

ORGAN ZWIĄZKU MIAST
I GMIN MORSKICH

CZAS MORZA

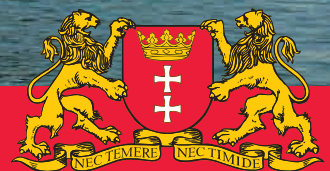
NR 1(50) MARZEC 2012
ISSN 1425-2430

KWARTALNIK BEZPŁATNY



**Więcej samorządu
w polskich portach str. 4-10**

GDAŃSK – morze możliwości



*Wszystkim delegatom i sympatykom
Związku Miast i Gmin Morskich,
mieszkańcom gmin i ich władzom
z okazji Świąt Wielkanocnych
pragniemy życzyć wielu pogodnych chwil
przeżytych w rodzinnej atmosferze.
Życzymy, by radość i nadzieja
Świąt Wielkanocnych
towarzyszyła Wam przez cały rok.
Mokrego dyngusa i smacznego jajka!
Wesołego Alleluja!*

Andrzej Bojanowski

Prezes ZMiGM

Grzegorz Walczukiewicz

Dyrektor Biura

oraz pracownicy Biura





Na zdjęciu:
Port Gdańsk
Fot. I.Leszka

- 4-5 **Więcej samorządu w polskich portach**
Pilna potrzeba nowego podziału zadań między państwem, samorządami i portami
- 6-10 **Ustawa o portach i przystaniach morskich wymaga nowelizacji**
Aby uzdrowić gospodarkę portową konieczne jest podporządkowanie wszystkich polskich portów i przystani morskich jednostkom samorządu terytorialnego.
- 11-12 **Ochrona brzegów morskich – unijne wspomaganie**
Jak łatwo policzyć, dodatkowe środki na ochronę brzegów morskich to 540 mln zł, z czego prawie 460 mln zł z Unii Europejskiej i 80 mln zł z budżetu państwa.
- 13-16 **Kalendarz wybranych imprez miast i gmin nadmorskich – członków Związku Miast i Gmin Morskich LATO 2012**
- 17-19 **List do Prezesa Rady Ministrów RP Donalda Tuska**
w sprawie programu modernizacji i pogłębienia 68 km toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 m
- 20-21 **Gdański Obszar Metropolitalny w Cannes**
Już po raz dwunasty Gdańsk bierze udział w międzynarodowych targach MIPIM w Cannes, po raz pierwszy jednak jako reprezentant Metropolii Gdańskiej.
- 22 **Spotkanie wójtów, burmistrzów i prezydentów**
Tematem przewodnim była promocja i turystyka obszaru NORDA.
- 23 **Forum wymiany doświadczeń w branży transportowej**
Inwestorzy oraz pasjonaci zagadnień z zakresu sektora transportowego spotkali się na Transport Week 2012.
- 24 **Transport – w ministerstwie**
Debata na temat rozwoju polskich portów morskich, autostrad morskich oraz zielonych korytarzy transportowych.
- 25 **Ważne dla przedsiębiorców**
Rozmowa z Kamilem Dobkowskim, regionalnym doradcą leasingowym BZWBK Leasing S.A.
- 26 **Porozumienie o współpracy**
W siedzibie BHMW zostało podpisane porozumienie o współpracy pomiędzy Biurem Hydrograficznym Marynarki Wojennej i Związkiem Miast i Gmin Morskich.
- 26 **Winter Tour Promo – Łeba 2012**
Przedstawiciele Wybrzeża wyruszyli w polskie góry promować miasto i region.

WYDAWCA

ZWIĄZEK MIAST
I GMIN MORSKICH

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

DYREKTOR BIURA
GRZEGORZ WALCZUKIEWICZ

REDAGUJE ZESPÓŁ

ROMAN KOLICKI
REDAKTOR NACZELNY

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

KOREKTA

LECH SKARBEK

DTP

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

DRUK

DRUKARNIA MISIURO
www.misiuro.pl

Numer zamknięto 14.03.2012
ISSN 1425-2430

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

Więcej samorządu w polskich portach

Z Andrzejem Bojanowskim, prezesem Związku Miast i Gmin Morskich, zastępcą prezydenta Gdańska do spraw polityki gospodarczej, rozmawia Roman Kolicki.

– Ustawa o portach i przystaniach morskich zawsze zajmowała szczególne miejsce w pracy Związku Miast i Gmin Morskich. Związek włożył ogromnie dużo trudu, by doprowadzić do uchwalenia jej w 1996 r. Dlaczego jednak dzisiaj Związek ponownie zaangażował się w tę problematykę?

– Bowiem Ustawę trzeba zmienić. Ten, kto nie wykonuje korekt na ścieżce realizowanej strategii, ten się cofa. Analizując doświadczenia minionych szesnastu lat obowiązywania Ustawy (a niemal osiemnastu od czasu podjęcia nad nią prac), stwierdziliśmy, że nawet gdy rozmawiamy z jej autorami, to zadowolony z tamtego sukcesu, jakim bez wątplenia było doprowadzenie do uchwalenia Ustawy, towarzyszy wiele zmian jakie zaszły w tym czasie. Także w sferze ustrojowej. Stąd powszechna opinia, że trzeba w zapisach Ustawy pójść dalej. Należy sprostac nowym wyzwaniom i przyspieszyć procesy inwestycyjne, rozwój i modernizację portów. Stąd pilna potrzeba nowego podziału zadań między państwem, samorządami i portami.

Państwo powinno odpowiadać za dostęp do portów od strony morza, za drogi o charakterze krajowym, tzn. autostrady czy drogi szybkiego ruchu oraz za budowę kolei, węzłów, za przygotowanie infrastruktury liniowej. Samorządy oraz same porty powinny wziąć na swoje barki przygotowanie portów do tych procesów modernizacyjnych, tak by mogły one sprostać oczekiwaniom inwestorów.

Mamy świadomość, że sama Ustawa o portach i przystaniach morskich

nie jest wystarczającym narzędziem do przeprowadzenia tych wszystkich zmian. Dlatego zmianom, które proponujemy, towarzyszyć muszą między innymi nowe zapisy w prawie warstwowym dotyczącym własności. W dłuższej perspektywie czasowej – 50-, 60-letniej, w umowach opartych na ułomnym prawie dzierżawy istnieje duże ryzyko zerwania kontraktu dzierżawnego niezabezpieczonego żadnym prawem do dysponowania nieruchomością – jedynie inwestor posiada prawo roszczenia o zwrot poniesionych nakładów. A trzeba mieć świadomość, że nie każdy inwestor jest zawsze zdeterminowany, by zrealizować swój projekt w sferze budowy, a później przez lata kontynuować w sferze eksploatacji.

Moim zdaniem zarówno samorządy gminne, jak i wojewódzkie udowodniły, że mają dużą wiedzę i są skłonne realizować projekty związane z organizacją przedsiębiorstw, które zarządzają węzłami transportowymi. Znakomitym przykładem jest Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy. Z chwilą gdy znaczącymi udziałowcami spółki stali się marszałek województwa pomorskiego, miasta Gdańsk, Gdynia i Sopot, nastąpił dynamiczny wzrost wartości spółki. Dzisiaj jej wartość wzrosła kilkunastokrotnie w stosunku do lat 90., a bez tych akcjonariuszy nie udało by się przeprowadzić procesów modernizacyjnych i rozwojowych, które realizowane są w spółce. Zainwestowanych zostało 450 mln złotych, udało się pozyskać środki europejskie – co wcześniej nie było możliwe. Polskie Porty Lotnicze, będąc przedsiębiorstwem państwowym nie były w stanie wygenerować niewielkiej w skali całej firmy kwoty kilkudziesięciu mln złotych niezbędnych zarówno na etapie budowania budżetu projektu, jak i udzielania gwarancji dla instytucji

emitujących obligacje. A gminy udzieliły takich gwarancji.

Ten przykład dowodzi, że jako samorządy chcemy brać odpowiedzialność za rozwój przedsiębiorstw. Szczególnie w obszarze gospodarki morskiej, która jest niezwykle ważna dla gmin nadmorskich, zwłaszcza dla takich jak Gdańsk, Gdynia, Szczecin czy Świnoujście. Mamy głębokie przeświadczenie, że jest to obszar przysparzający wartości dodanej, na której możemy opierać rozwój gospodarczy. Dzisiaj logistyka, wykorzystanie położenia geograficznego i budowa węzła transportowego intermodalnego rozumianego jako krajowy układ transportowo-przeładunkowy stanowi przyszłość gospodarki nadmorskich regionów. I naszym zdaniem dobrze jest, że samorządy chcą wziąć odpowiedzialność za wykorzystanie tej szansy.

– A zatem jakie zmiany w Ustawie otwierałyby wspomniane możliwości?

– Zmiany można przeprowadzić w dwojaki sposób. Pierwszy to ścieżka łatwiejsza, korygująca niektóre zapisy Ustawy. Druga ścieżka ma charakter bardziej zasadniczy, gruntownie reformująca pewne obszary państwa, zarządzania służbami zespolonymi, typu straże graniczne, służby sanitarne, przejścia graniczne. W tej formule przechodzą one w gestię zarządu portu, a więc uaktywniają funkcję właścicielską samorządu, a tym samym państwa. Przeciwnie z punktu widzenia ustrojowego państwa samorządy gminne i wojewódzkie to również państwo. To przedłużenie funkcji państwa w zarządzaniu mieniem publicznym.

Istotą zmiany jest dążenie do przejęcia przez samorządy odpowiedzialności

za wartości zarządów portów, które nie są jednak wartością komercyjną, biznesową, są natomiast wartością kreującą rozwój gospodarczy. Jako strategiczne węzły transportowe nie mogą być one zbywalne, nie mogą upubliczniać swoich akcji w rozumieniu dostępności kapitału, powinny należeć do sektora publicznego. Mogą należeć do państwa, ale niekoniecznie do Skarbu Państwa. Naszym zdaniem ta własność powinna być podzielona między Skarb Państwa, ale także gminę i województwo, któ-

Antwerpii czy Hawru, którzy dzielili się swoimi doświadczeniami w zakresie realizowania określonych modeli zarządzania portami i współpracą z ośrodkami samorządowymi. Po tak długim okresie przygotowań opracowaliśmy wraz z grupą naszych znakomitych prawników, z prof. Zdzisławem Brodeckim, prof. Tomaszem Bąkowskim i prof. Jerzym Młynarczykiem, zmiany do Ustawy. Na pierwszy rzut oka mogłoby się wydawać, że są to zmiany kosmetyczne, jednak mają one charakter

dy mówili jaki model zarządzania będzie najwłaściwszy dla osiągnięcia rozwoju i sukcesu.

Tylko dobra gospodarka morska może spowodować, że będziemy aktywnym graczem na całym obszarze logistyki i transportu. Zważywszy na fakt, że mamy dostęp do morza i zarazem najkrótszą drogę na południe Europy z ominięciem Alp, na Bliski Wschód – to niezwykle ważna gra. To nie są przez nas wymyślone produkty logistyczne. Już przed wieloma laty Europejska Komisja Gospodarcza ONZ wytyczyła trzy transeuropejskie korytarze transportowe Północ-Południe, w tym jeden właśnie z Helsinek po przejściu Bałtyku w Gdańsku wchodzący na ląd. Jednak mimo tak wysokiej rekomendacji przez lata niewiele zrobiliśmy, żeby zrealizować ten projekt. Dzisiaj w kontekście Portu Gdańskiego nie jest trudno dostrzec na przykład otwarcie drogi do Kaliningradu – obecnie jeszcze turystycznej, za chwilę, gdy Obwód Kaliningradzki zbliży się do zjednoczonej Europy – to także gospodarczej, bowiem wzrosną obroty towarowe. Docelowymi rynkami w następnych etapach rozwoju Unii Europejskiej bez wątplenia są rynki białoruski czy ukraiński. To potencjał ponad 100 mln ludności, który w niedalekiej przyszłości musi wywołać wzrost gospodarczy, a w efekcie społeczeństwa podniosą swoją dochodowość i zdolność wydawania pieniędzy. To musi oznaczać wzrost obrotów towarowych. My już dziś chcemy przygotować do tego porty, szukać partnerów, którzy pomogą nam to zrobić. Właśnie samorządy, będąc dużo sprawniejsze niż Skarb Państwa, są najbardziej predysponowane do tego, by mieć pieczę nad tymi procesami, żeby nie stracić nad nimi kontroli, a także zapewnić zrównoważony w dłuższej perspektywie czasowej rozwój. Odciążamy przy tym państwo niejako od obowiązków właścicielskich, jednocześnie gwarantując, że port jako spółka będzie reinwestować wypracowany zysk w infrastrukturę. Nasze uczestnictwo w tych procesach to także gwarancja dla państwu, że to przedsiębiorstwo, te tereny jako strategiczne dla państwa – nigdy nie będą zagrożone w swojej własności i dostępności.



ANDRZEJ BOJANOWSKI

Należy sprostać nowym wyzwaniom i przyspieszyć procesy inwestycyjne, rozwój i modernizację portów. Stąd pilna potrzeba nowego podziału zadań między państwem, samorządami i portami.

re są najbliższe problemów portów. Nie da się ukryć, że wiązałyby się to także z decyzjami personalnymi, które dzisiaj nie zawsze zasługują na miano trafnych, a które mają wpływ na stabilność funkcjonowania i w konsekwencji realizowania strategii, które są akceptowane przez właścicieli.

– Na jakim etapie znajdują się prace związane z wprowadzeniem nowego kształtu Ustawy?

– Przez dwa i pół roku dokonywaliśmy wszechstronnych analiz, dyskutowaliśmy, organizowaliśmy konferencje, w tym także międzynarodowe, pobudzaliśmy do aktywności różne kręgi związane z gospodarką morską, zapraszaliśmy do współpracy ekspertów i praktyków z Hamburga, Rotterdamu,

fundamentalny. Dopuszczają bowiem samorządy do stanowienia o rozwoju, przyszłości portu. Dziś chcemy przekonywać przedstawicieli rządu, posłów, że to jest jedynie słuszna droga.

Dlatego już wkrótce planujemy zorganizowanie konferencji poświęconej tej tematyce, tym razem nie na Wybrzeżu, bo takie już były, ale w Warszawie. Mamy przecież świadomość, że dzisiaj to tam znajduje się ośrodek decyzyjny. Tam więc chcemy pokazać, co udało się nam wypracować, głosem specjalistów i ekspertów, głosem autora Ustawy z 1996 roku prof. Witolda Andruszkiewicza powiedzieć, jak należy pójść krok dalej. Powiedzieć, że nie warto czekać, nie warto słuchać głosów, które mówią „nie mieszajmy przy tym projekcie, jest dobrze tak, jak jest”. Warto pochylić się nad głosem specjalistów, którzy już wte-

– **Dziękuję za rozmowę.**

Ustawa o portach i przystaniach morskich wymaga nowelizacji

Po drugiej wojnie światowej, w ramach wprowadzonego ustroju socjalistycznego, wszystkie 54 polskie porty i przystanie morskie, zostały upaństwowione i były centralnie, biurokratycznie zarządzane przez Ministerstwo Żeglugi z odległej stolicy.

Wzorem portów Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich – w portach PRL nie było prawdziwych zarządów portów typu zachodnioeuropejskiego, ale fikcyjne „zarządy portu”. Socjalistyczny ustrój PRL po prostu ich nie potrzebował, gdyż zachodnioeuropejski model zarządów portów wprowadzałyby – zakazane w ustroju socjalistycznym – powiązania poziome.

Po wojnie, w PRL, minister do spraw gospodarki morskiej Eugeniusz Kwiatkowski powołał niezbędny, jego zdaniem, Związek Gospodarczy Miast Morskich, tworzący organizację poziomą łączącą jednostki miejskie i gminne całego polskiego wybrzeża morskiego.

W PRL władze miast i gmin stanowili wówczas mianowani urzędnicy państwowi. Władz samorządowych w ustroju socjalistycznym nie wolno było tworzyć, gdyż władza szczybla centralnego w Warszawie, wojewódzkiego, miejskiego i gminnego – musiała być wyłącznie państwowa, centralnie sterowana, pod kontrolą Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej. W tej centralistycznej organizacji państwa wystarczyło wydane przez centralną władzę państwową w Warszawie po-



PROF. WITOLD ANDRUSZKIEWICZ

Aby gospodarkę portową uzdrowić, konieczne jest podporządkowanie wszystkich polskich portów i przystani morskich jednostkom samorządu terytorialnego. Odpowiedzialne za to urzędy państwowe nie wprowadziły w pełni w życie, obowiązującej od 1996 roku, Ustawy o portach i przystaniach morskich.

lecenie wystąpienia ze wspomnianego związku i wszyscy jego członkowie (urzędnicy państwowi), reprezentujący miasta i mniejsze miejscowości nadmorskie, opuścili na rozkaz ten niechciany przez władze związek i tym samym przestał on istnieć.

Dopiero prawie po upływie pół wieku, już w niepodległej Polsce, został na nowo – przez odważnych ludzi morza – utworzony Związek Miast i Gmin Morskich, którego działalność – jak pokazało życie – napotyka raz po raz – na dziwne trudności. Trudności te stwarzają ludzie przyzwyczajeni do systemu socjalistycznego, który panował w PRL i starający się, aby pozostałości PRL trwały jak najdłużej.

W ZSRR i innych państwach socjalistycznych władza wybierała jedno z przedsiębiorstw działających w porcie, zwykle przedsiębiorstwo przeła-

dunkowe, rybackie lub armatorskie i nadawała mu nieadekwatną w stosunku do zadań, jakie rzeczywiście spełniało to przedsiębiorstwo, nazwę „zarząd portu”.

W PRL od 1950 roku powstały socjalistyczne, fikcyjne Zarząd Portu Gdańsk, Zarząd Portu Gdynia oraz Zarząd Portów Szczecin i Świnoujście. Wielkie państwowe przedsiębiorstwa usług portowych, to jest – przeładunkowych, magazynowych, pilotowania, holowania, cumowania itd. przyjęły nazwy zarządów portów. Zarządami portów od początku swego istnienia nie będąc. Jak wszystkim innym przedsiębiorstwom zlokalizowanym w porcie, tak i każdemu z tych fikcyjnych zarządów portu, władze państwowe w Warszawie przydzieliły do eksploatacji, niezbędną część powierzchni terenu danego portu.

Wiem to dokładnie, gdyż w latach 1957-1961 byłem dyrektorem eksploatacyjnym Zarządu Portu Gdynia. Stocznie, przedsiębiorstwa rybackie, fabryki zlokalizowane w porcie, kluby sportowe itd. miały też przydzielone przez władze centralne w Warszawie, odpowiednie do potrzeb każdego z nich, wydzielone części powierzchni terenu portowego, którymi same zarządzały.

Fikcyjny Zarząd Portu Gdynia nie zajmował się nimi, a przedsiębiorstwa te nie odczuwały, że jakiś Zarząd Portu Gdynia istnieje. Najbardziej obrazowym dowodem tego niezależnego od siebie bytu jest przykład, że gdy któryś z dyrektorów z tak zwanego Zarządu Portu Gdynia, chciał udać się do dyrekcji któregoś z przedsiębiorstw portowych, musiał najpierw prosić o wydanie mu przepustki na wejście na teren tego przedsiębiorstwa. Wszystkie przedsiębiorstwa na terenie portu były chronione trwałymi ogrodzeniami i strażami powiązаныmi z Urzędem Bezpieczeństwa Publicznego.

Gdyby nasze przedsiębiorstwo było prawdziwym Zarzędem Portu Gdynia, czyli administratorem terenu całego portu w jego administracyjnych granicach, to nie miałoby więcej pracowników aniżeli 300 do 500 osób. Tymczasem w pionie eksploatacji, którym kierowałem w Gdyni, miałem 6000 ludzi.

Było z tym trochę kłopotów, szczególnie gdy przyjeżdżali goście z portów kapitalistycznych i dowiadywali się, ile tysięcy ludzi zatrudnia Zarząd Portu Gdynia. Mówili wówczas szczerze: „ale u państwa jest rozdetą biurokracja”. Nie lada kunsztu wymagało wyjaśnienie tej kwestii, „aby wilk był syty i owca cała”, to znaczy, aby nie narazić się polskim służbom specjalnym, które wszędzie szukały szpiegów, oraz aby gościom wyjaśnić, że właściwie to jesteśmy działającym na prawach wyłączności przedsiębiorstwem usług portowych, a nie zarzędem portu w ich rozumieniu.

Poza tymi największymi czterema polskimi portami morskimi w pozostałych portach i przystaniach nawet

nie nadawano wybranemu przedsiębiorstwu nazwy zarząd portu, lecz pozostawiano mu jego właściwą, branżową nazwę firmową, z tym że w razie potrzeby miało ono udawać zarząd portu.

Tak było w ustroju socjalistycznym w PRL... i tak jest dotychczas, już od dwudziestu lat, w niepodległej Polsce. Dlatego wielu ludzi w portach mówi dziś, że nie odczuło przejścia z socjalizmu do kapitalizmu.

Na przykład w porcie Władysławowo przedsiębiorstwo rybackie Szkuener jest niby zarzędem portu, ale naprawdę nim nie jest, gdyż gdyby było, to we Władysławowie dawno rozwinięta byłaby międzynarodowa turystyka morska, obsługa ładunków handlu zagranicznego, zakłady przemysłu portowego itd. Przedsiębiorstwo Szkuener słusznie troszczy się o dobre wykonywanie swoich zasadniczych obowiązków w zakresie rybołówstwa morskiego, gdyż za to jest rozliczane dotychczas. Jako zarząd portu musiałoby pozyskiwać nowe tereny rozwojowe i uzdatniać je technicznie dla zaspokojenia potrzeb przedsiębiorstw innych branż portowych, czego przecież nie robi i dlatego tych przedsiębiorstw różnych branż portowych, które tu powinny być, dotychczas nie ma.

Podobnie w porcie Kołobrzeg. Mający tu swoją siedzibę armator Polska Żegluga Bałtycka wie, że ma udawać zarząd portu, czyli dbać o stwarzanie dobrych warunków do rozwoju przedsiębiorstw wszystkich branż portowych, ale nie ma na to czasu ani sił, ani odpowiednich środków finansowych.

Związek Miast i Gmin Morskich w pierwszych latach jego działania, po odzyskaniu w 1992 roku pełnej niepodległości Polski, podjął się bardzo trudnego dzieła – udzielenia pomocy tym urzędom państwowym, które są powołane do działania w Polsce i które powinny wprowadzać ustrój kapitalistyczny w polskich portach i przystaniach morskich, ale tego dotychczas nie wprowadziły.

Niestety, Związek Miast i Gmin Morskich, jako organizacja działająca na

podstawie ustawy o stowarzyszeniach, nie jest urzędem i może urzędem pomagać, ale nie może urzędów zastępować, gdy one swoich obowiązków nie wykonują, a organy nadzorcze państwa też nie spełniają w pełni swoich obowiązków – skutecznego nadzoru. Na placu boju zostaje Związek – jako stowarzyszenie – osamotniony.

Jak wykazano powyżej, na konkretnych przykładach, poza czterema dużymi portami i kilkoma mniejszymi, w ponad czterdziestu polskich portach i przystaniach morskich, obowiązują warunki organizacyjne takie, jakie obowiązywały tam w okresie ustroju socjalistycznego w PRL.

Przejście z ustroju socjalistycznego do ustroju kapitalistycznego w polskich portach i przystaniach morskich, nie zostało przeprowadzone do końca.

Dlatego wielkie wysiłki Związku Miast i Gmin Morskich nie mogą przynosić oczekiwanych, pozytywnych efektów.

Bez dobrej znajomości i analizy istniejącego stanu obecnego, w 2012 roku, trudno jest uzdrowić gospodarkę morską w polskich portach i prawie martwych przystaniach morskich. Aby tę gospodarkę portową uzdrowić, konieczne jest podporządkowanie wszystkich polskich portów i przystani morskich jednostkom samorządu terytorialnego. Odpowiedzialne za to urzędy państwowe nie wprowadziły w pełni w życie, obowiązującej od 1996 roku, Ustawy o portach i przystaniach morskich. Jak do tego doszło?

Z inicjatywy i w ramach Związku wraz z kolegą prawnikiem, prof. Kazimierzem Kruczalakiem, opracowaliśmy pierwszy w Polsce projekt Ustawy o portach i przystaniach morskich. Wówczas, dzięki pomocy posłów z Wybrzeża i aktywności prof. dr. Przemysława Smolarka, udało się Związkowi Miast i Gmin Morskich przeforsować uchwalenie tej ustawy przez Sejm RP (20 grudnia 1996 roku).

W merytorycznej treści tej ustawy, znając ponad 200 portów na świecie, w których byłem osobiście, uznałem, że model zarzędów portów niemie- >

Ustawa o portach i przystaniach morskich wymaga nowelizacji

> ckich, tzn. samorządowych, jest nam najbliższy, gdyż właśnie w Polsce, pierwszy raz po drugiej wojnie światowej, utworzono oddolnie, niezależne od władzy państwowej organy samorządów miast i gmin (wiejskich) oraz szczebla powiatowego i wojewódzkiego. Te samorządy, na miejscu, nad samym morzem, a nie z dalekiej Warszawy, miały bezpośrednio zarządzać portamiorskimi.

Niestety, w procesie międzyresortowego uzgadniania tekstu dobrej ustawy, wprowadzone zostały przez resort skarbu i resort finansów poprawki zniekształcające ideę samorządnych zarządów morskich portów.

I tak przede wszystkim resort skarbu wyłączył porty Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście spod władzy samorządów miast portowych, które przez setki lat (poza młodą Gdynią, która nie ma jeszcze stu lat) świetnie zarządzały portamiorskimi leżącymi w granicach tych miast portowych. Ten resort jest aktywny głównie w zakresie rozsad w kierownictwach tych spółek państwowych, jakimi są zarządy morskich portów. W tym czasie porty tracą bezcenne tereny rezerwowe, rozwojowe, które w innych krajach – jako aktualnie nieeksploatowane, utrzymywane są w pogotowiu, przez dziesiątki, a nawet setki lat. A fachowcy portowi wiedzą na przykład, że jeden z największych portów świata, Rotterdam w swoich planach strategicznych dysponuje rezerwami terenów portowych na 500 lat jego przyszłego rozwoju.

W ministerialnej polityce rozwoju tych największych polskich portów morskich takich ustaleń nie znamy. Zresztą nie wiadomo, które z kilku ministerstw, zajmujących się tymi wielkimi portami, odpowiada za taką politykę rozwoju tych największych portów morskich.

Na przykład w Porcie Północnym w Gdańsku, najgłębszym na Bałtyku, w 1975 roku przerwano budowę bazy przeładunkowo-składowej rudy, gdy był już zbudowany odcinek falochronu, chroniący również już zbudowany jej basen rudowy o głębokości 16,5 metra oraz potężny pirs rudowy, przy którym mogą cumować największe statki.



Pomimo że już mamy 2012 rok, to ta bardzo kapitałochłonna inwestycja portowa, w której leży zamrożony przez 37 lat ponad miliard złotych, nie jest zakończona, mimo że Polsce potrzebna jest baza przeładunkowo-składowa, która umożliwiłaby obsługę wielkich statków z suchymi ładunkami masowymi. Gdyby Zarząd Morskiego Portu Gdańsk był komunalny i podlegałby miastu Gdańsk (ewentualnie do spółki z marszałkiem województwa pomorskiego), to od kilkunastu lat przynosiłby ogromne przychody, ale z Warszawy tych straconych milionów złotych chyba nie widać.

Dlatego należałoby w noweli do Ustawy o portach i przystaniach mor-

skich te cztery wielkie polskie porty morskie podporządkować władzom terytorialnym, które przecież leżą nad morzem, też dbają, na miejscu, o dobro państwa polskiego.

Nawiązując do błędów, popełnionych w procesie uzgodnień międzyresortowych, przed uchwaleniem przez Sejm RP Ustawy o portach i przystaniach morskich, resort finan-

sów popełnił swoją poprawką wielki błąd w tekście tej ustawy, która przetrzuca na gminy obowiązek, ponoszenia kosztów robót pogłębiarskich na torach wodnych, znajdujących się wewnątrz portu, wprowadzając zapis, że na koszt państwa koszty robót pogłębiarskich ponoszone są jedynie na torach wodnych, prowadzących z pełnego morza do portów. Taki zapis zniechęcił gminy do przekształcenia statusu państwowego na status komunalny kilkudziesięciu portów i przystani morskich.

Inny przepis tej ustawy mówi, że jeśli gmina nie przejmie w swój zarząd portu, lub przystani morskiej, to wówczas koszty publicznej, ogólnie

dostępnej infrastruktury technicznej portu, w tym koszty infrastruktury hydrotechnicznej, czyli koszty utrzymania wskazanej na mapach nawigacyjnych głębokości wody wewnątrz portu, ponosi urząd morski – czyli budżet państwa.

Wiadomo na całym świecie, że za utrzymanie głębokości, akwenów portowych i przyportowych, podanej na mapach nawigacyjnych, odpowiada rząd każdego państwa nadmorskiego. Tego chyba pracownicy resortu finansów nie wiedzieli. Gdyby wiedzieli, to takiej niezgodnej z prawem poprawki

koszt państwa ponosić nie tylko koszty infrastruktury hydrotechnicznej, ale również infrastruktury technicznej lądowej w portach i przystaniach morskich.

Fakt, że w PRL przez dziesiątki lat nie było prawdziwych zarządów morskich portów, powodował, że w portach i przystaniach morskich, po uchwaleniu 20 grudnia 1996 roku Ustawy o portach nie było należytych wzorców, jak wprowadzać jej przepisy w życie.

Jeśli do tego podobna sytuacja istniała w odpowiedzialnych ministerstwach w Warszawie, nic dziwnego,



nie wprowadziliby do Ustawy o portach i przystaniach morskich.

Gdyby jej nie wprowadzili, to gminy dawno przejęłyby porty i przystanie w swój zarząd i ponosiłyby koszty budowy i utrzymania lądowej infrastruktury technicznej portów i przystani morskich, a urzędy morskie pokrywałyby jedynie koszty ogólnodostępnej infrastruktury hydrotechnicznej, czyli koszty pogłębiania akwenu wewnątrz portu lub przystani morskiej.

Ze względu na to, że wystraszone błędnymi zapisami w omawianej ustawie gminy nie przejęły w swój zarząd portów i przystani morskich, urzędy morskie muszą obecnie na

że wielu decydentów w Warszawie uważało, że z różnych względów nie należy spieszyć się z tym przekształcaniem w portach ustroju socjalistycznego w kapitalistyczny. Nie można zatem dziwić się, że w wielu polskich portach i przystaniach dominuje model zarządzania portami i przystaniami morskimi z epoki socjalistycznej PRL. (Rodzi to także ogromne trudności w normalnym działaniu Związku Miast i Gmin Morskich, który był tworzony dla skomunalizowanych polskich portów i przystani morskich).

Gospodarka morska wymaga usunięcia wielu niedociągnięć oraz zaniechań, które w niej występują głównie w tych największych portach.

W nowelizowanej ustawie powinny zatem znajdować się – między innymi – niżej podane zapisy, opracowane przez Związek Miast i Gmin Morskich.

- a) Wprowadza się w polskich morskich portach i przystaniach zasadę jasnego podziału między niedającą zysku administracją, czyli zarządzaniem morskim portem i przystanią, spełnianą przez zarząd morskiego portu i przystani a eksploatacją, czyli użytkowaniem portu, prowadzonymi dla osiągnięcia zysku przez użytkowników portu i przystani, czyli przez przedsiębiorstwa korzystające z portu i przystani dla wykonywania swojej działalności w określonej branży.
- b) Zarząd Morskiego Portu Gdańsk, Zarząd Morskiego Portu Gdynia oraz Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście, jak też zarządy innych morskich portów i przystani – jako jedyni administratorzy, zarządzający całym terenem każdego portu i przystani, w ich administracyjnych granicach, pomagają wszystkim użytkownikom portu i przystani, czyli przedsiębiorstwom zlokalizowanym w portach, w ich rozwoju, usprawniając i rozbudowując niezbędną dla ich dobrego działania publiczną, ogólnie dostępną infrastrukturę techniczną portu, jak też ustalając przepisy dotyczące działalności eksploatacyjnej w porcie i przystani zapewniające bezpieczną działalność użytkownikom portu i ich interesantom.
- c) Każdy zarząd morskiego portu i przystani pozyskuje i uzdatnia dodatkowe tereny rezerwowe, które będą potrzebne do dalszego rozwoju dotychczasowych użytkowników portu – przedsiębiorstw i nowych, przyszłych branż portowych.
- d) Ustawa dotyczy wszystkich portów i przystani morskich, największych i pozostałych zarządzanych przez władze komunalne, szczebla podstawowego, a szczególnie >

Ustawa o portach i przystaniach morskich wymaga nowelizacji

- > w największych portach łącznie ze szczeblem wojewódzkim.
- e) Zarząd morskiego portu i przystani nie może wykonywać usług czynnych, aby nie dochodziło do konkurencji z użytkownikami portu, którym te zarządy mają pomagać w rozwoju ich działalności, a nie konkurować z nimi.

pod budowę nieruchomości przez użytkowników portu i przystani. Po upływie okresu dzierżawy gruntu obiekt przechodzi na własność zarządu morskiego portu i przystani, ale użytkownikowi, który go zbudował, służy prawo pierwszeństwa wzięcia w dzierżawę tego obiektu na dalsze lata.

- j) Działalność gospodarcza zarządu morskiego portu i przystani jest non profit, a roczny zysk nie podlega podziałowi, lecz jest przeznaczany na inwestycje portowe.
- k) Zarząd morskiego portu i przystani jest zwolniony od płacenia podatku od nieruchomości za grunty utrzymywane jako rezerwy terenowe na dalszy rozwój portu po latach, rozwój nawet za dziesiątki a nawet setki lat
- l) Gmina miejska lub wiejska oraz sejmik wojewódzki dba o prawidłowy rozwój portu zlokalizowanego na jego obszarze.
- ł) Rząd RP zapewnia odpowiednią do potrzeb infrastrukturę dostępu do morskich portów i przystani od strony lądu i morza, przy czym w morskich portach i przystaniach torzy wodne doprowadza aż do nabrzeży lub innej linii cumowania statków, gdyż odpowiada za utrzymanie głębokości wody na tych torach wodnych podanych przez Polskę na mapach nawigacyjnych, dotyczących polskich morskich portów i przystani.



FOT. G. WALCZUKIEWICZ

- f) Zarząd morskiego portu i przystani odpowiada za właściwe zagospodarowanie przestrzenne obszaru całego portu i przystani oraz nadzoruje tereny stanowiące jego własność, jak też będące w użytkowaniu wieczystym, ale położone w granicach administracyjnych portu morskiego i przystani w koordynacji z planami zagospodarowania przestrzennego miasta portowego czy też miejscowości portowej.
- g) Zarząd morskiego portu i przystani jest jedynym regulatorem zasad gospodarowania gruntami morskiego portu i przystani, jak też ma on prawo oddawania w długoterminową dzierżawę, najdłużej do 50 lat

- h) Nieruchomości w porcie i przystani dzielą się na dwie grupy – jedną stanowią obiekty ogólnodostępnej infrastruktury technicznej portu, należące do zarządu morskiego portu i przystani, a drugą stanowią obiekty suprastruktury technicznej portu, należące w zasadzie do użytkowników portu a więc do przedsiębiorstw eksploatujących, czyli użytkowników morski port i przystani.
- i) Zarząd morskiego portu, przystani dla ich aktywizacji może budować i posiadać własne obiekty suprastruktury technicznej portu, na przykład magazyny portowe, place składowe, stacjonarne urządzenia przeładunkowe w celu wydzierżawiania ich użytkownikom portu, przystani.

- m) Rząd RP zapewnia odpowiednie warunki formalnoprawne do prawidłowego funkcjonowania morskich portów i przystani, zgodne z polską polityką morską państwa.

Należałoby przedyskutować problem organu pobierającego opłaty portowe, gdyż może obowiązywać zasada, że pobiera je zawsze zarząd morskiego portu i przystani, a nie właściciel tej infrastruktury, który jest przecież jedynie czasowym długoterminowym dzierżawcą gruntu portowego.

PROF. ZW. DR S.P.N.B.
WITOLD ANDRUSZKIEWICZ
EUROPEJSKA SZKOŁA
WYŻSZA W SOPOCIE

Ochrona brzegów morskich – unijne wspomaganie

Z Tomaszem Bobinem, dyrektorem Urzędu Morskiego w Słupsku, rozmawia Roman Kolicki

– Związek Miast i Gmin Morskich od początku istnienia zawsze mocno akcentował potrzebę większej ingerencji państwa w procesie ochrony brzegów morskich. Na jakim jesteście etapie?

– To fakt. Związek ma ogromny wkład w powstanie ustawy o ustanowieniu wieloletniego Programu ochrony brzegów morskich na lata 2004–2023. Aktualnie program ten jest realizowany przez urzędy morskie. Wytypowano w nim 42 najbardziej zagrożone odcinki, określono zadania oraz kwoty przeznaczone na

ich realizację. Zadania obejmują sztuczne zasilanie, budowę i modernizację umocnień brzegowych oraz wydatki na monitoring i badania naukowe. Słupski Urząd Morski ma na swoim wybrzeżu (170 km) 12 wydzielonych odcinków, na które przeznaczono 272 mln zł z łącznej puli 911 mln zł.

– Jakie inwestycje realizuje urząd w tym roku i czy pana zdaniem są to wystarczające środki?

– W roku 2012 w ramach wspomnianego programu realizujemy inwestycje na kwotę 30 mln zł. Jest to kontynuacja

odbudowy zespołu ostróg w Dźwirzynie, budowa opaski brzegowej narzutowej z kamienia łamanego w Kołobrzegu oraz przebudowa opaski brzegowej w Sabinowie. W ramach bieżących środków planujemy przeprowadzić również prace czerpalno-refulacyjne na kwotę ponad 8 mln zł. Są to środki adekwatne do realizowanych zadań. Oczywiście możliwości inwestycyjne są dużo większe, ale mamy świadomość realiów. Natomiast pewną furtkę uchyliły nam fundusze unijne, po które – przy pełnej akceptacji Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej – konsekwentnie zabiegamy.

– No właśnie. Słupsk wydaje się być liderem w pozyskiwaniu unijnych środków na ochronę brzegów morskich. Czy jest to faktycznie takie proste, czy w tacy dobrzy?

– Nie rozpatrywałbym tego w kontekście liderowania. Specyfika naszego regionu wyraża się tym, że środkowe wybrzeże to nie jest kwestia rozwiązywania problemów dużych portów. Głównie to kwestie dotyczące brzegu morskiego i działający na jego bazie przemysł turystyczny. W bieżącym budżecie unijnym funkcjonuje Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko. W ramach działania 2.2 są środki przeznaczone właśnie na ochronę brzegów morskich. Należy podkreślić, że znaczący jest w tym programie również udział budżetu państwa – 15 proc. Ale proste to nie jest. Samo pozyskanie dofinansowania to dopiero początek „drogi przez mękę”. Na początek trzeba zmierzyć się z procedurami zamówień publicznych, w tym z interpretacją stawki >



Jak łatwo policzyć, dodatkowe środki na ochronę brzegów morskich to 540 mln zł, z czego prawie 460 mln zł z Unii Europejskiej i 80 mln zł z budżetu państwa. Czyli gra warta świeczki, i to jest przysłowiowe 5 minut, bo takie pieniądze mogą się długo nie pojawić.

Ochrona brzegów morskich – unijne wspomaganie

➤ podatku VAT. Również na etapie wykonawstwa też nie jest łatwo. Duże wsparcie jako beneficjent mamy ze strony instytucji wdrażających, czyli wojewódzkich funduszy ochrony środowiska i gospodarki wodnej w Szczecinie i Gdańsku. Ogromną rolę odgrywa także Ministerstwo Środowiska, które docenia wagę tych działań. Jednak podstawa to ludzie, a tych mam w urzędzie fantastycznych.

– Jakie inwestycje ze środków unijnych realizuje Urząd Morski w Słupsku?

– Aktualnie trwają prace w Kołobrzegu, gdzie są wykonywane progi podwodne, ostrogi brzegowe i refulacja na odcinku 3 km na łączną kwotę ponad 50 mln zł. Przy okazji tej inwestycji okazało się, że w naszych plażach i akwenach przybrzeżnych zalega wiele śmieci, jak np. niewybuchy i przedmioty ferromagnetyczne. Teraz wszystkie kolejne tego typu inwestycje poprzedzamy ska-

nowaniem terenu i pracami saperskimi, czyli krótko mówiąc, od niepamiętnych lat po raz pierwszy sprzątamy te tereny, realizując projekt zmierzający do zagwarantowania czystych oraz bezpiecznych plaż i kąpielisk. Kolejna inwestycja ruszy w kwietniu tego roku. Projekt „Ochrona brzegów morskich na wschód od Portu Darłowo” to wartość wyrażająca się kwotą 205 mln zł. Zakres prac obejmuje dokończenie wału przeciwpowodziowego na Mierzei Jeziora Kopań, remont 53 ostróg brzegowych i budowę falochronu wyspowego, łącznie na odcinku ponad 8 km. W styczniu 2012 r. podpisałem kolejną umowę na dofinansowanie kwotą 128 mln zł projektu na ochronę brzegów morskich w granicach Centralnego Poligonu Sił Powietrznych w Ustce – na odcinku 4,5 km. Są to głównie opaski brzegowe typu lekkiego i ciężkiego. W ramach ostatniego konkursu POiŚ złożyliśmy wniosek na ochronę brzegów w miejscowościach Ustka, Rowy i Łeba. Oprócz standardowych prac jak ostrogi, progi podwodne czy też refulacja, nowość-

cią, którą zakłada koncepcja, są tzw. moduły siedliskowe, czyli sztuczne rafy. Wartość projektu to ponad 160 mln zł. Wniosek przeszedł już pozytywną weryfikację i jest poddawany analizie merytorycznej. Jestem dobrej myśli i mam nadzieję, że uda się nam zrealizować również tę inwestycję. Jak łatwo policzyć dodatkowe środki na ochronę brzegów morskich to 540 mln zł, z czego prawie 460 mln zł z Unii Europejskiej i 80 mln zł z budżetu państwa. Czyli gra warta świeczki, i to jest przysłowiowe 5 minut, bo takie pieniądze mogą się długo nie pojawić.

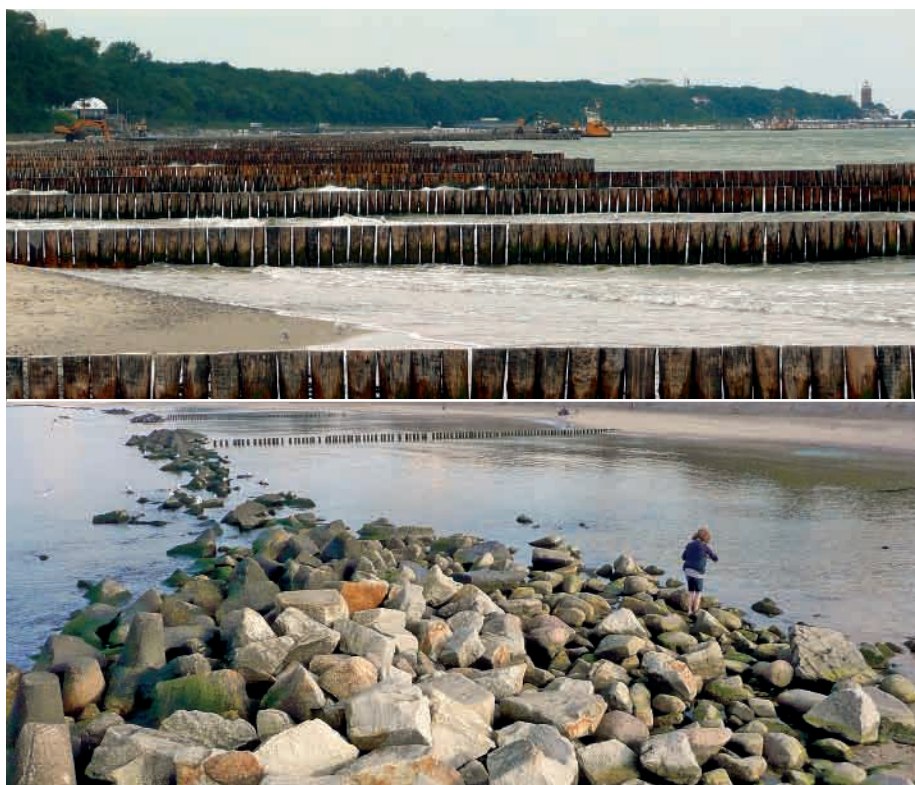
– Ale zdarzają się wam również nieplanowane inwestycje w ochronie brzegów morskich.

– Niestety, co roku coś nam wyskoczy. W 2010 r. morze przerwało wydmy na wysokości Ekoparku w Kołobrzegu, a w ubiegłym roku zaczął się osuwać klif w Jarosławcu. Udało nam się pozyskać dodatkowe środki z rezerwy celowej budżetu państwa (905 tys. zł na Kołobrzeg oraz 4,5 mln zł na Jarosławiec) i przeprowadzić interwencyjne prace. Dodatkowo praktycznie po każdym sztormie notujemy znaczne straty, których skutki próbujemy niwelować własnymi siłami, ale często wymaga to dodatkowych środków. Niestety, oddziaływania morza na brzeg nie da się zaplanować i trzeba z tym po prostu żyć.

– Reasumując. Warto walczyć o dotacje unijne?

– Na odpowiedź wystarczy prosta matematyka. Z ustawowego programu mamy zagwarantowane 272 mln zł na 20 lat, a z projektów dofinansowywanych z Unii (przy wsparciu budżetu państwa) 540 mln zł praktycznie na 5 lat, czyli dwa razy tyle. Sumując – mam nadzieję, że będą to wydane środki z korzyścią nie tylko dla brzegów morskich, ale również dla gmin nadmorskich.

– Dziękuję za rozmowę.



Kalendarz wybranych imprez miast i gmin nadmorskich – członków Związku Miast i Gmin Morskich LATO 2012

Cedry Wielkie

maj

Gminny konkurs klas I-III
„Żuławy Gdańskie Nasza Mała
Ojczyzna”, Zespół Szkół w Cedry Wielkie

maj

Powiatowy konkurs
„Żuławy Gdańskie Nasza Mała
Ojczyzna”, Zespół Szkół w Cedry Wielkie

lipiec

Biesiada Żuławska – Święto Wałów,
Leszkowy

2 września

Dożynki Gminne – Dzień Żuławski,
Cedry Wielkie

8 września

Festyn rybny, Błotnik

Darłowo

10-12 maja

Międzynarodowe Mistrzostwa
Polski w Wędkarstwie Morskim

18-20 maja

Uroczyste obchody 700-lecia miasta

26 maja – 1 czerwca

Europejski Tydzień Sportu

23 czerwca

Noc św. Jana – koncert na dachu
Karczmy Rzymskiej

25 czerwca – 1 lipca

Międzynarodowy Zlot
Historycznych Pojazdów
Wojskowych

16-22 lipca

Festiwal Filmów Skandynawskich –
kino letnie

4-5 sierpnia

Festiwal Agnieszki Osieckiej

11-12 sierpnia

REGGENWALDE FESTIWAL
– koncerty muzyki reggae

15-19 sierpnia

„Powrót króla Eryka” – inscenizacja
historyczna, koncerty muzyki dawnej,
turniej rycerski, biesiada

16-25 sierpnia

Ogólnopolskie Zawody Wędkarskie
DARŁOWSKA PLAŻA

15-18 września

Mistrzostwa Europy w Wędkarstwie
Morskim

Dziwnów

5-8 lipca

Festyn Morski

7 lipca

Festyn Rybaka

13 lipca

Piknik wakacyjny w Międzywodziu

29 lipca

Piknik wakacyjny w Łukęcinie

sierpień

Cygańska noc

sierpień

Poszukiwacze skarbów z PR Szczecin
w Międzywodziu i Dziwnówku

14-18 sierpnia

XI Festiwal Gwiazd Sportu

15 sierpnia

XIV Międzynarodowy Bieg
„Cztery mile Jarka”

Elbląg

16 czerwca

XIV Otwarte Mistrzostwa
Elbląga w Biegu na Orientację,
Las Komunalny Bażantarnia

16 czerwca

IV Międzynarodowy Turniej
Bokserski o Puchar
Wiesława Będzińskiego

23-24 czerwca

Mistrzostwa Elbląga Amatorów
w Tenisie

27 czerwca - 29 sierpnia

Mistrzostwa Elbląga w Piłkowej
Piłce Siatkowej

czerwiec

IV Elbląski Bieg Uliczny Piekarczyka,
Stare Miasto w Elblągu

13-14 lipca

Pokazy Lotnicze – Elbląg 2012

sierpień

Streetball – koszykówka uliczna
„Sportowy finał wakacji”

Gdańsk

26 maja

IX Gdańskie Otwarcie Sezonu
Żeglarskiego, Marina Gdańsk

23 czerwca

Mistrzostwa Europy Skuterów
Wodnych, Kąpielisko Brzeźno
– Molo Gdańsk

5-8 lipca

Zlot żaglowców „Baltic Sail”

12-15 lipca

XVI Międzynarodowy Festiwal
Teatrów Plenerowych i Ulicznych
– FETA, Stare Przedmieście

13-22 lipca

Gdański Festiwal Tańca,
Klub Żak / Studio pod Kwadratem

27 lipca – 5 sierpnia

XVI edycja Festiwalu
Szekspirowskiego, GTS

28 lipca

Mistrzostwa Europy w Skimboardingu,
Kąpielisko Jelitkowo

28 lipca - 4 sierpnia

31. Festiwal Muzyki Inspirowanej
Folklorem Dźwięki Północy,
Centrum św. Jana

28 lipca - 19 sierpnia

Jarmark św. Dominika

15 sierpnia

XVIII Maraton Solidarności

22-25 sierpnia

VII Międzynarodowy Festiwal Mozartowski Mozartiana, Park Oliwski

24-26 sierpnia

V Złot Oldtimerów, Motława/Marina

26 sierpnia

IV Maraton Sierpniowy – Puchar Świata we wrotkarstwie, PGE Arena Gdańsk

26 sierpnia

18. Bieg św. Dominika

15-16 września

II Streetball Nocą Gdańsk 2012

Gdynia**7-12 maja**

Gdynia Film Festival 37. Festiwal Polskich Filmów Fabularnych

1-4 czerwca

9. Gdynia Blues Festival

22-24 czerwca

3. Kiermasz „Wina i sery”

24 czerwca - 8 lipca

Żeglarskie Dni Gdyni – Gdynia Sailing Days

27-30 czerwca

Literaturomanía – Gala Nagrody Literackiej Gdynia

30 czerwca

Lato zaczyna się w Gdyni – Cudawianki

4-7 lipca

11. Heineken Open'er Festival

7 lipca

Eliminacje Mistrzostw Świata w Poławianiu Bursztynu

7/8 lipca

VIII Nocny Bieg i Marsz Świętojański

7-15 lipca

Gdynia Design Days

lipiec

8. Ladies Jazz Festival

24-29 lipca

GLOBALTICA – World Cultures Festival

2-5 sierpnia

8. Targi Sportów Wodnych Wiatr i Woda

10-12 sierpnia

7. Festiwal Rytmu i Ognia FROG

12 sierpnia

Mistrzostwa Polski w Aquathlonie

21-23 września

19. Dary Ziemi... i Europa od kuchni

wrzesień

XV Festiwal Muzyki Sakralnej

Gniewino**1 maja**

Hiszpańska majówka w Gniewinie

2 czerwca

Dzień Dziecka – „Kaszubskie Oko”

2-3 czerwca

„VI Kaszubski Przegląd Orkiestr Dętych”, Stadion / „Kaszubskie OKO”

6-8 lipca

II Festiwal Ryby Pradoliny Łeby w Lisewie

27-29 lipca

V Piknik Militarny Lisewo 2012

4 sierpnia

X Pielgrzymka Wodno-Piesza na odpust św. Anny w Żarnowcu

26 sierpnia

Dzień Chleba

Hel**23 czerwca**

Sobótka

29 czerwca

Święto Miasta

7 lipca

Eliminacje Mistrzostw Świata w Poławianiu Bursztynu

8-24 lipca

Teatr w Remizie

14 lipca - 11 sierpnia

XII Letni Międzynarodowy Festiwal Kultury i Sztuki w Helu

28 lipca

Dzień Ryby

12-19 sierpnia

D-DAY Hel

24-26 sierpnia

BCT Maraton pływacki Hel – Gdynia

Jastarnia**23 czerwca**

Jastarnicko Sobótka

4-5 sierpnia

Dni Węgorza, Port Rybacki w Jastarni

Kołobrzeg**przez całe wakacje**

XII Międzynarodowy Festiwal „Muzyka w Katedrze”

4-5 lipca oraz 8-9 sierpnia

Festiwal Indii, Dźwirzyno Plac Centralny

15-28 lipca

Letnie Warsztaty Orkiestrowe i Europejskie Warsztaty Muzyczne

28 lipca

Ogólnopolski Bieg ku Słońcu o Puchar Wójta Gminy Kołobrzeg, Dźwirzyno – Grzybowo

3-5 sierpnia

III RCK PRO JAZZ Festiwal

9-12 sierpnia

I Kołobrzegi Festiwal Filmowy „Sensacyjne Lato Filmów”

14-18 sierpnia XXI

Międzynarodowe Spotkania z Folklorem „Interfolk”

15 sierpnia

Smaczna Flądra – pokaz kulinarny Roberta Sowy, Dźwirzyno

24-25 sierpnia

II RoCK Festiwal

30 sierpnia - 2 września

Międzynarodowe Spotkania Sportowe – Rekreatywnie Gmin Partnerskich

Kosakowo**22-24 czerwca**

II Złot Motocyklowy Kosakowo 2012

7 lipca

Uroczystość wmurowania tablic w Ogólnopolskiej Alei Zasłużonych Ludzi Morza

15 sierpnia

XVI Festyn Kaszubski

18 sierpnia

VI Kosakowska Noc Kabaretowa

19 sierpnia

Koncert Gwiazd

9 września

Dożynki gminy Kosakowo

15-16 września

VI Festiwal Piosenki Żołnierskiej

Krokowa

3 czerwca

Przeгляд Dziecięcych Zespołów Kaszubskich „Burczybas”, Wierzchucino

1 lipca

Przeгляд Zespołów Kaszubskich (dorośli), Wierzchucino

1 lipca - 19 sierpień

VII Cysterskie Lato Muzyczne, Żarnowiec

12 lipca

Festiwal Muzyki Szantowej, Białogóra

13 lipca

Festiwal Muzyki Szantowej, Dębki

14 - 15 lipca

Dni Krokowej na placu przy zamku w Krokowej

28 lipca

Turniej Plażowej Piłki Siatkowej o Puchar Wójta Gminy Krokowa, Dębki

4 sierpnia

Inscenizacja Bitwy pod Świecinem

4 sierpnia

Pielgrzymka łodziami po Jeziorze Żarnowieckim

5 sierpnia

Jarmark Cysterski, Żarnowiec

Krynica Morska

23 czerwca

Dzień Morza z pochodem

7 lipca

Otwarcie portu jachtowego z przebojami lat 80. i pokazem sztucznych ogni

21 lipca

Koncert THE LIVERPOOL

3 sierpnia

Koncert ENEJ

11 sierpnia

Koncert VIDEO

Łębork

30 czerwca - 1 lipca

Turniej łucznictwa tradycyjnego

20-22 lipca

Łęborskie Dni Jakubowe

Łeba

1-3 czerwca

IV Eliminacje do Mistrzostw Świata i Europy Optymist, Dzień Dziecka

23-24 czerwca

Międzynarodowy Festiwal Ryby

30 czerwca - 6 lipca

XII Festiwal Międzynarodowych Latawców, Mistrzostwa Latawców Akrobatycznych

8 lipca

Święto Łeby, Pochód orszaku książecego

28-29 lipca

Regaty o Puchar Polski klasy Omega Łeba 2012

11-12 sierpnia

Międzynarodowe Zawody Kajakarstwa Morskiego Łeba 2012

24-26 sierpnia

Międzynarodowy Złot Motocyklowy

Międzyzdroje

28 kwietnia - 5 maja

„Majówka ze sztuką” i koncert Andrzeja Piasecznego z zespołem

18-20 maja

V Międzynarodowy Festiwal Muzyczny Music Baltic

24-29 czerwca

47. Międzynarodowy Festiwal Pieśni Chóralnej

4-8 lipca

XVII Festiwal Gwiazd

17 sierpnia

Bieg Śniadaniowy i XIV Mityng Lekkoatletyczny im. Władysława Komara i Tadeusza Ślusarskiego

18 sierpnia

IV Gala Boksu Zawodowego Międzyzdroje Seaside Boxing Show

Pruszcz Gdański

1-3 czerwca

Festiwal Pokój, Przyjaźń, Pojednanie – Łęgowo

2-3 czerwca

XXIII Dni Pruszcza

16 czerwca

Memoriał W. Kiedyka – Juszkowo

czerwiec – wrzesień

Rekonstrukcje historyczne, pokazy życia codziennego, Faktoria Handlowa

lipiec – sierpień

Scena Letnia Teatru Wybrzeże

lipiec – sierpień

Letnia Scena Muzyczna

5 sierpnia

Memoriał T. Słupeckiego – Wiślanka, Rokitnica, Przejazdowo

25 sierpnia

Olimpiada Sołectw – Rusocin

9 września

Dożynki gminy Pruszcz Gdański

wrzesień

VII Ogólnopolski Turniej Tańca Break Dance Pal Parkiet

Puck

19-20 maja

Ogólnopolskie zawody wędkarskie „Belonada”

23 czerwca

Morska pielgrzymka rybaków

lipiec

Mistrzostwa Polski w klasie DELPHIA 24

1 lipca

Wehikuł czasu – Wieczór muzyczny

6-8 lipca

X-lecie Puck – Cieszyn oraz spotkania miast partnerskich

sierpień

Wieczór Piosenek Żeglarskich „Szanty w Pucku”

sierpień

Mistrzostwa Polski Juniorów klasy LASER I REDIAL

sierpień

Grand Prix Polski w klasie OMEGA

Rewal

1 maja

XIV Spławikowe Zawody Wędkarskie o Puchar Wójta Gminy Rewal

27 maja

Święto Ludowe XXXI edycja festynu zielonościwkowego w Śliwinie

7-9 czerwca

Międzynarodowy Festiwal Muzyki Gitarowej

lipiec

Święto Śledzia

13-18 sierpnia

Sacrum Non Profanum Trzęsacz 2012

Sopot**1-2 maja**

Regaty otwarcia sezonu

12 maja

Biesiada Literacka: Bohdan Łazuka

31 maja - 3 czerwca

Regaty o Puchar Prezydenta

5 lipca

Koncert jubileuszowy Polskiej Filharmonii Kameralnej Sopot

6-8 lipca

Baltic Sail 2012

4-5 sierpnia

Sopot Classic koncert w marinie jachtowej

24-25 sierpnia

Festiwal Sopot Fringe

Stegna**29 czerwca**

Dzień Rybaka, Jantar

14-15 lipca

XIV Mistrzostwa Świata w Poławianiu Bursztynu, Jantar

21 lipca

Lato z Radiem 2012, Stegna

lipiec i sierpień

Jantarowe Lato Dzieciom – Cykl Grand Prix w piłce siatkowej i piłce nożnej chłopców i dziewcząt

Szczecin**12 maja**

Otwarcie Sezonu Żeglarskiego

12-13 maja

Piknik nad Odrą

19-27 maja

Szczeciński Festiwal Muzyki Dawnej

1-3 czerwca

Międzynarodowy Festiwal Sztuki Wizualnej inSPIRACJE

8-10 czerwca

Dni Morza Sail Szczecin

16 czerwca

Wielki Turniej Tenorów

5-7 lipca

Festiwal SPOIWA KULTURY

7 lipca

Urodziny Miasta Szczecin

20-25 lipca

Jarmark Jakubowy

21 lipca

Międzynarodowy Memoriał Janusza Kusocińskiego w lekkiej atletyce

27-29 lipca

Dąbskie Wieczory Filmowe

11-12 sierpnia

Międzynarodowy Festiwal Ognia Sztucznych PYROMAGIC & MUSIC Wave – Szczecin Live

11-12 sierpnia

Szczecin Firefighter Challenge

26 sierpnia

Szczeciński Półmaraton Gryfa

Sztutowo**29-30 czerwca**

Dni Rybaka, VI Ogólnopolskie Imieniny Piotra i Pawła w Kątach Rybackich

Swinoujście**8 czerwca do 31 sierpnia**

XIV Międzynarodowy Festiwal Muzyczny, Świnoujskie Wieczory Organowe

29 czerwca

Dzień Rybaka – w ramach obchodów Dni Morza

20-22 lipca

Karuzela Cooltury

3-5 sierpnia

Sail Świnoujście i XXVIII Festiwal Piosenki Morskiej „Wiatrak 2012”

13-26 sierpnia

FAMA – Międzynarodowy Kampus Artystyczny

Trzebiatów**30 czerwca**

XV Trzebiatowskie spotkania kultur – „Sąsiady”

7 lipca

Ogólnopolskie Zawody w Skokach przez Przeszkody, Stadnina Koni w Nowielicach

14 lipca

X Bezpieczna Woda, Festyn w Mrzeżynie

28 lipca

Trzebiatowskie Święto Kaszy

25 sierpnia

Biesiada Myśliwska „Święto Dzika”, Port w Mrzeżynie

Ustka**6-7 lipca**

Międzynarodowy Festiwal Sztucznych Ognia

21-22 lipca

Bielsko-Biała i Beskidy w Ustce, góralski folklor nad Bałtykiem

15 sierpnia

Syrenalia, Święto Ustki

18 sierpnia

XII Mistrzostwa Polski w Wypłukiwaniu Bursztynu

Ustronie Morskie

X Spotkania z Karykaturą i Satyrą Morka 2012

6 - 8 lipca

Mistrzostwa Polski w Piłce Siatkowej

lipiec

„Lato z Radiem” – największa akcja koncertowa w Polsce.

21 - 22 lipca

Mistrzostwa Polski Ratowników WOPR

1 Sierpnia

Festiwal Siły, Sprawności i Urody STRONGMAN

3-5 sierpnia

Letni festiwal Literatury „Morze bez fikcji”

15 sierpnia

„Święto Chleba” w Skansenie Chleba w Ustroniu Morskim

15 sierpnia

Zlot starych i zabytkowych samochodów w Ustroniu Morskim

Władysławowo**5 maja**

Majówka we Władysławowie

30 czerwca

Święto Władysławowa

14,21 lipca i 4,11,18 sierpnia

Letnia Scena Koncertowa „Amber Festival”

27 lipca

Nadmorska Noc Kabaretowa

29 lipca

Kaszubskie Łodzie pod Żaglami (Chałupy)

Szczecin, 12.01.2012 r.

**Pan
Donald Tusk
Prezes Rady Ministrów RP**

Szanowny Panie Premierze

Zwracamy się do Pana Premiera z prośbą o pilne uchwalenie przez Radę Ministrów i wdrożenie wieloletniego programu modernizacji i pogłębienia 68 km toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 m na całej jego długości, w celu umożliwienia dostępu od strony morza do portów w Szczecinie i Policach statkom o zanurzeniu 11 m oraz dla poprawy warunków nawigacyjnych i bezpieczeństwa.

Poprawa dostępu do portów od strony morza została określona w rządowej „Strategii rozwoju portów morskich do 2015 roku”, a pogłębienie toru wodnego Zatoka Pomorska – Szczecin do głębokości 12,5 m na całej długości, zostało ujęte również w „Strategii Rozwoju Gospodarki Morskiej Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2015” Urzędu Marszałkowskiego oraz „Strategii rozwoju portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu na lata 2007-2020” Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

Porty Szczecin i Świnoujście są portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej i wraz z morskim portem w Policach, są położone w ciągu infrastruktury transportowej Północ – Południe, o znaczeniu krajowym i międzynarodowym.

Przedstawione dotąd w różnych dokumentach argumenty wykazały zasadność realizacji zwiększenia głębokości toru wodnego Świnoujście – Szczecin do 12,5 m i w konsekwencji stanowiły podstawę merytoryczną do uruchomienia działań inwestycyjnych.

W latach 2000-2004 Ministerstwo Infrastruktury i Urząd Morski w Szczecinie zrealizowały I etap modernizacji toru wodnego Świnoujście – Szczecin o wartości 142,8 mln zł, polegający na dostosowaniu do głębokości 12,5 m infrastruktury hydrotechnicznej toru wodnego na odcinku o długości ok. 3,2 km wzdłuż Kanału Piastowskiego pomiędzy Świnoujściem a Zalewem Szczecińskim. Obecnie wykonywany jest II etap modernizacji toru wodnego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko o wartości 206,2 mln zł, który ma doprowadzić do dostosowania do głębokości 12,5 m pozostałej części Kanału Piastowskiego oraz położonego na północ od niego Kanału Mielńskiego – o łącznej długości ok. 8,1 km. Po zakończeniu tych prac cały odcinek toru wodnego położony pomiędzy Świnoujściem a Zalewem Szczecińskim dostosowany będzie do uzyskania głębokości 12,5 m.

Pozostaje do wykonania budowa i modernizacja infrastruktury hydrotechnicznej toru wodnego na odcinku pomiędzy Zalewem Szczecińskim a Szczecinem o długości ok. 20 km oraz pogłębienie całego toru wodnego do głębokości 12,5 m. Koncepcja powyższej modernizacji, opracowana przez Akademię Morską w Szczecinie we współpracy z Zarządem Morskich Portów Szczecin i Świnoujście oraz Urzędem Morskim w Szczecinie, została opracowana w roku 2008. Wynikające z niej zadania, o wartości ok. 1 100 000 tys. zł powinny być objęte rządowym Programem Wieloletnim, o który wnosimy.

Opóźnienie lub zaniechanie kontynuacji programu modernizacji toru wodnego Świnoujście – Szczecin oprócz utraty przyszłych gospodarczych i społecznych efektów rozwoju portów ujścia Odry poprzez podniesienie ich konkurencyjności, a tym samym miasta Szczecina i całego Regionu, spowoduje niewykorzystanie dotychczas wykonanych prac o wartości 400 mln zł.

Tor wodny bowiem, jako infrastruktura liniowa, może przynosić efekty tylko po jego całkowitym pogłębieniu na pełnej długości.

Porty mogą funkcjonować, rozwijać się i być konkurencyjne tylko wtedy, gdy mają zapewniony bezpieczny dostęp, uwzględniający oczekiwania rynku żeglugowo – portowego.

W wyniku budowy pierwszego odcinka drogi krajowej S3 (Szczecin – Gorzów Wielkopolski), znacząco poprawił się drogowy dostęp do portów ujęcia Odry, również realizowane są, choć stanowczo zbyt wolno, modernizacje szlaków kolejowych E 59 i CE 59.

W dniu 2 sierpnia 2011 roku Prezydent RP Bronisław Komorowski podpisał nowelizację ustawy o żegludze śródlądowej, która w celu poprawienia bezpieczeństwa i efektywności ruchu statków, wprowadza na śródlądowych drogach wodnych w Polsce, o znaczeniu międzynarodowym, zasady funkcjonowania i zarządzania systemem zharmonizowanych usług informacji rzecznej RIS. Obowiązkiem wdrożenia RIS objęty został odcinek 100 km Dolnej Odry do portu w Szczecinie. Tor wodny Świnoujście – Szczecin, intensywnie wykorzystywany przez statki morskie oraz śródlądowe, stanowi przedłużenie drogi wodnej Dolnej Odry w kierunku północnym – do Świnoujścia.

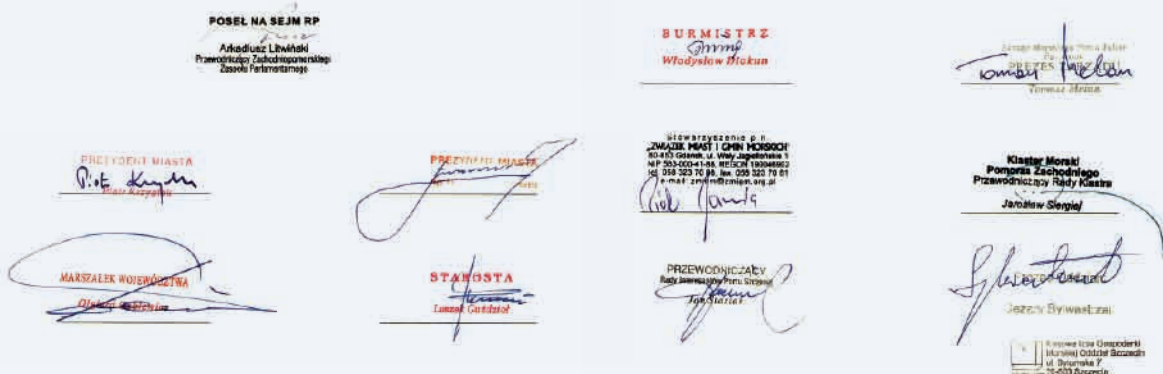
Porty w Szczecinie i Świnoujściu jako jedyne z portów polskich i portów południowego Bałtyku posiadają śródlądowe połączenie z zachodnioeuropejską siecią dróg wodnych. Należy zwrócić uwagę, że w celu wyeliminowania wąskiego gardła na szlaku wodnym Odra – Hawela i poprawy połączenia Berlina z portem w Szczecinie Rząd Republiki Federalnej Niemiec buduje nową podnośnię statków w miejscowości Niederfinow, zwiększając jego przepustowość dwukrotnie. Ta inwestycja o wartości 300 mln euro będzie oddana do użytku w 2014 roku.

Brak właściwych decyzji i niedostatki finansowe doprowadziły do sytuacji, w której port w Szczecinie jako jedyne z polskich portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej i jeden z nielicznych w basenie Morza Bałtyckiego, posiada dostęp do morza niestety o tak małych parametrach głębokościowych. Stanowi to wąskie gardło dla jego funkcjonowania i rozwoju.

Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. w podejmowanych inwestycjach budowy i modernizacji infrastruktury portowej uwzględnia już nowy parametr toru wodnego – tj.: głębokość 12,5 m. Morski port w Policach także posiada nabrzeża o takich parametrach i planuje budowę nowych.

Przeładowcy portu szczecińskiego, inwestując w nowe urządzenia przeładunkowe i odpowiednio duże place i magazyny składowe, już posiadają potencjał przeładunkowo-składowy umożliwiający obsługę dużo większych statków niż obecnie zawijające.

Biorąc powyższe pod uwagę, a w szczególności szeroko rozumiany interes kraju i regionu oraz zagrożenia zewnętrzne w zakresie konkurencji portowej a także powyższe uwagi, zwracamy się do Pana Premiera o podjęcie działań i pilne przystąpienie do modernizacji i pogłębienia toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 m.





Jaki jest cel uczestnictwa w tegorocznej edycji MIPIM? Co Metropolia Gdańska pragnie zaoferować uczestnikom targów?

— Duże miasta i aglomeracje miejskie zawsze odgrywały znaczącą rolę, jednak współcześnie ich funkcja w kształtowaniu rozwoju cywilizacyjnego jest szczególna. Współczesny świat opiera się na metropoliach. Już dziś w miastach zamieszkuje połowa ludności świata, a w roku 2050 ma w nich żyć 75% populacji. To w największych miastach powstaje przytłaczająca część produktu krajowego brutto każdego państwa na świecie. Miasta otrzymują też od swoich rządów coraz więcej uprawnień wpływających na kształtowanie rozwoju i jakość życia obywateli — mówi Paweł Adamowicz, prezydent Gdańska. — Z drugiej strony — dodaje — granice miast i otaczających je gmin stają się coraz mniej istotne dla ich mieszkańców. Coraz częściej mieszkamy w jednym mieście, pracujemy i prowadzimy biznes w drugim, a do trzeciego dowozimy dzieci do szkoły. Te związki występują zarówno w sferze życia społecznego, jak i gospodarczego, warunkują również wzajemny rozwój.

Dlatego też miasto Gdańsk oraz 33 skupione wokół niego samorządy terytorialne powołały w 2011 roku Gdański Obszar Metropolitalny. Obszar ten zamieszkiwany jest przez 1,3 miliona mieszkańców. To największa i najbardziej dynamicznie rozwijająca się metropolia w północnej Polsce.

Gdański Obszar Metropolitalny jest równocześnie jednym z najważniejszych centrów gospodarczych w regionie Morza Bałtyckiego. Jest kluczowym ogniwem łańcucha transportowego łączącego północ i zachód Europy ze środkową i południową częścią kontynentu. Jednocześnie jest on morskim oknem na świat dla krajów Europy Środkowej i Wschodniej, które są naturalnym zapleczem dwóch największych w Polsce portów morskich, zlokalizowanych w Gdańsku i Gdyni. Port w Gdańsku jako jedyny na Bałtyku posiada bezpośrednie połączenia kontenerowe z krajami Azji Południowo-Wschodniej. Regionalny port lotniczy im. Lecha Wałęsy w Gdańsku posiada zaś największą po Warszawie sieć połączeń lotniczych w Polsce.

Gdański Obszar Metropolitalny w Cannes

Już po raz dwunasty Gdańsk bierze udział w międzynarodowych targach MIPIM w Cannes, po raz pierwszy jednak jako reprezentant Metropolii Gdańskiej. W jej imieniu w targach uczestniczyli prezydenci Gdańska, przedstawiciele spółki investGDA, Sopotu, Pruszcz Gdańskiego, marszałka województwa pomorskiego (w ramach projektu Invest in Pomerania) oraz prywatni deweloperzy realizujący swoje inwestycje w Metropolii Gdańskiej – HINES Polska i MILL-YON Development oraz Multi Development. Po raz pierwszy w targach wzięli także udział przedstawiciele Gdyni i Słupska, prezentując swoją ofertę za pośrednictwem Invest in Pomerania.

— Przygotowaliśmy specjalną ofertę — Metropolitalną Ofertę Inwestycyjną, która jest owocem współpracy miast i gmin wchodzących w skład Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego — informuje także P. Adamowicz, prezes Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego. — Zebraliśmy w niej kilkadziesiąt najciekawszych ofert inwestycyjnych z całej metropolii — zarówno oferty typu greenfield, brownfield oraz office / residential, jak i propozycje dotyczące skorzystania z wysokiej jakości profesjonalnych kadr, a także utworzenia w naszej metropolii centrów usługowych dla biznesu i centrów usług wspólnych.

Pragniemy tą ofertą zainteresować gości naszego stoiska wystawienniczego, licząc na to, że w ślad za tymi pierwszymi kontaktami przyjdą następne, bardziej konkretne stanowiące wyraz zainteresowania współpracą z Metropolią Gdańską.

Metropolitalną Ofertę Inwestycyjną przygotowała Gdańska Agencja Rozwoju Gospodarczego investGDA.

Gdańska Agencja Rozwoju Gospodarczego sp. z o.o. (investGDA) jest spółką w 100 proc. należącą do miasta Gdańska. Tworzący ją ludzie od wielu lat wspomagają rozwój gospodarczy gmin wchodzących obecnie w obręb Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego, angażując się w projekty związane z rozwojem przedsiębiorczości oraz pozyskiwaniem bezpośrednich inwestycji gospodarczych. Agencja oferuje inwestorom krajowym i zagranicznym pełen wachlarz usług, łącznie z propozycją lokowania inwestycji na atrakcyjnych terenach należących do investGDA takich jak Park Przemysłowo-Technologiczny Maszynowa, Pomorskie Centrum Logistyczne czy tereny inwestycyjne w Gdańsku-Płonia.

Pracownicy investGDA mają rozległe doświadczenia w obsłudze inwestorów,

Targi MIPIM – 17,5 tys. mkw. powierzchni wystawienniczej, 19 tys. gości, 4 tys. przedstawicieli inwestorów i instytucji finansowych z 90 krajów świata.

Przemysł / Logistyka / Dystrybucja	Sektor Usług Nowoczesnych	Doradztwo
Weyerhaeuser	Sony Pictures	Międzynarodowe Targi Gdańskie (AmberExpo)
Elektrociepłownia Wybrzeże (EDF)	Arla Foods	Zakład Termicznego Przekształcania Odpadów Komunalnych
Energa Invest	Geoban (Santander Group)	Port lotniczy Gdańsk
Desotec	GE Money Bank	Program Jessica
Goodman (Pomorskie Centrum Logistyczne)	Willis	Studia wykonalności dla Urzędu Miejskiego w Gdańsku
Jeronimo Martins Distribution	Kainos	ERGO Arena

know-how w procesie pozyskiwania inwestycji oraz wieloletnie doświadczenie doradcze. W ich dorobku znajdują się tacy inwestorzy czy obsługa projektów doradczych jak:

– Wieloletnie, bogate doświadczenie zespołu investGDA związane z obsługą inwestorów zdecydowało o powierzeniu



BORYS HYMCZAK

nam realizacji projektu Metropolitalnej Oferty Inwestycyjnej – mówi **Alan Aleksandrowicz**, prezes Zarządu investGDA. – Dokonania investGDA w zakresie pozyskiwania inwestycji i inwestorów stanowią naszym zdaniem przekonującą rekomendację naszej wiedzy o potrzebach potencjalnego inwestora. Odpowiedź na te potrzeby to znaczący wkład w proces decyzyjny związany z lokalizacją jego inwestycji w nowym miejscu.

Spółka posiada w swoim portfelu tereny inwestycyjne, które nie tylko rozwija, ale którymi także aktywnie zarządza. Aktywne zarządzanie wyraża się stałym dążeniem do poprawy atrakcyjności posiadanych gruntów. Na przykład Park Przemysłowo-Technologiczny Maszynowa wzbogacamy we własnym zakresie o układ dróg wewnętrznych z wszelkimi niezbędnymi przyłączami. Inwestorzy doceniają nasze zaangażowanie w rozwój terenów oraz efekty związane z procesem lokowania ich inwestycji w naszym regionie. Dowodem jest rosnąca ilość inwestorów, którzy w ostatnim czasie zdecydowali się zainwestować na terenach objętym naszym działaniem.

Borys Hymczak, wiceprezes Zarządu investGDA, jest usatysfakcjonowany dotychczasowymi rezultatami osiąganymi przez investGDA, a także pełen optymizmu co do obsługi przyszłych inwestorów, także tych, którzy pojawią się w Cannes.

– InvestGDA wspiera w sposób bezpośredni lokowanie w regionie nowych inwestycji zajmując się szeroko rozumianą aktywizacją gospodarczą Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego. Angażujemy się w różnego rodzaju projekty takie jak rozbudowa portu lotniczego w Gdańsku, budowa regionalnego zakładu termicznego przekształcania odpadów komunalnych, czy też budowa Amber-Expo – największego centrum wystawienniczo-kongresowego na Pomorzu.

Pracujemy zarówno przy małych, jak i dużych przedsięwzięciach inwestycyjnych w różnych sektorach gospodarczych (przemysł, energetyka, logistyka,

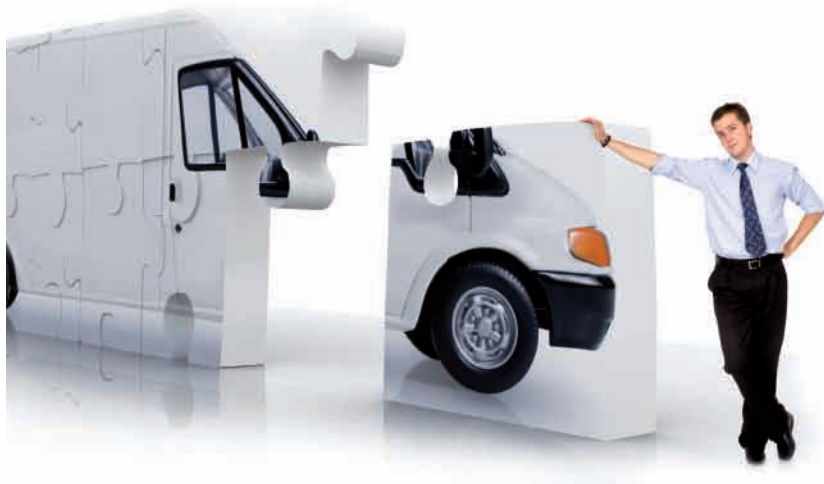


ALAN ALEKSANDROWICZ

nieruchomości etc.) starając się doradzać naszym partnerom biznesowym w sposób profesjonalny, czytelny i bezpośredni. Nad każdym projektem, w który się angażujemy, pracuje nasz dedykowany zespół specjalistów, charakteryzujący się najwyższym poziomem merytorycznym, rzetelnością i etyką zawodową.

Jesteśmy gotowi podjąć się realizacji nawet najtrudniejszych projektów. Warto choćby wspomnieć o pierwszym inwestorze, który zdecydował się zainwestować w naszym gdańskim Parku Przemysłowo-Technologicznym – amerykańskiej firmie Weyerhaeuser. Zaraz po amerykańskiej firmie Weyerhaeuser pojawili się następni inwestorzy. Profile ich działalności są bardzo zróżnicowane, co doskonale wpisuje się w ideę parku przemysłowo-technologicznego. Z każdej dotychczasowej inwestycji jesteśmy bardzo zadowoleni, z takim samym entuzjazmem przyjmujemy na pokład kolejnych inwestorów.

Targi MIPIM odbyły się w dniach 6-9 marca 2012 roku. Tegoroczna powierzchnia wystawiennicza wynosiła około 17,5 tys. m kwadratowych. Targi odwiedzili przedstawiciele inwestorów i instytucji finansowych z kilkudziesięciu krajów świata. Z Polski, oprócz Metropolii Gdańskiej w targach udział wzięły największe polskie miasta i regiony: Warszawa, Poznań, Wrocław, Kraków, Łódź, Katowice Szczecin, Małopolska, Śląsk, a także mniejsze samorządy, jak np. Rybnik.



IDEALNIE DOPASOWANY LEASING

- **KOMPLEKSOWY** – w naszym pakiecie leasingowym oferujemy Ci:
 - wsparcie w przypadku awarii, wypadku czy kradzieży, samochód zastępczy, a w razie potrzeby również nocleg i transport kierowcy,
 - pomoc w spłacie rat leasingowych w sytuacji niezdolności do pracy,
 - obsługę prawną w trudnych sytuacjach związanych z posiadaniem pojazdu oraz zwrot kosztów poniesionych na dochodzenie swoich praw
- **PROFESJONALNY** - opieka mobilnego doradcy i wysoka jakość obsługi dla każdego klienta
- **SZYBKI I SPRAWNY** - minimum formalności, decyzja nawet w 6 godzin

www.leasing24.pl



WBK

Leasing

SPOTKANIE WÓJTÓW, BURMISTRZÓW I PREZYDENTÓW

Na zaproszenie burmistrza Łeby, 20 lutego 2012 roku, w sali konferencyjnej Portu Jachtowego w Łebie w Centrum Obsługi Morskiego Ruchu Turystycznego, gościli członkowie Metropolitalnego Forum Wójtów, Burmistrzów i Prezydentów NORDA.

W spotkaniu Forum uczestniczyło 40 przedstawicieli 18 gmin członkowskich. Gospodarze, korzystając z doświadczenia oraz wsparcia merytorycznego Księstwa Łeby i Zdrowotelu Łeba (który wystąpił z prezentacją poświęconą nordic walking) zaprezentowali walory turystyczne i promocyjne

NORDA

przepięknego miasta Łeba. Swoje prezentacje przygotowały również miasta Gdynia oraz Wejherowo, gminy Wejherowo i Kosakowo, Starostwo Powiatowe w Lęborku oraz Pomorska Regionalna Organizacja Turystyczna, którą przedstawiła prezes PROT Marta Chełkowska. Spotkanie prowadził Wojciech Szczurek, prezydent Gdyni oraz ze strony gospodarza Forum burmistrz Łeby Andrzej Strzechmiński.

Tematem przewodnim V Metropolitalnego Forum była promocja i turystyka obszaru NORDA. Uczestnicy spotkania dyskutowali nad problemem stworzenia dobrych praktyk wspólnej promocji, połączenia produktów turystycznych już istniejących oraz powstaniem wspólnej oferty turystycznej dla obszaru NORDA.

PAWEŁ DĄBROWSKI
ASYSTENT BURMISTRZA
MIASTA ŁEBY



UCZESTNICY SPOTKANIA

Forum wymiany doświadczeń w branży transportowej

Tematyka poruszana podczas poszczególnych części Transport Week 2012 skupiona była m.in. wokół następujących zagadnień:

- **Port Strategy & Investments Conference:** strategię portów oraz terminali; kwestie inwestycji oraz projekty inwestycyjne portów w rosnących rynkach europejskich
- **Baltic Container Conference:** regionalne rynki europejskie; przewoźnicy morscy po erze kryzysu; sytuacja przewoźników kontenerowych w regionie Bałtyku
- **Intermodal Conference:** transport intermodalny w Europie Środkowej i Wschodniej; integracja łańcucha logistycznego; TEN-T oraz korytarz bałtycko-adriatycki

– To najważniejsza konferencja tego typu na Bałtyku – podkreśla Julian Skelnik, przewodniczący Organizacji Portów Bałtyckich. – Cieszy się ona coraz większą ilością uczestników, także spoza basenu Morza Bałtyckiego. W tym roku odwiedzili nas m.in. goście z Bułgarii i znad Adriatyku. Doskonale odzwierciedla także panujące w transporcie morskim trendy, jak np. wdra-

Investorzy oraz pasjonaci zagadnień z zakresu sektora transportowego spotkali się na Transport Week 2012. W ramach wydarzenia w dniach 6-8 marca 2012 r. w Gdańsku, w Polskiej Filharmonii Bałtyckiej odbyły się trzy konferencje: Port Strategy & Investments Conference, Baltic Container Conference oraz Intermodal Conference.



żanie strategii w kierunku połączeniu basenu Morza Śródziemnego z Polską – dodaje.

Transport Week 2012 zgromadził ponad 200 uczestników. Wśród prelegentów wystąpili m.in.: Jose Anzelmo (Komisja Europejska), Manfred Michel (prezes Zarządu DB Port Szczecin), Thomas Bagge (prezes Maersk Line Polska), Ryszard Strzyżewicz (prezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA), Janusz Jarosiński (prezes zarządu Portu Gdynia), Bojan Hlaca (Port Rijeka), Deda Djelovic (Port Bar), Tomaz Jamnik (Port Koper).

Poza trzema wielkimi konferencjami odbyły się również trzydniowe seminaria (m.in. Polskiego Towarzystwa Morskiej Energetyki Wiatrowej) oraz targi. Dodatkowo, w ramach wydarzenia, 7 marca w Dworze Artusa odbyła się uroczystość wręczenia certyfikatów Baltic Trendsetters. Wśród laureatów znaleźli się m.in.: Maersk Line oraz Polzug Intermodal.



FOT. ŻANETA JABŁOŃSKA



Debata na temat rozwoju polskich portów morskich, autostrad morskich oraz zielonych korytarzy transportowych.

2 lutego br. w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej odbyła się konferencja poświęcona tematyce rozwoju polskich portów morskich, autostrad morskich oraz zielonych korytarzy transportowych. Konferencję otworzyła podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Anna Wypych-Namiołko.

W konferencji wzięli udział przedstawiciele Komisji Europejskiej: europejski koordynator ds. autostrad morskich Valente De Oliveira, radca Jose Anselmo, Pieter De Meyer z Dyrekcji Generalnej ds. Transportu i Mobilności (DG MOVE) oraz sekretarz generalny Europejskiej Organizacji Portów Morskich (ESPO) Patrick Voerhoeven, którzy przedstawili prezentacje dotyczące przyszłości polityki portowej, TEN-T i autostrad morskich.

Podczas konferencji przedstawiciele portów morskich Elbląg, Gdynia, Gdańsk oraz Szczecin/Świnoujście zaprezentowali informacje dotyczące rozwoju portów. W drugiej części przedstawiciele regionów zaprezentowali trzy korytarze transportowe: środkowo-europejski korytarz transportowy „CETC-ROUTE65”,

korytarz transportowy Bałtyk-Adriatyk „BATCo” oraz korytarz botnicki „Bothnian Green Logistic Corridor”, jako nową inicjatywę, do której przystąpił Urząd Miasta w Gdyni. Zaproszeni partnerzy zagraniczni w ramach projektów prowadzonych ze stroną polską, zaprezentowali port morski w Karlskronie oraz istniejący projekt „Autostrady morskiej Gdynia-Karlskrona”.

Uczestnicy konferencji zapoznali się również z dwoma projektami dotyczącymi tematyki LNG. Pierwszy z nich – „LNG

w portach bałtyckich” – prowadzony przez Bałtycką Organizację Portową oraz drugi – prowadzony przez Akademię Morską w Gdyni projekt flagowy w ramach strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego „Formalna ocena ryzyka statków przewożących LNG na Morzu Bałtyckim”.

W konferencji wzięli udział także przedstawiciele morskich regionów z Polski i ze Szwecji, armatorzy, przewoźnicy kolejowi, przedstawiciele portów morskich z Polski i ze Szwecji oraz instytucji naukowych.



Ważne dla przedsiębiorców

Rozmowa z Kamilem Dobkowskim,
– regionalnym doradcą leasingowym BZ WBK Leasing S.A.

– Wśród dostępnych form finansowania, obok kredytu, coraz większą popularność zdobywa leasing. Na czym polega to rozwiązanie?

– Leasing to forma finansowania zewnętrznego, która pozwala użytkować wybrany pojazd czy maszynę bez konieczności ponoszenia jednorazowego kosztu. Choć formalnie właścicielem środka trwałego jest BZ WBK, to jednak leasingobiorca używa samochodu czy maszyny zgodnie z potrzebami swojej firmy. Czynsze leasingowe, które płaci przedsiębiorca, oznaczają stały, rozłożony w czasie, przewidywalny koszt. Dodatkową korzyścią jest to, że przedsiębiorca może odliczyć ten koszt od przychodu firmy wraz ze wszystkimi poniesionymi nakładami, związanymi z codzienną eksploatacją auta czy urządzenia. Wraz z zakończeniem umowy przedsiębiorca ma możliwość zakupu używanego przedmiotu za bardzo atrakcyjną cenę.

– Kto może skorzystać z leasingu w BZ WBK i co może w ten sposób sfinansować?

– Z leasingu mogą korzystać wszystkie firmy, bez względu na profil i skalę działania, zarówno małe, rodzinne przedsiębiorstwa, jak i wielkie korporacje. Przy pomocy tego rozwiązania w BZ WBK można sfinansować wszystkie środki trwałe potrzebne przy prowadzeniu każdej działalności gospodarczej. Najczęściej w leasing brane są samochody (osobowe, dostawcze oraz ciężarowe) oraz maszyny i urządzenia, w tym m.in. rolnicze, medyczne, poligraficzne i budowlane. Coraz większą popularnością cieszy się także leasing

nieruchomości. Ciekawymi produktami dostępnymi w ofercie BZ WBK są: EkoLeasing, czyli oferta finansowania nowych i używanych elektrowni wiatrowych oraz „Pożyczka na samochód” umożliwiająca finansowanie również quadów i motocykli, skierowana zarówno do klientów indywidualnych, jak i do firm. Od 1 lipca br. leasing jest także dostępny dla klientów indywidualnych.

– Jakie nowości ma w ofercie BZ WBK?

– Spółki Leasingowe BZ WBK konsekwentnie wspierają swoich klientów w realizacji rozwiązań ekologicznych. W tym roku rozpoczęliśmy finansowanie maszyn i urządzeń energooszczędnych w ramach Programu Finansowania Energii Zrównoważonej w Polsce prowadzonego przez PolSEFF. Obok atrakcyjnych warunków pożyczki i leasingu, małe i średnie przedsiębiorstwa oraz rolnicy mogą uzyskać premię inwestycyjną w wysokości do 15% realizowanego projektu oraz bezpłatne i profesjonalne konsultacje dotyczące m.in. wyboru odpowiednich urządzeń i sposobu ich eksploatacji.

– Czy procedura ubiegania się o leasing jest skomplikowana?

– Procedura uzyskania finansowania w formie leasingu zabiera mniej czasu i wymaga mniejszej liczby formalności do spełnienia niż przy staraniu się o kredyt bankowy. Najwygodniej jest udać się do najbliższego oddziału banku i porozmawiać z bankowym doradcą leasingowym. Wcześniej oczywiście powinniśmy wybrać pojazd lub maszynę, którą chcemy wziąć w leasing, sprawdzić koszt i ocenić wysokość pierwszej

wpłaty, którą jesteśmy w stanie pokryć. Na podstawie wniosków z rozmowy oraz kliku dokumentów doradca leasingowy tworzy dla klienta ofertę dopasowaną do jego potrzeb.

– Jakie są główne zalety oferty leasingowej BZ WBK?

– Tym, co wyróżnia nas spośród innych firm, jest uczciwe i partnerskie podejście do klientów. Przejawia się to m.in. w sposobie rozliczania przedwczesnie zakończonej umowy leasingu, gdzie na rynku stosowane są różne rozwiązania obciążające leasingobiorców, podczas gdy w BZ WBK klient uiszcza tylko pozostałą do spłaty część kapitału. Poza tym obniżamy klientom czynsze, gdy spada WIBOR. Charakteryzuje nas też elastyczność. Myślę tu zarówno o bogatej ofercie, jak również o sprawności i jakości naszego działania. Do każdego klienta podchodzimy indywidualnie i zawsze staramy się dopasować naszą propozycję do wymagań i specyfiki prowadzonego przez niego biznesu.

Uzupełnieniem naszego portfolio jest bogaty pakiet ubezpieczeń. Oprócz atrakcyjnych cenowo polis komunikacyjnych, są to ubezpieczenia majątkowe i życiowe, tj. ubezpieczenie ochrony prawnej zapewniające kierowcom pomoc w dochodzeniu roszczeń z tytułu odszkodowań.

Zapraszamy wszystkich zainteresowanych leasingiem:

BŁAŻEJ SZEŁUGA
BANKOWY DORADCA
LEASINGOWY
UL. 3 MAJA 3, 80-958 GDAŃSK
TEL. (058) 308-20-34,
FAKS (058) 732-76-25
TEL. KOM. 601-383-796
E-MAIL:
BLAZEJ.SZEŁUGA@BZWBK.PL

Porozumienie o współpracy

9 marca 2012 r. w siedzibie BHMW zostało podpisane porozumienie o współpracy pomiędzy Biurem Hydrograficznym Marynarki Wojennej i Związkiem Miast i Gmin Morskich.

Porozumienie określa zasady współpracy w zakresie wymiany materiałów i informacji dotyczących portów i przystani znajdujących się w granicach wybrzeża polskiego dla potrzeb opracowywania nowych i aktualizacji bieżących wydawnictw BHMW (mapy i publikacje nautyczne) oraz nowej publikacji ZMiGM ułatwiającej żeglarzom korzystanie z polskich portów i przystani.

Porozumienie zostało podpisane przez dyrektora Biura ZMiGM Grzegorza Walczukiewicza i szefa BHMW kmdr. Henryka Nitnera.



OD LEWEJ: GRZEGORZ WALCZUKIEWICZ I HENRYK NITNER

WYBRZEŻE W GÓRACH

Pod koniec lutego i na początku marca przedstawiciele Urzędu Miasta w Łebie oraz Referatu Rozwoju i Promocji Starostwa Powiatowego w Lęborku wyruszyli w polskie góry promować miasto i region.

W Wiśle (28-29 lutego) i Szczyrku (1-3 marca) zachęcali tamtejszych mieszkańców oraz obecnych turystów do wypoczynku w nadmorskiej miejscowości i całym powiecie. W swoim zaproszeniu skupiono się na turystach, którzy najczęściej przyjeżdżają do Łeby, czyli rodzinach z dziećmi, ukazując im perełki regionu takie jak Słowiński Park Narodowy z ruchomymi wydhami, które znane są już wszystkim głównie ze szkoły. Prezentowano także walory szerokich, piaszczystych i czystych plaż z unikalnym piaskiem, który rozdawano w ramach promocji.

Winter Tour Promo – Łeba 2012



Za aranżację wystroju stoiska promocyjnego posłużyły morski piasek, leżaki, parawany, parasol itp. Zainteresowani mogli sfotografować się na niezwyklej plaży, tak aby utrwalić wspomnienia z pobytu nad Bałtykiem przeniesionym na ten czas w równie piękny górski krajobraz.

W programie znalazła się również loteria wakacyjnych fantów ufundowanych przez lokalnych przedsiębiorców, w której główną nagrodą był weekend majowy ufundowany przez hotel Wodnik w konkursie wiedzy o Łebie i okolicach oraz wiele innych atrakcji.

PAWEŁ DĄBROWSKI
ASYSTENT BURMISTRZA
MIASTA ŁEBY

WYKAZ DELEGATÓW (KADENCJA 2010-2014)

	Miasto/Gmina	Delegaci
1.	Cedry Wielkie	Bartłomiej Zięba – radny
2.	Darłowo	Zbigniew Grosz – przewodniczący rady
3.	Dziwnów	Grzegorz Józwiak – burmistrz Zbigniew Jeszka – radny
4.	Elbląg	Jerzy Wcisła – przewodniczący rady
5.	Gdańsk	Andrzej Bojanowski – wiceprezydent miasta
6.	Gdynia	Zygmunt Żmuda-Trzebiatowski – radny
7.	Gniewino	Zbigniew Walczak – wójt
8.	Hel	Arnold Antkowski
9.	Jastarnia	Wojciech Kohnke – przewodniczący rady
10.	Kołobrzeg gmina	Julian Nowicki – przewodniczący rady
11.	Kołobrzeg miasto	Lech Pieczyński – radny
12.	Krynica Morska	Adam Ostrowski – burmistrz
13.	Kosakowo	Jerzy Władzik – wójt
14.	Krokowa	Ludwika Cierocka
15.	Lębork	Witold Namyślak – burmistrz Alicja Zajączkowska – zastępca burmistrza
16.	Łeba	Andrzej Strzechmiński – burmistrz
17.	Mielno	Olga Roszak-Pezala – wójt
18.	Międzyzdroje	Leszek Tomasz Dorosz – burmistrz Mateusz Flotyński – zastępca burmistrza
19.	Puck	Zenon Dettlaff – wiceburmistrz Amadeusz Walke – radny
20.	Pruszcz Gdański gmina	Krzysztof Włodarczyk
21.	Pruszcz Gdański miasto	Janusz Wróbel – burmistrz
22.	Rewal	Andrzej Brzeziński – radny
23.	Sopot	Bartosz Piotrusiewicz – wiceprezydent miasta
24.	Stegna	Jolanta Kwiatkowska – wójt
25.	Szczecin	Piotr Jania – radny Bazyli Baran – radny
26.	Sztutowo	Stanisław Kochanowski – wójt
27.	Świnoujście	Janusz Żmurkiewicz – prezydent miasta Barbara Michalska – wiceprezydent miasta
28.	Trzebiatów	Zdzisław Matuszewicz – burmistrz
29.	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego	
30.	Ustka	Ryszard Kwiatkowski – wiceburmistrz
31.	Ustronie Morskie	Tomasz Grobla – sekretarz gminy
32.	Władysławowo	Lech Kranc – wiceprzewodniczący rady

Adresy stowarzyszonych miast i gmin morskich

CEDRY WIELKIE

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

DARŁOWO

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

DZIWNÓW

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

ELBLĄG

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

GDAŃSK

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

GDYNIA

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

GNIEWINO

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

HEL

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

JASTARNIA

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

KOŁOBRZEG — miasto

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

KOŁOBRZEG — gmina

Urząd Gminy,
ul. Trzebiatowska 48a
78-100 Kołobrzeg
tel. 94 352 48 48
fax 94 352 48 49
www.gminakolobrzeg.com.pl
sekretariat@gmina.kolobrzeg.pl

KOSAKOWO

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

KROKOWA

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

KRYNICA MORSKA

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

LĘBORK

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

ŁEBA

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

MIELNO — gmina

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

MIĘDZYDROJE

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

PRUSZCZ GDAŃSKI — gmina

Urząd Gminy,
ul. Wojska Polskiego 30
83-000 Pruszcz Gdański
tel. 58 692 94 21
fax 58 682 27 14
www.pruszczg.ug.gov.pl
wojt@pruszczgdanski.pl

PRUSZCZ GDAŃSKI — miasto

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

PUCK

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

REWAL

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

SOPOT

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

STEGNA

Urząd Gminy, ul. Gdańska 34
82-103 Stegna
tel. 55 247 82 96
fax 55 247 83 95
www.stegna.ug.gov.pl
stegna_e@zgwrp.org.pl

SZCZECIN

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

SZTUTOWO

Urząd Gminy, ul. Gdańska 55
82-110 Sztutowo
tel. 55 247 81 51
fax 55 247 81 52
www.sztutowo.ug.gov.pl
info@sztutowo.ug.gov.pl

ŚWINOUJŚCIE

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

TRZEBIATÓW

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

URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

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

USTKA

Urząd Miasta,
ul. ks. kard. S. Wyszyńskiego 3
76-270 Ustka
tel. 59 815 43 00
fax 59 815 43 78
www.ustka.pl
um@um.ustka.pl

USTRONIE MORSKIE

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

WŁADYSŁAWOWO

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