

RAFAŁ MACHOWIAK*

PROMOCJA POLSKIEJ GOSPODARKI MORSKIEJ W CZECHACH, SŁOWACJI I NA WĘGRZECH. KRAJOWA IZBA GOSPODARKI MORSKIEJ

Niniejsze opracowanie ma na celu opisanie promocji polskiej gospodarki morskiej przez pryzmat współpracy podmiotów polskich z podmiotami z Czech, Słowacji i Węgier. Przedstawiono w nim zaangażowanie polskiej administracji publicznej i organizacji pozarządowych, w tym w szczególności Krajowej Izby Gospodarki Morskiej (KIGM) w tę współpracę. Opracowanie obejmuje okres od lat 90. ubiegłego wieku do czasów obecnych. W części poświęconej KIGM działania zostały ujęte w formie kalendarium. We wstępie przedstawiono zarys stosunków gospodarczych pomiędzy polskimi podmiotami, głównie portami morskimi a stroną czechosłowacką oraz Węgrami, natomiast po 1992 r. stroną czeską, słowacką oraz węgierską.

1. RYS HISTORYCZNY: OKRES PRZED II WOJNĄ ŚWIATOWĄ

1.1. CZECHOSŁOWACJA

Państwo Czechów i Słowaków powstało niewiele ponad miesiąc wcześniej zanim Polska odzyskała niepodległość, czyli w dniu 28 października 1918 r. Traktat Wersalski (dalej: Traktat) na mocy art. 363¹ dawał Państwu Czechów i Słowaków (nazwa obowiązująca w 1918 r.) dostęp do portów północnych Niemiec, ustalając, że „W portach Hamburga i Szczecina Niemcy wydzierzawiają na okres 99 lat Państwu czesko-słowackiemu przestrzenie, które będą poddane pod przepisy o strefach wolnych, a przeznaczone dla bezpośredniego tranzytu

* Rafał Machowiak – Sekretarz Generalny Krajowej Izby Gospodarki Morskiej, Sekretarz Międzynarodowego Sądu Arbitrażowego, prawnik.

¹ Traktat pokoju między mocarstwami sprzymierzonymi i skojarzonymi i Niemcami, podpisany w Wersalu dnia 28 czerwca 1919 roku, Dz. U. z 1920 r. Nr 35, poz. 200 (art. 321-386, Porty, drogi wodne, koleje, Rozdział 5, Klauzule dające Państwu Czechów i Słowaków dostęp do portów północnych, art. 363).

towarów, idących z tego Państwa albo do niego kierowanych”². Republika Czechośłowacka (nazwa państwa obowiązująca od 1920 r.), na podstawie postanowień Traktatu i zawartej umowy z władzami Wolnego Hanzeatyckiego Miasta Hamburg wydzierżawiła teren w hamburskim porcie na 99 lat. Obejmuje on po dziś dzień nabrzeża Moldauhafen (ok. 3000 m²), Saalehafen (ok. 21 000 m²) oraz Peutehafen (ok. 8000 m²) (zob. ryc. 1). W 1992 r. Czechosłowacja przestaje istnieć, ale prawa do portowych części Hamburga przechodzą na nowo powstałe państwo – Czechy (Słowacy wraz z rozpadem Czechosłowacji tracą ww. prawa)³. Do 2014 r., wykonywanie praw właścicielskich do tego obszaru należało do czeskiego Ministerstwa Transportu. Obecnie znajdują się w administracji Dyrekcji Dróg Wodnych Czeskiej Republiki⁴.



Ryc. 1. Mapa czeskich nabrzeży w hamburskim porcie
(źródło: Dyrekcja Dróg Wodnych Czeskiej Republiki www.rvccr.cz)

W 20-leciu międzywojennym Czechosłowacy chętnie korzystali z hamburskiego portu. W tym czasie nadodrzański port w Szczecinie nie znajdował ich

² Dla przypomnienia, na mocy Traktatu Polska odzyskała dostęp do Morza Bałtyckiego na odcinku 147 km, tj.: brzeg Półwyspu Helskiego – 74 km, morze otwarte – 24 km i brzeg Zatoki Puckiej – 49 km. Gdańsk został poza granicami RP jako Wolne Miasto, pozostające pod nadzorem Ligi Narodów.

³ H. Truchlá, *Kus Česka v Hamburku. Ministerstvo chce vyměnit přístavy za lukrativnější území*, 20.07.2021, Aktualne.cz, www.zpravy.aktualne.cz/zahranici/kus-ceska-v-hamburku-ministerstvo-chce-vymenit-sve-pristavy/r~e5e44dfae93e11ebb91a0cc47ab5f122/ (dostęp: 4.11.2023 r.).

⁴ Dyrekcja Dróg Wodnych Republiki Czeskiej, www.rvccr.cz/pristavy-a-sluzby/pristavni-uzemi-cr-v-hamburku (dostęp: 4.11.2023 r.).

zbytniego zainteresowania i nie podpisali z nim stosownych umów. Nie znaczy to jednak, że koncentrowali się wyłącznie na tranzycie swoich towarów przez port nad Łabą. Dostrzegali też możliwości współpracy z portem w Gdańsku, a także z powstającym portem w Gdyni. Jak ważne były to dla nich miejsca świadczy fakt, że już na początku lat 20. ubiegłego wieku przymierzali się do założenia konsulatu w Wolnym Mieście Gdańsku. Jednak w skutek różnych perturbacji zarzucono ten pomysł. Od początku lat 30. ubiegłego wieku rozpoczęto działania na rzecz utworzenia konsulatu Czechosłowacji w Gdyni⁵. Proces ten trwał prawie dziesięć lat. I znów napotkano wiele przeszkód, m.in. ze strony niemieckich portów w Szczecinie i Hamburgu, Wolnego Miasta Gdańska. Trudno też było znaleźć odpowiednią osobę, która mógłby pełnić funkcję konsula – na tamtym etapie – konsula honorowego⁶. W ciągu ośmiu lat kilka kandydatur zostało zgłoszonych do Ministerstwa Spraw Zagranicznych w Pradze. Wśród nich były osoby związane z polską gospodarką morską, w tym Julian Rummel dyrektor spółki „Żegluga Polska”, Władysław Gieysztor – prezes Związku Spedytorów w Gdyni oraz dr Władysław Smoleń, współwłaściciel przedsiębiorstwa „Wielkopolski Skład Kawy” i wiceprezes Izby Handlowej w Gdyni. W związku z poszukiwaniem kandydata na konsula warto wspomnieć również o tym, że miały wówczas miejsce wizyty studyjne czechosłowackich działaczy gospodarczych. Właśnie na skutek jednej z nich zastępca ambasadora wskazał Juliana Rummla⁷. Jednak żadna z powyższych kandydatur nie została zaakceptowana przez MSZ w Pradze. Należy dodać, że w 1936 r. Władysław Gieysztor został konsulem honorowym Węgier, a Julian Rummel – Grecji⁸.

W końcu, w dniu 30 sierpnia 1938 r. otwarto konsulat Republik Czechosłowackiej w Gdyni. Na jego czele stanął konsul zawodowy. Został nim dyplomata i ekspert do spraw gospodarczych, Czech, Josef Pavlovský⁹. Konsulat nieformalnie funkcjonował do 1 kwietnia 1939 r. Podczas niespełna rocznej działalności zajmował się również sprawami gospodarczymi, w tym i tymi związanymi z branżą morską. Jak pisze Krzysztof Chalimoniuk „(...) konsulat załatwiał też sprawy zlecone przez instytucje czechosłowackie. Dobrym przykładem może być zapytanie wysłane za pośrednictwem Ministerstwa Spraw Zagranicznych przez (Czechosłowacką) Izbę Eksportu w sprawie oszczędności przy transporcie za pomocą małych statków z portu gdyńskiego do różnych portów na Morzu Bałtyckim. Zażądano w tym piśmie od konsulatu bardzo szczegółowych informacji. Dotyczyły one warunków wynajmu małych statków. Jak również powiadomienia do

⁵ K. Chalimoniuk, *Konsulat Republiki Czechosłowackiej w Gdyni w latach 1937-1939*, Rocznik Gdyński, 2004, nr 26, s. 45-61.

⁶ *Ibidem*.

⁷ *Ibidem*.

⁸ *Ibidem*.

⁹ *Ibidem*.

jakich portów mogą one zapewnić transport. Wreszcie, jaki jest przybliżony dzienny koszt wynajmu tych małych łodzi i jakie powstają inne koszty w porcie załadunkowym, oraz kto ponosi koszt ubezpieczenia statku i ładunku”¹⁰.

1.2. WĘGRY

Postanowienia Traktatu Wersalskiego, a przede wszystkim Traktatu z Trianon (art. 52)¹¹, pozbawiły Węgry dostępu do morza. Przed zakończeniem I wojny światowej Królestwo Węgierskie miało dostęp do Morza Śródziemnego przez Rijekę – Fiume (który to przyznała im cesarzowa Maria Teresa dekretem z 1776 r.). W 1924 r. Fiume zostało włączone do Włoch. W 1927 r. Włochy Mussoliniego z Węgrami podpisują Traktat o Przyjaźni – na jego mocy Węgrzy otrzymali prawo do korzystania z portu w celach handlowych. Zapis ten kończył okres odizolowania ich od morza¹².

Węgry z racji swego położenia geograficznego naturalnie ciążyły ku portom Morza Śródziemnego. Jednak koniec I wojny światowej i postanowienia z Trianon, na jakiś czas utrudniły im eksport i import towarów drogą morską przez porty Włoch czy nowopowstałej Jugosławii. W tym czasie Węgry poszukiwały innych możliwości tworzenia szlaków handlowych, również na północ od granic swego kraju – przez Morze Północne czy Morze Bałtyckie. Utworzenie konsulatu honorowego w przedwojennej Gdyni może o tym świadczyć. W 1934 r. przez polski port przechodził tranzyt węgierski o wielkości 20,8 tys. ton ładunku¹³. W tym samym roku porty niemieckie obsłużyły 42,4 tys. ton towarów węgierskiego tranzytu¹⁴.

2. RYS HISTORYCZNY: OKRES PO II WOJNIE ŚWIATOWEJ

2.1. CZECHOSŁOWACJA

Po drugiej wojnie światowej, na mocy zawartej w 1929 r. umowy dzierżawy z miastem Hamburg, Czechosłowacja zachowała prawa do terenów położonych w hamburskim porcie. Jednak po 1945 r., zainteresowanie Czechosłowaków korzystaniem z hamburskiego portu, znajdującego się wówczas po drugiej stro-

¹⁰ *Ibidem*.

¹¹ Treaty of Peace Between The Allied and Associated Powers and Hungary And Protocol and Declaration, Signed at Trianon June 4, 1920, World War I Primary Document Archive – https://wwi.lib.byu.edu/index.php/Treaty_of_Trianon (dostęp: 6.11.2023 r.).

¹² A. Slocum Cottrell, *Effect of Trianon Treat on Hungary*, Boston University, 1931, s. 68.

¹³ J. Wendt, *Geopolityczne aspekty tranzytu w Europie Środkowej*, PAN IG i PZ, 1999, Biuletyn Geopolitical Studies, vol. 6, tabela 4, s. 46.

¹⁴ *Ibidem*, tabela 6, s. 46.

nie „żelaznej kurtyny”, słabnie. W efekcie zwrócili oni swą uwagę na inny port, do którego wcześniej mieli Traktatem Wersalskim zagwarantowany dostęp do morza, a z którym nie zawarli umowy dzierżawy, tak jak to uczynili z Hamburgiem. Wskutek przesunięcia granic Szczecin, bo o tym porcie mowa, znalazł się w granicach Polski Ludowej i w opinii czechosłowackich komunistów, a przede wszystkim towarzyszy radzieckich, to on miał się stać czechosłowackim „oknem na świat”. Natomiast Odra, tak jak wcześniej Łaba, miała przejąć funkcję głównego szlaku transportowego towarów do portu¹⁵.

Już 1947 r. Czechosłowacja i Polska podpisały układ o przyjaźni i wzajemnej pomocy oraz konwencję o zapewnieniu współpracy gospodarczej¹⁶. Istotną częścią konwencji był układ komunikacyjny, który zapewniał Czechosłowacji wolny obszar celny w szczecińskim porcie, a także uprzywilejowaną pozycję w żegludze odrzańskiej. W 1948 r. powołany został armator żeglugi śródlądowej – Czechosłowacka Żegluga na Odrze, z siedzibą we Wrocławiu i oddziałem w Szczecinie. Układ komunikacyjny pozwalał też czechosłowackiej flocie handlowej na korzystanie z polskich portów morskich na takich samych warunkach, jakim podlegała flota polska¹⁷.

W dniu 15 lipca 1949 r. zawarto umowę o dzierżawie terenów w szczecińskim porcie, gdzie Czechosłowacy mogli eksploatować nabrzeże z przylegającym terenem o powierzchni ok. 30000 m². Niestety niedługo potem okazało się, że oba przedsięwzięcia portowo-armatorskie są nierentowne i w 1956 r. zrezygnowano z ich kontynuacji.

Za spedycję tranzytu czechosłowackiego, który miał „przechodzić” przez polskie porty morskie odpowiedzialna była, powołana w 1946 r., spółka z o.o. „Spedrapid” w Gdyni (z oddziałami w Gdańsku i Szczecinie). Wspólnikami o równych udziałach były: ze strony polskiej – C. Hartwig Przedsiębiorstwo Spedycji Międzynarodowej oraz czechosłowacki „Metrans” – późniejszy Čechofracht. Spółka zatrudniała ok. 220 osób. W Gdyni urzędował prezes zarządu – Czechosłowak oraz dyrektor naczelny – Polak. Zasadą było, że zastępcą dyrektora w Szczecinie był Czechosłowak. Co ciekawe spółka funkcjonowała na podstawie przepisów przedwojennego Kodeksu handlowego (1934 r.)¹⁸, który w rzeczywistości socjalistycznej nie był stosowany¹⁹.

¹⁵ R. Techman, *Transport czechosłowacki w portach ujścia Odry po II wojnie światowej*, Studia Maritima, vol. XXVII, 2015, s. 229.

¹⁶ Konwencja między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czechosłowacką o zapewnieniu współpracy gospodarczej, podpisana w Pradze dnia 4 lipca 1947 r., Dz. U. R.P. Nr 10, poz. 70.

¹⁷ *Ibidem*, s. 230.

¹⁸ Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 27 czerwca 1934 r. – Kodeks handlowy (Dz.U. z 1934 r. nr 57, poz. 502).

¹⁹ Wywiad przeprowadzony z Witoldem Górskim – dyrektorem zarządzającym Spedrapid (1985-1996), 17.10.2023 r.

Spedrapid pełnił również funkcję oficjalnego przedstawiciela Czechosłowackiej Żeglugi Morskiej (*Československá námořní plavba*) w Polsce – armatora, który w czasie swego istnienia posiadał 44 statki. Kadry dla tej floty kształciły się w szkołach morskich Gdyni, Szczecina i Odessy²⁰.

W 1947 r. Gdynia i Gdańsk przodowały w przeładunkach czechosłowackich towarów - łącznie 726,8 tys. ton, w Szczecinie było to 8,8 tys. ton. Dla przykładu na drugim miejscu pod względem tranzytu czechosłowackich towarów znalazł się Hamburg (528,2 tys. ton). Ta kolejność zmieni się w 1958 r. Port w Szczecinie nie tylko zajmie pierwsze miejsce jeśli chodzi o przeładunek czechosłowackiego tranzytu. Wzrosnie również zaangażowanie polskiego armatora ze Szczecina – Polskiej Żeglugi Morskiej, która znajdzie się w czołówce przewoźników obsługujących czechosłowacki handel zagraniczny. Również szczeciński przemysł stoczniowy stanie się ważnym partnerem naszych południowych sąsiadów, którzy wykorzystają go na potrzeby swego narodowego przewoźnika morskiego Czechosłowackiej Żeglugi Morskiej (*Československá námořní plavba*)²¹.

W kolejnej dekadzie Szczecin utrzymał palmę pierwszeństwa w tym rankingu, należy jednak zaznaczyć, że kolejne dekady to ogólny spadek czechosłowackiego tranzytu przez porty polskie. Ściąganie czechosłowackich ładunków do polskich portów stawało się, w związku z konkurencją portów niemieckich, czyli zachodnioniemieckiego Hamburga czy też wschodnioniemieckiego Rostocku, a także portów adriatyckich: Rijeki, Bakar, Kopr, coraz trudniejsze. W 1976 r. hamburski port powrócił na pierwsze miejsce jeśli chodzi o przeładunki czechosłowackiego tranzytu²².

Po przemianach gospodarczo-ustrojowych do rozpadu Czechosłowacji kompleks portów Szczecin-Świnoujście nadal był najważniejszym miejscem w Polsce dla przeładunku czechosłowackich towarów tranzytowych. W 1992 r. wolumen tych ładunków wyniesie 1481 tys. ton – 92% w skali Polski (w portach Trójmiasta będzie to w Gdańsku jedynie 32 tys. ton, a w Gdyni – 86 tys. ton)²³.

Pomimo połączenia Czechosłowacji z Szczecinem śródlądową drogą wodną, dominujące znaczenie miało połączenie kolejowe, które obsługiwało aż 90% towarów. Większość przewożonych towarów w imporcie i eksporcie stanowiły ładunki masowe – czyli, wydawałoby się ładunki, które najlepiej przewozić barkami. Odrą, na której pływali polscy armatorzy, jak „Żegluga na Odrze” czy czechosłowaccy, wspomniana wcześniej „Czechosłowacka Żegluga na Od-

²⁰ *Ibidem*.

²¹ R. Techman, *Transport czechosłowacki w portach ujścia Odry po II wojnie światowej*, *Studia Maritima*, vol. XXVIII (2015), s. 241.

²² *Ibidem*, s. 262.

²³ *Ibidem*, s. 263.

rze”, a potem „Czechosłowacka Żegluga Łabsko-Odrzańska” przewożono ok. 10%. Transport samochodowy był minimalny²⁴.

Przykładem kooperacji polsko-czechosłowackiej w ramach gospodarki morskiej niezwiązanej bezpośrednio z tranzytem czy wymianą towarów było powołanie stałego sądu polubownego w Gdyni. W 1953 r. Prezydium i Rada Polskiej Izby Handlu Zagranicznego (PIHZ) powołała Kolegium Arbitrów dla Spraw Żeglugi Morskiej przy PIHZ. Krótco po powołaniu Kolegium okazało się, że liczba sporów wynikających z transportu morskiego pomiędzy krajami bloku wschodniego jest znaczna i rośnie. W związku z tym powstała konieczność utworzenia specjalnego międzynarodowego sądu arbitrażowego, który te spory mógłby rozstrzygać. Po trwających sześć lat negocjacjach pomiędzy izbami gospodarczymi Polski (PIHZ), Niemieckiej Republiki Demokratycznej i Czechosłowacji, 17 czerwca 1959 r. zawarto układ na bazie którego powołano Międzynarodowy Sąd Arbitrażowy dla Spraw Żeglugi Morskiej i Śródlądowej (MSA) w Gdyni. Jego zadaniem miało być „szybkie, nieskomplikowane i fachowe rozstrzyganie sporów cywilno-prawnych, mogących wynikać ze spraw żeglugi morskiej i śródlądowej”. Sąd mógł rozstrzygać spory z kontrahentami z innych krajów RWPG, a także spoza tego obszaru. Międzynarodowy charakter MSA wynikał ze sposobu jego powołania i rozstrzyganych sporów w handlu zagranicznym – Prezydium MSA składało się z trzech członków i ich zastępców z Polski, NRD i CSRS. Każdy z nich kolejno przez rok pełnił funkcję Prezesa gdyńskiego sądu. W ciągu pierwszych 15 lat do sądu wpłynęło 450 spraw²⁵.

2.2. WĘGRY

Nowy porządek wprowadzony po zakończeniu II wojny światowej, znalezienie się w jednym bloku politycznym, sprawiło, że Węgry zainteresowały się bardziej możliwościami tranzytu towarów w eksporcie i imporcie przez polskie porty.

W 1947 r. w dzienniku „Magyar Nemzet” w artykule „Odbudowująca się Polska”, jego autor Endre Sós, zauważył, że w posiadaniu Polski znalazły się cztery duże bałtyckie porty, i w związku z tym Polska stanie się potęgą morską²⁶. W tym samym roku w Gdyni gościła delegacja węgierskiego ministerstwa transportu i kolei. Celem wizyty było nawiązanie współpracy pomiędzy portem w Gdyni a naddunajskim portem w Csepel, który obsługiwał statki morskie²⁷.

²⁴ *Ibidem*, s. 245.

²⁵ L. Stefaniak (red.), *60 lat arbitrażu morskiego*, Krajowa Izba Gospodarki Morskiej, 2012, s. 20-21 i 24.

²⁶ T. Kopyś, *Stosunki Polsko-węgierskie w latach 1945-1970*, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, s. 49.

²⁷ *Ibidem*, s. 128.

Polska prasa informowała o przybyciu węgierskiej delegacji handlowej na polskie wybrzeże²⁸. Delegacja odwiedziła Szczecin i Gdynię, „interesując się możliwościami wykorzystania polskich portów do celów tranzytowych towarów rolnych i surowców (np. skóry) do państw skandynawskich”²⁹. Kolejne ważne decyzje podjęto w 1954 r. Podczas rozmów międzyresortowych obu krajów założono, że tranzyt węgierski przez polskie porty wyniesie 300 tys. ton.

W 1958 r. została podpisana umowa pomiędzy polskim Hartwigiem a jego węgierskim odpowiednikiem – Maspedem. W tym też roku w Budapeszcie powstało przedstawicielstwo Ministerstwa Przemysłu PRL w postaci zagranicznego Oddziału Żeglugi i Portów³⁰. W kolejnych latach następuje stopniowy wzrost przeładunków. W latach 60. ubiegłego wieku Węgry wysyłały około 40% swojego eksportu przez polskie porty. W tym czasie Węgry i Czechosłowacja zwiększały też swój eksport przez port w Hamburgu. Pomimo tego udział tranzytu węgierskich towarów przez polskie porty za pośrednictwem polskich kolei był na drugim miejscu po tranzycie towarów czechosłowackich³¹. W 1968 r. Węgry i Polska podpisały umowę o współpracy w zakresie żeglugi, na podstawie której przez port w Szczecinie Węgrzy będą mogli się komunikować z portami zachodnimi. Umowa wprowadzała także możliwość wykorzystania polskich portów przez węgierskie zaplecze³².

Szczyt przeładunku węgierskich towarów tranzytowych w polskich portach odnotowano w drugiej połowie lat 80. ubiegłego wieku. W 1986 r. w Gdańsku przeładowuje się 141 tys. ton, w Gdyni – 400, a w Szczecinie – 438 tys. ton. (w Hamburgu – 483). Rok później odpowiednio: Gdańsk – 170, Gdynia – 506, Szczecin – 386 (Hamburg – 447). Niekwestionowanym liderami węgierskiego tranzytu w tych latach pozostają porty adriatyckie – Rijeka i Koper – gdzie przeładowano ponad 600 tys. ton towarów³³. Koniec lat 80. ubiegłego wieku to spadek przeładunków węgierskiego tranzytu w polskich portach. Natomiast na początku lat 90. ubiegłego wieku odnotowano drastyczny spadek przeładunków węgierskiego tranzytu. W 1991 r. w Gdańsku było to 16 tys. ton, w Gdyni 67, a w Szczecinie 70. W 1992 r., dane wskazują, że Port Gdynia przeładował 5 tys. ton, a Port Szczecin 16 tys. ton.

Lata 90. ubiegłego wieku to okres zastoju w kontaktach z południowym zapleczem polskich portów – Czechami, Słowacją i Węgrami. W Polsce porty podnoszą się po przemianie ustrojowej. Ważnym momentem jest przyjęcie

²⁸ „Rzeczpospolita” 1948, 23 I, s. 5.

²⁹ *Ibidem*, s. 192.

³⁰ *Ibidem*, s. 194.

³¹ *Ibidem*, s. 194.

³² *Ibidem*, s. 196.

³³ J. Wendt, *Geopolityczne aspekty...*, s. 83.

ustawy o portach i przystaniach morskich w 1996 r.³⁴, która zainicjuje przekształcenia i inwestycje prowadzące do szybkiego rozwoju polskich portów wschodniego i zachodniego wybrzeża. Polskie porty zaczynają walczyć o miano lidera na Bałtyku. Jest to też okres poprawiania infrastruktury dostępowej zarówno od strony morza, jak i lądu. Kolejne dekady przynoszą rozwój połączeń drogowych na linii północ-południe, co niewątpliwie wpływa pozytywnie na możliwość powrotu do obsługi tranzytu towarów tych krajów. Autostrada A1 łączy porty trójmiejskie z Czechami w kierunku na Ostrawę i dalej przez Brno i Bratysławę do Budapesztu. W 2023 r. oddano do użytku drogę ekspresową S3, która łączy, poprzez czeską D11 Szczecin z Pragą (niestety autostrada D11 w Czechach nie jest jeszcze gotowa). Czesi obserwują rozwój infrastruktury drogowej w Polsce i łączenie polskich portów z ich krajem, czego wyrazem może być artykuł w opiniotwórczym portalu branży transportowo-logistycznej *zdopravy.cz* zatytułowany: „Polacy już mają więcej niż 5000 km dróg szybkiego ruchu, otworzyli odcinek bałtycki”³⁵.

3. PROMOCJA POLSKIEJ BRANŻY MORSKIEJ – DZIAŁALNOŚĆ PRZEDSTAWICIELSTW DYPLMATYCZNYCH W PRADZE

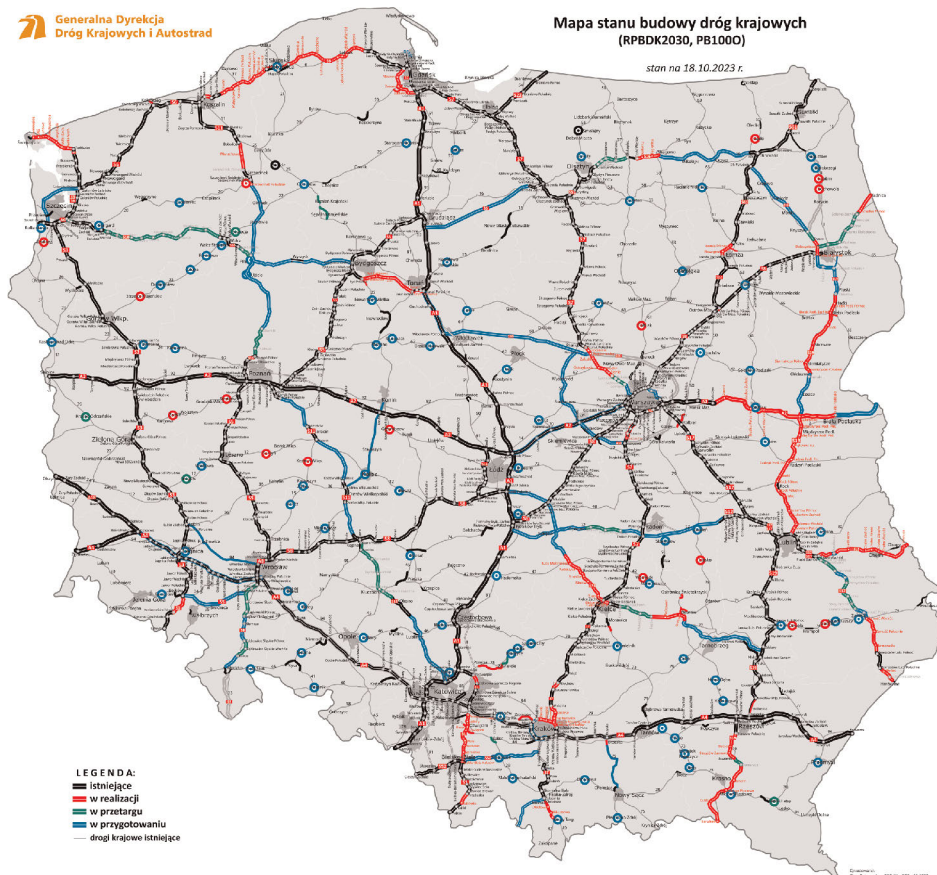
Już w okresie międzywojennym zauważono w Polsce konieczność nawiązania współpracy z nowopowstałą Republiką Czechosłowacką w zakresie wykorzystania dostępu Polski do morza. W 1919 r. powołano Przedstawicielstwo Przemysłu i Handlu w Ostrawie dla obsługi importu i tranzytu czechosłowackiego. W 1923 r. placówkę przeniesiono do Pragi. 1927 r. placówkę podniesiono do rangi attachatu – tym samym powstał Attachat Morski przy Poselstwie RP w Pradze, następnie zmieniony na Biuro Radcy³⁶. Stan ten przetrwał 1939 r. i niemiecką aneksję Czechosłowacji (stworzenie Protektoratu Czech i Moraw oraz Słowacji), następnie wojnę.

Równoległe do działań dyplomatycznych promocję branży prowadziły podmioty ją reprezentujące. W 1930 r. powstało w Gdyni Polskie Transatlantyczne Towarzystwo Okrętowe, które w 1934 r. przekształciło się w Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe S.A. (GAL). W 1930 r. polska żegluga miała już swoje przedstawicielstwo w Pradze, które wskutek szybkiego rozwoju przekształcone zostało w 1932 r. w oddział przedsiębiorstwa w Pradze z filiami w Ostrawie i Užhovie.

³⁴ Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich, Dz. U. z 2023 r. poz. 1796.

³⁵ <https://zdopravy.cz/polaci-uz-maji-vice-jak-5-tisic-kilometru-rychlostnich-silnic-cesko-ne-ni-ani-na-tretine-178616/> (dostęp: 28.09.2023 r.).

³⁶ J. Uziębło, *Krótką historią placówki gospodarki morskiej w Republice Czechosłowackiej i Republice Czeskiej*, archiwum autora, wywiad przeprowadzony z autorem 27.10.2023.



Ryc. 2. GDDKiA – Mapa przygotowania dróg krajowych – 18 października 2023 r.³⁷

Jak ważny był dla przedsiębiorstwa czechosłowacki tranzyt, może świadczyć fakt, że oddział praski był jednym z trzech zagranicznych oddziałów – pozostałe dwa miały swoje siedziby w Nowym Jorku i Rydze³⁸. Działania promocyjne dyplomacji oraz zaangażowanych przedsiębiorców przyniosły efekt i w 1936 r. przez port w Gdyni przewieziono w imporcie i eksporcie 750 tys. ton towarów czechosłowackich.

Po zakończeniu II wojny światowej GAL reaktywował swoje przedstawicielstwo w Pradze w 1947 r. W 1955 r. przekształcono je w palcówkę Ministerstwa Żelug, a dwa lata później podniesiono do rangi Attachatu ds. Żelug i Portów

³⁷ Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, www.gov.pl/attachment/af36ed0d-20b1-4393-a3d6-c55d1a039aa8 (dostęp: 6.11.2023 r.).

³⁸ J. Uziębło, *Współpraca gospodarcza polsko-czechosłowacka w obsłudze tranzytu*, archiwum własne autora, s. 1.

przy Ambasadzie Polski w Pradze. Poselstwo Polskie w Czechosłowacji podniesiono do rangi Ambasady w 1948 r.

Do 30 czerwca 1974 r. Attachat stanowił samodzielną placówkę bezpośrednio podległą Ambasadzie. W jego skład wchodziło siedmiu pracowników, w tym czterech pracowników merytorycznych delegowanych z kraju i trzech pracowników obsługi. W dniu 1 lipca 1974 r. w wyniku połączenia Ministerstwa Żeglugi z Ministerstwem Handlu Zagranicznego, Attachat został włączony do Biura Rady Handlowego. Lata 70. ubiegłego wieku to czas zmniejszonego zainteresowania strony polskiej tranzytem czechosłowackim. Spowodowane to było m.in. skoncentrowaniem się Polski na obsłudze ładunków własnego handlu zagranicznego. W związku z tym nastąpiło ograniczenie działalności biura w Pradze i redukcja etatów, i od 1982 r. Attachat posiadał już tylko jeden etat – Attache handlowego ds. gospodarki morskiej, który był podporządkowany Biuru Rady Handlowego³⁹.

W roku 1985 r., wobec spadku obrotów polskiego handlu zagranicznego i w związku z tym koniecznością „poszukiwania” ładunków tranzytowych zwiększono obsadę etatową pracowników merytorycznych Attachatu do dwóch osób. W 1987 r. Attachat podniesiono do rangi Radcostwa ds. Morskich przy Ambasadzie PRL w Czechosłowacji.

Współpraca między PRL a CSRS w zakresie tranzytu i gospodarki morskiej odbywała się m.in. w oparciu o następujące umowy i protokoły:

1. Umowę pomiędzy Rządem PRL a Rządem CSRS z 1974 r. o współpracy przy przewozie towarów w tranzycie obu krajów do roku 1990;
2. Coroczny Protokół Transportowy o współpracy w zakresie wzajemnego świadczenia usług przy przewozie towarów pomiędzy PRL a CSRS;
3. Roczny Protokół Komisji RWPG/I Grupa OSZD) w sprawie wielkości przewozów ładunków tranzytowych w eksporcie i imporcie;
4. Roczne umowy pomiędzy Čechofrachtem a polskimi portami morskimi;
5. Roczne umowy pomiędzy Čechofrachtem a Polskimi Liniami Oceanicznymi;
6. Roczne umowy Żeglugi na Odrze a Čechofrachtem;
7. Roczne umowy Zarządu Morskiego Portu Szczecin-Świnoujście a Czechosłowacką Żeglugą na Łabie i Odrze;
8. Roczne umowy pomiędzy Polskimi Liniami Oceanicznymi i Cesmadem.

W okresie powojennym przedstawicielstwem gospodarki morskiej w Pradze kierowali:

- | | |
|---|-----------|
| 1. Jan Marek Otrębski – Przedstawiciel | 1947-1956 |
| 2. Jerzy Pański – Attaché ds. Morskich | 1956-1962 |
| 3. Irena Porębska – Attaché ds. Morskich | 1962-1967 |
| 4. Jan Kowalkowski – Attaché ds. Morskich | 1967-1971 |

³⁹ *Ibidem*, s. 2.

- | | |
|---|-----------|
| 5. Józef Michałkiewicz – Attaché ds. Morskich | 1971-1973 |
| 6. Zbigniew Chmielewski – Attaché ds. Morskich | 1973-1977 |
| 7. Andrzej Kozanowski – Attaché ds. Morskich | 1977-1982 |
| 8. Mieczysław Wilczewski – Attaché ds. Morskich | 1982-1986 |
| 9. Zbigniew Rozkosz – Radca ds. Morskich | 1986-1989 |

W tym samym czasie:

- | | |
|--|-------------------------|
| 11. Ryszard Szynkowski – z-ca Attaché Handlowego | 1989-1990 |
| 12. Adam Nowotnik – Radca ds. Morskich | 1990-1991 |
| następnie | |
| 13. Stanisław Grzesiuk – Radca ds. Morskich | 1991-1996 |
| 14. Jerzy Uziębło – Radca ds. Transportu | 1996-2006 ⁴⁰ |

„Biuro Radcy w Pradze miało dużą autonomię. Wprawdzie radca był członkiem Kierownictwa Ambasady, ale główne zadania stawiali kolejni ministrowie mający w swoim obszarze działania transport, w tym gospodarkę morską” - mówi w wywiadzie przeprowadzonym 27 października 2023 r. Jerzy Uziębło⁴¹.

Warto odnotować, że oprócz działalności dyplomatycznej, w okresie powojennym również przedsiębiorstwa bezpośrednio zajmowały się na czechosłowackim rynku promocją swojej oferty. Poza wspomnianym wcześniej GAL-em, który zakończył działalność w 1950 r. (a jego majątek został podzielony na Polskie Linie Oceaniczne i Polską Żeglugę Morską), w opisywanym czasie swoje stałe przedstawicielstwa miały m.in. Polskie Linie Oceaniczne, Morska Agencja, Chipolbrok, Polska Żegluga Morska, Polski Rejestr Statków czy Polcargo. Oddzielne placówki miały PKP (później PKP Cargo) LOT i PKS. Po rozpadzie Czechosłowacji w 1992 r. zlikwidowano przedstawicielstwa PKS, PLO; ok. 2 lata funkcjonowało biuro Chipolbork i Euroafrica Linie Żeglugowe⁴².

W dniu 10 czerwca 1996 r. funkcję Radcy ds. transportu w Pradze objął kpt. ż.w. Jerzy Uziębło. Jego pełnomocnictwo obejmowało też Słowację. W tym roku tranzyt ładunków czeskich przez polskie porty wyniósł ok. 500 tys. ton i ok. 300 tys. ton ładunków słowackich.

Głównymi zadaniem przed jakim stanął Radca Jerzy Uziębło było w zasadzie reaktywowanie działalności placówki. Należało zwiększyć aktywność radcy w obszarze promocji polskich portów i polskiej branży morskiej i nawiązywaniu kontaktów mogących pomóc we wzroście tranzytu czeskich i słowackich towarów przez polskie porty, a także w nawiązaniu współpracy z innymi sektorami branży⁴³.

⁴⁰ *Ibidem*, s. 3.

⁴¹ Wywiad przeprowadzony z J. Uziębło 27.10.2023 r.

⁴² Jerzy Uziębło, Krótka historia placówki gospodarki morskiej w Republice Czechosłowackiej i Republice Czeskiej, archiwum autora, wywiad przeprowadzony z autorem 27.10.2023 r.

⁴³ Wywiad przeprowadzony z J. Uziębło 27.10.2023 r.

W ramach podjętych działań przywrócono świetność Polskiemu Dniu Morza, który odbywał się co roku na początku czerwca w Pradze i Bratysławie, a który był okazją do spotkań polskiej branży morskiej z potencjalnymi partnerami po stronie Czeskiej i Słowackiej oraz decydentami z trzech sąsiadujących państw. Radca Jerzy Uziębło włączył się również w organizację międzynarodowej konferencji „Transport”, skupiającej się na transporcie, infrastrukturze transportowej oraz logistyce. Konferencja w swym podstawowym założeniu ma wspierać rozwój infrastruktury transportowej na obszarze morawsko-śląskim oraz jej połączenia ze sąsiednimi regionami. Odbywa się od 1997 r. po dziś dzień w Ostrawie⁴⁴.

Podjęte działania pozwalają zakończyć 2005 r. wynikiem ok. 1 mln 400 tys. ton ładunków czeskich i ponad 840 tys. ton ładunków słowackich. Należy zaznaczyć, że w tym czasie na Słowacji działał od 3 lat Radca Ewaryst Waligórski. Jerzy Uziębło zakończył swoją działalność w 10 czerwca 2006 r. Niedługo po tym przedstawicielstwo polskiej gospodarki morskiej zostało w Pradze i Bratysławie zamknięte.

4. KRAJOWA IZBA GOSPODARKI MORSKIEJ

4.1. HISTORIA KIGM

Krajowa Izba Gospodarki Morskiej (KIGM) powstała w 1999 r. Od początku swego istnienia skupiała wśród swych członków podmioty reprezentujące wszystkie sektory polskiej branży morskiej: porty i biznes „okołoportowy”, przedsiębiorców żeglugowych, stocznie, uczelnie morskie i inne morskiej jednostki edukacyjne, firmy zajmujące się rybołówstwem, a także inne związane pośrednio czy bezpośrednio z biznesem morskim, jak ubezpieczycieli, kancelarie prawne, banki i biura doradztwa. Członkowie Izby pochodzą z różnych miejsc w kraju, choć głównie skoncentrowani są regionach pomorskim i zachodniopomorskim. Siedzibą biura KIGM oraz biura Oddziału Pomorskiego jest Gdynia. W Szczecinie działa biuro Oddziału Zachodniopomorskiego. Wcześniej były jeszcze biura w Elblągu i Kołobrzegu, ale po restrukturyzacjach przestały funkcjonować.

KIGM jest od początku swego istnienia członkiem Krajowej Izby Gospodarczej. Jest też w pewnej części sukcesorem Polskiej Izby Handlu Zagranicznego, jako że w strukturach izby funkcjonują działy i instytucje, które działały jeszcze przy PAIH. Jest to Międzynarodowy Sąd Arbitrażowy, o którym była mowa wcześniej oraz Komisariat Awaryjny, który jest reprezentantem zagranicznych firm ubezpieczeniowych oraz zrzeszeń ubezpieczycieli jako „komisarz awaryjny” oraz *settling agent*. Komisariat działa na terenie całego kraju obsługując szkody

⁴⁴ <http://www.msunion.cz/hlavni-aktivity/konference/transport> (dostęp: 6.11.2023 r.).

powstające m.in. w transporcie morskim, drogowym, kolejowym i lotniczym. Od niedawna działa również na terytorium Czech.

Pierwsze lata działalności Izby, oprócz standardowych działań izby gospodarczej jak opiniowanie aktów prawnych i reprezentacja interesów członków wobec władz lokalnych i centralny, to przede wszystkim działalność związana z organizacją struktur Izby oraz wsparcie przedsiębiorców w przygotowaniu Polski do wejścia do Unii Europejskiej.

O początku swego istnienia Izba zajmuje się promocją sektora morskiego i przedsiębiorców go tworzących. Jednym z przykładów jest wydarzenie integracyjne polskiej gospodarki morskiej „Wspólna Kaczka”, podczas którego wręczone są nagrody i wyróżnienia honorowe Krajowej Izby Gospodarki Morskiej za spektakularne osiągnięcia w biznesie morskim za rok miniony. Wydarzenie odbywa się corocznie w Gdyni, w drugi piątek października. Za jego organizację jest odpowiedzialny organ prasowy KIGM, dwutygodnik „Namiary na morze i handel”. Drugim wydarzeniem, o podobnym charakterze, jest zachodniopomorski *Herring*, gdzie laureaci konkursu otrzymują Laur Bałtyku i Bursztynowy Laur Bałtyku.

Bardzo ważnym elementem działalności było i jest budowanie tożsamości morskiej Polaków oraz rozpowszechnianie wiedzy o polskiej gospodarce morskiej i ofercie przedsiębiorców członkowskich w kraju, a od 2007 r. również zagranicą. Za tę działalność, w dniu 10 lutego 2024 r. w Pucku podczas obchodów 104. rocznicy zaślubin Polski z morzem, Krajowa Izba Gospodarki Morskiej została odznaczona Krzyżem Pro Mari Nostro nadawanym przez Ligę Morską i Rzeczną.

4.2. KIGM I PROMOCJA POLSKIEJ BRANŻY MORSKIEJ W KRAJACH „ZAPLECZA”

Polski Dzień Morza. W 2007 r. funkcję dyrektora biura KIGM objął kpt. ż.w. Jerzy Uziębło, wyżej wspomniany Radca ds. Transportu w Ambasadzie RP w Pradze w latach 1996-2006. Później zostanie Sekretarzem Generalnym KIGM. W związku z dalszym zainteresowaniem portów i branży okołoportowej, promocją ich ofert na rynku czeskim i słowackim, Jerzy Uziębło kontynuował, organizowane wcześniej jako radca, wydarzenie – *Polski Dzień Morza*. Tym razem reprezentując KIGM, ale dalej we współpracy z polskimi placówkami dyplomatycznymi. Pomimo braku zainteresowania władz centralnych promowaniem branży morskiej poprzez utrzymywanie specjalnie do tego stworzonej placówki (zamknięto ją w 2006 r.), w Czechach i na Słowacji, w wyjazdach na *Polski Dzień Morza* brali udział, obok reprezentantów firm, przedstawiciele polskiego rządu.

W dniu 19 czerwca 2007 r. odbyły się, w ogrodach Ambasady RP w Pradze, główne uroczystości Polskiego Dnia Morza. W wydarzeniu wzięła udział delegacja sejmowej Komisji Obrony Narodowej na czele z jej przewodniczącym Bogdanem

Zdrojewskim i wiceprzewodniczącym Jerzym Szmajdzińskim. Gospodarzem imprezy był ambasador RP w Czechach Jan Pastwa. Polskie firmy i instytucje reprezentowali: zarządy portów Szczecin-Świnoujście, Gdyni i Gdańska, Urząd Morski w Gdyni, Finnlines, POL-Levant, Spedrapid i Trade-Trans czy Akademia Marynarki Wojennej. Ze strony czeskiej wzięło udział ponad 300 osób, reprezentujących rząd i parlament Czech, a przede wszystkim ok. 200 przedstawicieli firm spedycyjnych i agencyjnych działających w tym kraju. W dniu 21 czerwca grupa polskich przedsiębiorców udała się do Bratysławy, gdzie w Hotelu Borik, odbyła się słowacka część obchodów Polskiego Dnia Morza.

Kolejny Polski Dzień Morza odbył się w dniach 9-10 czerwca 2008 r. w Bratysławie, i 12 czerwca w Pradze. Wydarzenie zostało zorganizowane przez KIGM oraz ambasady w ww. państwach oraz przy wsparciu Ministerstwa Infrastruktury. W spotkaniu w Bratysławie wzięło udział ok. 20 polskich firm – portów, spedytorów i handlowców, a w Pradze 16. Głównym punktem programu obchodów były prezentacje wyższych uczelni i szkół kształcących na potrzeby branży morskiej – Akademii Morskiej w Gdyni i Szczecinie, Szkoły Morskiej w Gdyni oraz Politechniki Gdańskiej. Promowano tym samym akcję „Partnerstwo dla morza”, dotyczącą zachęcania młodych ludzi do studiowania na kierunkach morskich.

W Bratysławie odbył się także panel dyskusyjny „Dlaczego Polska jest państwem morskim?” Otworzono też wystawę plakatu „Nad polskim morzem”. Gościem specjalnym obchodów była podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Anna Wypych-Namiołko.

W 2009 r. Polski Dzień Morza się nie odbył.

W 2010 r. w kwietniu do siedziby KIGM przyjechała delegacja Czechtrade z jej dyrektorem Jirim Bantonem na czele. Rozmowy dotyczyły przede wszystkim możliwości zwiększenia aktywności gospodarczej Czech na Pomorzu i wspólnym przygotowaniu, również z udziałem Gdańskiego Związku Pracodawców, seminarium dla przedsiębiorców z obu krajów. Innym tematem rozmów były Polski Dzień Morza w Pradze.

W roku 2011 Polski Dzień Morza odbył się jedynie w Bratysławie. W dniu 9 czerwca, w Instytucie Polskim, swoją ofertę przedstawiły słowackim partnerom, zarządy polskich portów Gdynia, Gdańsk, Szczecin-Świnoujście oraz Pollice. Ze strony armatorów zaprezentowali się POL-Levant oraz Finnlines. Następnie odbyło się spotkanie towarzyskie w Ambasadzie RP, w którym wzięli udział obok polskiej delegacji, przedstawiciele słowackich firm logistycznych i spedycyjnych, a także politycy słowaccy oraz dyplomaci Węgier i Czech. Drugi dzień (10 czerwca) przeznaczony był na indywidualne rozmowy biznesowe, prowadzone przez przedstawicieli polskich portów ze słowackimi przedsiębiorcami, którzy zainteresowani byli transportem towarów przez polskie porty. Polskie podmioty zostały zaproszone przez słowackie spółki logistyczne na doroczną konferencję w październiku 2011 r.

W dniach 4-5 czerwca 2012 r. odbyły się ostatnie przed dziesięcioletnią przerwą Polskie Dni Morza. Wydarzenie odbyło się pod patronatem Sławomira Nowaka, ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej i Jana Pastwy, ambasadora RP w Pradze.

Pierwszy dzień w Instytucie Polskim zaprezentowały się zarządy portów Gdynia, Gdańsk, Szczecin i Świnoujście, Deepwater Container Terminal z Gdańska, spółka Marel ze Szczecina oraz Polska Żegluga Morska. Wśród zaproszonych gości ze strony czeskiej znaleźli się spedytorzy, firmy produkcyjne i ich agenci.

Drugi dzień Dni Morza to spotkanie promocyjno-towarzyskie w ogrodach ambasady. Spotkanie czeskich i polskich uczestników wydarzenia uświetniła podsekretarz stanu MTBiGM Anna Wypych-Namietko.

W roku 2013 r. Sekretarzem Generalnym KIGM został dr Jerzy Lewandowski. W czasie pełnienia przez niego tej funkcji, kontynuowano organizację Polskiego Dnia Morza – choć ograniczyło się ono do Słowacji. Zorganizowano je w Bratysławie dwukrotnie w 2016 r. i w 2017 r.

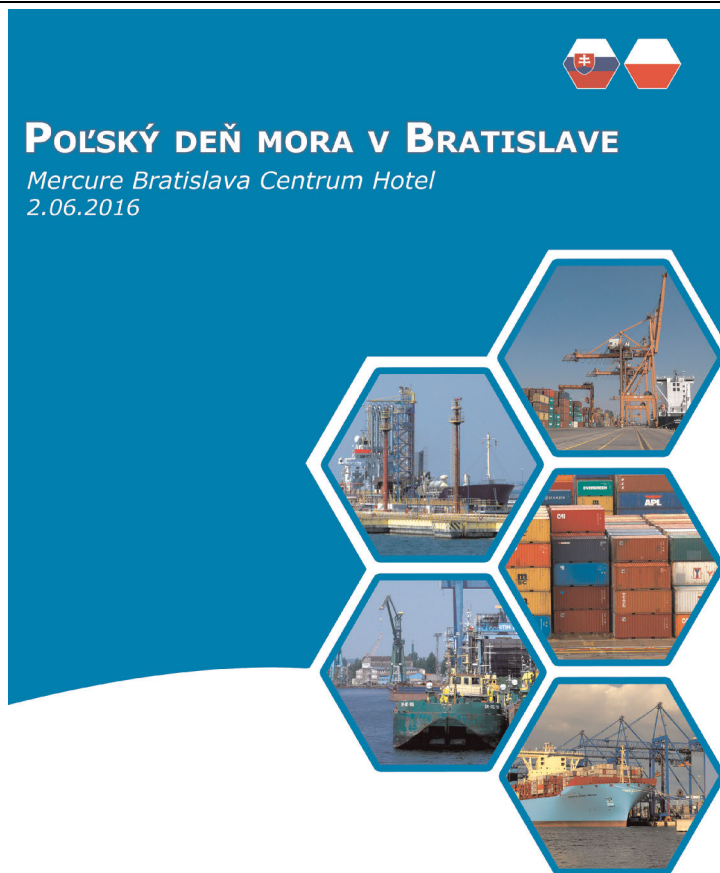
W dniu 2 czerwca 2016 r. w Bratysławie, już nie w siedzibie ambasady RP, ale w Hotelu Centrum Bratislava Mercure odbył się Polski Dzień Morza. W wydarzeniu brały udział Zarządy Morski Portów z Gdyni, Gdańska, Szczecina i Świnoujścia. Obecni byli także przedstawiciele terminali masowych jak np. Morski Terminal Masowy Gdynia (MTMG), kontenerowych jak Bałtycki Terminal Kontenerowy (BCT) oraz Deepwater Container Terminal z Gdańska. Wśród uczestników znaleźli się również reprezentanci Polskiego Rejestru Statków, spółki zajmującej się transportem Loconi Intermodal z Gdyni czy też Polskiej Izby Spedycji i Logistyki.

Wśród zaproszonych znaleźli się przedstawiciele m.in. huty żelaza, fabryk samochodów, producentów urządzeń elektronicznych, spółek logistycznych, izb przemysłowo-handlowych zrzeszających przedsiębiorców słowackich, ale także przedstawiciele mediów lokalnych zajmującymi się zagadnieniami transportu i logistyki.

W dniu 13 czerwca 2017 r. odbył się Dzień Morza w Bratysławie, również w Hotelu Centrum Bratislava Mercure. I w tym wydarzeniu wzięli udział przedstawiciele zarządów portów z Gdyni, Gdańska oraz Szczecina i Świnoujścia. A także przedstawiciele Polskich Linii Oceanicznych, DCT, MTMG, Unifeeder.

Spotkanie zaszczylił przedstawiciel władz słowackich Jozef Moravček, dyrektor generalny ministerstwa transportu i budownictwa RS oraz ambasador RP w Republice Słowackiej Leszek Soczewica. Podczas spotkania zabrał głos J. Michaliček, który zaznaczył, że najważniejszą kwestią, nad którą powinni skoncentrować się zarówno polscy, jak i słowaccy przedsiębiorcy to lobbing w kręgach decydenckich nad polepszeniem połączeń kolejowych i drogowych pomiędzy naszymi krajami.

W czerwcu 2018 r. izba zorganizowała dwudniową wizytę studyjną Słowaków i Czechów reprezentujących sektor TSL do polskich portów. Pierwszy dzień poświęcony był w części konferencyjnej portom w Gdyni oraz Szczecinie i Świ-

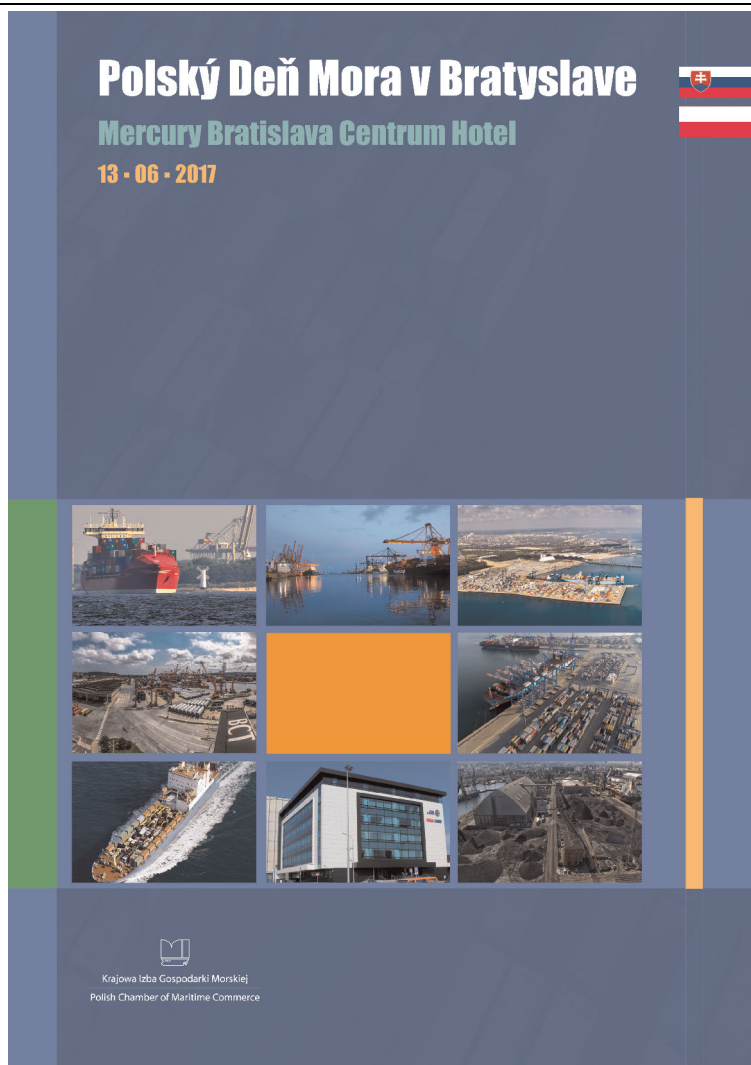



 Krajowa Izba Gospodarki Morskiej
 Polish Chamber of Maritime Commerce

Ryc. 3. Po lewej strona tytułowa folderu wydanego przez KIGM z okazji Polskiego Dnia Morza w Bratysławie 2016, po prawej – program wydarzenia. Ze zbiorów własnych KIGM.

noujściu, drugi Gdańskowi. Po części konferencyjnych goście mogli zobaczyć jak działają terminale portowe w obu miastach czy odbyć rejs po porcie Gdynia. Ofertę czeskiemu i słowackiemu sektorowi TSL podczas ich pobytu przedstawili operatorzy działający w portach trójmiejskich, jak Stena Line Polska, Finnlines Polska, Unifeeder, BCT, Gdyniński Terminal Kontenerowy (GCT) oraz MTMG.

W październiku 2018 r. w ramach 8. Międzynarodowej Konferencji CMDTUR 2018, organizowanej przez Uniwersytet w Żylinie odbył się również zorganizowany przez KIGM Polski Dzień Morza na Słowacji. W wydarzeniu również wzięli udział przedstawiciele zarządów portów, operatorzy portowi jak np. GCT, BCT czy DCT. Podczas Polskiego Dnia Morza w Żylinie podpisano też



Ryc. 4. Strona tytułowa folderu wydanego przez KIGM z okazji Polskiego Dnia Morza w Bratysławie 2017 r.

umowę o współpracy między Uniwersytetem Morskim w Gdyni a Uniwersyte-tem w Żylinie.

„Turkey – EU Business Dialogue (TEBD) – Logistics and Ports”. Rok 2019 w zakresie współpracy międzynarodowej izby rozpoczął się wizytą studyjną do Istanbulu, w ramach „Turkey – EU Business Dialogue (TEBD)” – „Logistics and Ports”. Wizyta była organizowana przez Eurochambers (Europejski Związek Izb Przemysłu i Handlu) w ramach „Turkey – EU Business Dialogue” (TEBD) – projekt wspierany przez Unię Europejską oraz Republikę Turecką. W wizycie wzięli udział przedstawiciele 11 wytypowanych izb związanych z gospodarką



Ryc. 5. Strona tytułowa folderu wydanego przez KIGM z okazji Polskiego Dnia Morza w Żylinie 2018 r.

morską i transportem z UE. Polskę reprezentowała w ramach KIG, członka Eurochambers, jedna organizacja – Krajowa Izba Gospodarki Morskiej. W jej imieniu do Istambułu pojechał autor niniejszego opracowania, pełniąc jeszcze wtedy funkcję dyrektora biura KIGM. Ogólnym celem projektu TEBD jest wzmocnienie obustronnego zrozumienia i poszerzenie wiedzy pomiędzy izbami tureckimi, a ich odpowiednikami w Unii Europejskiej, głównie poprzez promocję przedsiębiorstw zrzeszonych w izbach, ich możliwej współpracy; a także poszerzeniu wiedzy o potencjale i wyzwaniach jakie będzie można spotkać w obszarze biznesu w skutek ewentualnej, przyszłej akcesji Turcji do UE.

Natomiast głównym celem wizyty studyjnej było lepsze zrozumienie wagi działalności biznesu tureckiego w obszarze portów i logistyki, oraz możliwości biznesowe dla europejskich partnerów w wymienionych obszarach. Wizyta obejmowała prezentacje tureckich izb branżowych (w tym m.in. *Chamber of Shipping*, kolei państwowych), wizyty w centrum spedycyjno-logistycznym przy granicy z UE, na największym lotnisku na świecie – Istambul Airport, a także w podstambulskim hubie intermodalnym. Podczas wizyty odbyły się również warsztaty z udziałem przedstawicieli izb europejskich i partnerami tureckimi. Tematami warsztatów były: SME & Digitalisation, People, Training and Skills, Investment climate and doing business environment, Logistics and Connectivity. Zadaniem warsztatów było przygotowanie rekomendacji zagadnień, które zostały przedstawione następnego dnia na spotkaniu na wysokim szczeblu wieńczącym wizytę pomiędzy stroną turecką a UE, reprezentowanych przez ministra Berata Albayarka (Minister Finansów i Skarbu RT) oraz przez wiceprzewodniczącą Komisji Europejskiej Jyrki Katainena.



Ryc. 6. Rozmowy dwustronne – przedstawiciele biznesu i izb tureckich oraz izb gospodarczych związanych z branżą morską z krajów UE. Zdjęcie ze zbiorów KIGM.

Wizyta w Turcji pozwoliła także na nawiązanie kontaktów w przedstawicielami izb gospodarczych z Hiszpani, Grecji, Bułgarii, Belgii oraz Węgier – co było szczególnie cenne w związku z rosnącym zainteresowaniem polskich portów poszerzeniem swego zaplecza na kraj nad Dunajem i ewentualnym zorganizowaniem Polskiego Dnia Morza w Budapeszcie.

W dniu 11 lipca 2019 r. w siedzibie Węgierskiej Izby Przemysłowo-Handlowej (WIPH) w Budapeszcie odbyło się spotkanie dotyczące możliwej współpracy pomiędzy WIPH a Krajową Izbą Gospodarki Morskiej w obszarze promocji

polskiego biznesu morskiego na Węgrzech. Stronę węgierską reprezentowała Maria Stark, dyrektor departamentu spraw zagranicznych WIPH oraz Magdolna Baki, starszy ekspert tegoż departamentu do spraw Polski, natomiast stroną polską autor niniejszego opracowania. Rozmawiano m.in. o możliwej promocji polskich portów oraz edukacji morskiej na Węgrzech. Poruszono również kwestie dotyczące inwestycji węgierskich w porcie w Trieście i idących za tym perspektyw współpracy z polską branżą morską.



Ryc. 7. Wizyta w Węgierskiej Izbie Przemysłowo-Handlowej – 2019.
Zdjęcie ze zbiorów KIGM.

Strona węgierska wyraziła duże zainteresowanie możliwą kooperacją i zaoferowała swą pomoc. Ustalono wstępne kierunki działań dotyczące przygotowania Polskiego Dnia Morza w Budapeszcie, którego datę wstępnie zaplanowano na marzec 2020.

W drugiej połowie września 2019 r. odbyły się w Gdańsku XX Międzynarodowe Targi Morskie Baltexpo. Od tej edycji podczas targów zaczęto zwracać uwagę na potencjał współpracy z krajami zaplecza polskich portów. W ramach targów odbyła się konferencja „Szanse i zagrożenia dla roli polskich portów w Europie środkowej”. Konferencję zorganizował Ośrodek Studiów Wschodnich z Warszawy. W jednym z paneli wystąpił František Komora, Prezes Zarządu, Stowarzyszenie Spedycji i Logistyki ze Słowacji, którego organizacja była również zaangażowana w przygotowanie Polskiego Dnia Morza w Bratysławie, a także Piotr Samarek, radca ambasady RP na Słowacji. František Komora dzień wcześniej z inicjatywy KIGM odwiedził terminal kontenerowy GCT w Gdyni. W październiku 2019 r. funkcję sekretarza generalnego KIGM przejął dotychczasowy dyrektor biura izby. Sprawy międzynarodowe i promocja polskiej branży morskiej stały się jednym z kluczowych kierunków działania KIGM.

W dniu 21 października 2019 r. miało miejsce spotkanie przedstawicieli KIGM z delegacją ze Słowacji. Ze strony słowackiej w spotkaniu wzięli udział

Lubos Duric, dyrektor Departamentu Projektów Infrastruktury Drogowej i Wodnej Ministerstwa Transportu i Budownictwa, Bartosz Tymkowski, Radca, Zastępca Ambasadora RP na Słowacji, Maja Vargova, również reprezentująca naszą ambasadę na Słowacji. Rozmawiano o kontynuowaniu prac nad wspólnymi projektami, czyli Polskim Dniu Morza w Bratysławie i ewentualnej zmianie jego formuły, a także o nowych możliwościach współpracy mających na celu promocję polskiej gospodarki morskiej i eksportu i importu towarów z i na Słowację. W 2018 r. słowaccy przedsiębiorcy odwiedzili porty w Gdańsku i w Gdyni, w nadchodzącym 2020 r. zaplanowano podobną wizytę w Szczecinie i Świnoujściu. Rozmawiano o możliwości przygotowania konferencji tematycznych oraz kierunkach zintensyfikowaniu działań promocyjnych na terenie Słowacji. Podczas kolejnych dni pobytu w Trójmieście delegacja ze Słowacji spotkała się z przedstawicielami portów Gdańska i Gdyni oraz wzięła udział w 3rd Baltic Ports and Shipping Conference, których gospodarzami były zarządy wymienionych portów.

Słowacko-Polskie Forum Biznesu. W dniu 29 października 2019 r. w siedzibie Zarządu Morskiego Portu w Gdyni, odbyło się Słowacko-Polskie Forum Biznesu, organizowane przez KIGM we współpracy z Ambasadą Republiki Słowacji w Warszawie oraz SARIO (Słowacką Agencją Rozwoju Handlu i Inwestycji) z Bratysławy. Do Gdyni przyjechali przedstawiciele tych instytucji oraz firm transportowych ze Słowacji. Obecne były również słowackie kancelarie prawnicze. Polski biznes reprezentowały terminale portowe BCT, HES – dawniej MTMG, Hutchison Ports Gdynia – GCT, OT Port Gdynia oraz przedsiębiorcy żegludowi (Finnlines, Stena, Unifeeder). Podczas spotkania przedstawiono prezentację dotyczącą portu w Gdyni, stanu obecnego oraz planowanych inwestycji. Po prezentacji miał miejsce ekspercki panel dyskusyjny, w którym wzięli udział przedstawiciele polskich spółek. Panel został podzielony na cztery bloki: polityka, geografia, sprawy społeczne i ekonomia.

W wymienionych blokach znalazły się takie zagadnienia jak Brexit, droga do Skandynawii, braki kierowców w transporcie międzynarodowym, trendy i problemy w transporcie morskim i lądowym, Wszystkie powyższe tematy dyskutowano w aspekcie możliwości obsłużenia ładunków z i na Słowację przez port w Gdyni oraz firmy żegludowe działające na jego terenie. Po zakończeniu dyskusji paneliści przedstawili również ofertę swych firm wykraczające poza obszar Wielkiej Brytanii oraz Skandynawii. Strona słowacka przedstawiła swoje prezentacje. Mówiono o „Słowacji przyjaznej dla biznesu”. Były również wystąpienia przedstawicieli kancelarii prawnych oraz przedsiębiorstw transportowych i logistycznych.

Polskie Dni Morza w Pradze i Bratysławie – przygotowania i spotkanie Marine Club w Pradze. W ramach przygotowywania wydarzeń promujących polski biznes morski za granicą w 2020 r., Sekretarz Generalny KIGM udał się na początku grudnia w podróż do Czech i na Słowację. Pierwsze spotkanie odbyło



Slovak-Polish Business Forum

Port of Gdynia, Poland, 29th October 2019



Ryc 8. Słowacko-Polskie Forum Biznesu, Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. 2019 r. Zdjęcie ze zbiorów KIGM.

się 3 grudnia w praskim Biurze Handlowym PAIH, gdzie rozmawiano o możliwości zaangażowania się Biura w przygotowanie Polskiego Dnia Morza i zakresie pomocy jakie może ono udzielić organizatorom. Podobne rozmowy miały miejsce podczas wizyty w Pałacu Fürstenbergów w Pradze, gdzie mieści się ambasada RP. Ambasador Barbara Ćwiro wyraziła zainteresowanie powrotu do idei Polskiego Dnia Morza w Pradze (ostatnie odbyło się w 2012 r.) i zapewniła wszelkie możliwe wsparcie jakiego ambasada może udzielić. Następnego dnia, również w Pradze, odbyło się spotkanie Marine Club – organizowanego dwa razy w roku przez Stowarzyszenie Spedycji i Logistyki Republiki Czeskiej. Zebranych, członków Stowarzyszenia, dziennikarzy i zaproszonych gości przywitał dyrektor stowarzyszenia dr Petr Rožek.

Podczas spotkania gościem specjalnym był Port Gdynia. Tomasz Zarzycki reprezentujący ZMPG S.A. przedstawił prezentację nt. możliwości portu w Gdyni oraz jego ofertę skierowaną dla potencjalnych partnerów z Czech. Jego wystąpienie uzupełnili przedstawiciele przedsiębiorstw z Gdyni – Terramaru oraz Unifeedera. Obok polskich prelegentów, wystąpili również przedstawiciele portu Hamburg, Mearska i Metransu.

Po spotkaniu w Marine Club rozmawiano o planowanych wspólnie przez Izbę i Stowarzyszenie wydarzeniach promocyjnych. Członkowie Stowarzyszenia, którzy odwiedzili Polskę podczas zeszłorocznej wizyty studyjnej Słowaków i Czechów organizowanej przez KIGM w portach Trójmiasta wysoko ją ocenili. Podobne wydarzenie, jak pisano powyżej, zaplanowane zostało na 2020 r. i miało objąć porty w Szczecinie i Świnoujściu, niewykluczone, że również Trójmiasta.

Rozmawiano też o możliwej dwustronnej współpracy lobbingsowej Stowarzyszenia i Izby w sprawie rozwoju infrastruktury obu krajów oraz o innych działaniach, które mogą się przyczynić do zwiększenia współpracy gospodarczej obu krajów.

W dniu 5 grudnia, w Bratysławie, odbyło się spotkanie z ambasadorem RP na Słowacji – Krzysztofem Strzałką. Rozmawiano o konieczności kontynuacji działań promujących polską gospodarkę morską na Słowacji, w szczególności polskie porty.

Okres pandemii, folder „O gospodarce morskiej”. Okres pandemii wstrzymał wiele inicjatyw. Nie udało się zorganizować Polskiego Dnia Morza w Budapeszcie, Pradze i Bratysławie. Nie doszła do skutku wizyta studyjna czeskich i słowackich przedstawicieli branży TSL. Czas ten poświęcono na rozmowy przygotowujące spotkania na czas po pandemii, podobnie jak w innych dziedzinach rozwinęto umiejętności techniczne prowadzenia spotkań w formie zdalnej. Na początku 2021 r. udało się wydać przygotowywany wcześniej folder informacyjno-edukacyjny KIGM „O gospodarce morskiej”, zawierający podstawowe informacje nt. polskiej branży morskiej, izby oraz ofert poszczególnych podmiotów. Został on rozesłany w formie elektronicznej w polskiej wersji językowej – do parlamentarzystów RP, władz i biur promocji miast polskich powyżej 50 tys. mieszkańców, organizacji branżowych i wybranych szkół podstawowych i ponadpodstawowych. Wersja angielskojęzyczna trafiła do ambasad, konsulatów i biur promocji poszczególnych krajów w Polsce, biur PAIH i polskich placówek dyplomatycznych. Folder spotkał się z dużym zainteresowaniem i jego rozszerzona edycja została wydana rok później.

W czasie pandemii autor niniejszego opracowania opublikował artykuły w Namiarach na morze i handel dotyczące promocji polskiej branży morskiej w krajach zalepcza, infrastruktury drogowej łączące te państwa z Polską, a także na temat zakupu i budowy przez Węgrów nabrzeża w morskim porcie Triest.

Ośrodek Studiów Wschodnich – wizyta w Trójmieście. Kolejnym ważnym wydarzeniem, które wpisywało się w szerszy plan promocji polskiej branży morskiej było nawiązanie kontaktów z Ośrodkiem Studiów Wschodnich z Warszawy. W dniach 6 i 7 września 2021 r. gościła w Trójmieście delegacja OSW. Przedstawiciele Ośrodka, podobnie jak dwa lata temu, moderowali konferencje, które odbywały się podczas XXI edycji Baltexpo pt. „Inicjatywa Trójmorza – Nowy impuls rozwoju regionu Europy Środkowej”, Strategie Connectivity Unii Europejskiej i Chin: Konsekwencje dla portów”, „Polska na styku szlaków Europa-Azja”.

W dniu 6 września delegacja odwiedziła port w Gdańsku, a 7 września port w Gdyni. Krajowa Izba Gospodarki Morskiej pomogła w zorganizowaniu spotkań, a także zajęła się oprowadzeniem gości po terminalach portowych w Gdyni. Podczas spotkania zarówno przedstawiciele OSW jak i KIGM wyrazili zainteresowanie współpracą na płaszczyźnie wymiany informacji dotyczących działań



Ryc. 9. Strona tytułowa folderu „O gospodarce morskiej”, wyd. KIGM, 2020 r., tekst i grafika Rafał Machowiak, ze zbiorów własnych KIGM.

ności branży morskiej i transportowo-logistycznej. Rozmawiano również o możliwym zaangażowaniu się i współpracy OSW z KIGM przy wydarzeniach promujących polskie porty na ich zapleczu w tym Polskim Dniu Morza.

W roku 2022, wraz z poluzowaniem reżimu związanego z pandemią, prace związane z promocją polskiej branż morskiej nabrały rozpędu. W dniu 11 października 2022 r., po dziesięciu latach, do Pragi powraca Polski Dzień Morza. Tym razem odbywa się w innym niż dotychczas terminie i w ramach Polish Logistics Day – wydarzenia promującego kompleksowo polską ofertę logistyczno-transportową dla firm z Czeskiej Republiki. Wydarzenie jest współorganizowane z ambasadą RP w Pradze oraz firmą Allegro.



Ryc. 10. Okładka folderu wydanego przez KIGM z okazji Polish Logistics Day – Polski Dzień Morza, Praga 2022, ze zbiorów własnych KIGM.



Ryc. 11. Polish Logistics Day, Polski Dzień Morza, Ambasada RP, Praga, zdjęcie ze zbiorów KIGM.

Za organizację merytoryczną części poświęconej ofercie polskiej branży morskiej była odpowiedzialna Krajowa Izba Gospodarki Morskiej. W tym bloku udział wzięły następujące podmioty z prezentacjami zatytułowanymi:

- Zarząd Morskich Portów Szczecin Świnoujście, „Place of many possibilities”;
- Zarząd Morskiego Portu Gdynia, „Port of Gdynia – gateway for Czech Logistics”;

- Baltic Container Terminal, „*BCT offer for Czech market*”;
- Polferries, „*We connect Europe with Scandinavia since 1976*”;
- Adampol, „*30 years of experience in logistics solutions*”;
- DCT Gdańsk. „*DCT Gdansk The Gate to Central and Eastern Europe*”.

Obok firm branży morskiej wystąpiły również: Polska Izba Spedycji i Logistyki oraz inne podmioty związane z branżą logistyczną jak np. Centralny Port Komunikacyjny, Allegro, Orlen UniCre czy Farada Group. Spotkanie otworzył Ambasador RP Mateusz Gniazdowski oraz, za pomocą środków komunikacji na odległość, Rafał Weber, sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury.

Wizyta w Budapeszcie, Bratysławie i Pradze 2022. Pod koniec roku, w dniach 14-16 grudnia autor niniejszego opracowania odbył podróż do polskich przedstawicielstw dyplomatycznych na Węgrzech, na Słowacji oraz Czechach. Z bagażnikiem pełnym materiałów promocyjnych firm członkowskich KIGM, udało się odwiedzić zaprzyjaźnione organizacje branżowe oraz biura PAiH. Odbyte rozmowy, jak zazwyczaj, dotyczyły promocji polskiej branży morskiej w ww. krajach w 2023 r. Rozmawiano też na temat planowanych wizyt studyjnych w polskich portach, czy odwiedzin i udział w Międzynarodowych Targach Morskich Baltexpo czy BaltMilitary. W dniu 14 grudnia w Budapeszcie odbyły się trzy spotkania: w Węgierskiej Izbie Przemysłowo-Handlowej z Florą Palmay, dyrektorem dep. spraw zagranicznych oraz Magdolną Baki (kierownik ww. dep. ds. kontaktów z Polską), w Ambasadzie RP na spotkaniu z szefową sekcji polityczno-ekonomicznej Katarzyną Ratajczak-Sową oraz w biurze PAiH w Budapeszcie (obejmującym swym zasięgiem terytorialnym Węgry i Chorwację) z Marcinem Karaskiewiczem. Ustalono, że po raz pierwszy Polski Dzień Morza w Budapeszcie odbędzie się pod koniec maja 2023 i będzie wspólnym przedsięwzięciem KIGM, ambasady oraz biura PAiH, we współpracy z Węgierską Izbą Przemysłowo-Handlową. W dniu 15 grudnia w Bratysławie odbyło się spotkanie w Ambasadzie RP z przedstawicielami polskiej placówki: Ambasadorem RP w Republice Słowackiej Krzysztofem Strzałką, oraz z Katariną Hindrową, sekretarzem generalną Stowarzyszenia Logistyki i Spedycji Republiki Słowackiej. W dniu 16 grudnia w Pradze autor niniejszego opracowania spotkał się w Ambasadzie RP z ambasadorem Mateuszem Gniazdowskim, i szefem sekcji ekonomiczno-politycznej Danielem Piekarskim. Następnie z b. ministrem, ambasadorem Czech w Polsce, Niemczech i Austrii, wiceszefem Czeskiej Izby Gospodarczej Janem Sechterem. Zostały przekazane materiały promocyjne polskiej branży morskiej dla biura PAiH w Pradze. Podczas spotkań ustalono następne daty promocji polskich portów i gospodarki morskiej na Słowacji (marzec 2023 r.), na Węgrzech (maj 2023 r.) i w Czechach (wrzesień 2023 r.). Spotkani przedstawiciele organizacji branżowych, a także ambasadorzy wyrazili również zainteresowanie wizytą studyjną w polskich portach. Prawdopodobną datą byłby październik 2023 r. podczas MTM Baltexpo w Gdańsku.

W dniu 11 stycznia 2023 r. w siedzibie KIGM gościli Konsul Generalny Węgier w Gdańsku dr Pal Attila Illes oraz Konsul Otto Sipos.



Ryc. 12. Konsulowie Węgier w KIGM, Zdjęcie ze zbiorów KIGM.

Rozmawiano na temat możliwych, wspólnych przedsięwzięć związanych z niedawnym włączeniem Węgier do korytarza Bałtyk-Adriatyk; wizyty studyjnej Węgrów w Polsce po misji polskiej branży morskiej do Budapesztu, zaangażowaniu ministerstwa transportu Węgier i ambasady w Warszawie w to przedsięwzięcie; możliwościach udziału węgierskich firm podczas MTM Baltexpo czy ewentualnej współpracy z polskimi uczelniami ws. kształcenia kadr dla budowanego węgierskiego terminala w Trieście (i związanych z tym kolejnych inwestycji w bezpieczeństwo czy zamówienia stoczniowe).

Spotkania w Warszawie – styczeń 2023. Wizyta w ambasadzie Czech w Warszawie. W ramach nawiązywania kontaktów i promocji polskich portów i firm naszej gospodarki morskiej 12 stycznia 2023 r. autor niniejszego opracowania spotkał się w Ambasadzie Republiki Czeskiej w Warszawie z Janem Tomaskiem, pierwszym radcą ambasady oraz p. Jakubem Rudym, radcą ambasady. Tematem rozmów były współpraca gospodarcza między Czechami a polską branżą morską i możliwe płaszczyzny wspólnych działań na rzecz promocji czeskiego i polskiego biznesu. W związku z planowaną misją gospodarczą do Pragi poruszono temat o możliwej rewizycie potencjalnych czeskich partnerów w polskich portach oraz o możliwym zaangażowaniu ambasady w tej kwestii. Przekazano radcom informator „O gospodarce morskiej” oraz zaproszono do udziału w Baltexpo – również jako wystawców.

Polski Dzień Morza w Pradze – spotkania robocze. W ramach realizacji ww. planów promocji polskiej branży morskiej 3. i 4. kwietnia 2023 r. miała miejsce wizyta robocza w Pradze, gdzie odbyło się spotkanie z ambasadorem RP Mateuszem Gniazdowskim, wice-ambasadorem Agatą Mazur oraz I sekretarzem ambasady Danielem Piekarskim. Rozmawiano o terminie wydarzenia, jego formule, o liście gości. Ustalono, że miejscem spotkania będzie siedziba ambasady. Polski Dzień Morza zaplanowano na wrzesień 2023 r., choć później jego termin został zmieniony na 14 listopada. Rozmawiano również o innych wydarzeniach branżowych organizowanych w Polsce takich jak Kongres Morski w Szczecinie, Baltexpo w Gdańsku czy Forum Gospodarki Morskiej i Bursztynowa Kaczka w Gdyni. Przedstawiciele Ambasady wyrazili zainteresowanie ww. wydarzeniami i nie wykluczają, że w październiku delegacja ambasady odwiedzi Trójmiasto, tym bardziej, że od 29 marca 2023 r. ruszyło bezpośrednie połączenie lotnicze Gdańsk-Praga, a lot trwa godzinę. Tego samego dnia miało miejsce spotkanie z dr inż. Petrem Rožkem, szefem Związku Spedytorów i Logistyków Czeskiej Republiki. Poruszono tematy: odkładanej z przyczyn pandemii czeskiej wizyty studyjnej w polskich portach, zastanawiając się czy termin Baltexpo nie byłby dobrą do tego okazją; współpracy między branżami transportowymi z Czech i Polski w aspekcie wojny na Ukrainie, konkurencyjności ofert polskich portów i wiedzy na ten temat w ČR; inwestycjach infrastrukturalnych – realizowanych i planowanych w obu krajach oraz jakości połączeń drogowych i kolejowych między Polską i Czechami.

Kolejnym spotkaniem, było spotkanie z Janem Sechterem. Głównym tematem rozmów były sytuacja ekonomiczna w obu krajach, wykorzystanie funduszy europejskich na potrzeby promocji firm za granicą, promocja czeskiego biznesu w Polsce, ze szczególnym uwzględnieniem kooperacji w kwestiach morskich, wspólnych przedsięwzięciach związanych z Baltexpo – Międzynarodowe Targi Morskie i Konferencje, a także sprawy kulturalne i historyczne wiążące Czechów z polskim wybrzeżem.

Na wszystkich spotkaniach poruszano też kwestie turystyki morskiej i szerokiej oferty turystycznej polskich miast portowych, wraz z zaproszeniem do korzystania z niej już w rozpoczynającym się sezonie. Na spotkaniach zapraszałem również do zapoznania się z ofertą rejsów i szkoleń morskich na STS Pogoria, jednostki, której właścicielem jest niedawno przyjęty do KIGM Pomorski Związek Żeglarski.

Polski Dzień Morza w Budapeszcie. W dniu 31 maja 2023 r. w Budapeszcie odbył się Polski Dzień Morza – *A Lengyel Tenger Napja*, wydarzenie promujące od lat polskie porty, terminale portowe, przewoźników morskich oraz inne podmioty polskiej gospodarki morskiej za naszą południową granicą tym razem – po raz pierwszy – na Węgrzech. Wydarzenie zostało zorganizowane we współpracy KIGM z Polską Ambasadą na Węgrzech i przy udziale biura PAIH oraz Węgierskiej Izby Przemysłowo-Handlowej. Spotkanie rozpoczęła radca, kierownik działu polityczno-ekonomicznego pani Katarzyna Ratajczak-Sowa. Ambasa-

dor RP w Budapeszcie Sebastian Kęciak oficjalnie przywitał gości oraz tytułem wstępu przedstawił zarys stosunków handlowych pomiędzy Polską a Węgrami. Następnie autor niniejszego opracowania przywitał gości i przedstawił podstawowe informacje nt. polskiej gospodarki morskiej, jej silnych stron, jej potencjału oraz wskazał na obszary, gdzie współpraca polsko-węgierska na płaszczyźnie gospodarki morskiej mogłaby mieć szanse powodzenia. Oprócz zaproszenia Węgrów do korzystania z oferty polskich firm morskich oraz polskiego *know-how* – np. w kontekście budowy przez Węgry morskiego terminalu w Trieście, zaproszono zebranych gości do odwiedzenia/udziału w MTM „Baltexpo” w październiku czy na rejsy Pogorią, gdzie obok odpoczynku mogliby zapoznać się



Ryc. 13. Okładka folderu wydanego przez KIGM z okazji Polskiego Dnia Morza, Budapeszt 2023 r., ze zbiorów własnych KIGM.

z żeglarskim rzemiosłem. Kolejnym punktem programu spotkania były prezentacje przedstawicieli polskich firm biorących udział w Dniu Morza. Przedstawili oni swoje przedsiębiorstwa oraz ofertę dla potencjalnych, węgierskich kontrahentów. W kolejności zaprezentowane zostały: Zarząd Morskiego Portu Szczecin-Świnoujście, Zarząd Morskiego Portu Gdynia, Polska Żegluga Bałtycka oraz Baltic Hub. Przedstawione informacje spotkały się z dużym zainteresowaniem zaproszonych gości, czego rezultatem były dyskusje w kularach i wymiana kontaktów. W czasie przerwy kawowej oraz po lunchu goście mogli skosztować polskich słodczy.

Slovenská vedeckotechnická spoločnosť dopravy w Gdyni. W dniu 21 września 2023 r. port w Gdyni odwiedziła ośmioosobowa delegacja Słowackiego Związku Naukowców i Techników Transportu – (Slovenská vedeckotechnická spoločnosť

dopravy) na czele z przewodniczącym Związku inż. Milanem Klubalą. Przedstawiciele Związku wcześniej odwiedzili targi TRAKO odbywające się w Ambrerexpo w Gdańsku od 19-22 września. KIGM zorganizował w Gdyni w budynku Zarządzie Portu projekcję filmu o historii, teraźniejszości i przyszłości portu, a także prezentację nt. polskiej gospodarki morskiej. Następnie goście udali się na zwiedzanie portu. Odwiedzili terminale kontenerowe BCT, GCT, nabrzeże promowe i francuskie. Goście odwiedzili również budynek Dworca Morskiego w Gdyni, a także zapoznali się z historią protestów roku 1970 na przystanku kolejki SKM Gdynia Stocznia (Uniwersytet Morski).



Ryc. 14. Wizyta przedstawicieli Budapesztańskiej Izby Gospodarczej w Gdyni, zdjęcie ze zbiorów KIGM.

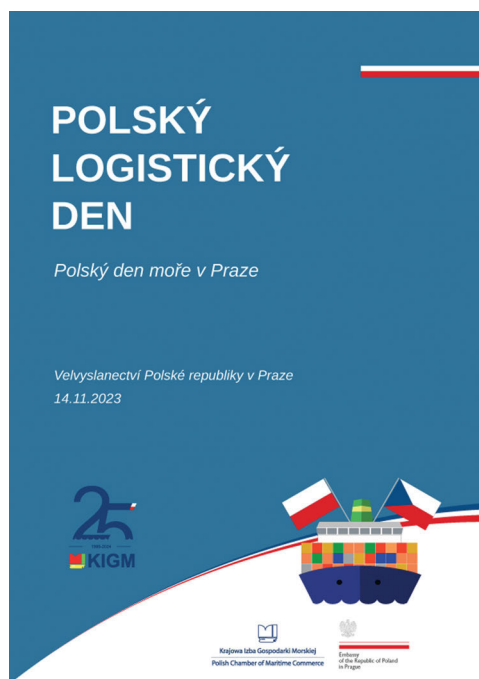
W dniu 8 września 2023 r. w siedzibie Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. odbyło się spotkanie przedstawicieli Budapesztańskiej Izby Przemysłowo-Handlowej oraz Krajowej Izby Gospodarki Morskiej. Stronę węgierską reprezentowali – prezes izby Haranghy Csaba, dyrektor ds. komunikacji i marketingu Peter Varga, obecny był również przedstawiciel Konsulatu Generalnego Węgier w Gdańsku Konsul Pauer Pál. KIGM była reprezentowana przez sekretarza generalnego Rafała Machowiaka. Na spotkaniu goście mogli zapoznać się z prezentacją dotyczącą KIGM i jej działalności oraz informacjami na temat polskiej gospodarki morskiej – jej poszczególnych sektorów i firm zrzeszonych w Izbie, także w kontekście ich potencjalnej współpracy w Węgrami. Goście zostali również zaproszeni do odwiedzenia w październiku targów Baltexpo, na których będzie można, pod jednym dachem, zobaczyć szeroką ofertę polskiej branży morskiej, a w czasie wolnym do skorzystania przez pracowników Izby i jej członków z oferty rejsów STS Pogorii po Morzu Śródziemnym.

Prezes Haranghy Csaba opowiedział o działalności budapesztańskiej izby, jej członkach i możliwościach współpracy z KIGM. BIPH skupia 2700 członków

z różnych branż biznesu i jest największą izbą tego typu na Węgrzech. Zaofiarował pomoc w dotarciu do przedsiębiorców, którzy mogliby być interesujący dla polskich partnerów oraz takich, którzy szukali by partnerów w Polsce. W czasie dyskusji zgodzono się, że kooperacja jest możliwa na wielu płaszczyznach dotyczących promocji firm skupionych w obu izbach. Oferta polskiej branży morskiej, która może spotkać się z zainteresowaniem strony węgierskiej, możliwa w zakresie węgierskiego eksportu i importu przez polskie porty, branży stoczniowej, wymiany know-how, szkoleń i edukacji kadr związanych zarówno z przemysłem portowym i około-portowym, żegludze, energetyce, szeroko rozumianym bezpieczeństwie akwenów wodnych czy ochronie środowiska. Zebrani zgodzili się, że wiele z wymienionych można brać pod uwagę np. w kontekście budowy węgierskiego terminala w porcie w Trieście a także w związku z wykorzystaniem Dunaju czy w przemyśle tzw. czasu wolnego – np. nad Balatonem. Goście wyrazili zainteresowanie Targami Baltexpo, a także ofertą STS Pogorii.

Po prezentacjach izb i rozmowach, które przebiegły w bardzo dobrej atmosferze, goście udali się na zwiedzanie gdyńskiego portu. W czasie wizyty zobaczyli m.in. terminal promowy, terminal GCT, HES, Dworzec Morski, Urząd Morski i Kapitanat Portu, a także wejście do portu i cumowanie przy nabrzeżu Helskim kontenerowca MSC UNITED VIII.

Dzień Polskiej Logistyki – Polski Dzień Morza 2023.



Ryc. 15. Folder wydany przez KIGM z okazji Polskiego Dnia Morza – Dzień Polskiej Logistyki w Pradze.

14 listopada 2023 w Pradze, w siedzibie Ambasady RP po raz drugi Dzień Polskiej Logistyki W jego ramach kolejny już Polski Dzień Morza.

Za organizację wydarzenia odpowiedzialni była polska placówka oraz biuro PAIH. Współorganizatorami i partnerami wydarzenia byli Krajowa Izba Gospodarki Morskiej, Allegro i Budimex. Patronatem medialnym objęły je czeskie pisma branżowe: RailTarget oraz System Logisicky.

Gośćmi honorowymi byli Wiceminister Przemysłu i Handlu Czech Edvard Kožušník oraz Martin Kupka, Minister Transportu Czech, oraz posłowie z podkomisji ds. transportu Izby Poselskiej Parlamentu RCz: Ondřej Lochman (przewodniczący) i Martin Kolovratník.

Polski Dzień Logistyki był podzielony na trzy bloki:

- polska gospodarka morską – dwa panele – organizowane przez KIGM w ramach Polskiego Dnia Morza.
- infrastruktura drogowa i kolejowa
- handel transgraniczny

Blok paneli poświęconych polskiej gospodarce morskiej otworzył swoją prezentacją KIGM, w którym przedstawione zostały podstawowe informacje na temat różnych sektorów polskiej branży morskiej, z akcentem na sektory portowy i żeglugę, w tym promową. Nie zabrakło też skrótowych informacji na temat branży stoczniowej, edukacji morskiej, off-shore. Na zakończenie nie zabrakło zaproszenia do Gdańska na Międzynarodowe Targi Morskie Baltexpo w 2025 r. oraz do zapisywania się na rejsy rekreacyjno-edukacyjne STS Pogoria.



Ryc. 16. Polski Dzień Logistyki – Polski Dzień Morza w Pradze 2023 – z zbiorów KIGM.



Ryc. 17. Polski Dzień Logistyki – Polski Dzień Morza w Pradze 2023 – z zbiorów KIGM.

Kolejnym punktem bloku KIGM były dwa panele poświęcone portom oraz żegludze promowej. Oba moderował Krzysztof Dębiec z Ośrodka Studiów Wschodnich z Warszawy.

Pierwszy zatytułowany był: Uniwersalizm polskich portów – regularne połączenia morskie jako gwarancja dostaw do i z Czech (Univerzalismus polských přístavů – pravidelné námořní spojení jako záruka dodávek z/do České republiky). Wystąpili w nich przedstawiciele zarządów polskich portów, Szczecin-Świnoujście – Aneta Szreder-Piernicka, Gdańsk – Katarzyna Sadowska, Gdynia – Jakub Koczara a także Jarosław Kiepusa – PKP Cargo oraz reprezentujący czeski punkt widzenia, Jan Sechter – Czeska Izba Gospodarcza.

Rozmawiano o możliwościach polskich portów, zakresie ich usług, i możliwości tranzytu przez nie czeskich towarów. Przedstawiciele zarządów portów podkreślali uniwersalizm polskich portów oraz wciąż prowadzone inwestycje w infrastrukturę portową oraz różne rozwiązania mające ułatwić współpracę z ich klientami. Mówili o regularnych połączeniach z ich portów oraz ich konkurencyjności wobec zachodnioeuropejskich w odniesieniu do współpracy z klientami z Czech.

O dostępności do portów drogą lądową, w szczególności koleją, opowiedział J. Kiepusa opisując już wykonane prace, ale też pewne problemy, które muszą być jeszcze rozwiązane i inwestycje, które muszą być jeszcze poczynione, aby połączenia kolejowe portów na naszym wschodnim i zachodnim wybrzeżu z Czechami, mogły lepiej funkcjonować. J. Sechter, potwierdził fakt dobrego rozwoju infrastruktury drogowej po stronie polskiej jeśli chodzi o dostęp do polskich portów z Czech. Wskazał na w zasadzie gotową już polską drogę

ekspresową S3 łączącą porty zachodniego wybrzeża z Czechami i utrudnienia w budowie D11, która to ma przedłużyć S3 po czechyjskiej stronie do Pragi.

Powiedział o rozmowach rządu czeskiego z władzami portu w Hamburgu dotyczących przedłużenia dzierżawy terenów w tym porcie, które, jak pisano wcześniej, Czechom gwarantował Traktat Wersalski, a których termin dzierżawy mija w 2029 r. Podkreślił, że Czesi chcieliby wymienić obecnie użytkowane tereny na inne w tym porcie. a umowa ma dotyczyć terminali nie zajmujących się tranzytem kontenerów. Wskazał, że być może, w tym obszarze byłoby miejsce na negocjacje i rozmowy z polską stroną.

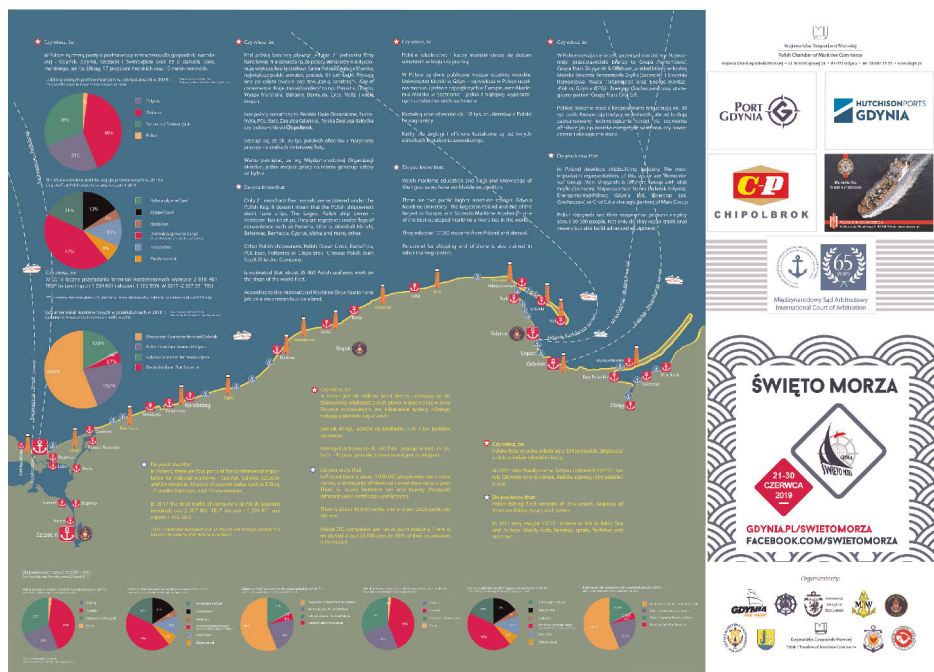
Drugi panel był poświęcony ofercie logistycznej bałtyckich operatorów (tak też brzmiał jego tytuł - Logistická nabídka bałtyckých operátorů). Wystąpili w nim Mikołaj Magiełka, Hutchison Ports Gdynia (GCT), Marcin Kamola – Baltic Hub, Mateusz Frankiewicz – Adampol oraz Radosław Staniewski – Polferries. Podczas panelu rozmówcy przedstawili swoje rozwiązania i oferty dla potencjalnych czeskich partnerów, rozmawiali m.in. o różnych aspektach obsługi ładunków, wysokiej elastyczności i kreatywności w rozwiązywaniu problemów swoich klientów, a także „dekarbonizacji usług – skracaniem śladu węglowego” i wiążących się z tym konsekwencji dla operatorów i ich klientów.

„Dwa tysiące kilometrów dróg ekspresowych i siedem tysięcy km zmodernizowanych torów w 84 miesiące” – Polskie doświadczenia i lekcje, (Dva tisíce kilometrů rychlostních silnic a sedm tisíc km modernizovaných tratí za 84 měsíců - polské zkušenosti a lekce) – to tytuł kolejnego panelu, który moderował Martin Ehl, Hospodářské noviny.

Święto Morza w Gdyni i Światowy Dzień Morza w Szczecinie. W ramach promocji polskiej branży morskiej, nie tylko zagranicą ale i w kraju, i również z myślą o turystach z Czech i Słowacji, w 2012 z inicjatywy Urzędu Morskiego Gdyni/Ligii Morskiej i Rzecznej (dyr./prezesa Andrzeja Królikowskiego), Pomorskiego Okręgowego Związku Żeglarskiego (prezesa Bogusława Witkowskiego, red. Naczelny Żeglarski.info Tomasa Falba) oraz Krajowej Izby Gospodarki Morskiej (dyr. biura Rafała Machowiaka) rozpoczęto działania mające na celu powrót do przedwojennej tradycji obchodów Święta Morza w Gdyni.

Przed wybuchem II wojny światowej od 1932 r. Święto Morza obchodzono ośmiokrotnie. W 2023 r. odbyła się 11. edycja Święta Morza zainauguowanego w 2013 r. Wydarzenie od początku było współorganizowane przez Urząd Miasta w Gdyni oraz Marynarkę Wojenną. Do tej oddolnej inicjatywy przyłączały się kolejne podmioty z Gdyni jak i spoza niej. Święto w swych założeniach miało mieć zawsze charakter otwarty i skierowany do jak najszerszej grupy odbiorców. KIGM od początku obchodów koncentrował się na promocji gospodarki morskiej i w jej ramach, obok organizacji „dni otwartych” na statkach handlowych, w stoczniach, terminalach portowych, wydawał mapę z programem Święta i podstawowymi informacjami o polskiej gospodarce morskiej po polsku i angielsku. Publikacja była wydawana do 2019 r.

W 2020 r. mapę, w części poświęconej informacjom na temat branży morskiej zastąpiono jej bardziej obszerną wersją, czyli folderem „O gospodarce morskiej” (po polsku i angielsku). Część poświęcona programowi Święta Morza i mapa jego wydarzeń została zdigitalizowana i jest od dwóch edycji dostępna jako aplikacja na smartfony. Zarówno folder jak i aplikacja są dystrybuowane również podczas misji zagranicznych KIGM.



Ryc. 18. Mapa Święta Morza, rewers, autor (tekst i grafika) Rafał Machowiak, ze zbiorów KIGM.

Z okazji Światowego Dnia Morza, we wrześniu, Zachodniopomorski Odział Regionalny Krajowej Izby Gospodarki Morskiej ze Szczecina, przy współpracy firm i organizacji działających w branży morskiej od lat organizuje rejs po Odrze. Obok promocji branży, tematy prelekcji i prezentacji oscylują w wokół haśła pod jakimi w danym roku Światowy Dzień Morza jest obchodzony.

WNIOSKI

Po przemianach ustrojowo-gospodarczych początku lat 90. ubiegłego wieku, nowe, rynkowe zasady współpracy pomiędzy podmiotami z Polski, Czechosłowacji (po 1992 Czech i Słowacji) oraz Węgier bardzo mocno ograniczyły dotychczasowe kontakty i współpracę, a w niektórych przypadkach doprowadziło do

zakończenia współpracy. Powyższe zmiany można było dobrze zauważyć na przykładzie spadku tranzytów towarów z tych państw przez polskie porty. Przemiany dotknęły również polski przemysł okrętowy i żeglugę. Podobnie było za naszą południową granicą. Československá námořní plavba (Czechosłowacka Żegluga Morska) została sprywatyzowana w 1992 r. (ostatni statek sprzedano w 1998 r.) Nie było już zapotrzebowania na czeskich czy słowackich marynarzy i na polskich uczelniach obywatele tych krajów przestali się kształcić w zawodach morskich. Čechofracht (wcześniej Metrtrans), który miał monopol państwowy na handel międzynarodowy, i który jak pisano wcześniej, współpracował m.in. z podmiotami polskiej branży morskiej, w styczniu 1991 r. został przekształcony w spółkę akcyjną transportu morskiego i spedycji międzynarodowej. W 2010 r. Čechofracht został włączony do Grupy AWT, a pięć lat później jako AWT Čechofracht a.s. został członkiem Grupy PKP Cargo⁴⁵.

Podobnie było z węgierskim Masedem, który został sprywatyzowany w 1991 r. i przechodził dalsze przekształcenia, dzieląc się na różne spółki. W 1996 r. zostaje otwarte jego przedstawicielstwo w Rotterdamie – co pokazuje pewną tendencję tamtych lat – odejście od wcześniejszych kontaktów na rynkach wschodnich i ciążenie ku zachodowi Europy⁴⁶.

Jednak pomimo trudności wywołanych upadkiem bloku socjalistycznego i nastaniem gospodarki rynkowej niektóre firmy, jak np. Polska Żegluga Bałtycka – Polferries nadal świadczą swe usługi transportu promowego do Skandynawii np. przedsiębiorstwom jak Hungarocamion i później Waberers z Węgier, Cesmad Bratislava ze Słowacji czy Cesmad Camion z Czech⁴⁷. Na początku XXI w. Stocznia Gdynia, w zasadzie do jej likwidacji w 2009, współpracuje z hutą w Ostrawie, gdzie kupuje blachę na budowę kadłubów statków. Huta w Ostrawie została sprywatyzowana i zakupiona przez Lakshmię Mitala w 2003 r.⁴⁸. W porcie w Świnoujściu od 1997 r. prowadzi działalność DEZA Polska sp. z o.o., należąca do czeskiej grupy DEZA a.s. – jednego ze światowych liderów w przetwórstwie smoły węglowej i benzol, eksploatuje terminal do przeładunku paku płynnego⁴⁹.

Po pewnym czasie się również terminale portowe powracają do obsługi ładunków z państw południowego zaplecza. Dotyczy to zarówno ładunków masowy jak i kontenerów. W tej pierwszej kategorii należy wymienić HES Gdynia

⁴⁵ www.pkpcargointernational.com/pl/o-nas/historia/awt-cechofracht-a-s/kamienie-milowe-60-letniej-historii-awt-cechofracht-a-s (dostęp: 6.11.2023 r.).

⁴⁶ www.logisztika.mased.hu/en/rolunk/tortenelem/ (dostęp: 6.11.2023 r.).

⁴⁷ Dane otrzymane dzięki uprzejmości Polskiej Żeglugi Bałtyckiej.

⁴⁸ Wywiad przeprowadzony z dr. Jerzym Lewandowskim, prezesem Stoczni Gdynia w latach 2004-2006.

⁴⁹ Informacja przekazana przez Zarząd Morskich Portów Szczecin-Świnoujście, www.deza.cz/en/node/78083 (dostęp: 6.11.2023 r.).

Bulk Terminal Sp. z o.o (wcześniej Morski Terminal Masowy Gdyni). Terminal ten w połowie lat osiemdziesiątych ubiegłego wieku został uzbrojony w 9 żurawie nabrzeżowych węgierskiej firmy GANZ o dopuszczalnym obciążeniu roboczym (DOR) od 10 do 16 ton. Obecnie na nabrzeżach Holenderskim i Śląskim w HES Gdynia Bulk Terminal Sp. z o.o. wciąż pracują 4 zakupione w tamtym okresie żurawie, co świadczy o wysokiej jakości tych urządzeń. Z usług przeładunkowo-składowych: jeśli chodzi o tranzyt węgierski: w latach 2014 i 2016 MTMG przeładował niewielkie ilości (3.300-6.650 ton) koksu w tranzycie z Węgier.

Natomiast, jeśli chodzi o Słowację, w latach 2003-2013 na HESie przeładowywano niewielkie ilości (zazwyczaj 1.000-2.500 ton) masy elektrodowej w cylindrach na paletach lub w big-bagach na paletach. Ładunek ten stanowił part cargo wysyłek polskiego węgla do Skandynawii. Zdecydowanie największy tonaż jaki od 2017 r. został przeładowany na tym terminalu dla słowackiego klienta stanowi węgiel koksujący, którego roczne ilości oscylują pomiędzy 500.000 a 600.000 ton.

Co do Czech w 2017 r. terminal HES przeładował 13.500 ton boksytu w tranzycie do Ostrawy na potrzeby tamtejszej huty, natomiast pod koniec 2018 r. przeładowano 61.624 tony węgla koksującego w tranzycie, którego destynacją była również Ostawa. Ponadto we wrześniu i październiku 2018 r. udało się przeładować pierwsze trzy „shipmenty” benzyny surowej (*virgin naphtha*) w tranzycie, wyprodukowanej w miejscowości Litviniv o łącznym tonażu 11.589 ton. Ten niebezpieczny ładunek klasy 3 (wg IMDG Code) jest obecny na terminalu cyklicznie, i w kwietniu i w maju 2023 r. zostało przeładowane 14.530 ton na 3 tankowce zmierzające do Europy Zachodniej. Jeśli chodzi o kontenery to terminale gdyńskie – Hutchison Ports Gdynia i Baltic Container Terminal odnotowują tranzyt towarów ze Słowacji i Czech. Największy terminal kontenerowy w Polsce Baltic Hub może się również pochwalić wzrostem przeładunków towarów w tranzycie naszych południowych sąsiadów.

Zgodnie z informacją otrzymaną z Baltic Hub, „od 2021 roku bezpośredni wolumen obsługiwanych ładunków dedykowanych na te rynki wzrósł o około 255%. Również liczba bezpośrednich połączeń intermodalnych zwiększyła się z 8 na miesiąc w 2021 r. do obecnych 33 na miesiąc. Prognozujemy, że oba te wskaźniki będą nadal będą rosły. Liczba zapytań o nowe pociągi z Czech i Słowacji rośnie”⁵⁰.

Należy zaznaczyć, że od 2020 r. w Czechach i Słowacji Baltic Hub ma swoje przedstawicielstwo i jest reprezentowany przez Adelę Kureckovą. „Jej głównym celem jest promowanie Baltic Hub na lokalnym rynku oraz pełnienie funkcji głównego punktu kontaktowego dla klientów z tych regionów. Wspiera to rozwój gdańskiego terminalu jako strategicznej bramy dla Czech i Słowacji. Baltic Hub aktywnie uczestniczy we wszystkich kluczowych wydarzeniach branżo-

⁵⁰ Dane otrzymane dzięki uprzejmości HES Gdynia Bulk Terminal Sp. z o.o.

wych, obejmujących zarówno konferencje transportowe, jak i seminaria organizowane przez lokalne stowarzyszenia. Z ostatnich wydarzeń warto wspomnieć: ostatnią edycję SpeedCHAIN 2023 w Czechach i na Słowacji, Kongres logistyczny Slovlog, kongres Eastlog, WOF Expo w Czechach, na Węgrzech i Słowacji oraz wydarzenia organizowane przez polskie ambasady w tych krajach (...).” Jeśli chodzi o rynek węgierski Baltic Hub jest obecnie w fazie rozpoznawania tego rynku⁵¹. Adampol S.A. od ponad trzydziestu lat prowadzi działalność w zakresie międzynarodowego i krajowego transportu samochodów osobowych, dostawczych i półciężarowych, których setki przeładowywane są w Porcie Gdańsk.

Również Chipolbrok z siedzibą w Gdyni, jest znów obecny na rynku czeskim, słowackim i węgierskim. Polsko-chińskiego armatora, oferującego regularne połączenia na Bliski i Daleki Wschód, do Indii i USA reprezentuje globalna spółka Austromar, mająca swe biura m.in. w Pradze, w Bratysławie i Budapeszcie. Należy również wspomnieć o zarządach polskich portów, które równoległe do działalność promocyjnej KIGM polskiej branży morskiej prowadzonej w ramach Polskiego Dania Morza, prowadziły też swoje działania. Przykładem był opisywany wcześniej o zaangażowaniu udział Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. w spotkanie Marine Club w Pradze w 2019 r.

W 2016 r. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście był współorganizatorem seminarium pt.: „West Pomerania, Your Gateway to Scandinavia - Odkryj najkrótszą drogę na rynki Północnej Europy!”, podczas którego węgierskie firmy miały możliwość zapoznania się z potencjałem regionu zachodniopomorskiego oraz portów Szczecin-Świnoujście dla branży logistycznej.

W programie seminarium znalazły się „wystąpienia Podsekretarza Stanu Ministerstwa Rozwoju, Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego, Ambasadora RP w Budapeszcie, a także przedstawiciele Wydziału Promocji Handlu i Inwestycji w Budapeszcie, Centrum Obsługi Inwestorów i Eksporterów przy Urzędzie Marszałkowskim Województwa Zachodniopomorskiego, Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA, Rady Interessantów Portu Szczecin, Terminalu Promowego Świnoujście Sp. z o.o. oraz firmy Waimea Holding SA. W konferencji udział wzięli również przedstawiciele węgierskiej administracji – Wydziału Infrastruktury Transportowej oraz Departamentu Transportu Wodnego i Lotnictwa Ministerstwa Rozwoju. Oprócz samych prezentacji, istotna była możliwość nawiązania bezpośrednich kontaktów handlowych oraz wymiana doświadczeń pomiędzy polskimi i węgierskimi przedsiębiorcami. Obecni na spotkaniu przedstawiciele węgierskich firm transportowych, przewoźnicy drogowi oraz kolejowi, spedytorzy oraz przeładowcy nie kryli uznania dla zmian, jakie da się zauważyć w kontekście inwestycji i rozwoju portów. Zainteresowanie ze strony węgierskich firm transportowych i spedycyjnych ofertą polskich portów wzrasta. Zjawisko kongestii występujące w portach europejskich powoduje,

⁵¹ Dane otrzymane dzięki uprzejmości Baltic Hub Container Terminal.

że firmy te poszukują alternatywnych rozwiązań dla dotychczasowych łańcuchów logistycznych. A takim może być właśnie oferta zespołu portowego Szczecin-Świnoujście.”

Na zakończenie trzeba też zaznaczyć, że zarządy polskich portów morskich, obok wspólnych przedsięwzięć promocyjnych, także osobno i bezpośrednio angażują się w promocję swej działalności. Przykładem był opisywany wcześniej udział Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. w spotkaniu Marine Club w Pradze w 2019 r.

Współpraca polskiej branży morskiej z krajami południowego zalecza rozwija się i nabiera tempa. Przyczynia się do tego wzrost znaczenia polskich portów na Bałtyku i na świecie, konsekwentnie rozszerzana przez nie oferta, jakość świadczonych usług oraz polepszająca się infrastruktura dostępowa do nich od strony lądu. Nie bez znaczenia są działania promocyjno-informacyjne polskich firm czy organizacji jak KIGM. Trzeba jednak zaznaczyć, że polska branża morska jako branża wchodząca w skład globalnej branży morskiej nie może pozwolić sobie na wychnienie. Ilości ładunków w handlu międzynarodowym są ograniczone a konkurencja nie śpi. Dlatego konieczne jest dalsze inwestowanie w infrastrukturę portową - jak rozbudowa portów, modernizacji i budowy dostępu do nich - zarówno kolejowych (np. linia 273 „Nadodrzanka” czy linia 201 do portu w Gdyni) - drogowego („Droga Czerwona” w Gdyni) bez czego porty nie będą się mogły rozwinąć i tym samym dotrzymywać kroku konkurencji. Konieczna jest również koordynacja inwestycji infrastrukturalnych, w taki sposób by budowane drogi i linie kolejowe nie wpływały negatywnie na funkcjonowanie portów i przepływ (odpływ) ładunków (Via Carpatia, Rail Baltica).

W końcu niezbędne są też dalsze działania promocyjne - na poziomie firm, organizacji okołobiznesowych, ale także władz. KIGM w 2024 przewiduje organizację dwóch misji handlowych promujących polską branżę morską - do Węgier i Czech, niewykluczone że również na Słowację. W krajach zalecza będą też promowane przez Izbę Międzynarodowe Targi Morskie Baltexpo, które odbędą się w 2025 r.