise Baltic był gospodarzem Sustainable Cruising Conference. 19 operatorów statków wycieczkowych podpisało w Kopenhadze Memorandum of Understanding zobowiązując się do korzystania z zasilania energią elektryczną z lądu²⁾.

TURYSTYKA MORSKA PO PANDEMII

Pierwsze informacje touroperatorów potwierdzają, że w 2023 r. liczba pasażerów statków wycieczkowych wzrosła w 2023 r. do 106% w stosunku do poziomu z 2019 r. Statki pasażerskie wybrało około 31,5 mln morskich turystów – szacuje Cruise Lines International Association (CLIA).

Oznacza to większe tempo przyrostu turystów morskich niż szacowana dynamika wzrostu turystyki międzynarodowej. UNWTO (United Nations World Tourism Organization) oszacowało, że liczba turystów w relacjach międzynarodowych w 2023 r. osiągnie od 80% do 95% poziomu sprzed pandemii w 2020 r. Jeszcze na począt-

ku 2023 r. UNWTO na swojej stronie informowała o 20% spadku rezerwacji w wymiarze globalnym.

CLIA skupia 53 operatorów statków wycieczkowych, w tym 43 armatorów oceanicznych (28 globalnych oraz 15 regionalnych) dysponujących 293 statkami. Do CLIA należy również 10 operatorów zajmujących się rejsami rzeczными. Są tu 3 firmy globalne oraz 7 armatorów regionalnych ze 194 statkami. Z organizacją współpracuje prawie 300 aktywnych partnerów wspierających operatorów turystycznych oraz około 75 tys. firm z branży turystycznej, w tym około 15 tys. agencji oraz 60 tys. agentów turystycznych.

Te liczby uświadamiają, jak wiele podmiotów żyje z turystyki i jak wiele instytucji musi działać, by turystyka morska sprawnie się rozwijała. Na to aby pasażer bezpiecznie dotarł do statku, spędził czas na pokładzie i w porcie oraz bezpiecznie zszedł ze statku pracuje cała rzesza ludzi.



Source: CLIA 2019 Economic Impact Study, Oxford Economics

Rys.1. Wartość biznesu turystyki morskiej, wartość płac i ilość zatrudnionych

Obliczono, że w wymiarze globalnym biznes morskiej turystyki pasażerskiej zapewnia utrzymanie od 848 tys. do 1,2 mln miejsc pracy. Przychody krajów w których ten biznes się rozwija osiągały przed pandemią do 155 mld dolarów. Głównym beneficjentem są Stany Zjednoczone Ameryki Północnej. Europa dzięki turystyce morskiej uzyskuje około 44 mld dolarów, a dzięki branży obsługującej morskich turystów mamy 315 tys. miejsc pracy.

Reszta świata osiąga przychody z turystyki morskiej w wysokości 11 mln dolarów i zapewnia 411 tys. miejsc pracy – obliczyli przed ponad rokiem eksperci CLIA (CLIA 2021 Economic Impact Study, Oxford Economics. 2022 (Economic Impact results to be released in September 2023)). Przedstawiając rzecz obrazowo, 24 pasażerów na statku pasażerskim generuje średnio jedno miejsce pracy.

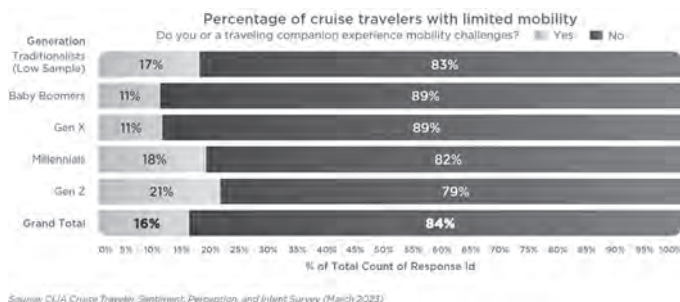
Turyści morscy wracają na statki powtarzając rejsy lub wybierając nowe destynacje. Świadczy to dobrze o operatorach statków pasażerskich, którzy umieją wykreować stałego klienta. W czasie przeprowadzonych przed rokiem badań ponad 6 ankietowanych na 10 osób (63%), które zdecydowały się na rejs statkiem, to pasażerowie którzy powrócili na połączenie, które wybrali po raz pierwszy.

¹⁾ Expedition Cruise Network Insights Report 2023/2024, Londyn 2024, s. 4.

²⁾ Cruise Baltic Sustainability Report 2021, Kopenhaga 2022, s. 7.

Często wybierają się w podróż z tym samym armatorem, a nawet tym samym statkiem wycieczkowym. Na ponowną podróż decydują się głównie milenials (68%) oraz pokolenie X (86%), a w niewiele mniejszym stopniu baby boomers (82%) oraz generacja Z (78%).

Te wybory nie są również bez znaczenia dla portów, które wybierają touroperatorzy. Podczas typowego siedmiodniowego rejsu statkiem wycieczkowym, pasażerowie wydają w miastach portowych średnio 750 dolarów wynika z raportu „The Global Economic Contribution of Cruise Tourism in 2019 BREA³⁾”, cytowanego przez CLIA SPI Survey, November 2021.



Rys. 2. Struktura uczestników rejsów pasażerskich wg. generacji

WYDATKI, KONTRAKTY, PŁACE

Wypada więc ponad 70 dol. na port. Biorąc pod uwagę, że pasażer statku ma na pokładzie wyżywienie, a często usługi all inclusive, to jest to niezła kwota, jeśli się ją przemnoży np. przez 100 tys. pasażerów rocznie. Z najnowszych badań wynika, że 85% podróżnych, którzy odbyli rejs, wybierze się w rejs ponownie. Będzie to o 6% więcej morskich turystów niż przed pandemią wynika z sondażu diagnostycznego⁴⁾.

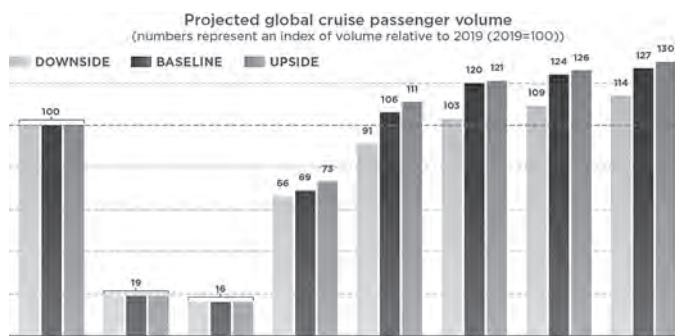
A zauważmy, że np. Miami obsługuje rocznie 5 mln pasażerów, Port Canaveral 5,3 mln osób, Cozumel prawie 3,9 mln, Szanghaj prawie 3,26, a Barcelona – prawie 2,54 mln morskich turystów. Przy takiej dynamice wzrostu rynku, nic dziwnego że armatorzy inwestują w coraz większe lub profilowane jednostki. Wciąż rośnie liczba koi na statkach pasażerskich. CLIA prognozuje się, że globalna podaż miejsc na statkach wzrośnie w latach 2022–2028 o 19% do ponad 746 tys. łóżek w jedynekach i kabinach z wieloma kojami.

Liczba pasażerów statków wycieczkowych w ciągu najbliższych lat wzrośnie 106% w stosunku do wielkości osiągniętych w 2019 r. W 2023 r. rejsy statkami powinno odbyć co najmniej 31,5 mln pasażerów.

Celem strategicznym operatorów jest zachęcenie do co najmniej jednej w roku podróży statkiem 4 mln nowych pasażerów. To jest kluczem do sprostania globalnemu wzrostowi podaży kabin. Dziś morscy podróżnicy mają do dyspozycji ponad 644 tys. miejsc w kabinach. W 2028 r. ma być ich 746 tys. Na statkach w 2028 roku powinno zaokrętować się na krótsze lub dłuższe rejsy około 40 mln pasażerów.

Dlatego operatorzy nie oszczędzają na inwestycjach, a ich wydatki na usługi i nową produkcję są znaczące i stanowią znaczny impuls w rozwoju gospodarczym. Impuls szczególnie istotny w czasie spowolnienia gospodarczego na wiodących rynkach.

Przed ponad rokiem zakupy operatorów statków pasażerskich szacowano tylko w Europie na około 5 mld EUR. W wymiarze globalnym było to ponad 35,37 mld dol. Koło 720 mln EUR wydali pasażerowie na statkach i wysiadający w portach europejskich. Na całym świecie pasażerowie wydali w portach i na statkach ponad 1,9 mld dol.



Rys. 3. Przewidywana ilość pasażerów statków turystycznych do 2026 r. Źródło: CLIA Cruise Traveler Sentiment, Perception, and Intent Survey (March 2023)

Na nowe kontrakty przed ponad rokiem przeznaczono ponad 10,5 mld EUR. W stocznich świata budowano statki pasażerskie o wartości kontraktowej ponad 13 mld dol. Ponad 1,3 mld EUR wydano na płace załóg i personelu lądowego armatorów cruisów. Załogi i personel operatorów na całym świecie w ciągu roku kosztowali ponad 5 mld dol.

Nowe inwestycje oznaczają również wybranie kursu na ekologię. Wielu pasażerów wybiera rejsy na statkach, które są przyjazne dla środowiska, nie tylko tego na wodzie i w powietrzu. Są tacy, którzy zwracają uwagę, by nie szkodzić morskiej faunie i florze.

Operatorzy wycieczkowców podążają więc kursem dekarbonizacji. Wykorzystują postęp i wprowadzają nowe technologie na statkach i w infrastrukturze portów pasażerskich. Statki wyposażane są w nowe wydajne silniki i mniej hałaśliwe systemy. Większość dużych operatorów wybiera silniki zasilane gazem z systemów LNG.

Wielu zastrzega się, że są to rozwiązania przejściowe i nowe generacje wycieczkowców będą zasilane paliwami ekologicznymi ze źródeł odnawialnych. Dlatego bioLNG i odnawialne syntetyczne LNG traktuje się jako rozwiązanie na dzień dzisiejszy i kilka najbliższych lata.

Organizacja armatorska zapowiada, że „75% floty statków wycieczkowych należących do CLIA będzie w stanie wykorzystywać paliwa odnawialne, gdy tylko będą dostępne na dużą skalę⁵⁾. Już zapowiedziano, na podstawie analizy portfela zamówień złożone w stocznich, że 60% statków, które mają wejść do eksploatacji w latach 2023–2028, będzie bazować na siłowniach z systemem LNG jako głównym układzie zasilania.

Wprowadzanie nowych statków wymusza również inwestycje w infrastrukturze. Po pierwsze wzrosnąć musi potencjał portów w zakresie możliwości bunkrowania LNG. A po drugie, porty będą konkurować zdolnością zapewnienia zasilania prądem statków pasażerskich z nabrzeża.

CLIA chce być liderem organizacji rejsów w odpowiedzialnej turystyce. „Do roku 2028 liczba statków wycieczkowych będących członkami CLIA, wyposażonych w zasilanie z ładu, wzrośnie ponad dwukrotnie” – zapowiada organizacja⁶⁾.

Operatorzy stowarzyszeni w CLIA zapowiadają, że „Emisje substancji szkodliwych zostaną zmniejszone o 99%”. Cele są ambitne. Planuje się zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych o ponad 20%, SOx o 99%, emisji sadzy o 98% i NOx o 85%. Prognozy oparte są na analizach technicznych portfela zamówień na nowe statki z 2021 r.

³⁾ CLIA SPI Survey, November 2021, s. 9.

⁴⁾ Analysis of CLIA Passenger Data, 2019 – 2021, CLIA Cruise Forecast /Tourism Economics (Dec. 2022); and UNWTO international tourist arrivals data (Jan. 2023).

⁵⁾ THE STATE OF THE CRUISE INDUSTRY 2023, Waszyngton 2023, s. 19.

⁶⁾ tamże.

„Każdy statek będący członkiem CLIA budowany obecnie do 2028 r., z wyjątkiem jednostek do prowadzenia ekspedycji, ma zostać wyposażony w możliwości zasilania z ładu” – zapowiada CLIA. Już dzisiaj 30% statków armatorów należących do CLIA i odpowiadających 40% GT ma systemy do podłączenia do lądowych źródeł energii⁷⁾.

30% statków pasażerskich planuje zamontowanie przyłączy w czasie ich modernizacji. Z zebranych danych wynika, że 29 portów wycieczkowych na całym świecie posiada co najmniej jedno nabrzeże z zasilaniem z ładu. Wiadomo, że w krótkim czasie do tej grupy dołączy kolejne 20 portów.

Zmiany w technologiach budowy statków pasażerskich pozwoliły nie tylko na obsługę coraz większej ilości pasażerów, wprowadzenie na statki wszelkiego rodzaju rozrywki i usługi. Nowe technologie sprawiły, że cruisy są coraz bardziej przyjazne dla środowiska, co jest również doceniane przez pasażerów. I jest to również jeden z ważnych elementów budowania przewagi konkurencyjnej.

RYNEK REJSÓW WYCIECZEK EKSPŁORACYJNYCH

Statki pozwalające pasażerom na docierania do unikalnych zakątków świata cechują specjalne warunki na statku. Ze względu na specjalizację, statki przyjmują mniejszą liczbę pasażerów na pokładzie. Stosunek personelu do liczby gości jest znacznie większy niż na tradycyjnych cruisach. Rejsy ekspedycyjne są najczęściej znacznie droższe niż rejs na trasie między portami Morza Śródziemnego czy Karaibach. Ponad połowa operatorów rejsów ekspedycyjnych działających w Expedition Cruise Market informują, że średni koszt rezerwacji podróży w 2023 r. wynosi ponad 8 tys. GPB na pasażera. Prawie jedna trzecia operatorów oferuje średni koszt rezerwacji za ponad 10 tys. GPB za osobę⁸⁾.

Oferta rejsów ekspedycyjnych jest bardzo różnorodna. Operatorzy zapewniają trasy o różnej długości do regionów polarnych. Pasażerowie oczekujący wrażeń odkrywców mogą odbywać nawet bardzo długie rejsy, jak np. przeprawa Drogą Północno-Zachodnią wokół Ameryki Północnej. Niektóre rejsy mogą trwać kilka tygodni. Dlatego należy się liczyć z dodatkowymi kosztami. Istnieją również tańsze opcje rejsów ekspedycyjnych. Takie rejsy w 2023 r. kosztowały poniżej 6 tys. GPB za osobę. Są to podróże, które obejmują wycieczki do miejsc takich jak m.in. Galapagos i Patagonia⁹⁾.

Antarktyda jest wiodącym kierunkiem oczekiwanym przez klientów operatorów rejsów ekspedycyjnych. Armatorzy wskazują, że ponad 76% wskazało rejsy do regionów Antarktydy jako najlepiej sprzedający się kierunek podróży zarówno w 2023 r., jak i 2024. Wszystkie najpopularniejsze kierunki wypraw w 2023 r. okazały się również popularne w 2024 r.

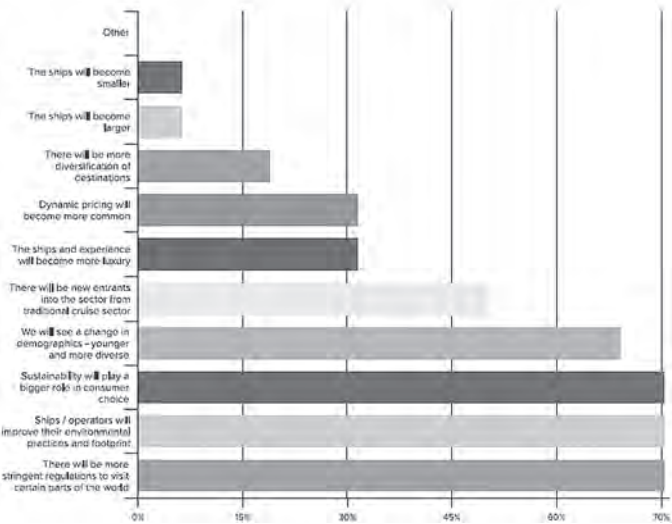
Rejsy do portów i w rejonu Grenlandii są drugim najczęściej sprzedawanym kierunkiem wypraw ekspedycyjnych. Aż 47% członków Expedition Cruise Market zgłasza, że ta oferta jest bardzo popularna w latach 2023 i 2024. Chętnie odwiedzane są wyspy Svalbard, położone na Północ od Norwegii. Kolejnym kierunkiem wybieranym przez turystów morskich ceniących sobie nowe lądy to wyspy Galapagos, leżące na zachód od Ekwadoru¹⁰⁾.

EKOLOGICZNA STRATEGIA ARMATORÓW I PORTÓW

W tej chwili mniej niż 2% portów wycieczkowych na świecie posiada układy pozwalające zasilac statki pasażerskie energią z na-

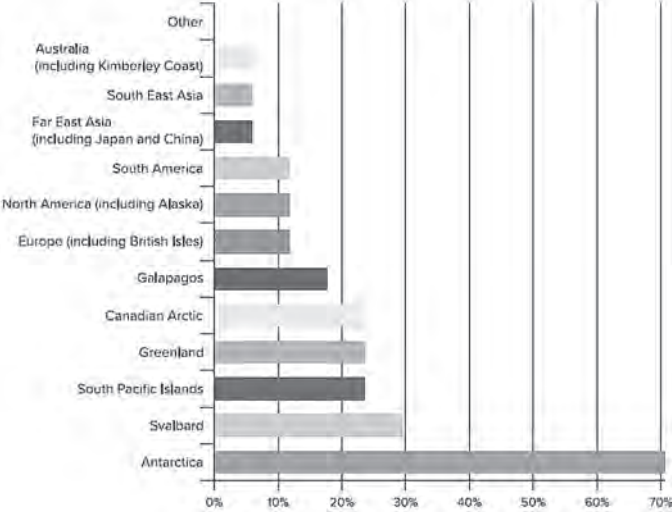
7) THE STATE OF THE CRUISE INDUSTRY 2023, Waszyngton 2023, s. 18.
8) Expedition Cruise Network Insights Report 2023/2024, Londyn 2024, s. 9.
9) tamże, s. 14.
10) tamże, s. 21.
11) THE STATE OF THE CRUISE INDUSTRY 2023, Waszyngton 2023, s. 11.
12) 2022 Global Market Report, Waszyngton 2023, s. 8.

Key Trends for Next Five Years



Rys. 4. Trendy w rozwoju turystyki ekspedycyjnej w ciągu 5 lat. Źródło: Expedition Cruise Network Insights Report 2023/2024, Londyn 2024, s. 8

2024 Destination Expected Growth



Rys. 5. Rynki turystyki ekspedycyjnej. Źródło: Expedition Cruise Network Insights Report 2023/2024, Londyn 2024, s. 8

brzeża. Do 2025 r. 3% portów będzie miało ładowarki zapewniające energię lądową, informuje raport Cruise Lines International Association (CLIA)¹¹⁾.

Międzynarodowe Stowarzyszenie Cruisów (CLIA) jest największym na świecie stowarzyszeniem operatorów rejsów wycieczkowych i występują z inicjatywami, które mają zapewnić Wspólną aktywność branży i jej pozycję na rynku międzynarodowym. Organizacja skupia 53 operatorów statków wycieczkowych, w tym Cruise Lines, w tym 10 operatorów organizujących rejsy po rzekach. Do dyspozycji morskich i rzecznych turystów jest imponująca liczba koi, 614 tys. łózek w kabinach pasażerskich¹²⁾.

Po minięciu pandemii Kelly Craighead, dyrektor generalna CLIA pisała: „Widzę branżę, która przepłynęła niezbadane wody, aby pokonać wyzwania nie do pokonania. Widzę branżę, której

wartość dociera do milionów ludzi, stwarzając możliwości rozwoju i wzbogacenia swojej wiedzy. Widzę przyszłość jaśniejszą niż kiedykolwiek, napędzaną nienasyconym duchem partnerstwa, współpracy i innowacji”¹³⁾.

Siedemdziesiąt procent operatorów rejsów ekspedycyjnych uznało Antarktydę za kierunek o największym wzroście popytu w 2024 r. Chociaż nie wszyscy touroperatorzy rejsów ekspedycyjnych oferują wycieczki do regionów polarnych, pozostaje to kierunek o największym popycie ze strony konsumentów. Svalbard jest drugim kierunkiem, o najbardziej dynamicznym wzroście popytu ze strony morskich turystów. Na kolejnych pozycjach znajduje się Kanadyjska Arktyka, Grenlandia i Wyspy Południowego Pacyfiku.

EKOLOGICZNE STRATEGIE OPERATORÓW STATKÓW PASAŻERSKICH

Od czasu gdy zaczęto głośno mówić o ochronie środowiska i wzrosła świadomość ekologiczna pasażerów cruisów, również CLIA propaguje i wdraża politykę zrównoważonego rozwoju na statkach i w pakietach świadczonych usług.

CLIA od kilku już lat wspiera polityki i praktyki, które promują bezpieczne, zdrowe i zrównoważone operacje wycieczkowe, rozwija zrównoważoną turystykę morską, wdraża strategię maksymalizującą korzyści społeczno-ekonomiczne płynące z rejsu statkiem pasażerskim, stawia na nowe technologie i innowacje, które chronią naszą planetę.

Organizacja przekonuje, że rejsy wycieczkowe wdrażają na szeroką skalę model odpowiedzialnej i zrównoważonej turystyki. Jej podstawą jest aktywna współpraca z portami i miejscami docelowymi. Takie podejście pomaga maksymalizować korzyści z turystyki dla społeczności korzystających z usług turystyki morskiej oraz tych, którzy te usługi świadczą.

O tym, że działania mają charakter długofalowy świadczy fakt, że podstawowe harmonogramy przybycia i wypłynięcia statków są ustalane z portami z maksymalnie trzyletnim wyprzedzeniem. Większość pasażerów uczestniczy w wycieczkach lądowych zorganizowanych przez linie wycieczkowe. Istotnym elementem biznesowym tych przedsięwzięć jest to, że wycieczki prowadzone są w porozumieniu z lokalnymi operatorami turystycznymi. To istotny warunek rozwoju również turystyki przyjaznej dla środowiska.

CLIA inicjuje wspólne, przyjazne dla otoczenia inicjatywy turystyczne. Włączani są w nie, nie tylko członkowie organizacji skupiających branżę rejsów wycieczkowych, ale również miejscowe administracje, zarządy portów, lokalne organizacje społeczne oraz inne zainteresowane instytucje. CLIA podkreśla, że koncentruje się działaniach pozwalających na „zachowanie integralności, dziedzictwa kulturowego i piękna najcenniejszych miejsc na świecie dla przyszłych pokoleń.

TURYSTYKA ZRÓWNOWAŻONA

CLIA podkreśla, że „żegluga pasażerska realizuje model odpowiedzialnej i zrównoważonej turystyki”¹⁴⁾. A składa się na to wiele działań, z których większość nie jest dostrzegana przez pasażerów i mieszkańców miast odwiedzanych przez morskich turystów.

Operatorzy cruisów stawiają na odpowiedzialne pozyskiwanie żywności i zapasów. Linie wycieczkowe współpracują w tym celu z wieloma organizacjami w celu pozyskiwania żywności produkowanej w sposób ekologiczny. Wśród nich wymienia się np. Marine Stewardship Council, Aquaculture Stewardship Council. Już od kil-



Fot. 1. Kilonia, punkt lądowania statku pasażerskiego.
Fot. Marek Grzybowski

kunastu lat nadano priorytet pozyskiwania żywności od lokalnych dostawców. To co było koniecznością w czasach rejsów Kulumba, Magellana, Cooka i innych pierwszych odkrywców, dziś staje się działaniem na rzecz zrównoważonej turystyki.

Współpraca z wymienionymi organizacjami jest istotna, bowiem jak pisze o sobie Marine Stewardship Council (MSC): „Jesteśmy międzynarodową organizacją pozarządową, która powstała, aby zachować dziką naturę oceanów. Walczymy z problemem nieodpowiedzialnego rybołówstwa, mającego destrukcyjny wpływ na środowisko naturalne. Dostrzegamy i nagradzamy wysiłki tych, którzy starają się chronić zasoby mórz i oceanów”¹⁵⁾.

Za działalność proekologiczną na żegludzie pasażerskiej MSC przyznaje nagrody MSC Awards. We wrześniu 2023 r. przyzna została ona po raz pierwszy w Polsce. MSC działa w Polsce od 2013 roku. W tym czasie wielkość produkcji przetwórstwa rybnego w naszym kraju wzrosła o ponad 38%, a sprzedaż certyfikowanych produktów zaliczyła blisko 14-krotny wzrost – informuje polski oddział Marine Stewardship Council¹⁶⁾.

MSC Awards Poland 2023 dla firm przetwórczych i sieci handlowych przyznano m.in. Lidl (Najlepsza sieć handlowa), Kaufland (Marketing Champion – Najlepsze działania komunikacja), Rossmann (Premiera Roku), Abramczyk (Najlepsza marka kat. dziki łosoś) oraz Princes (Najlepsza marka kat. tuńczyk). Specjalną nagrodę Grand Prix 10-lecia otrzymała firma FRoSTA, która w 2014 r. jako pierwsza firma w Polsce wprowadziła certyfikat MSC na wszystkich swoich produktach rybnych. Działania menedżerów firmy FRoSTA uznano za pionierskie¹⁷⁾.

W skali globalnej współpraca z organizacjami międzynarodowymi oraz ta inicjatywa ma swój wymiar ekologiczny. Zmniejsza ślad węglowy łańcucha dostaw, kiedy w wyniku lokalnych zakupów przyczyniamy się do zmniejszenia odległości dostaw żywności i zasobów niezbędnych w eksploatacji statku. W ten sposób wspiera się również lokalne firmy i społeczności. To działanie w skali regionalnej wspiera lokalny biznes oraz pomaga w efekcie poprawę jakości życia społeczności w miastach gdzie cumują statki pasażerskie.

Kolejny obszar aktywności, który sprawia, że statki wycieczkowe są przyjazne dla środowiska to mało znany fakt, że cruisy produkują w swoich urządzeniach do 90% świeżej wody. Co ważne, na nowych jednostkach zamontowane są systemy i stosowane procedury dzięki którym statki pasażerskie oszczędzają wodę i ponownie ją wykorzystują. W ten sposób unika się pozyskiwanie wody z lokalnych ujęć i regionów, gdzie zasoby są ograniczone.

¹³⁾ 2022 STATE OF THE CRUISE INDUSTRY OUTLOOK, Waszyngton 2023, s. 2.

¹⁴⁾ THE STATE OF THE CRUISE INDUSTRY 2023, Waszyngton 2023, s. 13.

¹⁵⁾ https://www.msc.org/pl/o-msc/kim-jestesmy?gad_source=1&gclid=Cj0KCQjw6PGxBhCVARIsAiumnWaR-xYNZE4WEjW2q1MicBEjx_I0YeiBb6RUBIGN9XKYHVkZEuooxDoaAva9EALw_wcB [data pobrania 09-05-2024].

¹⁶⁾ tamże [data pobrania informacji 09-05-2024]

¹⁷⁾ tamże [data pobrania informacji 09-05-2024]

– Trzy najważniejsze trendy żywieniowe w tym i następnym roku to lokalna kuchnia (61,11%), zrównoważone owoce morza (35,19%) i substytuty mięsa (24,07%) – wymienia w najnowszym raporcie CLIA dotyczącym trendów morskich 2023 w branży gastronomicznej¹⁸⁾.

GLOBALNA TURYSTYKA MORSKA – EKOLOGICZNA NA LĄDZIE

Najczęściej wiele linii wycieczkowych oferuje różnorodne programy wycieczek lądowych. Dziś, programy wielu z nich koncentruje się na uwzględnieniu postulatu, by podróż na lądzie był przyjazna dla środowiska. Operatorzy ubiegają się o certyfikację wycieczek jako przedsięwzięć zrównoważonych. Uwzględniane są certyfikaty wiodących organizacji zajmujących się ochroną przyrody i innych instytucji skupionych w Global Sustainable Tourism Council (GSTC).

GSTC ustawia nie tylko standardy ale i popularyzuje kulturę zrównoważonej turystyki. Przez lata wypracowano istotne parametry turystyki, która nie szkodzi środowisku w otoczeniu regionów i portów do których dobijają statki z morskimi turystami. Global Sustainable Tourism Council ustanawia i zarządza standardami w zakresie zrównoważonych podróży i turystyki w wymiarze światowym.

Są to Kryteria GSTC¹⁹⁾. Dzielą się na dwie grupy. Są to kryteria lokalizacji ustalane dla decydentów publicznych i zarządców destynacji oraz kryteria branżowe dla hoteli i organizatorów wycieczek. Standardy narzucone przez organizację są wyśrubowane i wymagają od operatorów statków i touroperatorów naprawę dużego wkładu pracy w ich osiągnięcie i utrzymanie.

Kryteria GSTC podzielone na cztery filary: (A) Zrównoważone zarządzanie; (B) skutki społeczno-ekonomiczne; (C) Wpływ kulturowy; oraz (D) wpływ na środowisko. Ponieważ każdy z ośrodków turystycznych ma swoją własną kulturę, środowisko, zwyczaje i prawa, Kryteria GSTC zaprojektowano tak, aby można je było dostosować do lokalnych warunków i uzupełnić dodatkowymi kryteriami dotyczącymi konkretnej lokalizacji i rodzaju działalności.

Po dobiegu do portu pasażerowie oczekują nie tylko standardowych wycieczek do starego miasta czy muzeum. Ponieważ wielu pasażerów wybiera rejs statkiem po raz kolejny, często w to samo miejsce. Znaczna część oczekuje więc nowości i oryginalnej oferty. Touroperatorzy morskich wycieczek oferują dziś szeroką gamę wycieczek w portach, określanych jako trasy zrównoważone. W programach dla podróżnych statków wycieczkowych ujmują się wycieczki do parków narodowych, ośrodków rehabilitacji dzikich zwierząt, gospodarstw ekologicznych i zrównoważonych przedsiębiorstw. Touroperatorzy wspierają aktywnie ochronę rzadkich gatunków i siedlisk unikalnych zwierząt.

Wiele wycieczek obejmuje spacer po zabytkowych obszarach lub terenach turystycznych tak by nie było emisji dwutlenku węgla. Coraz bardziej popularne są możliwości docierania do miejsc docelowych na rowerze, na wioślach lub nawet żaglowanie. Nowe formy podróżowania mają ograniczyć tradycyjne wycieczki autokarowe.

Nowe rodzaje wycieczek w portach mają również znaczenie lokalne i przyczyniają się do rozwoju nowych rodzajów usług dla pasażerów statków. Są one zresztą dobrze znane w turystyce pobytowej. Nowe formy usług oferowane pasażerom statków „tworzą miejsca pracy, z których korzystają lokalne społeczności. Podróże wycieczkowe zapewniają także możliwości rozwoju osobistego i lepszego zrozumienia świata, łącząc ludzi z miejscami w sposób, który zapewnia większe zrozumienie i uznanie dla wzajemnych

kultur, a także lepszą świadomość środowiska” – podkreśla walory nowych form turystyki CLIA.

DZIAŁANIA OPERATORÓW NA RZECZ OCHRONY ŚRODOWISKA MORSKIEGO

Operatorzy statków pasażerskich nie zaniebują oczywiście środowiska oceanicznego. Ochrona życia oceanicznego i morskiego. Linie wycieczkowe oferują szereg dedykowanych programów ochrony życia w oceanach i morzach. DO takich należy np. uczestnictwo w renaturyzacji rafy koralowej.

Armatorzy cruisów wciąż modernizują eksploatowane jednostki lub wymieniają statki na jednostki wyposażone w innowacyjne rozwiązania. Na statkach pasażerskich są już zaawansowane systemy oczyszczania ścieków, które mogą konkurować z systemami lądowymi. Na statkach pasażerskich stosowane są podwodne systemy redukcji hałasu i wibracji, w tym specjalnie zaprojektowane kadłuby, śmigła i urządzenia tłumiące hałas.

Wielu operatorów linii wycieczkowych należących do CLIA deklaruje dobrowolne zmniejszanie prędkości statku w obszarach wrażliwych lub w miejscach, gdzie istnieje możliwość obserwacji życia morskiego. We wdrażaniu wciąż nowych rozwiązań ekologicznych CLIA podejmuje partnerstwa z różnymi instytucjami badawczymi oraz organizacjami zajmującymi się ochroną życia w oceanach. Operatorzy zapraszają również naukowców na statki. Na pokładzie prowadzą oni ważne badania na rzecz oceanów i życia morskiego. Osobną aktywność stanowią rejsy statków pasażerskich zajmujących się eksploracją rejonów arktycznych lub Antarktyki.

Odpowiedzialna i zrównoważona turystyka prowadzona jest zgodnie z zasadą „check and control”. Dzięki temu statki wycieczkowe i imprezy turystyczne operatorów należących do CLIA stają się z każdym rokiem bardziej zrównoważone i wydajne – podkreśla CLIA. Statki wycieczkowe poddawane są co roku wielu inspekcjom – zapowiedzianym i niezapowiedzianym. Chodzi o bieżące sprawdzanie zgodności z rygorystycznymi przepisami dotyczącymi ochrony środowiska i bezpieczeństwa.

TURYSTYKA MORSKA NA BAŁTYKU

W 2024 r. do portów we wschodniej części regionu Morza Bałtyckiego powróci więcej linii wycieczkowych. Ponadto kilka portów, w tym mniejsze, spodziewa się wzrostu liczby zawinięć w tym roku w porównaniu z rokiem ubiegłym – wynika z opublikowanej niedawno analizy rynku Cruise Baltic²⁰⁾.

Cruise Baltic powstał w 2004 roku i jest siecią biznesową, którą tworzy z 32 portów obsługujących operatorów statków wycieczkowych w regionie Morza Bałtyckiego. Celem organizacji jest promocja regionu wśród armatorów statków wycieczkowych i biur podróży. Cruise Baltic zapewnia liniom wycieczkowym łatwy dostęp, i portom i miastom nadmorskim integrację interesów.

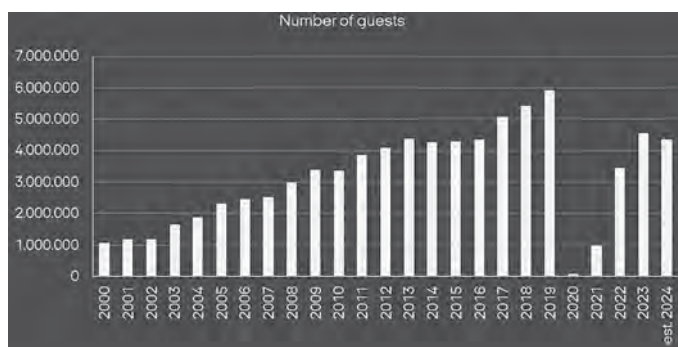
Rok 2023 charakteryzował się zróżnicowanym rozkładem rejsów na Bałtyku. Na sytuację w regionie ma zdecydowanie wpływ sytuacja geopolityczna. Spowodowała ona spadek liczby zawinięć w portach wschodnich, podczas gdy w zachodniej części regionu sytuacja była odmienna – informują autorzy raportu.

Po złamaniu rynku w czasie pandemii, w 2023 r. liczba turystów morskich wzrosła w stosunku do 2022 r. o 32%. Słaby wynik 2022 r. był spowodowany wypadnięciem z siatki rejsów St. Petersburga. Napaść Rosji na Ukrainę, że niektórzy armatorzy, którzy wycofali się z St. Petersburga, w ogóle wyprowadzili cruisy z Bałtyku. Inni radykalnie zmienili trasy koncentrując się na Bałtyku zachodnim.

¹⁸⁾ THE STATE OF THE CRUISE INDUSTRY 2023, Waszyngton 2023, s. 16.

¹⁹⁾ <https://www.gstcouncil.org/gstc-criteria/gstc-destination-criteria/> [data pobrania 09-05-2024].

²⁰⁾ CRUISE BALTIC MARKET REVIEW 2024, Kopenhaga 2024, s. 7.



Rys. 6. Liczba pasażerów na cruisach na Bałtyku w 2023 r. Źródło: CRUISE BALTIC MARKET REVIEW 2024, Kopenhaga 2024, s. 7

W 2023 r. rynek był słabszy niż w 2022 roku. Wejść do portów było o 23% mniej, a rejsów okrężnych mniej o 5%. W latach 2017-2023 liczba turystów morskich podróżujących cruisami spadła o 1,7% z ponad 5 mln pasażerów do około 4 550 tys. pasażerów. Ale w 2019 r. było 6 mln. W 2021 r. pokłady statków świeciły pustkami, a miasta portowe odwiedziło około 1 mln pasażerów.

W 2022 r. porty bałtyckie przyjęły już 3 450,5 tys. gości, którzy przypłynęli na statkach wycieczkowych. To oznaczało wzrost liczby turystów morskich o prawie 256% w porównaniu z 2021 r. To wyraźnie mniej niż w 2019 r., ostatnim „normalnym” roku, ale od czasu pandemii znacznie się poprawiła. Rok 2022 r. był również przełomowy pod względem ilości wykonanych rejsów. Liczba zawinięć wzrosła z 648 w 2021 r. do 2 415 w 2022 r. Baltic Cruise podkreśla, że „w 2022 r. zawinięcia odbywały się co miesiąc do co najmniej jednego portu bałtyckiego”.

Z planów touroperatorów i awizowanych rejsów wynika, że pojawił się trend korzystny dla Bałtyku wschodniego. W 2024 r. kilku operatorów statków wycieczkowych podało, że część z nich odzyskało zainteresowanie portami położonymi na wschodzie. Kłajpeda spodziewa się wzrostu liczby połączeń o 41 proc., Gdańsk o 90 proc., a Turku o 133 proc. – wynika z zapowiadanych rejsów – informuje Cruise Baltic.

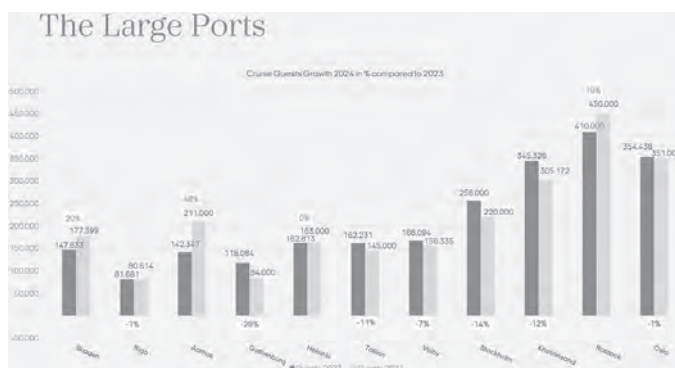
W 2024 r. ożywią się również porty w Gdańsku i Gdyni. W Gdańsku pierwszy wycieczkowiec w tym sezonie zacumuje 22 kwietnia. Przy Muzeum Emigracji w Gdyni turyści zejść na ląd 2 maja. Port w Gdyni odwiedzi 11 statków z pasażerami, a w Gdańsku cumować będzie 27 cruisów. Wiele z nich wróci do portu kilka razy.

W efekcie operatorzy cruisów skierują swoje statki 62 razy do portu w Gdańsku, a w Gdyni statki z turystami morskimi będą cumowały 41 razy. Gdynię odwiedzi AIDAMar aż 9 razy. M/S Clio dowiezie turystów do Gdańska 8 razy.

– Ubiegłoroczna sytuacja wymagała nowej, wzmocnionej aktywności dla naszego regionu. To, w połączeniu z naszą nową strategią, pozwoliło nam na nowo zdefiniować i kreować historię regionu Morza Bałtyckiego. Celem naszej pracy jest wspieranie naszych członków i wspieranie pozytywnego rozwoju w regionie w każdy możliwy sposób – mówił Klaus Bondam, dyrektor Cruise Baltic, komentując wyniki operatorów i portów działających w ramach organizacji.

TRENDY TURYSTYCZNE NA BAŁTYKU

Cruise Baltic podkreśla, że „Trendy w podróżowaniu, a także konflikty geopolityczne wpływają na trasy rejsów wycieczkowych w regionie Morza Bałtyckiego”²¹⁾. I widać to również w polskich portach.



Rys. 7. Największe porty Bałtyku pod względem turystów przybywających cruisami. Źródło: CRUISE BALTIC MARKET REVIEW 2024, Kopenhaga 2024, s. 17

– Jesteśmy bardzo zadowoleni z rozwoju [turystyki morskiej – MG] i widzimy rosnące zainteresowanie kilkoma kierunkami na Bałtyku. Goście statków wycieczkowych, podobnie jak wszyscy inni turyści, poszukują nowych i wyjątkowych doświadczeń, a promując nowe aspekty naszego regionu wśród linii wycieczkowych, utrzymujemy zainteresowanie Bałtykiem w naszej grupie docelowej – powiedział Klaus Bondam, dyrektor Cruise Baltic prezentując raport Cruise Baltic²²⁾.

Cruise Baltic zauważa także, mamy do czynienia z wzrostem wielkości statków kierowanych na Bałty. Wśród turystów wybierających porty Bałtyku zauważa się „rosnące zainteresowanie rejsami mniejszymi statkami oraz zmianę liczby zawinięć kierowanych do portu”.

Wśród portów wycieczkowych spodziewających się większej liczby zawinięć i gości znajdują się zarówno popularne porty wycieczkowe, jak i porty mniejsze. Pojawiają się nowe kierunki rejsów docelowych. Np. Arendal odnotuje w 2024 r. wzrostu liczby zawinięć o 77 procent. Nyborg odwiedzi dwa razy więcej statków niż w 2023 r. W Helsingborgu zwiększy się liczba cumujących statków o 125 %.

Turystyka morska odżyła po pandemii, który nadszarpnęła kieszenie operatorów i miast nadmorskich. Wstrząsy w morskiej turystyce sprawiła, że touroperatorzy poszukują nowych ciekawych miejsc docelowych, a turyści mają szansę odkryć nieznane atrakcje regionu.

Bałtyk jest wciąż regionem atrakcyjnym. Ale turyści mają szansę poznać tylko polskie miasta nadmorskie. Dla wielu z nich wciąż nieznane są atrakcje Kaszub i Żuław, Kociewia, Warmii i Mazur. Pomorskie organizacje turystyczne mają wiele pracy by przekonać światowych touroperatorów do dłuższego pobytu w Gdańsku lub Gdyni.

ŻEGLUGA TURYSTYCZNA NA BAŁTYKU

Cruise Baltic, organizacja skupiająca porty Morza Bałtyckiego, przyjęła strategię rozwoju instalacji zasilania statków pasażerskich z urządzeń na nabrzeżach. w 2022 r. Cruise Baltic był gospodarzem Sustainable Cruising Conference. 19 operatorów statków wycieczkowych podpisało w Kopenhadze Memorandum of Understanding zobowiązując się do korzystania z zasilania energią elektryczną z lądu.

Ekologiczna żegluga turystyczna to element szerszej aktywności państw regionu Morza Bałtyckiego. Niedawno Polska, Niemcy oraz państwa bałtyckie i skandynawskie z regionu Morza Bałtyckiego zobowiązało się do wycofania użytkowania paliw kopalnych do

²¹⁾ CRUISE BALTIC MARKET REVIEW 2024, Kopenhaga 2024, s. 17.

²²⁾ Cruise lines increase the number of calls in the Baltic Sea's eastern ports, <https://www.cruisebaltic.com/press/detail/2024-02-29-cruise-lines-increase-the-number-of-calls-in-the-baltic-sea-s-eastern-ports> [29-02-2024].

produkcji energii. Państwa leżące nad Bałtykiem stawiają szczególnie na rozwój morskiej energetyki wiatrowej. Deklarację Wilnie podpisali 10 kwietnia br. przedstawiciele resortów energii Litwy, Polski, Niemiec, Danii, Szwecji, Finlandii, Estonii i Łotwy.

Ze swojej strony, porty skupione w Cruise Baltic zadeklarowały, że wprowadzą instalacje pozwalające zasilanie energią elektryczną z nabrzeży tak szybko, jak tylko będzie to możliwe. Doszedł więc kolejny element walki konkurencyjnej o operatorów cruisów. Bowiem miasta portowe nie zostawiają portów bez wsparcia. Inwestycje w portach wspierane są proekologicznymi działaniami samorządów, organizowaniem transportu ekologicznego na lądzie i na wodzie.

W celu umożliwienia operatorom dostęp do informacji o postępach w pracach portów na rzecz dekarbonizacji żegluga pasażerskiej. Nowe statki pasażerskie dostosowane są do zasilania energią elektryczną z lądu i oczekują od portów odpowiedniej infrastruktury – OPS (onshore power supply system).

Dlatego Cruise Baltic co roku dokonuje przeglądu systemów dostaw energii elektrycznej w portach bałtyckich. Organizacja zapewnia, że chodzi o to „aby zapewnić operatorom łatwy dostęp do informacji na temat energii lądowej i ułatwić planowanie zrównoważonej podróży”.

Organizatorzy rejsów wycieczkowych dziś biorą pod uwagę gotowość portów do dostarczenia energii. Informacje Cruise Baltic przygotowywane są w bardziej przyjaznej dla użytkownika wersji, zgodnej ze standardami Cruise Europe i Cruise Britain.

Organizacja intensywnie pracuje nad promocją zaangażowania operatorów w wykorzystanie energii elektrycznej w portach regionu Morza Bałtyckiego. Nowa wersja przeglądu OPS w portach bałtyckich ma na celu zwiększenie przejrzystości dostępności informacji. Powinna ona być kompletna, czyli chodzi nie tylko o informację o możliwościach przyłączenia do OPS. Operator otrzymuje również informacje o kosztach i czasie wykorzystania połączenia.

– *Posiadanie narzędzia takiego jak przegląd OPS pozwala nam lepiej planować trasy w oparciu o dostępne zasilanie na lądzie. Dzięki tej nowej aktualizacji planiści podróży będą jeszcze łatwiej znajdować istotne informacje i planować w sposób zrównoważony* – mówi Marcus Puttich, dyrektor ds. destynacji w TUI Cruises²³.

Puttich podkreśla: „Chociaż nadal potrzebujemy większej liczby portów, aby zainstalować systemy zasilania z lądu, taki przegląd stanowi doskonałe wsparcie dla ekologicznej transformacji branży rejsów wycieczkowych i pomaga nam spełniać wymagania naszych gości dotyczące bardziej zrównoważonych wakacji”.

Cruise Baltic zaznacza, że zasilanie statków z lądu „przyczynia się do lokalnej poprawy stanu środowiska w portach i w ich otoczeniu. Minimalizuje uwalnianie szkodliwych NOx, SOx i cząstek stałych, które są powiązane z zanieczyszczeniem powietrza, redukując hałas i wibracje, OPS pomaga poprawić jakość powietrza i ogólny dobrostan otaczających obszarów”.

– *Mamy nadzieję, że dzięki aktualizacji przeglądu dostaw energii lądowej na naszej stronie internetowej będziemy w dalszym ciągu zachęcać armatorów wycieczkowców do podejmowania kolejnych kroków w kierunku rozwoju zrównoważonej żegluga wycieczkowej i zachęcać do instalowania urządzeń dostarczające energii z lądu w naszym regionie* – mówi Klaus Bondam, dyrektor Cruise²⁴.

Bondam podkreśla: „Dzięki obszernym i aktualnym informacjom na temat OPS ułatwiamy operatorom wycieczkowym wdrażanie zrównoważonych praktyk i korzystanie z dostępnych udogodnień. Jesteśmy dumni, że możemy przyczynić się do zmniejszenia wpływu na środowisko i promowania bardziej zrównoważonej przyszłości Baltic²⁵”.

PROEKOLOGICZNA POLITYKA PORTÓW I MIAST NADMORSKICH

Szybko rośnie liczba portów umożliwiających korzystanie z energii z nabrzeża. W 2022 roku zarówno Oslo, jak i Sztokholm zdecydowały się na instalację zasilania na lądzie. W Oslo na moło w Revier zbudowano OPS pozwalający zasilanie statków o długości do 300 m.

W regionie Morza Bałtyckiego OPS wraz z magazynami energii mają Kilonia i Rostock w Niemczech, Kristiansand w Norwegii i Aarhus w Danii. Od 2023 roku zasilanie lądowe jest dostępne w Sztokholmie. W 2025 r. instalacje OPS będą w Kopenhadze. Szacuje się, że do 2030 r. 14 portów będzie zapewniało zasilania z lądu. Obecnie około 40% światowej floty statków wycieczkowych jest wyposażone w zasilanie lądowe i oczekuje się, że do 2030 r. 75 % z nich będzie gotowych do korzystania z energii elektrycznej z lądu.

W proces rozwoju zrównoważonej turystyki morskiej włączają się zarządy miast. W Turku do obsługi ruchu turystycznego używa się wyłącznie samochodów elektrycznych. Podobną zmianę wprowadzono od 2022 roku w Helsinkach, gdzie Dział Obsługi Pasażerów zamienił samochody konwencjonalne na elektryczne. Odpady ze statków wycieczkowych odbierane są także pojazdami elektrycznymi lub pojazdami wykorzystującymi paliwa odnawialne.

W porcie w Kopenhadze wszystkie silniki spalinowe urządzeń wykorzystywanych w obsłudze statków wycieczkowych zostały w 2022 roku wycofane i zastąpione na wszystkich nabrzeżach wycieczkowych urządzeniami z napędami elektrycznymi. A konkretnie, oznacza to, że wszystko, począwszy od podnośników koszarowych, wózków widłowych, ciężarówek, sprzętu skanującego i przenośników taśmowych, wykorzystuje zasilanie z sieci elektrycznej.

W ramach nowej inicjatywy od 2022 r. Göteborg oferuje alternatywny transport wahadłowy zamiast autobusów. Linie wycieczkowe mogą zarezerwować transfer łodzią o napędzie elektrycznym dla 270 osób. A to zmniejsza liczbę autobusów transportujących turystów do miasta.

Dodatkowo oferuje turystom możliwość poznawania miasta od strony rzeki. Można sobie wyobrazić, że w bardzo dalekiej przyszłości z takiej oferty będą mogli skorzystać goście przybywający na statkach do Gdańska lub Gdyni.

A w Göteborgu gości ze statków zachęca się do przejścia pieszo z terminalu America do centrum miasta. Terminal znajduje się w niewielkiej odległości od centrum miasta. Odbywa się to poprzez promowanie tematycznych wycieczek pieszych i lepsze oznakowanie. Göteborg & Co. oraz Port w Göteborgu również promują i informują gości rejsu o wypożyczalni rowerów i możliwości zwiedzania miasta tramwajem.

W Kilonii turyści mogą podróżować promami elektrycznymi lub elektrycznymi autobusami. System zarządzania ekologicznym transportem oraz środki transportu finansowane są w ramach projektu CAPTN z budżetów kraju związkowego Szlezwik-Holsztyn oraz Kilonii.

Stosowana już na szeroką skalę polityka zrównoważonej żegluga operatorów statków pasażerskich stanowi szansą dla polskich lokalnych operatorów turystycznych. Polskie porty otoczone są parkami krajobrazowymi, a w pobliżu Gdańska, Gdyni i Szczecina znajduje się zarówno warty odwiedzenia skansen jak rezerwat przyrody lub po prostu urokliwe miejsce. Jest ich wiele na Kaszubach, Żuławach czy w okolicach Szczecina.

²³ Cruise Baltic welcomes a coastal gem as a new member of the network, <https://www.cruisebaltic.com/press/detail/2024-01-30-cruise-baltic-welcomes-a-coastal-gem-as-a-new-member-of-the-network> [data pobrania 30-01-2024].

²⁴ tamże.

²⁵ tamże.

MATERIAŁY

Bibliografia

1. 2022 State Of The Cruise Industry Outlook, Waszyngton 2023, s. 2.

2. Analysis of CLIA Passenger Data, 2019 – 2021, CLIA Cruise Forecast /Tourism Economics (Dec. 2022); and UNWTO international tourist arrivals data (Jan. 2023).

3. CLIA SPI Survey, November 2021.

4. Cruise Baltic Sustainability Report 2021, Kopenhaga 2022.

5. CRUISE BALTIC MARKET REVIEW 2024, Kopenhaga 2024.

6. Cruise lines increase the number of calls in the Baltic Sea’s eastern ports, <https://www.cruisebaltic.com/press/detail/2024-02-29-cruise-lines-increase-the-number-of-calls-in-the-baltic-sea-s-eastern-ports> [29-02-2024].

7. Cruise Baltic welcomes a coastal gem as a new member of the network, <https://www.cruisebaltic.com/press/detail/2024-01-30-cruise-baltic-welcomes-a-coastal-gem-as-a-new-member-of-the-network> [data pobrania 30-01-2024].

8. Expedition Cruise Network Insights Report 2023/2024, Londyn 2024.

9. Good Practices for Sustainable Cruise Tourism, Deloitte Consulting, Luxembourg, Publications Office of the European Union, 2023.

10. THE STATE OF THE CRUISE INDUSTRY 2023, Waszyngton 2023.

Summary

Passenger shipping, like freight transport, has adopted a sustainable development strategy. Shipowners operating on the passenger transport market have undertaken extensive organizational and technical measures to reduce the negative impact of ships on the natural environment. Ports have joined this process by building stations to power ships with electricity from shore. Expedition tourism is developing dynamically. It is one of the fastest growing markets for maritime passenger tourism.

Activities are undertaken to support tourists and provide services that facilitate visiting ports and regions using ecological means of transport. Attention is paid to ecological education of tourists arriving by passenger ships. Tourists’ expectations regarding the protection of the marine environment, coastlines and port cities are taken into account. All activities are interconnected, and most cities cooperate with ports and shipowners to develop sustainable maritime tourism. The Baltic Sea region remains in the main trend related to the development of sustainable passenger shipping.

110

Nautologia 2024, nr 161

Kazimierz Netka

Pomorskie – regionem innowacji przemysłowych i naukowych oraz wysokiej kultury

Siedem propozycji dla rządu odnośnie wsparcia inicjatyw gospodarczych i kulturowych w województwie pomorskim. Drugie spotkanie w sprawie wzywań rozwojowych regionu. Pomorskie dostanie pieniądze z puli Tarczy Wschodniej. Jest duża szansa na utworzenie Związku Metropolitalnego Trójmiejskiego. Gdańsk bez dochodu z powiększonego o 36 hektarów polskiego lądu? Metropolia nad Zatoką Gdańską bez Elbląga?

Zatoka Gdańska i jej otoczenie to jeden z najcenniejszych w Europie, w tym oczywiście w Polsce, części naszego kontynentu. Jest unikatowa zarówno pod względem kulturowym, historycznym, jak i gospodarczym, biznesowym i geograficznym, geologicznym, geomorfologicznym, krajobrazowym, przyrodniczym, klimatycznym, hydrologicznym, hydrograficznym, hipsometrycznym. Niezwykle cenna i ważna, wymagająca dużej uwagi jest tutaj delta Wisły, a zwłaszcza Żuławy, których stolicą jest Gdańsk, ale też Nowy Dwór Gdański (stolica Żuław Wielkich) i Elbląg (stolica Żuław Elbląskich).

Warto temu obszarowi poświęcać więcej uwagi, inwestować w umacnianie owego regionu położonego na pograniczu województw pomorskiego i warmińsko-mazurskiego. Środowiska biznesowe i naukowe województwa pomorskiego postanowiły zidentyfikować wyzwania rozwojowe. Dyskusje na ten temat prowadzone są m.in. podczas spotkań w Sali Senatu Politechniki Gdańskiej. Pierwsza taka konferencja miała miejsce 16 maja 2024 roku. Na drugie spotkanie organizatorzy zaprosili 2 lipca 2024 roku, również do Sali Senatu Politechniki Gdańskiej. Przybyli przedstawiciele różnych środowisk: naukowych, biznesowych, kulturowych, samorządowych oraz parlamentarzysty – posłowie i senatorowie, a także reprezentant Europy. Organizatorami tych spotkań z cyklu: „Wyzwania rozwojowe województwa pomorskiego” są Stowarzyszenie Pracodawcy Pomorza oraz Politechnika Gdańska, pod patronatem honorowym Wojewody Pomorskiej i Marszałka Województwa Pomorskiego.

Dlaczego debaty na temat potrzeb wskazywania kierunków w jakich powinna iść gospodarka i kultura województwa pomorskiego, jest tak ważne? O tym jeszcze przed rozpoczęciem spotkania 2 lipca 2024 roku, powiedział nam prof. Marek Grzybowski – przewodniczący Polskiego Towarzystwa Nautologicznego, prezes Bałtyckiego Klastra Morskiego i Kosmicznego, a więc osoba zajmująca się nauką, i biznesem.

Jest szansa, że wreszcie nasz przemysł przekształcimy w przemysł innowacyjny, czyli zautomatyzowany, zrobotyzowany.

– *Województwo pomorskie ma dużą szansę na przekształcenie się w województwo, w którym będzie produkowana zielona energia* – ocenił prof. Marek Grzybowski.

– *To jest przyszłość, w którą wpisujemy się zgodnie ze światowymi trendami, ale rozwoju energetyki, zarówno morskiej jak i energetyki opartej na energetyce jądrowej nie zrealizujemy nie mając dobrze rozwiniętej infrastruktury przemysłów morskich, czyli dużych i małych portów morskich. Bo wszystkie porty będą funkcjonowały jako porty instalacyjne lub te, które będą pomagały w imporcie lub montażu urządzeń energetyki jądrowej, energetyki jądrowej, a także infrastruktury sieciowej. Bez portów dużych tego nie zrobimy. Bez portów małych nie będziemy mieli dobrych portów serwisowych i obsługi, zarówno podkreślam: energetyki morskiej wiatrowej, jak i energetyki lądowej i energetyki jądrowej. Małe porty też będą odgrywały istotną rolę. I w tym otoczeniu portów małych i dużych, istotną rolę będzie*



Profesor Marek Grzybowski

odgrywała Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna, jako obszar inwestycyjny i ciągle atrakcyjny i porty z centrami logistycznymi, które muszą wesprzeć rozwój energetyki i energetyki morskiej, jeśli chcemy zwiększyć udział polskiego przemysłu, bo to jest szansa nie tylko dla inwestorów zagranicznych, ale też szansa dla polskiego przemysłu i jest szansa, żebyśmy wreszcie nasz przemysł przekształcili w przemysł innowacyjny, czyli zautomatyzowany, zrobotyzowany, bo ciągle jesteśmy w Europie w ognie robotyzacji i automatyzacji.

– *Rozwój przemysłu to także szansa dla badań naukowych i rozwoju edukacji, zarówno na poziomie wyższym jak i na poziomie zawodowym. To też szansa dla zwiększenia aktywności instytutów, takich jak Centrum Offshorowe Instytutu Morskiego Uniwersytetu Morskiego w Gdyni, ale także Centrum Techniki Okrętowej, które ma Laboratorium Badań Energetyki Offshorowej, a także jest to bardzo duża szansa dla innych instytutów naukowych i dla sieci Uniwersytetów Fahrenheita* – powiedział prof. Marek Grzybowski.

Spotkanie zainaugurował prof. Krzysztof Wilde – rektor Politechniki Gdańskiej, witając przybyłych. Następnie pan rektor mówił o randze pomorskich szkół wyższych, w tym Politechniki Gdańskiej i o szansach, jakie dać może nauka.

– *Rozwój Pomorza może się odbyć tylko z udziałem młodych ludzi, tylko wtedy gdy ci młodzi ludzie są ambitni, pomysłowi* – mówił pan rektor prof. Krzysztof Wilde. – *Mamy ściągać ludzi z całego świata i to jest nasza ambicja, a pomysłem na to jest funkcjonowanie Związku Uczelni w Gdańsku im. Daniela Fahrenheita.*

Mówiąc o powstaniu i działalności Związku Uczelni pan rektor wspominał, że inne uczelnie pytają czy mogą przystąpić do tego związku.

– *Podążamy ścieżką Unii Europejskiej. Właściwie wiele kroków zrobiliśmy bardzo podobnie jak Unia, czyli to jest Federacja i tutaj chcę zaznaczyć w obecności parlamentarzystów, nie jest tak jak minister Wierzbicka mówi, że można się skonsolidować od razu, to jest*



Spotkanie zainaugurował prof. Krzysztof Wilde – rektor Politechniki Gdańskiej, witając przybyłych

naprawdę nieprawda. Tak duże organizmy jakimi są trzy uczelnie, nie mogą się rozwiązać. To jest niemożliwe. To jest 4000 osób zatrudnionych w Uniwersytecie Gdańskim, 3000 w Politechnice Gdańskiej, 2000 w Gdańskim Uniwersytecie Medycznym.

– Cały czas naciskamy na ministra Wierzbickiego żeby, żeby Federacja była tym elementem, który jest istotny i jeżeli się zdarzy, że nam się opłaci zrobić pełną konsolidację to tego dokonamy, ale nie teraz, od razu, nagle – mówił pan rektor prof. Krzysztof Wilde. Tak że proszę pamiętać o tych uczelniach, chcemy budować Pomorze, ale bez młodych ludzi, bez dopływu kadr, bez ściągania osób tutaj do nas to się nie uda. Od czterech lat Politechnika Gdańska na strategię reklamowania się w całej Polsce, czego wcześniej nie robiliśmy. 4 lata temu z Mazowieckiego przyciągaliśmy 200 kandydatów, w tym roku przyciągamy dziewięćset, tak że gdzieś ta atrakcyjność Pomorza, atrakcyjność uczelni zdecydowanie rośnie. W zeszłym tygodniu było ogłoszenie tak zwanego rankingu Perspektyw, gdzie się rankinguje wszystkie uczelnie pod kątem tego jak są atrakcyjne, jak publikują, jak kadry ściągają. Są parametry też trochę prestiżu i Politechnika Gdańska jest piąta wśród wszystkich uczelni w całej Polsce. Tak, że z 6 wskoczyliśmy na piąte miejsce. Wszystkie trzy uczelnie tworzące Związek Uczelni w Gdańsku, idą do góry, wszystkie trzymają się wysoko. Tak że takiej mocy uczelni nie było. Proszę przedsiębiorcy, politycy by ten złoty trójkąt, prawda że razem wszystko załatwimy, żeby w końcu zadziałało. Tak marzę, żeby to zadziałało, ale teraz potrzebni nam są politycy, żeby parę rzeczy naprawdę w polskim prawodawstwie zrealizowali, a my za 2 lata, myśląc że w tym programie jesteśmy w stanie powiedzieć, że będzie federacja Fahrenheita i rozpoczniemy

ekspansję międzynarodową – czego wam i sobie, i przyjaciółom życzę. Dziękuję bardzo! – powiedział prof. Krzysztof Wilde.

POMORSKIE MA STRATEGIĘ ROZWOJU

Jakie szanse ma województwo pomorskie, jego kultura, gospodarka? O tym mówił m.in. dr Zbigniew Canowiecki – prezydent Pracodawców Pomorza, przewodniczący Konwentu Gospodarczego debat, dyskusji, wypowiedzi ekspertów, ale gdy Janusz Lewandowski poprosił żebyśmy wskazał 6 – 7 najważniejszych wyzwań gospodarczych i nie tylko dla Pomorza, wyzwań rozwojowych, miałem z tym niezwykle problem – mówił prezydent dr Zbigniew Canowiecki.

– Województwo pomorskie ma fantastycznie opracowaną strategię rozwoju Pomorza. Powstała ona w wyniku wielostopniowych debat, dyskusji, wypowiedzi ekspertów, ale gdy Janusz Lewandowski poprosił żebyśmy wskazał 6 – 7 najważniejszych wyzwań gospodarczych i nie tylko dla Pomorza, wyzwań rozwojowych, miałem z tym niezwykle problem – mówił prezydent dr Zbigniew Canowiecki. – Przypominam dzisiaj tym, którzy nie byli na pierwszym spotkaniu, że z Januszem Lewandowskim zastanawialiśmy się jak to zrobić żeby z masy postulatów, które są zawarte w strategii rozwoju województwa pomorskiego, wybrać kluczowe zadania, te, z którymi będziemy mogli pójść do naszego społeczeństwa, do mieszkańców województwa pomorskiego, żebyśmy zakreśliли nasze budowane społeczeństwo obywatelskie do aktywnego udziału w promowaniu tych wyzwań gospodarczych, bo społeczeństwo obywatelskie, społeczeństwo zaangażowane, które zna cele do jakich dąży ich mała ojczyzna jest niezwykle ważnym. I to zapytanie, jakby ta potrzeba, która została zdefiniowana przez europoła, trafiła na dobry grunt, ponieważ zarówno Pracodawcy Pomorza jak i Politechnika Gdańska podjęły się zadania zorganizowania takiego złotego trójkąta, do któ-



Dr Zbigniew Canowiecki – prezydent Pracodawców Pomorza

rego zaprosiliśmy przedstawicieli gospodarki, przedstawicieli samorządu, przedstawicieli nauki. Oczywiście bazowaliśmy na dotychczasowych opracowaniach, strategiach, debatach. Na pierwszym spotkaniu postawiliśmy sobie takie zadanie: cele gospodarcze; ale pojawiły się głosy, w tym senatora Rybickiego, który powiedział: taki rozwój gospodarczy, zrównoważony i rozwój naszego regionu to nie tylko wyzwania gospodarcze. To również wyzwania pozagospodarcze i dał przykład Opery Bałtyckiej. Dlatego na pierwszym spotkaniu ześmy się skoncentrowali na zadaniach głównie gospodarczych. Na pierwszym spotkaniu wystąpiło 12 ekspertów. W oparciu o ich wypowiedzi udało się zdefiniować 3 cele gospodarcze: energetyka, porty i stocznie.

– Na koniec poprzedniego spotkania został zgłoszony jeszcze temat: nowe technologie, który zostanie dzisiaj omówiony. Pozagospodarczo w tych tematach rozwojowych zostały zgłoszone trzy tematy: Metropolia, Uniwersytet Fahrenheita i Opera Bałtycka. Na dzień dzisiejszy to jest razem 7 wyzwań rozwojowych Pomorza. O tych pierwszych trzech powiem troszeczkę szerzej, te pozostałe, które dzisiaj będą prezentowane, tylko zasygnalizuję. Chciałbym jednak zaznaczyć, że organizatorzy dzisiejszego spotkania nie mają takiej ambicji, żeby budować jakąś nową strategię, nowe wyzwania czy uwzględnić wszystkie dziedziny naszej działalności społecznej i gospodarczej. Wręcz przeciwnie, chcemy wybrać tylko te, z którymi chcemy zachęcić naszych mieszkańców do tego, żeby oni byli też promotorami tych wyzwań gospodarczych i w każdym z tych wyzwań gospodarczych nakreślić 3 – 4 cele, z którymi chcemy dotrzeć do znaczących polityków i decydentów w naszym kraju, żeby zdobyć

poparcie w zakresie decyzyjnym i finansowym, żeby te cele, kluczowe wyzwania rozwojowe dla województwa pomorskiego można było realizować.

– Jeśli chodzi o tematy energetyki – wyzwaniem rozwojowym jest przyspieszenie zielonej transformacji. I powiem tak: my jako region mamy wyjątkowe szczęście. Jesteśmy regionem najmniej skażonym węglem. Możemy stać się obecnie, tak jak Śląsk przez dekady był wiodącym gospodarczym regionem dla Polski, to my dzisiaj możemy tę funkcję przejąć. Mamy historyczną szansę. U nas najwięcej produkuje się zielonej energii, u nas się buduje kolejne farmy wiatrowe. My mamy szansę z elektrownią jądrową być hubem energetycznym dla całej Polski i być liderem transformacji energetycznej. Do realizacji tego wyzwania w zasadzie są dwa jakby pytania, dwa wnioski kierowane do władz centralnych.

– Chcemy by to, co w latach poprzednich zostało zdeorganizowane, żeby dzisiaj na Bazie Energi S.A. skoncentrować wszystkie elementy związane z energią, wszystkie aktywa energetyczne i obrotu gazem, żeby były tu, w gdańskiej Enerdze. Jest taka koncepcja i myślę, że tutaj wytrwałość marszałka Struka będzie potrzebna w tym, żeby o to powalczyć, żeby to, co zostało zepsute naprawić i skoncentrować te elementy i te aktywa właśnie w Enerdze. Drugi temat bardzo ważny, który zgłosił na poprzednim spotkaniu Paweł Olechnowicz to jest powołanie w Gdańsku w drodze uchwały rządowej Bałtyckiego Funduszu Transformacji Energetycznej. Jest nam potrzebna taka platforma, takie finansowanie najnowocześniejszych technologii związanych z transformacją energetyczną. Będziemy o to walczyć, będziemy to wspierać.

MORSKI HUB LOGISTYCZNY – ZWIĘKSZENIE DOSTĘPNOŚCI I ZDOLNOŚCI PRZEŁADUNKOWYCH PORTÓW MORSKICH

Uzasadnienie: Inwestycje portowe to inwestycje w bezpieczeństwo, transformację energetyczną oraz zapewnienie konkurencyjności portów morskich o znaczeniu strategicznym dla Polski i UE. Zwiększenie efektywności i możliwości działania portów jako polskiego morskiego hubu logistycznego wymusza wzięcie przez władze centralne i regionalne większej odpowiedzialności za ich funkcjonowanie, systematyczne zwiększanie dostępności drogowej i kolejowej do portów oraz ich zdolności przeładunkowych.

Wsparcie decyzyjne władz centralnych:

1. Wsparcie regulacyjne i finansowe Ministerstwa Infrastruktury w realizacji inwestycji zabezpieczających infrastrukturę krytyczną od strony wody i lądu oraz rozwiązań systemowych IT,
2. Włączenie przez Ministerstwo Infrastruktury „zielonego światła” dla Zarządu Morskiego Portu Gdynia w zakresie budowy portu zewnętrznego w ramach Partnerstwa Publiczno – Prywatnego,
3. Nadanie przez GDDKiA priorytetu budowy Drogi Czerwonej i przyspieszenie jej realizacji w stosunku do założeń planowych,
4. Zobowiązanie PKP PLK do przyspieszenia prac modernizacyjnych linii kolejowej 201 (Gdynia) oraz przebudowy linii 226 (Gdańsk),
5. Wsparcie finansowe w ramach KPO dużych portów morskich w Gdańsku i Gdyni celem dostosowania ich do obsługi instalacyjnej farm wiatrowych,
6. Wsparcie finansowe w ramach KPO małych portów morskich we Władysławowie, Ustce i Łebie w celu dostosowania ich do obsługi serwisowej w zakresie offshore,
7. Ustawowe zwiększenie wpływu samorządowych władz regionalnych w zakresie nadzoru i koordynacji działań oraz współpracy portów w Gdańsku i Gdyni.

STOCZNIE PRODUKCYJNE – SPECJALIZACJA DLA OFFSHORU I OIL & GAS

Uzasadnienie: Trójmiejskie stocznie produkcyjne (m.in. Crist, Remontowa) posiadające odpowiednie kompetencje, umiejętności, zasoby ludzkie, know how, wymagany standing finansowy oraz niezbędne zdolności produkcyjne realizują zamówienia armatorów zagranicznych na statki specjalistyczne (m.in. offshorowe oraz do przewozu gazu i paliw płynnych) wobec braku decyzji władz polskich o budowie własnej floty w tym zakresie (dzierżawimy, leasingujemy zlecając ich budowę zagranicznym stoczniom).

Wsparcie decyzyjne władz centralnych:

1. Wyrażenie zgody przez Ministerstwo Infrastruktury w porozumieniu z Ministerstwem Aktywów Państwowych na powołanie przez zainteresowane spółki z udziałem Skarbu Państwa (np. PGE i PKN Orlen) spółki armatorskiej (np. na bazie firmy Petrobaltic) realizującej program budowy przez polskie stocznie własnych statków do budowy i serwisowania farm wiatrowych na morzu oraz przewozu paliw płynnych i gazu,
2. Powołanie Pełnomocnika Rządu do spraw gospodarki Offshore i Local Content w zakresie morskiej energetyki wiatrowej, którego zadaniem byłby między innymi nadzór nad realizacją Porozumienia sektorowego z dnia 15 września 2021 roku na rzecz rozwoju morskiej energetyki wiatrowej w Polsce – poinformował prezydent Pracodawców Pomorza, dr Zbigniew Canowiecki.

O czwartym ze zidentyfikowanych dotychczas wyzwań rozwojowych dla województwa pomorskiego, mówił Stanisław Szultka – dyrektor Departamentu Rozwoju Gospodarczego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego.

Chodzi zaś o funkcjonowanie podmiotu o nazwie: „Pomorskie centrum kompetencji kwantowych i sztucznej inteligencji (AI)”.

Uzasadnienie: Wyzwaniem współczesności jest budowanie kompetencji na światowym poziomie w obszarze, który zdecyduje o pozycji konkurencyjnej i technologicznej krajów w najbliższej przyszłości – AI oraz technologii kwantowych. Pomorskie ma atuty, aby zająć rozpoznawalne miejsce w tym wyścigu: Centrum Kompetencji STOS PG z superkomputerem Kraken, Międzynarodowe Centrum Teorii Technologii Kwantowych UG, renomowane naukowe zespoły badawcze specjalizujące się w AI i jej zastosowaniach (UG, PG, GUMed), liczne ośrodki R&D kluczowych korporacji międzynarodowych (np. Intel, Amazon) oraz największy w Polsce klastery ICT utworzony ze środków regionalnych i inwestujący znaczące środki w infrastrukturę badawczą.

Wsparcie decyzyjne władz centralnych:

1. Zapewnienie finansowania ze środków KPO lub budżetowych zakupu komputera kwantowego uzupełniającego moce badawcze komputera Kraken i pracującego jako infrastruktura badawcza Uczelni Fahrenheita i zainteresowanych uczelni pomorskich,
2. Powołanie Pomorskiego Funduszu Inwestycyjnego Nowych Technologii stymulującego i inwestującego w badania i rozwój technologii opartych o AI i technologie kwantowe,
3. Opracowanie i wdrożenie przez Ministerstwo Cyfryzacji ram regulacyjnych stymulujących inwestycje w rozwiązania AI oparte o wykorzystywanie danych publicznych.

FEDERALIZACJA UCZELNI NALEŻĄCYCH DO ZWIĄZKU IM. DANIELA FAHRENHEITA (POLITECHNIKA GDAŃSKA, UNIWERSYTET GDAŃSKI, GDAŃSKI UNIWERSYTET MEDYCZNY), PRZEDSTAWIŁ PROF. PIOTR STEPNOWSKI, REKTOR UNIWERSYTETU GDAŃSKIEGO:

Uzasadnienie: Wyzwaniem dla Pomorza jest stworzenie silnego ośrodka akademickiego w Gdańsku poprzez wykorzystanie zasobów i możliwości wszystkich trzech uczelni (PG, UG, GUMed). Federalizacja tych uczelni umożliwi sprawne prowadzenie wspólnej polityki oraz rozszerzanie współpracy międzynarodowej na rzecz podnoszenia jakości badań naukowych, prac rozwojowych i kształcenia. Wspólna realizacja programów badawczych, dydaktycznych oraz popularyzatorskich umożliwi efektywniejszą współpracę z otoczeniem społeczno-gospodarczym na rzecz rozwoju regionu i kraju.

Wsparcie decyzyjne władz centralnych:

1. Przyjęcie przez rząd i parlament proponowanych przez trzech rektorów pomorskich uczelni zmian w ustawie z dnia 20 lipca 2018 roku – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce w zakresie przepisów przejściowych regulujących status obecnych uczelni badawczych w przypadku utworzenia federacji,
2. Opracowanie przez Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego programu bądź systemu umożliwiającego premiowanie zwiększanie subwencji dla jednostek ponoszących trud tworzenia uczelni federacyjnych.

POWOŁANIE METROPOLII W WOJEWÓDZTWIE POMORSKIM, ZAPREZENTOWAŁA PROF. IWONA SAGAN, UNIWERSYTET GDAŃSKI

Uzasadnienie: Powołanie metropolii na terenie województwa pomorskiego jest konieczne. Umożliwi to koordynację i wspólną realizację zadań wykraczających poza możliwości jednego miasta czy gminy oraz zdynamizuje rozwój nie tylko obszaru metropolitalnego, ale całego regionu. Jednak co do zasad powoływania i funkcjonowania Metropolii w świetle nieudanego eksperymentu Śląsko – Zagłębiowskiej Metropolii musi obecnie zdecydować rząd i parlament.

Wsparcie decyzyjne władz centralnych:

1. Przyjęcie przez rząd i parlament ustawy regulującej zasady ustanawiania obszarów metropolitalnych w Polsce oraz ich miejsca w strukturze administracyjnej państwa,
2. Powołanie Metropolii na terenie województwa pomorskiego wraz z określeniem obszaru działania, zadań i uprawnień władz metropolitalnych.

BUDOWA NOWEJ SIEDZIBY OPERY BAŁTYCKIEJ, ZOBRAZOWAŁ DR ROMUALD WICZA-POKOJSKI, DYREKTOR OPERY BAŁTYCKIEJ:

Uzasadnienie: Opera Bałtycka wykorzystuje w swojej działalności artystycznej obiekt wybudowany w 1915 roku Z przeznaczeniem na ujeżdżalnię koni, a z czasem zamieniony na salę sportowo – widowiskową. W latach 1946-47 odbywały się tam zawody bokserskie. Po tym okresie obiekt przekazano na cele kultury i wielokrotnie przebudowywano. Konieczność budowy nowej siedziby Opery Bałtyckiej, współprowadzonej przez Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego, wynika z obecnego katastrofalnego stanu technicznego i funkcjonalnego tego budynku.

Wsparcie decyzyjne władz centralnych:

Zapewnienie finansowania przez Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego środkami budżetowymi i unijnymi budowy nowej siedziby Opery Bałtyckiej na terenach postocznio-nych z zachowaniem tradycji i historii miejsca, na końcu Drogi do Wolności. Z założenia obiekt operowy, jako hołd wdzięczności i pamięci o roli stoczniovców w zrywach wolnościowych 1970, 1980 i 1989 roku, powinien nawiązywać do industrialnych elementów stocznio-nych, jak pozostawione dźwigi – stanowiące już obecnie symbol Gdańska.

Po prezentacjach rozpoczęła się dyskusja. Nie zabrakło krytycznych uwag pod adresem przedstawionych propozycji siedmiu wyzwań rozwojowych województwa pomorskiego. Były też dodatkowe...

– Chciałbym powiedzieć, że dzwonił do mnie senator Kazimierz Kleina i powiedział tak: powinien powstać Kontrakt dla Pomorza, oparty o te postulaty i powinniście o to walczyć, o to się bić, a my będziemy wspierać „Kontrakt dla Pomorza”, zawierający te punkty, właśnie, prorozwojowe – powiedział dr Zbigniew Canowiecki – Ja myślę, że jeżeli dzisiaj przyjmujemy te wszystkie punkty, te wszystkie wyzwania, z tym wnioskami do władz centralnych, to razem z panem rektorem, jako organizatorzy tych spotkań, wystosujemy odpowiednie pisma do premiera i do władz, ministerstw, żeby te tematy były uruchomione.

– Myślę, że będziemy również zabiegać o to – i tu będzie prośba do pana marszałka Struka – żeby takie spotkanie odbyło się z premierem, żeby jemu osobiście przedstawić te punkty rozwojowe; będziemy walczyć, jeżeli dzisiaj jeszcze dyskusja potwierdzi, że były to trafne wybory. Bardzo proszę pana marszałka Mieczysława Struka o słowo wstępne do dyskusji, a wszystkich proszę przygotować się i ewentualnie się zgłaszać.

– Bardzo dziękuję; proszę państwa, nawiążę do prezentacji pana profesora Pokojkiego, który przedstawił koncepcję jak on widzi nową operę, Centrum Muzyczno-Kongresowego, czy też może Centrum Operowo – Kongresowego. Chodzi o to, żebyśmy też mieli tego typu obiekt do przyciągnięcia ludzi, którzy chcą dyskutować na ważne tematy. Wydaje się, że dzisiaj obiekty Filharmonii są niewystarczające, więc wydaje mi się, że jako metropolia trójmiejska, metropolia gdańska, to jest absolutnie zasadne, żebyśmy takie obiekty wielofunkcyjne posiadali – powiedział marszałek Mieczysław Struk.

– Trzeba sobie jednak uświadomić, że to jest koszt 500 – 600 milionów złotych. Bez pomocy rządu, bez zewnętrznych środków finansowych, nikt z nas z taką inwestycją sobie nie poradzi. Jak pan doktor Canowiecki powiedział wcześniej, ta zapowiedź zainteresowania Operą Bałtycką wywołała dość duże zainteresowanie, choć nie

ukrywam, że w tym samym wystąpieniu mówiłem także o centrum pediatrycznym. Opera Bałtycka zelektryzowała słuchaczy, a nie centrum pediatryczne, którego też bardzo potrzebujemy. Przypomnę, że usługi zdrowotne dla dzieci są bardzo rozproszone w wielu szpitalach i my bardzo potrzebujemy takiego Centrum Pediatrycznego, które chcielibyśmy w najbliższych latach budować na gdańskiej Zaspie przy Szpitalu Świętego Wojciecha.

Pan marszałek nawiązał do tezy: – Pomorze zostało znacznie zdewastowane decyzjami poprzedniego rządu w kwestii dotyczącej Energi i Lotosu. Wielokrotnie na ten temat rozmawialiśmy z takimi osobami jak chociażby pani posłanka Agnieszka Pomaska, senator Sławomir Rybicki, czy też z panem prezesem Sławomirem Staszakiem, który jest wśród nas i to w gronie także specjalistów powstała taka koncepcja w jaki sposób zdyskontować nową sytuację polityczną w naszej ojczyźnie, także na Pomorzu, w kontekście aktywów, które utraciliśmy i które zostały włączone do Orlenu – powiedział marszałek Mieczysław Struk. To był punkt wyjścia do takiej dyskusji. Z różnymi decydentami na poziomie Warszawy, trzeba rozmawiać o tych sprawach. Rozmawiałem z prezesem Orlenu i jemu mówiłem o tym, że utraciliśmy wiele stanowisk pracy, utraciliśmy ogromny potencjał. Nie produkujemy asfaltu w Rafinerii, nie produkujemy olejów, a przecież był LOTOS OIL i wiele innych aktywów nie funkcjonuje już na terenie Gdańska, więc mamy prawo wymagać od rządu centralnego, żeby tego typu potencjał w postaci ważnych inwestycji, które będą inwestycjami prorozwojowymi w wielu dyscyplinach, w wielu obszarach działalności publicznej, miałyby w zasadniczy sposób zmienić obraz tej sytuacji. Oczywiście jednym tchem wymieniamy wiele takich sytuacji, o których dzisiaj doktor Canowiecki mówił w swoim wystąpieniu. Musi się rozwijać port we Władysławowie, który ma najlepsze warunki naszego wybrzeża żeby być portem obsługującym offshore na morzu. Potrzebne są inwestycje dostępowe od strony łądu i ewentualna rozbudowa tego portu. Nie rozumiem dlaczego stawiane jest na piedestale Darłowo, a nie na przykład i Darłowo, i Władysławowo – powiedział marszałek Mieczysław Struk.

– Dlaczego ta opera jest tak ważna? Na świecie istnieją budowle, które są najbardziej rozpoznawalne: Statua Wolności w Nowym Jorku, Wieża Eiffla w Paryżu, Opera w Sydney czy Filharmonia w Hamburgu – uzasadniał senator Sławomir Rybicki.

– Myślę, że powinniśmy mieć ambicję. Miejsce na Operę są tereny postocznio-owe. To jest miejsce, z którego bije energia i siła, które ma silną identyfikację emocjonalną, polityczną również w kontekście międzynarodowym. Myślę, że to jest również współczesna Agora. Tam się odbywały ważne wydarzenia, zapadały ważne decyzje i ten kontekst polityczny umiejscowiony w miejscu, gdzie przez 150 laty toczyła się produkcja głównie stocznio-owa i to połączenie tych dwóch fenomenów oddaje taki sygnał, takie silne przesłanie, które w kontekście ostatnich lat, które były stracone w z punktu widzenia batalii o historię, o prawdę historyczną, o pamięć historyczną z Niemcami. Mało kto w Europie kojarzy przemianę w tej części Europy ze Stoczną Gdańską, ze strajkami na Pomorzu, bo bardziej przychodzi im na myśl Mur Berliński. Nasz wspólny dorobek został zawłaszczony przez jedną opcję polityczną. Warto wydać pieniądze, by Opera była symbolem wysiłku Polaków na rzecz zmian w Europie i na świecie – stwierdził senator Sławomir Rybicki.

– Trzeba wybrać – zaproponował senator Bogdan Borusewicz. – Trzeba inwestować w to, co będzie nam dawało w przyszłości najwięcej korzyści. Czy w inteligencję sztuczną, w komputer kwantowy. Już zbudowaliśmy wiele np. dróg i teraz czas na to, żeby inwestować w możliwości intelektualne naszych uczelni i jestem tego zwolennikiem. Słyszałem, że opera miała kosztować 300 milionów, teraz pan marszałek mówi, że 600 – 800 milionów. Jest plan i są podpisane umowy na budowę Muzeum Westerplatte – tam na początku wejścia. Ja sądziłem że będzie kosztowało 500 milionów, a teraz myślę miliard, miliard dwieście. Trzeba ustalić co umiemy zrobić. A nie listę

pobożnych życzeń. Myslę, że dyskusja powinna być kontynuowana. Jeśli chodzi o operę, to już plac byłby lepszy, widać ładny piaseczek. Jeżeli chodzi o historię, to nasza opera w tym miejscu musi konkurować z Operą Berlińską, a nie z Murem Berlińskim – zwrócił uwagę senator Bogdan Borusewicz.

– Przede wszystkim chciałam powiedzieć, że bardzo dziękuję za kolejne zaproszenie tutaj, ponieważ jest to ważne spotkanie; zgłaszanych jest szereg poglądów, wymienimy się myślami i wiemy, że tak naprawdę, możemy sobie przedyskutować co dla naszego regionu jest najważniejsze – powiedziała posłanka Magdalena Kołodziejczak – przewodnicząca Żuławskiego Zespołu Parlamentarnego. – A przecież o to chodzi. Chciałabym zdać sprawę państwu ponieważ pojawił się tutaj temat ustawy metropolitalnej – o tym mówiła pani profesor Sagan, że po wieloletnich spotkaniach parlamentarzysty – i tutaj chcę podkreślić ogromne znaczenie samorządów – za co bardzo dziękuję miastom Gdańsk, Sopot. W głównej mierze prowadzimy dalej rozmowy. Z dużym zrozumieniem spotkaliśmy się też po zmianie u pana ministra Siemoniaka. Dostrzeżono, że ten policentryczny charakter naszego obszaru wymaga jednak odrębnego uregulowania, a nie ustawy ogólnej mówiącej o metropoliach. Ustalenia są takie, że w momencie wprowadzenia zmian do ustawy o której mówiliśmy, o ustawie śląskiej, również jest duża szansa na to, że będzie decyzja o utworzeniu Związku Metropolitalnego Trójmiejskiego, co byłoby dla nas, bez wątpienia, ogromnym sukcesem. Przy dyskusjach, to najpierw bierzemy pod uwagę ile to będzie kosztowało, a potem dopiero mówimy o efektach, które jakie efekty może to przynieść – to jest ogromny problem, dlatego, że pieniądze są rzeczą najważniejszą ale wydaje mi się, że musimy kłaść większy nacisk na to, co za sobą te decyzje będą niosły. Jednak niekoniecznie pieniądze powinny być tym elementem przesądzającym, bo w ten sposób trudno nam będzie do czegośkolwiek dojść – powiedziała Magdalena Kołodziejczak – posłanka na Sejm RP.

TARCZA WSCHÓD

– Jeśli chodzi o porty i nie tylko, myślę że mam dla państwa bardzo ważną informację o słowach, które jeszcze dzisiaj nie padły: Tarcza Wschód. To są pieniądze na polskie bezpieczeństwo. Mam dla państwa informację, że województwo pomorskie będzie włączone do tych inwestycji w ramach Tarczy Wschód. Mówię o tym dlatego że to jest kolejne źródło i to też finansowe, do finansowania naszych pomorskich projektów; zwłaszcza jeśli chodzi o porty. My też przecież mamy granicę międzynarodową i to jest bardzo ważne bo nie

dla wszystkich to było oczywiste, że nasze województwo w Tarczy Wschód się znajduje. Proszę mieć tę informację na uwadze, myśląc o kolejnych propozycjach dla naszego województwa.

– Nie wiem, czy wszyscy mają świadomość, że ustawa o portach morskich i przystaniach zwalnia porty morskie z podatków od nieruchomości, jeśli chodzi o tereny lądowe. Za chwilę Baltic Hub otworzy nową przestrzeń 36 ha. Gmina Miasta Gdańsk nie będzie miała z tego tytułu żadnego dochodu – poinformował Marek Ossowski – wiceprezes spółki Gdańska Agencja Rozwoju Gospodarczego InvestGDA:

– Dzięki sztucznej inteligencji, o której mówimy, pewnie za jakiś czas Baltic Hub zrobi wszystko, żeby tam nikt nie pracował. Tylko sztuczna inteligencja będzie podnosiła te kontenery, przekładała na kolej, a my, jako mieszkańcy Gdańska będziemy musieli wydzielić kawałek terenu, żeby koleją przeprowadzić transport. Chciałbym dać jeszcze jeden głos w dyskusji, byśmy nie wybierali między szpitalem dziecięcym, między operą czy komputerem, tylko zdecydowali się może porozmawiać na ten temat ze spółką PFR, która ma w Baltic Hubie 30 procent. Straciliśmy championów, straciliśmy mecenasów kultury, sportu, nauki, etc. Tutaj nie powiedzieliśmy sobie, że 30 procent w tym dochodzie, który będzie za chwilę podwojony, ma tylko i wyłącznie udział państwo. Jest pytanie, czy nie powinniśmy popracować, żeby w tym miejscu znaleźć źródło finansowania, a nie decydować, czy będziemy wybierać między dziećmi, studentami, czy talentami.

– Ja myślę, że te wszystkie wyzwania rozwojowe, które żeśmy przedstawili, one nie budzą żadnej kontrowersji, bo te 7 wyzwań, wszystkie głosy w dyskusji je potwierdzają. To są tylko propozycje jak je zrealizować. W związku z tym wydaje mi się, że na dzień dzisiejszy poszukiwanie kolejnych zostawmy sobie na okres późniejszy. Skoncentrujmy się na tych siedmiu – powiedział dr Zbigniew Canowiecki:

– Obiecuję, że razem z panami rektorami zastanowimy się w jakim cyklu od jesieni rozpocząć organizację debat już poświęconych konkretnym tematom. Chcę bardzo serdecznie podziękować wszystkim za udział. Jeżeli chcielibyście państwo coś wnieść jeszcze czy chcielibyście państwo zaproponować tematy, które od jesieni będziemy realizować z rektorami naszych trzech uczelni, to bardzo proszę, o telefon, o kontakt ze mną. Dziękuję bardzo, do zobaczenia – powiedział na zakończenie dr Zbigniew Canowiecki.

Zdjęcia: Marek Grzybowski

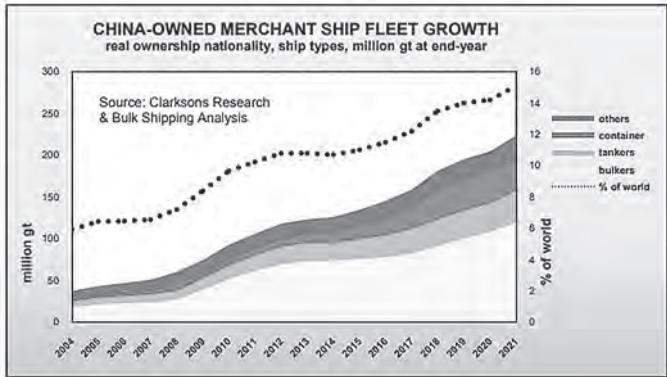
Marek Grzybowski

Wiodące floty świata. Dominuje Azja

Japonia z flotą wartą 206,4 mld dolarów otwiera dziesiątkę państw z flotami o najwyższej wartości. ChRL z flotą o wartości ponad 204 mld zajmuje pozycję drugą. Kolejne trzy to: Grecja, Stany Zjednoczone i Singapur. W ciągu ostatnich 12 miesięcy wartość aktywów i struktury własności flot uległy znacznym zmianom – informuje VesselsValue.



Warto spojrzeć na światową mapę flot, w przededniu konferencji poświęconej polskiej banderze, w czasie której będziemy wspominać jak to było kiedyś dobrze i narzekać jak to nic nie robią kolejne rządy. Jak to Warszawa nie rozumie Polski Morskiej i jak to większość Polaków nas nie rozumie. Bo jak zauważył przed wielkimi Sebastian Fabian Klonowicz: „Może nie wiedzieć Polak co to morze, gdy pilnie orze”.



Źródło: <https://www.hellenicshippingnews.com/powerful-growth-in-the-china-owned-fleet/>

Nie zbudowaliśmy drugiej Japonii ani na lądzie, ani na morzu. A Japonia nadal przoduje w robieniu biznesu na morzu. Zajmuje dziś pierwsze miejsce z flotą o najwyższej wartości. Analitycy VesselsValue obliczyli, że na początku 2024 r. operatorzy z Japonii mieli „pływające” aktywa o łącznej wartości około 206,3 mld dolarów.

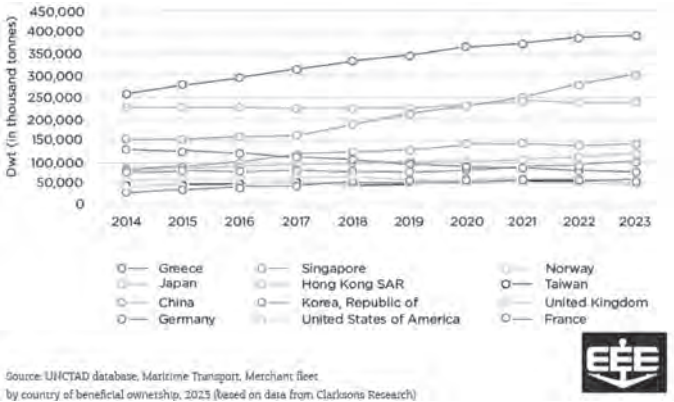
Koniunktura sprzyjała i od listopada 2022 r. wartość floty japońskich armatorów wzrosła o ok. 5%. Japonia posiada flotę 202 statków LNG o wartości 37,8 mld dolarów i 344 zbiornikowców LPG o wartości 13,4 mld. Japonia dominuje również na rynku samochodowców. Armatorzy z kraju kwitnącej wiśni posiadają także największą flotę do transportu pojazdów. Flota samochodowców licząca 334 statki szacowana jest na 22,9 mld dolarów.

CHINY – PONAD 6 TYS. STATKÓW

Chiny trzymają się mocno w czołówce i pod względem liczby posiadanych statków nie mają sobie równych. Na początku 2024 r. armatorzy z ChRL dysponowali łącznie 6084 statkami, a wartość ich floty oszacowano przez VesselsValue na 204 mld dolarów. Chiny posiadają największą flotę masowców, zarówno pod względem statków, jak i wartości. Wojna na Morzu Czarnym i blokada przejścia przez Morze Czerwone sprawiły, że zyski operatorów masowców poszybowały.

Szczególnie dobrze trzyma się rynek operatorów Capesize. Czartery dużych statków skoczyły niesamowicie. Za Newcastlemax (205k) roczny TC osiągał w marcu 2024 r. 32 580 USD/d i był o 44 % wyższy niż rok wcześniej podaje Banchero Costa. Również o 44% był wyższy TC niż rok wcześniej za Capesize (170k) i osiągał w marcu br. 27 150 USD/d. Kamsarmax (82k) miał ceny znośniejsze (18 500 USD/d), Supramax (52k) kontraktowano TC za 15 400 USD/d, a Handysize (38k) za 14 500 USD/d.

Kontrakty na nowe statki były nawet o około 30% wyższe niż rok wcześniej. Statki o nośności 180 tys.t kontraktowano nawet po 71,37 mln USD i był to najwyższy poziom cen od marca 2010 r. Banchero Costa ustaliło, że w marcu br. za Newcastlemax (205k) trzeba było płacić 72 mln dol., za Capesize (170k) stocznie oczekiwały 68 mln dol., Kamsarmax (82k) kosztował 42 mln dol., Supramax (52k) kontraktowano za 38 mln dol., a Handysize (38k) za 33 mln dol.



Operatorzy z Chin są także właścicielami największej liczby zbiornikowców i kontenerowców. Flota zbiornikowców to 1576 statków o łącznej wartości 47,4 mld dolarów, a flota kontenerowców liczy 1011 statków o imponującej wartości 42,6 mld dolarów.

– *Chociaż flota kontenerowa wzrosła od czasu ostatniego opracowania tego raportu [jesienią 2023 r. – MG], to jej wartość spadła o ok. 23,8%. Dzieje się tak, gdy rynek znacznie zwolnił w stosunku do rekordów z 2022 r. – zauważa Rebecca Galanopoulos-Jones z Veson Nautical.*



GRECJA – ZBIORNIKOWCE ZA 70 MLD DOL.

Grecja utrzymała pozycję trzeciego kraju morskiego zarówno pod względem całkowitej liczby statków w swojej flocie, jak i ogólnej wartości. Podczas gdy Chiny posiadają więcej zbiornikowców, grecka flota tankowców ma największą wartość, którą Vessel Value wyliczyło na 69,5 miliarda dolarów. A to oznacza, że przewaga Greków nad operatorami z Chin przekracza 22,1 mld dolarów.

Na skokowe zmiany wartości flot zbiornikowców ma oczywiście przebudowa logistyki dostaw ropy naftowej po sankcjach nałożonych na Rosję. Trasy dostaw się wydłużyły i znacznie wzrosła praca przewozowa zbiornikowców ropy w tonomilach.

Sytuacja na rynku pogorszyła się po atakach na statki na Morzu Czerwonym. to sprawiło krótkookresowe odchylenia od wartości średnich długookresowych czarterów. Na korzyść operatorów i na niekorzyść klientów, niestety. Wzrosły nie tylko czartery ale wartość statków.

– *Wartości zbiornikowców oscylują wokół najwyższych poziomów od 2010 roku* – stwierdza Galanopoulos-Jones i podaje dla przykładu: „na przykład wartość 15-letnich Suezmaxów o nośności 160 tys. t wzrosła obecnie o ok. 20,62% w porównaniu z tym samym okresem ubiegłego roku, z 38,37 mln USD do 46,28 mln USD.”

Grecja jest także właścicielem drugiej co do wielkości floty LNG. W dyspozycji operatorów znajduje się flota licząca 143 statki, a jej wartość oszacowano na 31,1 mld dolarów. Zbiornikowce LNG są w ciał w cenie i osiągają wartości „niezmiennie na podwyższonym poziomie od 2022 r.”. Tutaj istotną rolę odgrywa utrzymujący się wysoki popyt na przewozy LNG na dłuższych trasach.

Grecka żegluga koncentruje się głównie na transporcie ładunków masowych. Operatorzy z Grecji specjalizują się w żegludze trampowej. W transporcie dominują takie ładunki jak: zboża i produkty rolne, ropa i gaz, żelazo, boksyty, tlenek glinu i inne rudy, węgiel, nawozy, stal, produkty chemiczne i leśne – wyliczają autorzy raportu.

Greccy armatorzy odegrali główną rolę w tym trendzie, ponieważ stale inwestują w nowe, większe i bardziej wydajne statki. – Obecnie grecki portfel zamówień obejmuje 384 statki o łącznej nośności 34 mln dwt, co oznacza znaczny wzrost w porównaniu z poprzednimi latami – podaje Union of Greek Shipowners.

W stosunku do roku 2023 portfel zamówień jest większy o 60 % pod względem liczby statków i o 79% pod względem nośności. Natomiast w porównaniu do roku 2021 jest prawie czterokrotnie wyższy pod względem liczby statków i ponad dwukrotnie przekracza portfel zamówień pod względem nośności.

Greccy wprowadzają do swoich flot coraz większe statki. W 2024 r. średnia nośność zamawianego obecnie statku przez operatora z Grecji wynosi 88 748 dwt w porównaniu z 62 237 dwt floty światowej. Nowe statki mają również nowocześniejsze wyposażenie. Szczególną uwagę przywiązuje się do wydajnych silników i wprowadza się osprzęt przyjazny dla środowiska. Podkreśla się, że „Greccy armatorzy w dalszym ciągu inwestują w coraz nowocześniejszą i przyjazną środowisku flotę.

Greccy armatorzy kontrolują ponad 30% światowej floty (w dwt) zbiornikowców do przewozu ropy (910 statków), ponad 25% globalnej floty masowców (2 602), ponad 23% światowej floty zbiornikowców do transportu skroplonego gazu ziemnego (147 gazowców LNG), prawie 15% floty chemikaliowców i produktowców (507), 13,2% światowej floty do transportu skroplonego gazu ziemnego (163 zbiornikowców LPG), prawie 9% światowych kontenerowców (504) oraz 8,6% samochodowców (71 statków ro-ro).

USA – WYCIECZKOWCE O NAJWIĘKSZEJ WARTOŚCI

Na 4. miejscu znajdują się Stany Zjednoczone z flotą o wartości 99,9 mld dolarów. W tej kwocie dominuje wartość aktywów operatorów cruisów. Na 49 mld dolarów oszacowano wartość statków świadczących przewozy wycieczkowe. Singapur po raz kolejny utrzymał 5. miejsce z flotą o wartości ok. 85,7 mld dolarów i 4. miejsce pod względem liczby posiadanych statków. Singapurska flota kontenerowa jest trzecią co do wartości na świecie, wartą 22,1 mld dolarów.

W 2024 r. Korea Południowa utrzymała 6. pozycję, a wartość jej floty wynosi obecnie 67 mln dolarów. Kraj ten wypadł jednak z pierwszej dziesiątki pod względem liczby statków. Operatorów z Republiki Korei wyprzedziły Zjednoczone Emiraty Arabskie, Rosja i Holandia. Korea Południowa zachowała kluczową pozycję

światowego eksportera samochodów. Tu wciąż kontynuowane są inwestycje w samochodowce. 7 548 mln dolarów, to wartość floty operatorów samochodowców, która w najbliższym czasie wzrośnie. Bo dokach powstaje sześć statków LCTC dla HMM z opcją na kolejne cztery jednostki w Guangzhou z dostawą w latach 2026–2028.

NORWEGIA – RYNEK NA ZBIORNIKOWCE LNG I SAMOCHODOWCE

Norwegia awansowała na 7. miejsce, wyprzedzając Niemcy, z łączną wartością floty wynoszącą 59,3 mld dolarów. Zmiana jest efektem głównie inwestycji w biznesie transportu LNG. Jeden z operatorów świadczy również usługi dla Polski, która czarteruje zbiornikowce LNG przewożące gaz na trasach atlantyckich do terminalu gazowego w Świnoujściu.

Wartość norweskiej floty LNG wzrosła o ok. 16,7% od ostatniego raportu (jesień 2023 r.) z 12,2 mld dolarów do 14,2 mld dolarów. Wartość floty LPG wzrosła o ok. 55% z 2,9 mld USD do 4,5 mld USD. To efektem zmian struktury floty. Sprzedaży starszych jednostek i realizacji zamówień na nowe zbiornikowce. W 2023 r. Norwegia dodała do globalnego portfela zamówień 10 zbiornikowców LPG. W tym ujmują się kontrakty w ramach umowy en bloc zawartej przez Solvgang ASA, która zamówiła w Hyundai Heavy Industries pięć zbiornikowców VLGC na LPG o pojemności 88 tys. m³ z dostawą w latach 2026–2027 i wartością od 107,41 mln USD do 106,65 mln USD.

Norwegia jest także drugim co do wielkości właścicielem statków do przewozu samochodów. Wartość floty tych jednostek osią-

nęła 9,2 mld dolarów, podczas gdy jesienią 2023 r. szacowano jej wartość na 8,2 mld dolarów. A to oznacza wzrost o ok. 13% w porównaniu z ostatnim raportem.

Wielka Brytania przesunęła się z 9. teraz na 8. miejsce z wartością floty 53,8 mld dolarów. Tak jak w Stanach Zjednoczonych, istotną część wartości floty generuje branża statków wycieczkowych. W Wielkiej Brytanii stanowi ona około 25% wartości floty. Operatorzy kontenerowców mają udział około 15%. Wartość brytyjskiej floty zbiornikowców wzrosła o około 36,5%, z 5,2 miliarda dolarów w listopadzie 2022 r. do 7,2 miliarda dolarów w lutym 2024 r. Dzięki inwestycjom w sektorze LPG, a wartość floty brytyjskiej wzrosła z 2,9 mld dolarów do 5 mld dolarów.

Niemcy odnotowały spadek w ciągu kilku ostatnich miesięcy z 7. na 9. miejsce. Znaczna część floty operatorów niemieckich tradycyjnie składała się z kontenerowców. W tym segmencie Niemcy zajmują obecnie drugą pozycję pod względem liczby statków. Wartości statków w tym sektorze spadły. W rezultacie wartość niemieckiej floty spadła o około 45%, z 32,1 mln dolarów w listopadzie ubr. do 17,8 mld dolarów obecnie.

Hongkong jest nowym graczem na liście top 10 flot świata. Wartość floty operatorów z Hongkongu wynosi 44,7 mld dolarów. To znaczące inwestycje w sektorze masowców wywindowały Hongkong na piątą pozycję na liście 10 czołowych flot świata. Masowce generują ponad jedną czwartą (29%) całkowitej wartości floty, którą oszacowano na 13 mld dolarów.

Źródła: Veson Nautical, Vessel Value, Banchemo Costa, Union of Greek Shipowners

Porty Polskie w 2050. Dokąd płyniemy i jaki obrać kurs?

Kongres Porty Polskie 2030 otworzył dyskusję na temat tego jaką rolę będą spełniały polskie porty morskie w perspektywie 2040, a nawet 2050 r. Porty na świecie rozwijają się niezwykle dynamicznie, bo wymuszają to potrzeby globalizacji. Gospodarka polska coraz głębiej komponuje się w światową gospodarkę i porty morskie mają w tym niepodważalny udział.

Świat globalny, niestety, nam ciągle ucieka i widać to wyraźnie obserwując najnowsze dane rejestrowane przez UCTAD w formie Country Liner Shipping Connectivity Index (LSCI). Najnowszy (Q2 2024) indeks połączeń żeglugi liniowej (LSCI) wyraźnie wskazuje, że w globalnym świecie dominują kraje Azji i Pacyfiku. Aż 9 z 15 największych gospodarek znajduje się w Azji, 5 w Europie i jedna, co oczywiste, w Ameryce Północnej.

Pośród tych 15 krajów najbardziej dynamiczny wzrost w ciągu ostatnich 10 lat odnotowano w Wietnamie i Indiach. Najsłabsze spadki odnotowano w Hongkongu, Specjalnym Regionie Administracyjnym Chin i Niemczech. Najlepiej skomunikowanym krajem w Afryce jest Maroko. Najlepiej skomunikowanym krajem w Ameryce Łacińskiej i na Karaibach jest oczywiście Panama.

Wzrost PKB APEC (Asia-Pacific Economic Cooperation) w 2023 r. przewyższył zarówno wzrost globalny, jak i wzrost regionu sprzed roku. Oczekuje się, że w najbliższej perspektywie APEC będzie nadal rósł, ale w umiarkowanym tempie. Optymistyczne prognozy hamuje niepewność wynikająca z protekcjonizmu handlowego, utrzymującej się presji inflacyjnej i napięć geopolitycznych, w tym polityki celnej Stanów Zjednoczonych i UE.

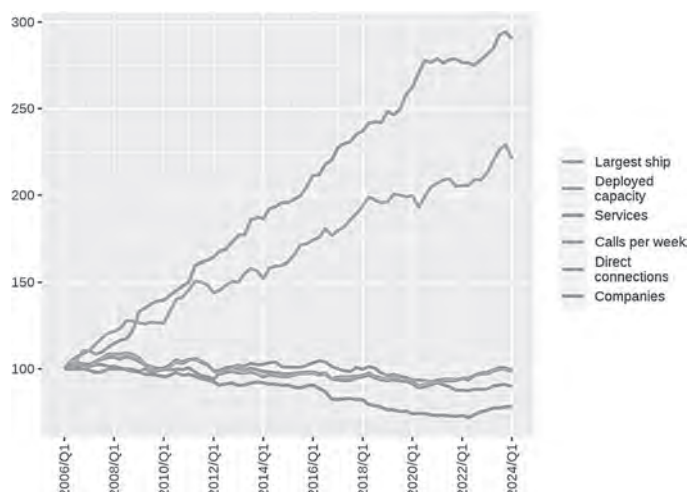
– W 2023 r. PKB regionu APEC przyspieszył do 3,5%, przewyższając zarówno globalny wzrost PKB, jak i ubiegłoroczny wzrost APEC wynoszący 2,6% – informuje Rhea Crisologo Hernandez, Glacier Niño A. Vasquez and Carlos Kuriyama, grupa analityków z Peru. Wyjaśniają, że po części jest to efekt rosnącego popytu konsumpcyjnego regionu oraz wydatków rządowych.

CHINY W PORTACH POLSKICH

Tylko z Chin Polska importowała towary o wartości 56,9 miliarda dolarów, a w 2021 z 50,8 miliarda dolarów. W roku ubiegłym z Chin, głównie na statkach przypłynęły towary warte 51,3 miliarda dolarów – wynika z danych GUS. Wartościowo to około 14% importu. I w tym transferze porty morskie mają swój istotny udział. Chiny były w 2023 roku drugim źródłem importowanych towarów.

Do Chin eksportujemy rocznie towary o wartości około 3,5 mld dolarów. Polska do Chin eksportuje miedź, a sprowadza sprzęt elektroniczny, komputery, telefony komórkowe, elementy do wyrobów AGD i przemysłu samochodowego oraz elektronicznego. Eksportujemy również meble i cenioną żywność. Importujemy głównie towary wysoko przetworzone, w tym statki. Ale również odzież i tekstylia oraz zabawki, gry i artykuły sportowe. Od zakopanego po Hel kupić można „lokalne” pamiątki wykonane w Chinach. Budowa fabryki samochodów elektrycznych wywołała popyt na części sprowadzane z Chin.

Nie tylko polskie porty są beneficjentem chińskiej ekspansji gospodarczej. A właściwie trzeba by napisać, że zasadniczo polskie porty nie są głównymi elementami globalnej układanki. Ilustruje to dobrze Port Liner Shipping Connectivity Index, który jest odzwierciedleniem aktywności gospodarek oraz monopolizacji rynku przewozów liniowych.



– Najnowszy (Q2 2024) indeks łączności żeglugi liniowej (PLSCI) jest już dostępny – informuje Jan Hoffmann, Head, Trade Logistics w UNCTAD. Podkreśla on, że „13 z 15 czołowych portów kontenerowych znajduje się w Azji. Wśród 15 portów o najsilniejszej pozycji, najszybszy wzrost w ciągu ostatnich 10 lat odnotowano w Nansha, Qingdao i Ningbo”.

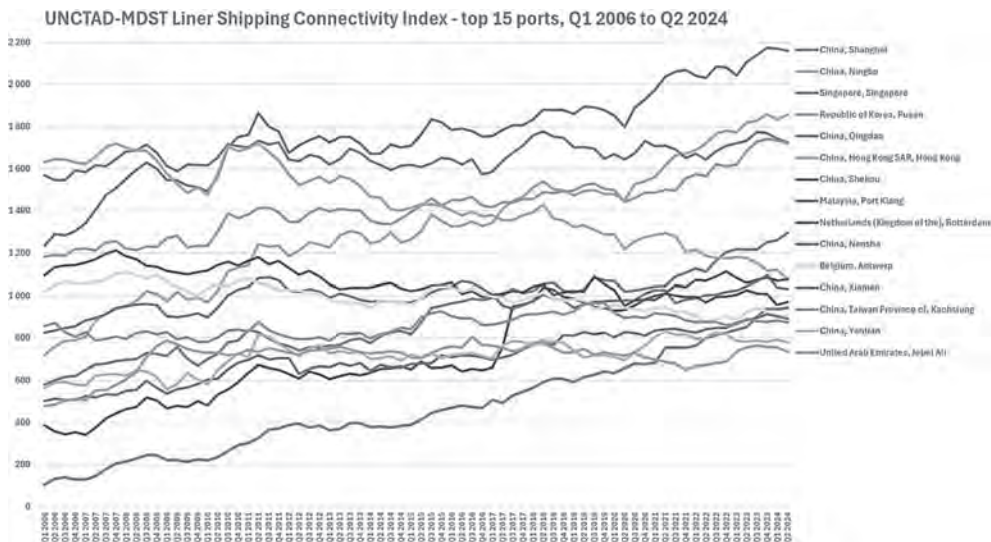
Spadki podaży kontenerów zanotowano w tym okresie w Hongkongu, Rotterdamie i Antwerpii. W Ameryce Łacińskiej i na Karaibach połączeniami liniowymi wyróżnia się Cartagena. Najlepiej skomunikowanym portem w Afryce jest Tanger Med. I można się spodziewać, że porty afrykańskie skorzystają na wprowadzeniu przez UE opłat za CO2. A operatorzy będą optymalizować połączenia liniowe i dostawy surowców energetycznych oraz innych masowych. Duże statki będą skracały trasy przejść i zatrzymują się w portach afrykańskich, bliżej Gibraltaru, czy Le Havre, Antwerpii lub Rotterdamie. Stąd mniejszymi statki towary będą dowożone do bardziej odległych portów.

Czy po przestudiowaniu wystąpień na Kongresie Porty Morskie 2023 można się pokusić o prognozowanie jakie będą polskie porty morskie w 2030 r. Raczej nie, bo wszyscy byli w prognozach ostrożni. Po skokach przeładunków w ostatnich latach można spodziewać się ich stabilizacji, a nawet spadków podaży.

Ożywienie portów ukraińskich sprawi, że będzie mniejsza presja na transfer ładunków z Ukrainy przez polskie porty. Zresztą porty Morza Czarnego w ościennych krajach już dobrze opanowały logistykę lądową. Porty instalacyjne nie uratują portów, choć mogą je poratować zmniejszeniem kosztów inwestycji MEW.

KONSOLIDACJA W PORTACH I NA MORSKICH SZLAKACH

Udział w rynku 4 operatorów terminali, którzy są powiązani z przewoźnikiem, nadal rośnie i wzrósł 38,2 % w 2021 r. do 40,5 % w 2023 r. Podobna sytuacja ma miejsce wśród operatorów liniowych, z których 4 dominuje na rynku przewozów kontenerów. Operatorzy portów morskich i terminali muszą wziąć jeszcze pod uwagę fakt, że logistycy optymalizują morskie trasy dowozu obliczając ślad węglowy dla każdego towaru od drzwi do drzwi. Zeroemisyjność terminali w wyborze portu odgrywa coraz większą rolę. Z chwilą gdy wydłużyły się drogi dostaw, a operatorów czekają



opłaty z emisję gazów cieplarnianych nacisk na optymalizację połączeń nabrał dodatkowego wymiaru.

Na ostatnim Posiedzeniu Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Sejmu RP wiele mówiono o portach dużych i małych i rozbudowie infrastruktury dostępowej. Przewodniczący Komisji, poseł Kacper Płażyński (PiS) podkreślił, że głównym tematem obrad jest rozwój dużych oraz małych portów morskich z uwzględnieniem planowanych na 2025 rok inwestycji.

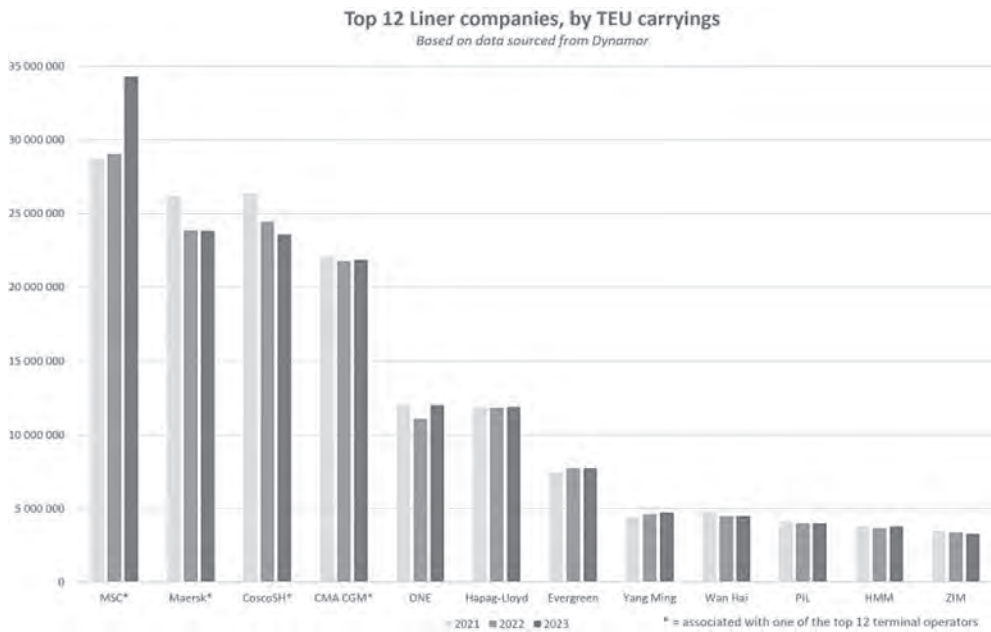
– Zależy nam na tym, by polskie porty, szczególnie te o kluczowym znaczeniu dla gospodarki narodowej rozwijały się w sposób równomierny. Od początku funkcjonowania naszego rządu podjęliśmy działania które mają rozwijać porty morskie i gospodarki morskiej – podkreślił sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, Arkadiusz Marchewka. W czasie posiedzenia komisji zaprezentowano plany rozwojowe polskich i portów i projekty inwestycyjne planowane na podejściach od strony morza i połączeniach lądowych. Szeroką relację zamieściliśmy tutaj (<https://www.gospodarkamorska.pl/zebranie-komisji-gospodarki-morskiej-i-zezlugi-srodladowej-budowa-drogi-czerwonej-od-2026-roku-zezluga-na-odrze-niezagrozona-79470>).

Na plany rozwojowe polskich portów i terminali trzeba jednak spojrzeć w szerszym kontekście. A tworzy go konsolidacja operatorów, spedytorów i przewoźników. Czyli mówiąc wprost koncentracja organizacyjna i kapitałowa grup działających na morskim rynku logistycznym w jego otoczeniu. A mówiąc jeszcze prościej mamy do czynienia z monopolizacją rynku.

KONCENTRACJA CZYLI MONOPOLIZACJA

– Wszyscy ci, którzy myślą korelację z przyczynowością, w końcu umrą – ale mimo to uważam, że to, co tu widzimy [koncentrację operatorów i przewoźników – MG], jest dowodem na dalszą integrację pionową, zgodnie z naszą analizą zawartą w naszym UN Trade and Development (UNCTAD) Review of Maritime Transport https://lnkd.in/esZ_eNu – zauważa Jan Hoffmann, szef Trade Logistics w UNCTAD. Podkreśla on, że gdyby doszło do połączenia China Merchants z Cosco, to globalny rynek byłby jeszcze bardziej zmonopolizowany wynika z danych Dynamar B.V.

Planując inwestycje w portach lokalnych, a takimi są polskie porty, musimy mieć świadomość, że ich udział w światowym handlu jest i będzie podporządkowany globalnym strategiom wiodących przewoźników i operatorów logistycznych. Widać to analizując kraje i porty morskie w indeksie połączeń liniowych. Polska w UNCTAD Liner Shipping Connectivity Index (LSCI) na 5. miejscu w Europie Północnej. Piszemy szerzej o tym tutaj (<https://unctad.org/news/new-context-calls-changing-how-we-measure-maritime-connectivity>).



Order Book for Top Shipping Alliances and Carriers (2024)

(by expected TEUs from the order)



To globalne sojusze firm transportowych, logistycznych i operatorów terminali nadają kształt globalnym łańcuchom logistycznym, na których końcu (albo początku) znajdują się polskie porty. Jak widać po skokach stawek frachtowych w czasie pierwszego półrocza br. sytuacji na rynku nie zmienił informacja z końca ubr., że Komisja Europejska po 15 latach postanowiła nie przedłużać zwolnienia przewoźników z przepisów antymonopolowych UE.

Zwolnienia miały na celu poprawę usług i zapewnienie spedytorom korzyści poprzez współpracę operatorów połączeń liniowych. Decyzja Komisji Europejskiej ogłoszona jako wielkie zwycięstwo spedytorów, którzy zresztą w tym czasie również zawierali sojusze, łączyli się lub przejmowali konkurentów lub partnerów. Jak widać z obserwacji rynku kontenerowego, a połączeniach liniowych nic się nie poprawiło. Wzrosły stawki frachtowe i spadła terminowość dostaw.

PONAD 7 TYS. KONTENEROWCÓW

Szacuje się, że w globalnym transporcie morskim jest łącznie 7035 aktywnych statków do przewozu kontenerów, w tym 6 242 kontenerowców – podaje Alhaliner 30 lipca 2024 r. W dyspozycji operatorów jest ponad 30,35 mln TEU przestrzeni ładunkowej.

Według Alphaliner flota przestrzeni ładunkowej na kontenerowcach osiągnęła 30 milionów TEU w połowie czerwca 2024 r. Tempo wzrostu globalnej floty kontenerowej jest w tym roku niezwykłe. – Branży zajęło około 50 lat, aby osiągnąć poziom 5 milionów TEU w 2001 roku – przypomina Tim Yuan, CEO w Dongguan Bowin International Freight Forwarding Co., Ltd. Dla porównania, skok z 20 mln TEU do 30 mln TEU zajął zaledwie siedem lat.

– W tym roku zostanie wprowadzonych na rynek 478 kontenerowców o pojemności 3,1 mln TEU, o 41% więcej niż rekord z 2023 r., obliczyli brokerzy BIMCO. Oczekuje się, że flota kontenerowców wzrośnie o 10% w 2024 r. Zamówienia na statki nadal

napływają do azjatyckich stoczni. Raporty z tego tygodnia mówią, że niektóre z najbardziej znanych stoczni chińskich mają obecnie kontrakty na produkcję do 2029 roku.

Jednak z tej liczby, 5046 statków i 28,9 mln TEU jest obecnie kontrolowanych przez 30 największych przewoźników na świecie – co stanowi 71,8% wszystkich statków i 95,7% wszystkich TEU – wynika z danych Alphaliner. Czterech największych przewoźników kontroluje prawie 40% rynku, w tym prawie 90% rynku polskiego. Są to: MSC (20% rynku), Maersk (14,5%), Grupa CMA CGM (12,5%) oraz Grupa COSCO (10,8%).

Gdy weźmie się pod uwagę czołówkę przewoźników, to zauważymy istotne różnice. 10 największych przewoźników odpowiada za ponad 84% wszystkich kontenerów przewożonych statkami. Tylko 5 największych przewoźników (MSC, Maersk, CMA CGM, COSCO i Hapag Lloyd) kontroluje 64,52% wszystkich kontenerów. Największe firmy na świecie kontrolują w sposób zdecydowany rynek i wykorzystanie dużych statków kontenerowych.

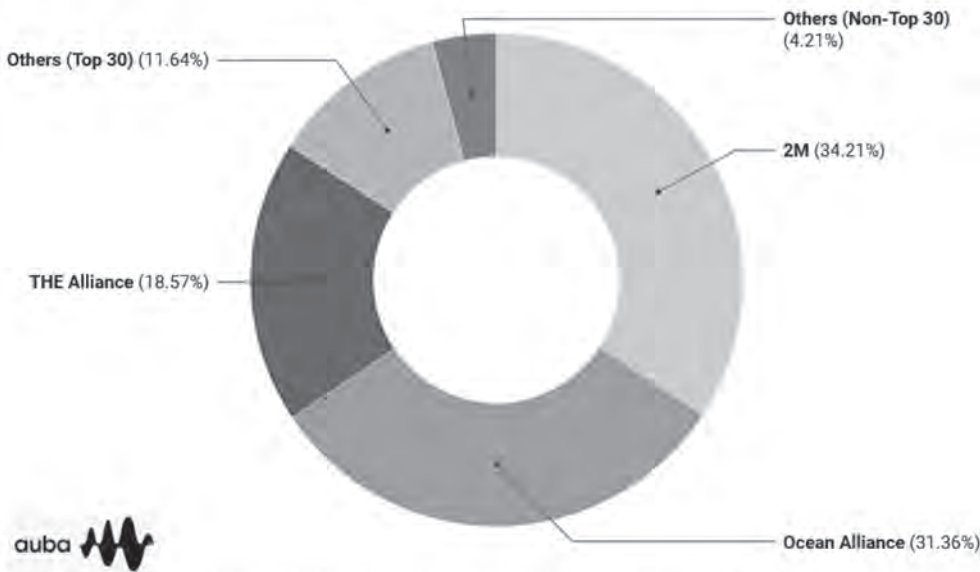
Podczas gdy MSC i Maersk – dwaj najwięksi przewoźnicy – mają średnią pojemność na statek wynoszącą odpowiednio ponad 7100 i 6100 TEU, pozostałe firmy spoza pierwszej 30 mają znacznie niższą średnią pojemność wynoszącą około 4300 TEU na statek. Nic więc dziwnego, że Maersk jako pierwszy skrócił połączenie i nie będzie wprowadzał megakontenerowców do Baltic Hub. Można się spodziewać, że w 2024 zakończy się również optymalizacja połączeń liniowych u pozostałych przewoźników.

RYNEK KONTENEROWY WEDŁUG MAERSK

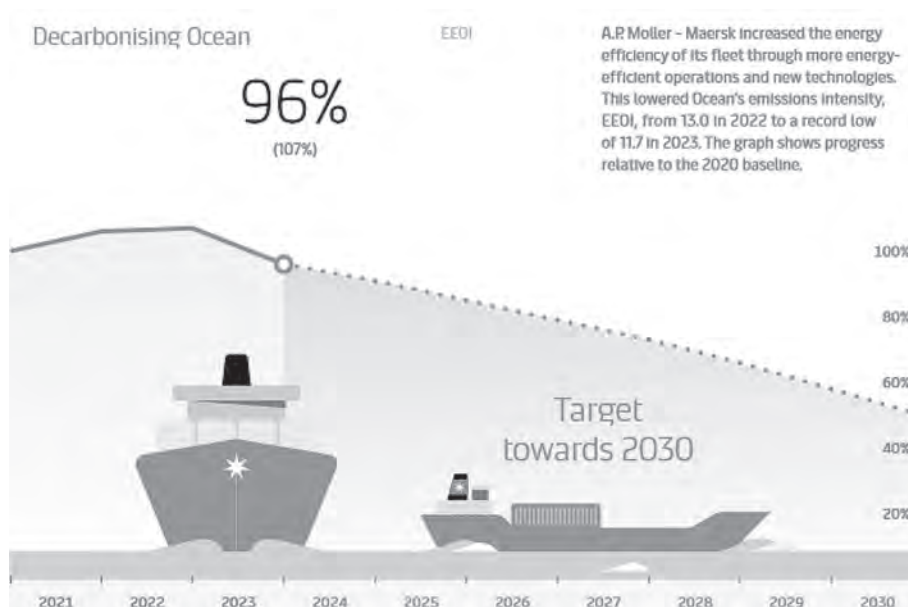
Ideę przemian w 2024 r. Maersk zapowiedział już rok wcześniej. Czego można się spodziewać w 2024 roku – 5 trendów w spedycji zapowiedziała Helene Hofman, Menedżerka ds. komunikacji z klientami w Maersk. Założyła ona pod koniec 2023 r., że będzie większa pojemność statków, ale ze zmienny będzie popyt na przestrzeń ładunkową. W ubr. trzeba było przygotować się, że spotkamy się „z trudnym połączeniem malejącego popytu na ładunki i rosnącej pojemności [floty kontenerowej – MG]. BIMCO szacowało wówczas, że globalny wolumen kontenerów wzrośnie zaledwie o 3% do 4% w 2024 r., podczas gdy globalna flota oceaniczna wzrośnie o 7,8%, osiągając rekordową wielkość pojemności 2,7 mln TEU”.

Hofman przewidziała, że w 2024 r. zmiany klimatyczne i napięcia geopolityczne nabiorą istotnego znaczenia w żegludze między-

TEUs Handled by Companies in Top Shipping Alliances (2024)



This looks at the Total TEUs handled by each of the carriers, not the actual TEUs committed to the alliances themselves.
Get the data - Created with Datawrapper



narodowej. – Zdarzenia typu czarny łabędź były jednym z kluczowych trendów dla spedytorów w 2023 r. W 2024 r. uwaga przesunie się z przypadkowych, nieoczekiwanych zdarzeń na zakłócające siły zmiany klimatu i niepokoje geopolityczne. Mogą one wpłynąć na dostawy, odciąć szlaki transportowe, przerwać produkcję i podnieść koszty – prognozowała Hofman. Dlatego od operatorów logistycznych by „byli przygotowani na przewidywanie wyzwań i potrafili szybko i skutecznie radzić sobie z zakłóceniami w łańcuchu dostaw”.

Kolejny trend zidentyfikowany, to kontynuacja procesu konsolidacji. Proces fuzji i przejęć w sektorze dał się zauważyć po pandemii i nie ma oznak wyhamowania w 2024 r. „The Loadstar” przewidział, że 2024 r. będzie to „rok konsolidacji”. Kryzys w Zatoce Adeńskiej wciąż mocno zakłóca globalną logistykę kontenerów. Gdy pojawiają się głosy optymizmu, ataki na statki znowu odżywiają. „głębokie reperkusje” kryzysu na Morzu Czerwonym wynikające z „efektów domina” zaskoczyły przewoźników – napisał niedawno na blogu James Hookham, dyrektor Global Shipper’s Forum, który stwierdził tydzień temu z nadzieją, że „na horyzoncie może pojawić się światło w tunelu”. Ale, należy zauważyć, że jeśli coś jest na horyzoncie to trudno do tego dopłynąć.

DEKARBONIZACJA I INFORMATYZACJA

2024 r. jest okresem, w którym armatorzy wykonują zdecydowane ruchy związane z przystosowaniem flot do wymagań zrównoważonego rozwoju i dekarbonizacji transportu morskiego. Znaczną część kosztów ponoszonych na dekarbonizację armatorzy chcą odzyskać od gestorów ładunków. Szukają również partnerów z którymi mogą dzielić się kosztami. Odbyna się to pod sprytną akcją „poprawy zrównoważonego rozwoju łańcuchów dostaw”.

Największe na świecie badanie dyrektorów generalnych na temat zrównoważonego rozwoju przeprowadzone przez Global Compact ONZ i Accenture potwierdziło, że prawie połowa dyrektorów generalnych postrzega obecnie odpowiedzialność za łańcuch dostaw jako część swojej strategii zrównoważonego rozwoju. Hofman stawia pytanie: „czy dynamikę tę uda się utrzymać w trudnym środowisku biznesowym. Czy klienci zaakceptują dodatkowe koszty zrównoważonej logistyki, oraz czy spedytorzy będą priorytetowo traktować współpracę z przewoźnikami i agentami zaangażowanymi w poprawę zrównoważonego rozwoju?”

Ostatni akcent związany jest z informatyzacją transportu morskiego. Informatyka w spedycji nie sprostała dynamicznie rosnącym potrzebom. – Zamiast tego w 2023 r. większość z operatorów

zmagająca się z rozwojem i utrzymaniem rentowności zauważa Hofman i podkreśla, że „jednak ujawniło się ogromne znaczenie digitalizacji w środowisku wszystkich spedytorów”. Tak więc coraz więcej spedytorów inwestuje w zaawansowane rozwiązania technologiczne, wykorzystani zaawansowanych systemów IT i technologii kosmicznych.

PORTY POD DYKTATEM ALIANSÓW

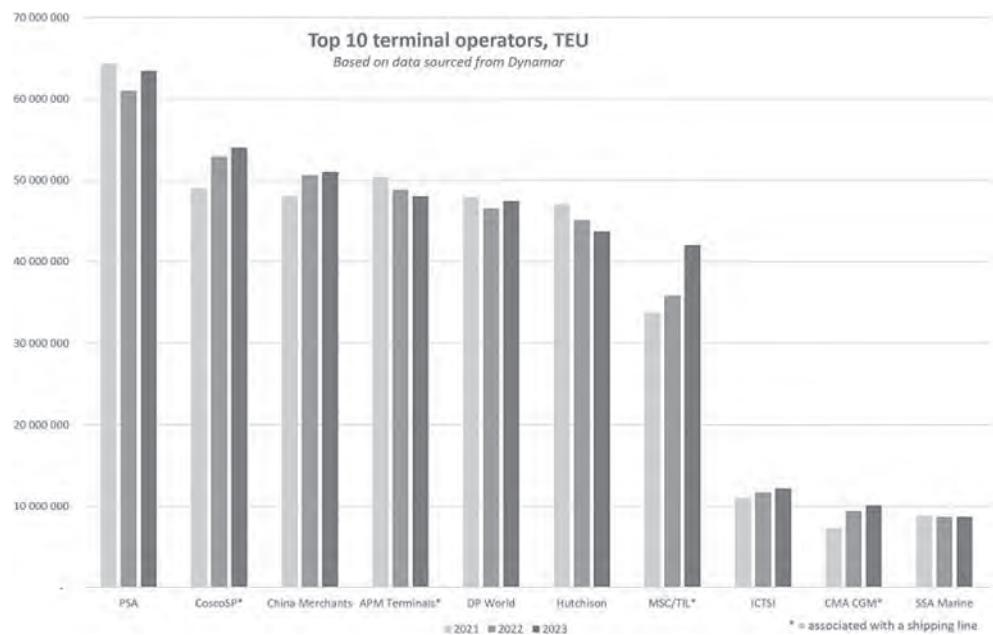
W ostatnich latach wielu spedytorów wdrożyło funkcje śledzenia i kontroli przesyłek. W 2024 r. widać wyraźny postęp we wdrożeniu w szerokim zakresie informacji o ładunku w czasie rzeczywistym. Chodzi nie tylko o komfort klienta ale również maksymalizację zdolności operacyjnych i zysków spedytorów. Technologie informatyczne wspomagają również procesy przewidywania i procedury reagowania na kryzysy. Pozwala na sprawniejsze podejmowanie decyzji i działania na rzecz zrównoważonego rozwoju.

– Digitalizacja wiąże się z kosztami, jednak większość w branży zgadza się obecnie, że jest ona konieczna – zauważa Hofman i przytacza wyniki sondażu: „Według badań Accenture, 76% firm zajmujących się transportem i logistyką uważa, że brak skupienia się na budowaniu możliwości cyfrowych „poważnie zagraża ich działalności”.

Alianse w 2025 r. niekoniecznie będą dyktować warunki na globalnym rynku transportu kontenerów. MSC przygotowywało się do wyjścia z 2M zwiększając zamówienia na nowe statki do odbioru w nadchodzącym roku. Szacuje się, że MSC wprowadzi na rynek w najbliższym czasie około 1,2 mln TEU. W ten sposób zwiększy całkowitą flotę o 20% TEU do 7,2 mln – wylicza Auba i podkreśla, że „w rzeczywistości portfel zamówień MSC jest tak duży, że przekroczy oczekiwane TEU, które otrzymają Gemini Cooperation i THE Alliance”. Po skonsumowaniu wszystkich kontraktów w br. kontrola MSC nad rynkiem wzrosła do 20,5% rynku 30 przewoźników.

Podsumowując, rynek transportu kontenerów będzie kontrolowany nie tylko przez sojusze. Rok 2024 r. to rok konsolidacji w logistyce globalnej z konsekwencjami dla lokalnych portów i terminali w 2025 r. i latach następnych. Inwestycje i modernizacje w polskich portach morskich i terminalach mimo, że prowadzone na szeroką skalę, wciąż wykazują opóźnienie do oczekiwań globalnych graczy. Nie tylko działających na rynku przewozów kontenerowych.

Ostatnia konferencja Porty Polskie 2030 uświadomiła, że potrzebne jest kompleksowe spojrzenie na projekty realizowane w portach i ich otoczeniu. Przesunięcie terminów inwestycji ma już dziś konsekwencje, o których mówiono w Sopocie i na niedawnym



Posiedzeniu Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Sejmu RP. Może nadszedł czas na sojusze w polskich portach.

NA CO POWINNY BYĆ WIĘC PRZYGOTOWANE PORTY W 2050 R.?

W czasie Forum Panoramy, red. Wojciech Suleciński zadał istotne pytanie w kontekście planów wycofania z Baltic Hub w Gdańsku jednego z połączeń oceanicznych: „Czy nie przeinwestowaliśmy w infrastrukturę”. Odpowiedź jest jedna. Na pewno nie, jeśli weźmiemy pod uwagę strategiczne cele rozwojowe polskiej gospodarki i jej otoczenia.

Możemy założyć, że w 2030 r. nie będzie już wojny między Rosją a Ukrainą. Gospodarki obu krajów będą przestawiały się z torów gospodarki wojennej na gospodarkę pokojową. Należy przyjąć, że wzrośnie również aktywność gospodarki Białorusi oraz krajów Europy Środkowej.

Jeśli utrzyma się trend aktywnego rozwoju wymiany handlowej Polski i Europy Środkowej i Wschodniej z gospodarkami Dalekiego i Bliskiego Wschodu, to wysokiej jakości infrastruktura w polskich portach będzie niezbędna. Porty muszą „wychodzić w morze” i otrzymać istotne wsparcie w dostępie kolejowym i drogowym, a statki możliwość dobrego podejścia od strony morza.

Modernizacja flot i programy zielonych korytarzy między portami to istotne wyzwanie dla terminali kontenerowych i masowych oraz zarządców portów morskich. Porty nie zapewniające możliwości korzystania z energii w czasie postoju statku, nie gwarantujące bunkrowania w paliwa ekologiczne nie będą miały racji bytu. Terminale nie korzystające z energii odnawialnej będą mniej konkurencyjne od terminali, które odeszły z urządzeń zasilanych paliwami konwencjonalnymi.

Te wyzwania należy traktować jako element walki konkurencyjnej. Już dzisiaj porty muszą się przygotować do zmniejszania się podaży surowców energetycznych po 2030 r.

Bilans energetyczny gospodarki do 2050 r. musi być przez zarządy portów i operatorów terminali głęboko przeanalizowany. Na radykalne zmiany w popycie i podaży energii zwrócili uwagę w czasie seminarium w dniu 18 czerwca br. przedstawiciela DNV: Ditlev Engel, CEO of DNV – Energy Systems, Petra de Boer, Head of Energy Markets & Strategy, DNV, Christian Hewicker, Director, Energy Markets and Technology, DNV.

Czekają nas radykalne zmiany w dostawach i konsumpcji energii przez przemysł i konsumentów, uzasadniając to licznymi wykresami – zapowiadał w czasie seminarium Onur Özgün, principal researcher and ETO model responsible. Remi Eriksen, Group President & CEO, DNV poinformował na wstępie seminarium, że „DNV prognozuje, że do 2040 r. 50% światowego zapotrzebowania na energię elektryczną będzie pokrywane z elektrowni wiatrowych i słonecznych. Zmiana ta będzie wymagała bardziej całościowego podejścia do systemów elektroenergetycznych i będzie miała bezpośredni wpływ na gospodarki krajowe, bezpieczeństwo energetyczne i tempo transformacji energetycznej jako całości”.

Te zmiany będą miały istotny wpływ na aktywność portów. Terminale portowe w 2030 r. i ich zaplecze infrastrukturalne muszą więc zostać dostosowane do wyzwań jakie już dzisiaj są zapowiadane na lata trzydzieste i czterdzieste XXI wieku.

Źródła: UNCTAD, DNV seminarium: „DNV energy transition 2040”, 18-06-2024.

Daniel Duda

Jadwiga Barthel de Weydenthal (1884-1961), ps. „Brzeska”, żołnierz I Brygady Legionów, działaczka niepodległościowa, matka chrzestna statku ms. „Batory”, rzeźbiarka



Jadwiga Barthel de Weydenthal Zdjęcie: https://PL.WIKIPEDIA.ORG/WIKI/Jadwiga_Barthel_de_Weydenthal

Jak podaje „Okólnik” nr. 98/1961 Związku Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej w Londynie, „Z polski doszła wiadomość, która zasmuci wielu starych marynarzy. Umarła osoba, której nazwisko połączone jest z najważniejszych wydarzeń w historii Polskiej Marynarki Handlowej. Umarła matka chrzestna największego polskiego statku – Jadwiga Barthel de Weydenthal”.

Jadwiga Barthenl de Weydenthal urodziła się 22 sierpnia 1884r. w gminie wiejskiej w Bądkowie w województwie kujawsko – pomorskim, powiecie aleksandrowskim. Rodzicami jej byli Zdzisław ziemianin, właściciel dużego majątku Bądkowo i Aniela z domu Różańska. Ojciec w maju 1915 roku został zesłany do guberni jenińskiej. Matka Jadwigi była działaczką patriotyczną i społeczną, między innymi tłumaczyła na potrzeby „Strzelca” różne podręczniki wojskowe.

Jadwiga była siostrą Jerzego (1882-1960), Przemysława (1893-1919), Jana (1895-1941), oraz siostry Marii Zdzisławy (1886-1970) i Ireny Marii (1889-1973). Początkowo naukę pobierała w domu, której udzielała wynajęta nauczycielka. W 1905 zaczęła studia w Warszawskiej Szkole Sztuk Pięknych pod kierunkiem prof. Karola Tichego. Ale już w następnym roku wyjechała do Paryża, gdzie ukończyła szkołę średnią i podjęła studia na Wydziale Humanistycznym na Sorbonie. Studiowała również w Warszawie i Akademii Sztuk Pięknych w Krakowie.

W roku 1912 wstąpiła do Oddziału Lwowskiego Drużyn Strzeleckich, a we wrześniu 1914r. do Oddziału Żeńskiego Polskiej Organizacji Wojskowej (P.O.W.). Tworzyły go głównie członkinie Drużyn Bartoszewych, Związku Strzeleckiego, Ligi Kobiet Pogotowia Wojennego oraz Organizacji Młodzieży Narodowej.

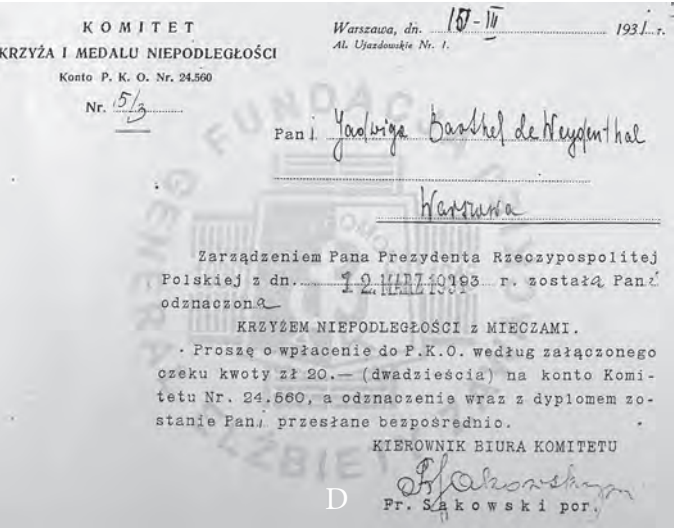
W październiku 1914r. oddział [oddział dzielony był na 4 sekcje: wywiadowczą, kolportażu, intendentury i sanitarną] liczył 30 osób. Od grudnia 1914 r. przejęła sekcję wywiadowczą, do której kierowano osoby najbardziej wyrobione i przygotowane pod względem wojskowym, jednocześnie pełniła obowiązki zastępcy komendantki Oddziału Żeńskiego POW.

J. Barthel de Weydenthal była przewodniczącą Stowarzyszenia Peowiaczek i sekretarką generalną Unii Polskich Związków Obrońców Ojczyzny. Przyjaźniła się z Aleksandrą Piłsudską, bywała gościem w Belwederze. Ją też na matkę chrzestną ms. „Batory” wskazała Aleksandra Piłsudska, druga żona Marszałka Józefa Piłsudskiego.

J. Barthel przyjechała z Warszawy w otoczeniu kilku urzędników ministerialnych i dziennikarzy do Triestu dzień przed uroczystością wodowania statku. Towarzystwa matce chrzestnej dotrzymywał wybitny działacz Ligi Morskiej i Kolonialnej inż. mechanik Julian Ginsbert [Krzyż Walecznych, 1920r.]. W środę 3 lipca 1935r. samochodem udała się do Monfalcone, gdzie jeszcze przed uroczystością chrztu ona i towarzyszące jej osoby mieli w programie zwiedzenie budującego się pasażerskiego statku ms. Piłsudski.

Ceremonia chrztu została dobrze przygotowana. Przed dziobem „Batorego” ustawiono trybunę honorową dla gości, którzy przybyli kilka minut przed godziną 11.00. Podczas wchodzenia na trybunę orkiestra grała Mazurka Dąbrowskiego. Licznie zgromadzeni robotnicy i pracownicy stoczni korzystali z kilku minutowej przerwy w pracy i w milczeniu ze zdjętymi czapkami przyglądali się uroczystości. Arcybiskup Gorycji ksiądz Margotti dokonał poświęcenia statku, po czym odmówił modlitwę po łacinie. Pani Jadwiga przystąpiła do sprawowania swoich czynności, powiedziała: „Dziś flota polska wzbogaca się o nowy statek – zaczęła spokojnym, donośnym głosem. – Nazywać się on będzie „Batory” i wspólnie ze swoim starszym bratem rozność będzie po szerokim świecie sławę Rzeczypospolitej. Życzę mu, aby fale wszystkich mórz i oceanów zawsze były dla niego przyjazne i aby był niezawodnym i miłym schronieniem dla tych, którzy mu powierzają” [B. Aksamit, Batory... s. 33]. Matka chrzestna była dumna z wyróżnienia, ale jak podaje B. Aksamit „nie potrafiła wykrzesać z siebie wielkiej radości – niecałe dwa miesiące wcześniej rak wątroby zabrał Józefa Piłsudskiego. Tamtego poranka w Monfalcone powiedziała zaledwie kilka zdań i skinęła na dyrektora stoczni. Skupiony, czekał na znak, by podać jej srebrny toporek. Napięcie rosło z minuty na minutę, dreszczyk niepokoju czuli wszyscy – na trybunie i na nabrzeżu nie było osoby, która intensywnie nie wpatrywała by się w butelkę szampana. Po chwili co uważniejsi mogli dostrzec krótki błysk ostrza i ledwo widoczne uderzenie w drucik. „Oby się rozbiła” – wspólna myśl jednoczyła zebranych. Ludzie morza są przesądni” [B. Aksamit Batory... s.32]. Po kilku sekundach butelka szampana została rozbita i złocisty płyn zaczął pokrywać dziób. W tym momencie nad statkiem przelatywał wodnopłatowiec, orkiestra grała hymn polski, poczym włoski, ryczały syreny.

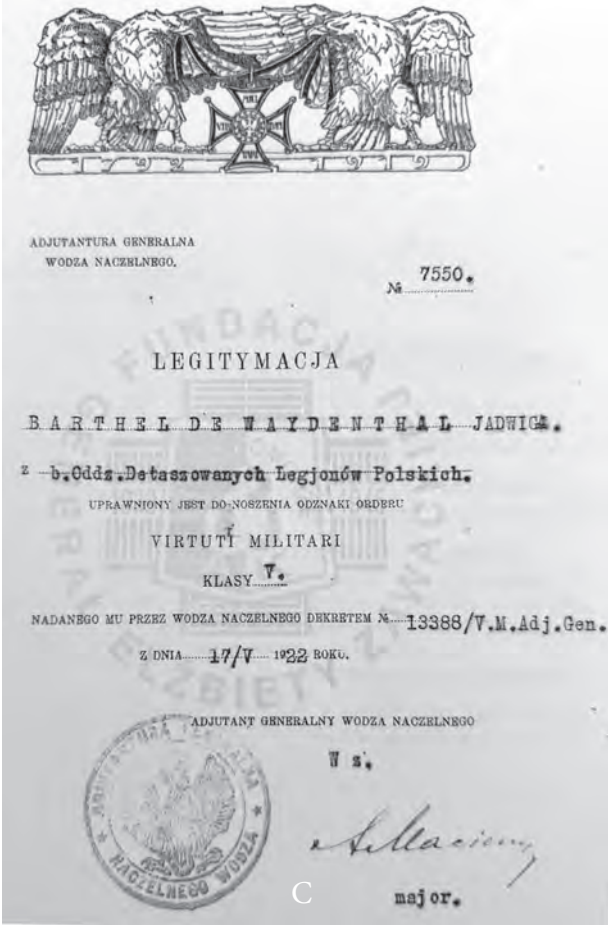
W niedzielę 17 maja 1936r. na stojącym w gdyńskim porcie przy Dworcu Morskim ms. „Batory” odbyła się niecodzienna uroczystość – poświęcenia i podniesienia polskiej bandery. Na listach



zaproszonych gości znalazło się ponad 100 gości: premier, wicepremierzy, prezydent Warszawy i Gdyni, ministrowie, dowódcy wojskowi, Marynarki Wojennej, ambasadorowie, konsulowie, arystokracja, dziennikarze. Goście honorowi weszli na pokład „Batorego” punkt o godzinie dziesiątej przy dźwiękach Marsza Pierwszej Brygady, granego przez orkiestrę reprezentacyjną Marynarki Wojennej. Bandera została poświęcona przez biskupa dr Stanisława Okoniewskiego, poczym podniósł ją kapitan „Batorego” Eustazy Borkowski. Podczas podniesienia bandery orkiestra odegrała hymn polski, po czym kolejno: włoski, duński, kanadyjski, amerykański i węgierski. Po podniesieniu bandery okrzyk wniósł wicepremier inż. Eugeniusz Kwiatkowski na cześć Rzeczypospolitej i prezydenta Ignacego Mościckiego[B. Aksamit, „Batory”, s. 67-68].

Pani Jadwiga Barthel de Weydenthal była – Damą Orderu Virtuti Militari – odznaczona tym wojennym orderem 17.05.1922 r. Ponadto „Krzyżem Niepodległości z Mieczami” (12 marca 1931 r.), „Krzyżem Walecznych” (trzykrotnie), Krzyżem 1 Brygady „Za wierną służbę” (1916), Krzyżem Polskiej Organizacji Wojskowej (1919), „Krzyżem Legionowym” (1925).

Pani Jadwiga Barthel de Weydenthal nie była jedyną w swojej rodzinie, która wybitnie zasłużyła się młodemu Państwu



Odznaczenia Jadwigi Barthel de Weygenthal. A Odznaka 1 Brygady Legionów „Za wierną służbę” (1916 r.), B Krzyż Polskiej Organizacji Wojskowej (1919), C Legitymacja Orderu Wojennego „Virtuti Militari” nr. 7550 z dnia 17.05.1922 r. D Legitymacja Krzyża Niepodległości z Mieczami z dnia 12 marca 1931 r.

Polskiemu. Najstarszy jej brat Jerzy w czasie I wojny światowej służył w szwadronie Władysława Beliny Prażmowskiego. W okresie II Rzeczypospolitej pełnił funkcję konsula generalnego w USA, konsula w Zagrzebiu, a w końcu posła nadzwyczajnego i ministra pełnomocnego w Chinach.

Przemysław, drugi z braci wybitny oficer Legionów Polskich, Szef Sztabu III Brygady Legionów, Szef Sztabu Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego na Ukrainie. Ciężko ranny 05.04.1919 r. podczas osłony wojsk koalicyjnych z Odessy zmarł 07.04.1919 r. Zwłoki Przemysława zostały w czerwcu 1932 r. ekshumowane i przewiezione poprzez Warszawę, gdzie Józef Piłsudski udekorował trumnę Krzyżem Orderu Virtuti Militari, przez Włocławek do Bądkowa. Przemysław był inicjatorem szkolnictwa artyleryjskiego w Polsce. Najmłodszy brat Jadwigi Jan, w maju 1940 został aresztowany i wysłany do obozu koncentracyjnego Mathausen – Gusen, gdzie został zamordowany w 1941 r. Jej siostra Maria – Zdzisława służyła u jej boku w Sekcji wywiadowczej Oddziału Żeńskiego POW. W czasie okupacji uczyła w tajnym nauczaniu. Po upadku powstania warszawskiego została wywieziona przez Niemców do obozu w Bittigheim – w Niemczech. Została też odznaczona Krzyżem Niepodległości.

Najmłodszy jej brat Jan zginął w kacie hitlerowskim dlatego, że nie chciał uznać niemieckości swojego nazwiska. Podczas okupacji hitlerowskiej mieszkała w Warszawie wraz z synami brata Jerzego, dyplomaty, przebywającego w Chinach. Obaj należeli do Armii Krajowej, jeden z nich zginął rozstrzelany przez Niemców w więzieniu w Łowiczu, drugi kpr. podchorąży Marian, urodzo-



Pułkownik Przemysław Marian Antoni Barthel de Weydentahl.
Ps. „Borucki”, „Bart”. Zdjęcie: Fundacja Memoriał gen. Elżbiety Zawackiej – https://Kpbc.um.pl/Content/Barthel_de_Weydentahl

ny 2 czerwca 1921 r. w 1939 r. walczył w szeregach 7 Dywizjonu Artylerii Przeciwlotniczej Armii Poznań, poczym natychmiast podjął działalność konspiracyjną w ramach ZWZ, następnie w Armii Krajowej. Marian ps. „Urban” poległ w czasie akcji oddziału partyzanckiego w Beskidzie Śląskim, dowodząc niewielkim 10 osobowym oddziałem partyzanckim ZWZ „Barania” zginął w tragicznych okolicznościach w sierpniu 1943r. w okolicach Wyśniego na terenie Wisły Malinki. Sama Pani Jadwiga, pomimo, że wtedy już bliska sześćdziesiątki, brała czynny udział w pracy konspiracyjnej.

Jadwiga Barthel de Weydentahl zmarła po długiej i ciężkiej chorobie 25 kwietnia 1961 roku. Pochowano ją w Rybniku na Górnym Śląsku na cmentarzu parafii Matki Bożej Bolesnej (sektor – 3-III-2-1).

BIBLIOGRAFIA

1. Bożena Aksamit, Batory – gwiazdy, skandale i miłość na transatlantyku, Biblioteka Gazety Wyborczej. Wydawca Agora.
2. T.E. Jarzębowski, Matka chrzestna „Batorego” nie żyje. Londyn. „Okólnik” nr. 98 czerwiec1961
3. Jerzy Kulm, Szczęśliwy statek, Wydawnictwo Morskie Gdańsk. Gdańsk 1977
4. Jerzy Miciński, Księga statków polskich, 1918-1945, tom2, Polnord. Wydawnictwo „Oskar” Gdańsk 1997
5. Jerzy Miciński, Bohdan Huras, Marek Twardowski, Księga statków polskich, 1918-1945, tom 3, Polnord, Wydawnictwo „Oskar”, Gdańsk1999
6. Wiesław Misztal, Mirosław Sulej, Jadwiga Barthel de Weydentahl – [Fundacja gen.Elżbiety Zawackiej – https://kpbu.um.pl/Content/Ba_rthel_de_Wey]
7. Elżbieta Olbrycht, Jadwiga Barthel de Weydentahl – Fundacja gen. Elżbiety Zawackiej – https://Kpbc.um.pl/Content/Ba_rthel_de_Wey]
8. Jerzy Pertek, Druga mała flota. Wydawnictwo Poznańskie. Poznań 1983

Internet

1. https://pl.wikipedia.org/wiki/Jadwiga_Barthel_de_Weydentahl
2. https://pl.wikipedia.org/wiki/MS_Batory
3. biogramy IPN.gov.pl/bio/wszystkiebiogramy/106394/Jadwiga-Barthel-de-Weydentahl.html
4. <https://www.ecmentarze.pl/rybnik/grave/detail>

ZWIĄZEK OFICERÓW POLSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ W LONDYNIE



Ms. „Batory”sygnał rozpoznawczy SPEE, pasażersko-drobnicowy; (do grudnia 1939)transportowiec wojska (od grudnia 1939), transportowiec desantowy (od sierpnia 1942), statek pasażersko-drobnicowy (od kwietnia 1947), hulk hotelowy (od lipca 1969) zbudowany w 1936 r. we włoskiej stoczni Cantieri Riuniti dell'Adriatico, pojemność 14 287 BRT, 8102 NRT, nośność 5560 ton, długość 160, 4 m, szerokość 21 m, 6 m, zanurzenie 7, 5 m, motorowiec, 2 silniki Sulzer 9-cyl. 12 680 KM, 2 śruby, prędkość 18-20 węzłów, 7 pokładów, 4 ładownie (częściowo chłodzone), 773 miejsca pasażerskie klasy turystycznej i kl.III; 313 członków załogi. Na fotografii nr 2 ms. „Batory” we włoskiej stoczni Monfalcone 3 lipca 1935 r. po chrzcie dokonanym przez matkę chrzestną Jadwigę Barthel Weydentahl-przewodniczącą Stowarzyszenia Peowiaczek i sekretarza generalnego Unii Polskich Związków Obrońców Ojczyzny – sływa na wodę. (Jerzy Pertek. Druga mała flota, Wydawnictwo Poznańskie.Poznań 1983, https://pl.wikipedia.org/wiki/MS_Batory; Londyn „Okólnik” nr 98/1961)



Pomnik S.M.Beaty Barthel de Weydentahl

Krystyna Magdalena Munk (1913-1999) bohaterski marynarz, pełniąca obowiązki lekarza na statku ss. „Warszawa”



Fot. 1. W dolnym rzędzie: intendent Bronisław Modro, 1 oficer Oskar Wróblewski (zaokrętowany na statek 29. 08. 1939 r., posiadał dyplom kpt. ż.w wydany 1. 03. 1940 r.), lekarz Krystyna Magdalena Munk, kapitan statku „Warszawa” kpt. ż.w. Tadeusz Meissner (Jerzy Pertek, Druga mała flota, Poznań 1983 r.)

Krystyna Magdalena Munk (1913-1999) urodziła się 29 kwietnia 1913 roku w Zadworze, koło Lwowa. W II Rzeczypospolitej miejscowość ta była siedzibą niewielkiej gminy wiejskiej Zadworze [Zadwórze] w powiecie przemysłańskim w województwie tarnopolskim. Rodzicami jej byli Ludwik i Antonina z domu Frysz. Po uzyskaniu świadectwa maturalnego w gimnazjum im. Emilii Plater w Krakowie w 1932 r., postanawia podjąć studia na Uniwersytecie Jagiellońskim. W tymże też okresie rodzina przenosi się do Krakowa. Krystyna w roku 1932 podejmuje studia z zakresu biologii na tamtejszym Uniwersytecie Jagiellońskim, lecz już w 1933 r. rezygnuje ze studiów biologicznych i podejmuje studia na kierunku lekarskim. W 1939 r. do uzyskania dyplomu lekarskiego pozostało jej złożyć egzaminy tylko z 5 przedmiotów, niektóre źródła podają, że uzskała absolutorium.

Kiedy wybuchła II wojna światowa pani Krystyna odbywała lekarską praktykę w ramach tzw. akcji wymiany studentów w Atenach w Grecji. Natychmiast wróciła do Lwowa, skąd została wysłana do wojskowego szpitala polowego w Tarnopolu. Po zajęciu tych terenów przez wojska sowieckie powróciła do Aten przez Budapeszt i Zagrzeb, skąd udała się do Marsylii gdzie za zgodą konsula RP zamieszkała w klasztorze. Konsul RP w Marsylii na wieść o braku lekarza na ss. „Warszawa” zaproponował zatrudnić ją na statku.

Statek Polsko - Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego (Polbryt) s.s. „Warszawa” w dniu wybuchu wojny znajdował się w Hawrze. 15 września 1939 r. został wysłany z Dunkierki w niewielkim konwoju z francuskim sprzętem wojennym do rumuńskiego portu Gałac where Misja Morska Polskiej Marynarki Wojennej pod kierownictwem kmr Stanisława Rymszewicza przygotowała bazę do przeladunku sprzętu wojennego do Polski.

Na skutek agresji Rosji na Polskę, statek został rozładowany w Breście. W okresie od listopada 1939 r. do czerwca 1940 r. przewiózł w 10 rejsach 5418 polskich uchodźców z Grecji i Jugosławii

do Francji i Libanu. 20 czerwca 1940 r. statek został zaarrestowany w Bejrucie przez francuską marynarkę. Kapitan Tadeusz Meissner podjął udaną ucieczkę i już 22 czerwca dopłynął do Hajfy, pod administrację brytyjską. Statek wraz z załogą zostali przyjęci pod rozkazy Admiralicji Brytyjskiej z pełnym tytułem „His Majesty's Transport Ship” – „Warszawa” została ona włączona do przewozu polskich uchodźców z tureckiego portu Mersin do Palestyny, łącznie odbyła 7 rejsów i zdołała przewieźć na tej trasie 3530 osób. Od stycznia 1941 r. brała udział w transportowaniu wojsk i sprzętu wojennego z Port Saidu do Tobruku, a stamtąd wywoziła włoskich jeńców, rannych, ale nie trwało to długo. Działania wojenne w Grecji, Jugosławii i na Krecie spowodowały, że „Warszawa” została skierowana do ewakuacji osób cywilnych, przewozu wojska, zaopatrzenia i uzbrojenia dla oddziałów walczących w Grecji. Przewozy odbywały się głównie w relacji z głównej bazy zaopatrzenia w Aleksandrii do różnych greckich portów. W ostatnim etapie tych działań „Warszawa” została skierowana do ewakuacji wojsk i ludności cywilnej z Krety.

22 grudnia 1941 r. „Warszawa” mając na pokładzie 600 żołnierzy nubijskich i zaopatrzenie, opuściła Aleksandrię kierując się do Tobruku. Dnia 26 grudnia o godzinie 14.30 statek został storpedowany w wyniku czego stracił śrubę i ster, działo rufowe, rufowy kubryk w którym zginęło czterech członków załogi, zginęło również 25 żołnierzy nubijskich, którzy siedzieli na gretingach ręcznego steru, zniszczone zostały dwie tratwy i dwie łodzie ratunkowe. W czwartej ładowni woda sięgała 4 metry ponad poziom żyz. Kapitan po analizie podjął próbę ratowania statku. Zdecydował się na ewakuację żołnierzy nubijskich i pasażerów na brytyjski warsztatowiec i korwetę „Peony”. Holowania podjęła się brytyjska korweta „Peony”. Podany pierwszy hol przy próbie holowania zerwał się. Kolejny mocny manilowy hol podany z dużym wysiłkiem załogi został przyjęty przez załogę HMS „Peony”. Holowanie



Fot. 2. Ss. „Warszawa” statek Polsko – Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego S. A. (Polbryt), sygnał rozpoznawczy SPBS, eks-„Smoleńsk”, statek pasażersko – drobnicowy; zbudowany w 1916 r., w Wiliam Doxford & Sons, Ltd, Sunderland (Wielka Brytania); pojemność 2254 ton; długość 87,4 m; szerokość 12,4 m, zanurzenie 5,6 m; parowiec, 1 maszyna tłokowa potrójnego rozprężania, 3 cylindrowa, 1500 KM; 1 śruba, prędkość 10 węzłów; 2 pokłady, 4 ładownie (częściowo chłodzone), 322 miejsca pasażerskie (w tym kilkanaście kabinowych, reszta emigranckie w międzypokładziu); około 50 ludzi załogi (Jerzy Pertek, *Druga mała flota*, Wydawnictwo Poznańskie. Poznań 1983, Fot. 2. „Okólnik” nr. 158/1989)

statku przez korwetę to jak ocenia Tadeusz Meissner było właściwie wleczenie statku. O zachodzie słońca wiatr zaczął słabnąć, zmniejszyła się fala, wzrosła prędkość holowania – rosła nadzieja uratowania statku. Wystrzelona o godzinie 19. 30 z „U 559” torpeda trafiła „Warszawę” nieco przed pomostem nawigacyjnym w drugą ładownię. Statek zaczął szybko tonąć, należało szybko ewakuować załogę. Odpłynęli na odległość 150-200 m od tonącej „Warszawy” gdy ona zniknęła z powierzchni morza. Po jakimś czasie zostali uratowani przez HMS „Peony”. Około 2 w nocy rozbitkowie znaleźli się w Tobruku, gdzie zostali bardzo serdecznie przyjęci. Krystyna

Magdalena Munk, znalazła się tam w szczególnej sytuacji, była bowiem pierwszą kobietą w wyzwolonym z oblężenia Tobruku i nic dziwnego, że uhonorowano ją tytułem „Queen of Tobruk”.

Przy takiej ilości pasażerów konieczne było posiadanie na statku lekarza, dlatego z braku możliwości na stanowisko to zatrudniono Krystynę Magdalenę Munk studentkę Uniwersytetu Jagiellońskiego, bez dyplomu. Była przez kierownictwo statku, załogę, uchodźców i pasażerów lubiana, niosła dobrą radę i skuteczną pomoc potrzebującym.

Pracowała na statku „Warszawa” przez dwa lata, aż do zatopienia przez niemiecką torpedę 26 grudnia 1941 r. Krystyna Munk była w ostatniej grupie marynarzy, którzy opuścili statek i wraz z kapitanem opuściła statek. Zostali uratowani przez brytyjską korwetę HMS „Peony” i przewiezieni do Tobruku. Pani Krystyna została odznaczona królewskim medalem King’s Commendation for Brave Conduct in the Merchant Navy i również otrzymała list gratulacyjny od brytyjskiego premiera Winstona Churchilla w uznaniu jej odważnego postępowania.

Do Anglii dotarła w kwietniu 1942 w konwoju morskim, a w maju udała się do Szkocji, gdzie w celu uzupełnienia studiów wstąpiła do Polskiej Szkoły Lekarskiej. Ukończyła studia z tytułem MBCh. B. 21 kwietnia 1943 r., a doktorat uzyskała 29 czerwca 1946 r.

Po wojnie przebywała w Edynburgu jako lekarz, poślubiła architekta marynarki wojennej Symingtona Mc Donalda. Pod koniec życia straciła wzrok, dotknęła ją również choroba Parkinsona, straciła też władzę w rękach. Mimo wszystko praktykowała do 70 roku życia. Mając 85 lat Krystyna Magdalena Munk zmarła w Edynburgu 15 marca 1999 r.

LITERATURA

1. Tadeusz Meissner, „Warszawa” ginie pod Tobrukiem, Ku chwale bandery, Warszawa 1992
2. Jerzy Pertek. *Druga mała flota*, Wydawnictwo Poznańskie. Poznań 1983
3. Jan Kazimierz Sawicki, *Podróże statków 1939-1945*, Polskie Towarzystwo Nautologiczne – Komisja Historii Żeglugi. Gdynia 1989
4. „Okólnik” organ Związku Polskich Oficerów Marynarki Handlowej w Londynie [„Okólnik” nr. 15 8/1989].

Źródła internetowe

1. en. wikipedia. org/wiki/Krystyna_Magdalena_Munk
2. herstory. og r. pl/jadwiga-barthel-de-weyental-1884-1961
3. https://www. geni. com. /people/KRYSTYNA_MUNK/6000000008333000037

Admirał floty dypl. inż. Ryszard Łukasik (1946-2021) wybitny dowódca Marynarki Wojennej RP w latach 1996-2003, profesor wizytujący w Akademii Marynarki Wojennej. Człowiek niezwykle szanowany



Admirał floty Ryszard Łukasik (zbiory Roman Rychter)

Ryszard Łukasik urodził się w Laskowicach Oławskich (15.10.1946 – 26.5.2021), jako syn Juliana i Teofili. Po ukończeniu szkoły podstawowej, a następnie I Liceum Ogólnokształcącego w Jasle i po egzaminie maturalnym, w 1964 r. został przyjęty na Wydział Pokładowy WSMW w Gdyni. Po ukończeniu studiów w 1968 r. uzyskał tytuł zawodowy inżyniera eksploatacji sprzętu pokładowego (inżynier nawigator) i otrzymał promocję na stopień wojskowy podporucznika marynarki wojennej.

Po promocji rozpoczął służbę w 7 dywizjonie niszczycieli w 3 Flotylli Okrętów (3FO), a po niespełna roku i przeszkoleniu z zakresu uzbrojenia rakietowego, przeszedł na okręty rakietowe proj. 205. Z okrętami tymi związał się na dłużej i w 1972 roku został dowódcą ORP „Gdynia”. Tu, dał się poznać jako oficer niezwykle pracowity, ambitny, elokwentny o szerokich horyzontach. Systematycznie podnosił swoje kwalifikacje na studiach podyplomowych krajowych i zagranicznych. Był absolwentem dowódczych studiów podyplomowych w Akademii Marynarki Wojennej w Leningradzie (1974-1977) oraz studiów podyplomowych z politologii na Uniwersytecie Gdańskim (1981).

W latach 1978–1979 został powołany na stanowisko starszego oficera w Oddziale Operacyjnym Sztabu Głównego Marynarki

Wojennej w Gdyni, po czym powrócił do 3 FO na stanowisko szefa sztabu – zastępcy dowódcy 1 dywizjonu kutrów rakietowo-torpedowych. W 1980 roku, kapitana marynarki Ryszarda Łukasika wyznaczono na dowódcę 1 dywizjonu kutrów rakietowo-torpedowych, którym pozostał przez dwa lata; a następnie został zastępcą dowódcy 3 FO ds. liniowych, natomiast od 1985 roku pełnił w Dowództwie 3 FO obowiązki szefa sztabu – I zastępcy dowódcy floty.

W 1986 roku ukończył Podyplomowe Studium Operacyjno-Strategiczne w Akademii Sztabu Generalnego Wojska Polskiego w Warszawie i zaczął dowodzić 3 FO im. kmdr Bolesława Romanowskiego (w latach 1987–1989). Osiągał w tym okresie bardzo dobre wyniki szkolenia, a także brał udział w licznych ćwiczeniach dowódczo-sztabowych i to sprawiło, że w marcu 1989 roku został wyznaczony i rozpoczął służbę na stanowisku zastępcy dowódcy Marynarki Wojennej ds. liniowych. Dziewięć miesięcy później został szefem Sztabu Marynarki Wojennej – I zastępcą dowódcy Marynarki Wojennej.

Awansowany w korpusie generalskim (przez kolejnych trzech Prezydentów RP), na stopień kontradmirała (w 1990 r.), wiceadmirała (w 1995 r.) i admirała w 1997 r. Rok po objęciu stanowiska Dowódcy Marynarki Wojennej RP (w 2002 r.), w wyniku zmiany przepisów został zaszerogowany do trzygwiazdkowego stopnia admirała floty. Po zakończeniu w 2003 roku służby w MW, został powołany w skład Rady Bezpieczeństwa Narodowego, przy Prezydencie RP, gdzie przez trzy lata, pełnił m.in. funkcję zastępcy i szefa Biura Bezpieczeństwa Narodowego. Służbę wojskową zakończył w 2006 roku, po osiągnięciu ustawowych 60 lat życia.

W latach 2008–2017 roku podjął pracę dydaktyczną w Akademii Marynarki Wojennej na stanowisku profesora wizytującego na wydziale Dowodzenia i Operacji Morskich, którą to profesję kontynuował z dużymi sukcesami, a efektem tego był znaczący udział w kształceniu kadr oficerów zajmujących średnie i wysokie stanowiska na różnych szczeblach dowodzenia w Siłach Zbrojnych RP. W okresie tym pełnił też obowiązki kierownika Centrum Analiz i Prognoz Bezpieczeństwa Morskiego Państwa, zaś w latach 2011–2015 został powołany na radcę w Ministerstwie Obrony Narodowej.

Admirał Łukasik, przez wszystkie lata służby i pracy, działał i postępował tak, jakby miał do spełnienia jakąś szczególną misję i to właśnie w tym Jego ukochanym rodzaju sił zbrojnych – Marynarce Wojennej. To szerokie spektrum spraw związanych z interesami MW RP, szeroko pojmowanej gospodarki morskiej oraz sprawami regionu nadmorskiego; ta pasja sprawami obronności naszego Wybrzeża, a zwłaszcza szerokie związki z regionem sprawiały, że poświęcał tym sprawom bez reszty, swe zdrowie i życie osobiste.

Był orędownikiem promocji idei silnej gospodarczo Polski Morskiej z Marynarką Wojenną jako liderem zachodzących przemian. Stąd jego konsekwentna realizacja rozwoju polskiej floty na miarę sił morskich XXI wieku. Można stwierdzić, że to właśnie admirał Łukasik preferując udział naszej MW RP w licznych ćwiczeniach pod kryptonimem „Partnerstwo dla pokoju” – z jednoczesną akceptacją głównego kierownictwa państwa – wprowadził polskie

siły morskie do NATO, a wraz z nimi pozostałe rodzaje sił. To za jego kadencji rozpoczął się dla polskich sił morskich czas dostosowywania do standardów NATO, przebudowy i modernizacji floty, wejścia do służby nowych okrętów, samolotów i śmigłowców, restrukturyzacja, a przede wszystkim członkostwo naszego państwa w Sojuszu Północnoatlantyckim i rosnąca rola sił morskich w systemie obronnym państw NATO.

Szczególnie i bez reszty zaangażował się po przemianach demokratycznych 1989 roku – w obliczu wielkich trudności gospodarczych – w obronę pozycji Marynarki Wojennej wobec planów jej znacznej redukcji, a nawet zamiarów likwidacji. Był gorącym rzecznikiem promocji w społeczeństwie idei Polski Morskiej z Marynarką Wojenną, zawsze gotową do wykonywania zadań na rzecz polskiej morskiej racji stanu.

W latach 1996-2003, kiedy objął stery jako dowódca MW, a siły zbrojne i MW znajdowały się na bezpośrednim kursie integracji z NATO, ujawniły się jego dotąd niezwykle talenty menedżerskie i organizacyjne jako racjonalnego i oszczędnego realizatora budżetu MW, którego był dysponentem. Dzięki temu, pomimo wielkich trudności gospodarczych kraju, doprowadził, do dokończenia szeregu programów okrętowych, a także uruchomił wiele innych. Przykładowo: rozpoczęcie budowy korwety „Gawron”; dobrojenie okrętów klasy „Orkan” w rakiety nowej generacji; budowę okrętu wsparcia logistycznego, modernizację trałowców; pozyskanie fregat i śmigłowców amerykańskich; okrętów podwodnych; modernizację lotnictwa morskiego i dziesiątki innych, nie mniej ważnych programów modernizacyjnych.

Reasumując dokonania admirała R. Łukasika i uszczegółowiając tylko niektóre z nich, gdy dowodził Marynarką Wojenną lub sprawował funkcję szefa sztabu, to między innymi:

- zmodernizowano trzy trałowce/niszczyciele min, dwa okręty ratownicze, okręt podwodny ORP „Orzeł”, okręty transportowo-minowe, okręty rakietowe typu „Orkan”. Wprowadził do służby w polskich siłach morskich dwie fregaty typu Oliver Hazard Perry z czterema śmigłowcami pokładowymi SH-2G „Kaman”; cztery okręty podwodne typu „Kobben”, nowoczesny okręt wsparcia logistycznego ORP „Kontradmirał Xawery Czernicki”, (który już na początku swojej służby przez ponad rok operował na Zatoce Perskiej w ramach sił antyirackiej koalicji);
- unowocześniono lotnictwo morskie – wprowadzając do służby śmigłowce ratownicze „Anakonda”, samoloty patrolowe M-28 Bryza 1R, transportowo-desantowe „Bryza TD” oraz samoloty monitoringu ekologicznego M-28 Bryza E;
- pod jego dowództwem Marynarka Wojenna współdziałała z flotami wielu państw, w tym ze wszystkimi w Europie. Co roku okręty pod polską banderą uczestniczyły w ćwiczeniach międzynarodowych na Bałtyku i na innych akwenach;
- żywo interesował się podejmował działania związane z ochroną środowiska naturalnego tworząc Wydział Ochrony Środowiska oraz określił zadania Marynarki Wojennej ukierunkowane na działania proekologiczne. Szczególnie był uczulony na kwestie ochrony środowiska nadmorskiego, a zwłaszcza wód Bałtyku i Zatoki Puckiej, czego wyrazem była m.in.: budowa nowoczesnych oczyszczalni w jednostkach MW; zbudowanie barki ekologicznej do usuwania zanieczyszczeń na morzu; a także wraz z Urzędem Gospodarki Morskiej w Gdyni, wdrożenie do eksploatacji nowoczesnego statku powietrznego do monitorowania zanieczyszczeń na morzu;
- był niestrudzony w działaniach na rzecz modernizacji baz morskich i dostosowywaniu ich do standardów NATO, a także modernizacji garnizonów i zaplecza socjalno-bytowego stanów osobowych. Osobistym sukcesem było najszybsze i sprawne ze wszystkich rodzajów sił zbrojnych osiągnięcie przez MW wy-

maganych kryteriów interoperacyjności i kompatybilności z siłami NATO;

- położył wielkie zasługi w budowę nowoczesnego systemu zarządzania bezpieczeństwem na morzu w wymiarze państwowym SAR, gdy po wejściu państwa polskiego do struktur NATO zaistniała potrzeba dostosowania ratownictwa morskiego do wymagań prawnych tego paktu. Z jego inicjatywy na forum sejmiku RP dokonano zmiany ustawodawstwa tej organizacji i powstała nowa Służba Ratownictwa Morskiego nad której działalnością czuwała Rada SAR z jej przewodniczącym Dowódcą MW, a dawne PRO skoncentrowało się na ratowaniu mienia jednak bez określenia rejonu działania. Jako ustawy przewodniczący Rady SAR inicjował i stymulował działania w celu zwiększenia efektywności prowadzenia akcji ratowniczych na morzu;
- był głównym inicjatorem założenia Fundacji „O Dach dla Historii Marynarki Wojennej” i skutecznie przyczynił się do budowy Muzeum Marynarki Wojennej, które dziś jest piękną wizytówką nie tylko Gdyni, ale i całej Zatoki Gdańskiej eksponując miejsca bazowania sił morskich na przestrzeni wieków, a zwłaszcza Pucka i Helu;
- ogromną wagę przykładał do funkcjonowania orkiestry reprezentacyjnej MW jak i całej działalności oświatowej i kulturalno-wychowawczej, czego wyrazem był udział marynarskiej orkiestry w dziesiątkach uroczystości państwowych, regionalnych lub środowiskowych. Praktycznie żadne istotne wydarzenie na Wybrzeżu nie odbywało się bez udziału przedstawicieli marynarki wojennej i wyrażonej zgody na ten udział ze strony Dowódcy Marynarki wojennej. Od międzynarodowych wizyt i spotkań na szczeblu państwowym, poprzez krajowe kongresy, sympozja czy konferencje do lokalnych uroczystości związanych z odsłanianiem tablic pamiątkowych, uroczystości kościelno-patriotycznych czy temu podobnych akademii;
- jako szef sztabu, a później dowódca MW, wspierał nie tylko odrestaurowanie Kościoła Garnizonowego w Gdyni – Oksywiu i budowę jego zaplecza jak i zaktywizował wraz z ordynariuszem polowym – biskupem Sławojem Leszkiem Głódziem – działalność Dekanatu MW (od Świnoujścia do Krynicy Morskiej), współtworząc kaplice i kościoły garnizonowe w jednostkach MW. Poniósł nieocenione zasługi we wsparciu działań Stowarzyszenia bł. ks. kmr pp. Władysława Miegonia i nie tylko; w zakresie odtworzenia historycznego cmentarza im. Marynarki Wojennej RP na Oksywiu, który dziś stanowi ostatnią przystań, miejsce wiecznego spoczynku dla zasłużonych ludzi tego rodzaju sił zbrojnych;
- wniósł wielki wkład w popularyzowanie morskich tradycji oraz promowanie polskich sił morskich poza granicami kraju. Był inicjatorem i organizatorem międzynarodowych zjazdów marynarzy-kombatantów II Wojny Światowej, z których już wielu spoczęło w tej marynarskiej, oksywskiej nekropoli. Te międzynarodowe zjazdy w znacznym stopniu przyczyniły się do integracji środowisk kombatanckich z macierzą i przywróceniem „esprit de corps”, w odtworzonej Marynarce Wojennej RP.
- był wieloletnim członkiem Ligi Morskiej i Rzecznej i w razie potrzeby skutecznie wspierał jej działalność (zgoda na udział w rejsach). Podobnie jak i jednym z członków inicjatorów i redaktorów pierwszego statutu Stowarzyszenia Oficerów Marynarki Wojennej RP – apartyjnej organizacji – skupiającej oficerów lubujących na rzecz tworzenia i rozwoju gospodarki morskiej oraz rozbudowy potencjału obronnego na morzu;
- podkreślić należy Jego nieformalne zaangażowania we wspieranie lokalnej przedsiębiorczości poprzez ukierunkowanie zaspakajania potrzeb MW w oparciu o miejscowe firmy, wspieraniu i kultywowaniu kultury kaszubskiej i rozwoju lokalnych społeczności w działalności sportowej, turystycznej, myśliwskiej

itp. których nieodłączną częścią była i jest kadra Marynarki Wojennej;

- przez cały czas swej służby i pracy, był Ryszard Łukasik otwarty na problemy środowiska ludzi morza i to niezależnie od profesji: od marynarzy po admirałów; od jungi po kapitana żeglugi wielkiej. Przez cały okres swej działalności i pracy był niekwestionowanym autorytetem i cieszył się ogromnym szacunkiem zarówno wśród podchorążackiej braci (pseudonim *Matka*), jak i wśród generalicji i dowódców rodzajów sił zbrojnych, a z Jego zdaniem i opiniami liczyli się kolejni ministrowie Obrony Narodowej i Prezydenci RP.

Także my, jako oficerowie z promocji WSMW z 1968 roku szanujemy pamięć o nim przede wszystkim za to, że przy takim natłoku spraw służbowych i państwowych, znajdował zawsze czas, aby być obecnym na naszych zjazdach lub spotkaniach rocznicowych, aby spotkać się z nami i wysłuchać również i naszych historii życiowych, problemów, opinii lub dzielić się wspomnieniami. Wraz z Małżonką Ewą (profesor polonistyki w liceum ogólnokształcącym w Gdyni), wychowali córkę Magdalenę i syna Radosława. Jednak niedługo, dane było zarówno Jej jak i Jemu nacieszyć się wnukami...

Odszedł nagle na wieczną wachtę 26 maja 2021 roku w wieku zaledwie 75 lat i spoczywa na cmentarzu im. Marynarki Wojennej RP na Oksywiu w kolumbarium na wywyższonym miejscu. Zostaje zapamiętamy w środowisku ludzi morza jako człowiek niezwykle oddany bez reszty Marynarce Wojennej, gospodarce narodowej morskiej, a także szeroko pojętym społecznym i politycznym sprawom regionu całego Pomorza. Pozostaje w naszej pamięci jako wspaniały Kolega i Przyjaciel, wielki patriota i jeden z najwybitniejszych dowódców Marynarki Wojennej przełomu wieków. Warto by pamięć o Jego dokonaniach nie znikła w nawale bieżących wydarzeń.

Wysoce cenimy wybitne dokonania naszego kolegi Ryszarda Łukasika i uważamy, że w pełni zasługuje na nadanie tytułu „Zasłużony Człowiek Morza” oraz odsłonięcie tablicy pamiątkowej w Alei Zasłużonych Ludzi Morza w Rewie.

BIBLIOGRAFIA

1. D. Dettlaff; L. Kuchnowski i in. Błogosławiony ks. komandor ppor. Władysław Miegoń. Materiały z sesji towarzyszącej obchodom 80 rocznicy zaślubin Polski z Morzem. Pod red. D. Duda; Wyd. UM Puck. 2000r.
2. D. Nawrot; R. Rychter. Duszpasterstwo spod biało-czerwonej bandery. Rzec o gdyńskiej parafii wojskowej (1926-2016). Wyd. AMW.2016r.
3. D. Nawrot; R. Rychter. Ksiądz Władysław Miegoń. Serca nasze były przepełnione zapalem. Wyd. Bernardinum.2006r.
4. J. Będziński. Historia i dzień dzisiejszy 11 pułku łączności marynarki wojennej im. płk. Kazimierza Pruszkowskiego 1934-999. Wyd.MW. Wejherowo 1999.
5. J. Królikowski. Admirałowie Polskiej Marynarki Wojennej 1845 – 2004. Wyd. Adam Marszałek. Toruń 2004r.
6. J. Wąsiewski. Kalendarium dziejów Polskiej Marynarki Wojennej 1918 – 1993 (1996). Wyd. BMW. Gdynia 1996r.
7. Ochrona zabytków architektury obronnej. Ogólnopolski zjazd społecznych opiekunów zabytków i wojewódzkich konserwatorów zabytków w 80 rocznicę powstania Marynarki Wojennej RP. Gdynia – Hel. 2-4 październik 1998r.
8. Puck w latach dwudziestych XX wieku. Materiały z sesji towarzyszącej obchodom 81 rocznicy zaślubin polski Morzem. Wyd. UM Puck .2001r.
9. W. Pater. Dowódcy 3 Flotyli Okrętów. Przegląd Morski”. Nr 3/2006.
10. Internet, Wikipedia, wolna encyklopedia: Marynarka Wojenna RP; Historia MW RP oraz hasła pokrewne.
11. Z. Popek, R. Rychter. Absolwenci Wyższej Szkoły Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte. Promocja 1968 roku. Wyd. AMW. 2023r.
12. Zapiski puckie nr 4/2005r. Wyd. UM Puck.

Marek Grzybowski

Polska bandera niewygodna dla polskich armatorów i rządu



Przemawia organizator konferencji kpt. ż.w. Tadeusz Hatałski

Co roku nasz kraj traci około 8 mld zł z powodu tego, że polska flota handlowa pływa pod obcymi banderami – to najkrótsza konkluzja konferencji pn. „Morska flota handlowa pod narodową banderą. Polską racją stanu!”, która odbyła się Wydziale Nawigacyjnym Uniwersytetu Morskiego w Gdyni 24 kwietnia 2024 r.

Minęło ponad dwa lata, gdy na rynku ukazała się książka „Przywrócić polską banderę”. Jej redaktorem jest Tadeusz Hatałski, który w murach Uniwersytetu Morskiego poprowadził konferencję na którą przybyło liczne grono przedstawicieli nauki i biznesu. Byli przedstawiciele administracji.

– *Mamy flotę, natomiast wszystkie te statki pływają pod obcymi banderami. Pod polską banderą pływają tylko jednostki Uniwersytetu Morskiego, „Dar Młodzieży” i statki szkolne – zauważył na początku konferencji kpt. ż.w. Tadeusz Hatałski, wiceprzewodniczący Rady Rozwoju Polskiej Marynarki Wojennej i Handlowej, organizator konferencji.*

– *Konferencja odbywa się w miejscu wyjątkowym, to jest na Wydziale Nawigacyjnym Uniwersytetu Morskiego w Gdyni, a zatem Uczelni, która jest armatorem trzech statków pływających pod polską, białą-czerwoną banderą – pokreślił JM Rektor Uniwersytetu Morskiego w Gdyni prof. dr hab. inż. kpt. ż.w. Adam Weintrit, który otworzył konferencję, uzasadniając wagę miejsca, w którym postanowiono kontynuować trwającą od wielu lat debatę nad powrotem polskiej bandery na statki handlowe.*

– *Mam nadzieję, że konferencja przyczyni się do realnych zmian oraz dalszej, merytorycznej dyskusji nad przywróceniem polskiej bandery na statki handlowe – dodał prof. Adam Weintrit.*

– *Uczestniczę w konferencji by wysłuchać głosów i argumentów środowiska – powiedział przedstawiciel Ministerstwa*

Rozwoju i Technologii Krzysztof Partyka, radca w Departamencie Doskonalenia Regulacji Gospodarczych, który zauważył, że istnieje problem konkurencyjności floty narodowej działającej w warunkach rynku międzynarodowego.

„ŁĄD ŻYWI, A MORZE BOGACI”

Irek Kuligowski, współzałożyciel i Honorowy Przewodniczący Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych, który był animatorem wielu spotkań i działań na rzecz przywrócenia polskiej bandery na statki handlowe przekazał swoje przesłanie z Vancouver przez Internet. Po raz kolejny przypomniał, że w czasach gospodarki nakazowo-rozdzielczej „Polska była niegdyś potęgą, jeżeli chodzi o flotę handlową i rybacką”. Zauważył, że „polska bandera nie jest celem samym w sobie, ale środkiem prowadzącym do celu”. Irek Kuligowski wielokrotnie przywoływał w czasie wcześniejszych spotkań stare powiedzenie: „Łąd żywi, a morze bogaci”.

Organizatorzy konferencji zapowiedzieli, że „w ciągu ostatnich lat, wraz z rozwojem całej gospodarki, postępuje również rozwój gospodarki morskiej. Dynamicznie wzrastają przeładunki w polskich portach oraz umacnia się pozycja polskich stoczní. Jednak, nadal słabym punktem gospodarki morskiej pozostaje żegluga pod narodową banderą”.

Zaproszeni do panelu uczestnicy mieli odpowiedzieć na pytanie: „Dlaczego jest nam potrzebna morska flota handlowa (w tym flota offshorowa)?”. W czasie konferencji paneliści mieli również przekazać: „Co zrobić i jak zrobić, aby uprawianie żeglugi pod narodową banderą stało się opłacalne a flota handlowa stała się mocnym punktem gospodarki morskiej?”



Prof. dr hab. inż. kpt. ż.w. Adam Weintrit



Piotr Masny



Krzysztof Stopierzyński

Piotr Masny, Dyrektor Zarządzający, Marlow Navigation Polska, przekonywał, że podstawą sukcesu działalności armatorskiej są wykwalifikowani pracownicy i konkurencyjne koszty ich zatrudnienia. Na prezentacji pokazał, że koszty operacyjne statku (1300 – 1700 TEU) to w połowie koszty pracowników, a 16% ubezpieczenia i 10% koszty administracyjne. Około 24% to koszty części zamiennych i napraw.

– W tym wyliczeniu nie uwzględniono kosztów paliwa armatora – wyjaśnia Piotr Masny. Jego zdaniem głównym problemem jest opodatkowanie dochodów marynarzy i to, by składki na ubezpieczenie społeczne nie stanowiły dla pracodawcy i marynarza obciążenia większego niż konkurentów.

FLOTA DLA KADR, KADRY DLA FLOTY

Masny przekonywał, że flota pod polską banderą zapewniałaby „możliwość realizacji ścieżek kariery uczniów i studentów kształconych w placówkach publicznych”. Zapewniono by również utrzymanie strategicznych zasobów kadrowych o kompetencjach kluczowych dla bezpieczeństwa państwa.

Prezentacja pt. „Ekonomiczne regulacje dot. prowadzenia działalności polskich armatorów z sektora międzynarodowego transportu morskiego” dała uczestnikom pełny obraz ekonomiczny i prawny i odpowiedź na pytanie: jakie trzeba spełnić warunki, by pływanie pod polską banderą było opłacalne? Alicja Węgrzyn, doradca dyrektora naczelnego PŻM P. P. na wielu slajdach pokazała, że 77 polskich statków pod obcymi banderami i 3 statki pod banderą białoczerwoną to nie jest dzieło przypadku. Jest to wynik kalkulacji menedżerów polskich firm żeglugowych. Rejestry Malty, Liberii, Cypru czy Wspólnoty Bahama są bardziej wygodne niż bandera Polski.

– W latach 2018 – 2022 do polskiego budżetu wpłynęło 1 tys. zł. podatku tonażowego – powiedziała Alicja Węgrzyn i wylicza: Flota transportowa pływająca pod polską banderą stanowi 0,1% statków UE pod banderami UE, których udział we flocie światowej wynosi tylko 14%. Na temat flot światowych pisaliśmy obszernie na łamach GospodarkaMorska.pl, zob.: [<https://www.gospodarkamorska.pl/wiodacych-flot-swiatek-ma-wartosc-pkb-polski-polska-nie-jest-druga-japonia-77574>].

BARIERY CZY KORZYŚCI

Do głównych barier uniemożliwiających rejestrowanie statków w Polsce Alicja Węgrzyn zaliczyła m.in.: konieczność restrukturyzacji modeli biznesowych oraz brak możliwości kwalifikacji do dochodów aktywnych (podatek tonażowy) dochodów finansowych z tytułu pożyczek, emisji obligacji przeznaczonych na działalność żeglugową w międzynarodowym transporcie morskim w ramach polskiej żeglugowej grupy kapitałowej. Korzyści, to po prostu wymierne przychody do budżetu państwa.

O tym jak działa polska flota offshore w przeddzień budowy morskich farm wiatrowych mówił Krzysztof Stopierzyński, Wiceprezes Polskiej Izby Morskiej Energetyki Wiatrowej, głównie na przykładzie własnej firmy. Na wstępie podkreślił, że wszystkie jednostki działające w jego flocie pływają pod polską banderą.

Przekonywał, że mówiąc o biznesie morskim wciąż prowadzi się dyskusję „w czasach gdy wożono węgiel”. A przecież rozwiązanie jest proste, bo na statkach obsługujących offshore pływają nie tylko marynarze, ale również nurkowie i specjaliści wielu profesji, piloci robotów, monterzy itd. Wystarczy, że załogi będą zatrudniane „na własnej działalności” i wszystko staje się proste.

Krzysztof Stopierzyński prezentując flotę obsługującą offshore pominął jednostki instytucji publicznych, w tym Uniwersytetu Morskiego, SAR i urzędów morskich. Uzasadniał to tym, że są to jednostki finansowane ze środków publicznych i kreują nieuczciwą konkurencję na rynku.

Prof. Adam Weintrit zaprotestował, podkreślając, że Uniwersytet Morski jest aktywny w rozwoju polskiego offshore, a IMOR brał udział w badaniach wszystkich lokalizacji polskich farm wiatrowych.

Pływające pod banderą francuską norweskie zbiornikowce LNG wożące gaz do Polski płacą podatek tonażowy około 10 tys. euro, za wygodę rejestru na Cyprze czy Malcie trzeba płacić około 4,4 tys. euro i tak dalej. Z badania opinii społecznej wynika, że większość Polaków chciałaby widzieć na polskich statkach polską banderę. Fani białoczerwonej częściściej zobaczą ją na flagsztoku jachtu, statku szkolnego, okrętu, czy jednostce offshore, niż polskiego statku handlowego. Okazuje się, że wygodna bandera jest wciąż wygodna dla polskiego armatora statku handlowego i promu. Dla polskiego rządu również?

Zdjęcia: Cezary Spigarski

Kazimierz Netka

Świat, który nadchodzi. Lokalne i regionalne konsekwencje wyzwań globalnych



Pandemie, wojny, piraci utrudniają globalizację. O gospodarce światowej, o globalizacji i jej znaczeniu dla nas – konferencja w WSAiB – Uczelni Eugeniusza Kwiatkowskiego w Gdyni. Czy Polska powinna szukać sobie innego wsparcia? Czy Rosja wprowadzi w Europie swój „mir”? Kto rządzi światem?

W państwie bez kontaktów z szerokim światem dobrze żyć się nie da – takie stwierdzenia słychać bardzo często. Jednak są również inne opinie. Niektórzy twierdzą, że globalizacja to zagrożenie, np. suwerenności, uzależnienie od najbogatszych. Nie ma to jak samowystarczalność, suwerenność w jak największym stopniu. A jeżeli już zdecydujemy się na współdziałanie to z kim?

O tych problemach dyskutowano 24 maja 2024 roku, w Wyższej Szkole Administracji i Biznesu im. Eugeniusza Kwiatkowskiego (WSAiB) w Gdyni, podczas IV Konferencji pt. „Świat, który nadchodzi. Lokalne i regionalne konsekwencje wyzwań globalnych. Czy globalizacja jest w odwrocie? Czy łańcuchy dostaw ulegną skróceniu? Jakie będzie miejsce dla polskich firm w światowej gospodarce?”.

POŁĄCZENIE MĄDROŚCI I ODWAGI

– W imieniu rektora naszej uczelni, Jego Magnificencji doktora Tomasza Białasa pragnę przywitać wszystkich serdecznie w murach uczelni imienia Eugeniusza Kwiatkowskiego, na dzisiejszej konferencji pod tytułem „Świat, który nadchodzi. Lokalne i regionalne konsekwencje wyzwań globalizacyjnych” – mówił dr Maciej Zborowski – dyrektor Wydziału Jakości WSAiB.

Pragnę bardzo gorąco przywitać wszystkich państwa; w szczególności pragnę przywitać pana Adriana Bellgraua – prezesa Savino Del Bene Polska; pana Waldemara Pawilczusa – prezesa zarządu Bałtyckiej Bazy Masowej; Polskie Przedstawicielstwo Portów Hamburg; przedstawiciele zarządu Morskiego Portu Gdynia; pozo-

stałych szanownych gości, którzy mając na uwadze czas konferencji, nie mogli zostać wymienieni z nazwiska.

Powitana została również prezydent WSAiB, pani Regina Szutenberg.

Patronatu honorowego udzielili konferencji Prezydent Gdyni, Marszałek Województwa, Stowarzyszenie Polskich Regionów Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk.

– „Świat, który nadchodzi” – gdy po raz pierwszy usłyszałem hasło niniejszej konferencji, pomyślałem, że doskonale ono koresponduje z charakterem naszej uczelni – kontynuował dr Maciej Zborowski. – Jesteśmy najstarszą niepubliczną uczelnią na Pomorzu i w tym roku obchodzimy okrągłą 30. rocznicę naszej działalności. Nasi absolwenci od trzech dekad zasilają gospodarkę przede wszystkim, choć niekoniecznie, w północnej Polsce. Okazują się nasi absolwenci być fachowcami w swoich dziedzinach, ale również osobami, które są otwarte na zdobywanie nowej wiedzy.

Motto naszej uczelni to zaczerpnięta z Horacego brźmi: „Sapere aude” – Odważ się być mądrym. I chyba wszyscy jak tu siedzimy w tym audytorium zgodzimy się, że w dzisiejszych czasach w świecie, który nadchodzi, potrzebna jest nie tylko mądrość ale również odwaga – po to, żeby tę mądrość wcielać w życie. I właśnie w połączeniu mądrości i odwagi znajdziemy doskonałą ilustrację, doskonale połączenie u swojego patrona uczeni: Eugeniusza Kwiatkowskiego – osoby, bez której nie byłoby portu i w konsekwencji miasta Gdyni.

Budowa od zera portu w kraju, który przecież nie cieszył się szczególnymi preferencjami morskimi, wymagała zarówno rozumu, mądrości, jak i odwagi.

W programie dzisiejszej konferencji poruszane zostaną wysoce aktualne tematy. Będziemy przemieszczać się od ogółu do szczegółu, od globalizacji widzianej z lotu ptaka, przez specyficzne zagadnienia z zakresu gospodarki morskiej aż po studia konkretnych przypadków.



Jestem przekonany, że po dzisiejszym dniu będziemy wszyscy bogatsi w wiedzę, lepiej przygotowani do wyzwań świata, który nadchodzi. Muszę podziękować dwom osobom z naszej uczelni, bez których to dzisiejsze wydarzenie nie byłoby możliwe. Są to osoby w większości znane. Podziękowania pragnę złożyć w najbardziej niesprawiedliwej kolejności, czyli alfabetycznej: na początku pragnę podziękować naszemu wykładowcy i opiekunowi Koła Logistycznego, doktorowi Michałowi Grabanowi; naszemu wykładowcy i kierownikowi Katedry Logistyki WSAiB, doktorowi inżynierowi Mariuszowi Zielińskiemu. Życzę owocnej konferencji, równie owocnych rozmów kularowych i oddaję głos panu doktorowi inżynierowi Mariuszowi Zielińskiemu.

NIE DAJMY SIĘ ZASKOCZYĆ

– Po tym wstępie, który przedstawił w imieniu rektora pan Zborowski, trudno coś dodać – odpowiedział dr inż. Mariusz Zieliński – kierownik Katedry Logistyki WSAiB.

– A patrząc na to jak zmieniała się logistyka w tym czasie, patrząc jak to się wszystko zmienia, i porównując świat, który nadchodzi, no to możemy sobie zadać pytanie, jak przewidywaliśmy, jak będzie wyglądała logistyka, jakie nastąpią zmiany chociażby w tym zakresie w logistyce przed pandemią, jak to było w czasie pandemii, a jak jest po pandemii.

Widać, że niestety, ale niektóre nasze przewidywania troszeczkę się nie sprawdziły, lub musieliśmy je przyspieszyć. I tutaj zadając te wszystkie pytania spróbujmy w ramach tych wszystkich prezentacji i wykładów naszej konferencji, którą przygotował pan Michał Graban i Koło Logistyczne, zobaczyć czy mamy odpowiedzi, czy nadal będziemy mieli coraz więcej znaków zapytania, na które będziemy chcieli odpowiedzieć, również w przyszłości.

Starajmy się aby ten świat, który nadchodzi nie zaskakiwał, że-byśmy raczej byli zawsze, w dużym procencie do niego przygotowani. Dziękując za to, że państwo przybyli, również życzę wszystkim państwu miłej atmosfery na tej konferencji jak również wielu ciekawych wykładów – powiedział dr inż. Mariusz Zieliński.

POD EGIDĄ USA

Po co takie spotkanie? Jakie zagadnienia zostaną poruszone i dlaczego? O tym mówił wykładowca, dr Michał Graban – opiekun Koła Logistycznego WSAiB:

– Tak jak było powiedziane, nasze Koło Logistyczne, które za chwilę przedstawię, jest organizatorem dzisiejszej konferencji – poinformował dr Michał Graban. – Jaka jest jej idea? Przygotowałem kilka slajdów na ten temat. Odwołam się do tego co dzieje się na świecie, a dzieje się naprawdę dużo.

Mamy do czynienia z różnymi wydarzeniami od jakiegoś czasu. Pandemia, czy nowe ogniska zapalne, kontekst międzynarodowy jaki

zaistniał z powodu wydarzeń wcześniejszych. Wyznaczyliśmy sobie kilka tez, pytań. Te pytania brzmiałyby:

- czy globalizacja jest w odwrocie czy dokonuje się deglobalizacja?
- czy globalizacja zmienia swój wymiar, swój charakter?

Jeszcze 10 lat temu ten termin był prawie nieznanym, a słowo logistyka była terminem branżowym. Dzisiaj zdajemy sobie sprawę, że rozwiązania gospodarcze na Ziemi, które się dokonują czyli wymiana handlowa, zachodzą w ramach czegoś co nazwano jako kolektografia – połączenia – łańcuch logistyczny, a nie tylko połączenia internetowe.

Jakie miejsce będzie w tym międzynarodowym porządku dla Polski i dla Polski jako kraju i dla polskich firm?

Wymieńmy te wydarzenia, które doprowadziły do bardzo cen-nego przewartościowania. Żyjemy konfliktami, które ostatnio mają miejsce ale tak naprawdę te wydarzenia już stopniowo kielkowały wcześniej w różnych takich oznakach kryzysu, który jakby zburzył ten stabilny wcześniejszy porządek, który generalnie tę swoją sta-bilność czerpał z egidy Stanów Zjednoczonych; pod egidą Stanów Zjednoczonych i jej generalnego porządku, który Stany Zjednoczone narzucały. Niektórzy to kwestionowali, ale ten porządek był jednak stabilny.

Oczywiście wielki kryzys gospodarczy to była pierwsza oznaka kryzysu 2008 – upadek Banku Lehman Brothers, No ale z punktu widzenia gospodarczego to najważniejszy jest tutaj wzrost Państwa Środka – Chin, które całkowicie odwróciły, do góry nogami, ówczesny porządek i taki kluczowy moment dokonał się właśnie w czasach tego kryzysu 2008 roku, kiedy Chiny dorosły już z tym swoim PKB, z udziałem w handlu międzynarodowym, z udziałem w inwestycjach do poziomu równego Stanom Zjednoczonym.

Mówi się, że to już nie jest dominacja jednego modelu gospodar-czego, ale to też nie jest dominacja jednego modelu politycznego ani kulturowego.

My zaczynamy dostrzegać ten świat jako zagrożenie. Pojawiają się wojny, budzi się świat zachodni, pojawiają się wojny handlowe, restrykcje, cła, ale też protekcjonizmy. Państwo Środka dzięki protek-cjonizmowi osiąga przewagę.

W Europie wojna, na Bliskim wschodzie – wojna, a na oceanach – piraci. Przegrywamy z nimi, z powodu tańszych towarów przycho-dzących z Państwa Środka.

Trzeci punkt: pandemia koronawirusa, schłodzenie gospodarki.

Dwa lata temu rosyjska agresja na Ukrainę, ale co ona powoduje? Recesję, inflację, a z punktu widzenia łańcuchów dostaw dochodzi do rekonfiguracji tego, co dotyczy Jedwabnego Szlaku, czyli ładunki nie są wożone już w takim stopniu jak kiedyś drogą lądową – Jedwabnym Szlakiem – ale są innymi szlakami wożone.

Jest Hutu – punkt zapalny i od razu te szlaki się inaczej układają.

Jeszcze bardziej to wydarzenie z zeszłego roku – wydawało się że nie będzie ono miało żadnego znaczenia: no co, my tutaj żyjemy, co nam wojna izraelsko – palestyńska. Nie byliśmy świadomi tego, jak duży to będzie miało wpływ na łańcuchy dostaw. Okazuje się, że ma, bowiem blokada Kanału Sueskiego, zagrożenia w okolicach Jemenu, powodują, że statki muszą okrążyć Afrykę, a nie płyną przez Kanał Sueski. To spowodowało 250 procent wzrostu stawek frachtu, spowo-dowało ogromną kongestię w portach i tak dalej.

Paradoksalnie, ten piąty czynnik spowodował troszeczkę zmniejszenie tego czwartego, gdyż ładunki znowu wróciły na Jedwabny Szlak, czyli globalizacja powoduje, że jesteśmy połączeni w świat. Jeden impuls powoduje konsekwencje z drugiej strony globu, a nie zawsze zdajemy sobie z tego sprawę. Na bieżąco musimy analizować to, co się dzieje, dzięki temu powstają ciekawe artykuły, dzięki temu organizujemy takie konferencje jak ta dzisiejsza, która ma na celu właśnie odpowiadanie na pytania jak to wszystko będzie wyglądało, jeżeli chodzi o powiązania logistyczne.

Proszę państwa, jak powiedziałem, skracanie łańcuchów dostaw, czyli mówi się żeby to było bezpieczniejsze, to nie jest tak, że jeżeli co się dzieje to my się boimy, Krótsze łańcuchy dostaw, z państwami bliższymi kulturowo. Inwestycji jest bardzo, bardzo dużo. 10 procent w portach europejskich to są inwestycje chińskie. Generalnie zaczynamy się bać, a nade wszystko patrzymy też z punktu widzenia politycznego i musimy to widzieć. Czyli ten porządek policentryczny, wielobiegunowy, dywersyfikowany to jest coś co się naprawdę umacnia. Jest zagrożenie ale na pewno jest też coś takiego, że oprócz Chin są Indie.

KRYZYS TO SZANSA?

Ale zagrożenie, ryzyk jest dużo więcej. Ta sytuacja, paradoksalnie, zgodnie z chińskim przysłowiem, że kryzys to szansa, stwarza szansę dla pewnych nowych graczy. Nowych podmiotów, koordynatorów, którzy o ile podejmą wysiłki, to mogą zaistnieć. Kiedyś to było jakby zabetonowane, łańcuchy dostaw były bezpieczne. Dzisiaj są bardziej niebezpieczne, ale to stwarza pewne szanse dla takich krajów jak Polska. To stwarza też szansę dla naszych firm, dla naszych portów morskich. Ale to wymaga dużego, twórczego wysiłku żeby si na nowo w tym defigiurowanym świecie, na nowo si ułożyć. To jest naprawdę duża szansa, ale tylko wtedy, gdy tę szansę uświadomimy sobie i będziemy potrafili ją wykorzystać. Sytuacja jest dużo trudniejsza, ale paradoksalnie stwarza pewne szanse dla nowych graczy.

Załamał się dominujący porządek gospodarczy, ale też kulturowy. Dzisiaj świat jest bardziej wielobiegunowym, bardziej policentrycznym, są różne kultury. Tutaj rola właśnie Polski czy też rola kultury azjatyckiej jest bardzo duża, ale też rola Polski może być duża. Może być też duża rola regionów, kontekstu lokalnego zgodnie z koncepcją: myśleć globalnie, działać lokalnie. Nie tylko Polska, ale także region pomorski ale także Gdynia, w której jesteśmy czy też inne regiony, inne centra logistyczne, inne miejsca, huby, pod warunkiem tego oddolnego zaangażowania.

W związku z tym chciałem zarekomendować dwie książki. „Czy przyszłość należy do Azji?”. Azja zburzyła te układanki, ale Azja też kryzys przechodzi. „Konektografia”. Kidy, s uważaliśmy że logistyka to temat branżowy. Dzisiaj jesteśmy w pełni świadomi tego, że za pośrednictwem różnych powiązań, połączeń, którymi są przesyłane towary ale także telekomunikacyjne łączy i tak dalej – jesteśmy złączeni z całym światem i dochodzi do różnego rodzaju rekonfiguracji. Powstają nowe bieguny wzrostu, huby, a tyki hubami możemy my sami zarządzać za pośrednictwem oddolnych samorządowych instrumentów.

Proszę państwa, na dzisiejszej konferencji w związku z tym co już też przedstawił pan Maciej, będą trzy tematy, od ogółu do szczegółu. Pierwszy temat czyli: Czy globalizacja jest w odwrocie. Drugi perspektyw dla przemysłu morskiego i branży energetycznej i trzeci: studia przypadku.

Dzisiejszą konferencję organizuje Koło Logistyczne. Pan Piotr Rewers jest prezesem naszego Koła logistycznego WSAiB i również będzie miał prezentację. Natomiast tę naszą konferencję poprowadzi pani Diana Ostrowska-Langier, którą chciałem również przedstawić i za chwilę udzielię głosu pani Dianie.

– Teraz chciałem poprosić pana Stanisława Szultkę – dyrektora Departamentu Rozwoju Gospodarczego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego – powiedział dr Michał Graban. – Dziękuję państwu.

KLIMAT W WOJEWÓDZTWIE POMORSKIM

Stanisław Szultka – dyrektor Departamentu Rozwoju Gospodarczego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego: Gospodarka i tożsamość. Pomorza wobec wyzwań globalnych.

Wskutek niepewnej sytuacji światowej, zauważalny jest wzrost ryzyka inwestycyjnego. Chodzi m.in. o inwestycje w infrastrukturę krytyczną np. w portach, w energetykę. Dyskusje na ten temat są prowadzone również w Unii Europejskiej. Trzeba się zastanawiać, z kim budować relacje, na jakich rynkach, w kontekście rywalizujących bloków politycznych.

Oprócz powyższych, istnieją też wyzwania klimatyczne, będące coraz większym czynnikiem konkurencyjności. Dla inwestorów ważny jest dostęp do energii. Dlatego konieczna jest transformacja energetyczna. Pomorskie nie jest obciążone „czarną energią” bo nie ma kopalni węgla. Rozwijanie energii zielonej jest tu czymś naturalnym – podkreślił dyrektor Stanisław Szultka. Duże znaczenie mają zapowiedzi budowy farm morskich elektrowni wiatrowych i elektrowni jądrowej.

Wyzwaniem dla województwa pomorskiego jest też sztuczna inteligencja. Potrzebuje ona dużo energii.

Musimy się liczyć z zagrożeniami demograficznymi. Na szczęście, bilans migracyjny w województwie pomorskim jest dodatni. Przybywa tu wiele osób.

CENNI IMIGRANCY

Z naszych spostrzeżeń wynika, że Pomorze Gdańskie zawdzięcza imigrantom bardzo dużo. Tak było już przed wiekami, gdy budowano w Gdańsku wspaniałe obiekty, fortyfikacje. W II połowie XIX wieku, gdy obywatele urodzeni na Żuławach i Kociewiu, podnieśli rangę, życia w Gdańsku do poziomu europejskiego. Ludzie przybywający głównie ze wschodu (np. ekspatrianci) ale też z południa i z centrum Polski, wniesli w bardzo wiele w rozwój regionu, już zaraz po I wojnie światowej (wspomniany już patron WSAiB Eugeniusz Kwiatkowski, a także Tadeusz Wenda).

Tak jest do dzisiaj, bo potomkowie ówczesnych imigrantów, nadal są najbardziej twórczy w województwie pomorskim. Imigranci ze wschodu, z centrum i z południa nadal wnoszą na teren np. Trójmiasta i w deltę Wisły wiele kreatywności, wynalazczości, innowacyjności, czyniąc województwa pomorskiego regionem wygodnym do życia również np. dla Kociewiaków, Kaszubów.

1 Blok tematyczny: Czy globalizacja jest w odwrocie czy tylko zmienia się jej charakter?

Janusz Piechociński – prezes Izby Przemysłowo-Handlowej Polska-Azja: „Wpływ międzynarodowych relacji ekonomicznych na kondycję Polski”.

Były wicepremier Janusz Piechociński zwrócił uwagę na niektóre niedorzeczności. Na przykład, w Kijowie odbyła się kolejna konferencja na temat odbudowy Ukrainy, a tymczasem sytuacja na froncie jest poważna.

Nastąpiło spowolnienie rozwoju małych i średnich przedsiębiorstw. Są one w trudniej sytuacji; brakuje im p optymizmu odnośnie przyszłości – powiedział wicepremier Janusz Piechociński.

Prof. dr hab. Bohdan Jeliński – WSAiB – „Sekularne Wyzwania gospodarki globalnej”.

Wiele procesów występujących w gospodarce światowej ma charakter niekontrolowalny – mówił profesor Bohdan Jeliński. – I nieprzewidywalny.

Główne zagrożenia dla rozwoju gospodarczego państwa wydają się być konsekwencją globalizacji, czyli rosnącej współzależności w gospodarce światowej. Przejawiają się one w formie np.: niestabilności i nagłych oraz głębokich zmian kursów walutowych; nierównowagi bilansów płatniczych państw; niedoskonałości i braku międzynarodowych mechanizmów regulacyjnych; bezrobocia, głównie w krajach rozwijających się; starzenia społeczeństw krajów rozwiniętych gospodarczo; nierównej dystrybucji korzyści komparatywnych między uczestnikami handlu międzynarodowego; protekcjonizmu



ekonomicznego w polityce poszczególnych państw; rysujący się niedobór surowców, głównie energetycznych; narastające problemy ochrony środowiska naturalnego – wyliczał prof. Bohdan Jeleński w swej prezentacji.

Prof. Przemysław Gębala – przedsiębiorca, publicysta: „Czy w wielobiegunowym świecie jest miejsce na globalne zależności? Świat, który nadchodzi. Lokalne i regionalne konsekwencje wyzwań globalnych”.

Globalizacja pasożytuje na lokalności? Prof. Przemysław Gębala podał m.in. następujące argumenty: słabnie pozycja lokalnych dostawców; rośnie pozycja organizacji i firm ważnych systemowo, zbyt dużych by upaść; alternatywność zaopatrzenia w pracowników, surowce i półprodukty jest bardziej dostępna globalnie niż lokalnie; wielkie międzynarodowe korporacje i firmy państwowe

największych państw są potężniejsze niż większość rządów; doktryna szoku – czyli komu służą wstrząsy?

Musi być kilka Ziemi, by wszyscy mogli żyć na tym samym poziomie – usłyszeli też uczestnicy konferencji.

Prof. dr hab. Tomasz Grosse – Uniwersytet Warszawski (połączenie on-line): Przyszłość Europy – ujęcie wariantowe.

Był to wykład, który ukazywał zagrożenia, jakie mogą wynikać z osłabienia Unii Europejskiej. W takiej sytuacji, ucierpią jej peryferia, a Polska właśnie znajduje się na peryferiach UE. Dlatego powinniśmy szukać na przykład nowych rynków zbytu w związku z recesją gospodarki niemieckiej.

Europa zachodnia może utracić swój prymat i wtedy chyba go nie odzyska. Gdy dane centrum traci swą pozycję w układzie gospodarki globalnej, to spycha koszty swej deklasacji na własne peryferium, czyli między innymi na Polskę. Niewykluczone więc, że Polska powinna szukać sobie lepszego patrona, szukać autonomii regionalnej – radził prof. Tomasz Grosse.

Istnieje zagrożenie, że Rosja zaproponuje Europie swój ład, „mir”, ale raczej Chiny uniemożliwią Rosji podbój Europy Środkowej i zachodniej – uspokajał prof. Tomasz Grosse.

Prof. dr hab. Henryk Woźniak – WSAiB – Kto naprawdę rządzi światem...?

Powołując się na książkę autorstwa Zbigniewa Brzezińskiego, doradcy prezydenta USA, pt. „Between two ages. America’s role in the technetronic era” pan profesor przypomniał, że Zbigniew Brzeziński wzywał do utworzenia „Wspólnoty Narodów Rozwiniętych”, składającej się z Europy Zachodniej, USA i Japonii.

Tradycyjna suwerenność państw narodowych staje się coraz bardziej rozmazana, w miarę jak siły transnarodowe, takie jak międzynarodowe korporacje, banki i organizacje międzynarodowe odgrywają coraz większą rolę w kształtowaniu globalnej polityki – poinformował prof. Henryk Woźniak podczas swego wykładu i przedstawiania prezentacji na ekranie.



DOMINOWAĆ BĘDZIE GOSPODARKA ATLANTYCKA

– Chciałem zmienić trochę wizję, którą mieliśmy w ostatniej prezentacji, amerykańską na wizję chińską. Nie tylko rządzi pieniądź światem, ale także produkcja i usługi – powiedział prof. Marek Grzybowski – przewodniczący Polskiego Towarzystwa Nautologicznego, prezes Bałtyckiego Klastra Morskiego i Kosmicznego.

– 50 procent samochodów elektrycznych produkowanych jest w Chinach. Właściwie połowa tego co się dzieje w świecie, to jest w Chinach i tam też rządzi pieniądź. Pan profesor mówił, że PKB nie jest najlepszym miernikiem, ale jeśli popatrzymy na porównania: PKB aktualnie Chin i PKB Stanów Zjednoczonych, jest podobne. Natomiast jeśli mierzymy to wszystko to musimy przełożyć jeszcze na taką rzecz i tutaj pan profesor Henryk Woźniak podrzucił jedną myśl: myśl w pieniądzach. Na wytworzenie PKB tego który jest w Stanach Zjednoczonych, pracownikowi w Stanach Zjednoczonych płać za godzinę od 30 do 200 – 250 dolarów średnio. W Chinach – jedną dziesiątą tego. Jaka jest wydajność gospodarki chińskiej w obszarze, o którym zresztą mówiono zarówno w produkcji innowacji, jak i usług od transportowych po usługi inne. Wydaje mi się, że na to musimy zwrócić uwagę, żeby odejść od dolarocentryzmu i amerykańskiego centryzmu i patrzeć się czy Ameryka może nas zbawić, do kooperacji z tym krajem, który zaczyna dominować.

Europa odchodzi w przeszłość i dominować będzie gospodarka atlantycka. Jeśli z nią się zwiążemy w sposób rozsądny i bezpieczny to prawdopodobnie wypadniemy z tego rynku jako tylko finalni konsumenci.

W następnych dwóch częściach konferencji, jej program przewidywał m.in.:

2 Blok tematyczny:

Perspektywy dla przemysłu morskiego i energetyki

Mateusz Kowalewski – prezes zarządu Gospodarka Morska Sp. z o.o.: „Porty morskie wobec wyzwań logistycznych i energetycznych i globalizacji – perspektywa polska”

Tomasz Lubicki – niezależny ekspert/PGE Baltica: „Podwójna transformacja w energetyce wiatrowej. Jakich kompetencji potrzebujemy?”

Robert Kuraszkiewicz – publicysta „Nowa Konfederacja”/przedsiębiorca; „Geoeconomia. Cyfrowa rekonfiguracja w gospodarce i energetyce”.

Andrzej Szczeniak – ekspert ds. paliw płynnych: „Prąd od morza. Nowy model energetyki w Polsce”.

Ireneusz Karaśkiewicz – prezes Związku Pracodawców Forum Okrętowe: „Kondycja polskiego przemysłu stoczniowego na tle trendów europejskich i globalnych”.

3 Blok tematyczny:

Analiza lokalnych studiów przypadku

Adrian Bellgrau – prezes Savino Del Bene Polska: „Rola operatora logistycznego w globalnych łańcuchach dostaw na przykładzie Savino del Bene”.

Waldemar Pawilczus – prezes zarządu Bałtyckiej Bazy Masowej Sp. z o.o.: „Rola rynku nawozów sztucznych w łańcuchu logistycznym na przykładzie BBM Sp. z o.o.”.

Piotr Wysokiński – student WSAiB: „Port zewnętrzny w Gdyni na tle światowych trendów budowy terminali kontenerowych”.

Piotr Rewers – student WSAiB, przewodniczący Koła Logistycznego WSAiB: „Globalne pochodzenie lokalnych produktów. Przykład kraju tulipanów”.

Bartłomiej Radziejewski – prezes thinkzine „Nowa Konfederacja” (połączenie on-line): „Sytuacja geopolityczna. Rekomendacja dla Polski na przyszłość”.

BEZ TRANSPORTU MORSKIEGO, GOSPODARKI MORSKIEJ I PRZEMYSŁÓW MORSKICH NIE BYLI- BYŚMY W STANIE DZISIAJ FUNKCJONOWAĆ

– Konferencja „Świat, który nadchodzi” ma bardzo dobry tytuł. Bo świat zmienia w takim tempie jak zmieniamy smartfony i oprogramowanie w komputerach – powiedział prof. Marek Grzybowski:

– Natomiast co jest istotne, że w tej konferencji porusza się szereg ważnych tematów związanych z gospodarką morską. Musimy pamiętać, że dzięki przemysłom morskim funkcjonuje gospodarka globalna.

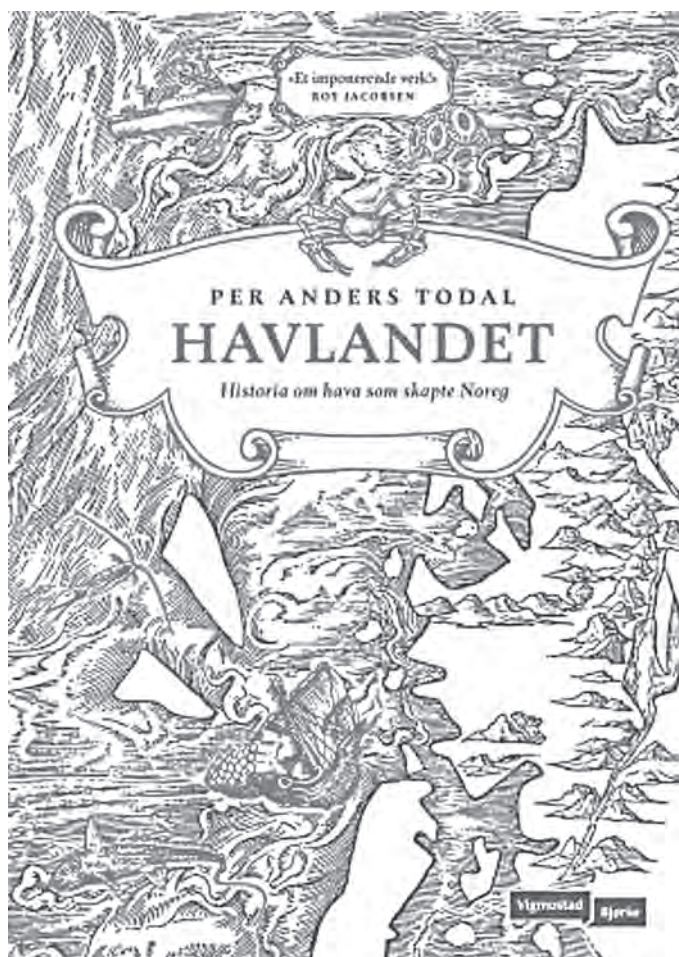
Bez przemysłów morskich, bez transportu morskiego, bez nowoczesnych statków nie jesteśmy w stanie dokonać transformacji energetycznej bo to statki zapewniają w układzie globalnym dostawy do produkcji farm wiatrowych, dostawy surowców także energetycznych, dostawy surowców, które zapewniają nam stabilność gospodarek. Bez transportu morskiego, gospodarki morskiej i przemysłów morskich nie bylibyśmy w stanie dzisiaj działać.

Tę działalność operacyjną wspierają nowoczesne narzędzia jak technologie satelitarne i technologie informatyczne, ale one tylko wspierają i poprawiają operacyjność flot, natomiast podstawą jest teraz transport morski i to surowców, zarówno energetycznych, jak i produkcyjnych. Bez transportu morskiego nie ma szans i możliwości funkcjonowania pojedynczego człowieka, Decyzja jednego, człowieka to jest decyzja logistyczna: złożenie zamówienia w sieci internetowej wywołuje cały cykl logistyczny, od decyzji produkcyjnej w Chinach do decyzji transportowej i naładunku towaru w porcie poprzez transport tego towaru morzem, rozładowania tego towaru i dostarczanie go do klienta końcowego. Każda decyzja klienta to jest decyzja logistyczna i takich decyzji mamy miliony dziennie. Informatyka i technologie kosmiczne tylko wspierają przepływ fizyczny towarów, bez których nie będziemy mogli funkcjonować.

Zdjęcia: Marek Grzybowski

Jordan Siemianowski

**Per Anders Todal, *Havlandet. Historia om hava som skapte Noreg*,
Bergen 2020, Vigmostad & Bjørke AS, ss. 400**



Państwa nordyckie należą dziś do jednych z najbogatszych państw na świecie, co powoduje m.in. to, że ogólne zainteresowanie nimi utrzymuje się na relatywnie wysokim poziomie. Powszechnie znane są dziś takie marki jak IKEA, JYSK, Nokia oraz Equinor. W kulturze masowej natomiast zdomowało się na dobre pojęcie *hygge*, skandynawskie kryminały czy skandynawski design. Państwa nordyckie doceniane są ponadto za wysoki stopień demokratyzacji życia politycznego oraz polityki klimatycznej. Niemniej, wciąż zwraca się niewielką uwagę na morski charakter tych państw stanowiący istotny element tożsamości narodów nordyckich i ich kultury. Piętno „morskości” widoczne jest w Norden niezmiennie od wieków.

Problem wpływu morza na Norwegię poruszył m.in. Per Anders Todal w monografii *Havlandet. Historia om hava som skapte Noreg* (dalej: *Havlandet*), która po raz pierwszy ujrzała światło dzienne w 2018 roku za sprawą bergeńskiego wydawnictwa Vigmostad & Bjørke AS i która doczekała się wznowienia w 2020 roku. Sam autor jest dziennikarzem w norweskim czasopiśmie „Dag og Tid”, w 2018 roku otrzymał nagrodę NTBs *språkpris* przyznawaną dziennikarzom za stosowany przez nich język pisany. Warto wspomnieć o innych dziełach Todala. Dotychczas spod jego pióra wyszła monografia *Fanden på flat mark. Historier fra Kviterussland* (Oslo 2012), ponadto jako redaktor opublikował: *Når vi kjem til kort, er vi ikke langt. 103 lause påstandar på steingrunn* (Oslo 2021), *Slag under beltestanden må ein berre bøye seg for. 93 diskutabile sanningar på*

steingrunn (współredaktor Ragnar Hovland, Oslo 2005). Autor ten zaangażował się również jako fotograf w kilku innych publikacjach.

Havlandet została napisana w języku *nynorsk* i podzielona jest na dziewięć rozdziałów ułożonych problematycznie, przy jednoczesnym braku chronologii, co jednak nie utrudnia percepcji tekstu. Koncepcja książki została oparta na osobistych relacjach autora z rejsów po norweskich wodach przy częstokroć stosowanym jednocześnie opisie życia codziennego na trawlerach lub innych typach statków. Odwiedzane w ten sposób miejsca stały się przyczynkiem do sięgającej latami wstecz narracji lub komentarzy do współczesnych wydarzeń związanych z zagadnieniami morskimi Norwegii. Niejednokrotnie jednak, Todal wykorzystał szerszy kontekst geopolityczny nadając tym samym poszczególnym rozdziałom nieco bardziej syntetyczny charakter.

Pierwszy rozdział rozpoczyna się od pytania i udzielonej na nie odpowiedzi: *Dlaczego podążamy ku morzu? Dlatego, że jesteśmy ludźmi, i będziemy podążać tak daleko jak możemy*, które mogłoby stanowić motto dla całej książki. W rozdziale tym autor wyjaśnił, że przedłożony dla czytelnika tekst nie jest opowieścią o morzu jako takim, lecz o morzu norweskim (*dei norske hava*). Warto dodać, że w szóstym rozdziale, *Fjordane*, uwzględnił także znaczenie norweskich fiordów. Właściwie zasadnicza treść publikacji rozpoczyna się od drugiego rozdziału, w którym Todal opisał dzieje Svalbardu sięgając do 10000 lat wstecz (w rozdziale ósmym także przytacza najdawniejsze dzieje Norwegii rzucając nieco więcej światła na kulturę Fosna sprzed 8300-7000 r. p.n.e.), Wyspy Niedźwiedzia oraz Grenlandii. Powołał się również na kronikę Saxa Grammaticusa, jak i opisał odkrycia Willema Barentsa w regionie Morza Karskiego oraz Nowej Ziemi. Wniosek jaki się nasuwa po przeczytaniu tego fragmentu książki jest taki, że najistotniejsze znaczenie tych ziem pozostało niezmienione do czasów współczesnych, bowiem znany Holender próbował wykorzystać szlak arktyczny jako najkrótszą drogę prowadzącą z Europy do Chin, a więc w zbliżony sposób jaki próbują to dziś zrealizować mocarstwa z USA, Chinami i Rosją na czele.

Istotną część omawianej pracy stanowi wyjaśnienie wpływu połowów ryb oraz ssaków morskich na historię oraz kulturę Norwegii. W tym kontekście Todal poświęcił poszczególne podrozdziały śledziom, makrełom, łososiom, dorszom, sardynkom, a także waleniom. Co ciekawe, o wiele większą wagę niż wymienionym gatunkom zwierząt przypisał pokarmowi, którym się żywią, a więc planktonowi. W norweskiej faunie wyróżnił poza tym żabnice, morysy oraz maskonury wpływające na charakter norweskich wybrzeży. Wyjaśnił także proces przetwórstwa rybnego i wielorybniczego wyraźnie uwypuklając rolę Lofotów w produkcji klipfisz, która sprawia, że rejon ten należy do jednych z najbogatszych w Norwegii. Zaznaczył przy tym, że wyspa Røst położona samotnie niedaleko od Lofotów, zamieszkała jest przez zamożnych ludzi trudniących się rybołówstwem, które wymaga znacznych inwestycji finansowych. Co więcej, przytoczył kilka wariantów obowiązujących w nauce i dotyczących zniknięcia śledzi w Skagerraku nie próbując jednak definitywnie rozstrzygnąć, która z przytoczonych wersji jest prawdziwa.

Faunę i florę mórz oblewających Norwegię Todal opisał również poprzez przytoczenie szeregu faktów dotyczących badań naukowych norweskich biologów, tj. Erika Pontoppidana, Johana Ernsta Gunnerusa, Michaela Sarsa, Petera Christena Asbjørnsona, Georga

Ossiana, Fridtjofa Nansena, Bjørna Helland-Hansena. Pozostali bohaterowie monografii to m.in. norwescy przedsiębiorcy związani z gospodarką morską. Todal przedstawił sylwetki kilku z nich wyjaśniając w jaki sposób wzbogacili się na handlu rybami i ich przetworami. W tym względzie wymienić należy Halvora H. Rascha, Hansa Pettera Melanda, Steinara Olaisena, Trygve Gjødrema oraz zmarłego w 1927 roku Christiana Bjellanda. Ogromny majątek ostatniego z wymienionych fabrykantów, zwanego królem sardynek, pozwolił mu wieść życie prawdziwego celebryty. Szkoda jednak, że autor nie przybliżył czytelnikowi eksportu zagranicznego organizowanego w ramach działalności firm nadmienionych biznesmenów. Innym niedociągnięciem jest brak jakichkolwiek informacji o norweskich armatorach walnie przyczyniających się do rozwoju gospodarczego, kulturowego oraz społecznego wielu norweskich miast portowych.

W książce nie mogło zabraknąć przyjrzenia się poszczególnym typom łodzi oraz statków używanych na przestrzeni wieków, także wykorzystywanych przez Holendrów w XVII wieku, czyli tzw. *sildebusse*, a więc pierwszych statków-fabryk, na których śledzie pakowano od razu po złowieniu do beczek i przygotowywano do sprzedaży. Ważkim tłem tych rozważań stanowi zburzenie mitu rozpowszechnionego przez amerykańskiego dziennikarza Marka Kurlansky'ego, według którego Baskowie około 1000 roku mieli rzekomo zajmować się połowem dorszy u wybrzeży Północnej Ameryki (*Cod. A Biography of the Fish That Changed the World*). Teza ta zupełnie nie przekonała Todala, który konsekwentnie powtarza za norweskimi badaczami fakt obecności norweskich wikingów zarówno na Grenlandii, jak i w Nowej Fundlandii.

Oczywiście, uzależnienie Norwegii od morza rodzi zagrożenia mające nie tylko charakter regionalny, ale również globalny. Todal zwrócił uwagę na destrukcyjny wpływ na środowisko platform wiertniczych na morskich roponośnych obszarach Norwegii, poło-

wy wielorybów (z podkreśleniem, że to Norweg, Svend Foyn, wynalazł harpun), które przyczyniły się niemalże do całkowitego wyćpienia tych zwierząt, a także na plastikowe odpady zalegające na morskich wybrzeżach oraz akwenach. Zanieczyszczenia powodują, że ryby zatrute są dioksynami oraz dioksynopodobnymi polichlorowanymi bifenyłami (PCB) powodując negatywne skutki zdrowotne u konsumentów ryb oraz przetworów rybnych. W dodatku, autor smutnie skonstatował pisząc, że do 2050 roku masa wszelkich odpadów w wodach morskich przekroczy masę żyjących w nich ryb. Moralny wybór powoduje wciąż wielorybnictwo, które z jednej strony przyczynia się do uśmiercania walen, z drugiej zaś stanowi istotny element norweskiej kultury.

Niestety Todal bezzasadnie zmarginalizował głębsze nakreślenie oddziaływania morza na norweską sztukę. Mimo że w *Havlandet* zostały pokrótce omówieni tacy malarze jak Peder Balke, Theodor Kittelsen oraz pisarze – Bjørnstjerne Bjørnson, Christian Krohg oraz Johan Bojer, grupa ta jest zbyt skromna, przez co nie odzwierciedla nawet w najmniejszym stopniu motywów morskich w sztuce Norwegii. Wystarczy wspomnieć, że pośród malarzy nie został wymieniony chociażby Hans Gude, twórca słynący z wielu morskich pejzaży, a spośród pisarek – Cora Sandel, autorka znanej powieści „Bare Alberte”, w której morze symbolizuje wolność oraz nowe możliwości.

Reasumując, propozycja Todala, ma charakter syntezujący i stanowi kompilację interesujących faktów, nie zawsze oczywistych, nawet dla mieszkańców Norwegii. Popularnonaukowy charakter publikacji z pewnością przyczynia się do upowszechnienia wiedzy o prezentowanym zagadnieniu pośród Nordyków. O wartości dzieła Todala świadczy to, że w dzisiejszym zalewie informacji na temat kultury nordyckiej, w której często umniejsza się rolę zagadnień morskich, książka ta rodzi potrzebę wydania jej nie tylko w tłumaczeniu na język angielski, ale także na co najmniej kilkanaście innych.

Ireneusz Bieniecki
Izabela Szkurlat

Nieznana publikacja prof. dr. hab. Henryka Dominiczaka o Kaszubskiej Brygadzie Wojsk Ochrony Pogranicza w Gdańsku z drugiej połowy XX wieku

Streszczenie

Płk prof. dr. hab. Henryk Dominiczak to znany historyk wojskowości. W drugiej połowie XX w. był autorem szeregu publikacji dotyczących Wojsk Ochrony Pogranicza (WOP). Poniżej autorzy przedstawili opracowanie tego autora, przygotowane do druku w końcu lat 80. XX w. Dotyczy ono Kaszubskiej Brygady WOP w Gdańsku i jej działalności w latach 1945-1988. W związku z tym, że nie ukazało się ono drukiem, jest znane tylko niewielkiej liczbie

czytelników. Pomimo pewnych braków, ze względu na prezentowaną problematykę, warto je zaprezentować szerszemu gronu odbiorców.

Słowa kluczowe: prof. dr. hab. Henryk Dominiczak, Kaszubska Brygada Wojsk Ochrony Pogranicza w latach 1945-1988.

Płk prof. dr. hab. Henryk Dominiczak syna Jana i Stefanii, urodził się 11 stycznia 1928 r. w Śniadkowie Górnym w ówczesnym powiecie Garwolin. Od 1 września 1935 r. do 26 czerwca 1942 r. uczęszczał do siedmio klasowej Szkoły Powszechnej. 18 maja 1949 r. został zmobilizowany w stopniu szeregowca do Wojska Polskiego przez Wojskową Komendę Rejonową (WKR) w Garwolinie. Od roku 1949 służył w Wojskach Ochrony Pogranicza (WOP). Początkowo od 19 maja 1949 r. do 28 września 1949 r. był strzelcem w 23. Brygadzie Ochrony Pogranicza w stopniu szeregowca. Następnie od 29 września 1949 r. do 3 września 1950 r. słuchaczem rocznego kursu podchorążych dla podoficerów zawodowych przy Oficerskiej Szkole Piechoty (OSP-w charakterze podchorążego). W latach 1950-1952 pełnił służbę wojskową jako żołnierz zawodowy w tej formacji. 1 września 1950 r. zarządzeniem Prezydenta RP został mianowany do stopnia chorążego. Od 1 stycznia 1951 r. do 24 kwietnia 1951 r. w stopniu chorążego był dowódcą 251. strażnicy 264. Batalionu w 26. Brygadzie WOP w Przemyślu. Następnie od 24 kwietnia 1951 r. do 21 grudnia 1951 r. dowódca 164. strażnicy 263. Batalionu WOP w 26. Brygadzie WOP. Od 21 grudnia 1951 r. do 15 lutego 1952 r. był dowódcą 156. strażnicy 261. Batalionu WOP w 26. Brygadzie WOP. Do rezerwy został zwolniony 13 marca 1952 r. na podstawie rozkazu personalnego MON nr 377 z 13 marca 1952 r.¹⁾ Był też absolwentem 3-letniego Korespondencyjnego Technikum Wodno-Melioracyjnego.

Od 1 listopada 1958 do 31 grudnia 1961 pracował w ówczesnej Milicji Obywatelskiej (MO). Absolwent Wydziału Historyczno-Filozoficznego Uniwersytetu Wrocławskiego z 1965 r. W 1967 r. mieszkał w Szprotawie. Od 1 lutego 1967 r. do roku 1973 był kierownikiem Muzeum Wilhelma Piecka w Gubinie. Dyrektor Archiwum Państwowego w Zielonej Górze z siedzibą w Starym Kisielinie w latach 1973-1978.

Od 1 lipca 1981 zastępca kierownika Katedry Historii i Archiwistyki Akademii Spraw Wewnętrznych (ASW) w Warszawie. W latach 80. XX w. był jednym z autorów opracowania pt. „Dzielo II”, które znajduje się w Wojskowym Biurze Historycznym-Centralnym Archiwum Wojskowym (WBH-CAW) w Warszawie²⁾.

Następnie od 15 maja 1986 r. do 1 października 1989 zastępca dyrektora Instytutu Historii i Archiwistyki w ASW w Warszawie, na stanowisku pułkownika-profesora. Profesor nadzwyczajny od 1988 r. Od roku 1996 prof. zwyczajny. Od 1 października 1989 r. do 31 lipca 1990 r. zajmował stanowisko pułkownika-profesora w Kierownictwie Instytutu II w ASW w Warszawie. Był częstym gościem w Dowództwie WOP w Warszawie (Al. Niepodległości 100) oraz jednostkach i pododdziałach WOP (w tym również na Wybrzeżu). Autor szeregu publikacji na temat WOP i organów bezpieczeństwa PRL, które ukazały się drukiem (zobacz załącznik³⁾.

* * *

Publikacja będąca przedmiotem niniejszej recenzji nosi tytuł „Kaszubska Brygada Wojsk Ochrony Pogranicza i jej działalność w latach 1945-1988” i jest sygnowana imieniem oraz nazwiskiem H. Dominiczaka, a także miejscem i rokiem wydania (Warszawa 1990)⁴⁾. Jeden z jej nielicznych egzemplarzy-w postaci maszynopisu-znalazł się w rękach autorów niniejszego omówienia. Opracowanie to powstało zapewne z inicjatywy ówczesnego (ostatniego) dowódcy Kaszubskiej Brygady Wojsk Ochrony Pogranicza (KB WOP) w Gdańsku – płk. mgr. Jerzego Więckowskiego⁵⁾, tuż przed rozwiązaniem tej formacji i powstaniem współczesnej Straży Granicznej (SG). Jej autorem był wspomniany powyżej płk prof. dr. hab. H. Dominiczak-ówczesny pracownik naukowy ASW Warszawie.

Niestety cezurę ww. pracy są, w ocenie autorów niniejszego omówienia, tylko częściowo uzasadnione. Pierwszą z nich (rok 1945) można uznać za trafną i nie budzącą wątpliwości czytelników. Wiąże się ona z zakończeniem II wojny światowej, objęciem ochrony granic ówczesnego państwa polskiego przez żołnierzy frontowych i powstaniem specjalistycznej formacji przeznaczonej do ochrony granic-WOP.

Natomiast duże wątpliwości, nie tylko autorów tego tekstu, są związane z końcową datą tego opracowania-rokiem 1988. Wynika to z faktu, że w roku 1988 nic szczególnego w działalności formacji WOP się nie wydarzyło. Dopiero bowiem w końcu lat 80. XX w. nastąpiły kolejne, wewnętrzne zmiany organizacyjne w tej forma-

¹⁾ Archiwum Straży Granicznej (dalej ASG) w Szczecinie, Karta ewidencyjna Henryka Dominiczaka s. Jana.

²⁾ Informacje własne autorów.

³⁾ I. Bieniecki, *Wojska Ochrony Pogranicza 1945-1985* (recenzja książki Henryka Dominiczaka), „Wojskowy Przegląd Historyczny” 1986, nr 1, s. 218-220.

⁴⁾ H. Dominiczak, *Kaszubska Brygada Wojsk Ochrony Pogranicza i jej działalność w latach 1945-1988*, Warszawa 1990, s. 1-169 (kopia w posiadaniu autorów).

⁵⁾ I. Bieniecki, *Noty biograficzne wybranej kadry kierowniczej formacji ochraniających polską granicę morską w latach 1945-1991*, cz. 3, „Biuletyn COS SG”, Koszalin 2014, nr 1, s. 69. Z tytułu napisania ww. pracy i przekazania jej do Kaszubskiej BWOP w Gdańsku Nowym Porcie jej autor otrzymał stosowne honorarium.

cji. Pierwotnie zamierzano reformować istniejącą dotychczas formację (WOP), bowiem jeszcze w myśl zarządzenia dowódcy WOP nr pf 27 z 6 kwietnia 1988 r. powołano w Dowództwie WOP zespół oficerów, który w terminie do 30 września 1988 r. miał opracować i przedstawić Radzie Wojskowej WOP-konceptję rozwoju i doskonalenia operacyjnego systemu ochrony granicy państwowej w latach 1989-1991⁶⁾.

Dopiero później pojawiła się wizja utworzenia nowej formacji, przeznaczonej do ochrony polskich granic. Zgodnie z zarządzeniem dowódcy WOP nr 6 z 20 lutego 1989 r. w sprawie przygotowania koncepcji perspektywicznych zmian w systemie ochrony granicy morskiej w terminie do 31 października 1989 r. zamierzano przygotować i przedstawić perspektywiczną koncepcję zmian w systemie ochrony tej granicy⁷⁾.

Dlatego też końcową cezurę omawianego opracowania (rok 1988) należy uznać za sztuczną i nie mającą merytorycznego uzasadnienia. W naszej ocenie należałoby ją raczej przesunąć w górę i zakończyć dzieje Kaszubskiej BWOP na roku 1991, tj., roku zakończenia działalności całej formacji (15 maja)⁸⁾.

Prezentowane opracowanie zostało poprzedzone spisem treści (2 strony), słowem od autora (2 strony) oraz wstępem (6 stron) i liczy 169 stron tekstu (100%-bez zdjęć). Składa się ono z pięciu rozdziałów oraz literatury przedmiotu.

Konstrukcja tej pracy ma układ problemowy, a w poszczególnych rozdziałach zaprezentowano następujące problemy:

- Tworzenie podstaw ochrony granicy morskiej po zakończeniu II wojny światowej (1945-1946)-Rozdział I;
- Geneza i rozwój organizacyjny Kaszubskiej Brygady Wojsk Ochrony Pogranicza (1945-1988)-Rozdział II;
- Działalność operacyjna Kaszubskiej Brygady WOP 1945-1988 - Rozdział III;
- Udział Kaszubskiej Brygady Wojsk Ochrony Pogranicza w zwalczaniu przestępstw granicznych (1945-1986)-Rozdział IV;
- Praca polityczno-wychowawcza i szkoleniowa w Kaszubskiej Brygadzie WOP (1945-1988)-Rozdział V.

W ocenie autorów niniejszego omówienia konstrukcja tej pracy również budzi pewne wątpliwości.

Po pierwsze-zastosowanie nazwy Kaszubska Brygada WOP do całego okresu funkcjonowania jednostki tej formacji w Gdańsku jest niezasadne, bowiem obowiązywała ona od roku 1958, a więc w końcówce lat 50. oraz dekadzie lat 60. 70. i 80. XX w. Dlatego też należało by raczej zastosować inne określenie np. jednostka

ochrony granicy morskiej w Gdańsku, bowiem oficjalna nazwa 16. Kaszubska Brygada Wojsk Ochrony Pogranicza została wprowadzona dopiero na podstawie zarządzenia nr 075/58 MSW z dnia 22 kwietnia 1958 r.⁹⁾ Również sam autor stwierdza (na stronach 26-63), że nazwa Kaszubska Brygada WOP była kolejną nazwą jaką nadano tej jednostce po 4. Oddziale Morskim WOP (rozkaz NDWP nr 0245/Org. z 13 września 1945 r.), 12. Gdańskim Oddziale WOP (rozkaz NDWP nr 0153/Org. z 21 września 1946 r.), 4. Brygadzie WOP (rozkaz MON nr 055/Org. z 20 marca 1948 r.), 16. Brygadzie WOP (rozkaz MBP nr 043/Org. z 3 czerwca 1950 r.).

Tak więc nazwa 16. Kaszubska Brygada WOP obowiązywała dopiero od 22 kwietnia 1958 r. natomiast nazwa Kaszubska Brygada WOP (bez 16.) od 29 stycznia 1976 r. (zarządzenie org. MSAW nr 05/Org. z 29 stycznia 1976 r. oraz Dowództwa WOP z 17 lutego i 25 lipca 1976 r.). Funkcjonowała ona do końca istnienia tej jednostki w Gdańsku (15 maja 1991 r.). Natomiast w pierwszych latach jej działalności (1945-1958), w odniesieniu do tej jednostki, obowiązywały inne nazwy¹⁰⁾.

Ponadto w rozdziale IV dotyczącym zwalczania przestępstw granicznych na odcinku Kaszubskiej BWOP górna cezurą dotyczy roku 1986, co kłóci się z cezurą określoną przez autora w tytule opracowania (rok 1988). W rzeczywistości, w tej partii tekstu przytoczono dane dotyczące tego zagadnienia za lata 1983-1984 (s. 134), a więc do roku 1986 brakuje jeszcze dwóch lat. Natomiast z okresu 1981-1986 przytoczono tylko informacje dotyczące żołnierzy Batalionu Portowego WOP i Granicznej Placówki Kontrolnej (GPK) w Gdyni (dowódcy-pplk Wiesław Kozioł i pplk Ludwik Kruczek). Jednak batalion ten był tylko jednym z dwóch batalionów portowych (obok batalionu Portowego WOP w Gdańsku)¹¹⁾, a GPK w Gdyni tylko jedną z kilkunastu GPK funkcjonujących na odcinku tej jednostki, nie mówiąc o strażnicach nadmorskich tej BWOP.

Jak wspomniano powyżej w skład tego opracowania wchodzi pięć rozdziałów.

Rozdział pierwszy (najmniejszy) liczy 16 stron tekstu (9%) i nosi tytuł „*Tworzenie podstaw ochrony granicy morskiej po zakończeniu II wojny światowej (1945-1946)*”. Jego zawartość stanowią trzy problemy, noszące następujące tytuły: zagadnienia ogólne, obsadzanie granicy przez jednostki frontowe Wojska Polskiego i ochrona wybrzeża gdańskiego przez Milicję Morską

Rozdział drugi został zatytułowany „*Geneza i rozwój organizacyjny Kaszubskiej Brygady Wojsk Ochrony Pogranicza (1945-1988)*”. Liczy on 39 stron tekstu, co stanowi 23% całości. Na jego zawartość

⁶⁾ Archiwum Straży Granicznej (dalej ASG) w Szczecinie, Akta DWOP, sygn. nr 2714, t. 4, Zarządzenie dowódcy WOP (gen. dyw. F. Stramika) nr pf 27 z 6 kwietnia 1988 r. w sprawie powołania zespołu do opracowania koncepcji rozwoju i doskonalenia operacyjnego systemu ochrony granicy państwowej. Zgodnie z tym dokumentem w skład tego zespołu weszło sześciu oficerów. Byli to:

- płk Roman Lisikiewicz (przewodniczący-Zarząd Zwiadu WOP),
- płk Ryszard Bałuk (Zarząd Zwiadu WOP),
- płk Marian Manikowski (Sztab WOP),
- płk Ludwik Rokicki (Oddział Kadr WOP),
- płk Henryk Wodejko (Zarząd Techniki i Zaopatrzenia WOP),
- ppłk Zbigniew Woźniak (sekretarz-Zarząd Zwiadu WOP).

⁷⁾ ASG w Szczecinie, Akta DWOP, sygn. nr 2884, t. 251, Zarządzenie dowódcy WOP nr 6 z 20.02.1989 r., s. 1-2.

⁸⁾ I. Bieniecki, *Wojska Ochrony Pogranicza w systemie ochrony i obrony granicy morskiej Polski w latach 1965-1991*, Wydawnictwo Naukowe Akademii Pomorskiej w Słupsku, Słupsk 2015, ss. 480 (rec. W. Parus, Ireneusz Bieniecki, *Wojska Ochrony Pogranicza w systemie ochrony i obrony granicy morskiej Polski w latach 1965-1991*, Wydawnictwo Naukowe Akademii Pomorskiej w Słupsku, Słupsk 2015, s. 480, Biuletyn „Problemy Ochrony Granic”, CSSG w Kętrzynie, nr 55 z 2017 r., s.169-171; oraz W. Parus, Ireneusz Bieniecki, *Wojska Ochrony Pogranicza oraz ich miejsce w systemie ochrony i obrony granicy morskiej Polski w latach 1965-1991*, Wydawnictwo Naukowe Akademii Pomorskiej w Słupsku, Słupsk 2015, s. 480, Biuletyn „Problemy Ochrony Granic”, CSSG w Kętrzynie, Kętrzyn 2017, nr 55, s. 173-177).

⁹⁾ ASG w Szczecinie, Akta DWOP, sygn. nr 1405, t. 2, Zarządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych Wł. Wichy nr 075/58 MSW z dnia 22 kwietnia 1958 r., s. 1 (odpis z zbiorach autorów).

¹⁰⁾ Z. Jackiewicz, *Wojska Ochrony Pogranicza 1945-1991. Krótki informator historyczny*, Wydawnictwo Centrum Szkolenia Straży Granicznej, Kętrzyn 1998, s. 73-79.

¹¹⁾ I. Bieniecki, *Udział żołnierzy Wojsk Ochrony Pogranicza w zabezpieczeniu polskich portów morskich w latach 1965-1991*, [w:] *Bezpieczeństwo i ochrona portów morskich oraz miast portowych* (materiały z VII Międzynarodowej Konferencji Naukowej >>Zarządzenie Kryzysowe<< „Bezpieczeństwo regionalne” pt. Bezpieczeństwo i ochrona ludności oraz infrastruktury krytycznej wybrzeża i miast regionu nadmorskiego zorganizowanej przez AP w Słupsku, AMW w Gdyni i Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie odbytej w Gdyni 26.06.2010 r.), Gdynia 2009, s. 1-26.

składa się osiem podrozdziałów, które poświęcono następującym zagadnieniom:

- powołaniu WOP,
- 4. Oddziałowi Wojsk Ochrony Pogranicza,
- 12. Gdańskiemu Oddziałowi Wojsk Ochrony Pogranicza,
- Kaszubskiej Brygadzie Wojsk Ochrony Pogranicza,
- 12. Brygadzie Wojsk Ochrony Pogranicza,
- Przeobrażeniom w strukturze organizacyjnej Kaszubskiej Brygady WOP w latach 1956-1964,
- Przeobrażeniom w strukturze organizacyjnej 16. Kaszubskiej Brygady Wojsk Ochrony Pogranicza w latach 1965-1971,
- Zmianom w strukturze organizacyjnej Kaszubskiej Brygady WOP w latach 1971-1988.

Rozdział trzeci (najobszerniejszy) liczy 41 stron tekstu (24%) i nosi tytuł „*Działalność operacyjna Kaszubskiej Brygady WOP w latach 1945-1988*”. Na jego zawartość składa się pięć podrozdziałów poświęconych następującym zagadnieniom:

- Wypracowanie form ochrony granicy przez Milicję Morską,
- Zasady pełnienia służby w latach 1946-1948,
- Charakterystyka systemu ochrony granicy w latach 1949-1956,
- Zmiany w systemie ochrony granicy morskiej w latach 1957-1965,
- Zmiany i doskonalenie systemu ochrony granicy morskiej w latach 1966-1988.

Także w tym rozdziale tylko niewielki fragment tej partii tekstu poświęcono działalności żołnierzy tej jednostki WOP w okresie stanu wojennego (s. 99-101). Sądzymy, że ze względu na specyfikę zadań realizowanych w tym czasie przez żołnierzy problematyka ta powinna zostać szerzej potraktowana¹²⁾.

Rozdział czwarty został zatytułowany „*Udział Kaszubskiej Brygady Wojsk Ochrony Pogranicza w zwalczaniu przestępstw granicznych (1945-1986)*”. Liczy on 33 strony (20% całości opracowania). Jego zawartość stanowią trzy zagadnienia:

- Początki ruchu osobowego i jego kontrolowanie przez Milicję Morską,
- Osobowy ruch graniczny i zwalczanie nielegalnych przekroczeń granicy,
- Zwalczanie przemytnictwa.

Ostatni rozdział piąty nosi tytuł „*Praca polityczno-wychowawcza i szkoleniowa w Kaszubskiej Brygadzie WOP (1945-1988)*”. Liczy on 32 strony tekstu (19% całości), a jego zawartość stanowią cztery nw. podrozdziały:

- Powstanie i rozwój organizacyjny aparatu politycznego,
- Praca polityczno-wychowawcza w latach 1946-1956,
- Praca polityczno-wychowawcza w latach 1956-1988,
- Inne elementy pracy polityczno-wychowawczej.

W ostatniej partii tego rozdziału można mieć uwagi do zastosowania przez autora sformułowania „elementy”, bowiem w tej formacji (WOP) określenie to był zarezerwowane dla ugrupowań stosowanych w służbie granicznej, w ochronie granicy państwowej. Prof. Dominiczak, który była autorem licznych opracowań z za-

kresu dziejów tej formacji (patrz załącznik) powinien to wiedzieć. Piszą o tym autorzy podstawowego regulaminu obowiązującego w tej formacji do końca jej funkcjonowania, którzy na stronie 25 i 26 tego opracowania stwierdzają, że „(...) W rozumieniu niniejszego regulaminu elementem służby granicznej jest jeden lub więcej uzbrojonych żołnierzy WOP wyznaczonych do ochrony granicy państwowej (...)”¹³⁾.

Należy jednak zauważyć, iż autor podczas pisania tej monografii nie ustrzegł się błędów. Na końcu pierwszej strony „*Literatury przedmiotu*” znajduje się praca magisterska napisana w Wyższej Szkole Pedagogicznej (WSP) w Gdańsku (w roku 1968) pt. „*Ochrona granicy państwowej na terenie województwa gdańskiego w latach 1945-1948*”. Jednak jej autorem nie jest Z. (Zygmunt) Dunodziński, a Zygmunt Dziubiński-długoletni dowódca batalionu portowego WOP w Gdańsku i Gdyni oraz szef Sztabu Kaszubskiej BWOP w Gdańsku¹⁴⁾. Także na ostatniej stronie ww. opracowania brak jest imienia (Arkadiusz) przy nazwisku Ogrodowczyk-kóry był autorem publikacji pt. „*Pomorze przywrócone*”.

- Ponadto w omawianym tekście stwierdzono następujące uwagi:
- W opracowaniu brakuje wykazu zastosowanych skrótów, chociaż autor używa ich całkiem sporo np. WP, 9 DP, NDWP, 8 DP, 10 pułk KBW (s. 18), OW, PPK, DOW (s. 28), PKRR (s. 52), MGPK (s. 53), KRG (s. 93), SELR (s. 94), POWT (s. 96) i inne;
 - Brakuje również indeksu nazw geograficznych, a nazwy miejscowości występują np. na stronach 15, 33, 34, 44, 56 oraz innych;
 - W tekście nagminnie nie podaje się imion przed nazwiskami, bądź podaje się tylko pierwszą literę imienia np. B. Bronikowski (s. 20), np. na s. 45-46, 48-49, 58, 61, 151, mjr J. (Józef) Staszczuk, ppłk W. (Włodzimierz) Sitkowski, ppłk J. (Jan) Mrozek, mjr J. (Jan) Jakubaszek, kpt. H. (Henryk) Szrama, por. W. (Władysław) Krugły, chor. H. (Henryk) Taborowski (s. 157) i innych;
 - Na s. 9 błędnie podano nazwę okrętu liniowego „Gneisenau” zatopionego w Gdyni (w tekście jest „Gnreisenau”);
 - Na s. 10 znajduje się tekst >>Pierwszych 354 rodaków przybyło do kraju 6 października 1945 r. statkiem bandery szwedzkiej „Kronprinsen Ingrid”.<< Został on powtórzony na s. 105 prezentowanego opracowania, jednak w tym przypadku nazwa ww. statku została zmieniona na „Kranprinsessan Ingrid”, co świadczy o znacznej niedokładności autora;
 - Na s. 9 w przypisie 6 treść przypisu jest bardzo lakoniczna, bowiem autor w „Dzienniku Bałtyckim” pominął jego numer, tytuł artykułu oraz stronę. Podobnie rzecz ma się z treścią przypisu 7 na stronie 10;
 - Na s. 32 w przypisie 9 brak jest sygnatury oraz informacji za jakie lata jest „Kronika Kaszubskiej BWOP”, podobnie na s. 53 przypis 33, na s. 56 przypis 36, na s. 98 przypis 36;
 - W tekście opracowania autor stosuje nieobowiązujące nazewnictwo np. baony (s. 27 i 100);
 - W przypisie 19 na s. 39 autor błędnie podaje, iż „(...) W latach sześćdziesiątych na terenie koszar Kaszubskiej Brygady WOP (w Gdańsku Nowym Porcie-I.B., I.S.) wybudowano okazały gmach (...)”. Miało to miejsce dopiero w latach 80. XX w.;
 - Na s. 40 i powtórnie na s. 70 autor błędnie podaje iż komandor Roman Somnicki był pogranicznikiem (funkcjonariuszem Straży Granicznej) z okresu międzywojennego¹⁵⁾;

¹²⁾ I. Bieniecki, *Nadmorskie brygady WOP i MBOP w okresie stanu wojennego*, „Biuletyn Historyczny Muzeum Marynarki Wojennej”, Gdynia 2007, nr 22, s. 179-203; oraz I. Bieniecki, *Morska Brygada Okrętów Pogranicza w okresie stanu wojennego (1981-1983)*, [w:] *100 lat resortu spraw wewnętrznych w Polsce (1918-2018)*, red. P. Majer, E. Zagajewska-Rytłewska, Wydawnictwo Uniwersytetu W-M w Olsztynie, Olsztyn 2018, s. 266-281.

¹³⁾ *Regulamin służby granicznej. Cz. I-zasady ogólne*, Wydawnictwo MON, Warszawa 1968, s. 25.

¹⁴⁾ Zobacz I. Bieniecki, *Noty biograficzne wybranej kadry kierowniczej formacji ochraniających polską granicę morską w latach 1945-1991*, cz. 1, „Biuletyn COS SG”, Koszalin 2013, nr 3, s. 83.

¹⁵⁾ Zobacz I. Bieniecki, *Kmdr por. Roman Somnicki organizator morskiej służby WOP (1896-1976)*, „Biuletyn COS SG” 1997, nr 3, s. 81-87; oraz I. Bieniecki, *Komandor porucznik Roman Somnicki organizator morskiej służby Wojsk Ochrony Pogranicza*, [w:] *Kierowniczka Kadra Polskiej Marynarki Wojennej w latach 1918-1989* (materiały z konferencji w Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni w dniu 27.11.2003 r.), Wydawnictwo AMW, Gdynia 2004, s.117-124.

- Na s. 61 autor błędnie podaje, iż „(...) płk Jerzy Więckowski, (...) przez wiele lat był zastępcą dowódcy brygady WOP w Koszalinie (...)”¹⁶;
- Brak źródła pod tabelą nr 7 na s. 62;
- Na stronie 103 zamiast słowa „wykrywanie” powinno być „wykonywanie”.

Opracowanie H. Dominiczaka zamyka „Literatura przedmiotu”, która na trzech stronach zawiera trzy bloki tematyczne: materiały archiwalne (3), opracowania (51) oraz prasę i czasopisma (3).

W dniu 19 listopada 1990 r. weszły w życie ustawy z 12 października 1990 r. „O Straży Granicznej” i „Ochronie granicy państwowej”. Jednocześnie trwały prace nad przeformowaniem formacji WOP w SG. Rok 1991 był ostatnim rokiem funkcjonowania Kaszubskiej Brygady WOP w Gdańsku. W nowo powstałej formacji ochraniającej polskie granice-Straży Granicznej (SG) utworzono jedną jednostkę-Morski Oddział Straży Granicznej (MOSG) z siedzibą w Gdańsku, który zajął się ochroną całego polskiego Wybrzeża¹⁷.

Pomimo stwierdzonych uwag ww. opracowanie poświęcone KB WOP w Gdańsku pióra H. Dominiczaka warto jest polecić wszystkim pasjonatom historii formacji ochraniających polską granicę morską.

ZAŁĄCZNIK NR 1

Wybrane publikacje prof. dr. hab. H. Dominiczaka

1. Centrum Szkolenia Wojsk Ochrony Pogranicza w Kętrzynie 1946-1986, Warszawa 1986.
2. Dzieje Kresów i granicy państwa polskiego na wschodzie. Od czasów najdawniejszych do roku 1945, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2011.
3. Granica polsko-niemiecka 1919-1939. Z dziejów formacji granicznych, Wydawnictwo MON, Warszawa 1975.
4. Granica wschodnia Rzeczypospolitej Polskiej w latach 1919-1939, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1992.
5. Granice państwa i ich ochrona na przestrzeni dziejów 966-1996, Wydawnictwo „Bellona”, Warszawa 1997.
6. Muzeum Wilhelma Piecka w Gubinie. Przewodnik, Wydawnictwo Muzeum Ziemi Lubuskiej, Zielona Góra 1970.
7. Organy bezpieczeństwa PRL 1944-1990. Rozwój i działalność w świetle dokumentów MSW, Wydawnictwo „Bellona”, Warszawa 1997.
8. Powstanie i rozwój organizacyjny Wojsk Ochrony Pogranicza w latach 1945-1983. Studia z dziejów organów resortu spraw wewnętrznych, (zeszyt 5), Wydawnictwo Akademii Spraw Wewnętrznych, Warszawa 1984.
9. Proces zasiedlania województwa zielonogórskiego w latach 1945-1950, Wydawnictwo LTN, Zielona Góra 1975.
10. Przygotowanie pracy magisterskiej z historii (poradnik metodyczno-metodologiczny), Wydawnictwo WSP w Częstochowie, Częstochowa 1996.
11. W walce o Polskę Ludową. Udział Wojska Polskiego w przeobrażeniach ustrojowo-społecznych i gospodarczych 1944-1948, Wydawnictwo MON, Warszawa 1980.
12. Wojska Ochrony Pogranicza w latach 1945-1948, Wydawnictwo MON, Warszawa 1971.
13. Wróciliśmy na Ziemię Lubuską. Udział Wojska Polskiego w zasiedlaniu i zagospodarowaniu Ziemi Lubuskiej 1945-1948, Wydawnictwo MON, Warszawa 1974.
14. Wstęp do badań historycznych, Wydawnictwo WSP w Częstochowie, Częstochowa 1998.
15. Zarys historii Wojsk Ochrony Pogranicza 1945-1985, Wydawnictwo Zarządu Politycznego WOP, Warszawa 1985.
16. Zarys metodologii historii, Wydawnictwo WSP w Częstochowie, Częstochowa 1995.
17. Z dziejów politycznych Polski (1944-1984), współautorzy Ryszard Halaba, Tadeusz Walichnowski, Wydawnictwo Książka i Wiedza, Warszawa 1984.
18. Żołnierze granicznych dróg, Wydawnictwo MON, Warszawa 1984.

¹⁶ Zobacz I. Bieniecki, *Noty biograficzne* (...), cz. 3, s. 69.

¹⁷ I. Bieniecki, *Morski Oddział Straży Granicznej (1991-1996)*, „Przegląd Morski” 1996, nr 10, s. 58-71; oraz I. Bieniecki, I. Szkurlat, *Morski Oddział Straży Granicznej i jego działalność na rzecz ochrony środowiska na przełomie XX i XXI wieku* [w:] *Bezpieczeństwo państw Europy Środkowo-Wschodniej w kontekście zagrożeń ekologicznych*, red. A. Szulcowski, Wydawnictwo Naukowe Akademii Pomorskiej w Słupsku, Słupsk 2017, s. 11-32.

Marek Grzybowski

Radosław Marciniak „Odrodzenie żeglugi”



Radosław Marciniak wydał niedawno publikację pod wiele obiecującym tytułem „Odrodzenie żeglugi”. W bogato ilustrowanej książce więcej jest bowiem informacji o świetlanej historii polskiej żeglugi, niż o obiecujących perspektywach. Lista sponsorów jest znaczna, a zabrakło w niej armatorów, o których historii możemy na kartach książki przeczytać. Czytelnik otrzymuje dobre kompendium podstawowej wiedzy o rozwoju polskiej żeglugi na przestrzeni 100 lat z licznymi zdjęciami.

Autor dedykował książkę Julianowi Rummelowi, gdynianinowi i ojcu polskiej żeglugi. Przypomnijmy, że to Rummel był aktywnym orędownikiem budowy portu w Gdyni. To on, jeszcze w 1918 r. na spotkaniu Polaków w Petersburgu wygłosił referat pt. „Polska a wyjście do morza”. Był wtedy ponad 10 lat członkiem Państwowej Rady Żeglugi w Petersburgu oraz członkiem honorowym rosyjskich działaczy żeglugowych. Był sekretarzem sekcji morskiej w ekskluzywnym Rosyjskim Cesarskim Towarzystwie Technicznym. Więc o potrzebie budowy polskiej gospodarki morskiej, a szczególnie portów i żeglugi, był przekonany i starał się przekonywać innych.

Gdy w 2021 r. został członkiem zarządu „Polbału” w Warszawie, wykorzystał kontakty towarzyskie, bo popularyzować sprawy morskie w środowisku polityków, posłów i urzędników. „Wykłócał się z marszałkiem Sejmu RP Trąmpczyńskim, którego przekonano do idei budowy portu w Tczewie oraz udowadniał, że „w Gdyni może być port niewielki, czwartorzędny, pomocniczym, a najprędzej port specjalny np. rybacki” – piszą Małgorzata Sokołowska i Wiesława Kwiatkowska (Gdynskie Cmentarze, Gdynia 2003).

Kiedy w1921 r. został dyrektorem warszawskiego Biura Ligi Morskiej jeździł po kraju z odczytami, publikował w prasie artykuły popularyzujące sprawy morskie. W 1923 r. wydrukował książkę pt. „Port w Gdyni”, która miała duże znaczenie w popularyzacji budowy portu w Gdyni. Książkę przetłumaczono na francuski.

HISTORIA NIEKOMPLETNA

Autor we wstępie zastrzega się, że nie zaprezentował kompletnej historii polskiej żeglugi, a raczej wyeksponował kluczowe zdarzenia, które miały miejsce w czasie około stu lat Polski Morskiej. Krótki rozdział I. zawiera informacje o najważniejszych nabytkach, w tym polskich flagowych transatlantykach. Kolejne dwie strony poświęcono polskim statkom „w wojennej służbie”. Rozdział niezbyt fortunnie ilustrowano płonącym statkiem m/s „Chrobry”. A przypomnijmy, że liczna flota polskich statków brała udział w konwojach oraz w operacji lądowania aliantów w Normandii.

Przypomnijmy, że Marynarka Wojenna RP skierowała do osłony operacji desantowej krążownik ORP „Dragon” z dowódcą kmr por. Stanisławem Dzienisiewiczem oraz niszczyciele: ORP „Błyskawica” – dowódca kmr por. Konrad Namieśniowski, ORP „Piorun” – dowódca kmr ppor. Tadeusz Gorazdowski, ORP „Krakowiak” – dowódca kmr ppor. Wszechwład Maracewicz i ORP „Ślązak” – dowódca kmr por. Romuald Nałęcz-Tymiński. Operację zabezpieczały również kutry artyleryjskie i torpedowe z polskimi marynarzami. Do transportu wojsk i wyposażenia wykorzystano statki Polskiej Marynarki Handlowej: „Modlin”,

„Kmicic”, „Kordecki”, „Chorzów”, „Narocz”, „Wilno”, „Katowice”, „Kraków” i „Poznań”.

Rozdział III., to pochwała rozwoju polskiej żeglugi w czasach PRL-u. Czytelnik znajdzie tu informację o przekształceniach organizacyjnych w polskiej żegludze handlowej oraz obszerną informację o kolejnych nabytkach. Podkreślmy, są to głównie statki polskich konstruktorów, budowane w polskich stocznich przez absolwentów polskich techników i politechnik, z silnikami i wyposażeniem pokładowym polskiej produkcji. Przypomniano lata świetności PŻM, PLO i PŻB, gdy seriami do eksploatacji wprowadzono nowe statki.

ŻEGLUGA NA PRZETRWANIE

Rozdział IV. trafnie zatytułowano: „lata 80. i 90. – batalie o przetrwanie”. Ale autor głównie prezentuje proces wyprzedaży floty i zmian struktur operatorów, które miały zapewnić przetrwanie przedsiębiorstw żeglugowych. Polscy operatorzy to tonęli, to wypływali w czasie tych dekad na powierzchnię. Kolejni prezesi walczyli nie tylko z wichrami gospodarki rynkowej. Musieli zmagać się z kolejnymi pomysłami restrukturyzacyjnymi rządzących oraz związkami zawodowymi, żądającymi podwyżek i zabezpieczeń socjalnych. Istotnym brakiem tego rozdziału jest całkowite pomijanie informacji o kondycji finansowej naszych armatorów i pomysłach na ratowanie biznesu, często bardzo udane. Pochwalony został Chipolbrok, który pomyślnie utrzymywał się na powierzchni gospodarki rynkowej z flotą dobrze dopasowaną do ówczesnego rynku.

Kolejny rozdział V., to już „żegluga na nowo”, ale głównie odbudowywana w oparciu o jednostki z rynku wtórnego. Tylko PŻM dokonało pod naciskiem rynku istotnego odnowienia floty. tylko w 2012 r. wprowadzono do eksploatacji 13 nowych masowców, w tym jeziorowce. Statki zbudowano w Chinach, a tuż pod boki rdzewiała Stocznia Szczecińska, z dodatkiem „Nowa”. Euroafrika w tym czasie całkowicie się usamodzielniała i ze Szczecina przeniosła się na Cypr. Dobrze opisane są próby ratowania PLO i POL-Levant poprzez utworzenie POL-Euro i finansowe kroplówki Agencji Rozwoju Przemysłu. Polscy armatorzy promowali budowali swój tonaż w oparciu o rynek wtórny. Dobrze, że autor przypomniał o inicjatywie Remontowej. Gdańskie Linie Morskie zabłyśły szybko i zgasły pod ciosami kryzysu.

Rozdział VI. autor optymistycznie tytułuje „początek odbudowy” i przytacza tu wszystkie budowy i jednostki, które wypłynęły na morza i oceany aby zaspokoić potrzeby polskich armatorów. W jednym rozdziale znaleźli swoje miejsce operatorzy promów i statków specjalistycznych, Instytut Morski i Akademia Morska, PŻM i Euroafrika. Przyszłość polskiej żeglugi przedstawiona w rozdziale VII. nie rysuje się zbyt różowo, choć autor próbuje czytelnika choć trochę zarazić optymizmem. Informacja o polskich biurach projektowych, możliwościach stoczni i pierwszych próbach budowy polskiej branży usług dla offshore można potraktować jako jaskółkę. Wiosny nie w polskiej żegludze jeszcze nie ma, choć są chęci. Powstają firmy i kupują statki do obsługi morskich farm wiatrowych.

OPINIE

Książka została przyjęta bardzo pozytywnie. Poniżej kilka opinii, że praca wykonana przez autora została oceniona korzystnie.

Krzysztof Adamczyk, Sekretarz Rady Nadzorczej Polskich Linii Oceanicznych S.A.: *Odrodzenie żeglugi* Radosława Marciniaka to

nowa interesująca pozycja na rynku księgarskim. Piękna okładka i optymistycznie brzmiący tytuł zaciekawia, z pewnością wielu czytelników nie tylko przegłędnie książkę, ale i ją przeczyta. Ilustracje, tabele, zestawienia i mapki wzbogacają treść dzięki czemu lektura jest bardziej przejrzysta i nie nuży w czytaniu. Żegluga przedstawiona jest tutaj przekrojowo od zaślubin Polski z morzem aż po czasy współczesne wiodących armatorów. To ciekawe ujęcie wzbogaca wiedzę o żeglugowym segmencie gospodarki morskiej, wiedzę tak niezbędną przy budowie morskiej tożsamości i patrzeniu w przyszłość z optymizmem.

Marek Wenta, kpt. ż.w. – pilot morski (1977 jako II-gi oficer na m/f „Gryf” przechodzi z PLO do PŻB, w latach 1994 – 2003 członek Rady Nadzorczej PŻB S.A.): *Z dużą radością przyjmuję pojawienie się tej książki. Autor wykonał kawał świetnej roboty. Udało mu się znakomicie zebrać bardzo szczegółowo, ale i skondensowanie, wszystko to co najważniejsze działo się w historii polskiej gospodarki morskiej, od powstania naszej państwowości aż po dzień dzisiejszy. Znajdziemy tu historię powstania pierwszych polskich armatorów, jest okres wojenny, jest odradzanie się polskiej żeglugi po wojnie. Autor w bardzo interesujący sposób, przeprowadza nas przez trudny okres przekształceń własnościowych w gospodarce morskiej i radzenia sobie w czasie kryzysów ekonomicznych w tym sektorze. W ostatnim rozdziale książki, autor stawia optymistyczne tezy, kreśląc przewidywane kierunki rozwoju polskiej gospodarki morskiej w przyszłości. Bardzo polecam tę książkę, jest wszystko co warto wiedzieć o żegludze morskiej w Polsce.*

Andrzej Madejski, Prezes Zarządu PŻB S.A. (2022-2024): *Niniejsza publikacja traktuje o zmianach jakie na przestrzeni lat zaszły w polskiej żegludze i szerzej – w rodzimej branży morskiej. Autor wskazuje jak otoczenie wewnętrzne i zewnętrzne wpływało na przedsiębiorstwa żeglugowe, przemysł stoczniowy, a przez to także na kadry. To książka porządkująca fakty i wiedzę o podejmowanych, często niełatwych, decyzjach mających utrzymać morską tożsamość naszego narodu. Liczne zawirowania geopolityczne z ostatnich stu lat, będące tłem niniejszej publikacji, służą zrozumieniu trudności z jakimi mierzyli się budowniczy idei Polski Morskiej. Książka pomaga uświadomić czytelnikom, jakie znaczenie dla budowania silnej gospodarki całego kraju ma nasza rodzima branża morska.*

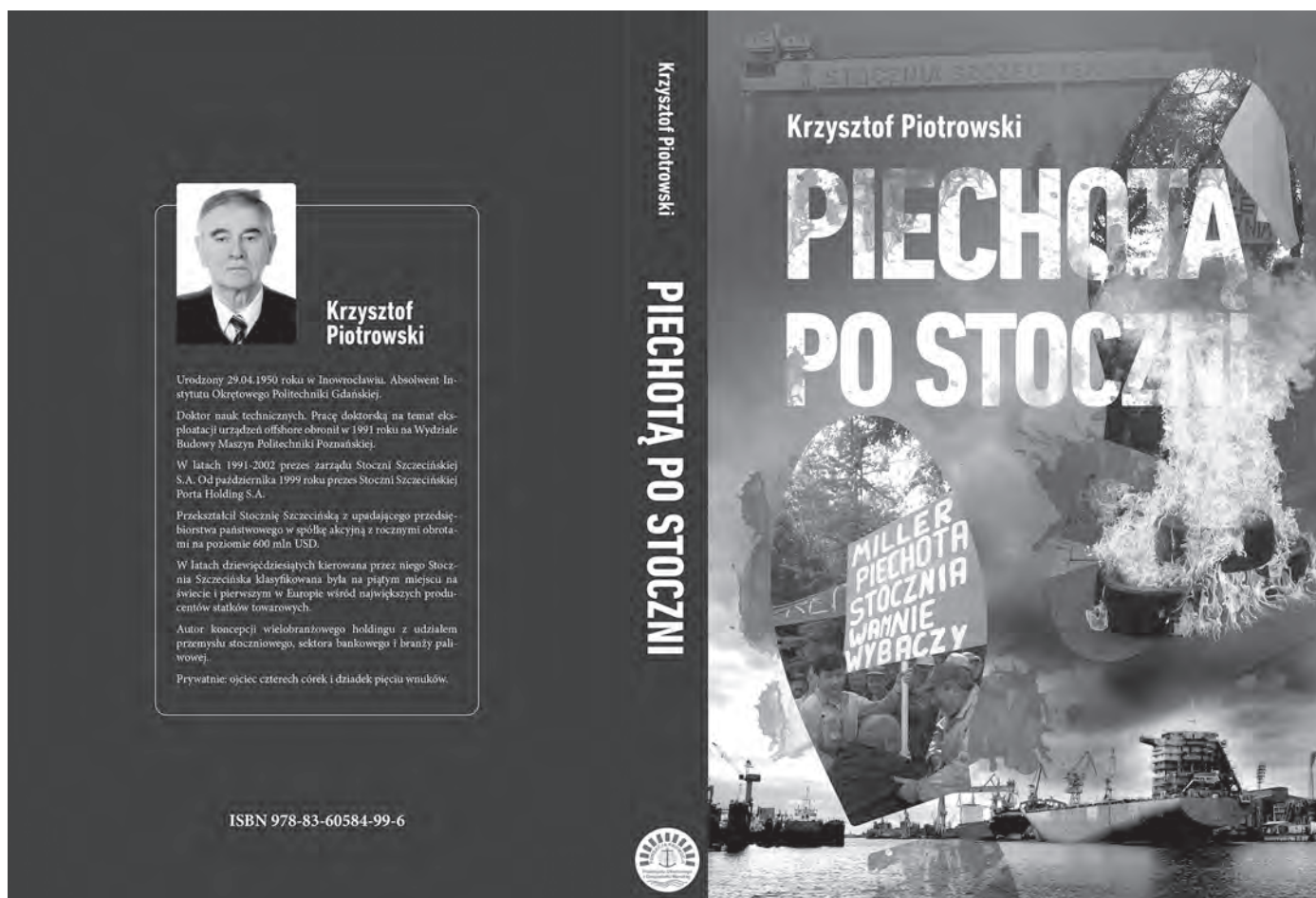
Dariusz Jellonnek – kpt. ż.w., Dyrektor Działu Armatorskiego i Praktyk Morskich Uniwersytetu Morskiego w Gdyni, Prezes Zarządu Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych: *Otrzymaliśmy do naszych rąk bardzo ciekawą pozycję wydawniczą „Odrodzenie Żeglugi”, napisaną przez Radosława Marciniaka. Książka ta wartkim strumieniem przeprowadza nas przez historię polskiej floty od czasu odzyskania Niepodległości do dnia dzisiejszego. Książka jest napisana bardzo przystępnym językiem i może być przeznaczona dla ludzi związanych z gospodarką morską, jak i dla czytelników, którzy znają morze tylko z perspektywy plaży. Na końcu książki Autor stawia trudne pytania o dzień jutrzejszy naszej floty, w którą stronę się rozwinie, czy po latach marazmu stać nas na wkroczenie na szerokie wody. Odpowiedzi na te pytania już wkrótce znajdą swoją puentę w nowej dynamicznej rzeczywistości.*

Książkę kończy zdjęcie „Daru Młodzieży” pod pełnymi żaglami. Oby wiatr wiał również w żagle polskich armatorów, stoczników, konstruktorów, portowców i wszystkich ludzi morza, którzy pragną, by polska bandera znowu powiewała na flagstokach polskich statków.

Książka wydana została przez Fundację Promocji Przemysłu Okrętowego i Gospodarki Morskiej i można ją nabyć ją w księgarniach i sklepach internetowych.

Marek Grzybowski

Krzysztof Piotrowski „Piechotą po stoczni”



„Piechotą po stoczni” to wspomnienia i refleksje Krzysztofa Piotrowskiego, który próbował na bazie Stoczni Szczecińskiej zbudować holding, który utrzyma się na powierzchni rynku. Jak opisuje, musiał żeglować nie tylko w trudnym otoczeniu rynkowym, ale omijać rafa polskiej transformacji gospodarczej. Były to czasy, gdy podejmowano próby ratowania polskich dużych stoczni różnymi metodami. Dziś wiemy, że zawiodły wszystkie sposoby ratowania polskiego przemysłu produkcji statków w formie, która funkcjonowała w gospodarce nakazowo-rozdzielczej.

Właściwie, konkurencji azjatyckiej nie wytrzymał praktycznie cały europejski przemysł okrętowy. Najpierw koreańskie, a potem chińskie stocznie przejęły produkcję masowców, potem kontenerowców, zbiornikowców. Dziś w Stocznich Korei Płd. oraz w Chinach budowane są wszystkie rodzaje statków, dużych i małych, tych prostych i tych najbardziej skomplikowanych. Stocznie koreańskie przeszły również niejedną zakręt i nie raz ratowane były na różne sposoby przez państwo i banki.

W książce przewija się wiele wątków. Osobisty, ekonomiczny i sensacyjny wybijają się wyraźnie i istotnie przenikają. Przejęcie przez Piotrowskiego stoczni w 1991 r. było nie lada wyzwaniem. Firma, która dotąd realizowała kontrakty z dotacjami, musiała zaistnieć na otwartym rynku w realiach gospodarki kapitalistycznej.

W relacjach gospodarczych, społecznych i politycznych zaczyna robić kariery ludzie, którzy w normalnych warunkach nigdy

nie znaleźliby się w roli wiodącej. W takim entourage’u, „człowiek ze stoczni” nie należący do tak zwanego (cyt.) „...towarzystwa...”, zostaje między innymi poinformowany, że ze swoimi aspiracjami biznesowymi (cyt.) „...wszedł w nie swoje koryto...”, oraz ze zdumieniem dowiaduje się, że Jego wcześniejsze dokonania menedżerskie i technologiczne są bezwartościowe. Zaczynają się, Jego i stocznioowego holdingu, zmagania z „plemiennymi”. O tej walce, jej koteryjnym tle, przebiegu i głównych dramatis personae źródłowo i kompetentnie opowiada ta książka – pisze we wstępie Leszek Pacholski, który do 1 lipca 2002 r. pełnił funkcję przewodniczącego jego Rady Nadzorczej.

Różnica między ekonomią socjalistyczną a kapitalistyczną polegała na tym, że jak pisze Piotrowski: „kwota dopłat do statku mogła wynosić nawet 50% kontraktu”. W bilansie za 1990 r. stocznia miała około 300 mln USD długów, a sprzedaż w wysokości 60 mln USD. Zastane struktury organizacyjne i systemy realizacji produkcji i opłaty pracowników nie mogły więc stanowić do wyprowadzenia stoczni na szerokie wody gospodarki rynkowej.

Lekarstwem na taki stan miało być magiczne słowo „restrukturyzacja” wszystkiego. A skoro zdania nie zaczyna się od „a więc”, to wymieńmy najważniejsze restrukturyzacje: organizacji, finansów, systemu produkcji i płac, a przede wszystkim rynków i źródeł przychodów. Oraz długów. Z 60 mln USD w 1990 r., w 1992 r. w postępowaniu układowym znalazło się 180 mln USD zobowiązań wobec ponad 1500 wierzycieli.

Stocznia z takimi długami była nie tylko obciążeniem dla wierzycieli ale i kulą u nogi rządu, który atakowany był przez związkowców o interwencje i pomoc, oczywiście, finansową. Decyzję o prywatyzacji na „specjalnych, eksperymentalnych zasadach” zasugerował wicepremier Henryk Goryszewski, a Rada Ministrów podjęła uchwałę nr 66 o prywatyzacji Stoczni Szczecińskiej, którą podpisali premier Hanna Suchocka oraz minister przekształceń własnościowych Janusz Lewandowski. Ministerstwo Przekształceń Własnościowych zachowało 40,8% akcji, a każda akcja miała wartość – 30 USD (słownie minus 30 dolarów).

Mimo to nad stocznia zabłysło słońce, bo w 1993 r. sprzedaż osiągnęła wartość 235 mln USD, a zysk netto 11,1 mln zł. Prace miało w samej stoczni prawie 5 800 pracowników. Rynek radziecki zamieniony został skutecznie na rynek niemiecki.

Po 1994 r. zaczyna się budowanie holdingu. Wówczas był to w Polsce termin nowy i nieznany, a przede wszystkim nie mający odzwierciedlenia w praktyce gospodarczej. Powstawały doktoraty, habilitacje i profesury, a praktyka płynęła swoim „korytem”. Grupa firm otaczających stocznia zaczęła rosnąć. A znaczącym zwrotem w akcji było nabycie poradzieckiej bazy paliwowej w Świnoujściu, jej rewitalizacja, przebudowa i rozbudowa.

Dalej Krzysztof Piotrowski wplata kolejne wątki, które przybierają charakter coraz bardziej sensacyjny. - „Człowiek ze stoczni” nie miał jednak do swojej dyspozycji normalnych, „zachodnich” standardów realizacyjnych, których atrybutami są: prymat gospodarowania nad polityką, niezależne sądownictwo, wolne

media, fachowe instytucje bankowe, gospodarczo-społeczny i polityczny profesjonalizm oraz kreatywność i tak zwana inteligencja społeczna przedsiębiorstwa i jego otoczenia – zauważa Leszek Pacholski.

Powstała w wyniku przekształceń Stocznia Szczecińska Porta Holding i jej dzieje warto prześledzić z kilku powodów. To szczegółowy opis jak gospodarka przenika się z polityką. Jak sprawy organizacyjne ścierają się z oporem ludzi na zmiany. Jak osobiste ambicje i animozje przekładają się na losy ludzi i firmy. Jak wahania na rynku kontraktowym i walutowym mogły zachwiać biznesem, a wręcz go zatopić. Jak ciężko przebić się z myśleniem niestandardowym przez populizm i niekompetencję. Jest takie, podkreślmy światowe, powiedzenie: „Jeśli wejdziesz między wrony musisz kraść jak i one”.

Świat nie jest czarno-biały, a ścieranie się interesów na rynku globalnym i lokalnym sprawiły, że Stocznia Szczecińska nie stanęła na równej stępcie jak solidnie zbudowany statek, lecz została zwodowana w kadłubie bankruta. W opisie książki skupiłem się na kilku wątkach ekonomicznych i organizacyjnych. Wiele spraw opisanych przez Krzysztofa Piotrowskiego brzmi sensacyjne, a wręcz spiskowe. Dlatego książkę polecam nie tylko stoczniovcóm, ale wszystkim tym, którzy o gospodarce i ekonomii chcą się dowiedzieć w kontekście politycznym i ludzkim. Bo kapitał i polityka nie ma ludzkiej twarzy tylko interesy.

Krzysztof Piotrowski, „Piechotę po stoczni”, Fundacja Promocji Przemysłu Okrętowego i Gospodarki Morskiej, Gdańsk 2024

Jordan Siemianowski, „Działalność norweskich armatorów w Gdańsku i Gdyni w latach 1919–1939”



Inicjatywa wydania opracowania statystycznego, obejmującego działalność norweskich armatorów w portach Gdańska i Gdyni w latach 1919–1939 zasługuje na uwagę. Prezentowana praca źródłowa stanowi uzupełnienie opublikowanej przez dr. Jordana Siemianowskiego monografii pt. „Działalność norweskich armatorów w Gdańsku i Gdyni w latach 1919–1939, wydanej nakładem Wydawnictwa Naukowego Uniwersytetu Szczecińskiego w 2020 roku. Omawianą publikację opracowano z wykorzystaniem statystyki przechowywanej w Archiwum Państwowym w Gdańsku w zespołach Rady Portu i Dróg Wodnych oraz Senatu Wolnego Miasta Gdańska. Ponadto kwerendę archiwalną, służącą zebraniu statystyki wykorzystanej do przygotowania tematu omawianej pracy objęto następujące archiwa polskie: Archiwum Akt Nowych w Warszawie (zespoły – Ministerstwo Spraw Zagranicznych, Poselstwo RP w Sztokholmie, Przedstawicielstwo Rady Regencyjnej RP w Berlinie); Oddział w Gdyni Archiwum Państwowego w Gdańsku (zespoły – Oddział Banku Gospodarstwa Krajowego w Gdyni, Gdynia – Ameryka Linie Żeglugowe S.A., Kapitanat Portu w Gdyni, Sąd Grodzki); Archiwum Państwowe

w Katowicach (zespół – Polska Konwencja Węglowa). Materiały potrzebne do wymienionego opracowania zebrano także w archiwach zagranicznych: norweskich Bergens Sjøfartsmuseum Arkiv (zespół – Det Bergenske Dampsskibsselskab); Nasjonalbiblioteket i Oslo Handskriftsamlingen (zespół – Sam Eydes arkiv); Norsk Maritimt Museum i Oslo (zespół – Gunstein Stray & Sonn); Riksarkivet i Oslo (zespół – Norges Bank avdeling Kristiansand); Statsarkivet i Stavanger (zespół – Det Stavangerske Dampskibsselskab); Universitetsbiblioteket i Bergen (zespół – Manuskript- og librarsamlinger); Wilhelm Wilhelmsens Historiske Arkiv (zespół – Norge – Mexico Gulf Linje); angielskich National Archive in London (zespół – Board of Trade). Ponadto do skompletowania statystyki przedstawianej w monografii posłużyły różnego rodzaju druki: statystyczne, zagraniczne – De Norske Veritas (1919–1939), Det Bergenske Dampskibsselskab Bergen. Beretning og Regnskab (1922–1923, 1928–1930), Det Stavangerske Dampskibsselskabs virksomhet (i aaret 1930, 1931, 1933), Handbok over Norske Obligationer og Aktier utgit av Carl Kierulf & Co Skibsaktier Hvalfangstaktier, Bind 2 (1919, 1923), Lloyds Register of Shipping (1919–1939; polskie – Pierwsze Sprawozdanie Rady Polskich Interesantów Portu Gdańskiego w Gdańsku E. V. (1936), Rocznik Morski i Kolonialny (1938), Rocznik Rady Interesantów Portu w Gdyni (1931, 1932/1933, 1934, 1936) oraz druki urzędowe – Dziennik Ustaw RP, Monitor Polski, Staatsanzeiger für die Freie Stadt Danzig oraz Norges Traktater (1661–1944). Wykorzystane zostały także informacje zawarte w prasie: gdańskiej – „Danziger Neueste Nachrichten” i „Danziger Zeitung”, norweskiej – „Norges Handels- og Sjøfartstidende” oraz polskiej – „Przegląd Górniczo – Hutniczy” i „Przemysł i Handel”. Funkcję pomocniczą spełnia w omawianym opracowaniu źródła obszerna literatura naukowa.

Część statystyczną wyboru źródeł poprzedza obszerny wstęp, w którym omówiono celowość ich wydania oraz aktywność norweskich armatorów w portach polskiego obszaru celnego.

Zebrane źródła statystyczne zestawiono w układzie chronologiczno – rzeczowym w zależności od czasu ich powstania i przedstawiono w formie tabel. Pierwsza z tabel zawiera wejścia i wyjścia statków norweskich do i z Gdańska w latach 1919–1939. W drugiej omówiono wejścia i wyjścia statków norweskich do i z Gdyni 1926–1939. Treścią kolejnych tabel trzeciej i czwartej są ujęcia statystyczne, obrazujące udział armatorów norweskich w obsłudze portu w Gdańsku w latach 1919–1929 i 1930–1939. Natomiast zgromadzone w tabelach piątej i szóstej materiały statystyczne informują o udziale norweskich armatorów w obsłudze portu gdynińskiego w latach 1925–1934 oraz 1935–1939.

Wydanie drukiem omawianego tomu materiałów wypełnia lukę w zakresie źródeł statystycznych na temat ruchu statków armatorów norweskich w portach polskiego obszaru celnego w okresie międzywojennym XX wieku i znacznie ułatwi zainteresowanym dostęp do tego typu źródeł archiwalnych.

Jordan Siemianowski, Materiały źródłowe do działalności norweskich armatorów w Gdańsku i Gdyni w latach 1919–1939, Wydawnictwo Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2023, ss. 600.

Bolesław Hajduk

Jolanta Chwastyk-Kowalczyk, Skandynawska „Kronika poświęcona sprawom polskim” 1971–1985. Pismo uchodźców politycznych 1968 roku



W omawianej monografii prof. dr hab. Jolanta Chwastyk-Kowalczyk podjęła próbę charakterystyki czasopisma wydawanego w latach 1971–1985 w Kopenhadze przez grono polskich patriotów, uchodźców politycznych, wywodzących się z różnych fal emigracji Polek i Polaków do Skandynawii, zwłaszcza po marcu 1968 roku. Inicjatorem i głównym redaktorem wydawania czasopisma o nazwie „Kronika” był Eugeniusz Stanisław Kruszewski, który wspólnie (od 1973 r.) z emigrantem Tadeuszem Głowackim ze Szwecji redagował i wydawał wymienione pismo. Pierwszy numer „Kroniki” ukazał się w Kopenhadze w lutym 1971 roku z mottem „Dobro Rzeczypospolitej niech będzie najwyższym prawem” (*Salus rei publicae suprema lex esto*). Od 1975 r. jako miejsce wydawania podawano trzy stolice: Kopenhagę, Oslo i Stockholm. Periodyk ukazywał się jako miesięcznik lub dwumiesięcznik, często ilustrowany w formie powielanej i w formacie o objętości do sześćdziesięciu stron. Gazetę wysyłano do wszystkich liczących się ośrodków emigracyjnych oraz ważniejszych polonijnych bibliotek w Europie i poza nią. Stąd też pismo miało opiniotwórczy wpływ na emigrantów polskich nie tylko w Skandynawii. W gazecie podejmowano problematykę historyczną oraz współczesną, dotyczącą zarówno Polski jak i państw skandynawskich. Artykuł wstępny, zawarty w pierwszym numerze „Kroniki”, nawiązywał do tragicznych wydarzeń na polskim Wybrzeżu w grudniu 1970 roku. W następnym numerze pismo informowało o polskich organizacjach niepodle-

głościowych w Skandynawii, zamieszczało przeglądy prasy duńskiej i krajowej, a także raportowało o polonijnych wydarzeniach literackich i artystycznych. Począwszy od numeru siódmego, coraz częściej pojawiały się artykuły publicystyczne na temat uchodźstwa i problemów jego bytowania oraz dostosowania do warunków życia na emigracji. Ponadto drukowano w nim materiały o charakterze politycznym, w których w ostrej formie krytykowano organizacje wychodźcze, utrzymujące kontakty z placówkami dyplomatycznymi PRL na terenie Skandynawii. W latach 1980–1985 w „Kronice” dominowała problematyka „solidarnościowa”. Gazeta informowała o strajkach polskich robotników, działaniach władz PRL, internowaniach działaczy i delegalizacji Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność”. Publikowano ulotki, artykuły i inne materiały informacyjne, mówiące o walce opozycji demokratycznej w PRL w konspiracji. Pisano także o reakcjach społeczeństw skandynawskich na wydarzenia w Polsce. Ostatni numer gazety ukazał się w grudniu 1985 r., a łącznie wydano ich 178.

Problematyka monografii była sygnalizowana w literaturze. O „Kronice” w swoich pracach pisali między innymi: E.S. Kruszewski (Dania, w: *Akcja niepodległościowa na terenie międzynarodowym 1945–1990*. Praca zbiorowa pod red. Tomasza Piesakowskiego, Londyn 1999, s. 302, 314); E. Olszewski (*Emigracja polska w Danii 1893–1993*, Warszawa – Lublin 1993, s. 445–448); B. Hajduk (*Polskie uchodźstwo niepodległościowe w Królestwie Danii wobec opozycji demokratycznej i NSZZ „Solidarność” w PRL*, w: *Za naszą i waszą „Solidarność”*. Inicjatywy solidarnościowe z udziałem Polonii podejmowane na świecie (1980–1989), państwa europejskie, pod red. Patryka Pleskota, tom 2, Warszawa 2018, s. 637–638; Tenże, *Jubileusz 85-lecia Profesora Eugeniusza Stanisława Kruszewskiego*, w: *Jubileusz 85-lecia Eugeniusza Stanisława Kruszewskiego*. Szkic biograficzny i bibliografia 1971–2014, Kopenhaga 2014, s. 11, 12; Tenże, *Polskie uchodźstwo niepodległościowe w Skandynawii w latach 1945–1989*, w: *Zakończenie II wojny światowej. Polityka i dyplomacja międzynarodowa 1945–2005*, pod red. M. Nurka, Gdańsk 2006, s. 214); E. Later – Chodyłowa (*Prasa polonijna i emigracyjna w Skandynawii*, „Rocznik Instytutu Polsko-Skandynawskiego” 2000/2004, Kopenhaga 2004, s. 69–70); J. Wasylkowski (*Na Rzecz Wolnej Polski. Towarzystwo Polskie w Danii i jego poprzednicy 1973–2001*, Kopenhaga 2002, s. 1, 10–12) oraz Joanna Jaroszyńska w pracy magisterskiej pt. *Polonia duńska w świetle „Kroniki” Poświęconej Sprawom Polskim 1971–1985*, Toruń 2004. Brakowało jednak monografii, ukazującej w obszernej formie genezę, zawartość i oddziaływanie czasopisma „Kronika” oraz jego rolę informacyjną, edukacyjną, kulturotwórczą i integracyjną.

Podstawą źródłową pracy jest solidna kwerenda i analiza zawartości czasopisma „Kronika” oraz informacje zawarte w pismach polskojęzycznych, wydawanych w kraju i zagranicą, także obszerna literatura związana z jej tematyką.

Konstrukcja omawianej publikacji nie budzi zastrzeżeń. Książka składa się z wstępu, czterech rozdziałów i zakończenia. We wstępie omówiono metody zastosowane przy jej pisaniu oraz scharakteryzowano stan badań. Treścią pierwszego rozdziału jest charakterystyka oraz ocena działalności prof. dr hab. Eugeniusza Stanisława Kruszewskiego – założyciela i redaktora naczelnego pisma „Kronika” – badawczej, organizacyjnej i społecznej. W drugim rozdziale przedstawiono sprawy związane z redagowaniem i wydawaniem czaso-

RECENZJE I OMÓWIENIA

pisma. Scharakteryzowano w nim redaktorów i współpracowników, wysokość nakładu, format, objętość i podział wewnętrzny pisma. Analizy jakościowej zawartości pisma dokonano w najobszerniejszym, liczącym 265 stron rozdziale trzecim. Oceniono w nim zawartość 178 numerów czasopisma, uwzględniono podział na kategorie tematyczne, występujące w periodyku. Tematyką rozdziału czwartego zatytułowanego „Instytut Polsko – Skandynawski (od 1985 roku)” jest działalność tej placówki i jej aktywność wydawnicza. Za walor omawianego opracowania należy uznać zamieszczony w nim indeks osób, ułatwiający lekturę publikacji.

W sumie publikacja w sposób wyczerpujący ukazuje omawianą inicjatywę wydawniczą oraz organizacyjną podjętą na terenie Skandynawii przez grupę polskich emigrantów i wypełnia lukę badawczą w polskiej i obcej literaturze na ten temat.

Jolanta Chwastyk-Kowalczyk, Skandynawska „Kronika poświęcona sprawom polskim” 1971-1985. Pismo uchodźców politycznych 1968 roku, Wydawnictwo Jasne, Polsk-Skandinavisk Forskningsinstitut Kobenhavn, Polish University Abroad, Kopenhaga – Pruszcz Gdański – Londyn 2024, ss. 374.

Marek Grzybowski

Marcin Kalinowski, „Morsko-lądowy łańcuch transportowy dla obsługi ładunków chłodzonych między Hiszpanią a Polską”

„Morsko-lądowy łańcuch transportowy dla obsługi ładunków chłodzonych między Hiszpanią a Polską” nosi tytuł praca Marcina Kalinowskiego, kierownika Zakładu Ekonomii i Prawa Instytutu Morskiego Uniwersytetu Morskiego w Gdyni. Praca jest wynikiem badań prowadzonych przez autora na rynku transportu morskiego i lądowego.

Istotnym walorem podjętego tematu badań naukowych było jego ściśle powiązanie z wymaganiami praktyki i podjęcie się naukowego opracowania tego zagadnienia z punktu widzenia logistyki ładunków chłodzonych.

Badanie tego obszaru aktywności jest w pełni uzasadnione z punktu widzenia biznesowego i społecznego. Bowiem jeszcze przed pandemią prognozowano, że transport ładunków chłodzonych będzie rósł dynamicznie około 4% rocznie do 2024. Z badań rynku wynika bowiem, że zapotrzebowanie na specjalistyczne kontenery będzie systematycznie rosło. Stałym trendem na rynku transportu morskiego zaobserwowanym od ponad 20 lat jest fakt, że chłodniowce są systematycznie wycofywane z rynku i coraz rzadziej widać je w portach morskich.

W tym kontekście, ważna jest analiza porównawcza całych łańcuchów logistycznych, pogłębionych o analizę rentowności kompleksowej usługi logistycznej od producenta do konsumenta. Istotną rolę w tej analizie powinny odegrać operacje w elementach łańcucha logistycznego, w którym port morski jest nie tylko miejscem w łańcuchu logistycznym ale systemem społeczno-technicznym, w którym (jak w każdym systemie) jest co najmniej jedno wejście i jedno wyjście, przez które system kontaktuje się z otoczeniem i otoczenie wpływa na system. Jest to ważne zagadnienie, gdy rozpatruje się morsko-lądowe łańcuchy logistyczne, bowiem port nie musi być w systemie transportowym punktem zwalniającym proces logistyczne, lecz może go wzbogacać o wiele istotnych usług.

Dr Marcin Kalinowski podjął się analizy wszystkich aspektów morsko-lądowego łańcucha transportowego dla obsługi ładunków chłodzonych między Hiszpanią a Polską. Pozwoliło to na zawężenie i bardziej dokładne podejście do badań, niż gdyby analizowano całe procesy logistyczne. Jak widać po wynikach badań literaturowych oraz sondażowych zaprezentowanych w pracy okazało się to zadaniem złożonym. W analizie dominowały kryteria kosztów i czasu. Dodatkowym kryterium były czynniki społeczne, a konkretnie koszty społeczne sumujące koszty wewnętrzne i zewnętrzne transportu.

Handel towarami chłodzonymi wciąż się rozwija. Jednak wzrost popytu na ładunki chłodzone i mrożone spedytorzy i operatorzy działający na tym rynku zawdzięczają Chinom. Są one obecnie największym na świecie importerem towarów łatwo psujących się. Działający w tym segmencie operatorzy podejmują więc wiele działań inwestycyjnych oraz modernizacyjnych i organizacyjnych. Mimo sezonowości tego rynku, stawki frachtowe rosną nawet poza okresami szczytowego popytu na kontenery chłodnicze.

Według Drewry, średnia ważona stawek dla 15 wiodących szlaków handlowych o dużej intensywności wykorzystania przestrzeni na kontenery chłodnicze wzrosła o 26% w pierwszym kwartale br. To efekt sezonowego wzrostu popytu na ładunki i rosnących dopłat do paliwa okrętowego. Popyt na ładunki chłodzone leków w czasie pandemii wzrósł kilkakrotnie, co wywołało modyfikacje w globalnych łańcuchach logistycznych, we wszystkich rodzajach transportu oraz węzłowych punktach logistycznych.

Podstawowym wyzwaniem stało się szybkie, terminowe, bezpieczne i względnie tanie dostarczenie ładunku chłodzonego od odbiorcy końcowego. Praktycznie wszystkie innowacje wprowadzane w logistyce oparte są na narzędziach informatycznych wynika z projektów składanych przez firmy w projekcie Galatea (realizowanym z funduszy HORYZONT 2020, w ramach programu Innosup 1) w obszarze *smart port i smart ship*, w którym partnerem ze strony polskiej jest Bałtycki Klastr Morski i Kosmiczny.

Stawki za fracht kontenerów-chłodni gwałtownie wzrosły w latach 2021-2022 i utrzymały się w 2023 i 2024 r. Pod wpływem utrzymującego się popytu, w przeciwieństwie do stawek za inne ładunki suche, przewiduje się dalszy wzrost frachtów. Dodatkowo koszty generowane są przez inflację oraz wzrost opłat w portach.

O tym, że rynek usług dla ładunków chłodzonych będzie systematycznie rósł jeszcze przed pandemią przewidywało wielu globalnych operatorów. Seabury Consulting zakładał coroczny przyrost wartości usług o 7%, Drewry prognozował wzrost transportu morskiego ładunków chłodzonych o 4%, a SeaCube Containers twierdził, że będzie to 4,5%. Seabury w czasie 10-tej konferencji Cool Logistics Global w Antwerpii prognozował, że podaż mięsa w handlu międzynarodowym będzie rosła 12% rocznie. Rynek wyrobów farmaceutycznych już osiągnął w 2018 r. przewozy 567 tys. TEU kontenerów chłodni – informował Kuhne & Nagel.

Zdaniem ekspertów Drewry średniookresowe perspektywy handlu egzotycznymi owocami są wciąż obiecujące. Drewry prognozuje, że w ciągu najbliższych lat średni roczny wzrost popytu przekroczy 6%. Przed pandemią do przewozu ładunków chłodzonych wykorzystano 5,3 mln kontenerów 40-stopowych. Ponieważ Drewry prognozuje, że średni roczny wzrost ładunków mrożonych i chłodzonych będzie rósł, porty powinny przygotować się na rosnącą podaż kontenerów chłodzonych. Albo trzeba zwiększyć rotację kontenerów albo ilość przyłączy.

Udział przewozów morskich owoców i innych ładunków mrożonych na trasach z Hiszpanii do Polski i Europy Centralnej będzie możliwy gdy na większą skalę wprowadzony będzie w portach polskich system Port 4.0. wsparty rozwiązaniami Przemysłu 4.0 oraz Marketingu 4.0. Port jest to przestrzeń wykorzystana efektywnie nie tylko na przeładunki ale również na produkcję i usługi. Dotychczas w portach dominującym ładunkiem, jeśli chodzi o owoce, są banany. Rozwój technologii i otoczenia gospodarczego może sprawić, że polskie porty zwiększą swoją aktywność w zintegrowanym systemie transportu ładunków chłodzonych z Hiszpanii.

Ostatni raport Banku Światowego i Międzynarodowego Stowarzyszenia Portów i Terminali (IAPH) wskazuje, że konieczne jest usprawnienie przepływu informacji przy pomocy narzędzi informatycznych między podmiotami prywatnymi i publicznymi w całym morskim łańcuchu dostaw. Zapewni to znaczny wzrost efektywności transportu morskiego, bezpieczniejsze przemieszczanie towarów i odporne na zakłócenia morsko-lądowe łańcuchy dostaw oraz przyczyni się do zmniejszenia emisji substancji szkodliwych do środowiska.

Istotnym krokiem w zwiększeniu aktywności morskiego transportu jest zapewnienie wymagań określonych w FAL (IMO 1965). Chodzi o minimalizację kontaktów międzyludzkich w obsłudze statków i towarów przez ograniczenie do minimum dokumentacji papierowej. W dalszych krokach niezbędne jest usprawnienie zarządzania i obsługi klientów poprzez wdrożenie w logistycę

morskiej systemów opartych na wykorzystaniu narzędzi informatycznych. Chodzi eliminowanie wymiany dokumentów między ludźmi. Wśród najważniejszych wymienia się: *Port Community System*, *Port Management System*, *Maritime Single Window*, *Port Call Optimization*, *IoT*, *AI* oraz *VR*. Jednym z warunków sprawnego działania tych rozwiązań jest zapewnienie cyberbezpieczeństwa. Wdrożenie wymienionych systemów jest warunkiem koniecznym, by port był „innowacyjny” (smart) oraz przyjazny dla klientów i środowiska oraz otoczenia społecznego. A przez to konkurencyjny.

Marcin Kalinowski skoncentrował się na „opracowaniu koncepcji kompleksowej oceny konkurencyjności morsko-lądowych łańcuchów transportowych ładunków chłodzonych między Hiszpanią a Polską na tle bezpośrednich przewozów drogowych”. Badaniami objęto głównie gestorów ładunków i firm transportowych. Autor badań postawił dwie hipotezy badawcze.

Hipoteza 1.: „w badanym okresie morsko-lądowe łańcuchy transportowe ładunków chłodzonych między Hiszpanią a Polską nie były konkurencyjne dla bezpośrednich przewozów drogowych pod względem kosztów wewnętrznych transportu”, została zweryfikowana pozytywnie, a jednym z powodów niekonkurencyjności portów była słaba sieć połączeń morskich i regularnych serwisów między polskimi i hiszpańskimi portami Morza Śródziemnego.

Hipoteza 2. zakładała „przyjęcie kosztów społecznych jako kryterium oceny konkurencyjności różnych rozwiązań transportowych przyczynia się do poprawy konkurencyjności morsko-lądowych łańcuchów transportowych ładunków chłodzonych między Hiszpanią a Polską w stosunku do bezpośrednich przewozów drogowych”.

Postawione hipotezy zostały poprawnie zweryfikowane. W przypadku H1 wykorzystano analizę kosztów transportu na wybranych trasach, stwierdzając jednoznacznie, że: „Czas trwania transportu w ramach morsko-lądowych łańcuchów transportowych owoców między Hiszpanią a Polską uzyskał najwyższy udział wśród odpowiedzi na pytanie: dlaczego gestorzy ładunków nie wybierają takiego rozwiązania przy wyborze organizacji transportu?”

Wśród innych czynników decydujących o negatywnej ocenie morsko-lądowych łańcuchów transportowych zadecydował wyższy koszt transportu lądowo-morskiego oraz brak elastyczności na po-

łączeniu transportowym „door-to-door”. Spojrzenie na mapę połączeń drogowych i morskich pozwalających na transport ładunków chłodzonych z Hiszpanii do Polski pozwala bez żadnych obliczeń stwierdzić, że dystans między portamiorskimi obu krajów a dostawami lądowymi drzwi-do-drzwi przemawia za wyborem połączenia lądowego. Potwierdziły to obliczenia wykonano poprawnie wykorzystując narzędzia OpenStreetMap oraz SeaRoutes.

Wyniki badań zostały opracowane w formie rozprawy doktorskiej pt. „Morsko-lądowy łańcuch transportowy dla obsługi ładunków chłodzonych między Hiszpanią a Polską”. Rozprawa została napisana przez mgr. inż. Marcina Kalinowskiego pod kierunkiem prof. Michała Plucińskiego i świadczy o umiejętnościach identyfikacji oraz sformułowania problemu naukowego oraz celu pracy badawczej, postawienia hipotez oraz zadań badawczych i ich samodzielnym rozwiązaniu.

Autor wykazał się dużym zasobem wiedzy praktycznej i teoretycznej z obszaru ekonomii i ekonomiki transportu. Z prezentacji wyników badań i przetworzenia ich na modelowe rozwiązania wynika, że Doktorant umie prowadzić badania naukowe, posiada umiejętność wykorzystania właściwych metod oraz narzędzi badawczych. Istotnym walorem rozprawy jest silne akcentowanie transferu wiedzy do praktyki.

Autor wykazał się również umiejętnością opracowania autorskich rozwiązań dających przesłanki do praktycznego wykorzystania wyników badań w działalności organizacyjnej transportu lądowego i morskiego.

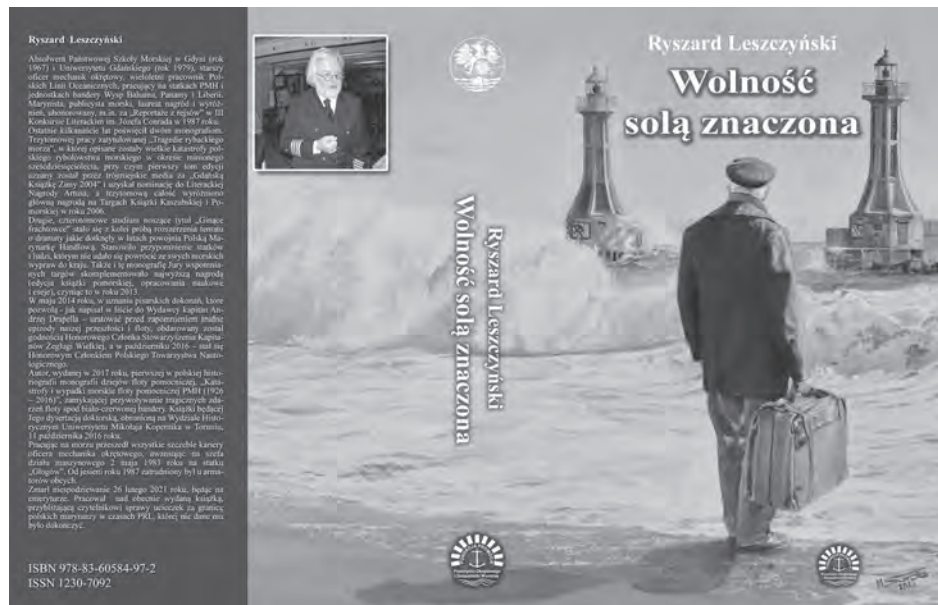
W związku z powyższym stwierdzam, że przedstawiona do recenzji rozprawa doktorska pt. „Morsko-lądowy łańcuch transportowy dla obsługi ładunków chłodzonych między Hiszpanią a Polską”, którego autorem jest mgr inż. Marcin Kalinowski spełnia wymagania dotyczące prac doktorskich zawartych w zapisach ustawy z 14 marca 2003 r. o stopniach naukowych i tytułach naukowych oraz o stopniach i tytułach w zakresie sztuki (Dz. U. z 2017 r. poz. 1789).

W związku z tym wnioskuję, by mgr inż. Marcin Kalinowski został dopuszczony do publicznej obrony rozprawy pt. „Morsko-lądowy łańcuch transportowy dla obsługi ładunków chłodzonych między Hiszpanią a Polską”.

Dr hab. Marek Grzybowski, prof. BSW

Marek Grzybowski

Ryszard Leszczyński, „Wolność solą znaczona”. Emigrant za burtą



„Wolność solą znaczona”, to książka dokument. Dokument dawnych i nie tak dawnych czasów. Dokument o ludziach, którzy wolność wybrali udając się w morską podróż, często jako marynarze, czasami jako pasażerowie, czasami jako blindziarze. To dokument także o ludziach, którzy tych, o których jest książka śledzili, nękali ich rodziny i ich samych.

To kolejna książka dr. Ryszarda Leszczyńskiego z serii „Księgi floty ojczystej”, którą wspiera Polskie Towarzystwo Nautologiczne. Tym razem autor skupił się na życiorysach osób, które wybrały emigrację, wolność o słonym smaku, jak morza i oceany dzielące emigrantów od rodzin i kraju. Leszczyński opisuje drobiazgowo losy głównie polskich marynarzy, którzy przekroczywszy burtę statku stali się emigrantami. Ale są tu również udokumentowane takie wydarzenia, jak skok za burtę statku wycieczkowego „Mazowsze” i tragiczna ucieczka na Bornholm. Jest też opisane wykorzystanie przez Gerharta Eislera rejsu „Batorego” do Gdyni do ucieczki ze Stanów Zjednoczonych.

Książka, to zbiór solidnie dokumentowanych opowieści o losach ludzi, którzy z konieczności lub własnej woli wybrali życie poza Polską, budowaną na wzór moskiewski, ze stalinowskim modelem życia, gdzie każdy może być winny i podejrzany o wrogie nastawienie do władz, pod których światłym kierownictwem budowano ustrój pełnej szczęśliwości.

Marynarze i rybacy byli w tej uprzywilejowanej grupie, że na statkach docierali do wolnego świata i mieli ten komfort, iż mogli porównywać życie w kraju budującym socjalizm z krajami budującymi kapitalizm. Jak mówili dowcipnie: „kapitalizm, to ustrój w którym człowiek wykorzystuje człowieka, a w socjalizmie jest odwrotnie”.

Mamy w książce obszerny materiał poświęcony kpt. ż.w. Janowi Ćwiklińskiemu i jego rodzinie. Kapitanowi „Batorego”, a potem kapitanowi „Wolna Polska” i załodze tego ostatniego statku autor udostępnia wiele miejsca. Jest specjalne miejsce, w którym autor opisuje dokładnie próby uruchomienia w Stanach Zjednoczonych polskiej firmy armatorskiej. Wśród wielu życiorysów wybija się opis historii kpt. ż.w. Hilarego Mikoszy, jego wojennej aktywności na polskich statkach i skomplikowanych losów na emigracji, w tym pracy na stanowisku starszego oficera na statku „Wolna Polska”.

W książce opisane są sensacyjne wydarzenia, jak ucieczka części załóg kutrów „Bąk” i „Puszczyk”, walka polskiej emigracji o pozostawienie w Londynie Antoniego Klimowicza, blindziarza na statku „Jarosław Dąbrowski”. Opisujemy jest niesamowity wyczyn marynarza Mariana Rzucidło, i jego droga do funkcji kapitana ż.w. W aneksie autor dodaje jeszcze informacje o próbach ucieczek na Bornholm.

Wysiłki dr. Ryszarda Leszczyńskiego by dotrzeć do dokumentów i ludzi, artykułów w czasopiśmie i członków rodzin emigrantów zaowocowały rzetelnymi relacjami o losach ludzi. To książka o poszukiwaniu nowego miejsca na obcej ziemi i o emocjach emigrantów rzuconych często za ocean. To książka o próbach budowania nowych tożsamości i kultywowaniu wolnościowych tradycji na lądzie i na morzu. Symbolem tej aktywności jest żywot statku „Wolna Polska” i życiorysy członków załogi.

Różnorodność zebranego materiału układa się mimo wszystko w dobrze zredagowaną całość. Pokazano w niej wielowątkowość polskich losów ukształtowanych w walce z przeciwnościami losu.

W książce nie ma życiorysów nieciekawych, banalnych, prostych, spokojnych, pokojowych. Są to życia ludzi, których ścieżki wytyczały wichry wojny i mierziny nowego systemu, skały na których rozbijał się niejeden śmiać i sztormy, który pochłonięły nieroztropnych ryzykantów. Wybór autora jest subiektywny. Daje jednak obiektywny przekaz o losach wybranej grupy emigrantów. Dzięki przypisom mamy sumienną, krwistą relację o życiu budowanym od nowa.

Książka jest tak skonstruowana, że każdy rozdział można czytać osobno, bo stanowi osobną historię, z osobną dramaturgią, ze swoją atmosferą i sensacyjnym wątkiem. Bogata dokumentacja i liczne ilustracje stanowią istotny walor książki, która jest nie tylko relacją o życiu realnych ludzi ale również dokumentem czasów w których żyli. Książka jest więc nie tylko dla ludzi morza ale i dla czytelnika, który chce poznać słony smak emigracji i historię niewyobrażalną dla współczesnych. Autorem okładki jest Marek Sarba, emigrant, polski malarze-marynista.

Ryszard Leszczyński, Wolność solą znaczona, Fundacja Promocji Przemysłu Okrętowego i Gospodarki Morskiej, Gdańsk 2023, s. 820.

Marek Grzybowski

Daniel Duda, „Udział polskiej floty handlowej w inwazji na kontynent europejski 6 czerwca 1944 roku. Dzieje ludzi i statków”



Książka i jej „wodowanie”. Zdjęcia: Marek Grzybowski

Desant na wybrzeża północnej Francji w czerwcu 1944 r. z Wielkiej Brytanii zapoczątkował otwarcie na kontynencie europejskim drugiego frontu. Ta wielka operacja logistyczna przerzutu ludzi i sprzętu nie mogła się odbyć bez znacznego zaangażowania flot transportowych.

Nie byłaby możliwa bez alianckich marynarek wojennych osłaniających statki i wspierających wojska lądujące na plażach Normandii. W tej historycznej operacji nie zabrakło polskich marynarzy, polskich statków i okrętów. Nie zabrakło biało-czerwonej bandery.

Jan Kwapiński, wicepremier, Minister Przemysłu, Handlu i Żeglugi, napisał prawie miesiąc przed inwazją do załóg statków Polskiej Marynarki Handlowej: „Zbliża się czas kiedy wszystkie floty handlowe Państw Sprzymierzonych wezmą udział w operacjach wojenno-morskich, niebywałych jak dotychczas rozmiarów. Zadaniem tych operacji będzie zadać naszemu śmiertelnemu wrogowi decydujący cios, po którym już nie powstanie, cios który pozwoli Wam doprowadzić nasze statki – po długiej, ciężkiej i pełnej chwały pracy w warunkach wojennych – do portów ojczystych. Wierzę, że jak zawsze, tak i w tym decydującym uderzeniu nie zabraknie Was polskich marynarzy, że tak samo jak zdobyliście uznanie pod Narwikiem, w Afryce, na Madagaskarze, Sycylii i we Włoszech, tak samo i teraz, swoim wysiłkiem i pełną poświęcenia pracą – odkryjecie jeszcze większą – chwałę bandery Polskiej Marynarki Handlowej”.

O ludziach morza, okrętach i statkach pływających pod polską banderą pisze prof. Daniel Duda w tej książce, na której kartach czytamy głównie o ludziach. Bowiem „Marynarze – to statek, statek – to bandera, i że tej bandery naszej Marynarki Handlowej nie może zabraknąć wśród bander narodów sprzymierzonych, szturmem zdobywających brzozi Europy, by przynieść wolność ciemieniom krajom i Polsce – napisał Jan Kwapiński, Minister Przemysłu, Handlu i Żeglugi w londyńskim rządzie RP.

Przypomnijmy, że Marynarka Wojenna RP skierowała do osłony operacji desantowej krążownik ORP „Dragon” z dowódcą kmr por. Stanisławem Dzienisiewiczem oraz niszczyciele: ORP „Błyskawica” – dowódca kmr por. Konrad Namieśniewski, ORP „Piorun” – dowódca kmr ppor. Tadeusz Gorazdowski, ORP „Krakowiak” – dowódca kmr ppor. Wszechwład Maracewicz i ORP „Ślązak” – dowódca kmr por. Romuald Nałęcz-Tymiński. Operację zabezpieczały również kutry artyleryjskie i torpedowe z polskimi marynarzami.

Do transportu wojsk i wyposażenia wykorzystano statki Polskiej Marynarki Handlowej: „Modlin”, „Kmicic”, „Kordecki”, „Chorzów”, „Narocz”, „Wilno”, „Katowice”, „Kraków” i „Poznań”. Do marynarzy floty handlowej Minister Przemysłu, Handlu i Żeglugi apelował: „Warunki pracy, do której ochotniczo zgłaszacie się teraz, są Wam znane. Różnią się one od dotychczasowych, ale tylko na okres przejściowy.

Przekonany jestem, że te zmiany nie powstrzymają Was od zgłoszenia się do pracy i do udziału we wspólnym decydującym wysiłku marynarzy wszystkich handlowych flot sprzymierzonych. Wiem, że zdajecie sobie sprawę, że marynarze – to statek, statek – to bandera, i że tej bandery naszej Marynarki Handlowej nie może zabraknąć wśród bander narodów sprzymierzonych, szturmem zdobywających brzegi Europy, by przynieść wolność ciemniżonym krajom i Polsce.”

Jest to książka o ludziach, o statkach, okrętach i ich kapitanach, a także o często bezimiennych marynarzach i całych załogach, dzięki którym Polska zapisała się na kartach normandzkiej operacji. Przez karty tej książki przewija się wiele nazwisk. Tych znanych i tych zapomnianych.

Rozładowanie statków odbywało się po rzuceniu kotwicy w pewnej odległości od plaży. Sprzęt odbierały specjalnie szkolone amerykańskie, angielskie, kanadyjskie oddziały logistyczne. Wspomagane były wyposażeniem okrętowym i żurawikami. Sprzęt wojskowy i zaopatrzenia wojsk ładowano na amfibie zwane „Ducks”. Polscy marynarze nazywali je „kaczkami”. Dostawy sprzętu odbywały się pod silnym ogniem nieprzyjaciela i ataków bombowych lotnictwa niemieckiego.

Jest również akapit, którego bohaterką jest słynna kucharka statku ss „Poznań” Jadzia Pierzyńska, która karmiła marynarzy pierogami „takimi jak u mamy”. Amerykanie rozślawili imię Jadzi jako „Polki, jedynej kobiety inwazji”. Ale należy podkreślić, że na statkach PMH w latach 1939-1945 podczas wojny zatrudnionych było 40 pań.

Ministerstwo Przemysłu, Handlu i Żeglugi otrzymało datowany 1 lipca 1944r. list od Brytyjskiego Ministra of War Transport, w którym głównodowodzący sojuszników sił morskich, admirał Sir Bertram Ramsay, „wyraził swe całkowite zadowolenie z powodu udania się operacji rozpoczynającej inwazję kontynentu, w której wziął udział s.s. „Modlin”. Admirał Ramsay w szczególności stwierdził, że tylko dzięki najwyższej sprawności oficerów i załóg wyznaczone statki handlowe umożliwiły wykonanie przedsięwzięcia nigdy przedtem nie usiłowanego. Nadto admirał wyraził swe szczególne uznanie dla obsad maszynowych załóg, które z całkowitym poświęceniem się dla przyjętego obowiązku doprowadziły statki na wskazane miejsca mimo zaistniałych niekiedy uszkodzeń maszyn.

W książce mamy informacje o aktywności statków i okrętów po zakończeniu operacji Overload. Szczególne cenne są zdjęcia ludzi i statków z obszernymi wyjaśnieniami, skany oryginalnych dokumentów i liczne cytaty wspomnień ludzi morza z czasów wojny. Książkę polecamy ze względu na jej walory dokumentacyjne zebrane w jednym miejscu. A przede wszystkim, ze względu na pamięć o ludziach, którzy zasłużyli się w tej historycznej operacji.

Książka ukazała się dzięki wsparciu finansowemu panów Michała Szajny i Jakuba Szajny, kpt. ż.w. Jerzego Kaczmarka, Prezesa Polskiego Stowarzyszenia Pilotów Morskich, mgr inż. Wojciecha Danka, prezesa Valas sp. z o.o.

Pełny tekst czasopisma udostępniony jest
w wersji elektronicznej
Pod adresem internetowym:
<https://nautologia.pl/katalog-pdf/> (od numeru 158)
<https://www.smp.pm.szczecin.pl>

Polskie Towarzystwo Nautologiczne informuje,
że posiada archiwalne egzemplarze NAUTOLOGII,
które można nabyć w siedzibie Towarzystwa:
81-357 Gdynia, ul. 3 Maja 12A/7
tel.: 58 620 49 75

Redakcja przyjmuje materiały opracowane w edytorze tekstowym,
w postaci elektronicznej jako pliki oraz nagrane na nośniki
zewnętrzne (pendrive, CD-ROM-y) z wydrukiem. Do publikacji
należy dołączyć krótki biogram.

Objętość artykułów do 30 stron znormalizowanego maszynopisu.
Ilustracje prosimy przygotować zgodnie z wymogami poligrafii
w **osobnych** plikach graficznych - np. jpg, tiff (**nie w Wordzie**).

Wymagana rozdzielczość plików 1:1 wynosi 300 dpi.

W pliku tekstowym należy wskazać miejsca występowania
ilustracji. Nadesłane opracowania powinny być zaopatrzone
w przypisy opracowane zgodnie z ustalonymi wymogami.
Materiałów niezamówionych redakcja nie zwraca. Autorzy
przesyłanych do „Nautologii” publikacji, proszeni są
o zamieszczanie w pliku (wersja elektroniczna)
oraz na wydrukach (jeśli są dostarczane),
danych kontaktowych: numeru telefonu i adresu mailowego.

