

Porty Trójmiasta idą po rekordy

W Gdańsku realne przekroczenie 50 mln t przeładunków.

STRONA 2



TRANSPORT DROGOWY

Nie stać nas na zmiany?

Wynagrodzenie kierowców gorącym tematem.

STRONA 4



WYWIAD

Ponadgabarytowy, ale nie ponad siły

Jak pokazuje doświadczenie, tak naprawdę jedyne co nas ogranicza, to nasza wyobraźnia.

STRONA 10



PGT

Polska
Gazeta
Transportowa

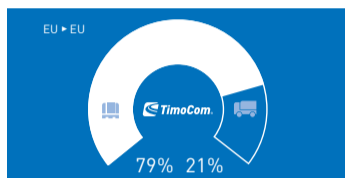
25 lat na rynku!

JEDYNY TYGODNIK LOGISTYCZNY

Dołącz do nas



BAROMETR RYNKOWY



Ponownie w górę

Po niewielkim spadku wskazania barometru pokazują ponownie wzrost – tym razem o 2%. Oznacza to, że stosunek udziału ofert frachtów do ofert wolnych przestrzeni ładunkowych zatrzymał się na poziomie 79:21. W eksporcie przewaga wzrostów. Na plusie są: Francja (+15%), Litwa i Czechy (+14%), Niemcy (+12%), Holandia (+9%) oraz Belgia (+7%). Na minusie są natomiast: Rosja (-12%), a także Ukraina (-7%).

więcej str. 4

LICZBA TYGODNIA

5 mln t



Tyle węgla przewiezie dla Grupy Veolia Polska – w okresie 2019-2021 – PKP Cargo. Kolejowy przewoźnik towarowy złożył konkurencyjną ofertę w przetargu ogłoszonym przez Grupę. Poza tym spółka zrealizuje także dodatkowe przewozy 950 tys. t węgla w tym roku, w ramach obowiązującej umowy, która będzie aneksowana. W ubiegłym tygodniu PKP Cargo zawarło także kontrakt z Enea Elektrownia Połaniec na dostawy w ciągu 19 miesięcy 3,35 mln t czarnego złota.



O Nowym Jedwabnym Szlaku, portach, intermodalu i CPK

Na X Europejskim Kongresie Gospodarczym



Fot.: Janusz Mincewicz

JANUSZ MINCEWICZ

11,5 tys. osób wzięło udział w jubileuszowym, już X Europejskim Kongresie Gospodarczym w Katowicach. Podczas imprezy odbyło się 150 sesji tematycznych, na których wystąpiło 900 prelegentów.

Do wiodących tematów kongresu należała logistyka i transport. W panelach branżowych TSL dyskutowano m.in. o transporcie morskim, kolejowym, spójnym systemie transportowo-logistycznym czy też najważniejszych inwestycjach w sektorze.

Poprawić konkurencyjność portów. W panelu „Porty morskie” zastanawiano się co należy zrobić, by polskie porty morskie były konkurencyjne. Piotr Walczak, podsekretarz stanu w ministerstwie finansów i zastępca szefa Krajowej Administracji Skarbowej, jako dobry przykład podał czas odprawy kontenera. *Udało nam się go skrócić z niemal godziny do 18 minut m.in. dzięki współpracy Krajowej Administracji Skarbowej z portami. Według raportu Banku Światowego za 2017 r., Polska jest na pierwszym miejscu w zakresie szybkości i sprawności odpraw przeprowadzanych z zagranicą* – podkreślał.

Obecnie Polska dąży do tego, by Chiny prowadziły swój handel właśnie poprzez krajowe porty, a nie zachodnie. – *Mam nadzieję, że przyciągniemy potencjalnych*

importerów i eksporterów do naszych portów – zadeklarował wiceminister. Ale to nie jedyne działania polskich portów. W porcie Gdynia realizowany jest program pogłębienia basenów portowych do 16 m. *Po zakończeniu tej inwestycji do portu będą mogły zawijać największe statki, jakie mogą wpływać na Bałtyk* – mówi Adam Meller, prezes Morskiego Portu Gdyni.

Graniczne „wąskie gardła”. O kluczowych projektach i inwestycjach dla kolei rozmawiali: Andrzej Bittel, podsekretarz stanu z Ministerstwa Infrastruktury; Marek Chraniuk, prezes PKP Intercity; Krzysztof Mamiński, prezes PKP S.A.; Jakub Majewski, prezes Fundacji ProKolej, Jerzy Polaczek, były minister transportu oraz Przemysław Gorgol, p.o. dyrektora Centrum Unijnych Projektów Transportowych. *Dzięki kolejnym inwestycjom wdrożymy nowoczesne systemy zarządzania, tak abyśmy mogli wejść w następne lata z koleją, która będzie nie tylko konkurencyjna, ale i bezpieczna* – mówił ten ostatni.

Jesteśmy na starcie całej procedury związanej ze zdefiniowaniem nowego budżetu – dodał dyrektor CUPT. Obecnie Komisja Europejska preferuje likwidację „wąskich gardel” na przejściach granicznych. A te na ścianie wschodniej naszego kraju stanowią szczególne wyzwanie inwestycyjne dla polskiej kolei.

Spójny system transportowy. W panelu „Transport, infrastruktura, cargo w Europie i w Polsce” zastanawiano się, czy Polska ma już spójny systemy transportowo-logistyczny. *Każdy system charakteryzuje się wewnętrzną siecią powiązań i substytucyjnością. Niestety, tych podstawowych cech nie ma w krajowym systemie transportowym* – mówiła Halina Brdulak, profesor w Katedrze Zarządzania Międzynarodowego Szkoły Głównej Handlowej. Według niej nadal brakuje koncepcji zbudowania spójnego systemu dla wszystkich rodzajów transportu.

Innego zdania był dr Mirosław Antonowicz, członek zarządu PKP. *System transportowy spełnia już określone wymagania, jak likwidacja „wąskich gardel”, modernizacja kolejnych odcinków dróg i linii kolejowych. Aby skrócić czas transportu na całym szlaku, buduje się lub planuje budowę terminali i hubów logistycznych, zapewniających interoperacyjność* – podkreślał. Jego zdaniem Polska nie powinna ograniczać się tylko do funkcji kraju tranzytowego. *Powinniśmy myśleć o tym, by być krajem pierwszego wyboru logistycznego na drodze z Europy do Azji i z Północy na Południe, oferując pełen pakiet usług logistycznych* – zalecał.

ciąg dalszy na str. 2

AKTUALNOŚCI

CPK na terenie trzech gmin

Podczas spotkania z mieszkańcami gminy Baranów, które odbyło się 23 V, pełnomocnik rządu ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego Mikołaj Wild ujawnił obszar o powierzchni 66 km², który ma być zarezerwowany pod budowę CPK (sam port zajmie ok. 30 km²). Teren obejmuje trzy gminy: Baranów, Teresin i Wiskitki. Wskazany obszar ograniczony jest od północy rzeką Pisią oraz miejscowością Szymanów, od południa autostradą A2, a od zachodu drogą wojewódzką nr 50. Na tym terenie po konsultacjach społecznych zostaną wskazane dwie, prawdopodobnie częściowo zachodzące na siebie, lokalizacje lotniska, które zostaną poddane badaniom środowiskowym. Następnie, w 2019 r., dojdzie do rezerwacji obszaru inwestycji oraz zakończenia negocjacji z mieszkańcami poszczególnych gmin. Rok później, po uzyskaniu decyzji środowiskowej, zostanie wydana decyzja lokalizacyjna. Wówczas wszystkie grunty, które nie zostaną nabyte przez spółkę celową, staną się własnością Skarbu Państwa za odszkodowaniem w ciągu 120 dni od ogłoszenia.

Mosty dla regionów

Jak poinformował w ubiegłym tygodniu premier Mateusz Morawiecki, rząd przygotował program budowy 20 mostów w 9 województwach i na 8 rzekach, m.in. na Wiśle, Odrze, Bugu, Pilicy i Warcie. Powstaną one zwłaszcza tam, gdzie są długie odcinki bez przepraw. *Chcemy tworzyć szanse do rozwoju dla mniejszych ośrodków, dla ośrodków powiatowych. A tutaj mosty są w szczególności potrzebne* – zaznaczył premier. Budowa przepraw w ramach programu Mosty dla regionów będzie dofinansowana – zarówno do dokumentacji, jak i samej inwestycji – w 80%, a minimalny wkład własny samorządów wyniesie 20-25%. Pierwszym, jak poinformował minister inwestycji i rozwoju Jerzy Kwieciński, ma być most na Sanie w okolicach Jarosławia. Szacowany koszt wszystkich dwudziestu inwestycji to 2,3 mld zł. Program ma być zrealizowany do 2025 r.

MM

Informacja dotycząca przetwarzania i ochrony danych osobowych na gruncie RODO:

Od 25 maja 2018 r. na terenie całej Unii Europejskiej obowiązuje Rozporządzenie o Ochronie Danych Osobowych (RODO), którego celem jest ujednolicenie europejskich standardów ochrony i zasad przetwarzania danych osobowych. Oznacza to, że dane osobowe w każdym kraju Unii Europejskiej będą przetwarzane na takich samych zasadach.

W związku z wejściem w życie RODO poniżej przedstawiamy najważniejsze informacje w jaki sposób chronimy i przetwarzamy Państwa dane osobowe.

(pełny tekst: www.pgt.pl/informacje_rod0)

I. Dane Kontaktowe

Jako spółka Polskie Wydawnictwo Transportowe Sp. z o.o. jesteśmy administratorem Państwa danych osobowych. Nasze dane kontaktowe to: Polskie Wydawnictwo Transportowe Sp. z o.o., ul. Krzysztofa Kiesiowskiego 3c/30, 02-962 Warszawa, mail: reklama@pgt.pl, prenumerata@pgt.pl.

II. Cel i podstawa przetwarzania danych osobowych
Dane osobowe są przetwarzane w następujących celach (w zależności od wyrażonej przez Państwa zgody):

1) w celu zawarcia i wykonania umowy o prenumeratę, umowy o zamieszczenie w naszym magazynie treści reklamowej oraz w celu świadczenia usługi drogą elektroniczną polegającej na wysyłce osobom zainteresowanym newslettera (podstawa prawna: art. 6 ust. 1 lit b RODO),

2) w celu wykonania ciążących na nas obowiązków tj. rozpatrywania ewentualnych reklamacji, wystawiania faktur oraz dokumentów księgowych (podstawa prawna: art. 6 ust. 1 lit c RODO),

3) w celu prowadzenia marketingu bezpośredniego, w tym w postaci informowania o możliwości zamieszczenia reklamy, o czasopiśmie wydawanych przez wydawnictwo, mailingu oraz wysyłki newslettera (podstawa prawna: art. 6 ust. 1 lit a RODO),

4) w celu realizacji prawnie uzasadnionych interesów takich jak informowanie o możliwości zawarcia umowy o prenumeratę bądź jej przedłużenia, informowanie o możliwości zamieszczenia reklamy w czasopiśmie, oraz do celów ustalenia, dochodzenia lub obrony roszczeń (podstawa prawna: art. 6 ust. 1 lit f RODO).

Podanie danych osobowych jest konieczne do zawarcia i wykonania umowy. Jeżeli klient nie poda danych wymaganych umową to wówczas nie będzie możliwe zawarcie umowy i zakupienie naszych czasopism bądź zamieszczenie reklamy.

III. Odbiorcy danych osobowych

W związku z realizacją zawartej z Państwem umowy oraz podczas wykonywania akcji marketingowych przekazujemy Państwa dane osobowe następującym kategoriom odbiorców:

- 1) podmiotom i organom uprawnionym z mocy przepisów prawa,
- 2) podmiotom obsługującym nasze systemy teleinformatyczne oraz udostępniającym nam narzędzia teleinformatyczne,
- 3) podmiotom wspierającym świadczenie przez nas usług drogą elektroniczną zapewniającym usługi płatnicze,
- 4) podmiotom świadczącym nam usługi doradcze, pomoc prawną, księgową,
- 5) podmiotom prowadzącym działalność kurierską lub pocztową,
- 6) podmiotom współpracującym przy organizacji akcji marketingowych.

IV. Uprawnienia związane z przetwarzaniem danych osobowych

Osoba, której dane dotyczą, może do nas złożyć w każdej chwili wniosek w formie pisemnej bądź na adres mailowy reklama@pgt.pl, prenumerata@pgt.pl o:

- 1) uzyskanie dostępu do swoich danych osobowych – obejmujące informacje o przetwarzaniu

przez nas danych osobowych oraz kopię danych,

2) sprostowanie danych – w przypadku, kiedy dane zawierają błędy,

3) usunięcie danych, które są przetwarzane bezpodstawnie,

4) ograniczenie przetwarzania – obejmujące wstrzymanie operacji na danych lub nieusuwanie danych,

5) przeniesienia danych do innego administratora albo do Państwa.

Wniosek można wysłać w formie pisemnej na adres: Polskie Wydawnictwo Transportowe Sp. z o.o. bądź na adres mailowy: reklama@pgt.pl, prenumerata@pgt.pl. Szczegółowe informacje na temat sposobu skorzystania z powyższych uprawnień znajdują Państwo na stronie internetowej <http://www.pgt.pl> bądź uzyskując Państwo pod adresem mailowym: reklama@pgt.pl, prenumerata@pgt.pl.

V. Prawo do wniesienia sprzeciwu

Przysługuje Państwu także prawo do wniesienia w dowolnym momencie sprzeciwu wobec przetwarzania danych osobowych na potrzeby marketingu bezpośredniego w zakresie, w jakim przetwarzanie jest związane z marketingiem bezpośrednim. Po wpłynięciu sprzeciwu przetwarzanie danych w celach

PEŁNY TEKST:
www.pgt.pl/informacje_rod0



marketingu bezpośredniego zostanie przez nas zatrzymane.

VI. Zgoda

W przypadku przetwarzania przez nas danych osobowych na podstawie zgody (nie dotyczy to przetwarzania w celu wykonania umowy) mają Państwo prawo do cofnięcia w każdym momencie upływu przedawnienia wszystkich ewentualnych roszczeń obydwu stron. W przypadku danych przetwarzanych na podstawie zgody w celach marketingowych będą one przetwarzane przez czas trwania akcji marketingowych.

VII. Okres przechowywania danych osobowych

Powierzone nam dane osobowe będą przechowywane przez czas realizacji zawartej umowy oraz po zakończeniu trwania umowy przez czas do upływu przedawnienia wszystkich ewentualnych roszczeń obydwu stron. W przypadku danych przetwarzanych na podstawie zgody w celach marketingowych będą one przechowywane przez czas trwania akcji marketingowych.

VIII. Skarga do organu nadzoru

W przypadku uznania, że w czasie przetwarzania doszło naruszenia Państwa praw, przysługuje Państwu skarga do Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych.

PRZECZYTAJ NA WWW

Najnowsze rozwiązania transportowe dla Aglomeracji Śląskiej

Na XXIII Konferencji Naukowej „Pojazdy Szynowe 2018”, która odbyła się w dniach 22–25 V na Politechnice Śląskiej, Alstom zaprezentował przełomowe technologie pozwalające sprostać potrzebom zarówno przewoźników, jak i pasażerów w Aglomeracji Śląskiej. Jednym z wielu omawianych przez producenta rozwiązań był system metra Axonia.

zobacz: www.pgt.pl/212018-1

lub zeskanuj kod



Rozwój partnerstwa w Azji

Firma OEX E-Business podpisała listy intencyjne dotyczące współpracy z partnerami biznesowymi z obszaru logistyki dla e-commerce z Singapuru. Umowy z Pacific Integrated Logistics Group i UrbanFox Asia mają ułatwić spółce z Grupy OEX dalszy rozwój na rynkach azjatyckich. Chodzi zwłaszcza o usprawnienie przepływu towarów na trasie Nowego Jedwabnego Szlaku, kupowanych za pośrednictwem platform e-commerce.

zobacz: www.pgt.pl/212018-2

lub zeskanuj kod



MOIM ZDANIEM



Prof. Aleksander Śladkowski,
Wydział Transportu Politechniki Śląskiej

Czy dzięki Nowemu Jedwabnemu Szlakowi Polska może stać się intermodalnym hubem Europy?

Polska ma kluczowe położenie geograficzne, znajdując się na trasach do Wschodu na Zachód, oraz z Południa na Północ Europy. Jeżeli początek Nowego Jedwabnego Szlaku możemy określić dość precyzyjnie, to dalej istnieje wiele możliwości dalszej dostawy towarów. Mogą to być dostawy towarów na Balkany przez terytoria Turcji. Mogą być przewozy do Odessy lub Czarnomorska (były Illicziwsk), promem przez Morze Czarne (TRACECA). Lub możliwe bardziej tradycyjne dostawy transportem kolejowym przez terytoria Białorusi lub Ukrainy.

Każdy z tych sposobów dostaw ma swoje wady i zalety, ale każdym ze wspomnianych szlaków powinno przechodzić przez Polskę, przynajmniej większość z nich. I to oznacza, że nasz kraj powinien być przygotowany na taki rozwój sytuacji, wykorzystywać istniejące zalety, którymi są np. linia szerokotorowa LHS, istniejąca struktura terminali kontenerowych itp. itd. Oczywiście, że potrzeba dodatkowych inwestycji infrastrukturalnych, ale należy sprostać oczekiwaniom, żeby Polska stała się rzeczywiście intermodalnym hubem Europy.

JM

dokończenie ze str. 1

O Nowym Jedwabnym Szlaku, portach, intermodalu i CPK

Intermodal odrębną gałęzią? W panelu „Nowy Jedwabny Szlak – dziś i jutro” zastanawiano się nad rozwojem transportu intermodalnego. Aby kolej mogła przejmować nowe rodzaje ładunków, odciążając drogi, niezbędne jest wsparcie dla przewoźników intermodalnych. Dlatego powinny wzrosnąć opłaty dla towarowego transportu drogowego. To się opłaci, także państwu. Ponadto trzeba zwiększyć liczbę bocznic kolejowych, poprawić ich stan techniczny oraz dostępność dla klientów – przekonywał Czesław Warszewicz, prezes PKP Cargo.

Przewozy intermodalne rosną najbardziej dynamicznie w strukturze przewozów kolejaj. To pochodna globalizacji gospodarki i popytu jaki tworzą porty morskie i eksport towarów chińskich do Europy m.in. Nowym Jedwabnym Szlakiem. Prelegenci zwracali uwagę, że intermodal powinien mieć inną rangę w polityce transportowej państwa. By tak się stało musi być odrębną gałęzią transportu i mieć własny departament w ministerstwie infrastruktury oraz wsparcie

finansowe w postaci niższych stawek dostępu do torów. Jedwabny Szlak to dla Polski i krajowych firm wielka szansa na rozwój. Ale podstawowe zadanie, jakie stoi przed Polską to inwestycje w infrastrukturę kolejową i graniczną z korytarzami transportowymi – zwracał uwagę Zbigniew Tracichleb, prezes PKP LHS.

O CPK. Na sesji poświęconej Centralnemu Portowi Komunikacyjnemu zwraca

„ Intermodal powinien mieć inną rangę w polityce transportowej państwa

cano uwagę, że jego budowa pozwoli włączyć Polskę w sieć głównych szlaków. Wtedy Polacy zamiast wybierać zachodnie huby lotnicze, będą mogli korzystać z rodzimego. Podkreślano również, że realizacja CPK daleko wykracza swoim

znaczeniem poza rynek lotniczy. Przepominano, że w ramach tej inwestycji zakłada się budowę nowego dworca i nowej linii kolejowej do tego portu.

Dziś z podróży samolotem Polak korzysta średnio jeden raz w roku, a koleją aż sześć razy. To o wiele mniej, niż w krajach Europy Zachodniej. Projekt CPK ma zatem charakter synergetyczny i ma zachęcić Polaków do powszechniejszego korzystania z transportu lotniczego – zaznaczył prezes Warszewicz. Z kolei Mariusz Szpikowski, dyrektor Lotniska Chopina, mówił iż: Jednym z celów budowy CPK jest umieszczenie nas na nowej mapie lotniczej. Planujemy więc zrealizować cel, dzięki któremu Polacy lecąc w świat będą wybierali własny narodowy centralny port lotniczy.

W ciągu najbliższych 10 lat w Polsce odprawionych ma być 60 mln pasażerów rocznie. Lotniska regionalne mogą obsługiwać połowę tego ruchu, ale pod warunkiem, że zainwestują do 2025 r., od 2 do 3 mld zł w dalszą rozbudowę i unowocześnienie – przestrzegali Artur Tomasik, prezes Związku Regionalnych Portów Lotniczych.

Zapowiada się rok historycznych wyników w obu portach trójmiejskich. W Gdańsku wszystkie portowe terminale mogą łącznie przekroczyć granicę 50 mln t przeładunków, a DCT osiągnąć barierę 2 mln kontenerów. W porcie gdyńskim do pobicia jest 21,2 mln t z roku 2017.

W ciągu pierwszych trzech miesięcy tego roku gdański port przeładował o ponad 40% więcej ładunków niż w I kwartale roku 2017. Przez wszystkie terminale wyeksportowano 12,7 mln t ładunków. Jak poinformował zarząd portu, 50 mln t przeładowanych towarów na terminalach portu w Gdańsku jest realną perspektywą na koniec roku.

Powody do zadowolenia ma głębokowodny terminal kontenerowy. Jeżeli kolejne miesiące nie przyniosą negatywnych zaskoczeń w gospodarce, 2 mln przeładowanych kontenerów w tym roku to realna liczba – powiedział Adam Żołnowski, wiceprezes terminalu. Dla porównania wszystkie terminale kontenerowe w Hamburgu przeładowują 8 mln kontenerów.

Wizyta minister Czerwińskiej. Z okazji pierwszej rocznicy działalności powołanej przez obecny rząd Krajowej Administracji Skarbowej (KAS), czyli połączonych służb celno-skarbowych, w porcie gdańskim gościła niedawno Teresa Czerwińska, minister finansów. Jak powiedziała na spotkaniu w DCT: Pomorze jest strategicznym regionem, z uwagi na granicę morską kraju oraz lokalizację nieustannie rozwijających się portów. Dlatego działania pomorskiej KAS, w zapewnieniu sprawnej obsługi celno-skarbowej i bezpieczeństwa granicy kraju, są szczególnie istotne.

Porty Trójmiasta idą po rekordy

W Gdańsku realne przekroczenie 50 mln t przeładunków



Terminal DCT Gdańsk

EWA GRUNERT

Przez porty województwa pomorskiego przechodzi 60% towarów importowanych do Polski z Chin. Integralną częścią współpracy ekonomicznej i handlowej jest przy tym ta celno-skarbowa, szczególnie istotna z punktu widzenia zapewnienia przepływu legalnego handlu i ochrony obywateli – dodała Czerwińska.

Port Gdynia zamierza w tym roku pobić kolejny rekord w swej działalności

Prezes stwierdził też, że dla portu bardzo ważne są prace, które prowadzą PKP Polskie Linie Kolejowe związane z przebudową infrastruktury kolejowej. Ma to poprawić dostępność do portu w Gdyni. Dzięki remontom infrastruktury kolejowej poprawi się też jakość obsługi klientów i zwiększą się możliwości przeładunkowe.

7 mld zł za 2018 r.? Meller poinformował również, że w ubiegłym roku przychody Skarbu Państwa z tytułu podatków i akcyz odprowadzonych od towarów przeładowywanych przez Port Gdynia zwiększyły się do 6,57 mld zł. Jeżeli udałoby się utrzymać tendencję

„ W ciągu pierwszych trzech miesięcy tego roku gdański port przeładował o ponad 40% więcej ładunków niż w I kwartale roku 2017

wzrostową, to myślę, że możemy mówić o 7 mld zł za rok 2018 – oszacował.

Obecnie w porcie realizowane są nie tylko inwestycje związane z poprawą dostępności kolejowej, ale również trwa pogłębianie kanałów portowych, modernizacja nabrzeży, budowa obrotnicy oraz poszerzenie wejścia wewnętrznego.

Zamiast przekopu Mierzei – Droga Czerwona?

Ideologia góruje nad myśleniem ekonomicznym



Kanał liczyć będzie ok. 1300 m długości i ok. 5 m głębokości

EWA GRUNERT

9 maja w TVP Info Marek Gróbarczyk, minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej, potwierdził że pod koniec tego roku rozpocznie się budowa przekopu przez Mierzeję Wiślaną. Przekop, zdaniem ministra, ma przynieść rozwój tamtejszych terenów i portu elbląskiego.

Jak zapewnił minister, kanał zostanie wybudowany z całą pewnością, a wkrótce ma być gotowa pełna dokumentacja. Przygotowujemy ten projekt na tyle mądrze i dobrze, że wszelkie argumenty,

które mówią, że jest to nieekologiczne i niezgodne z prawem unijnym są prosto niezasadne – podkreślił Gróbarczyk. Dodał również, że: „jest już niemal gotowy raport oddziaływania na środowisko i na koniec tego roku rozpocznie się budowa”.

Negatywna opinia. Tymczasem, jeszcze w kwietniu 2018 r. Urząd Marszałkowski województwa pomorskiego wydał negatywną opinię o pomysłe przekopu Mierzei, którą przesłał do Urzędu Morskiego w Gdyni i do wojewody. Zapewne dotarła ona i do ministra, który jednak o niej nie wspominał. Przypominajmy, że planowana inwestycja pochłonie 880 mln zł z kasy państwowej, ale liczonych w wartościach cenowych sprzed paru lat. Kanał liczyć będzie ok. 1300 m długości i ok. 5 m głębokości. Do portu elbląskiego będą mogły wpływać statki o zanurzeniu 4 m, przy czym nadal nie ma informacji o potencjalnych operatorach. Inwestycja realizowana jest na mocy specustawy o budowie kanału przez Mierzeję.

Negatywna opinia wydana przez Urząd Marszałkowski nie może w żaden sposób zablokować ideowej inwestycji PiS i pozostanie tylko wyrażeniem obaw przez władze województwa i mieszkańców tamtejszych terenów, którzy są przeciwni

dewastacji przyrody i ich dobytku. Opinia UM jest odpowiedzią na wniosek złożony przez Urząd Morski w Gdyni. „O wydanie decyzji na zezwolenie realizacji inwestycji w zakresie infrastruktury dostępowej i budowie drogi wodnej łączącej Zalew Wiślan z Zatoką Gdańską”.

Okazuje się, że zarząd województwa nie posiada wszystkich dokumentów projektu budowlanego, brakuje również analiz i raportów o oddziaływaniu inwestycji na środowisko. Wydana opinia bazuje na posiadanych materiałach, które nie zawierają informacji o strategicznych i ekonomicznych skutkach budowy drogi wodnej oraz o skutkach środowiskowych, ponieważ budowa będzie przebiegała na terenach wyjątkowo cennych przyrodniczo i objętych prawami przyrody obszarów Natura 2000, nie wspominając o kolizji z drogą wojewódzką 501.

Lepsza komunikacja. Zdaniem pomysłodawców przekopu, celem inwestycji będzie lepsza komunikacja pomiędzy Portem Elbląg a Zatoką Gdańską, chociaż nie jest dotychczas znany dokument potwierdzający te założenia. Między bajki należy włożyć lokalizację na tym przebudowanym terenie jednostek wojskowych. Wracając do opinii wydanej przez UM, to czytamy tam, że decyzja o budowie przekopu oparta została na niewia-

rygodnych przesłankach, a negatywne konsekwencje tej inwestycji będą odczuwalne w długiej perspektywie czasowej.

W dokumencie zarządu województwa podkreślono, że w planie zagospodarowania przestrzennego do roku 2030 zapisana została poprawa powiązań portu Elbląg poprzez zmodyfikowanie dróg śródlądowych, w tym przez Szkarpawę i Wisłę. Warto przypomnieć, że w 2017 r. obecny rząd podpisał porozumienie AGN, dotyczące głównych dróg śródlądowych o znaczeniu międzynarodowym, które zakłada pogłębienie międzynarodowej drogi wodnej E-70 do co najmniej IV klasy żeglowności, czyli do 2,8 m.

Ideologia nad ekonomią. Stanowczo potwierdzona przez ministra inwestycja jest przedsięwzięciem czysto ideologicznym, a nie ekonomicznym, co wyraźnie podkreślił prezes PiS podczas swego pobytu w Elblągu w 2016 r.

Na marginesie dodajmy, że przekop Mierzei pochłonie blisko 900 mln zł, a efekty ekonomiczne mogą okazać się żadne. Tyle samo wyniosłoby koszt budowy Drogi Czerwonej, kluczowej inwestycji dla portu gdyńskiego. Pytanie, która inwestycja ma większe znaczenie dla resortu gospodarki morskiej, pozostaje bez odpowiedzi.

W SKRÓCIE

O 6% towarów więcej niż przed rokiem obsłużyły spółki przeładunkowe w zespole portów Szczecin-Świnoujście w ciągu pierwszych czterech miesięcy 2018 r. Dwucyfrowy wynik na plusie mają: węgiel, tj. w górę o 41% oraz inne masowe +15% rdr. Kolejne wzrosły notują: drobnica o 7,2%, ruda o 3% oraz ropa o 0,2% rdr. O połowę, w porównaniu do analogicznego okresu 2017 r. spadły przeładunki zbóż. Również kontenery zanotowały nieznaczne 4% spadku rdr. W sumie w okresie styczeń-kwiecień przeładowano w portach Szczecin-Świnoujście 9039,2 tys. t towarów. Obecnie ZMPSiS SA realizuje sześć dużych projektów inwestycyjnych na sumę przekraczającą 1,5 mld zł, a ukierunkowanych na modernizację, rozbudowę i rozwój infrastruktury portowej. Rozwijana jest także infrastruktura dostępową do portów, jak pogłębienie do 12,5 m toru wodnego Świnoujście-Szczecin, czy inwestycje w rozwój szlaków kolejowych, połączeń drogowych oraz użegłownienie Odrzańskiej Drogi Wodnej.

MM