

DWUTYGODNIK

SOLIDARNOŚĆ

PORTOWIEC

UKAZUJE SIĘ OD 1980 ROKU

Nr 14 (536)

21 LIPCA 2006

EGZEMPLARZ BEZPŁATNY

ISSN 1231-4528



GDAŃSK

Gratulacje dla Premiera

Jarosław Kaczyński
Prezes Rady Ministrów

Stowarzyszenie „Godność” składa serdeczne gratulacje z okazji objęcia przez Pana stanowiska Prezesa Rady Ministrów. Jednocześnie wyrażamy uznanie, że zmiana na stanowisku Premiera dokonała się z dużą kulturą polityczną, co zaskoczyło opozycję i wrogów PiS.

Ustępującemu Premierowi składamy wyrazy uznania i podziękowania.

My, byli działacze NSZZ „Solidarność” i więźniowie polityczni z lat 1980-89 zrzeszeni w Stowarzyszeniu „Godność” wierzyliśmy, że tylko Prawo i Sprawiedliwość może dokonać zasadniczych zmian, które wyrwą kraj z postkomunistycznych układów, oczyszczą z korupcji gospodarkę i uzdrowią system wymiaru sprawiedliwości. Liczyliśmy, że PiS wprowadzi ład moralny w polityce i stanie w obronie patriotycznych wartości. Wiemy jak trudne to zadania i z jakimi siłami trzeba się zmierzyć. Przekonało się o tym Porozumienie Centrum na początku lat 90.

Prawo i Sprawiedliwość po zmianie premiera stoi przed nowymi wyzwaniami.

Trzeba się liczyć, że z całą bezwzględnością nastąpi atak całej postkomuny i sprzymierzonej z nią małej grupy działaczy byłej Unii Wolności a także, co wyjątkowo dziwi, z niezwykłą agresją ze strony Platformy Obywatelskiej. Ten atak także będzie trwał w lewicowo-liberalnej prasie w Unii Europejskiej i na świecie. Atak postkomuny i opozycji oraz lewicowych środków przekazu będzie skierowany na gospodarkę, finanse publiczne, politykę zagraniczną, służbę zdrowia i edukację. Będzie także podejmowana próba rozbicia koalicji, co trwa od początku jej powstania.

Prawo i Sprawiedliwość może liczyć na poparcie społeczeństwa. Trzeba jednak ciężko pracować nie tylko w parlamencie poprzez uchwalanie niezbędnych ustaw, ale o to poparcie trzeba walczyć w bezpośrednich spotkaniach z ludźmi. Trzeba pamiętać o ludziach starszych, w małych miasteczkach i wsiach, bo to tutaj ludzie oczekują na pomoc i zmiany.

Ustępujący premier zyskał sobie sympatię właśnie za tę otwartość i przystępność.

Pan Premier dobrze wie jaka jest sytuacja i z jakich kierunków i pozycji trwa atak na PiS i koalicję. Tę parę uwag prosimy taktować jako życzliwą troskę i wyraz poparcia. Zbliżają się wybory samorządowe. Prawo i Sprawiedliwość zgłaszając kandydaturę Kazimierza Marcinkiewicza na prezydenta Warszawy wykonała doskonały ruch wyborczy. Uważamy, że w dużych miastach, miasteczkach i gminach można wygrać wybory, ale trzeba znaleźć ludzi, którzy cieszą się poparciem w swoich środowiskach i z nimi iść na wybory samorządowe.

Z wyrazami szacunku
W imieniu Stowarzyszenia „Godność”
Czesław Nowak

Rada Pracowników

Szanowni Pracownicy
Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A.

Działając w oparciu o Ustawę z dnia 7 kwietnia 2006 r. art. 4 ust. 1 pkt. 2 o informowaniu pracowników i przeprowadzaniu z nimi konsultacji (Dz.U. Nr 79 poz. 550 z 2006 r.) oraz w oparciu o Porozumienie międzyzwiązkowe z dnia 22 czerwca 2006 r. mamy przyjemność Państwa poinformować, że z dniem 6 lipca 2006 roku ukonstytuowała się i rozpoczęła funkcjonowanie Rada Pracowników w następującym składzie:

Danuta Waszczuk – przewodnicząca
Małgorzata Patelczyk – sekretarz/z-ca przewodniczącego
Jolanta Jarmakowska – członek
Ireneusz Gordon – członek
Andrzej Szumilas – członek

Jednocześnie informujemy, że korespondencję do Rady Pracowników należy przysyłać na adres ZMPG S.A., ul. Zamknięta 18, pokój 213B do Pani Małgorzaty Patelczyk.

PAINT-INVESTREM Sp. z o.o.

specjalizująca się w pracach konserwacyjno-malarskich oraz izolacyjno-stolarskich w przemyśle okrętowym świadczy usługi:

- konserwacyjno-malarskie:** • piaskowanie
• nakładanie wszelkiego rodzaju powłok malarskich
wyposażeniowe: • spawanie szpilek • szalowanie ścian i sufitów
• montaż izolacji • montaż mebli oraz galanterii.

Zatrudni wykwalifikowanych:

- malarzy okrętowych • piaskarzy okrętowych
• izolarzy okrętowych • stolarzy okrętowych
oraz do przyuczenia w ww. zawodach.

Kontakt telefoniczny:

058 309-61-41, 058 309-66-64, 502-193-030

W NASZYM OBIEKTYWIE



Takie prace wykonywane w Porcie należą do jednych z najbardziej uciążliwych i wymagających dużego wysiłku fizycznego.

W 1991 roku Morski Port Handlowy Gdańsk jako przedsiębiorstwo państwowe praktycznie monopolizował działalność na terenie portu zarówno w sferze infrastruktury jak i niemal wszystkich usług eksploatacyjnych. Spełniał funkcję zarządu gospodarczego i eksploatacyjnego obiektów infrastruktury i suprastruktury oraz urzędzeń przeładunkowo-składowych. Ponadto przedsiębiorstwo utrzymywało obiekty i prowadziło akcję socjalno – bytową i kulturalną dla załogi, przyzakładową szkołę zawodową oraz Portową Straż Pożarną.

Załoga MPH Gdańsk liczyła niemal 5 tysięcy pracowników i wobec stale pogarszającej się sytuacji finansowej, której towarzyszyły postawy roszczeniowe i bierne oczekiwanie na wzrost wynagrodzeń – ostry konflikt społeczny wydawał się być tylko kwestią czasu.

Taki obraz sytuacji zarysował ówczesny Zarząd w opracowaniu „Proces restrukturyzacji Portu Gdańskiego w latach 1991-1994”. Fragment charakteryzujący sytuację w 1991 roku kończy się słowami: „Tylko szybkie decyzje nowego kierownictwa portu w porozumieniu ze związkami zawodowymi mogły uratować przedsiębiorstwo przed katastrofą”.

Do kwietnia 1991 roku Morski Port Handlowy Gdańsk jako przedsiębiorstwo państwowe podlegało nadzorowi Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej. 30 kwietnia 1991 roku nastąpiło przekształcenie portu w Jednoosobową Spółkę Akcyjną Skarbu Państwa, a organem nadrzędnym stał się Minister Przekształceń Własnościowych działający w imieniu Skarbu Państwa. Celem transformacji było zdecentralizowanie systemu zarządzania oraz stworzenie efektywnej struktury organizacyjnej. W rezultacie wykreowano Morski Port Handlowy Gdańsk S.A. jako główny organ zarządzający portem, który pozyskuje i dysponuje środkami na utrzymanie i rozwijanie infrastruktury portu oraz doprowadzono do utworzenia spółek z ograniczoną odpowiedzialnością zajmujących się działalnością eksploatacyjną, techniczną i usługowo-pomocniczą na rzecz ładunków i środków transportu korzystających z urzędzeń portu, w których MPH

15 lat transformacji w Porcie Gdańskim

W maju 1991 roku Port Gdański był bliski załamania z punktu widzenia finansowego. Obciążenie dywidendą wyniosło 37, 560 mld zł (7, 288 mld zł miesięcznie), a podatek od przekroczenia wzrostu wynagrodzenia osiągnął kwotę 95, 312 mld zł. O ile za I kwartał 1991 roku strata przedsiębiorstwa wyniosła 15, 822 mld zł, to w ciągu następnych 2 miesięcy wzrosła do 81, 703 mld zł. Stan konta bankowego przedsiębiorstwa nie przekraczał 30 mld zł, natomiast same tylko zobowiązania z tytułu rozbudowy Bazy Przeładunku Paliw Płynnych w Porcie Północnym zainspirowanej przez rząd wynosiły 58 mld zł (pomimo obietnicy udziału finansowego w rozbudowie – w późniejszym czasie rząd wycofał się z tej deklaracji).



Gdańsk S.A. posiadał 45 proc. udziałów, a pozostałą część udziałów pracownicy danej spółki. W grudniu 1991 roku MPH Gdańsk S.A. wydzielił ze swojej struktury zagadnienia związane z prowadzeniem spraw marketingu, akwizycji, koordynacji ładunków oraz rozliczeń handlowych powierzając prowadzenie tych spraw wyspecjalizowanej spółce „Eksploatacja”.

W 1993 roku niejako dopełnieniem procesu transformacji stały się decyzje MPH Gdańsk S.A. o zbyciu swoich udziałów posiadanych w spółkach pracowniczych oraz o odsprzedaży suprastruktury eksploatacyjnej dotychczasowym dzierżawcom, tj. spółkom pracowniczym. Potwierdzeniem tych zmian była nowa – od 1993 roku – nazwa portu na Zarząd Portu Gdańsk S.A. oraz ustalenie jego przedmiotu działania jako wiążący się

wyłącznie z zarządzaniem infrastrukturą i terenami portowymi. Wyrazem tych zmian stał się osiągnięty poziom zatrudnienia – z niespełna 5 tys. osób w maju 1991 roku do ponad 400 pracowników zatrudnionych w Zarządzie Portu Gdańsk S.A. pod koniec 1994 roku. (Pozostali pracownicy znaleźli zatrudnienie w wydzielonych spółkach portowych.) W latach 1992 i 1993, w celu złagodzenia skutków transformacji utworzono Portową Fundację Pomocy Społecznej i Portową Fundację Pracy.

Powołaniu spółek pracowniczych towarzyszył entuzjazm pomieszany ze sceptycyzmem. Entuzjazm wynikał z przeświadczenia, że oto skończyły się kłopoty z wynagrodzeniem. Sami rządzący – sobie krzywdy nie damy zro-

ciąg dalszy na str. 4 ▸

15 lat transformacji w Porcie Gdańskim

▷ ciąg dalszy ze str. 3

bić. Sceptycyzm dotyczył gwarancji poradzenia sobie w trudnych warunkach rynkowych.

Jak to zwykle bywa rzeczywistość okazała się bezwzględna. Kondycja spółek była wypadkową wielu czynników – począwszy od stanu, w jakim została wydzielona z organizmu portowego, przez sprawne kierowanie firmą, po profil powstałej spółki. Duży wpływ miała konkurencyjność wobec innych firm obecnych na rynku oraz stopień współpracy z Zarządem Portu i innymi spółkami portowymi.

Tak jak wielorakość czynników miała wpływ na rozwój poszczególnych spółek, tak i ich losy potoczyły się odmiennie. Do dzisiaj pozostaje aktualne pytanie czy właściwe było wydzielenie poszczególnych spółek przeładunkowych związanych z obsługą drobnicy. Rzeczywistość jakby przeczy tej teorii, bowiem dawno już nie ma takich spółek jak „Basen Górniczy”, „Westerplatte”, „Wiślany” czy „WOC”, a spółka „Eksploatacja”, do której zostały włączone trudem przeżyła ten proces konsolidacji. Jeszcze dzisiaj walczy z jego skutkami, choć – pamiętając, że jest to spółka – córka Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A. ze wszystkimi pozytywnymi tego konsekwencjami – po raz pierwszy widać oznaki wejścia na właściwą drogę rozwoju. Spółki techniczne takie jak „Telport”, „Inż.-Bud”, „Elport”, „Energo-Port” czy „Aqua-Port” w róż-

nym stopniu radzą sobie z przeciwnościami, stąd w ostatnim czasie podjęta została inicjatywa stworzenia jednego większego organizmu gospodarczego o profilu technicznym.

W innych warunkach działają takie spółki jak „Port-Trans” czy „Portus”, a w jeszcze innych np. „WUŻ” czy „Rezerwa”. Był wszystkich uzależniony jest jednak od kondycji, sytuacji, w jakiej znajduje się Port Gdański jako cały organizm. Wiele zależy od współpracy między samymi spółkami, w tym także z Zarządem Morskiego Portu Gdańsk S.A. Warto mieć jednak świadomość, że sytuacja tych spółek ewoluuje, podlega nieustannym zmianom. Osiągnięcie korzystnej sytuacji w danym momencie nie oznacza dobrodziejstwa po wszystkie czasy. Wymaga to zarówno ze strony pracowników spółki jak i jej kierownictwa bezustannej troski o kondycję spółki, jej rozwój w ciągle zmieniającym się otoczeniu, w którym spółki istnieją.

Ireneusz Leszka, wiceprzewodniczący MKK NSZZ „S” Portu Gdańsk, w latach 90. przewodniczący Komisji Międzyzakładowej NSZZ „S” Portu Gdańsk:

– Pierwszy etap transformacji, zwłaszcza w okresie gdy Zarząd Portu Gdańsk posiadał 45 proc. udziałów w spółkach, oceniam pozytywnie. Wadą, utrudnieniem tego procesu, był niewątpliwie brak doświadczenia pracowników w samodzielnym prowadzeniu firm oraz brak w porcie wykwalifikowanych kadr.

„Solidarność” wspierała ten kierunek zmian, bowiem wzmacniał on więzi pracowników ze spółkami, dawał poczucie współwłasności i możliwość wpływu na zapewnienie wszystkim portowcom pracy i środków utrzymania.

Z czasem okazało się, że wady o których wspomniałem oraz wewnętrzna, niepotrzebna rywalizacja między spółkami doprowadziła po czterech latach do głębokiego kryzysu, przede wszystkim w spółkach obsługujących drobnicę. Strategicznym błędem Zarządu Portu Gdańsk było odsprzedanie swoich udziałów wszystkim – niezależnie od kondycji i sytuacji – spółkom pracowniczym. Spowodowało to nie tylko nasilenie rywalizacji między spółkami, ale również powstaniem zjawisk niezwykle szkodliwych dla stosunków między portowymi podmiotami. Zarząd Portu Gdańsk traktował spółki jako samodzielne podmioty oczekiwał wywiązywania się z zawartych umów generalnych, nawet wtedy, gdy nie były one w stanie sprostać tym wymogom. To była krótka droga do katastrofy, przynajmniej dla niektórych spółek. Generalnie jednak restrukturyzacja nie okazała się złym kierunkiem, bowiem dzisiaj ludzie mają zapewnioną pracę, a niektóre firmy całkiem nieźle sobie radzą. Warunkiem dalszego powodzenia jest troska nie tylko o „dzisiaj” firmy, ale także jej „jutro”.

Jerzy Szatkowski, prezes Zarządu PP-S „Port Północny” Sp. z o.o.:

– Przeprowadzenie restrukturyzacji portu było konieczne. Jestem zdania, że dobrze się stało iż objęła ona wszystkie obszary portu, bowiem wyeliminowane zostało niebezpieczeństwo utrzymywania jednych spółek przez inne. Rezultat innego układu byłby tragiczny, bowiem ani spółki słabe nie zdołały by się utrzymać ani spółki pozostające początkowo w dobrej kondycji – rozwijać. Umożliwienie natomiast autonomicznej egzystencji gospodarczej – np. „Portowi Północnemu” – owocuje wpływami środków do Zarządu Mor-





skiego Portu Gdańsk S.A., a więc pośrednio na rzecz rozwoju całego portu. Silny „Port Północny” to także możliwość dokonywania przez nas zleceń w innych specjalistycznych portowych spółkach, w czym także widzę udział „Portu Północnego” w życiu i na rzecz całego portu. Warto także podkreślić, że cały czas zatrudniamy pracowników z rezerwy portowej (ze spółki „Rezerwa”). Jak więc widać uzyskana autonomia nie oznacza w naszym przypadku separacji w stosunku do innych uczestników życia portowego.

Mogłoby się wydawać, że „Port Północny” był w szczególnie uprzywilejowanej sytuacji. Do pewnego stopnia rzeczywiście tak było, jednak nie oznacza to, że zarówno minione lata jak i obecna rzeczywistość wolna jest od problemów. Mamy w Świnoujściu poważnego konkurenta jeżeli chodzi o obsługę węgla. Dysponuje on porównywalną technologią i urządzeniami, zatem tylko w jakości obsługi możemy osiągnąć przewagę. Podobnie zresztą jak w „Naftoporcie” jeżeli chodzi o obsługę paliw płynnych.

Specjalizując się w obsłudze określonych ładunków jesteśmy silnie narażeni na skutki zmian koniunktury rynkowej. Tak jest obecnie w przypadku węgla, gdzie odnotowujemy istotny spadek tonażu. Szukamy zatem rozwiązań niwelujących ten ubytek. Z jednej strony przygotowujemy się do obsługi w imporcie (konceptcja związana z wykorzystaniem pirsu Rudowego), z drugiej zaś rezerw poszukujemy w organizacji pracy. Jestem przekonany, że konsekwentna realizacja takiego właśnie kierunku zapewni spółce pomyślną

przyszłość. Również pozostałym spółkom portowym życzę jak najlepszej kondycji, a całemu portowi – jak najintensywniejszego rozwoju.



Marek Ritter, prezes Zarządu PUPS „Chemiki” Sp. z o.o.:

– Ustawa prywatyzacyjna nie pozostawiała pola manewru – tzw. popiwiek groził bankrutem portu. W tym kontekście restrukturyzacja była koniecznością.

W 1992 roku spółka „Chemiki” przeładowała 1 127 tys. ton towarów, natomiast w 2005 roku – 1 178 tys. ton. Analogiczny poziom przeładunków nie oznacza, że w spółce nic przez te lata się nie działo. Przede wszystkim zmieniła się struktura ładunków, przez wszystkie te lata staraliśmy się także konsekwentnie pilnować sferę kosztów. Dzięki temu, poza 2005 rokiem, kiedy o 1/3 spadły przychody, we wszystkich pozostałych latach wypracowywaliśmy dodatni wynik.

Również w bieżącym roku zdążyliśmy już odpracować wynik z ubiegłego roku i na przyszłość patrzymy z optymizmem. To nie tylko efekt dobrej polityki wewnętrznej firmy, dzięki której m.in. „odświeżamy” załogę spółki licząc na udział nowych, młodych pracowników w kształtowaniu właściwego oblicza spółki, ale także dobrej współpracy z innymi portowymi spółkami, w tym przede wszystkim z Zarządem Morskiego Portu Gdańsk S.A. Spółka „Chemiki” nigdy nie mogłaby sobie pozwolić na tak znaczące inwestycje jak remont i modernizacja Nabrzeża Przemysłowego czy remont dachu w naszym magazynie. Cieszymy się, że wzajemne relacje nie ograniczają się tylko do płacenia przez nas dzierżaw, ale że możemy liczyć na tak znaczącą pomoc jak wspomniane inwestycje.

Zygmunt Drawski, prezes PUS „PORTUS” sp. z o.o.:

– Spółka została zarejestrowana w rejestrze sądowym 1 sierpnia 1991 r. Powstała ona na bazie struktur dawnego działu socjalno-bytowego Portu Gdańskiego, jako jedna z trzydziestu kilku siostrzanych spółek portowych, która od tego momentu zaczęła działać jako w pełni samodzielny podmiot prawny. Początki egzystencji były dość trudne, jako że zarówno organy zarządcze spółki jak i jej szeregowi pracownicy wspólnie uczyli się prawidłowych zachowań obowiązujących w nowych realiach. Wspólna nauka trwała na tyle szybko, że spółce udało się skutecznie przebrnąć przez trudne momenty, których szczególnie w pierwszych latach nie brakowało, a z którymi, niestety, nie wszystkie spółki portowe umiały sobie skutecznie poradzić. Wiodącymi sferami działalności spółki jest świadczenie usług z zakresu szeroko rozumianego wypoczynku organizowanego na rzecz dorosłych i dzieci oraz usługi medyczne w dziedzinie medycyny pracy oraz leczenia. Aktualnie w spółce przeważa pogląd, iż decyzja, która zrodziła się prawie 15 lat temu zaowocowała większą ilością pozytywów, niż negatywów i pozwala ona w chwili obecnej patrzeć w przyszłość ze spokojem i uzasadnionym optymizmem.

Roman Kolicki

Stażyci w Straży Ochrony Portu Gdańsk

7 czerwca 2006 roku, w Sali Wielkiej Wety Ratusza Głównego Miasta w Gdańsku odbyło się spotkanie laureatów akcji „Wakacyjny Staż 2006”. Po raz czwarty, studenci i bezrobotni absolwenci odebrali z rąk prezydenta Gdańska oraz fundatorów staży, skierowania na miesięczne praktyki.

Liczne grono laureatów reprezentowało 228 absolwentów i studentów (w większości słuchaczy ostatniego roku). Na liście, zaangażowanych w akcję magistratu, 46 firm i instytucji, po raz drugi, znalazła się także SOPG sp. z o.o. fundując 2 staże.

Miejsce w Dziale Marketingu znalazła energiczna adeptka trudnej sztuki promocji i marketingu Pani Ewa Kędziora. Mimo młodego wieku legitymuje się bardzo dobrym przygotowaniem do zawodu.

Swoją akces na staż w SOPG zgłosił także student ostatniego roku na Wydziale Elektroniki Telekomunikacji i Informatyki Politechniki Gdańskiej. Pan Piotr Mudlaff posiada w swoim dorobku zawodowym doświadczenia wpływające z pracy w zespole pomocy technicznej realizowanej w ramach projektu Pekao S.A. oraz udział w pra-



cach projektowych w Dziale Planowania i Rozwoju Sieci TPSA.

Zarząd Spółki, analizując dotychczasowy dorobek tych dwojga młodych ludzi, wiąże z nimi określone plany pełnego wykorzystania ich wiedzy, praktyki i sporego doświadczenia.

Na zdjęciach: nasza stażystka **Ewa Kędziora**, w towarzystwie Dyrektora Marketingu **Krzysztofa Brzezińskiego**, prezentuje dokument kierujący na staż.

Piotr Mudlaff w trakcie szczegółowej rozmowy, ze specjalistą Pionu Marketingu **Waldemarem Cichoszem**, dotyczącej przewidywanego zakresu obowiązków w czasie trwania stażu.

Tekst i zdjęcia: Waldemar Cichosz

80-562 Gdańsk – Nowy Port, ul. Szkolna 1
tel.: (+48 58) 343 04 12, fax: (+48 58) 343 97 71
e-mail: sop@portgdansk.pl
www.strazochronyportugdansk.pl

Oferujemy usługi w zakresie:

- profesjonalnej ochrony osób i mienia,
- monitoringu opartego na najnowszych technologiach,
- konwojowania.

Nasze atuty:

- wdrożony system zarządzania jakością zgodny z wymaganiami normy międzynarodowej ISO 9001:2001 oraz AQAP 2110:2003 zgodny z wymaganiami NATO,
- nasi pracownicy są wszechstronnie przygotowani do wykonywania najtrudniejszych zadań, posiadają wysokie kwalifikacje zawodowe, licencje I i II stopnia, przeszkolenie i uprawnienia do postępowania zgodnego z Kodeksem ISPS,
- długoletnie doświadczenie i profesjonalizm działania, doskonała znajomość terenów portowych, w tym Portu Północnego oraz dzielnic Nowy Port, Brzeźno, Letnica i Przeróbka,



- pełne zintegrowanie systemów zabezpieczeń (najnowsze technologie) i ochrony poprzez kompleksowość usług.
- gwarancja bezkonkurencyjnie szybkiej reakcji w przypadkach zagrożenia lub innych zdarzeń poprzez interwencję uzbrojonych i zmotoryzowanych patroli, organizowanych wspólnie z funkcjonariuszami Policji i Straży Miejskiej, które w sposób ciągły patrolują tereny portowe oraz przyległe dzielnice.

Jesteśmy w stanie podjąć się każdego zadania w zakresie działania naszej Firmy.

Zapraszamy do współpracy.

ZARZĄD SOPG Sp. z o.o.

Nowy dyrektor-komendant

W dniu 14.06.2006 w Portowej Straży Pożarnej „Florian” Sp. z o.o. odbyło się zebranie sprawozdawczo-wyborcze. Zebranie otworzył Przewodniczący Rady Nadzorczej Konrad Rozwadowski. Następnie uczestnicy zebrania wysłuchali sprawozdań Rady Nadzorczej oraz Zarządu Spółki udzielając absolutorium-pokwitowania.

W następnym punkcie zabrał głos komendant – dyrektor PSP Florian kpt. poż. inż. **Sylwester Gralak**, który serdecznie podziękował wszystkim strażakom za współpracę i życzył PSP wiele sukcesów i osiągnięć. Strażacy na stojąco oklaskami podziękowali dyr. Gralaku życząc mu wiele zdrowia na emeryturze. W dalszej części przystą-

piono do wyborów dyrektora-komendanta spółki.

Do walki stanęło 3 kandydatów. W drugiej turze głosowania na dyrektora-komendanta PSP Florian wybrano st. chor. mgr. **Ludwika Depkę-Prądyńskiego**. W skład Zarządu Spółki weszli chor. poż. **Zdzisław Olechnowicz**, chor. poż. **Krzysztof Taborowicz**.



Przechodzącego na emeryturę dyrektora Sylwestra Gralaka żegna jego następcę Ludwik Depka-Prądyński.



5 lipca 2006 r. w asyście drużyn bojowych strażaków z Floriana i przedstawicielei Zarządu Morskiego Portu Gdańsk oraz organizacji związkowych uroczystie pożegnano odchodzącego na emeryturę dotychczasowego dyrektora Sylwestra Gralaka.

Ludwik Depka-Prądyński

Urodził się w 1960 roku w Bytowie. W 1982 roku ukończył Szkołę Chorążych Pożarnictwa w Poznaniu i podjął pracę w Komendzie Rejonowej Straży Pożarnej w Bytowie. W 1984 roku przeniósł się do Gdańska i podjął pracę w Portowej Straży Pożarnej w Gdańsku na stanowisku instruktora ds. prewencji. W 1992 roku awansował na stanowisko d-cy oddziału. W 1994 roku został wybrany na członka Rady Nadzorczej PSP Florian. W 1998 roku został wybrany na członka Zarządu PSP Florian. 14.06.2006 został wybrany na dyrektora Zarządu PSP „Florian”.

MIĘDZYNARODOWY PROGRAM

Twojezarobki.pl

Średnie wynagrodzenie kobiet w Polsce jest o 23,29 proc. mniejsze od średniego wynagrodzenia mężczyzn.

W dniach 22-25 czerwca 2006 roku w Amsterdamie odbyło się spotkanie koordynatorów programu „Twoje zarobki”. Celem powyższego spotkania, było podsumowanie oraz zaprezentowanie zebranych danych dotyczących zarobków w róż-

nych krajach oraz analiza dotychczasowego działania kwestionariusza internetowego w poszczególnych państwach.

Przypominamy, że Komisja Krajowa NSZZ Solidarność wspólnie z Akademią Ekonomiczną w Poznaniu i holenderską Fundacją Loonwizjer, bierze udział

w największym w Europie programie badania płac. Istotą programu jest zdobycie jak największej i najdokładniejszej informacji na temat zarobków w poszczególnych krajach, także w Polsce, z wypełnionych ankiet zamieszczonych na stronie www.twojezarobki.pl. Na spotkaniu w Amsterdamie wielu naukowców zaprezentowało ciekawe opracowania oparte na danych zebranych z kwestionariusza. Najciekawsze i najistotniejsze dla członków związku tematy oraz wnioski są prezentowane na stronie: www.solidarnosc.org.pl

Zarząd Morskiego Portu Gdańsk SA zarządcą linii kolejowej

31 maja 2006 r. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. przejął nieodpłatnie od PKP SA infrastrukturę kolejową znajdującą się na terenach portu, a mówiąc ściślej, przejął około 1/3 torów, które znajdowały się w gestii PKP, spośród wszystkich torów kolejowych i rozjazdów torowych na terenach portowych.

Tym samym zakończony został wieloletni okres dwuwładzy, podwójnej odpowiedzialności oraz braku odpowiednich regulacji własnościowych, które doprowadziły do znacznej dekapitalizacji infrastruktury kolejowej.

Jak do tego doszło? W roku 1948 ówczesny Minister Żeglugi przekazał Ministrowi Komunikacji, w drodze „Porozumienia” z dnia 21 stycznia, tory i urządzenia kolejowe znajdujące się na terenach polskich portów. Minister Komunikacji przekazał je, tym samym aktem, przedsiębiorstwu państwowemu PKP. W latach 70. ubiegłego wieku, gdy nastąpił znaczący rozwój portu gdańskiego, zbudowano także całe odcinki torów i nawierzchni kolejowych, przede wszystkim w Porcie Północnym, ale tych już PKP nie przejęły.

Przez kolejne lata następowały próby przekazania tej infrastruktury w jedną lub drugą rękę, ale brakowało koncepcji i determinacji, także po stronie portów. W roku 2003 doszło do sytuacji dość niespotykanej: porty zaczęły mówić jednym głosem. Po wielu spotkaniach i sporach między przedstawicielami portów i PKP, zaangażowaniu departamentu transportu morskiego w Ministerstwie Infrastruktury, a także wytężonej pracy kilku osób, których zadaniem było dokonanie szczegółowej inwentaryzacji oraz ustalenie punktów rozdziału infrastruktury, tory zostały przejęte przez port zgodnie z protokołem z dnia 31 maja 2006 r.

W porcie gdańskim rzecz dotyczy niespełna 67 km torów oraz 190 sztuk rozjazdów kolejowych w ramach pięciu głównych centrów obsługowych:

WOC/Oliwskie, Wiślane, Basen Górniczy, Kanał Kaszubski, Port Północny, a niebawem także terminali w Porcie Północnym, z których obecnie funkcjonuje jedynie GASPOL.



Sieć torów na terenach portowych ma charakter bocznic kolejowej, ale bocznicą jest rodzajem linii kolejowej i stosuje się do niej większość przepisów wynikających z „Ustawy o transporcie kolejowym” dotyczących linii kolejowych.

Prawo unijne zaś wymaga zapewnienia różnym przewoźnikom dostępu do infrastruktury kolejowej na terenie portu, przy czym zgodnie z dyrektywą unijną, wykonywanie usług transportowych i zarządzanie infrastrukturą musi być rozdzielone.

A zatem ZMPG SA jest zobowiązany, niczym przedsiębiorstwo kolejowe, zapewnić dostępność tej infrastruktury, utrzymywać jej stan techniczny i odpowiednio ją modernizować, a także wdrożyć zasady wykonywania przewozów wewnątrz portowych i, co może wzbudzać emocje, ustalić

i wdrożyć finansowe zasady korzystania z infrastruktury kolejowej oraz jej utrzymania.

W systemie transportowym ładunków do nabrzeża, tj. do „burty” i od „burty” w gdańskim porcie, można wyodrębnić system rurociągowy, samochodowy i wagonowy, a także uzupełniający transport wewnętrzny np. systemy przenośników. Na ogólną ilość 23, 341 mln ton ładunków przeładowanych w porcie w roku 2005 – 12, 188 mln ton prze-

wiezonych zostało samochodami i wagonami.

Z wykorzystaniem bocznic kolejowej ZMPG SA, przewieziono wagonami ok. 7, 77 mln ton ładunków. W tym celu, w roku 2005 wjechało na tory portowe i zostało obsłużone blisko 150 tysięcy wagonów. Dla przykładu: w rejonie WOC/Oliwskie obsłużono 7642 wagonów, Wiślane – 9769, GTK – 6594, Chemiki (Kanał Kaszubski) – 1280, Basen Górniczy – 16324, a Port Północny – 102067 wagonów.

Według prognoz Działu Rozwoju Strategicznego ZMPG SA po roku 2010, dzięki terminalom w Porcie Północnym, a także Pomorskiemu Centrum Logistycznemu, nastąpi przyrost wagonów w tym rejonie o ok. 63 tysiące.

ciąg dalszy na str. 10 ▸

W pierwszych dniach czerwca br. podczas spotkania przedstawicieli ZMPG S.A., szefostwa związków zawodowych i kierownictwa spółek technicznych Zarząd P.U.P. „Aqua-Port” zadeklarował gotowość przejęcia obsługi i konserwacji sieci energetycznej, teletechnicznej i ciepłowniczej. Intencją tej konsolidacji jest powstanie silnego podmiotu gospodarczego, który będzie obsługiwał całą infrastrukturę techniczną Portu Gdańskiego oraz będzie w stanie podejmować realizację zleceń dodatkowych zarówno na terenie portu jak i od kontrahentów zewnętrznych. Dla portowych spółek technicznych rozwiązanie takie stanowi alternatywę wobec trudności z jakimi mają do czynienia na niełatwym, konkurencyjnym rynku. Dzisiaj nie wszystkie spółki są dotknięte tymi trudnościami w równym stopniu, ale przykład „Elportu” jest znamieny. Realistycznie oceniając perspektywy niewielkich podmiotów gospodarczych w starciu z konkurencją – Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. stoi na stanowisku, że – przy spełnieniu określonych warunków – włączenie spółek technicznych w struktury spółki „Aqua-Port” jest rozwiązaniem najkorzystniejszym dla pracowników tych spółek.

Ostatnie dni wniosły nowe elementy w rozwój sytuacji.

– W środę 19 lipca br. (materiał przygotowywany jest we wtorek 18 lipca – przyp. red.) „Aqua-Port” podejmie trzy ważne uchwały – mówi Edmund Rosołowski, dyrektor spółki „Aqua-Port”. Jedna z nich ma charakter formalny – dotyczy zmiany nazwy spółki na „Aqua-Port Infrastruktura Techniczna” Sp. z o.o. Kolejne mają już

Spółki techniczne razem – kolejny krok

- Dla związku priorytetem jest zapewnienie pracownikom miejsc pracy i godziwych zarobków. Dlatego jesteśmy orędownikami rozwiązania uwzględniającego dłuższą perspektywę czasową i stwarzającą szansę na skuteczne przezwyciężenie problemów – mówi Edward Fortuna, przewodniczący MKK NSZZ „Solidarność” Portu Gdańskiego. Takim rozwiązaniem jest wspierane przez Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. łączenie spółek technicznych w jeden silny podmiot gospodarczy.

praktyczne znaczenie: to poszerzenie działalności spółki o gospodarki: energetyczną, teletechniczną i ciepłowniczą oraz podwyższenie kapitału zakładowego o 50 tys. zł. Utworzone w ten sposób udziały będą przydzielone zarządowi spółki, dzięki czemu uzyska on pakiet kontrolny i w konsekwencji zdolność efektywnego działania.

To ważna gwarancja zwłaszcza w sytuacji odpowiedzialności za coraz większą załogę (obecnie „Aqua-Port” zatrudnia 63 osoby) i coraz szerszy zakres podejmowanych – w ramach zawieranych umów – prac.

– Wraz z końcem miesiąca wygasa umowa generalna między „Elportem” i Zarządem Morskiego Portu Gdańsk S.A. – dodaje E. Rosołowski. Według uzgodnień między naszą spółką a ZMPG S.A. kolejna umowa związana z obsługą i konserwacją sieci energetycznej w Porcie Gdańskim podpisana byłaby ze spółką „Aqua-Port” i – na co wiele wskazuje – na okres dłuższy niż dotychczasowy, tj. pięć lat. My ze swojej strony deklarujemy gotowość przeję-

cia wszystkich – bez względu na wiek – pracowników spółki „Elport”, którzy są niezbędni do realizacji tych zadań. Zatrudnienie będzie na czas nieokreślony, z pełną gwarancją zatrudnienia w okresie wyznaczonym umową generalną podpisaną przez ZMPG S.A. Poinformujemy pracowników spółki „Elport” o ostatecznym terminie zgłaszania swojej gotowości podjęcia pracy w naszej spółce, tak, by można było ją rozpocząć od 1 sierpnia br. Również pod względem zapewnienia zaplecza technicznego, magazynów, sprzętu oraz zaplecza socjalnego jesteśmy w pełni przygotowani do przejęcia pracowników i funkcji spółki „Elport”.

– Związek „Solidarność” będzie konsekwentnie pilnował przestrzegania przyjętych zasad – deklaruje E. Fortuna. Jako organizacja gotowi jesteśmy negocjować porozumienie z zarządem spółki „Aqua-Port” gwarantujące zatrudnienie, pracę i płacę portowcom ze spółek technicznych deklarującym gotowość pracy w spółce „Aqua-Port”. Również w aspekcie równości warunków z dotychczasowymi pracownikami „Aqua-Port” i zachowania ich w przypadku ewentualnego wzrostu wynagrodzeń.

O procesie konsolidacji spółek technicznych mówi się w porcie od dłuższego czasu. Na razie głównie się mówi, a temperatura rozmów jest wypadkową kondycji w jakiej w danej chwili znajdują się spółki. Nie znaczy to jednak, że upływ czasu nie ma wpływu na rozwój sytuacji. Decyzje warto podejmować zanim widmo katastrofy stanie się rzeczywistością. Zyskuje się wtedy argumenty na rzecz budowania właściwych relacji rynkowych.

Roman Kolicki



Czas składać wnioski

Nie mamy żadnych problemów z obliczaniem kapitału początkowego – mówi Anna Lepiarczyk. Wiemy natomiast, że ubezpieczeni mają kłopoty z odnalezieniem dokumentów potwierdzających wynagrodzenie lub zatrudnienie, które są niezbędne do obliczenia kapitału.

Każdego miesiąca zgłaszają się do nas osoby, które mają poważne problemy z odnalezieniem jakichkolwiek dokumentów potwierdzających wysokość zarobków – dodaje Kazimierz Sujka. W miarę możliwości pomagamy zainteresowanym oraz podpowiadamy, gdzie mogą ich szukać. Na stronie internetowej ZUS znajduje się baza zlikwidowanych i przekształconych zakładów pracy, która często służy zainteresowanym.

ZUS przypomina, że jeśli ubezpieczony odnajdzie nowe dowody potwierdzające okresy zatrudnienia i wysokość zarobków, zawsze może je złożyć, a wtedy kapitał początkowy zostanie ponownie przeliczony.

Trzeba także pamiętać, że Zakład oblicza kapitał początkowy konkretnej osobie i dlatego każda taka sprawa rozpatrywana jest indywidualnie.

Niektóre oddziały ZUS prowadzą skomplikowane postępowanie wyjaśniające. Dzieje się tak w przypadku, jeżeli jako dowód potwierdzający zarobki zostaną przedłożone karty wynagrodzeń.

Bożena Wiktorowska

Zuzanna Turowska
naczelnik Wydziału Kapitału Początkowego Departamentu Świadczeń Emerytalno-Rentowych Zakładu Ubezpieczeń Społecznych

Osoby, które nie dopilnują obliczenia kwoty swojego kapitału początkowego, muszą się liczyć z otrzymaniem niższej emerytury. ZUS oblicza wysokość kapitału początkowego wyłącznie na wniosek zainteresowanych. Osobom, które nie złożą takiego wniosku, przy obliczaniu emerytury nie będziemy mogli uwzględnić części składek zgromadzonych przed 1999 rokiem. Kapitał początkowy stanowi element świadczenia emerytalnego. Jeżeli ktoś za kilka lub kilkanaście lat będzie składać wniosek o emeryturę, może mieć problemy ze zdobyciem dokumentów potrzebnych do obliczenia kapitału (np. potwierdzających wysokość zarobków przed 1999 rokiem, czyli przed wejściem w życie reformy emerytalnej). Już teraz braki w dokumentacji są najpoważniejszym problemem osób składających wnioski o kapitał początkowy.

ZMPG SA zarządcą linii kolejowej

▷ ciąg dalszy ze str. 8

Obsługa wagonów w porcie to skomplikowany proces zdawczo-odbiorczy wagonów i przesyłek, jazd manewrowych lokomotyw z grupami wagonów od torów zdawczo-odbiorczych do stanowisk statkowych, magazynowych lub rozładowniczych i odwrotnie, podstawiania wagonów pod urządzenia przeładunkowe, ustawiania setek zwrotnic i innych urządzeń kolejowych, napraw uszkodzonych wagonów, rozliczania pobytów wagonów i ponoszenia opłat.

System ten wymaga pilniej modyfikacji (w niezbędnym zakresie). Zarząd Portu ustali zasady odpowiedzialności za utrzymanie infrastruktury w stanie zapewniającym bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego oraz wyłoni firmę (lub firmy), z którą zawrze stosowną umowę w tym zakresie. Z właścicielem infrastruktury kolejowej zewnętrznej, tj. PKP Polskie Linie Kolejowe SA, zawrze umowy tzw. bocznicowe, których przedmiotem będzie dostosowanie technicznych zasad użytkowania infrastruktury kolejowej w poszczególnych rejonach. Należy tu wspomnieć, że w trybie wymaganym Ustawą uzyskano w bieżącym roku, wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, tzw. świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typów budowli kolejowych na terenie całego portu.

Wypracowania wymagają zasady udostępniania torów portowych przewoźnikom kolejowym, przy zachowaniu wiodącej roli „operatorów bocznicowych”. Od operatora bocznicy kolejowej (użytkownika) wymaga się opracowania regulaminu pracy bocznicy, a następnie uzgodnienia tego regulaminu z zarządcą zewnętrznej infrastruktury kolejowej (PKP PLK), a także zatrudniania pracowników spełniających warunki określone w przepisach oraz posiadania świadectw bezpieczeństwa typów pojazdów kolejowych.

Decyzją Zarządu Portu powołany został zespół roboczy złożony z osób, których zadaniem jest wypracowanie zasad organizacyjnych wykonywania eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej w zmienionych warunkach, a także ustalenie założeń finansowania obsługi kolejowej na terenie portu. W tym ostatnim zakresie mieszczą się zasady opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej oraz analiza systemu opłat za przewozy i obsługę wagonów i ładunków przewożonych wagonami po torach portowych.

Andrzej Kapuściński.

P.S.

Tych z Państwa, którzy chcieliby podzielić się uwagami w powyższej sprawie, proszę o przesłanie ich pod adres: andrzej.kapuscinski@portgdansk.pl, lub o kontakt telefoniczny.

Przejęcie zakładu pracy przez nowego pracodawcę nie stoi w sprzeczności z wolnością wyboru i wykonywania zawodu oraz miejsca pracy, zagwarantowanej przez konstytucję. Obowiązujące przepisy gwarantują pracownikom ochronę w tej szczególnej sytuacji.

Przejęcie zakładu pracy przez nowego pracodawcę powoduje niepewność wśród zatrudnionych pracowników.

Pracownicy nie wiedzą, jakie decyzje podejmą ich nowi szefowie oraz jak ułoży się ich wzajemna współpraca. Dlatego też dla jak najpełniejszej ochrony pracowników ustawodawca stworzył na gruncie przepisów Kodeksu pracy oraz pozakodeksowych ustaw środki ochrony dla przejmowanych pracowników. Należą do nich w szczególności prawo do podstawowych informacji co do zamierzonego przejęcia oraz uprawnienie do rozwiązania umowy o pracę za 7-dniowym uprzedzeniem.

Obowiązek informacji

Prawo do informacji pracownika co do zamierzonych zmian w jego stosunku pracy wynika z art. 231 § 3 k.p.

W przypadku gdy w zakładzie działają organizacje związkowe, wówczas zarówno nowy, jak i dotychczasowy pracodawca zobowiązani są do przekazania tych podstawowych informacji właśnie organizacjom związkowym, które zgodnie z art. 261 ustawy z 23 maja 1991 r. o związkach zawodowych (DzU z 2001 r. nr 79, poz. 854 ze zm.) są uprawnione do podjęcia negocjacji z pracodawcą w zakresie warunków zatrudnienia pracowników.

Wśród informacji przekazanych na piśmie pracownikom co najmniej na 30 dni przed planowanym przejęciem zakładu pracy powinny znajdować się m.in. następujące dane:

- termin przejęcia zakładu pracy na nowego pracodawcę,
- przyczyny uzasadniające przejęcie,
- następstwa prawne, ekonomiczne, socjalne dla pracowników,
- wszelkie zamierzone działania dotyczące warunków zatrudnienia pracowników, w tym warunków pracy, płacy, przekwalifikowania.

Szczególną rolę wśród wymaganych do podania pracownikom

Pracownik w przejętym zakładzie pracy

Pracodawcy mają obowiązek poinformowania na piśmie pracowników o przewidywanym terminie przejścia zakładu pracy na innego pracodawcę, jego przyczynach prawnych i ekonomicznych oraz socjalnych skutkach dla pracowników.

informacji pełni termin przejścia zakładu pracy na nowego pracodawcę. Uzależnione jest od niego inne uprawnienie pracownika, jakim jest możliwość rozwiązania umowy o pracę za 7-dniowym uprzedzeniem. Zgodnie bowiem z art. 231 § 4 k.p. 2-miesięczny termin do rozwiązania umowy o pracę w tym szczególnym trybie biegnie od dnia zawiadomienia.

Potwierdził to również Sąd Najwyższy w swoim wyroku z 17 grudnia 2001 r. (I PKN 746/00, OSNP 2003/24/589), gdzie stwierdził, że w udzielonej pracownikom informacji o przejściu zakładu pracy lub jego części na innego pracodawcę, dotychczasowy pracodawca powinien wskazać datę tego przejścia. Zmiana tej daty powoduje obowiązek ponowienia informacji wraz z pouczeniem o możliwości rozwiązania umowy przez pracownika na podstawie art. 23 § 4 k.p.

Niewykonanie przez dotychczasowego pracodawcę obowiązku udzielenia informacji i pouczenia zgodnie art. 231 § 3 k.p. nie wpływa jednak na sam skutek przejęcia zakładu pracy lub jego części, polegającego na wstąpieniu przez nowego pracodawcę w prawa i obowiązki strony stosunku pracy (wyrok Sądu Najwyższego z 8 stycznia 2002 r. I PKN 779/00, OSNP 2004/1/7).

Uprawnienie do rozwiązania umowy

W terminie do 2 miesięcy od dnia zawiadomienia pracownik może rozwiązać stosunek pracy za tygodniowym uprzedzeniem. Uprawnienie to pozwala pracownikowi na swobodne podjęcie decyzji co do swojej przyszłości w firmie, w sytuacji gdy nastąpiła zmiana po stronie pracodawcy.

Należy jednak pamiętać, że termin ten należy do terminów zawitych, po upływie których czynność prawna nie może być skutecznie dokonana.

W zależności od tego, kiedy upływie 2-miesięczny termin, rozwiązanie umowy o pracę przez pracownika za 7-dniowym uprzedzeniem może nastąpić u dotychczasowego lub nowego pracodawcy.

Zgodnie z art. 231 § 4 k.p. rozwiązanie przez pracownika stosunku pracy bez wypowiedzenia za 7-dniowym uprzedzeniem wywołuje dla pracownika skutki, jakie przepisy prawa pracy wiążą z wypowiedzeniem stosunku pracy przez pracodawcę (wyrok Sądu Najwyższego z 12 grudnia 2001 r. I PKN 724/00, OSNP 2003/23/565 – pracodawca nie ma obowiązku wypowiedzenia umowy o pracę pracownikowi, który złożył oświadczenie o jej rozwiązaniu za 7-dniowym uprzedzeniem na podstawie art. 231 § 4 zdanie pierwsze k.p.).

W związku z tym były pracownik zachowuje uprawnienia, jakie przepisy prawa pracy łączą z faktem, gdy do ustania stosunku pracy doszło w drodze wypowiedzenia dokonanego przez pracodawcę (np. prawo do zasiłku dla bezrobotnych – art. 75 ust. 1 ustawy z 20 kwietnia 2004 r. o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy – DzU nr 99, poz. 1001 ze zm.).

Zgodnie z uchwałą Sądu Najwyższego z 10 października 2000 r. (III ZP 24/00, OSNP 2001/3/63) pracownikowi, który w związku z przejściem zakładu pracy na innego pracodawcę skorzystał z możliwości rozwiązania stosunku pracy bez wypowiedzenia za 7-dniowym uprzedzeniem, nie przysługuje odszkodowanie.

Natalia Korzeniecka
www.serwispp.infor.pl

Wspieranie Gazoportu

- Mając na uwadze bezpieczeństwo energetyczne państwa chcemy wykorzystać wiedzę niezależnych ekspertów oraz potencjał województwa pomorskiego. Powołując Pomorski Zespół Wsparcia Budowy Gazoportu chcemy umożliwić kompetentnym gremiom, które podejmą ostateczne decyzje, uzyskanie obiektywnych argumentów – mówi poseł Anna Zielińska-Głębocka.

Gazoport to temat ciągle aktualny i elektryzujący środowiska, którym nieobojętne jest energetyczne bezpieczeństwo Polski. Przypomnijmy, że w kwietniu br. PGNiG wyłoniło konsorcjum, w składzie którego znajdują się: PricewaterhouseCoopers Polska, PricewaterhouseCoopers LLP, ILF Consulting Engineers Polska i ELF Bertrand Ingenieure oraz kancelaria Chadbourne & Parke-Radzikowski, Szubielska i Wspólnicy. Do końca grudnia konsorcjum zobowiązane jest przedstawić studium, na bazie którego podjęte zostaną decyzje. Decyzje nie należą do łatwych, bowiem koszt terminala, którego zdolność szacuje się na 3 – 5 mld m sześć. gazu/rok, wynosi ok. 400 mln EUR, a PGNiG planuje również związać przyszłego dostawcę gazu z procesem finansowania budowy terminala.

Równoległe PGNiG prowadzi prace pozwalające rozpoznać sytuację, poznać różne aspekty proponowanych lokalizacji. Gdańskie argumenty wydają się być mocne. To m.in. fakt, że Port Północny nie wymaga prac pogłębiarskich, bowiem może przyjmować statki o zanurzeniu do 15 metrów, a zatem największe, które mogą wpływać na Bałtyk. Preferowana lokalizacja umożliwia wykorzystanie istniejącej w tym rejonie zaawansowanej infrastruktury, Port Gdański ma także bardzo dobre połączenia z krajową siecią gazowniczą -niezbędna jest budowa gazociągu o długości zaledwie 32 km. To połączenie umożliwi także wprowadzenie gazu z terminalu LNG do gazociągu jamalskiego i jego dalszego eksportu do Europy Zachodniej. Port Północny ma łatwość dostępu do podziemnych zbiorników w Mogilnie (woj. pomorsko-kujawskie) o pojemności 700 mln

m sześć. oraz do zaplanowanych zbiorników w Kosakowie pod Trójmiastem o pojemności 300 mln m sześć. (łącznie – 1 mld m sześć. gazu).

Argumenty mocne, ale niekoniecznie wszystkich przekonujące, stąd podejmowane inicjatywy wspierające lokalizację Gazoportu w Gdańsku. W wojewoda pomorski Piotr Ołowski powołał spośród przedstawicieli przedsiębiorstw gospodarki morskiej zespół ekspertów pracujących na rzecz wsparcia decyzji lokalizującej Gazoport w Porcie Gdańskim. 17 lipca br. powstał także Pomorski Zespół Wsparcia Budowy Gazoportu. W siedzibie Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A. spotkali się Anna Zielińska –Głębocka, posłanka PO, Piotr Karczewski, wicewojewoda pomorski, Marcin Szpak, wiceprezydent Gdańska, Janusz Rachoń, rektor Politechniki Gdańskiej, Andrzej Tyszecki, dyrektor firmy doradczej Eko-Konsult oraz Andrzej Kasprzak, prezes zarządu ZMPG S.A. Celem zespołu jest rzetelna i merytoryczna prezentacja Pomorza jako miejsca optymalnie spełniającego kryteria budowy terminalu do przeładunku gazu LNG. Pracami zespołu koordynują: posłanka na Sejm RP prof. dr hab. Anna Zielińska-Głębocka oraz Rektor Politechniki Gdańskiej prof. dr hab. Inż. Janusz Rachoń.

RK

NEKROLOGI

Naszej drogiej koleżance

Dorocie Roman-Żygadłowskiej

szczerze wyrazy współczucia z powodu śmierci

Matki

składają:

współpracownicy z Pionu Handlowego
Spółki Port Gdański Eksploatacja

Naszej drogiej koleżance

Krystynie Kowalczyk

wyrazy najgłębszego współczucia z powodu śmierci

Matki

składają:

koleżanki i koledzy
z Biura Analiz i Strategii Finansowej ZMPG SA

Wyrazy szczerego i głębokiego współczucia

Marianowi Roman

z powodu śmierci

Matki

składają:

Zarząd i pracownicy
spółki PUP Rezerwa

Wyrazy szczerego i głębokiego współczucia

Krystynie Kowalczyk

z powodu śmierci

Matki

składają:

Rada Nadzorcza, Zarząd
i pracownicy spółki PUP Rezerwa

XII Spartakiada Portów Morskich

Jednym z akcentów „Festynu ZMPG – Rodzina Portowa” był udział reprezentacji naszego portu w XII Spartakiadzie Portów Morskich.

Z udziałem reprezentacji Portów Morskich: Szczecin-Świnoujście, Gdynia, Gdańsk w dniach 23-24 czerwca br. Rozegrano zawody sportowe w ramach XII Spartakiady Portów Morskich. Rywalizowano w siedmiu dyscyplinach sportowo-rekreacyjnych: układarka, piłka nożna, tenis ziemny, tenis stołowy, szachy, bieg przełajowy i dart.

Reprezentacja naszego portu (34 osoby) w punktacji generalnej zajęła trzecie miejsce, na drugim Szczecin-Świnoujście, a mistrzem została Gdynia. W porównaniu z ubiegłym

rokiem NASI w poszczególnych dyscyplinach zespołowo i indywidualnie wyraźnie poniżej oczekiwań. Indywidualnie należy wyróżnić **Wieśka Zygułę** w układarce za drugie miejsce i **Leszka Klimczaka** za trzecie miejsce w biegu przełajowym. Zespołowo nasi piłkarze pod wodzą zasłużonego działacza sportowego



Maćka Jędraszczaka wykonali plan zajmując drugie miejsce. Mamy nadzieję, że na przyszłej XIII Spartakiadzie, której

gospodarzem będzie Port Szczecin-Świnoujście będzie lepiej.

Dziękujemy zawodnikom naszego portu za udział i portową postawę. Serdeczne podziękowania w imieniu uczestników składamy Zarządowi Morskiego Portu Gdańsk za sfinansowanie udziału naszej Reprezen-

cji. Również podziękowania należą się obsłudze technicznej naszej Reprezentacji: Augustynowi Kupkowskiemu i Leszkowi Łukaszcukowi. Dziękujemy jeszcze raz wszystkim za pomoc i wsparcie – zapraszamy do działań w przyszłym roku.

Edward Kabata

Turniej Gawędziarzy Kaszub i Kociewia

W sali Domu Kultury Hieronima Derdowskiego w Wielu w gminie Karsin na terenie pow. kościerskiego 19 i 20 sierpnia 2006 r. odbędzie się XXIX Turniej Gawędziarzy Ludowych Kaszub i Kociewia oraz z innych zakątków Polski.

Organizatorami są: Dom Kultury i Muzeum Ziemi Zaborskiej w Wielu przy współudziale Urzędu Gminy w Karsinie. Wspomaga turniej od lat Zrzeszenie Kaszubsko-Pomorskie, Zarząd Główny w Gdańsku. Od lat nagrody funduje Pomorska Rada Wojewódzka LZS w Gdańsku.

Na estradzie Domu Kultury Gawędziarze będą rywalizować o nagrody

im. Hieronima Derdowskiego, Józefa Bruskiego i Wincentego Rogali.

Jury tegorocznego przeglądu tworzyć będą: red. Stanisław Pestka (Pomerania Gdańsk), red. Stanisław Janke (Wejherowo) i mgr Tadeusz Lipski (Wiele).

Najczęściej w wielewskiej imprezie startował kaszubski bard – Edmund Lewańczyk (Żukowo). Po raz 15.

przed widownią stanie w tym roku red. Mirosław Begger („Portowiec Gdańsk”).

W intencji uczestników zostanie odprawiona Msza św. w kościele św. Mikołaja w Wielu.

Zgłoszenia do 10.08 pod adresem: Dom Kultury, ul. Dąbrowska 42, 83-441 Wiele, tel. 058 687 34 70.

Mirosław Begger

25 lat Maratonu „Solidarności”

W święto Wniebowzięcia NMP, 15 sierpnia 1981 r. rozegrany został I Maraton „Solidarności”, którego historycznym zwycięzcą został Ryszard Kopijarz (Górnik Brzeszcze).

Ten I Maraton „Solidarności” był półmaratonem na trasie 20 km Gdańsk – Gdynia i cieszył się dużym zainteresowaniem. Podczas otwarcia olimpijczyk z Helsinek, lekkoatleta – Jan Kielas zachęcał, aby od startu w maratonie rozpocząć przygotowania do olimpijskiego startu. Od 25 lat z maratonem związany jest redaktor Mirosław Begger („Portowiec” Gdańsk). Szereg lat dyrektorem jest dr Kazimierz Zimny. Dla uczczenia ofiar Grudnia '70 w Gdyni i oddania hołdu poległym stoczniovcóm '70 w Gdańsku 15 sierpnia 2006 odbędzie się tegoroczny Maraton „Solidarności”.

Na klasycznej klasie 42 km 195 m z Gdańska przez Westerplatte, Sopot do Gdyni pobiegnie ponad 300 zawodniczek i zawodników z Litwy, Czech, Białorusi, Ukrainy, Polski i innych państw. Rozpoczęcie biegu przed historyczną bramą Stoczni Gdańskiej, a zakończenie w Alei Marszałka Józefa Piłsudskiego w Gdyni, obok Pomnika Ofiar Grudnia '70.

Zgłoszenia do 14.08 pod adresem: Maraton „Solidarności”, ul. Wały Piastowskie 24, 80-855 Gdańsk 1, tel./fax 058 346 30 34. Organizatorzy zapraszają.

Mirosław Begger



Zabytkowy Żuraw w Gdańsku nad Motławą.

Ważniejsze imprezy na Pomorzu

W lecie na Pomorzu odbywa się wiele interesujących imprez kulturalnych i sportowych, w których warto uczestniczyć.

- Z tych najważniejszych można zaznaczyć następujące:
 - 23 lipca Wybory Miss Lata w Sopocie;
 - 25-30 lipca Cepeliada przy moło w Sopocie;
 - 27-30 lipca Międzynarodowy Złot Żeglarski. (Takie Złoty odbywają się w Norkoping, Karlskronie, Rostocku, Lubece, Helsingor, w Gdańsku odbywają się pod nazwą Sail Gdańsk. Jest to święto żagli w historycznym sercu miasta. Wśród imprez są: regaty zatokowe, wyścigi smoczycy łodzi na Motławie, są też szanty pod Żurawiem;
 - 3-5 sierpnia W kościele św. Jana w Gdańsku odbędzie się Festiwal Muzyki – Dźwięki Północy. Zaprezentowana będzie muzyka skandynawska;
 - 4-5 sierpnia Na dużej scenie Opery Leśnej w Sopocie odbędzie się Festiwal Jedyńki;
 - 7-13 sierpnia Teatr Atelier im. Agnieszki Osieckiej. Odbędzie się Konkurs na interpretację piosenek Agnieszki Osieckiej;
 - 15 sierpnia Maraton „Solidarności” połączony z festynem na ulicach Gdyni;
 - od 29 lipca do 20 sierpnia trwał będzie Jarmark św. Dominika;
 - 4-6 sierpnia VIII Gdański festiwal Carilionowy. Jedynie w swoim rodzaju wydarzenie muzyczne w Polsce. W związku z pożarem kościoła św. Katarzyny w Gdańsku, który uszkodził instrument. Impreza odbędzie się w Ratuszu, który ma również ten cenny instrument;
 - 5-11 sierpnia X Festiwal Szekspirowski. Będzie to przegląd najciekawszych dzieł Mistrza ze Statfordu;
 - 17-20 sierpnia Targi Żeglarskie – Wiatr i Woda na moło w Sopocie;
 - do 25 sierpnia Katedra w Oliwie. Międzynarodowy Festiwal Muzyki Organowej;
 - 25-27 sierpnia Klub Żak. Festiwal Gdańskiej Korporacji Tańca;
 - 26 sierpnia Stocznia Gdańska. Koncert Davida Gilmoura;
 - 25-27 sierpnia. Będomin. Batalia Napoleńska. Widowisko historyczne z udziałem około 100 żołnierzy;
 - 26 sierpnia Wielki Finał Lata z Radiem. Skwer Kościuszki w Gdyni;
 - 1-3 września, Opera Leśna, Sopot – Festiwal.
- Oprócz wybranych i wymienionych imprez, każdego dnia odbywa się cały szereg innych. Pomocny może być zwłaszcza „Dziennik Bałtycki”, który w wydaniu piątkowym zestawia, co, gdzie i kiedy się wydarzy.

Eligiusz Józef Sitek

NA WESOŁO

Małżeństwo wybrało się do ZOO. Przed klatką z gorylem żona mówi:

- Popatrz tylko: tak właśnie powinien wyglądać prawdziwy mężczyzna! Te bicepsy, taki dziki wzrok, ta postura...

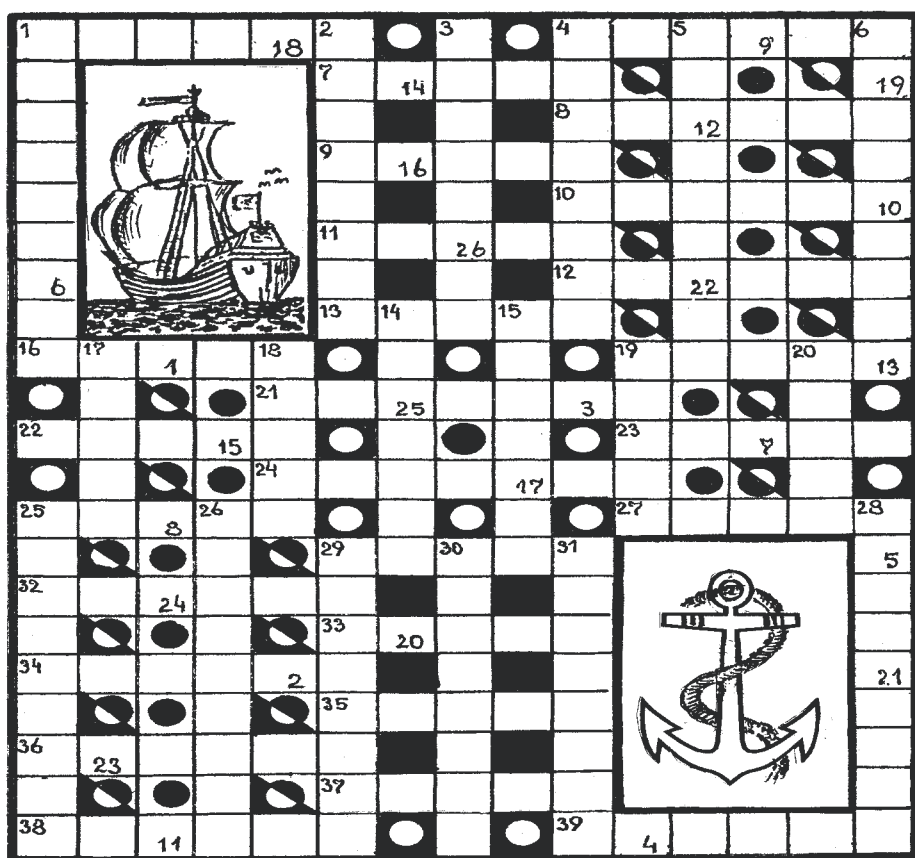
Nagle goryl wysuwa zza krat łapę, wciąga kobietę do klatki i zdiera z niej bieliznę. Kobieta wzywa męża na pomoc:

- Ratuj mnie!

- Powiedz mu to, co zwykle - że cię boli głowa.



Załadunek wyrobów stalowych na Nabrzeżu Wiślane w spółce PG Eksploatacja.



POZIOMO: 1/pomieszczenie mieszkalne na statku, 4/większe wspólne pomieszczenie mieszkalne dla załogi na statku, 7/morowa marynarska i nie tylko, 8/reguła postępowania, 9/burzliwe jezioro afrykańskie w Malawi, 10/np. Gdańsk, 11/komplet wiosłarzy na łodzi, 12/kuny leśne, 13/droga regat wiosłowych lub żaglowych, 16/krótki, szeroki i ciężki nóż kuchenny do siekania mięsa i jarzyn, 19/wiosłarz nadający tempo osadzie, 21/dawny, wojskowy szpital polowy, 22/ładowy znak nawigacyjny i ostrzegawczy dla żeglugi, 23/marynarski fit służący do wykonywania prac z linami, a także czulek ślimaka, 24/niejedna w kocznianiu, 25/wyspa grecka na Morzu Śródziemnym, 27/droga morska lub

ładowa, 29/skórzana kurtka dżokeja, 32/albańska metropolia, 33/rzeka w Szwajcarii, nad którą leży Genewa, 34/taca ładownicza portowców, 35/sprzymierzeniec żeglarzy, 36/ani to samoloty, ani szybowce, a można na nich również szybować w powietrzu, 37/pomieszczenie mieszkalne, 38/wielka, „niezwyciężona” flota hiszpańska Filipa II, 39/„czarny” kontynent.

PIONOWO: 1/organ administracji w składzie urzędu morskiego działający w większych portach morskich, 2/przedporcie, 3/grupa statków odbywających wspólny rejs, a także pustynny orszak kupców lub pielgrzymów z wielbłądami, 4/opancerzone pomieszczenie na dawnych okrętach chroniące działa i ich



SKOK STEFCZYKA

Krzyżówkę sponsoruje SKOK STEFCZYKA Oddział Zielony Trójmiast

obslugi, 5/stopień podoficerski w marynarce wojennej, przed bosmanem, 6/mieszkaniec podwawelskiego grodu nad Wisłą, 14/drzewce do rozpinania czworokątnego żagla na barkach i mniejszych statkach rybackich, 15/Polak starej daty, 17/twórcza np. dzieło o tematyce morskiej, 18/ranga okrętu, 19/szko używane do wyrobu imitacji drogi kamieni, 20/drugie co do wielkości jezioro w Europie, 25/urządzenie do skrócenia drogi startu samolotu z lotniskowca, a w średniowieczu machina miotająca pociski kamienne zapalające itp., 26/dział w stoczni, w którym na specjalnie przygotowanej podłodze rysuje się naturalnej wielkości części budowanego statku, 28/łódź dla kłępcącego wiosłarza z pagajem, 29/typ dawnego żaglowca, 30/niewielki zbiornik wodny, raj dla żab, 31/dokonywana jest podczas odpraw celnych w portach morskich, lotniczych oraz na przejściach granicznych.

UWAGA! Litery z kratek oznaczonych u dołu numerami od 1 do 26 utworzą imię i nazwisko autora oraz tytuł jego książki. Za prawidłowe rozwiązanie krzyżówki czeka nagroda.

Rozwiązanie krzyżówki nr 13 (535) - POZIOMO: wędkarz, osprzęt, umiak, zbieg, serca, achterluk, łaba, gala, top, kra, stal, lido, paki, atak, piana, opoka, staw, Aran, trzy, gaja, Don, cło, sapa, sala, banderfał, poler, ocean, tunel, alergja, atestat. **PIONOWO:** węzeł, dziób, alga, zuch, mile, okup, pysk, zorza, trema, Capri, „Iskra”, akt, Atlantydy, Galapagos, ład, Sopot, apasz, ikona, osada, Kaa, tor, winda, akcja, Rea, jol, sepia, palce, alert, agnat, bryg, neta, Etna, fala, łoze.

MORZE RZUCA NA LUDZI CZAR NA CAŁE ŻYCIE I PRZYCIĄGA ICH DO SIEBIE

Rozwiązanie krzyżówki prosimy przysyłać wyłącznie na kartkach pocztowych pod adresem redakcji w ciągu 12 dni od ukazania się numeru. **Nagrodę z krzyżówki nr 12 (534) wylosowała pani Mirosława Sojko**, zamieszkała w Gdańsku. Nagroda do odebrania w siedzibie NSZZ „Solidarność” przy ul. Na Zaspę 57, Gdańsk-Nowy Port.

Wydawca:
Adres redakcji:
Redaguje zespół:

NSZZ „Solidarność”, Port Gdański
Gdańsk, ul. Zamknięta 18, e-mail: nszsz@portgdansk.pl, www.wbc.poznan.pl, www.bkpan.poznan.pl
Roman Kolicke, Ireneusz Leszka (red. naczelny), Jadwiga Wojsz-Solowe, Michał Michałowski
tel. 058 343 16 30, 058 343 93 50, fax 058 343 92 50

Skład, druk:

Drukarnia MISIURO, 80-518 Gdańsk-Brzeźno, ul. Gdańska 29, tel./fax: 058 342 89 37, 058 342 26 18, www.misiuro.pl
Rękopisów nie zamówionych redakcja nie zwraca. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

PORTOWIEC

PORT GDAŃSK

dla
każdego
ładunku

www.portgdansk.pl



ZARZĄD MORSKIEGO PORTU GDAŃSK SA



ul. Zamknięta 18, 80-955 Gdańsk

Tel.: (+48 58) 343 93 00, 343 92 28, 343 93 84, Fax: (+48 58) 343 94 85, E-mail: info@portgdansk.pl