

- projektowanie odpowiednich rezerw terenowych celem zapewnienia możliwości rozwoju infrastruktury transportowej (węzłowej i liniowej);
 - kształtowanie polityki rozwoju urbanistycznego zgodnej z zasadą TOD;
9. System taryfowo-biletowy zintegrowanej platformy mobilności (FALA) powinien zapewnić organizatorom transportu dużą elastyczność w kształtowaniu taryf i wysoki poziom bezpieczeństwa finansowego. FALA ma w założeniu podnieść atrakcyjność transportu zbiorowego nie obejmuje ona jednak podróży z biletami jednorazowymi, które stanowią ok. 30% podróży płatnych. Wprowadzenie integracji taryfowo-biletowej wymaga zwiększenia dopłat z budżetów gmin a uzyskanie pełnej efektywności systemu pokrywania kosztów funkcjonowania ptz wymaga pokonania barier funkcjonalnych i prawnych związanych np. z brakiem ustawy metropolitalnej.
10. Rola samochodu osobowego w prowadzonej przez samorządy polityce transportowej (przyjmując, że brak polityki transportowej to też polityka) nie jest konsekwentna. Z jednej strony w uchwałach popiera się priorytet dla ptz ale jest on wdrażany z trudem, z drugiej buduje się parkingi zbiorowe w centrach miast. Perspektywy działań w zakresie ochrony środowiska i postęp techniczny a także trendy socjologiczne w społeczeństwie kryją w sobie wiele niewiadomych. Niemniej trendy te wyraźnie wskazują na potrzebę świadomego i planowanego ograniczania, a wręcz marginalizowania samochodowej komunikacji indywidualnej na rzecz transportu zbiorowego zwłaszcza szynowego. Na dzień dzisiejszy trudno sobie wyobrazić miasta całkowicie bez samochodu – wynika z tego konieczność włączenia podsystemu transportu indywidualnego w system transportu pasażerskiego w metropolii gdańskiej na zasadach określonych w wspólnej metropolitalnej polityce transportowej.
11. Należy podjąć prace w kierunku modernizacji pasażerskiego taboru kolejowego przeznaczonego do obsługi podróży miejskich. Modernizacja ta powinna uwzględniać „uniwersalizację” wynikającą z:
- konieczności dostosowania taboru do wysokich peronów (960mm) i niskich (760mm);
 - możliwości wprowadzenia taboru kolejowego na trasy tramwajowe o parametrach szybkiego tramwaju;
 - hybrydyzacji elektrycznych zespołów trakcyjnych w celu eliminacji sieci trakcyjnej na wybranych odcinkach tras;
 - konieczności poprawienia wygody podróżowania (udział miejsc siedzących, liczba i szerokość drzwi, charakterystyka trakcyjna);
12. Konieczne jest podjęcie prac projektowych (studialnych) nad rozwiązaniami alternatywnymi napędu w elektrycznym taborze kolejowym, na przykład zastosowanie:
- zasobników hybrydowych składających się z akumulatorów elektrochemicznych i superkondensatorów;
 - ogniw paliwowych napędzanych wodorem;
- *adresatem dwóch ostatnich wniosków jest szczebel administracji państwowej

Pomorski Klaster Morski – początki idei kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną

dr inż. Bogdan Sedler

Fundacja Naukowo-Techniczna „Gdańsk”

Pojęcie klastra nie jest już nowe w Polsce, a tak naprawdę nie przebiło się jeszcze do powszechnej świadomości, a tym bardziej do praktyki. Przypomnijmy więc, że **klaster stanowi nowoczesny system zintegrowanych sieci powiązań**.

Rozszerzając pojęcie klastra można go zdefiniować jako sieć organizacji powiązanych wymianą pracy, których procesy produkcyjne są ściśle połączone, przez wymianę dóbr, usług oraz wiedzy. Instytucje wchodzące w skład klastra są z różnych poziomów łańcucha przemysłowego (dostawcy, odbiorcy), skomunikowane z sektorem usług (instytucje finansowe, usługi wspomagania produkcji). Włączone są także ciała rządowe, agencje publiczne i prywatne, zaplecze naukowo-badawcze (instytuty, wyższe uczelnie).

W krajach rozwiniętych gospodarczo klastry stały się istotnym elementem rynku. Mają one różnorodny charakter, rozmiar i zasięg. Poczynając od niewielkich koncentrujących się wokół jedne-

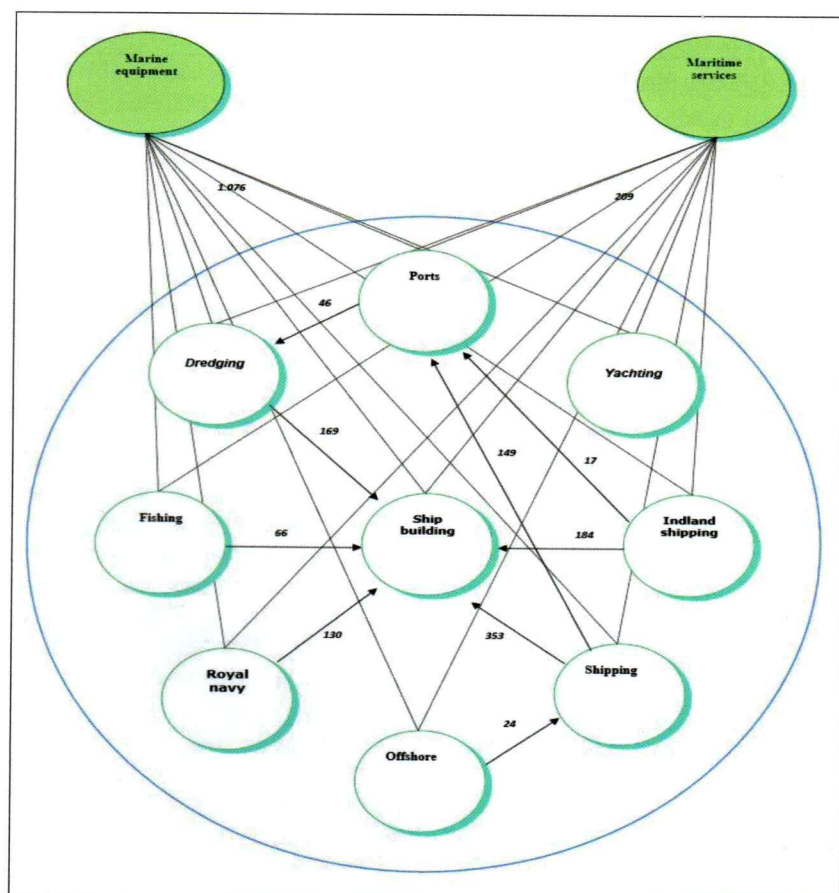
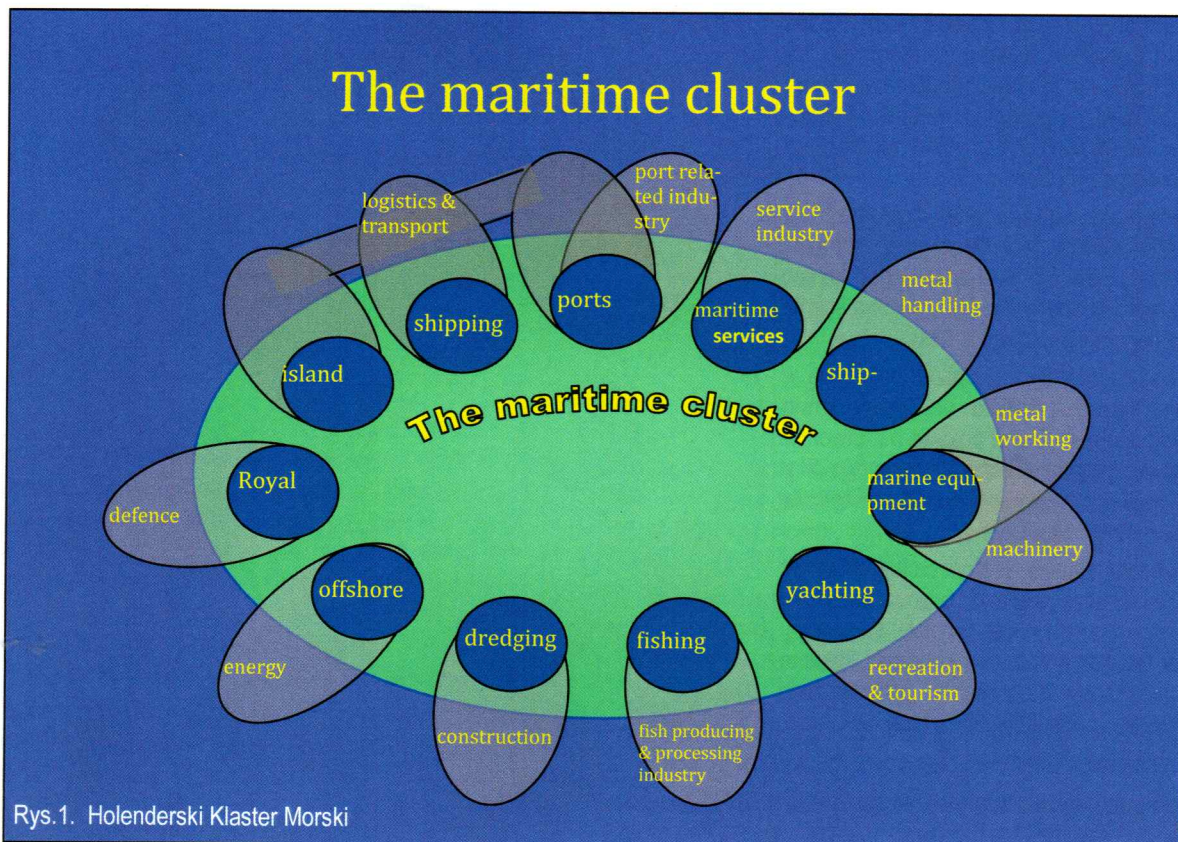
go złożonego produktu (np. statku pasażerskiego), poprzez klastry regionalne, do klastrów o zasięgu ogólnokrajowym a nawet ponadnarodowym.

Powstają również organizacje grupujące klastry i organizujące formy ich współpracy (np. Europejski Klaster Morski).

Kilka słów historii dot. Polskiego Klastra Morskiego

Pod względem organizacyjnym i koncepcyjnym liderami w dziedzinie klastrów morskich są Holendrzy. Ich **Dutch Maritime Cluster** najpełniej odzwierciedla ideę klastra. Zakres holenderskiego klastra morskiego i przepływy finansowe przedstawiają Rys.1 i Rys.2.

Z upoważnienia Ministerstwa Infrastruktury, latem 2004 r., delegacja z naszym udziałem zapoznała się w Hadze z działaniem Holenderskiego Klastra Morskiego.



Rys.2. Powiązania finansowe Holenderskiego Klastra Morskiego (w mln euro)

W sierpniu 2004 r. podpisano porozumienie pomiędzy Konsorcjum Morskim „Gdańsk” reprezentowanym przez:

- Instytut Polska Sieć Gospodarki Morskiej Fundacji Naukowo – Technicznej „Gdańsk”,

- Instytut Naukowo – Techniczny Pomorskiej Rady Federacji Stowarzyszeń Naukowo – technicznych NOT w Gdańsku,

a Krajową Izbę Gospodarki Morskiej w sprawie utworzenia Polskiego Klastra Morskiego (Polish Maritime Cluster) obejmującego nowoczesny system zintegrowanej sieci powiązań polskich przemysłów i usług morskich oraz infrastruktury wspierającej.

Konsorcjum Morskie przy współpracy ze stroną holenderską reprezentowaną przez Fundację Dutch Maritime Network, opracowało założenia programowe Polskiego Klastra Morskiego. Ideową sieć powiązań Polskiego Klastra Morskiego przedstawia Rys.3.

W listopadzie 2004 r. odbyła się konferencja będąca początkiem konsultacji z zainteresowanymi podmiotami w sprawie programu powołania Polskiego Klastra Morskiego.

Ponadto przedstawiciel Konsorcjum Morskiego „Gdańsk” dr inż. Bogdan Sedler

wziął udział w dwóch posiedzeniach Round Table of European Network of Maritime Clusters (ENMC) - w Paryżu w 2005 r. i w Londynie w 2006 r., oraz wygłosił referat na Europejskiej Konferencji Przemysłów Morskich w Bremie w styczniu 2006 r.

Wstępne prace organizacyjne i działania Biura Polskiego Klastra Morskiego przy Krajowej Izbie Gospodarki Morskiej zostały pod koniec 2006 r. zaniechane w wyniku zmian na scenie politycznej i marginalizacji KIGM.

Ponieważ natura nie lubi próżni, inicjatywę w sprawie klastrów podjęto w Województwie Zachodniopomorskim i w połowie b.r. utworzono Stowarzyszenie Zachodniopomorski Kłaster Morski. Co więcej, organizacja ta zgłosiła swój akces do ENMC.

W zaistniałej sytuacji w Konsorcjum Morskim „Gdańsk” zrodziła się myśl o powołaniu równoległego Pomorskiego Klastra Morskiego. Obszar działania tak pomyślanego klastra byłby zakrojony do obszaru Województwa Pomorskiego i obejmowałby:

- porty morskie Gdańska i Gdyni,
- małe porty i przystanie morskie województwa,
- żeglugę morską przybrzeżną i śródlądową,
- przedsiębiorstwa i instytucje powiązane z obrotem morskim i żeglugą,
- turystykę i rekreację, jachting, sporty wodne,
- ochronę brzegu morskiego,
- administrację morską,
- obsługę finansową gospodarki morskiej.

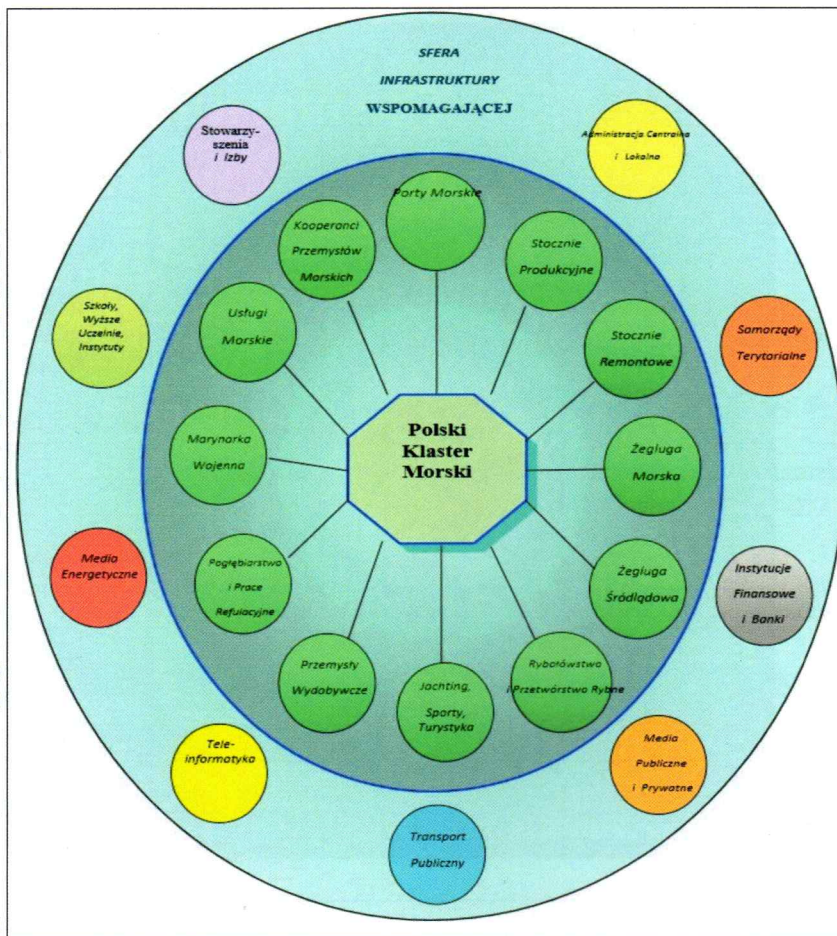
Warunki powstania Pomorskiego Klastra Morskiego

Podstawowe warunki powstania Pomorskiego Klastra Morskiego to:

- zrozumienie korzyści i wola powołania klastra wśród zainteresowanych podmiotów,
- wyłonienie podmiotu wiodącego (u Holendrów jest to Port Rotterdam),
- opracowanie statutu, zasad organizacyjnych oraz programu działania,
- zapewnienie środków finansowych na opracowanie niezbędnych dokumentów, akcję promocyjną w celu pozyskania członków oraz rozruch działalności (w Holandii zapewniło je właściwe ministerstwo w kwocie 10 mln euro na rozruch oraz 7,5 mln rocznie na działalność statutową).

W 2009 roku zaczął działać Polski Kłaster Morski z siedzibą na Uniwersytecie Morskim w Gdyni. Wydaje się celowe powołanie lokalnej pomorskiej inicjatywy celem inicjowania działań w kierunku unowocześnienia tej, tak ważnej dla kraju branży morskiej.

Idea budowy kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną



Rys.3. Polska Sieć Powiązań Morskich – Polski Kłaster Morski

W ramach współpracy z NOT w Gdańsku, ówczesny Prezes Św. P. Prof. Tadeusz Jednorat przedstawił zrealizowany swego czasu grant na projekt kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną. Zaproponowałem spotkanie z ówczesnym Ministrem Gospodarki Morskiej Rafałem Wiecheckim co nastąpiło i projekt uzyskał finansowanie. Przetarg na Studium Wykonalności ogłoszony przez Urząd Morski w Gdyni wygrało Konsorcjum Morskie (vide: www.sedler.pl) mające w swoim składzie kilkunastu wybitnych specjalistów z dziedziny inżynierii morskiej jak: Prof. Tadeusz Jednorat, Prof. Eugeniusz Dembicki, Prof. Bohdan Zadroga czy czuwający nad redakcją mgr inż. Marian Głowicki. Koordynacją zajmował się niżej podpisany. Wybrano wariant w miejscowości Skowronki, który był tańszy od wariantu Nowy Świat o ca. 200 mln PLN. Po zakończeniu I-etapu Studium Wykonalności, Urząd Morski w Gdyni podjął dalsze prace zlecając m.in. aktualizację Studium Wykonalności Kancelarii Radców Prawnych z Gdyni, oraz innym podmiotom jak ocena oddziaływania na środowisko. Ze względu na odkrycie w miejscu planowanego przekopu unikalnego glonu (co wydaje się dyskusyjne), zdecydowano się na wybór wariantu Nowy Świat. Prace w chwili obecnej posuwają się mocno do przodu, co można śledzić na bieżąco np. na YouTube. Koszt kanału wzrósł do niecałego miliarda złotych, zaś całość przedsięwzięcia, którego ukończenie przewidywane jest na koniec 2022 r., ma wynieść nawet 2,5 mld złotych. Wbrew opinii sceptyków, projekt ten przyczyni się do ożywienia całego regionu Południowo-Zachodniego Bałtyku i rozwoju portu i miasta Elbląg.