

POMORSKA GASTRONOMIA W PRZEWODNIKU MICHELIN
KTO WYGRAŁ | KATEGORIE I ZASADY OCENIANIA | JAK RESTAURACJE PRZYGOTOWYWAŁY SIĘ DO INSPEKCJI
HISTORIA PRZEWODNIKA | KULISY PROJEKTU

Biznes

prestiz
magazyn trójmiejski

PREZYDENTKA GDYNI

ALEKSANDRA KOSIOREK

NIE MAM CHĘCI SIĘ
ŚCIGAĆ, BO
W WYŚCIGU
ZAMYKA SIĘ OCZY
NA WSPÓŁPRACĘ

COACHING
CIENIE I BLASKI
ROZWOJU
OSOBISTEGO

MINY W BAŁTYKU

EKOLOGIA, NAUKA
I MILIONY DO WZIĘCIA
PROJEKT POLITECHNIKI
GDAŃSKIEJ

**KRZYSZTOF
RDEST** EMKA S.A.

WSPÓŁPRACA Z NAMI
TO NIE SPRINT, A DŁUGI DYSTANS



**Bankowość
prywatna nr**

Zarządzanie majątkiem Fundacji rodzinnych

Zapewniamy szerokie wsparcie m.in.:

- obsługę biura maklerskiego
- negocjowanie kursów walut
- rozwiązania inwestycyjne
- opiekę dedykowanego doradcy Wealth Management

**Pozwól nam zadbać o Ciebie,
Twoich bliskich i Twój majątek.**

Wybierz BNP Paribas Wealth Management – numer 1 w Polsce.

Korzystaj z doświadczeń BNP Paribas – grupy bankowej nr 1 w Unii Europejskiej i kompetencji BNP Paribas Wealth Management, który trzeci rok z rzędu otrzymał tytuł **Best Private Bank in Poland**.

**Odkrywaj cały świat możliwości
z BNP Paribas Wealth Management**

www.bnpparibas.pl/wealthmanagement



**Bank
zmieniającego się
świata**

BNP Paribas Wealth Management jest marką, pod którą BNP Paribas Bank Polska S.A. świadczy usługi w zakresie bankowości prywatnej. Bank BNP Paribas otrzymał tytuł Best International Private Bank – Poland (najlepszej bankowości prywatnej w Polsce) w międzynarodowym konkursie Global Private Banking Innovation Awards 2024, którego wyniki ogłoszono 5.06.2024 r. Więcej na stronie: www.thedigitalbanker.com/global-private-banking-innovation-awards-2024. Grupa bankowa BNP Paribas zajmuje nr 1 w UE na podstawie globalnej wielkości sumy bilansowej dla grup bankowych, posiadających główną siedzibę na terenie Unii Europejskiej – zgodnie z raportami rocznymi za 2023 rok opublikowanymi przez te

grupy na własnych stronach internetowych, według stanu na 31.12.2023 (z pominięciem podmiotów mających swoją siedzibę na obszarze Wielkiej Brytanii, która wystąpiła z Unii Europejskiej). Materiał nie stanowi oferty w rozumieniu art. 66 Kodeksu cywilnego. BNP Paribas Bank Polska S.A. z siedzibą w Warszawie przy ul. Kasprzaka 2, 01-211 Warszawa, zarejestrowany w rejestrze przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego przez Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie, XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod nr. KRS 000011571, posiadający NIP 526-10-08-546 oraz kapitał zakładowy w wysokości 147 799 870 zł w całości wpłacony.



A P A R T A M E N T Y
L A E S Q U I N A

NOWOCZESNOŚĆ GDYNI
Z HISZPAŃSKIM TEMPERAMENTEM

GDYNIA CENTRUM

UL. 3 MAJA 30 X STEFANA BATOREGO

Spis treści



W ostatnim roku LPP odnotowało ponad 17 mld zł przychodów ze sprzedaży. Aby osiągnąć taki wynik musieliśmy przywieźć towar z kilkudziesięciu krajów, głównie azjatyckich, rozsortować go w 4 centrach dystrybucyjnych, a z nich rozwieźć do sklepów stacjonarnych na blisko 40 kolejnych rynkach. Równolegle dostarczyliśmy towar do 40 magazynów e-commerce, z których zrealizowaliśmy około 40 mln zamówień online w ciągu roku – mówi Sebastian Sołtys, prezes LPP Logistics, spółki logistycznej należącej do Grupy LPP, gdańskiego producenta odzieży.

26



Na Politechnice Gdańskiej rodzi się projekt naukowy, którego celem jest oczyszczenie Bałtyku z min zagrażających środowisku. Projekt ma też umożliwić polskim naukowcom rozwój nowych kompetencji naukowo-badawczych, a firmom może dać nową, dochodową działalność. Samo opracowanie technologii wydobycia i utylizacji ma kosztować 100 mln euro przez pięć lat, a badania eksploatacyjne z dopracowaniem technologii to kolejne 500 mln euro i następne pięć lat. To jednak tylko początek, bo cały projekt może potrwać kilka dekad.

52

Biznes

Wydanie nr 11



- 10 SŁOWEM WSTĘPU
14 SQUATERSI
– DARIUSZ FILAR. FELIETON Z CYKLU „GOSPODARKA W LITERATURZE PIĘKNEJ”

TEMAT Z OKŁADKI

- 16 KRZYSZTOF RDEST, EMKA S.A.
WSPÓŁPRACA Z NAMI TO NIE SPRINT,
A DŁUGI DYSTANS

LUDZIE I BIZNES

- 26 SZTUKA LOGISTYKI
34 NAJWAŻNIEJSI SĄ LUDZIE
ROZMOWA Z MACIEJEM WŁODARCZYKIEM,
PREZESEM ZARZĄDU IGLOTEX S.A.

SPOŁECZEŃSTWO

- 36 COACHING
W POSZUKIWANIU LEPSZEJ SIEBIE
40 COACH NIEJEDNO MA IMIĘ
43 COACHING COACHINGOWI NIERÓWNY

NAUKA

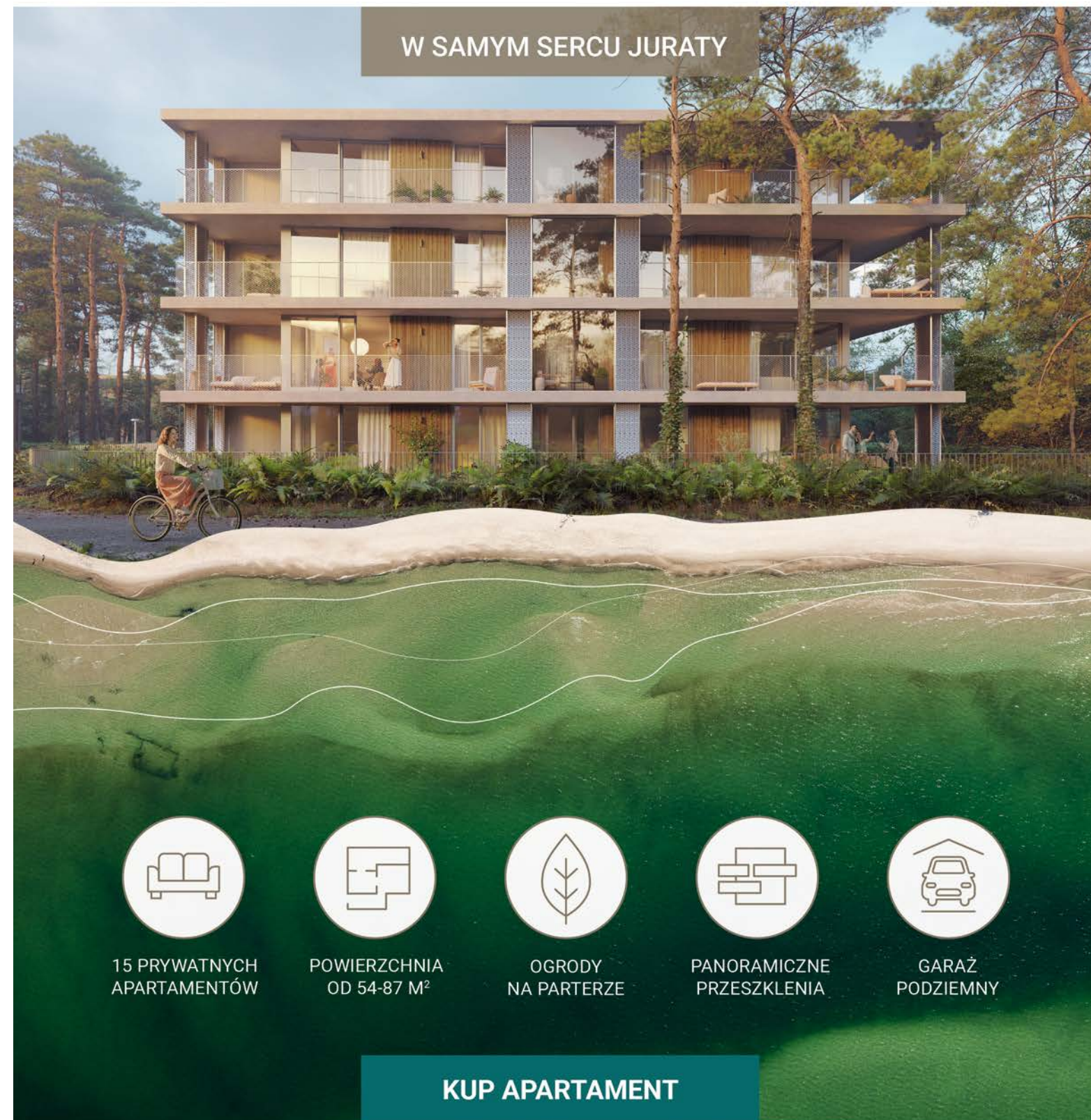
- 46 EKOLOGIA, NAUKA I MILIONY DO WZIĘCIA
52 TRZY MILIONY TO AMUNICJI

Willa Jūrātē

[dom między morzem a morzem]

ZAUROCZ SIĘ
ZRELAKSUJ
POKOCHAJ

W SAMYM SERCU JURATY



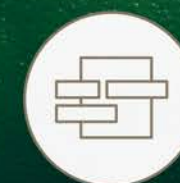
15 PRYWATNYCH
APARTAMENTÓW



POWIERZCHNIA
OD 54-87 M²



OGRODY
NA PARTERZE



PANORAMICZNE
PRZESZKLENIA



GARAŻ
PODZIEMNY

KUP APARTAMENT

883 379 621 | info@willajurate.com | willajurate.com



Port Gdynia musi się rozwijać, musi zostać zbudowany port zewnętrzny, ale jeśli nie będziemy mieli Drogi Czerwonej i połączeń kolejowych, to chociażby powstały najlepsze przestrzenie portowe to port nigdy nie będzie wykorzystywany w sposób optymalny - mówi nam prezydentka Gdyni Aleksandra Kosiorek i zapowiada, że budowa Drogi Czerwonej ruszy już wkrótce.

82



Pierwsze Mevo upadło zaledwie po pół roku działania, a Mevo 2.0 działa już siedem miesięcy i radzi sobie całkiem dobrze. Choć urzędnicy i aktywiści rowerowi studzą jeszcze optymizm. - Szampana otworzę dopiero 16 listopada - mówi Dagmara Kleczewska, koordynatorka systemu. Sprawdziliśmy, jak system sprawuje się po siedmiu miesiącach.

116

NOWE TECHNOLOGIE

- 56 PRZEMYSŁ 4.0. SZANSĄ NA KONKURENCYJNOŚĆ
- 58 MCR TECH LAB. AUTOMATYZACJA, BEZPIECZEŃSTWO I OPTYMALIZACJA

RAPORT BIZNES PRESTIŻU

KULINARNY MICHELIN NA POMORZU

- 62 KULINARNY OSKAR NA POMORZU
- 66 KOLEJKA CHĘTNYCH, ALE CENY BEZ ZMIAN. ZWYCIĘSKIE ARCO BY PACO PÉREZ
- 67 NIE MUSI BYĆ EKSKLUZYWNIE. LAUREACI MICHELIN
- 70 NOWE STRATEGIE I ULEPSZENIA. JAK RESTAURACJE PRZYGOTOWYWAŁY SIĘ DO WIZYT INSPEKTORÓW MICHELIN
- 73 124 LAT PRZEWODNIKA MICHELIN
- 74 GWIAZDKI PEŁNE POŻĄDANIA. KATEGORIE WYRÓŻNIEŃ, PRACA INSPEKTORÓW I MARZENIA SZEFÓW KUCHNI
- 77 MICHELIN W POLSCE. KTO ZDOBYŁ GWIAZDKĘ?
- 78 MARKETINGOWA SIŁA PRZEWODNIKA
- 79 POT - PROT - GOT - SOT. KULISY UMÓW I FINANSOWANIA

SAMORZĄD I GOSPODARKA

- 82 ALEKSANDRA KOSIOREK, PREZYDENTKA GDYNI NIE MAM CHĘCI SIĘ ŚCIGAĆ, BO W WYŚCIGU ZAMYKA SIĘ OCZY NA WSPÓŁPRACĘ
- 92 FUNDUSZE UNIJNE NA POMORZU. MNIEJ ŚRODKÓW, ALE TO SKUTECZNIE WYKORZYSTANE
- 100 POMORSKIE WYZWANIA ROZWOJOWE
- 106 GDAŃSKIE LOTNISKO IDZIE NA REKORD
- 108 WIĘCEJ PRZESTRZENI WSPÓLNEJ. TO DOBRZE WSZYSTKIM NAM ZROBI NATALIA BALCERZAK, PREZESKA STOWARZYSZENIA ARCHITEKTÓW POLSKICH ODDZIAŁ „WYBRZEŻE”
- 116 MEVO 2.0 DZIAŁA, ALE JESZCZE NIE OTWIERAMY SZAMPANA

YACHTING

- 122 GDYNIA SAILING DAYS, POLBOAT YACHTING FESTIWAL I POLSKA LIGA ŻEGLARSKA



Napędzane inteligencją. Naładowane możliwościami.

Samochody elektryczne Mercedes-Benz.



Zeskanuj



Mercedes-Benz

EQE 350 4MATIC: łączne zużycie energii: 16kWh/100 km; emisja CO₂ 0g/km¹ | **EQE 350 4MATIC SUV:** łączne zużycie energii: 18,9kWh/100 km; emisja CO₂ 0g/km¹ | **EQS 450 4MATIC:** łączne zużycie energii: 17,4kWh/100km; emisja CO₂ 0g/km¹ | **EQS 450 4MATIC SUV:** łączne zużycie energii: 20,6kWh/100km; emisja CO₂ 0g/km¹

¹ Podane wartości zostały ustalone wg zalecanej procedury pomiarowej. Chodzi o „wartości CO₂ WLTP” zgodnie z art. 2 pkt. 3 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/1153. Zużycie paliwa jest obliczane na podstawie tych wartości. Zużycie prądu zostało określone na podstawie rozporządzenia 683/2008/WE. Dane nie odnoszą się do określonego pojazdu i nie są składnikiem oferty, lecz służą wyłącznie do porównywania różnych typów pojazdów. Te wartości różnią się w zależności od wybranego wyposażenia dodatkowego.



PROSTE PYTANIA, PROSTE ODPOWIEDZI

MICHAŁ STANKIEWICZ

Redaktor naczelny
Prestiż Magazyn Trójmiejski,
szef MS Group, wydającej magazyny
Prestiż, Biznes Prestiż, Linia, Lustro,
a także organizującej eventy,
m.in. 3 City Tennis Cup, Sopot Wave.
Od ponad 20 lat dziennikarz
„Rzeczpospolitej”. Laureat wielu nagród
dziennikarskich.

Michelin. Ta nazwa zelektryzowała w tym roku środowisko gastronomiczne Trójmiasta i Pomorza. Ale nie tylko, bo przecież kultowe gwiazdki Przewodnika Michelin w międzynarodowej gastronomii znaczą tyle samo co Oscary w filmie. Stąd zainteresowanie było powszechne. Po latach oczekiwań nasze restauracje doczekały się wreszcie udziału w tym światowym projekcie. Laureatów mamy 19, a najwyższe wyróżnienie, bo jedną gwiazdkę dostało Arco by Paco Perez z gdańskiej Oliwy.

W tym wydaniu pokazujemy nie tylko laureatów, ale i kulisy tego wielkiego przedsięwzięcia, które już od dekad budzi wielkie emocje na całym świecie. Chyba każdy szef kuchni marzy o gwiazdce, a sam proces ich przyznawania jest objęty tajemnicą. Wszystko po to, by ocena lokalu była jak najbardziej obiektywna i poza zasięgiem wpływu restauracji.

Co ciekawe, wydawałoby się dość prosty temat do opisanie w jednym elemencie okazał się trudny – cho-

dzi o formalną i finansową stronę projektu. Media i Internet załąły informacje i komunikaty odnośnie laureatów, do tego dziesiątki komentarzy i wypowiedzi na temat rangi i sukcesu wydarzenia. Od kluczowych samorządowców, po przedstawicieli branż turystycznych i gastronomicznych. I dobrze, bo jest powód do świętowania. Niemniej nasza rola, czyli mediów jest nieco inna. To obiektywne, ale i pełne opisywanie wydarzeń, wszystkich ich aspektów, gdzie gotowe komunikaty prasowe, siłą rzeczy jednostronne, bo nacechowane marketingiem, są tylko punktem wyjścia do dalszej pracy dziennikarzy. Oczywiście co do zasady, bo praktyka jest różna. W tym więc przypadku jednym z naszych zadań – obok pokazania samych laureatów i skali ich sukcesu było opisanie kulisy tej komercyjnej umowy z francuską firmą, finansowanej ze środków publicznych – skąd się wzięła, kto za nią odpowiadał, kto ją prowadził oraz kto i w jakim zakresie ją sfinansował. W czytelny i obiektywny sposób. Ku naszemu zdziwieniu ta prosta nie budząca kontrowersji rzecz, bo chyba każdy kibicuje naszym restauratorom okazała się trudna. Jedynie Gdynia udzieliła krótkiej odpowiedzi o swój udział i finansowanie. Pozostałe instytucje publiczne (stowarzyszenia turystyczne, samorządy) przekierowywały nas jedna do drugiej, a Polska Akademia Gastronomiczna (Oficjalny Partner Michelin w Polsce) nie udzieliła żadnej odpowiedzi na temat swojego udziału w projekcie.

Ta banalna wręcz sprawa w jakimś stopniu symbolizuje poważniejszy problem. To co jeszcze kilka, a raczej kilkanaście lat temu było standardem, a więc zadawanie prostych pytań wykraczających poza oficjalny komunikat, nie budziło zdziwienia przedstawicieli publicznych instytucji. Dzisiaj nawet banalne pytanie może być odbierane niezadowolony zainteresowanie. A, że samorządy mają albo swoje własne albo w jakimś stopniu zależne media, to te, które zadają jakieś pytania mogą być zbędne (np. na gali ogłoszenia wyników Michelin z udziałem marszałka województwa, trójmiejskich samorządowców pominięto wiele, a może większość mediów, za to główną rolę odgrywał gdansk.pl).

Nie bez powodu liczne ośrodki zajmujące się wolnością słowa, fundacje, stowarzyszenia, a także same media biją na alarm, jeżeli

chodzi o pogarszający się dostęp Polek i Polaków do obiektywnej informacji. Wydawałoby się, że po 8 latach niszczenia TVP i publicznego radia weszliśmy wreszcie w okres względnej wolności mediów. Niestety, nic bardziej mylnego.

W czerwcu b.r. Fundacja Demokracji Lokalnej (najstarsza i najbardziej zasłużona instytucja zajmująca się samorządami) w informacji zatytułowanej „Media samorządowe. Patologia pod ochroną” podała, że w 2021 roku w Polsce wydawano 728 tytułów lokalnych i uwaga (!) - 868 tytułów urzędowych. Liczba tych pierwszych stale spada, a liczba tych drugich, powoli, ale rośnie. Na portalu FDL temat rozszerzył Andrzej Andrysiak, prezes Stowarzyszenia Gazet Lokalnych.

- Wydawnictwa samorządowe – w formie gazet, portali, stacji telewizyjnych, radiowych – nie spełniają funkcji mediów, choć za takie chcą uchodzić. Nie pełnią żadnych funkcji kontrolnych, nie opisują rzeczywistości, a jedynie jej fragment, z perspektywy atrakcyjnej dla władzy, bezpośredniego lub pośredniego wydawcy – przez instytucje podległe lub spółki. Wypełniają w ten sposób definicję propagandy – opisał Andrysiak. - Wydawnictwa samorządowe są tak skonstruowane od strony redakcyjnej, by jak najbardziej przypominały normalne media. W ten sposób z premedytacją zacierają granice między mediami niezależnymi i samorządową propagandą.

Z dużych miast, które najbardziej rozbudowały swoje media wymieniane są przede wszystkim Wrocław, Łódź, Gdańsk i Kraków. Co ciekawe starania mediów i obywatelskich instytucji o uregulowanie sytuacji trwają już od wielu lat. Już w 2009 roku Izba Wydawców Prasy i Helsińska Fundacja Prawa Człowieka apelowały we wspólnym oświadczeniu o zakaz wydawania mediów przez samorządy. W 2018 roku w projekcie nowelizacji prawa prasowego znalazła się propozycja zakazu wydawania mediów przez samorządy, ale finalnie projekt nie był głosowany. Helsińska Fundacja Prawa Człowieka, która poparła tę regulację, wносиła o rozszerzenie zakazu o jednostki podległe samorządom i spółki miejskie. Sprawą wielokrotnie zajmowali się Rzecznicy Praw Obywatelskich – Adam Bodnar, a potem Marcin Wiącek, którzy wysyłali pisma do Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego.

Według samego Bodnara „z gazetami wydawanymi po kosztach i dystrybuowanymi do każdej skrzynki nie wygra żadna prywatna redakcja. Prowadzi to do zawłaszczenia medialnej przestrzeni i zacementowania rynku. A stąd już prosta droga do ograniczenia wolności wypowiedzi”.

W 2021 roku Watch Dog Polska, organizacja prawników, którzy wspierają obywatel i media w procesach sądowych o udostępnienie informacji opublikowała raport „O czym szumią gazety władzy”.

No właśnie o czym? Tutaj znów przytoczę komentarz Andrysiaka odnośnie raportu Watch Dog Polska.

- Rządzący są bardzo często proszeni przez redakcję o zabranie głosu, pojawiają się na zdjęciach, redakcje publikują z nimi wywiady, w których nie zadają trudnych pytań i nie poruszają problematycznych tematów. W tekstach nie pojawiają się mieszkańcy, nie ma ich punktu widzenia ani opinii.

W czerwcu tego roku Stowarzyszenie Gazet Lokalnych skierowało do NIK wnioski o kontrolę 4 samorządów z województwa dolnośląskiego pod kątem wydatkowania środków publicznych na media. Chodzi o Wrocław, Brzeg Dolny, Trzebnicę i Świdnicę. Autorzy wniosku przytoczyli wiele przepisów zakazujących działalności medialnej przez samorządy, nie tylko polskich, ale i unijnych. To pierwszy tak konkretny i mocny ruch, gdyż NIK w przypadku stwierdzenia uchybień dość często kieruje swoje wnioski pokontrolne do prokuratury. SGL w opisie uzasadnienia swojego wniosku wymienia też inne samorządy, w tym m.in. Gdańsk.

Są pierwsze reakcje. Miesiąc temu Andrzej Wyrobiec, wiceminister kultury w wywiadzie dla Dziennika Gazety Prawnej stwierdził: „Jednym z elementów, które musimy zaimplementować do polskiego prawa, jest kwestia przejrzystego wydatkowania publicznych pieniędzy na reklamy w mediach wszelkiego rodzaju. W tym znajduje się także kwestia wydawania środków na biuletyny informacyjne tworzone przez samorządy. Stawiamy te sprawę jasno – rekomendujemy wprowadzenie zakazu prowadzenia działalności medialnej przez jednostki samorządu terytorialnego, czyli wydawania

prasy oraz dostarczania innych usług medialnych. Obecnie mamy do czynienia z wolną amerykanką w tej kwestii. Musimy to ukrócić”.

Niezależnie od tych działań w lipcu mieliśmy inny protest mediów, tym razem wszystkich - i tych lokalnych i tych ogólnokrajowych przeciwko nowym regulacjom w prawie autorskim. Chodzi o bezpłatne wykorzystywanie treści dziennikarskich przez światowych gigantów cyfrowych jak google czy FB. Składane przez media postulaty, by nowe przepisy dawały lepszą pozycję w walce o tantiemy z zagranicznymi koncernami zostały odrzucone przez koalicję rządową. Po proteście mediów rząd obiecał pochylić się nad zmianami.

Wnioski nie są ani nowe, ani odkrywcze. Żądza posiadania lub kontroli mediów nie ma znaczenia, jeżeli chodzi o barwę polityczną, ani szczebel władzy. Stąd w interesie nas wszystkich jest istnienie obiektywnych, nie zaangażowanych politycznie (partyjnie) i nie uzależnionych od jakiegokolwiek władzy mediów. Właśnie po to, by w najprostszej, banalnej sprawie zadawać proste i oczywiste pytania, na które udzielane będą równie proste i jasne odpowiedzi.

W tym numerze zadajemy ich sporo. Nie tylko we wspomnianym materiale o Michelin. Maciej Sandecki przepytął Aleksandrę Kosiorek, prezydentkę Gdyni, a także sprawdził jak nasz region wypada pod kątem skutecznego pozyskiwania i wydatkowania funduszy unijnych. Marta Dworak podjęła się opisanie zjawiska coachingu, jego dobrych, ale i negatywnych stron. To tylko wybrane tematy.

Na koniec jedno zdanie do naszych partnerów i reklamodawców.

Przedsiębiorcy szukając kanałów do promocji swoich produktów i usług najlepsze i najskuteczniejsze ich zdaniem platformy i tytuły medialne, dokonując przy tym standardowej, fachowej oceny biznesowej. Dotyczy to także nas. Przyznam, że liczba naszych partnerów z rok stale wzrasta, są to zarówno małe firmy, jak i te największe i najbardziej znane. Z Trójmiasta, Pomorza, krajowe i międzynarodowe. I choć współpraca ma aspekt biznesowy, to właśnie dzięki niej możemy robić to robimy. Czyli zwyczajne dziennikarstwo. Dziękujemy.

Zapraszam do lektury.

Yachting dopasowany do Ciebie

Poczuj wolność
yachtingu i korzystaj
z floty Super Yachts Club
bez ograniczeń.



SUPER YACHTS CLUB

SUPER YACHTS CLUB
ul. Hryniewickiego 10
81-340 Gdynia
Marina Yacht Park Gdynia

+48.606.875.482
info@superyachtsclub.com
www.superyachtsclub.com

ZAPYTAJ O CZŁONKOWSTWO / ASK FOR MEMBERSHIP

GOSPODARKA W LITERATURZE PIĘKNEJ

SQUATERSI

(PAUL AUSTER „SUNSET PARK”)

Pierwsze wydanie powieści Paula Austera „Sunset Park” ukazało się w listopadzie 2010 roku, gdy Stany Zjednoczone wciąż jeszcze nie zdołały się w pełni otrząsnąć z następstw kryzysu hipotek subprime i globalnego kryzysu finansowego z lat 2007-2008, który podążył za tym pierwszym. A trzeci rozdział powieści rozpoczyna się od słów: „Jest 2008 rok, druga niedziela listopada ...”. Można zatem stwierdzić, że autor pisał prawdziwie na gorąco, utworem literackim błyskawicznie reagował na wydarzenia rozgrywające się w otaczającej go rzeczywistości. Nic dziwnego, że książka wzbudziła ogromne zainteresowanie i zdobyła pozycję bestsellera na prestiżowej liście The New York Times Book Review.

Główny bohater powieści, Miles Heller (urodzony w 1980 roku), pracuje na Florydzie w firmie Dunbar Realty Corporation, a jego zajęcie określone jest jako trashing out. Jeśli z licznych polskich odpowiedników angielskiego słówka trash wybierzemy rupiecie lub graty, możemy przyjąć, że Miles zajmuje się „odgracaniem”. Bo też jego praca polega na opróżnianiu z pozostałości po lokatorach domów, które zostały przejęte przez banki, gdy wystąpiła przerwa w spłacie kredytów hipotecznych zaciągniętych na ich zakup. Wypada w tym miejscu odnotować, że regulacje amerykańskie umożliwiają zajęcie i sprzedaż domu przez pożyczkodawcę po wystąpieniu zaległości w spłacie kredytu. Tylko w 2008 roku, w którym toczy się akcja powieści, foreclosure filing (zawiadomienie o wszczęciu przejęcia nieruchomości) otrzymały 2 330 483 gospodarstwa domowe w USA (1,8% ogółu gospodarstw). Nic dziwnego, że firmie zatrudniającej Milesa nie brakowało zajęcia.

Podczas swojej pracy na Florydzie Miles jest świadkiem mieszkaniowych porażek innych ludzi. Tę sytuację bycia jedynie obserwatorem cudzych nieszczęść podkreśla fakt, że Miles fotografuje meble, telewizory i sprzęty kuchenne, które usuwa z przejętych przez banki domów.

Często zresztą są to rzeczy będące w bardzo dobrym stanie czy prawie nowe, bo dotychczasowi mieszkańcy opuszczali dom w pośpiechu albo po prostu nie mieli miejsca, w które mogliby dobytek zabrać. Położenie Milesa ulega zmianie, gdy życiowe okoliczności zmuszają go, by przeprowadził się do Nowego Jorku. Jego nowym miejscem zamieszkania staje się jedna z uboższych dzielnic Brooklynu – tytułowy Sunset Park (dzielnica o takiej nazwie naprawdę istnieje w zachodniej części Brooklynu, ale sunset jednym słowem określa w języku angielskim zachód słońca i wydaje się, że Auster całkiem świadomie chciał już w samym tytule swojej powieści zasignalizować klimat dobiegającego końca dnia, zapadanie zmroku i zamykanie się możliwości, kres pewnych amerykańskich mitów i złudzeń).

W Sunset Park przygarnia Milesa do siebie stary przyjaciel, Charles Bingham Nathan, który przez wszystkich nazywany jest Bingiem. Jego kwaterą jest typowy amerykański dom o drewnianej konstrukcji, składający się z parteru i piętra, z zadaszonym gankiem od frontu – jeden z takich, jakie można napotkać we wszystkich stanach od Atlantyku po Pacyfik. Dom był opuszczony, ale w tym przypadku winy za to nie ponosił żaden bank; właściciele nie płacili podatków i posiadłość przejęły władze miejskie. A później po prostu o niej zapomnieli. Bing włamał się do tego domu wraz z Ellen, przypadkowo spotkaną po latach koleżanką ze szkolnej ławki. I tak zostali squatersami. Później dołączyła do nich Alice, a na koniec właśnie Miles. Przed Milesem do grupy należała jeszcze Millie, ale ona w pewnym momencie podjęła decyzję o wyjeździe do San Francisco.

Nie miejsce tutaj na roztrząsanie wszystkich emocjonalnych relacji między mieszkańcami squatu (w spolszczeniu skłotu); z punktu widzenia tych rozważań znacznie ważniejsze są wspólne cechy ich stylu życia i sytuacji materialnej. Po pierwsze – nie są alkoholikami, narkomanami

czy awanturnikami. W miarę możliwości starają się, by dom dobrze wyglądał, a ich obecność była miła najbliższemu sąsiedztwu. Po drugie – wszyscy starają się zarobić jakieś pieniądze i zajmują czymś twórczym. Millie, która w poszukiwaniu szczęścia wyrusza na Zachodnie Wybrzeże, jest tancerką, a utrzymuje się pracując jako kelnerka. Alice ma skromniutkie stypendium i kawałek etatu w PEN American Center, a większość jej czasu zajmuje praca nad doktoratem poświęconym amerykańskiej sztuce filmowej. Ellen żyje z przypadkowo otrzymanego zajęcia, ale marzy, by zostać malarką i nieustannie próbuje doskonalić swoje rysunkowe umiejętności. Bing oprawia obrazy i zdjęcia, a równocześnie jest perkusistą założonego przez siebie zespołu. Miles przejada oszczędności, które zdołał zgromadzić pracując na Florydzie, ale te szybko topnieją. Wspólny problem całej piątki polega na tym, że są w stanie związać koniec z końcem mieszkając w skłocie, ale na więcej ich nie stać.

Historia kończy się tak, jak inne tego typu historie – władze miejskie przypominają sobie o opuszczonym domu albo ktoś składa donos, jedno po drugim zaczynają nadchodzić pocztą wezwania do natychmiastowej wyprowadzki, a wreszcie - wobec braku gotowości squatersów do respektowania wezwań – następuje dosyć brutalna akcja nowojorskiej policji. Bing zostaje wyprowadzony w kajdankach, Alice z rozbitą głową trafia do szpitala, Ellen z Milesem uciekają, ale tylko dzięki temu, że Miles znokautował jednego z policjantów, a tego władze z pewnością mu nie odpuszczają. Na ostatniej stronie powieści wciąż jeszcze wolny Miles, jadąc przez Brooklyn Bridge na Manhattan, w kółko obraca w myślach jedno słowo: homeless (bezdomy).

Niektórzy amerykańscy recenzenci zarzucali Austerowi, że swoich squatersów idealizuje. Być może i tak jest. Nie zmienia to faktu, że pisarz postawił w „Sunset Park” niezwykle ważne pytanie: dlaczego niemała część ludzi, nawet wykonując pożyteczną pracę, nie jest w stanie zarobić dosyć pieniędzy, by zapewnić sobie solidny dach nad głową? To nie jest pytanie retoryczne i wyłącznie amerykańskie.



Fot. Karol Kacperski

DARIUSZ
FILAR

Dr hab., profesor UG, ekonomista, nauczyciel akademicki. Sprawował m.in. funkcję głównego ekonomisty Banku Pekao, członka Rady Polityki Pieniężnej, członka rady gospodarczej przy Prezesie Rady Ministrów.

Specjalizuje się w historii myśli ekonomicznej, makroekonomii oraz funkcjonowaniu przedsiębiorstw transnarodowych. Autor rozpraw „Spór o podział dochodów w rozwiniętym kapitalizmie” (Gdańsk 1989), „Liberalizm społeczny Ferdynanda Zweiga” (Warszawa 1994), „Ekonomia po polsku” (z Andrzejem Rzońcą i Grzegorzem Wójtowiczem, Warszawa 2007), „Między zieloną wyspą, a dryfującą krą” (Gdańsk 2015).

Od zawsze mocno zaangażowany w kulturę, aktualnie członek rady programowej Hevelianum i rady fundacji Theatrum Gedenense. W latach 70. rozpoczął też karierę pisarza science – fiction. Wydał kilka powieści, m.in. „Czaszkę olbrzyma”, czy też „Psa wyścigowego”. Najnowszą powieść wydał w 2020 roku. To wielowątkowa saga rodzinna „Szkłanki żydowskiej krwi”.

KRZYSZTOF RDEST EMKA S.A.

WSPÓŁPRACA Z NAMI TO NIE SPRINT, A DŁUGI DYSTANS

Autorka: Marta Dworak



Ponad 20 lat temu w rodzinnym Żyrardowie założył firmę EMKA S.A., która dzisiaj obsługuje ponad 20 tys. gabinetów lekarskich i 200 szpitali w całej Polsce unieszkodliwiając ich odpady medyczne. Obecnie jednym z kierunków rozwoju firmy jest Pomorze. W Październiku, w Redzikowie rozpocznie działalność nowoczesna instalacja do termicznego przekształcania odpadów medycznych, która będzie w stanie obsłużyć ponad 60% podmiotów medycznych całego województwa. Krzysztof Rdest, biznesmen i społecznik, a do tego entuzjasta innowacji ekologicznych. W rozmowie z Biznes Prestiżem opowiada m.in. o historii swojej firmy, nowych pomysłach i celach biznesowych, także tych związanych z Pomorskiem i świadomości ekologicznej Polaków.



Marta Dworak: Jak wygląda dzisiaj świadomość ekologiczna przeciętnego Polaka? Czy jesteśmy proekologiczni?

Krzysztof Rdest: Tak, Polacy są eko, nauczyli się być eko i to szybciej, niż nam się wydawało. Dwadzieścia lat temu, kiedy wchodziliśmy do Unii Europejskiej, to szukaliśmy referencji na Zachodzie – w każdym zakresie, m.in. ochrony środowiska. Teraz nasz poziom świadomości jest na tyle wysoki, że to my możemy być wzorcem do naśladowania dla innych. Jeszcze niedawno trudno było uwierzyć, że segregowanie odpadów uda się w Polsce, tymczasem to jest passé, jeśli ktoś w domu ma mniej niż trzy pojemniki na różne frakcje. Tak więc coś, co kiedyś było modą i fanaberią, stało się dla nas chlebem powszednim.

Tylko czy ta świadomość idzie w parze z chęcią działania?

Powiem tak: tego typu budowanie świadomości i zachowań można uzyskać na dwa sposoby: kijem lub marchewką. Tym kijem mogą być sankcje finansowe płacone za odpady zmieszane i preferencje dla tych, którzy je sortują. A marchewką – akcje takie, jak naszej firmy „Odpad zdasz, drzewko masz”, gdzie za plastikowe butelki oddawane w naszych recyklociech, dajemy sadzonki. Już za chwilę za zużyty olej kuchenny, w zależności od ustaleń

z poszczególnymi gminami, będą obowiązywały programy motywacyjne. To mogą być drzewka bądź zniżki na transport publiczny lub takie profity, jak w karcie seniora czy dużej rodziny.

Pan więc wybiera marchewkę i projekty ekologiczne - sadzenie drzew, recyklaty, a od tego roku także i olejmaty. Jak to się ma do tego, że sama segregacja śmieci na 5 frakcji wciąż przysparza nam wiele problemów?

Kropka drąży skałę. Populacja rządzi się swoimi prawami, a w każdej są różne osobniki. Jedne jak drzewa naginają się do reguł i są w stanie dostosować się do każdego środowiska, a są też takie stare drzewa, które łatwiej wyrwać niż nagiąć. Tak samo jest i z nami.

Gratyfikacje na pewno pomagają w podjęciu słusznej decyzji?

Dokładnie. Dla przykładu w okresie przedświątecznym naszą akcję „drzewka za butelki” zamieniamy na choinki. I nie ma piękniejszego widoku dla mnie jako organizatora, gdy widzę kolejki przed naszymi recyklociechami. Czasami ludzie stoją tam po kilka godzin. Najlepsze w tworzeniu postaw proekologicznych są programy motywacyjne i oczywiście budowanie świadomości wśród naszych najmłodszych. Dlatego jako firma wszędzie tam, gdzie za-

znaczamy swoją obecność i nasze aktywności proekologiczne mające oswoić społeczność chociażby z zakładami termicznego przekształcania odpadów i odzysku energii, popieramy te działania edukacją najmłodszych. Na przykład w przypadku olejmatów gminom, które decydują się na współpracę z nami, dajemy pakiet korzyści edukacyjnych. Zobowiązujemy się do przeprowadzenia pogadek w przedszkolach i szkołach, podczas których nasza maskotka - Eko Olek – tłumaczy dzieciom i młodzieży, jak ważna jest świadomość konieczności sortowania odpadów.

Emka zajmuje się unieszkodliwianiem odpadów medycznych. Czy to proces dzisiaj w pełni ekologiczny?

Odpady medyczne są specyficznym rodzajem odpadów, nie da się z nich wysegregować i odzyskać surowców z uwagi na ich specyfikę. To są produkty niebezpieczne, a jedyna możliwość ich recyklingu to odzyskanie energii w nich zawartej. To głównie plastik, pampersy, papier, tworzywa sztuczne, wenflony, guma – a w tym jest potężny ładunek energetyczny rzędu 20 tysięcy gigadżuli, co można porównać do węgla. Jedyna metoda właściwego zagospodarowania tych odpadów, takiego czysto ekologicznego i bezpiecznego, to ich termiczne unieszkodliwianie, a przy tym powstaje odzysk energii,

który można wykorzystać na ciepło bądź prąd. I my to właśnie robimy w naszych nowoczesnych zakładach w Kędzierzynie Koźlu, a za chwilę i w Redzikowie koło Słupska.

Jak się to odbywa? Laikowi termiczna obróbka kojarzy się przede wszystkim ze spalaniem, a to z produkcją gazów cieplarnianych do atmosfery. Czy wasze zakłady są na tyle nowoczesne, że minimalizują negatywny wpływ na środowisko?

Europa jest liderem, jeśli chodzi o przestrzeganie reguł ochrony środowiska, to tutaj wyznaczane są najwyższe standardy. W dzisiejszych czasach niemożliwe jest zrealizowanie inwestycji, która by choć w najmniejszym stopniu zagrażała ochronie środowiska. Tego typu przedsięwzięcia muszą być realizowane w najwyższych standardach ekologicznych, nie może być mowy o żadnej niekontrolowanej czy nadmiernej emisji. Po prostu z mocy prawa to jest niemożliwe.

Ile ton w skali roku jesteście w stanie unieszkodliwić?

Nasze instalacje zarówno w Kędzierzynie Koźlu, jak i w Redzikowie dedykowane są dla miejsca, w którym się znajdują, jak dobry garnitur uszyty na miarę. Instalacja w Redzikowie przeznaczona jest do obsługi wojewódz-

two pomorskiego w zakresie unieszkodliwiania odpadów medycznych, a może unieszkodliwić ponad 60% odpadów wytworzonych przez województwo pomorskie. Przekładając to na cyfry w jednostce czasu, na dobę możemy unieszkodliwić 10 ton odpadów medycznych, 400 kg na godzinę.

Kto jest waszym klientem?

Nasze ponad 20-letnie doświadczenie w branży pozwoliło nam na zgromadzenie portfela ponad 20 tysięcy klientów. Jest to szeroko rozumiana służba zdrowia, gabinety dentystryczne, różnego rodzaju praktyki medyczne, ale i tatuażystki, salony piękności, czyli wszystkie te miejsca, gdzie jest ingerencja w tkankę, zastrzyki, zabiegi upiększające i oczywiście wszystkie publiczne placówki służby zdrowia, jak duże szpitale czy przychodnie.

Czyli i duże placówki i pojedyncze gabinety?

Tak, naszym fundamentem są prywatne placówki służby zdrowia, małe gabinety, małe przychodnie. Nasze motto brzmi: „To, co dla Ciebie jest ważne, dla nas jest najważniejsze”. W swojej pracy staramy się, aby te placówki miały zapewnioną obsługę na najwyższym standardzie, a obowiązki administracyjne - w zakresie ewidencjonowania odpadów czy różnego rodzaju szkoleń - które na nich spoczywają, staramy się brać na siebie, żeby nasi klienci mogli zająć się tym, co dla nich najważniejsze, a więc rozwojem swoich umiejętności w zakresie leczenia.

Firma mocno inwestuje, budując dwie nowe instalacje termicznego przekształcania odpadów w Kędzierzynie-Koźlu i w Redzikowie. Na jakim są etapie? Kiedy otwarcie?

Zakład w Kędzierzynie Koźlu już działa, a uroczyste otwarcie kolejnego zakładu w Redzikowie zaplanowane jest na 26 października. Będzie to uroczysta gala w Hotelu Grand Lubicz. Natomiast otwarcie operacyjne uzależnione jest od tego, jak szybko otrzymamy decyzje administracyjne pozwalające na funkcjonowanie zakładu. Proces realizacji tego przedsięwzięcia jest wieloetapowy. Pierwszy to dialog ze społecznością lokalną, a po jej akceptacji uzyskanie decyzji środowiskowej. Potem następuje realizacja procesu budowlanego oraz realizacja tego wszystkiego, co znajduje się w decyzji środowiskowej. Następnie jest ponowna weryfikacja przez wszystkie służby kontrolne, przez WIOŚ czy urząd marszałkowski. Dopiero potem otrzymuje się decyzję na możliwość unieszkodliwiania tych odpadów.

To rzeczywiście brzmi jak długi i żmudny proces.

Tak, dla przykładu w Kędzierzynie Koźlu proces uzyskania decyzji był niemal równoważny z procesem budowlanym, bo trwał ponad 12 miesięcy. Procedury administracyjne są marnowaniem potencjału instalacji. Dopóki nie będzie odpowiedzialności urzędniczej za przewlekłość potępowań, to niestety przedsiębiorcy tacy jak ja będą cierpieć. Są takie przykłady, gdzie zakład gotowy jest do odpalenia, a z przyczyn niezależnych po stronie inwestora przeciągają się procedury administracyjne do ponad 12 miesięcy. Tak nie powinno być. To niestety pokłosie tego wszystkiego, co stało się zle-



Fot. Krzysztof Nowosielski

EMKA S.A.

Rodzinny biznes założony przez Krzysztofa Rdesta. Jeden z krajowych liderów w branży unieszkodliwiania odpadów medycznych i weterynaryjnych. Świadczy usługi na terenie całego kraju dla blisko 20 tysięcy klientów, w tym 200 szpitali. Zatrudnia 250 osób i posiada flotę 200 pojazdów, dzięki czemu może realizować 2 tysiące odbiorów odpadów. Posiada własną instalację do unieszkodliwiania odpadów medycznych w Kędzierzynie Koźlu. Druga powstaje w Redzikowie koło Słupska. Jej zdolność przetwarzania będzie wynosić 10 ton odpadów na dobę, dzięki czemu będzie w stanie obsłużyć 60 procent podmiotów medycznych Pomorskiego. Emka prowadzi liczne kampanie i projekty edukacyjne dotyczące ekologii, a także innowacyjne projekty. Najnowszym jest Emka Oil, która świadczy usługi odbioru, transportu i recyklingu oleju i tłuszczu roślinnych na terenie całej Polski. W skład firmy wchodzi także Emka Trans, która zajmuje się transportem osobowym. Wynajmuje wysokopokładowe autokary turystyczne i świadczy usługi transportowe dla touroperatorów polskich i zagranicznych.

go w gospodarce odpadami i każdy, kto jest w tym biznesie, bo tak, to jest biznes a nie wolontariat, musi być nauczony pokory i cierpliwości w komunikacji z urzędnikami. To poniekąd zrozumiałe, gdyż wiele razy ci urzędnicy zostali wprowadzeni w błąd przez nieuczciwą szarą strefę i teraz dmuchają na zimne. To taka mała łyżeczka dziegciu do tego, co dzieje się wokół. To są moje wybory jako przedsiębiorcy i podejmuję je z pełną świadomością, że, jeżeli się w coś bardzo wierzy, to to się na pewno uda... nawet przekonanie urzędników (śmiech).

Mówiąc o wyborach, rozumiem, że lokalizacja zakładów też nie jest przypadkowa?

Dokładnie tak. Nasze lokalizacje w Kędzierzynie Koźlu i Redzikowie, czyli w opolskim i pomorskim to były takie białe plamy na mapie Polski, gdzie, jak Covid pokazał, nie było zabezpieczenia epidemiologicznego w zakresie unieszkodliwiania odpadów medycznych. Na Opolszczyźnie nie było praktycznie żadnej instalacji, a te w województwie pomorskim nie dawały sobie rady z ilością odpadów medycznych. To zdeterminowało wybór. Poza tym Redzikowo i pobliski Słupsk leżą na granicy

województwa pomorskiego i zachodnio-pomorskiego, a regulacje prawne obowiązujące w Polsce są takie, że odpady medyczne powinny być unieszkodliwiane na terenie województwa, w którym powstały lub w najbliższej instalacji. Pomorze Zachodnie co prawda ma funkcjonującą instalację, jednak ona jest w stanie tylko w niewielkim stopniu zabezpieczyć to województwo pod kątem unieszkodliwiania odpadów medycznych.

Czyli Redzikowo to strategiczne miejsce?

Tak, a jego największa strategia polega na tym, że jest to najbezpieczniejsze miejsce w Polsce, bo tam mieści się system raketowy to po pierwsze, a po drugie, posiada ono niesamowitą społeczność. Może właśnie dlatego, że kiedyś zaakceptowała ona tę tarczę raketową i parę innych przedsięwzięć związanych z gospodarką odpadami czy wrażliwych społecznie, spowodowało to, że nasza inicjatywa spotkała się z przychylnością samorządu i społeczności lokalnej, a w rezultacie tam właśnie mogliśmy ją zrealizować.

Wspólny sukces?

Tak, bo to jest też sukces dla społeczności. Cho-

ciaż jesteśmy w Redzikowie od 3 lat, to staramy się wtapiać się w społeczność, być otwartym na jej potrzeby, współpracować w każdym zakresie po to, aby spłacić ten dług wdzięczności, to zaufanie, którym zostaliśmy obdarzeni. Zresztą działamy tak nie tylko w Redzikowie, ale i w Kędzierzynie Koźlu w ramach odpowiedzialnego społecznie biznesu. Chcemy być referencją dla kraju, jak tego typu przedsięwzięcia powinny powstawać – czyli tylko i wyłącznie na drodze dialogu i porozumienia ze społecznością lokalną, a także rozwiewania jej wszelkiego rodzaju wątpliwości. Oczywiście łatwiej nam mówić o tym, gdy już mamy zrealizowane inwestycje, które możemy zaprezentować. Wcześniej posiłkowaliśmy się tylko wizualizacjami, projektami i wizjami i tak przekonywaliśmy do projektów. Stało wówczas za nami te ponad 20 lat doświadczenia w biznesie, a do tego procesu nie używaliśmy agencji PR-owej czy spin doktora, robiliśmy to własnym zespołem. I tak stawaliśmy na każde wezwanie społeczności czy samorządu, opowiadaliśmy o inwestycjach, odpowiadaliśmy na pytania. Dobre wrażenie robi się tylko raz, a na dobrą markę pracuje się całe lata. Jesteśmy po to, aby współpracować z lokalną społecznością, a nie psuć to, co udało nam się wypracować przez te wszystkie lata.

Czy na Pomorzu posiadacie już sieć klientów z racji wcześniejszego doświadczenia biznesowego?

Tak, jesteśmy operatorem, który działa na terenie całej Polski. W tej chwili mamy w swojej bazie ponad 20 tysięcy klientów, mówię tutaj o praktykach lekarskich i ponad 200 szpitali w całym kraju. Nasz system realizatorów to 200 pojazdów, które na co dzień realizują ponad 2 tysiące akcji odbiorów odpadów. A naszą usługę w tej chwili można zamówić niczym pizzę, niczym pyszne.pl (śmiech). To są lata naszej ciężkiej pracy i nasze rozwiązania IT oraz rozwinięty system logistyczny, który pozwala nam dotrzeć tak naprawdę w każde miejsce w Polsce i zrealizować każde zlecenie w zakresie odbioru odpadów medycznych na terenie każdego województwa. Nie ukrywam, że taki nasz bastion to województwo mazowieckie, ale pomorskie jest zaraz po nim.

Czy kryje się za tym coś więcej?

Tak, Pomorze jest ważne dla mnie również dlatego, że nie wiedziałem, że po 50-ce można się zakochać jeszcze raz, a ja się zakochałem... (śmiech) w Gdyni i jest to takie moje ukochane miejsce na ziemi, w którym, jeśli tylko mogę, to spędzam każdy wolny czas. Od dwóch lat jestem wilkiem morskim i czasami pływam po zatoce, co daje mi niesamowitą frajdę i satysfakcję. Kocham Gdynię, kocham Pomorze i Redzikowo oczywiście też kocham.

„**Dałem sobie misję odczarowania tego, co złe, co się stało wokół gospodarki odpadami w naszym kraju, by zrobić to inaczej.**”

Wspominał pan o pandemii, czy przyspieszyła ona rozwój firmy?

Z pandemią jest trochę tak jak z powodzią, wielka woda jednym zabiera, a drugim coś daje. Tak, oczywiście w pandemii była wzmożona ilość produkcji odpadów medycznych, ale to nie było do końca takie fajne, bo właśnie przez te niedobory instalacji w naszym kraju jak na Opolszczyźnie i Pomorzu odpady medyczne z Polski wyjeżdżały do Szwecji. My byliśmy jedną z firm, a w zasadzie chyba jedyną, która w czasie pandemii, aby bezpiecznie unieszkodliwić te odpady, wywoziła je do Szwecji w ramach transgranicznego przemieszczania odpadów. To pandemia obnażyła słabe strony naszego systemu unieszkodliwiania odpadów i to pandemia była dla mnie motywacją, aby jako lider w branży zrobić coś, aby taka sytuacja nie zdarzyła się więcej. To pandemia zdopingowała mnie do tego, aby zmazać te białe plamy z mapy braku zabezpieczenia epidemiologicznego, a stąd właśnie wybór wspomnianych lokalizacji.

EMKA dobrze odnajduje się w obecnej ekologicznej rzeczywistości i reaguje na rosnące zapotrzebowanie unieszkodliwiania odpadów medycznych. Skąd wybór takiej dziedziny – firma istnieje 32 lata – czy miał Pan dobrą intuicję?

Ludzie, którzy działają w biznesie przede wszystkim muszą mieć głęboką wiarę w to, co robią. Muszą mieć marzenia i konsekwentnie je realizować. Jeżeli robić coś, to nie na 100, a na 200 procent i głęboko wierzyć, że to ma sens. Oczywiście wiara, marzenia i determinacja nie wystarczą, trzeba mieć jeszcze trochę szczęścia, całą masę zdrowego rozsądku i zdolności dywersyfikacji.

W jaki sposób pana działalność jest zdywersyfikowana?

Głównym corem naszego biznesu jest gospodarka odpadami i unieszkodliwianie odpadów medycznych, ale mamy jeszcze jedną ze spółek Emka Trans, która swego czasu była jednym z liderów w dziedzinie transportu osobowego. Wynajmuje wysokopokładowe autokary turystyczne i świadczy usługi transportowe dla tour operatorów polskich i zagranicznych. Pandemia niemalże rozłożyła Emkę Trans na łopatki. Tylko dzięki temu, że udało się nam podpisać porozumienia z firmami leasingowymi i bankami, jakoś przetrwaliśmy i tak naprawdę to jest nasz pierwszy sezon, który będzie nadrabiał te wszystkie straty. To natomiast idealny przykład na to, jak ważna jest w biznesie dywersyfikacja. Tylko firmy zdywersyfikowane są w stanie przetrwać różnego rodzaju trzęsienia ziemi.

Posiadanie Emki S.A. w tym czasie pomogło?

W trakcie pandemii Emka S.A. musiała się zmierzyć z nadmierną ilością wytworzonych odpadów, a Emka Trans - przetrwać czas, gdy ruch turystyczny praktycznie stanął z dnia na dzień. Nie ukrywam, że powiązania kapitałowe





KRZYSZTOF RDEST

Od 34 lat prowadzi własne firmy z których flagową jest Emka S.A. Zatrudnia ponad 250 osób. Działacz społeczny i samorządowy. Pomysłodawca i realizator wielu lokalnych inicjatyw proobywatelskich, wspierających przedsiębiorczość oraz ochronę środowiska naturalnego. Darczyńca i mecenas stowarzyszeń i organizacji środowiskowych. Laureat nagród i wyróżnień z dziedziny biznesu oraz otrzymanych w uznaniu zasług dla rodzinnego miasta Żyrardowa i społeczności lokalnej. Przyjaciel i znawca kultury. Mecenas młodych talentów. W branży unieszkodliwiania odpadów medycznych dokonał niemożliwego: w dwóch różnych lokalizacjach prowadzi inwestycje budowy instalacji termicznego przekształcania odpadów, w dwóch kolejnych trwa proces ubiegania się o decyzje i osiągnięcia konsensusu społecznego.

pozwoliły na to przetrwanie. Także recepta na sukces to zdrowy rozsądek, marzenia lub odwrotnie i dywersyfikacja biznesu.

I chyba jeszcze zdolność dostosowywania się, odwaga i elastyczność?

Kiedyś mówiło się, „Kto nie ryzykuje, nie pije szampana”, na pewno element ryzyka jest potrzebny w biznesie, ale zawsze trzeba ważyć to ryzyko w imię odpowiedzialności za markę, którą się buduje i ludzi, którzy z nami współpracują.

A jak zrodził się sam pomysł na Emkę Oil?

Najciekawsze pomysły rodzą się przez przypadek. Produktem odzysku energii z odpadów jest energia cieplna, którą możemy wykorzystywać na dwa sposoby: wpiąć ją w miejski system ogrzewania lub wytwarzać z niej prąd, ale to nie w każdej lokalizacji. Na przykład w Kędzierzynie to nie było możliwe, mieliśmy podpisane wstępne porozumienia na oddawanie tej energii cieplnej do naszego sąsiada, firmy koreańskiej, ale niestety ta budowa się przeciąga. Wielkim marnotrawstwem byłoby niewykorzystanie tego potencjału, więc coś należałoby wymyślić. Staralem się znaleźć taki biznes, który byłby najbliższy temu, co robimy, w efekcie synergii. Przeczytałem artykuł o właścicielu firmy Virgin, Richardzie Bronsonie, który opisał historię, jak to pierwszy raz poleciał swoim jetem z Londynu do Nowego Jorku na UCO (Used Cooking Oil). I tak zacząłem się zastanawiać, co to takiego jest.

Zużyty olej kuchenny?

Tak, okazało się, że są regulacje i rynek na zużyty olej kuchenny i w Polsce ten rynek jest tak poukładany, że UCO z gastronomii jest odbierany przez pewne firmy, oczyszczany z resztek jedzenia, odprowadza się z niego wodę i sprzedaje się go do rafinerii. Ten system już więc istnieje, a nie ma niczego odkrywczego w powieleniu rozwiązań. Zacząłem natomiast się zastanawiać, co się dzieje z tym olejem, który jest używany w domu. Uwielbiam na przykład tuńczyka w oleju, a ten olej trafia do zlewu, a potem mam problem, bo raz, że ten zlew muszę umyć, a po drugie ściągam co jakiś czas hydraulika do przepchania kanalizacji domowej. Zacząłem badać, jak to jest zorganizowane w innych krajach Unii Europejskiej. Okazało się, że istnieją tam państwa posiadające określone regulacje na zbiórkę oleju kuchennego z gospodarstw domowych, a najbardziej restrykcyjne regulacje ma – uwaga – Rumunia.

Nie Szwajcaria, Niemcy, Francja, a Rumunia?

Rumunia ma regulacje, że, jeżeli w odpadach zmieszanych lub komunalnych, które oddamy do firmy zbierającej, znajdzie się UCO, to płaci się równowartość 500 czy 1000 euro kary. A więc oni działają na zasadzie kija. Nasz pomysł na krajowy program zbiórki oleju kuchennego to taka wypadkowa wszystkiego tego, co mamy w Europie. Są też takie kraje jak Austria, gdzie ten instynkt i nawyk zbiórki oleju kuchennego jest wyrobiony w nacji tak głęboko, że przy zakładach komunalnych są punkty zbiórki, do których przychodzi mieszkaniec, pobiera sobie wiaderko, zanosi je do domu, napełnia olejem i grzecznie przynosi z powrotem. Tam nikogo nie trzeba do tego namawiać. Są też takie miejsca jak Hiszpania, która ma bardzo podobny system do naszego tj. zbierania oleju przez olejmaty, ale w formie mniej zdigitalizowanej jak nasza. Też można tam pobrać butelki i oddać zapełnione do tych urządzeń. Są jeszcze systemy włoskie ze specjalistycznymi butelkami i dużymi pojemnikami, do których zlewa się ten olej. Tak więc suma tych doświadczeń, to nasze olejmaty, wzbogacone o nasze programy motywacyjne, gdzie każdy uczestnik za oddanie określonej ilości oleju będzie otrzymywał konkretne profity.

Poza programami motywacyjnymi waszym wyróżnikiem jest na pewno zdigitalizowanie oraz wykorzystanie aplikacji czy gry.

Obejrzałem kiedyś bardzo inspirujący program o pracownikach śmieciarki, którym towarzyszyła kamera i rejestrowała ich refleksje w trakcie pracy. Padła tam sekwencja „Nie mów o mnie śmieciarzu”. Dałem sobie misję odczarowania tego, co złe, co się stało wokół gospodarki odpadami w naszym kraju, by zrobić to inaczej. Możemy oswoić dzieci i młodzież stosując narzędzia takie, jakimi oni się w tej chwili posługują. A nasza gra Garbage Truck City Tycoon jest odzwierciedleniem w świecie wirtualnym tego, co robimy na co dzień. Tam nasza ciężarówka jeździ po świecie i zbiera surowce – bo dzisiaj nie ma już odpadów, a jedynie surowce i każdy odpad może być surowcem. A za te surowce można zebrać pieniądze, a wplecione są w to programy rywalizacji i bonusów. Ostatnio też wypuściliśmy partię puzzli z 700 elementami, z których powstaje nic innego jak instalacja odzyskiwania energii z odpadów z opisami tłumaczącymi, do czego służą poszczególne jej elementy.

Kto generuje te wszystkie pomysły?

Nie mogę sobie zawłaszczać tu całej przestrzeni. Siłą mojego zespołu jest to, że od ponad 20 lat są ze mną ludzie, którzy mają niemałe doświadczenie. Poza tym od 2 lat mogę pracować z moją córką, która jest motorem napędowym szczególnie w tych rozwiązaniach IT, czyli

niezbędnych do funkcjonowania w dzisiejszym świecie. W firmie pracuje też żięć oraz – od zawsze – żona, czyli jest sekwencja szyi i głowy, a jaka mądra by ta głowa nie była, to szyja nią kręci. To gwarancja dla tych, którzy z nami współpracują, że współpraca z Emką to nie jest sprint, a długi dystans. Mamy zagwarantowany ciąg dalszy na kolejne 35, a może i więcej lat.

Rozmawiając o biznesie, ciężko nie zapytać o liczby, a widząc wasz rozwój, z pewnością to dochodowy biznes. Jakie były wasze kroki milowe, jeżeli chodzi o przychody, zyski, rozwój infrastruktury?

Jakie by nie były, te liczby i kroki, to co najlepsze, dopiero przed nami i, jak ono już nastąpi, to wtedy będziemy liczyli te zyski i te kamienie milowe. Teraz to my się dopiero rozkręcamy. Pewnie, że biznes ukierunkowany jest na zarabianie pieniędzy, ale i musi dawać satysfakcję z tego, co się robi. Pieniądze dzisiaj są większe, jutro mniejsze, to amplituda i pewnie, że to ważne, bo nie działamy w wolontariacie, a dla zarobku. Jednak najważniejsze to robić to, co się lubi, a jeszcze bardziej istotne to robić to, czego nikt inny przed tobą nie zrobił – i to jest prawdziwy sukces. Najważniejsze to mieć wizję, którą się realizuje i w tej wizji stawać się referencją dla innych.

A jak w tym celu plasuje się konkurencja?

Konkurencja, to najlepsze, co się może przydarzyć w biznesie, to motywacja do tego, aby trzymać najwyższe standardy. Konkurencja potrzebna jest po to, żeby nas goniła (śmiech), żebyśmy mieli przed kim uciekać. Mało jest obszarów od niej wolnych, a zdrowa konkurencja zawsze jest potrzebna. To taka, która motywuje, a nie niszczy.

Jakie macie cele biznesowe na 2024 i 2025 rok?

Na pewno otwarcie Redzikowa jest punktem dominującym, ale jako niespokojny duch, w Kędzierzynie Koźlu już w październiku rozpoczniemy kolejną inwestycję budowy zakładu do oczyszczania UKO. Teraz ta zbiórka oleju opiera się na naszym systemie logistycznym, a nowy zakład będzie korzystał z ciepła, o którym wspominałem. I tak jak w Kędzierzynie Koźlu i Redzikowie zamknęliśmy koło, jeśli chodzi o gospodarkę odpadami medycznymi, tak tą nową inwestycją dedykowaną do oczyszczania oleju zamknemy koło w zakresie zbiórki zużytego oleju kuchennego. Będziemy go zbierali w oparciu o olejmaty, naszą logistykę, a już o tej porze, myślę, za rok, będziemy go oczyszczali w naszym zakładzie w bezpośrednim sąsiedztwie tego do odzysku energii z odpadów. Tak więc następne 12 miesięcy mamy już zafiksowane, a co będzie dalej, czas pokaże. Sky is the limit.

„Współpraca z Emką to nie jest sprint, a długi dystans. Mamy zagwarantowany ciąg dalszy na kolejne 35, a może i więcej lat.”

SZTUKA LOGISTYKI

Autor: Michał Stankiewicz



W ostatnim roku LPP odnotowało ponad 17 mld zł przychodów ze sprzedaży. Aby osiągnąć taki wynik musieliśmy przywieźć towar z kilkudziesięciu krajów, głównie azjatyckich, rozsortować go w 4 centrach dystrybucyjnych, a z nich rozwieść do sklepów stacjonarnych na blisko 40 kolejnych rynkach. Równolegle dostarczyliśmy towar do 4 magazynów e-commerce, z których zrealizowaliśmy około 40 mln zamówień online w ciągu roku – mówi Sebastian Sołtys, prezes LPP Logistics, spółki logistycznej należącej do Grupy LPP, gdańskiego producenta odzieży. W rozmowie z Michałem Stankiewiczem opowiada też z jakich środków transportu i tras korzysta LPP, ile trwa podróż jednej sukienki z fabryki do sklepu w Europie i wyzwaniach jakie dla łańcuchów dostaw niesie ze sobą geopolityka.



LPP Logistics zajmuje się pełną obsługą logistyczną Grupy LPP, w tym transportem odzieży z ponad 20 krajów produkcji i jej dystrybucją w Europie

Z większości krajów odzież LPP płynie statkami. Droga morska jest najtańsza, ale i najdłuższa. Może trwać nawet 50 dni, odkąd statki muszą opływać Afrykę z powodu niebezpiecznej sytuacji wokół Kanału Sueskiego

Kolejowe połączenie jest wykorzystywane w transporcie z Chin

LPP Logistics posiada 4 wielkie centra dystrybucyjne. Największe znajduje się w Pruszczu Gdańskim. Proces sortowania towarów jest w nim całkowicie zautomatyzowany. Odbyna się za pomocą taśmociągów, których łączna długość wynosi 15 km

W skład sieci dystrybucji spółki wchodzi też 4 centra fulfillment center (do wysyłki towarów sprzedanych online)

Na rzecz LPP Logistics pracuje blisko 6 tys. osób

Skuteczna logistyka pomiędzy Azją a Europą wymaga stałego monitorowania sytuacji geopolitycznej i szybkiego reagowania na zmiany. LPP w ciągu jednego roku przekierowało swoją ekspansję z Europy Wschodniej na Południową, czego efektem było m.in. wybudowanie w ekspresowym tempie (1 rok) Centrum Dystrybucyjnego w Rumunii

Michał Stankiewicz: LPP to firma odzieżowa. Projektuje, produkuje i sprzedaje ubrania pod kilkoma markami. Tak ją powszechnie kojarzymy. Tymczasem pod nazwą LPP kryje się także gigantyczne przedsięwzięcie logistyczne, które ma już chyba taki sam wpływ na sukces firmy co jej produkty?

Sebastian Sołtys: LPP to niezmiennie firma odzieżowa, ale faktycznie pod tą nazwą kryje się też wielka logistyka. Obok samej oferty towarowej – na znaczeniu zyskuje sprawna dystrybucja.

Kiedy następuje ten moment w rozwoju firmy, gdy logistyka staje się równorzędnym elementem koniecznym do sukcesu? Czy można go uchwycić?

Cieężko mówić o konkretnym momencie. To proces. W naszym przypadku na pewno ważnym momentem był 2008 rok, kiedy powstało pierwsze Centrum Dystrybucyjne w Pruszczu Gdańskim. Od tego czasu konsekwentnie budowaliśmy logistykę. Mocne przyspieszenie nastąpiło w 2019 roku, gdy doszliśmy do wniosku, że jako dział logistyczny musimy wręcz wyprzedzać rozwój obszaru mody i sprzedażowego. Niemniej momentem, który naprawdę pokazał znaczenie logistyki była pandemia. Czas, który obnażył słabości wielu przedsiębiorstw i wyraźnie unaoczniał, że branża handlowa jest w stanie sprzedawać tyle, na ile pozwala jej moc logistyczna, a nie tylko sama produkcja. Sklepy stacjonarne zostały zamknięte i trzeba było błyskawicznie przeorientować się na sprzedaż e-commerce.

I wam się to udało?

Zdecydowanie tak. Wiele przedsiębiorstw nie było w stanie udźwignąć nagle takiej skali e-commerce. My byliśmy gotowi. Kolejnym sprawdzianem dla logistyki był rok 2021, historyczny dla LPP, jeżeli chodzi o wzrost przychodów. Mieliśmy wtedy do czynienia z odroczonego popytem po pandemii, co oznaczało dla nas ogromny wzrost masy towarowej do obsługi. To był drugi sprawdzian. Także udany. Dlatego też na kanwie między innymi tych działań w 2022 roku dział logistyki LPP stał się oddzielną spółką LPP Logistics, która dzisiaj sama posiada już dwa zależne podmioty - na Słowacji i w Rumunii.

Próbuję sobie wyobrazić skalę działania.

W ostatnim roku LPP odnotowało ponad 17 mld zł przychodów ze sprzedaży. Aby osiągnąć taki wynik musieliśmy przywieźć towary z kilkudziesięciu krajów, głównie azjatyckich, rozsortować je w 4 centrach dystrybucyjnych, a z nich rozwieźć do sklepów stacjonarnych na blisko 40 kolejnych rynkach. Równolegle zaopatrywaliśmy 4 magazyny e-commerce, z których zrealizowaliśmy około 40 mln zamówień online. Nie byłoby to możliwe bez odpowiedniej powierzchni magazynowej, która liczy dzisiaj prawie 500 tys. mkw., a już wkrótce wzrośnie do 700 tys. mkw. Dla porównania pełnowymiarowe boisko piłkarskie ma 7 tys. mkw, więc niebawem LPP Logistics będzie zarządzać ekwiwalentem 100 takich boisk. Z drugiej strony nie byłoby to możliwe bez doskonałego zespołu. Obecnie tworzymy



Fot. LPP

ponad 700-osobowy zespół wyspecjalizowanych ekspertów, a łącznie z pracownikami magazynowymi pracuje dla nas 6 tys. ludzi.

Wiemy już jaka to skala. Spróbujmy teraz opisać, jak wygląda droga pojedynczego towaru, np. sukienki z kolekcji Reserved. W którym momencie jej życia zaczyna się wasza praca?

Zaskoczę pana, bo początek drogi zaczyna się w naszych systemach informatycznych. Zważywszy na skalę oraz rozproszenie produkcji i różnicę czasu pomiędzy Azją, a Polską, wspólnie z działem IT zbudowaliśmy platformę cyfrową do komunikacji z naszymi dostawcami, kupcami i innymi interesariuszami tego procesu. Dzięki niej jesteśmy w stanie wymieniać się w czasie rzeczywistym potężną ilością danych i informacji dotyczących zarówno produktu, jak i naszego łańcucha dostaw.

Wyjašnjmy jeszcze tylko kim jest kupiec w waszej nomenklaturze?

To pracownik LPP, który prowadzi rozmowy handlowe z dostawcami, fabrykami i finalnie zamawia produkt, zlecając jego produkcję. Pracuje dla nas kilkuset kupców, wyspecjalizowanych w konkretnych grupach towarowych, konkretnym rodzaju asortymentu.

I np. w Bangladeszu zamawia wspomnianą sukienkę.

Zalóżmy, że w Bangladeszu. W pierwszej kolejności wskazuje wytyczne względem modelu sukienki, ustala cenę za produkcję określonej partii, np. za 10 tysięcy sztuk, a także konkretną

datę jej produkcji. W rezultacie wszystkie parametry transakcji zostają wprowadzone do platformy cyfrowej. Produkcja odbywa się w zadanym terminie, a po jej zakończeniu fabryka zgłasza gotowość poprzez tę samą platformę. Równocześnie w oparciu o funkcjonalności narzędzia tworzy szybko i intuicyjnie cały zestaw dokumentów handlowych. W tym momencie rozpoczynają się także operacje logistyczne. Zespół LPP Logistics otrzymuje sygnał o gotowości towaru w konkretnej liczbie i objętości. Ma przy tym pełen wgląd do terminów sprzedażowych i dat, w których musi on trafić do sklepów.

I wtedy wybiera ścieżkę transportu?

W przypadku standardowej produkcji sukienki może skierować ją do transportu morskiego. Jednak obecnie czas podróży morskiej jest wydłużony, ponieważ statki nie korzystają z Kanału Sueskiego i zmuszone są opływać Afrykę. Jeśli więc sukienka jest bardzo modowa i jest hitem sprzedażowym, to algorytmy podpowiadają konieczność wyboru krótszej opcji dostawy. Wówczas podejmiemy decyzję, aby wysłać ją do Polski szybszą metodą transportu, np. transportem lotniczym czy koleją. To jest ten moment decyzyjny, w którym stosownie do popytu na towar dopasowujemy rodzaj transportu.

Zalóżmy, że płyniemy statkiem.

Organizujemy zatem odpowiedniej wielkości kontener, by móc dokonać w nim załadunku wspomnianych 10 tys. sztuk sukienek. Taki kontener dostarczany jest następnie do nominowanego azjatyckiego portu. LPP Logistics ma zawarte kontrakty z globalnymi armatorami na fracht morski, konkretne miejsca na statkach oraz liczby kontenerów, które w ciągu



lecz ludzie są bezwzględnie potrzebni na innych etapach tego procesu. Ich zaangażowanie jest kluczowe m.in. przy stałym monitorowaniu inżynierskim czy technicznym wszystkich wspomnianych urządzeń. Taśmociągi odciążają naszych pracowników od najcięższych prac składowania bądź noszenia ciężarów. Mówiąc żargonem logistycznym i nowoczesnych technologii, stosujemy podejście „goods to men”. To oznacza, że pracownik nie chodzi po towar, bo ten do niego przyjeżdża. I mimo zaawansowanej technologii, w magazynie nadal pracuje około 900 osób. Dodam, że tygodniowo przyjmujemy tam dostawę ponad 300 kontenerów, podczas gdy równolegle wysyłamy z tego obiektu 200 tys. sztuk kartonów do sklepów.

I stamtąd sukienka rozpoczyna ostatni etap podróży TIR – em do sklepu. Domyślam się, że nie jedzie tylko do tego jednego sklepu w Bratysławie, co oznacza, że jego trasa też wymaga zaplanowania?

Trasę planujemy i dopasowujemy do konkretnego rynku. TIR byłby w stanie zaopatrzyć wszystkie nasze sklepy na Słowacji, jednak musimy mieć na uwadze ograniczenia wynikające z jego gabarytów i możliwości poruszania się w przestrzeniach miejskich. Ponadto jeden TIR nie zdoła zaopatrzyć salonów sprzedaży rozproszonych po

całym kraju w tym samym czasie. Stąd też transport kierujemy z centrum dystrybucyjnego do pierwszego magazynu przeładunkowego na Słowacji. Tam towar jest przeładowywany na ok. 10-12 mniejszych ciężarówek, które rozjeżdżą się po kraju, docierając pod wskazane adresy w określonym dla wszystkich salonów oknie czasowym.

Czyli centra dystrybucyjne działają podobnie jak huby kontenerowe w portach. Wielkie statki przywożą ogromną liczbę kontenerów do jednego portu, skąd mniejsze statki rozwożą je po mniejszych portach. Ale chyba jeszcze musicie odebrać towary niesprzedane?

Tym procesem jest reverse logistics, czyli logistyka zwrotów. Najpierw tuż po zakończeniu sezonów, w okolicach stycznia i lutego oraz czerwca i lipca, organizujemy wyprzedaże. Dopiero po nich wszelkie nadwyżki towarowe są pakowane przez pracowników sklepu i gromadzone w jednym hubie, z którego następnie towar transportowany jest z powrotem do centrum dystrybucyjnego.

I potem idzie do utylizacji?

W pierwszej kolejności przechowujemy nadwyżki towarowe w naszych magazynach, aby wprowadzić je do sprzedaży w kolejnym sezonie. Z drugiej strony współpracujemy z firmami, które odbierają od nas towar hur-

roku przewieziemy. Zatem armator ładuje nasz kontener z sukienką na statek, po czym zgłasza gotowość, również w formie cyfrowej, że towar jest już na pokładzie. I płyniemy.

Do Polski?

Możemy płynąć w dwa miejsca. Jeżeli sukienka ma trafić do sprzedaży w Polsce bądź krajach ościennych, to kierujemy ją do Gdańska lub Gdyni. Jeśli jednak dedykowana jest rynekom Europy Południowej, wówczas rejs kończy w Konstancy w Rumunii. Założmy jednak, że wpływa do Gdańska, skąd po rozładunku kontenera ze statku jest transportowana dalej, do Centrum Dystrybucyjnego w Pruszczu Gdańskim. Ów magazyn charakteryzuje się wysoce zaawansowaną i zautomatyzowaną technologią pozwalającą bezobsługowo składować aż 1,2 mln kartonów. Wśród nich znajdzie się karton z sukienką, która już na etapie produkcji otrzymała elektroniczną metkę RFID. Na pierwszy rzut oka jest to plastikowy chip, jednak nic bardziej mylnego. Zawiera on bowiem cenne informacje o artykule umożliwiające zarządzanie całą ścieżką, jaką pokona, zanim trafi do klientki. Z chwilą, gdy karton dotrze do magazynu, specjalne tunele RFID przekażą do naszych systemów komunikaty o dostępności towaru w magazynie i konieczności jego dalszego rozdysponowania. Następnie sklepy czy też fulfillment centers, dzięki zakodowanej w elektronicznej metce informacji o produkcie, otrzymają awizację o zaplanowanym terminie dostawy. Najprościej rzecz ujmując, technologia RFID pozwala nam zasygnalizować, że sukienka jest gotowa do dalszej podróży – albo do sklepu stacjonarnego, albo do klienta internetowego.

No to teraz wyślijmy ją do sklepu.

Gdy już znajdzie się w magazynie, nasze algorytmy zdecydują w jakich ilościach, gdzie i na kiedy rozdystrybuować tę sukienkę. Obecnie sprzedajemy stacjonarnie na 28 rynkach, na które składa się sieć blisko 2400 sklepów. Każdy z nich zamawia inną liczbę artykułów, w różnych rozmiarach czy kolorach. Stąd też salony sprzedaży traktujemy jako poszczególne jednostki, towarując je zgodnie ze zgłoszonym zapotrzebowaniem.

Zawieźmy ją do Bratysławy.

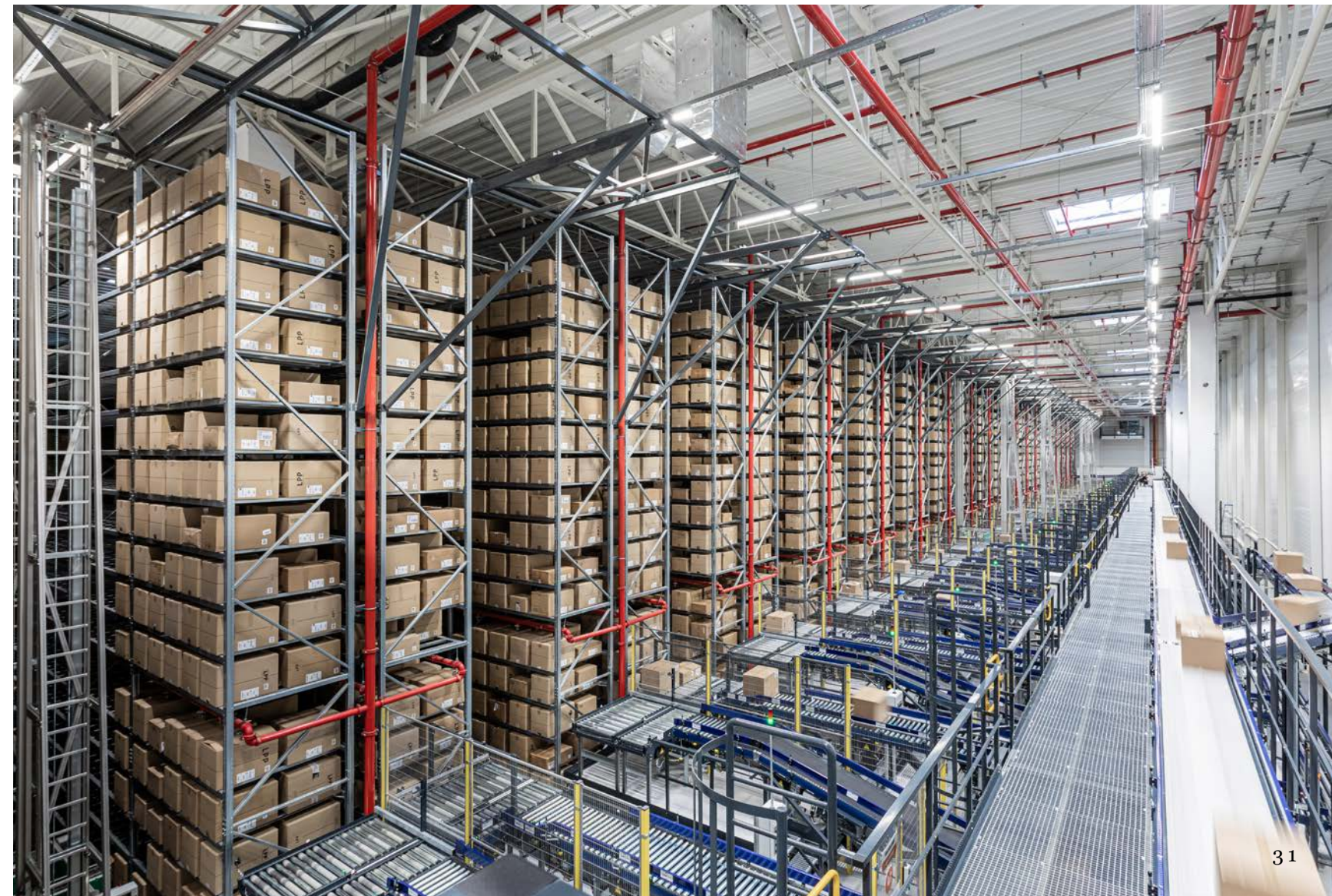
Niech będzie Bratysława. Wysoki na 18 metrów dźwig automatycznego magazynu wyciąga z regałów karton z sukienką, by przetransportować go taśmociągami do automatycznego sortera. Następnie sorter, bazując na informacji zakodowanej w metce RFID, przydziela przemieszczającą się na nim sukienkę do wskazanego przez algorytmy kartonu, który „zbiera” zamówienie dla poszczególnego sklepu. Po wypełnieniu karton otrzymuje automatycznie nadaną etykietę adresową do Bratysławy i taśmociągami przemieszcza się do przypisanej mu rampy, pod którą czeka już samochód, by wyruszyć w kierunku miejsca docelowego. Swoją drogą, w Centrum Dystrybucyjnym Pruszcz Gdański znajduje się około 15 km linii taśmociągów, czyli tyle, ile wynosi odległość pomiędzy Pruszczem, a Gdańskiem.

I te urządzenia cały czas jeżdżą?

Tak, przez cały czas.

Przyznam, że brzmi to nieco dystopijnie. Wielki magazyn bez ludzi.

Część składowania rzeczywiście nie wymaga obsługi,





towo i dystrybuują go w krajach, w których nie jesteśmy dzisiaj obecni. Część niesprzedanych towarów przekazujemy też na cele charytatywne za pośrednictwem naszej fundacji.

Teraz wróćmy jeszcze do etapu, gdy sukienka dociera do Pruszcza Gdańskiego, ale zamiast do sklepu stacjonarnego ma trafić do klienta internetowego. Jak wygląda ta ścieżka?

Ta część towarów jest transportowana do jednego z naszych fulfillment centers, które realizują wysyłki zamówień online. O ile nasze centra dystrybucyjne są dużo bardziej zaawansowane technologicznie, bo pracują na dużych masach tego samego asortymentu, o tyle specyfiką magazynów e-commerce są operacje na pojedynczych i zróżnicowanych sztukach zamawianych przez klientów internetowych każdego dnia. Gdy zamówienie na sukienkę wpadnie już do naszego systemu, przystępujemy do jego kompletacji. Cały proces wspiera system oparty na algorytmach AI, który wytycza optymalną ścieżkę, jaką musi pokonać dany produkt w magazynie, zanim trafi na stanowisko pakowania. Stamtąd nasza zapakowana sukienka zostanie już wysłana bezpośrednio do klientki.

Wracając do komunikacji pomiędzy Azją, a Europą, które środki transportu najczęściej używacie – statki, kolej czy samoloty?

To wynika z relacji pomiędzy dwoma czynnikami – kosztem i czasem. Ze względu na najniższy koszt preferujemy transport morski, choć przyznam, że od 2019 roku sytuacja nieco się skomplikowała. Najpierw covid, potem wojna w Ukrainie i zablokowanie Kanału Sueskiego. Zaburzeń na przestrzeni ostatnich lat jest niezwykle dużo, a te przekładają się nie tylko

na wzrost cen frachtu morskiego, ale też wydłużony czas transportu. Wobec tego w coraz większej mierze dywersyfikujemy nasze modele dostaw, wybierając te najkrótsze. Z Chin jest to transport kolejowy. W przypadku krajów takich jak Bangladesz, Indie, Kambodża czy Pakistan, gdzie nie mamy alternatywy w postaci kolei, korzystamy z rozwiązania lotniczego albo kombinowanego, czyli tzw. sea-air. Wówczas część trasy pokonywania jest drogą morską, a pozostała powietrzną. Przykładowo, towar wypływa z Indii do Dubaju, a następnie jest przeładowywany do samolotu, którym finalnie dociera do Polski.

Jak wygląda wasz udział w takim transporcie? Macie cały samolot lub statek dla siebie, czy też w jakiejś części?

W ciągu tygodnia potrafimy przetransportować statkami kilkaset kontenerów, jednak zważywszy na ryzyko, dywersyfikujemy ładunek pomiędzy wieloma armatorami. Tym samym nie lokujemy całej naszej tygodniowej masy towarowej - wszystkich kontenerów - na jednym statku. Transport lotniczy nadal jest rzadkością i stanowi jednocyfrowy udział w naszych przewozach w imporcie. W przypadku dużych gabarytów oraz skumulowanych zamówień organizujemy czarter, czyli samolot o objętości pomiędzy 100, a 500 m3.

Niemniej większość towarów płynie statkami. Macie swoich stałych armatorów?

Oczywiście. Pracujemy w oparciu o długotrwałe kontrakty, które mamy wypracowane z wiodącymi armatorami.

Jeżeli chodzi o Polskę to korzystacie częściej z Gdyni, czy Gdańska?

Zależy to od rozkładów zawijania statków poszczególnych armatorów do portów. W ub.r. mieliśmy sytuację, że dwa alianse armatorskie wchodziły do tego samego portu, tj. do Baltic Hubu w Gdańsku. Stąd też wykorzystanie Baltic Hubu było dużo większe niż portu w Gdyni. Myślę, że ten trend będzie kontynuowany, chociażby dlatego, że Baltic Hub rozbudowuje się o kolejny, trzeci już terminal.

Podsumowując – ile musi upłynąć czasu od zamówienia sukienki w fabryce w Azji do dostawy w Bratysławie?

To co przedstawiłem powyżej nakreśla jedynie proces dostawy zamówienia, który w rzeczywistości jest złożony i trwa średnio kilka miesięcy. Obecnie dużo czasu zajmuje transport morski. Jeszcze kilka lat temu statki płynęły do Polski 30 dni, a dzisiaj szacujemy bliżej 50. Gdy towar dotrze już do kraju, to jego dystrybucja jest sprawna i szybka. W ciągu tygodnia dokonujemy alokacji, złożenia zamówienia, przeprosowania przez centra dystrybucyjne, rozsortowania na poszczególne lokalizacje i doręczenia do sklepów. I tutaj ważna jest jeszcze jedna rzecz – odległość dzieląca nas od poszczególnych sklepów i umiejętność synchronizacji dostaw. Z jednej strony mamy salony oddalone od naszych centrów logistycznych zaledwie o kilkanaście kilometrów, jak na przykład sklepy w Gdańsku. Ale mamy też salony w Finlandii usytuowane o blisko 3 tys. km stąd. Podobnie jest w Grecji, od której dzieli nas 2,5 tys. km, a dodatkowo musimy jeszcze pokonać 300 km drogą morską, aby finalnie dotrzeć np. do Heraklionu, gdzie znajduje się nasz sklep. Ale bywa jeszcze trudniej, jak choćby w przypadku Kazachstanu, gdzie podróż ciężarówką trwa blisko 3 tygodnie.

To są jednak jednostkowe przypadki, a nie dotyczące pewnej średniej.

Cała dystrybucja na terenie Polski, od momentu przewiezienia towaru z portu do magazynu, aż po dostawę do sklepu, realizowana jest w ciągu kilku dni. Co istotne, towar dociera ciężarówką do salonu stacjonarnego w nocy lub nad ranem tak, aby od rana nowe produkty były już dostępne dla naszych klientów.

Mówimy o łańcuchach dostaw pomiędzy Azją i Europą. Sytuacja na świecie jest dynamiczna, wybuchają wojny, zmieniają się systemy prawne. Geopolityka ma duży wpływ na logistykę, stąd zastanawiam się czy macie komórkę, która śledzi zmiany na świecie, by można było działać z pewnym wyprzedzeniem?

Na pewno geopolityka ma wpływ na LPP, jak i na wiele innych przedsiębiorstw. Nie sposób jednak przewidzieć wszystkich wydarzeń. Stąd myślę, że najistotniejsze jest to, że zarówno LPP Logistics, jak i całe LPP potrafi zwinnie działać. Sztuka polega na tym, by w zmieniającym się otoczeniu móc szybko się odnaleźć, przeorientować strategię, sposób działania i zaadaptować się do nowych okoliczności. Tak właśnie działamy. Gdy wydłużyła się droga transportu morskiego, postanowiliśmy zwiększyć udział transportu kolejowego, a w przypadku przelotów zdecydowaliśmy się na czartery. Odpowiedzią na zmiany geopolityczne było też szybkie przeorientowanie się LPP

na dynamiczny rozwój w Europie Południowej, a tym samym decyzja o błyskawicznym uruchomieniu Centrum Dystrybucyjnego w Rumunii. Od podpisania kontraktu do uruchomienia obiektu o powierzchni 65 tys. mkw. minął zaledwie rok. Tyle czasu często zajmuje budowa domu jednorodzinnego. Innym przykładem jest Ukraina, gdzie w dalszym ciągu prowadzimy biznes i regularnie dostarczamy zamówienia. Pojawiły się strajki się strajki przewoźników, potem strajki rolników, które zablokowały granicę polsko-ukraińską. W tym przypadku też musieliśmy szybko reagować. Przede wszystkim wysłać jak największą ilość towarów, by zdążyć przed zamknięciem granicy, ale i szukać alternatywnych dróg. Nasze ciężarówki kierowały się więc na przejścia słowackie, a także węgierskie.

Wróć do początku naszej rozmowy, kiedy logistyka staje się kluczowym procesem dla rozwoju firmy, równorzędnym lub może ważniejszym elementem od samej produkcji? Jesteście czymś w rodzaju krwiobiegu?

Nie ośmieliłbym się powiedzieć, że jesteśmy najważniejsi, ale myślę, że krwiobieg to dobre porównanie. Jesteśmy krwiobiegiem, a dział odpowiedzialny za przygotowanie kolekcji jest sercem. Jeżeli oni nie zaprojektują i nie zamówią dobrej odzieży, wówczas nie będziemy mieć czego wozic. Od nich wszystko się zaczyna. Natomiast rzeczywiście stanowimy krwiobieg, bo jeżeli w tętnicy nastąpi zator to...

... to wtedy jest zawał.

Tak, wtedy mamy zawał. W tej chwili LPP Logistics jest mocnym filarem wspierającym rozwój całej Grupy LPP i dzięki temu jesteśmy w stanie się rozwijać. Posiadamy blisko 500 tys. mkw. powierzchni magazynowej, a niedługo będzie to już 700 tys. mkw. Dzięki temu sprawnie obsługujemy blisko 2400 sklepów stacjonarnych, których w samym 2024 roku przybędzie o kolejnych 700.

To może jest już czas, by usługi logistyczne świadczyć także dla innych podmiotów?

To jest kolejny etap, który wpisuje się również w powód wydzielenia LPP Logistics. Z jednej strony chcemy dać sygnał na rynku, że LPP to nie tylko design czy sprzedaż odzieży, ale także silna logistyka, z bardzo dużym zespołem ekspertów. To nasz cel employer brandingowy. Z drugiej strony, żeby lepiej zarządzać kosztami, a na samym końcu również po to, by w oparciu o zbudowane know-how, wiedzę, doświadczenie i efekt skali móc świadczyć usługi na zewnątrz. To długofalowy cel, bo ze względu na tempo rozwoju LPP, planowane otwarcie 700 sklepów, aktualnie naszym priorytetem jest zabezpieczenie możliwości wzrostu Grupy. Ale jeżeli tylko nasze moce, nasza zdolność operacyjna pozwoli, to będziemy świadczyć usługi na zewnątrz.

Czyli rozumiem, że jak za kilka lat jak będę w Bratysławie albo Bukareszcie i zapytam się czy ktoś kojarzy LPP to usłyszę: „tak, oczywiście, że kojarzę. To taka firma logistyczna z Polski”.

(śmiech) Będzie mi bardzo miło, jeżeli pan coś takiego usłyszysz.

NAJWAŻNIEJSI SĄ LUDZIE

Rozmowa z Maciejem Włodarczykiem, Prezesem Zarządu Iglotex SA



Iglotex to firma z ponad 40-letnią historią – które momenty miały dla niej kluczowe znaczenie?

Pierwszym kamieniem milowym w rozwoju firmy była budowa zakładu produkcyjnego w Skórczu w 1989 roku. Iglotex był wówczas producentem oraz regionalnym dystrybutorem żywności mrożonej. 20 lat później, w roku 2011, konsolidacja rynku dystrybucji istotnie przyspieszyła. Powstała Grupa Iglotex – jeden z największych producentów i dystrybutorów żywności mrożonej, chłodzonej i szerokiego asortymentu dla klientów HoReCa w Polsce. 5 lat później powołaliśmy do życia naszą kluczową markę – Proste Historie, którą nieustannie rozwijamy. Rok 2019 to przede wszystkim pożar, który w całości strawił zakład produkcyjny i największy oddział dystrybucyjny w Skórczu wraz z sąsiadującymi magazynami i biurami.

Jak udało się Państwu wyjść z tego obronną ręką?

Pożar, to zdarzenie na które trudno być właściwie przygotowanym. To były naprawdę dramatyczne chwile, ale nie poddaliśmy się! Podjęliśmy decyzję o budowie od podstaw nowego zakładu produkcyjnego i oddziału dystrybucyjnego z zapleczem magazynowo-biurowym. W niespełna 7 miesięcy uruchomiliśmy produkcję w nowym zakładzie, ale... w trakcie budowy przyszła pandemia Covid-19 i twardy lockdown. Biznes gastronomiczny, który stanowi kilkadziesiąt procent

naszego przychodu, z dnia na dzień, dosłownie wyparował. Po pandemii wybuchła wojna w Ukrainie, która przyniosła perturbacje w cenach gazu, energii, zerwane łańcuchy dostaw, brak dostępności surowców i galopującą inflację.

To rzeczywiście trudny ciąg zdarzeń, a jednak się udało?

Tak, kilka czynników przyczyniło się do tego, że w rekordowym czasie wdrożyliśmy inwestycję o wartości 190 mln zł. Po pierwsze zespół – dzięki ogromnemu zaangażowaniu współpracowników rozpoczęliśmy pracę nad poszczególnymi etapami już pierwszego dnia. Sam proces likwidacji szkody przebiegał w bardzo szybkim tempie, a deweloper był elastyczny i otwarty na różnego rodzaju zmiany. Idąc dalej, lokalne instytucje błyskawicznie podejmowały decyzje, a banki zaufały nam i wsparły nową inwestycję. Pomogły nam także: opanowanie, spokój, zimna krew, chłodna głowa i racjonalność.

Czym wyróżnia się nowa fabryka?

To połączony kompleks hal produkcyjnych oraz magazynowych typu mroźnie wraz z zapleczem socjalno-biurowym i towarzyszącą infrastrukturą techniczną oraz oddziałem dystrybucyjnym. Hale produkcyjne i linie technologiczne zostały zaprojektowane w oparciu o technologię Lean Industry 4.0, co umożliwi precyzyjne zarządzanie produkcją na każdym

jej etapie. Możemy elastycznie zmieniać asortyment, kształty produktów i smaki, produkować krótkie serie w zdecydowanie bardziej opłacalny sposób, a w efekcie możemy sprawniej reagować na zmieniające się oczekiwania.

Inwestycji towarzyszy także centrum badawczo-rozwojowe?

Tak, to pierwsze w tej skali i tak zaawansowane technologicznie centrum dla całej Grupy Iglotex. Są tu prowadzone badania nad rozwojem nowych produktów, testy usprawniające procesy technologiczne i udoskonalające naszą ofertę. Nowy zakład produkcyjny w znacząco mniejszy sposób oddziałuje na środowisko naturalne. Wykorzystanie odpowiednio skalowanych maszyn, istotnie zmniejszyło energochłonność procesu produkcji. Zakład jest zasilany w energię elektryczną, parę oraz ciepło z wyspecjalizowanego systemu, niezależnego od zewnętrznych dostawców, w efekcie emituje istotnie mniej dwutlenku węgla. Dodatkowo dzięki zaawansowanej automatyzacji procesu produkcyjnego oraz liniowej organizacji produkcji – zdecydowanie zminimalizowaliśmy ilość odpadów i marnotrawstwo surowców.

Jesteście największą siecią dystrybucji żywności mrożonej w Polsce. Co stoi za Państwa sukcesem?

Najważniejsi są ludzie. Jestem przekonany, że bez kompetentnego, doświadczonego i lojalnego zespołu, Iglotex nie byłby dzisiaj w tym miejscu. Oczywiście ważna była też realizacja strategii dynamicznego rozwoju przez założyciela – Tadeusza Włodarczyka.

Aktualnie Iglotex to ogromne przedsiębiorstwo zatrudniające ponad 2000 osób. Czy nadal udaje się Państwu być blisko kadry?

Rozpoczynaliśmy działalność w Skórczu jako mała, kilkuosobowa, rodzinna firma. 20 lat później byliśmy już dużą firmą o regionalnym zasięgu i jeszcze większych ambicjach. Dzisiaj, po 40 latach od powstania zapewne bliżej nam w zakresie wielkości oraz standardów funkcjonowania do koncernów aniżeli małych firm rodzinnych. Jednakże, gdyby spojrzeć na czynniki takie jak atmosfera w firmie, komunikacja oparta o szacunek i szczerść, to są elementy, które zachowaliśmy i jestem z tego bardzo dumny!

Dania mrożone bywają kojarzone jako propozycje gorszej jakości.

Percepcja produktów mrożonych na przestrzeni ostatnich 20 lat istotnie się zmieniła. Kiedyś w szczególności warzywa czy owoce postrzegane były jako nienajlepszej jakości. Dzisiaj coraz więcej osób rozumie, że mroż jest najlepszym, w dodatku naturalnym konserwantem, a świeżo zamrożone warzywa i owoce zachowują znacznie więcej witamin w stosunku do tych, które zostały odpowiednio przygotowane, by przetrwać długą podróż z dalekich, egzotycznych krajów.

Co stanowi o wyjątkowości Prostych Historii?

To najważniejsza marka w naszym portfolio. W jej DNA najważniejsze cechy takie jak prostota i autentyczność. Proste Historie to przede wszystkim krótki skład, zdrowy skład.

Kilka lat temu zidentyfikowaliśmy konsumencką potrzebę produktów bezglutenowych. Jako pierwsi na polskim rynku wprowadziliśmy pełne portfolio frytek bezglutenowych oraz warzyw na patelnię z przyprawami. Wszystkie są oficjalnie certyfikowane, ponieważ wiemy, że dla osób chorych na celiakię, ale też tych z obniżoną tolerancją glutenu, jest to istotna gwarancja jakości.

A czy produkty chłodzone, które podbijają sklepowe lodówki, to dla Państwa konkurencja?

Rzeczywiście rynek produktów chłodzonych coraz odważniej konkuruje z mrożonkami. Postawiliśmy już tu pierwsze kroki – w kategorii chłodzonych pierogów, pizzy i zapiekank. Kolejne wyzwania przed nami. Mam silne przeświadczenie, że nasze perspektywy rozwoju są ogromne.

Jak Iglotex odpowiada na współczesne trendy kulinarne?

Konserwanty, to składnik zakazany w produktach marki Proste Historie. Jeśli chodzi o trendy wegańskie, jako pierwsi, kilka lat temu wprowadziliśmy na rynek oficjalnie certyfikowaną linię pizzy wegańskiej. Liczy się autentyczność marki, by stały za nią solidne, ponadczasowe wartości, a na końcu produkt złożony z dobrej jakości składników, którego gwarantem jest firma będąca w danej dziedzinie specjalistą. Wierzę, że nasze Proste Historie takie właśnie są. Dlatego nieustannie je rozwijamy.

Prowadzicie też dystrybucję do 50 innych krajów. Które z nich to Państwa najwięksi odbiorcy i jakie produkty cieszą się największym zainteresowaniem?

Preferencje konsumenckie są różne w różnych krajach świata. Jednak istnieją produkty znane i lubiane na niemal każdej długości i szerokości geograficznej. Do takich produktów należą frytki oraz pizza. Nasze frytki można kupić w Meksyku, Brazylii, Botswanie, RPA, Mongolii czy na Kubie. A pizzę w Dubaju, Omanie, Finlandii, Islandii czy Hongkongu. Bardzo ciekawym produktem eksportowym są pierogi - nie tak znane na świecie (jeszcze!) jak dania etniczne typu sushi czy curry, ale ich popularność szybko rośnie. Nie bez powodu sprzedajemy je m.in. do Danii, Wielkiej Brytanii, Szwecji, Chorwacji, ale też do egzotycznego Surinamu.

Jakie istotne zmiany zaszły w ostatnim czasie w firmie i jakie mają Państwo dalsze plany rozwojowe?

Fundamentalną była zmiana struktury właścicielskiej. W czerwcu ubiegłego roku, po 12 latach współpracy z funduszem inwestycyjnym, założyciele firmy Iglotex – Małgorzata i Tadeusz Włodarczykowie wykupili 50% akcji i ponownie zostali jedynymi właścicielami firmy. Historia zatoczyła koło, a Iglotex znów jest klasyfikowany jako firma rodzinna, ze 100% polskim kapitałem.

Aktualnie pracujemy nad rewizją strategii na kolejne lata, sporo uwagi poświęcamy na wdrożenie ESG. Planujemy nowe inwestycje rozwojowe w naszej drugiej fabryce w Tarnowie. Niewykluczone, że w najbliższych latach wrócimy na ścieżkę konsolidacji polskiego rynku dystrybucji.

W POSZUKIWANIU LEPSZEJ SIEBIE

Autorka: Marta Dworak



W ostatnich latach zainteresowanie Polek i Polaków samorozwojem wyraźnie wzrosło. Świadczy o tym popularność konferencji, kongresów, wystąpień motywacyjnych, warsztatów rozwojowych i sesji coachingowych. Siłą rzeczy stale rosnący rynek ma swoje dobre i złe strony. Obok profesjonalistów mnożą się samozwańcy mentorzy, którzy stosują coraz bardziej niekonwencjonalne metody i udzielają porad jak żyć. Trudno się jednak dziwić, bo to samo dotyczy potencjalnych klientów. Jedni poszukują realnego i profesjonalnego szkolenia, ale dla wielu uczestnictwo w mentoringu stało się stałym elementem życia, sposobem na osamotnienie, bez względu na jego efekty.



Aktualny zwrot ku samorozwojowi pokrywa się ze wzrostem samoświadomości, poszukiwaniem spokoju, satysfakcji z życia, ale i z pracy, a także z potrzebą samorealizacji. Nośne tematy to dobrostan, bycie wystarczającym, dbanie o siebie i o swoje zdrowie psychiczne. Jednocześnie społeczeństwo jest samotne i zależne, otoczone negatywnymi bodźcami medialnymi, wojną i troską o finanse, a także stresami zawodowymi. Naturalny odruch to szukanie sposobów wsparcia.

- Myślę, że jest to związane z rosnącą świadomością na temat zdrowia psychicznego, koniecznością przebranżowienia oraz dążeniem do lepszego życia. Wzrost depresji i stresu w społeczeństwie również skłania ludzi do poszukiwania wsparcia i pracy nad sobą – mówi coach Ewelina Strawa. - Aż 60% pracowników według badań, the expectation gap, planuje zmienić stanowisko. Zmieniły się wymagania pracodawców, którzy także nie wspierają w zmianie, umysł zatem szaleje, strach rośnie. I jeszcze wojna u sąsiadów, to rodzi dużo niepewności na wielu płaszczyznach.

OSAMOTNIENIE I TECHNOLONELINESS

Na to nakładają się zmiany technologiczne mające także wpływ na rozluźnianie się więzi międzyludzkich, które to stają się coraz bardziej powierzchowne. W rezultacie czujemy się osamotnieni, a to, co kiedyś dotyczyło jedynie migrantów, osób z niepełnosprawnościami, bezrobotnych czy ubogich, może spotkać każdego. Osamotnienie to zjawisko globalne, pojawiło się na Mapie Trendów 2023 Infuture Institute oraz w jego raporcie, który tak je definiuje.

„Osamotnienie to nie samotność. Osamotnienie to brak więzi z ludźmi, nie brak samych osób (...) Dziś, przez takie czynniki, jak: atomizacja społeczna, technologizacja życia, kultura nanosekundy, trwałe stres, przebodźcowanie, osamotnienie może dotknąć każdego z nas. Rosnący poziom osamotnienia ma wpływ na nasze zdrowie, na to jak pracujemy, jak się uczymy, jak konsumujemy i jakich relacji potrzebujemy jako społeczeństwo. Powoduje zmiany na poziomie państwowym oraz gospodarczym.”

Co ciekawe zjawisko samotności pogłębionej przez obcowanie z technologią dorobiło się już swojej nazwy: technoloneliness, czyli technologiczna samotność. Wydarzenia rozwojowe, w których uczestniczą inne osoby, to nie tylko edukacja, ale i integracja, a, co za tym idzie, także przełamywanie kultury osamotnienia.

FIRMY A ROZWÓJ PRACOWNIKÓW

Życie zawodowe także motywuje do poszukiwań. Z jednej strony firmy otwierają się na coaching

i oferują go jako jeden z pracowniczych benefitów, wspierając tych, którzy chcą lub potrzebują się rozwijać. Z drugiej strony, aby być konkurencyjnym na rynku pracy, należy rozwijać nie tylko umiejętności branżowe, ale i tzw. miękkie. Według raportu House of Skills „Trendy w rozwoju ludzi na rok 2024” 7 z 10 kompetencji przyszłości to kompetencje intra- i interpersonalne, takie jak kreatywność, wywieranie wpływu, przywództwo, ciekawość, samoświadomość czy motywacja. A to skutecznie może rozwijać coaching.

- Wraz ze wzrostem konkurencji na rynku pracy ludzie szukają sposobów na poprawę swoich umiejętności, efektywności i osiągnięć. Coaching stał się jednym z narzędzi, które pomagają w osiągnięciu tych celów. Dotyczy to zwłaszcza stanowisk senioralnych, menedżerskich i w firmach, w których HR widzi potencjał w coachingu – stwierdza Sylwia Różalska-Lange, Członkini Zarządu EMCC Poland. - Coaching stał się bardziej dostępny, zarówno pod względem kosztów, jak i specjalistów. Wiele firm, organizacji i osób indywidualnych oferuje usługi coachingowe jako część pakietów rozwojowych dla pracowników. Kiedyś coaching był kojarzony z „karą” za zły performance, dziś firmy są bardziej świadome i decydują się na coaching jako rodzaj wsparcia pracownika, na którego rozwoju im zależy.

W ROZWOJOWYM GĄSZCZU

W odpowiedzi na te współczesne bolączki organizowane są liczne wydarzenia rozwojowe, szkolenia, konferencje, warsztaty, wystąpienia mentorów i coachów. Indywidualne i zbiorowe. Od najmniejszych po wielkie wydarzenia sceniczne niczym koncerty gwiazd. W tej bogatej ofercie łatwo się pogubić.

- Z jednej strony to coś smutnego, bo to w wielu przypadkach nieefektywne i powierzchowne. Z drugiej strony nie można powiedzieć, że te spotkania są bez sensu. Najprawdopodobniej to jest taki model przejściowy, że się tego musi teraz wydarzyć dużo, by atmosfera powoli uległa oczyszczeniu. A, skoro na to chodzą ludzie, to ja chcę wierzyć, że coś im to daje, gdy przyjdą, spotkają się z drugim człowiekiem; lepiej, żeby chodzili niż zostawali sami ze swoimi wyzwaniem – stwierdza Marta Moksa, dyrektorka największej w Trójmieście strefy coworkingowej O4 w Olivia Center.

Jest kilka czynników, które powinno się brać pod uwagę: po pierwsze organizator i stojące za nim instytucje oraz sam prowadzący. Tu nie warto kierować się wyłącznie sławą czy też bardziej tzw. „fame’em”.

- To, że ktoś umie być sławny, wcale nie oznacza, że potrafi być wspierający. Raczej bym się kierowała la-



tami doświadczeń, różnymi ukończonymi kursami i instytucjami, z którymi ta osoba jest związana. Renomowane instytucje często same się oczyszczają, dbając o swoje imię. Warto więc patrzeć, kto za tą osobą stoi – tłumaczy Marta Moksa.

Jednym z wyznaczników poziomu jest też samo miejsce. Jego właścicielom także zależy na odpowiedniej renomie, niemniej jednak venues muszą przede wszystkim zarabiać, a w ich interesie nie leży odsiewanie klientów, zresztą tych ostatnich nie sposób szczegółowo sprawdzić.

- Jesteśmy mocno wyczuleni na ezoteryczne sytuacje, czyli, jak się pojawiają tematy z kadzidelkami czy wisiorkami do gwiazd (śmiech). Staramy się takich rzeczy u nas nie robić, jako nieudokumentowanych i niewiarygodnych. Jako Olivia czy bardziej O4, czujemy odpowiedzialność za wydarzenia dziejące się u nas, a uczestnicy mogą założyć, że się nie zawiodą. To często niesprawiedliwe, gdyż nie mamy finalnie wpływu na to, kto tę salę wynajmie. Nie robimy takiej pogłębionej analizy –

opowiada Marta Moksa. – Zresztą nie ma jednego dla wszystkich. Jeśli ktoś jest w stanie zebrać salę 20, 50 czy 100 osób, to coś za nim stoi. Natomiast, gdy są rzeczy na granicy rzetelności czy obiektywnych, sprawdzonych faktów, to tego się u nas nie doświadczy.

KONFERENCYJNE ĆPUNY

W chęci do rozwoju można zapędzić się za daleko. Nie bez powodu powstało określenie samopomocowych czy konferencyjnych ćpunów (self-help junkies, seminar junkies) zorientowanych wyłącznie na zmianę, namiętnie czytających poradniki, regularnie bywających na warsztatach, wydarzeniach rozwojowych, spotkaniach motywacyjnych. I nie byłoby w tym niczego złego, gdyby to prowadziło do jakiś konkretnych rezultatów. Tymczasem ta intensywna partycypacja może mieć charakter zastępczy, być sposobem ucieczki czy też formą prokrastynacji, czyli odkładaniem działania na później. Wieczni poszukiwacze wręcz uzależniają się od bywania, poznawania, uczenia się, inwestu-

jąc masę czasu w samopomoc, a jednocześnie nie wprowadzając pożądaných zmian.

- Nazywam to rozwojowym ADHD. To osoby, które nieustannie uczestniczą w różnych wydarzeniach i szkoleniach, ale nie wprowadzają zdobytej wiedzy w życie, bo nie wiedzą jak. Każdy chce lepszego życia, jednak brak kontroli nad wydawaniem certyfikatów i akredytacji w Polsce sprawia, że trenerem biznesu może zostać ktoś bez doświadczenia biznesowego, a coachem finansowym ktoś, kto sam nie osiągnął znaczących sukcesów finansowych, a nawet wprost nie ogarnia swoich finansów. To zjawisko może prowadzić do dezinformacji i rozczarowania klientów – tłumaczy Ewelina Strawa.

To zerowanie na odbiorcy, który sięga po kolejne produkty, by zniwelować poczucie niezadowolenia z siebie, by czuć się szczęśliwym. W przypadku samorozwoju tak naprawdę nie ma momentu, by powiedzieć sobie dość. Tak można w nieskończoność, jednak czy to na pewno ma wyłącznie negatywne skutki?

- Oczywiście spotkałam się ze zjawiskiem „samopomocowych i konferencyjnych ćpunów” i nie podoba mi się to określenie. Uważam, że każdy z nas ma prawo do poszukiwania, doświadczenia i wyboru. Poza tym to zmienia ludzi, może trochę bez ich ukierunkowania i pełnej świadomości, ale zmienia – mówi coach Barbara Ważna. - Sama ukończyłam wiele różnych szkoleń, warsztatów i brałam udział w przeróżnych konferencjach, a za „ćpuna” nigdy się nie uważałam. To wszystko było dla mnie doskonałą okazją do poznania samej siebie, do własnego rozwoju i spotkania wielu cudownych ludzi.

Grunt to wyciągnąć z tego coś dla siebie i wprowadzać choć drobne zmiany, krok po kroku. A w tym pomóc może właśnie profesjonalny coaching.

- Nie oceniam tego zjawiska. Rozumiem, że każdy stara się znaleźć najlepsze rozwiązania dla siebie w formie, jaka odpowiada mu na jego poziomie świadomości. Popularność pseudokonferencji i różnorodnych warsztatów rozwojowych wynika z naszych poszukiwań odpowiedzi i rozwiązań kluczowych, życiowych dylematów. Wierzę, że z czasem - w drodze rozwoju, nasz wewnętrzny kompas pozwala nam wybierać najlepsze dla siebie rozwiązania – opowiada coach Anna Lewit. – Warto skupić się na praktycznym zastosowaniu zdobytej wiedzy i krok po kroku wprowadzać zmiany w swoim życiu. Coaching, zwłaszcza kryzysowy, może w tym pomóc, przekształcając teorię w praktykę i wspierając w procesie realnej zmiany i budowy szczęśliwego, spełnionego życia.

ROZWÓJ DOMENĄ KOBIEC?

Co ciekawe z samorozwoju, ale i ze szkoleń korzystają głównie kobiety, jakby była w nich potrzeba ciągłego wzmacniania się czy udowadniania swojej wartości. A może mają więcej pokory niż mężczyźni? Ci ostatni, choć także przechodzą metamorfozę i uczą się mówić o swoich problemach, to jednak statystycznie mniej korzystają z takich form pomocy. Gorzej, gdy je lekceważą.

- Czy to szkolenie o sprzedaży czy z Power BI, to proporcja jest mniej więcej 70:30 na rzecz kobiet. Kobiety się bardziej szkolą, rozwijają, pokładają większą wiarę i nadzieję w tych narzędziach, być może też lepiej się uczą w grupie, gdy ktoś im coś tłumaczy. Mężczyzna albo ma poczucie, że nie potrzebuje tego, albo się inaczej uczy – podejrzewa Marta Moksa. - Ja nie jestem grupą docelową takich wydarzeń, ale nie naśmiewam się z nich, doceniam, że dla części osób są potrzebne. Natomiast zauważam szczególnie wśród mężczyzn coś na kształt lekceważenia, wyśmiewania się, że jakieś tam panie chcą się dowartościować. A potem większość samobójstw popełniają oni. Niby są tacy odporni psychicznie i niepotrzebujący samorozwoju, a potem nagle wpadają w alkoholizm czy depresję. Jest w nich mniejsza gotowość, by w te rzeczy wchodzić, oni sami się z tego wyłączają.



Fot. Freepik

COACH NIEJEDNO MA IMIĘ

Kluczem do uzyskania profesjonalnego wsparcia w samorozwoju jest wybór coacha. Jednym z elementów uwiarygadniającym jest przynależność do profesjonalnych organizacji i certyfikacja. Co nie zmienia faktu, że są też profesjonalni coachowie nie zrzeszeni. Najważniejszymi elementami są wiedza i doświadczenie.

Najważniejsze, żeby dobrze trafić – na coacha, czyli osobę, która ukończyła szkolenie coachingowe, pracuje w oparciu o jasno określone standardy etyczne, swoim klientom niesie pomoc w poufny sposób, jednocześnie dba o swój rozwój i podlega superwizji, a dodatkowo może należeć do jednej z branżowych organizacji: polskiej Izby Coachingu, europejskiej European Mentoring and Coaching Council (EMCC) lub amerykańskiej International Coaching Federation (ICF). Każda z nich definiuje coaching w nieco inny sposób.

Według Izby Coachingu „coaching to metoda wspierania rozwoju realizowana w formie cyklu spotkań pomiędzy coachem, a klientem, podczas których coach, poprzez aktywne słuchanie, zadawanie pytań oraz stosowanie innych specyficznych narzędzi i zadań rozwojowych, towarzyszy klientowi w wyznaczaniu ważnych dla niego celów, odnajdywaniu wewnętrznych zasobów potrzebnych do ich realizacji oraz ustalaniu i wdrażaniu planów działań. Coach wspiera klienta w odkrywaniu i efektywnym wykorzystaniu osobistego potencjału celem podnoszenia jakości jego życia. Coaching może mieć formę pracy indywidualnej, z grupą lub zespołem”.

Z kolei EMCC uważa, że „coaching to profesjonalnie prowadzony proces, który inspiruje klientów do maksymalizacji ich osobistego i zawodowego potencjału, pomaga klientom zobaczyć i przetestować alternatywne sposoby poprawy swoich

kompetencji, podejmowania decyzji i doskonalenia jakości życia, zakłada, że coach, mentor i klient współpracują ze sobą w relacji partnerskiej na ściśle poufnych warunkach, identyfikuje klienta jako eksperta na poziomie treści i podejmowania decyzji; coacha i mentora zaś – jako eksperta w profesjonalnym kierowaniu procesem”.

Zdaniem ICF: „Coaching jest metodą pozwalającą w sposób efektywny wytyczyć i osiągnąć ważne cele, podnieść satysfakcję z życia zawodowego i prywatnego, stać się bardziej świadomym liderem, managerem czy rodzicem. W pełni wykorzystuje potencjał, kompetencje i umiejętności klienta. Identyfikuje trudności. Przygotowuje do ich pokonania. Często przekłada się na motywację i większą determinację w działaniu. ICF definiuje coaching jako towarzyszenie klientowi w kreatywnym procesie, który skłania do myślenia i inspiruje do maksymalizacji zawodowego i osobistego potencjału.”

ICF wyróżnia trzy poziomy akredytacji: Associate Certified Coach (ACC), Professional Certified Coach (PCC) oraz Master Certified Coach (MCC). W tym minimalnym standardzie wymagane jest 100 godzin sesji coachingowych oraz 60 godzin specyficznego szkolenia, do tego dochodzi udział w procesie mentor coachingu. Akredytację ICF przyznaje się na 3 lata, a do jej przedłużenia niezbędne jest udokumentowanie dalszego rozwoju.

BEZ REGULACJI

Coach wpisany został na listę zawodów w 2014 roku decyzją Ministra Pracy i Polityki Społecznej jako „trener osobisty (coach, mentor, tutor)”. Nie ma jednak oficjalnych wymogów ani obowiązkowej ścieżki zawodowej, dlatego poza oficjalnymi stowarzyszeniami działają także coachowie niezrzeszeni. W rezultacie ciężko o miarodajne dane.

- Szacunki mówią o kilkudziesięciu tysiącach osób, które ukończyły różnego rodzaju szkolenia z umiejętności coachingowych, kilku tysiącach oferujących coaching i kilkuset osobach, które pracują wyłącznie jako coach. Bierze się to stąd, że zawód coacha nie jest regulowany. Aby nazwać się coachem, nie są potrzebne formalne uprawnienia lub licencja – konstatuje Bartosz Berendt, Prezes Izby Coachingu. - Dodatkowo jest on często mylony z takimi zawodami jak doradca zawodowy, trener mentalny, mówca motywacyjny czy mentor. Poza tym „coaching” stał się modny i nazwa ta zaczęła być używana w obszarach, gdzie dotąd istniało doradztwo, jak beauty coach, coach zdrowia itp. Oferowana usługa nie ma wiele wspólnego z profesjonalnym coachingiem, natomiast używane jest słowo „coaching”.

Co ciekawe, dostrzegalna jest natomiast ilościowa przewaga kobiet coachów.

- Badanie przeprowadzone w roku 2023 przez PwC dla ICF pokazuje udział kobiet wśród osób prowadzą-

International Coaching Federation (ICF)

Izba Coachingu

53 akredytacji coachów i 25 akredytacji superwizorów

European Mentoring and Coaching Council (EMCC)

219 akredytacji coachów i mentorów

International Coaching Federation (ICF)

około 470 akredytacji coachów

cych praktykę coachingową na poziomie 72% i ma on od kilku lat tendencję wzrostową – podsumowuje Bartosz Berendt.

Posiadanie akredytacji nie jest wymogiem, ale dla wielu klientów i samych coachów stanowi dodatkową wartość.

- Co dają organizacje? Przed wszystkim dostęp do mentoringu, czyli pracy z drugim człowiekiem, który jest bardziej doświadczony, oraz do superwizji, czyli takich spotkań, w których można przedyskutować sytuacje trudnych klientów. I to jest moim zdaniem klucz: praca superwizyjna, praca mentoringowa. Samemu można pewnych rzeczy nie dostrzec – stwierdza Monika Stankiewicz certyfikowany coach (PCC ICF, ICC). - Ja akredytowałam się w ICF, jestem na środkowym poziomie, tj. Professional Certified Coach. Gdy zaczęłam swoją pracę jako coach, dawno temu, to ICF był w Polsce najbardziej rozpoznawalny.

Brak akredytacji może być efektem



MONIKA STANKIEWICZ

Akredytowany coach PCC ICF i ICC. Doświadczenie zawodowe zdobywała, pracując w korporacjach w branży motoryzacyjnej i telekomunikacyjnej oraz jako doradca biznesowy. Prowadzi indywidualne procesy life i biznes coachingu, warsztaty coachingu grupowego, szkolenia, wykłady i prelekcje. Wspiera w rozwoju osobistym.

„Coaching to nie jest lekarstwo na wszystko. Nie ma czegoś takiego jak lekarstwo na wszystko.”

ścieżki zawodowej, która prowadziła od praktyki branżowej do coachingu. Kluczowe są tu doświadczenie biznesowe i coachingowe, a brak formalnych struktur kusi większą elastycznością i możliwością indywidualnego podejścia do każdego klienta.

- Obecnie nie jestem zrzeszona w żadnej organizacji coachingowej. Moja ścieżka zawodowa rozwijała się organicznie - byłam raczej praktykiem zawodu, a coaching nie był moim wiódącym zajęciem przez większą część

3 POZIOMY AKREDYTACJI COACHA - ICF

ACC	PCC	MCC
Associate Certified Coach	Professional Certified Coach	Master Certified Coach
minimum:		
100 h sesji coachingowych	500 h sesji coachingowych	2500 h sesji coachingowych
60 h specyficznego szkolenia	125 h specyficznego szkolenia	200 h specyficznego szkolenia
Kompetencje coacha doskonalone są przez udział w procesie mentor coachingu, a ich poziom sprawdzany przez asesorów ICF lub wewnętrznych egzaminatorów szkół ACTP.		



DR SYLWIA RÓŻALSKA-LANGE

Członkini Zarządu EMCC Poland. Liderka z 20-letnim stażem w strukturach korporacyjnych, akredytowany coach i mentorka EMCC poziom Practitioner, wykładowczyni akademicka, trenerka kompetencji przywódczych. Zajmowała się zarządzaniem jakością w firmach farmaceutycznych i medycznych. Posiada wieloletnie doświadczenie w zarządzaniu zespołami wielowarstwowymi, międzynarodowymi i rozproszonymi. Wspiera liderki i liderów w budowaniu ich kompetencji przywódczych. Pomaga organizacjom w tworzeniu skutecznych i efektywnych zespołów, poprawie komunikacji, zarządzaniu procesami i doskonaleniu.

„Kiedyś coaching był kojarzony z „karą” za zły performance, dziś firmy są bardziej świadome i decydują się na coaching jako rodzaj wsparcia pracownika, na którego rozwoju im zależy.”



BARTOSZ BERENDT

Prezes Izby Coachingu. Otrzymał akredytacje Master Certified Coach (MCC) oraz Advanced Certification in Team Coaching (ACTC) wydane przez International Coach Federation (ICF), Akredytowanego Coacha i Akredytowanego Superwizora Coachingu wydane przez Izbę Coachingu. Prowadzi coaching indywidualny i zespołowy dla liderów oraz zespołów wdrażających zmiany w organizacji. Pracuje w wyczynowym sporcie, wspierając zawodników i drużyny w realizacji celów sportowych i pozasportowych.

„Zawód coacha nie jest regulowany. Aby nazwać się coachem, nie są potrzebne formalne uprawnienia lub licencja.”

życia zawodowego, dlatego nie posiadam certyfikacji wymaganych przez organizacje – mówi Anna Lewit. - Choć brak akredytacji może być istotnym czynnikiem dla niektórych klientów na rynku, mam głębokie przekonanie, że kluczowe znaczenie ma marka osobista, budowanie osobistych relacji i zaufania w biznesie poprzez efektywną pracę opartą na wartościach oraz transparentność w działaniu. Wierzę, że doświadczenie i etyka są kluczowe, a nie formalne akredytacje.

Coachowie niezrzeszeni także dbają o swój rozwój i prowadzeni są przez mentorów. Weryfikacja i systematyczne konsultacje są dla nich równie ważne, ponieważ zapewniają im wsparcie i umożliwiają stały rozwój zawodowy. Regularnie uczestniczą też w szkoleniach, kursach i konferencjach, aby uzupełniać swoje umiejętności.

- Jako coach ciągle się doksztalcam i biorę udział w programach superwizyjnych. Nie jestem zrzeszona w żadnej organizacji, chociaż najbliższą mi do ICF. Nie chcę zamykać się na jedną strukturę coachingową, chcę nadal czerpać z wielu źródeł, być kreatywną i przez to bardziej skuteczną w tym, co robię. Dla mnie taka przynależność byłaby ograniczeniem – stwierdza Barbara Ważna.

#TONIEJESTCOACHING

Brak formalnych wymagań ma też negatywną stronę. Istnieją osoby bez odpowiedniego wykształcenia, przygotowania i umiejętności, które zabierają się za „coachowanie”, co szkodzi całej branży. Część społeczeństwa nie wie, czym jest profesjonalny coaching, bazuje na informacjach zasłyszanych w mediach, a także na sensacyjnych historiach, które traktują ten zawód krzywdząco: ironicznie czy wręcz prześmiewczo. Dlatego tak ważne jest edukowanie ludzi i uświadamianie im, czego powinni się spodziewać po coachingu i jakie efekty mogą uzyskać.

- Jako EMCC Poland, wraz z Izbą Coachingu, prowadzimy kampanie edukacyjną #toniejestcoaching, w ramach której edukujemy, czym jest profesjonalny coaching. Ma ona także pomóc branży coachingowej w lepszym jej postrzeganiu. Podpowiadamy, na co zwracać uwagę przy wyborze odpowiedniego dla siebie coacha, jakie są kluczowe elementy w relacji coachingowej, jak pracuje się w coachingu i, na co sama nazwa kampanii wskazuje, rozprawiamy się z dotychczasowymi mitami na temat coachingu – opowiada Sylwia Różalska-Lange.

Na co więc zwrócić uwagę, zanim podejmiemy współpracę z coachem? Po pierwsze na edukację – tu ukończone studia, kursy, czas nauki, dalszy rozwój. Po drugie – doświadczenie zawodowe. Idąc dalej, poddawanie się superwizji oraz opieranie się na kodeksie etyki. A w końcu posiadanie akredytacji i jej poziom, jeśli to dla nas istotne. Warto umówić się na próbną sesję, aby poznać coacha i jego sposoby pracy oraz sprawdzić, na ile nam odpowiada. Wrażenia są tu bardzo subiektywne, ale niezwykle istotne.

COACHING COACHINGOWI NIERÓWNY

Rozwijać możemy się na wielu polach. Life coaching skupia się na efektywności osobistej i rozwoju ludzkiego potencjału. Business coaching to już kwestia produktywności w roli zawodowej. Wyróżniamy tu executive coaching dla najwyższej kadry zarządzającej, coaching dla managerów czy coaching kariery kierowany do osób będących w rozwoju lub zmianie ścieżki zawodowej. Coaching możemy też podzielić na indywidualny, grupowy i zespołowy, ale to nie wszystko. Pojawiają się inne typy specjalizacji wynikające z doświadczenia lub etapu rozwoju coachów.

- Specjalizuję się w konsultingu dla hoteli, w szczególności małych biznesów rodzinnych, pomagając im usprawnić działalność operacyjną. Jako były dyrektor generalny, posiadam ponad 20-letnie praktyczne doświadczenie w prowadzeniu hoteli o najwyższym standardzie usług, co pozwala mi zrozumieć codzienne dylematy właścicieli – opowiada Anna Lewit. - Moja działalność polega na partnerowaniu im w decyzjach biznesowych, wspieraniu w kryzysach organizacyjnych, zwiększaniu efektywności organizacyjnej oraz tworzeniu i prowadzeniu efektywnych zespołów pracowniczych poprzez niezbędne zmiany w strukturze organizacji. Dla właścicieli małych firm rodzinnych zarządzanie w oparciu o wartości jest szczególnie ważne, ale bardzo często brakuje im odpowiedniego doświadczenia hotelarskiego lub wiedzy, w jaki sposób można przeprowadzić niezbędne zmiany. Zwykle audyt operacyjny i poznanie aktualnego celu działalności biznesowej ujawnia kluczowe obszary wymagające poprawy w oparciu o wartości i w przyjaznej atmosferze dla zespołu, co ostatecznie zawsze przynosi znaczne oszczędności w kosztach i lepsze wyniki finansowe.

Sami coachowie łączą w sobie różne rodzaje coachingu.

- Specjalizuję się w trzech głównych obszarach coachingu. W ramach life coachingu pomagam klientom pracować nad swoimi talentami, przełamywać ograniczające przekonania i stereotypy, które hamują ich rozwój. Cel to dobre życie. W coachingu biznesowym skupiam się na tworzeniu nowych produktów i rozwiązań dla klientów, wspierając zespoły w procesie zmian, które są obecnie nieuniknione w firmach. W coachingu kariery pomagam klientom w procesie przebranżowienia, nabywania nowych umiejętności i pozbywania się tych, które już im nie służą. Wspólnie opracowujemy nową ścieżkę zawodową na bazie wypracowanego modelu – wylicza Ewelina Strawa.

Nie wszyscy coachowie stosują ten podział, wychodząc z założenia, że staje przed nimi po prostu człowiek szukający pomocy, a jakiej konkretnie wychodzi w samym procesie. Coaching jest metodą wspierania.

Przyszłość coachingu w kontekście PIFS i „Białej Księgi Usług Rozwojowych”

Polska Izba Firm Szkoleniowych - największa, działająca już blisko 20 lat, organizacja branżowa, zrzeszająca firmy szkoleniowe i doradcze z całej Polski – w 2017 roku wydała „Białą Księgę Usług Rozwojowych”.

- Jej celem była szeroka diagnoza aktualnej sytuacji i charakteru dokonujących się zmian na rynku usług rozwojowych - przegląd wyzwań, szans, a także barier funkcjonowania i rozwoju sektora. Naszą intencją było również budowanie świadomości w zakresie roli sektora usług rozwojowych w gospodarce i społeczeństwie oraz wskazanie obszarów regulacji, w których polityka społeczna i gospodarcza powinna uwzględniać rolę i potrzeby rozwojowe sektora. Chcieliśmy też inspirować i kierunkować podmioty sektora w dostosowywaniu się do wyzwań i potrzeb gospodarki oraz społeczeństwa i wprowadzania innowacji i zmian sprzyjających idei uczenia się przez całe życie – mówi Piotr Piasecki, Prezes Zarządu Polskiej Izby Firm Szkoleniowych.

Publikacja opisuje między innymi zmiany w obszarze profesjonalizacji coachingu jako formy rozwoju osobistego.

„Moda, boom, szaleństwo coachingu powoli przemija. Przeszliśmy już wiele – było przysłowiowe „zepsucie marki”, pojawił się chaos definicyjny, były kontrowersyjne przypadki nagłaśniane przez media, powstało sporo niezrozumienia – coaching zaczął być przedstawiany w mediach jako „inwazja oszołomstwa”, wiele osób mających dobre przeżycie marketingowe mówiło o coachingu, nie będąc przy tym coachami. Na tym jednak nie koniec. Wielu zarządzających wpadło na pomysł, by pod przykrywką i hasłem coachingu wprowadzić różne działania kontrolne, korektywne i sankcyjne, które z coachingiem miały niewiele wspólnego. (...) W Polsce częstą stała się praktyka – „mamy problem – dajcie tu jakiegoś coacha”. Obecnie na rynku polskim obserwujemy spadek zainteresowania sesjami coachingowymi, w księgarniach pojawia się coraz mniej pozycji książkowych na ten temat, wyraźnemu spowolnieniu ulega także dyskusja o roli coachingu w usługach rozwojowych. Paradoksalnie, jednocześnie powoli następuje odbudowywanie zainteresowania profesjonalnym coachingiem. Wyłaniają się kluczowe specjalizacje, swoje działania wzmacniają organizacje i zrzeszenia coachingowe. Organizowane są konferencje naukowe nt. coachingu, a z rynku „wykruszają” się coachowie, mający nadzieję na szybki zysk i łatwy zarobek. Znaczenia nabiera także jeszcze jeden, coraz bardziej dostrzegalny przez ekspertów trend. W pracy z najwyższą kadrą menadżerską, zgodnie z trendami na całym świecie, również i w Polsce – coaching rzadko przybiera już czystą formę. Coraz częściej jest łączony z innymi formami rozwoju, takimi jak mentoring, trening, szkolenia. Menadżerowie potrzebują efektywnych rozwiązań – sami coraz częściej zgłaszają „potrzebę otrzymania profesjonalnego doradztwa”, a nie tylko samodzielnego poszukiwania odpowiedzi na ważne pytania.”

AI W COACHINGU

Siedem lat po wydaniu „Białej Księgi Usług Rozwojowych” jeszcze jeden podmiot pojawia się w coachingu. Sztuczna inteligencja, bo o niej mowa, miałyby włączyć się w niektóre formy coachingu w związku z niedoborem profesjonalistów. Wirtualni coachowie, cyfrowi asystenci mieliby wspierać nas w wypracowywaniu i utrzymywaniu pozytywnych nawyków – w życiu prywatnym lub zawodowym. Mogliby mieć zastosowanie w różnych typach coachingu: menadżerskim, kariery, life coachingu, przywództwa. Mówi się o tym, że AI potrafi już rozpoznawać emocje człowieka i wchodzić z nim w interakcje. Pod znakiem zapytania pozostaje jednak to, czy to wystarczy.

- Teoria poliwalgalna, mówi o tym, że w pracy z drugą osobą nasz nerw błędny dostraja się do drugiej osoby. Dlatego tak ważny jest kontakt z drugim człowiekiem, który jest neutralny, nie wchodzi w nasze rozdrażnienia, taka sytuacja przynosi ukojenie, jest dobrym początkiem zmiany. Sztuczna inteligencja nas tutaj nie wesprze. Moim kolegom zafascynowanym technologią mówię, pogadaj z AI i zobacz, czy cię uspokoi – śmieje się Monika Stankiewicz.

- Coaching to nie jest lekarstwo na wszystko. Nie ma czegoś takiego jak lekarstwo na wszystko. Nawet, jeśli chodzi o tak sprawdzone techniki jak psychoterapie i neuroterapię, terapie, które stosuje się przy zaburzeniach osobowości czy ciężkich stanach lękowych, nie mamy stuprocentowego narzędzia, które by leczyło to wszystko. Stwierdzenie, że coaching rozwiąże nam wszystkie problemy pozostaje w sferze fantazji – mówi Monika Stankiewicz. - Coaching to jest tylko narzędzie, jak nóż, który w jednych rękach służy do krojenia chleba, a w innych do zabicia. To jest zawsze pytanie, kto to narzędzie stosuje. Nie ma jednej odpowiedzi.



BARBARA WAŻNA

Coacherka, towarzysząca coachingowo kobietom szukającym odpowiedzi na ważne dla nich pytania, działająca pod nazwą Ludzka Twarz Zmiany, Certyfikowany Trener Points of You®, Certyfikowany Trener Podróż Bohatera® i Specjalista Neurografiki. W swojej pracy używa różnych narzędzi coachingowych i rozwojowych, m.in. kart metaforycznych, Neurografiki i malarstwa intuicyjnego.

„Uważam, że każdy z nas ma prawo do poszukiwania, doświadczania i wyboru. Poza tym to zmienia ludzi, może trochę bez ich ukierunkowania i pełnej świadomości, ale zmienia.”



ANNA LEWIT

MBA Leader, dyplomowany team coach, trenerka mentalna, interwent kryzysowy, ekspert z 25-letnim doświadczeniem w zarządzaniu obiektami hotelowymi.

Specjalizuje się w tworzeniu skutecznych zespołów oraz w komunikacji i budowaniu relacji. Szczególną wagę przykładają do najwyższej jakości usług opartych o ideę gościnności usługowej. W pracy realizuje autorski pomysł na prowadzenie ludzi do sukcesu w zgodzie z wartościami. Prywatnie zainteresowana alternatywnymi metodami rozwoju osobistego i zawodowego.

„Wierzę, że z czasem - w drodze rozwoju, nasz wewnętrzny kompas pozwala nam wybierać najlepsze dla siebie rozwiązania.”



EWELINA STRAWA

Ekspert w dziedzinie zarządzania, sprzedaży i psychologii biznesu, CEO HeyDay Foundation, BrainPoint, trenerka mentalna liderów. Od wielu lat przeprowadza proces zmian przedsiębiorców, liderów, managerów

oraz ich zespoły. Jest autorką unikalnego projektu „Akademia Lidera Zmiany” (Lider 5.0) oraz Projektu Transformacja kariery, który umożliwił wyjście z kryzysu i powrót do aktywności zawodowej wielu osobom a firmom rozwinąć nowe projekty.

„Każdy chce lepszego życia, jednak brak kontroli nad wydawaniem certyfikatów i akredytacji w Polsce sprawia, że trenerem biznesu może zostać ktoś bez doświadczenia biznesowego, a coachem finansowym ktoś, kto sam nie osiągnął znaczących sukcesów finansowych, a nawet wprost nie ogarnia swoich finansów.”



MARTA MOKSA

Dyrektor Zarządzająca O4 Coworking, wieloletnia Program Manager mentoringu biznesowego programu akceleracyjnego dla startupów Space3ac, członkini sztabu dyrektorskiego Olivia Centre, odpowiadająca między innymi za wdrażanie zarządzania przez cele, współzałożycielka Szkoły Mistrzostwa Edukacyjnego dla Nauczycieli.

„To, że ktoś umie być sławny, wcale nie oznacza, że potrafi być wspierający. Raczej bym się kierowała latami doświadczeń, różnymi ukończonymi kursami i instytucjami, z którymi ta osoba jest związana.”

MAKURAT SERWIS



Nowy Autoryzowany Serwis Makurat Audi w Gdańsku



Odwiedź nasz autoryzowany serwis Audi w Gdańsku i skorzystaj z profesjonalnego serwisu mechanicznego

- Gwarantujemy:
- Wysoką jakość usług
 - Szeroki zakres usług
 - Gwarancję fabryczną producenta
 - Autoryzowane Centrum Napraw Powypadkowych Audi

**Autoryzowany
Serwis Audi
w Gdańsku**

Makurat Serwis
ul. Zawodników 2
tel. 58 573 58 80

www.grupamakurat.pl



Fot. 8FOW / archiwum

EKOLOGIA, NAUKA I MILIONY DO WZIĘCIA

Na Politechnice Gdańskiej rodzi się projekt naukowy, którego celem jest oczyszczenie Bałtyku z min zagrażających środowisku. Projekt ma też umożliwić polskim naukowcom rozwój nowych kompetencji naukowo-badawczych, a firmom może dać nową, dochodową działalność. Samo opracowanie technologii wydobycia i utylizacji ma kosztować 100 mln euro przez pięć lat, a badania eksploatacyjne z dopracowaniem technologii to kolejne 500 mln euro i następne pięć lat. To jednak tylko początek, bo cały projekt może potrwać kilka dekad.

Autorka: Magdalena Szymańska



Siłły alianckie, chcąc pozbyć się niewykorzystanych materiałów z arsenałów bojowych, które, jak sądzono będą nieszkodliwe w głębinach morskich, wysłały okręty z ładunkami do zatopienia. Zatapianie odbywało się już w drodze do wyznaczonych miejsc. W efekcie amunicja zaśmieciła całe dno morskie.

Najwięcej min zrzucono w 1947 roku. Ile dokładnie? Tego nie wie nikt, bo nie wykonano pełnej inwentaryzacji. Wiadomo, że tylko w okolicach Bornholmu, cieśniny Mały Bełt i w obszarze Głębi Gotlandzkiej zrzucono przeszło 50 tysięcy ton amunicji, a w niej około 10 tysięcy ton bojowych środków chemicznych m.in. gazu musztardowego. Zatopiono m.in. bomby lotnicze, miny, pociski armatnie, beczki. W sieciach rybackich niekiedy pojawiają się grudki toksycznego gazu musztardowego, a na plażach łatwopalny fosfor.

CZTERY DEKADY I SETKI MILIONÓW EURO

Gdyby dno Bałtyku udało się "wysprzątać" z pozostałości II wojny światowej, korzyści dla ekosystemu byłyby niebagatelne. Dodatkowo w procesie wzrostu kompetencji polskiego przemysłu morskiego oraz zaplecza naukowo-badawczego. To szansa na rozwój i koniunkturę dla kilkudziesięciu branż, od projektowania pojazdów podwodnych i konstrukcji nawodnych, przez transport po utylizację środków chemicznych. Zasięg projektu jest inter-terytorialny i dotyczy całego obszaru Morza Bałtyckiego.

Obszary wyczyszczone z niebezpiecznych materiałów w Polsce, Danii i Szwecji mogłyby zostać przygotowane do działalności komercyjnej np. wydobycia minerałów z dna morskiego. To jednak proces, którego zakres czasowy należy liczyć w dekadach – minimum dwóch, a w wariantach mniej optymistycznym i przy mniejszych nakładach finansowych – aż czterech. Koszt opracowania

ROZKŁAD AMUNICJI SZYBSZY NIŻ SĄDZONO

Broń spoczywająca na dnie Bałtyku stanowi tym większe zagrożenie, im dłużej zwleka się z jej wydobyciem lub zabezpieczeniem. Korozja już postępuje, a rozszczelnienie pojedynczej bomby ze środkiem bojowym to katastrofalne skutki dla środowiska naturalnego. Czasu praktycznie już nie ma. Na podstawie dostępnych danych szacuje się, że 10 proc. zatopionej amunicji wymaga podjęcia natychmiastowych działań. W latach 90. Rosjanie szacowali czas rozkładu min na 50 lat. Wiadomo już, że były to szacunki nazbyt optymistyczne. Faktyczny czas rozkładu to 35 lat, czyli korozja i uwalnianie się chemikaliów właśnie trwa.

Według organizacji HELCOM - Helsińskiej Komisji Ochrony Środowiska Morskiego Bałtyku nie można wykluczyć, że rybacy czy pracownicy zaangażowani w prace budowlane w południowej i zachodniej części Bałtyku napotkają materiały bojowe. W związku z rosnącym wykorzystaniem dna morskiego do działalności komercyjnej (np. morskie farmy wiatrowe, kable morskie, rurociągi) ryzyko napotkania amunicji zatopionej w morzu wzrasta.

W przeszłości zdarzało się przemieszczanie i niekiedy niszczenie chemicznych materiałów bojowych przypadkowo złowionych przez rybaków. Musztarda siarkowa jest najbardziej rozpowszechnionym chemicznym środkiem bojowym w porzuconej amunicji. Stanowi ona zagrożenie dla ludzi oraz innych organizmów w bezpośrednim sąsiedztwie. W 2013 roku HELCOM ocenił, że od lat 90. ilość aktywnych chemicznych środków bojowych zmniejszyła się w wyniku korozji obudów amunicji, powodując uwolnienie, a tym samym możliwą degradację chemicznych środków bojowych. Niewielka ilość materiałów bojowych została usunięta (np. złowiona przez rybaków i zniszczona przez władze).



JAK TO ROBIĄ W USA

Skład chemiczny armii amerykańskiej w Pueblo (Pueblo Chemical Depot) w stanie Kolorado był jedną z dwóch ostatnich instalacji wojskowych w Stanach Zjednoczonych, w których magazynowano broń chemiczną. Zajmujący obszar 23 tysiące akrów skład dostarczał też amunicję chemiczną do pilotażowego zakładu niszczenia środków chemicznych w tej samej miejscowości (ang. Pueblo Chemical Agent-Destruction Pilot Plant - PCAPP).

PCD działało od 1942 roku, a operację niszczenia bojowych środków trujących zakończono w czerwcu 2023 roku. W okresie od 2016 do 2023 roku wypracowano metody neutralizacji i biologicznego oczyszczania broni chemicznej.

System Niszczenia Materiałów Wybuchowych uzupełnił instalację pilotażową w Pueblo, gdy okazało się, że część problematycznej amunicji nie może być łatwo zniszczona przez zautomatyzowany sprzęt głównej

instalacji. W okresie od 2015 do 2018 roku, wyeliminowano w ten sposób 951 sztuk amunicji i zniszczono 3,82 tony gazu musztardowego. Niszczenie broni chemicznej wspierała statyczna komora detonacyjna, eliminując niektóre pociski moździerzowe i przepelnioną problematyczną amunicję.

Dzięki wieloletniemu doświadczeniu PCD w magazynowaniu i utylizacji łącznie 2,613.2 ton broni chemicznej to właśnie w USA są największe kompetencje w tym obszarze.

Obecnie zdalne sterowane roboty demontują zakłady PCAPP, a w budynkach pobierane są próbki popłuczyn (cieczy powstającej podczas płukania podłogi lub zbiornika) w celu oceny poziomu czystości. Badane są też wióry podłogowe, szlam ze zbiorników do bioterapii, a nawet gleba spod cokołów budynków. Ich ocena pozwoli na podjęcie decyzji – czy budynki i sprzęt nadają się ponownego wykorzystania, czy też do rozbiórki.

TOMASZ LIMON

Prezes zarządu „Pracodawców Pomorza”



Polska ma długą tradycję w sektorze inżynierii morskiej. Przemysł stoczniowy ze swoimi bogatymi tradycjami i doświadczeniem, jest dobrze przygotowany do produkcji specjalistycznych jednostek i sprzętu niezbędnego do prowadzenia operacji podwodnych. Stocznie takie jak Crist, Grupa Przemysłowa Baltic czy Grupa Remontowa posiadają bogate doświadczenie w budowie specjalistycznych statków, niezbędnych do realizacji tego projektu. Z kolei firmy takie jak Jakusz z Kościerzyny przy wsparciu np. Polskiej Grupy Zbrojeniowej mogą uczestniczyć w opracowywaniu specjalistycznego sprzętu do wykrywania i neutralizacji min oraz amunicji. Oczywiście wskazany jest również aktywny udział pomorskich uczelni technicznych i instytutów badawczych. Politechnika Gdańska, Uniwersytet Morski czy Instytut Oceanologii PAN prowadzą zaawansowane badania w dziedzinach inżynierii morskiej i technologii podwodnych. Te instytucje mogą współpracować z przemysłem w zakresie opracowywania nowych technologii do wykrywania i neutralizacji niebezpiecznych obiektów podwodnych. Można śmiało dodać, że dysponujemy również wykwalifikowaną kadrą inżynierów i specjalistów z zakresu inżynierii morskiej, hydrografii i nurkowania. Specjaliści z Marynarki Wojennej RP, posiadający doświadczenie w operacjach podwodnych i rozminowywaniu, mogą odegrać kluczową rolę w szkoleniu nowych kadr oraz w prowadzeniu działań operacyjnych.

Projekty takie muszą liczyć na wsparcie finansowe z funduszy unijnych, takich jak Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, oraz z międzynarodowych programów dedykowanych ochronie środowiska morskiego. Dodatkowo, współpraca z partnerami zagranicznymi, takimi jak NATO czy kraje bałtyckie, może przynieść korzyści w postaci wymiany doświadczeń i technologii.

samej koncepcji wydobycia i niszczenia chemicznych środków bojowych szacuje się na 100 mln EUR, a zakres czasowy tego etapu projektu to pięć lat.

Najpierw trzeba zaprojektować i przetestować pojazd podwodny i platformę nawodną, które służyć będą wydobyciu min zalegających na dnie morza.

8 MILIARDÓW EURO W EDF

Inicjator projektu dr hab. inż. Lech Rowiński, prof. Politechniki Gdańskiej, liczy na pozyskanie środków z funduszy unijnych.

Źródłem finansowania mógłby być Europejski Fundusz Obrony (ang. European Defence Fund, EDF). Z funduszu dofinansowywane są prace badawcze i rozwojowe w zakresie sprzętu wojskowego i technologii obronnych. W perspektywie finansowania 2021-2027 budżet EDF wynosi niemal 8 mld EUR, a o środki w ramach tegorocznego rozdania wnioskować można do 5 listopada.



Fot. Archiwum

GEN. BRYG. MARCIN GÓRKA

Dyrektor Departamentu Innowacji MON

EDF jest przykładem funduszu centralnie zarządzanego przez Komisję Europejską (DG DEFIS), co oznacza, że środki pochodzą z budżetu UE, a granty są przyznawane w drodze otwartego, konkurencyjnego naboru. Złożone oferty projektów oceniane są przez niezależnych ekspertów Komisji Europejskiej. Resort Obrony Narodowej może udzielić wsparcia polskim podmiotom startującym w naborze konkursowym w ramach europejskich konsorcjów w formie tzw. Letter of Support (dla projektów badawczych, które w 100% finansuje UE), albo w formie Letter of Intent (dla projektów rozwojowych, które tylko częściowo finansuje UE, a brakującą część „dokładają” państwa członkowskie). Wsparcie MON może mieć także formę wsparcia finansowego – na wniosek polskiego podmiotu.

Poziom dofinansowania zależy od konkretnego konkursu i jest taki sam dla wszystkich państw UE – dla projektów badawczych jest to 100% kosztów, dla projektów rozwojowych od 20 do 80%. Dofinansowanie MON jest uzależnione od poziomu zaangażowania polskiego podmiotu w konsorcjum oraz ponoszonych przez niego kosztów.



O możliwość dofinansowania projektów badawczych i inwestycyjnych dotyczących eliminacji broni chemicznej z dna Bałtyku z EDF spytałismy Ministerstwo Obrony Narodowej. Wydział Prasowy Centrum Operacyjnego MON wyjaśnił, że w ramach konkursów EDF edycji 2024 nie ma konkursu dedykowanego bezpośrednio temu obszarowi. Można jednak składać propozycje projektów badawczych lub rozwojowych mających na celu przeciwdziałanie zagrożeniom z obszaru broni chemicznej, biologicznej, radiologicznej czy jądrowej. Jest też kategoria dedykowana instytucjom badawczym, gdzie przedstawiane są dowolne propozycje rozwiązań dla obszaru obrony oraz wsparcia Sił Zbrojnych.

Projekty EDF wymagają zaangażowania przynajmniej trzech partnerów z trzech różnych państw UE lub Norwegii. Politechnika Gdańska potrzebuje więc co najmniej dwóch partnerów zagranicznych. Takie konsorcjum mogłyby opracować konkretne rozwiązania i skorzystać ze wsparcia finansowego w tym procesie.

20 LAT ANALIZ

Historia projektów finansowanych przez UE ma już 20 lat. Pierwszy projekt oceniający ryzyko środowiskowe związane z zatopioną amunicją o nazwie MERCW zainicjowano w 2004 roku. Uczestniczyło w nim 9 partnerów z Belgii, Danii, Finlandii, Niemiec, Łotwy i Rosji. Sonarami przeskanowano największe wysypisko w Bałtyku, Głębię Bornholmską. Badanie wykazało skażenie środkami bojowymi, takimi jak adamsyt, musztarda siarkowa, tabun, chlorobenzen i olej arsyzynów.

W 2011 roku dr hab. Jacek Bełdowski, prof. IO PAN i jego zespół z Instytutu Oceanologii Polskiej Akademii Nauk wraz z partnerami chcieli zmierzyć skalę zanieczyszczenia i ocenić ich wpływ na żywe organizmy, takie jak ryby i małże. Pierwszy bałtycki projekt poszukiwania i oceny amunicji chemicznej na dużą skalę (CHEMSEA) zrzeszył około 200 badaczy z 5 krajów, którzy zbadali 200 obiektów pod kątem zanieczyszczenia. W 2014 roku naukowcy po raz pierwszy odkryli pozostałości amunicji w tkankach ryb. Oprócz odkrycia nieznanego wcześniej miejsca zatopienia w Głębi Gdańskiej, CHEMSEA odkryła, że każda pozostałość zanieczyszczała większy obszar niż przewidywały modele. Prowadzone ponownie przez profesora Jacka Bełdowskiego projekty Interreg DAIMON i DAIMON 2 wypracowały narzędzia wspomagające podejmowanie decyzji dla administracji morskich, rządów, środowisk akademickich i przemysłu off-shore m.in. oparte na sztucznej inteligencji oprogramowanie o nazwie „System wspomagania decyzji (DSS)”. DSS analizując zmienne dotyczące broni, takie jak rozmiar, rok zatopienia, lokalizację, siłę prądów itp. rekomenduje, czy powinna ona pozostać na miejscu, być ściśle monitorowana czy usunięta.

W kwietniu 2021 r. Parlament Europejski przyjął uchwałę w sprawie zatopionej w Bałtyku broni chemicznej, wzywając Unię Europejską do sprzątnięcia wraków statków, z nadal pełnymi zbiornikami paliwa oraz broni z okresu II wojny światowej. Inicjatywę poparło 660 europosłów.

TRZY MILIONY TON AMUNICJI

Musimy udowodnić, że nie zniszczymy środowiska naturalnego i nie narazimy osób zaangażowanych w realizację projektu. Gdy udowodnimy, że jesteśmy w stanie to zrobić, musi zapaść decyzja polityczna i dalszy etap tj. budowa systemu przemysłowego, który będzie kosztował pół miliarda dolarów – mówi dr hab., inż. Lech Rowiński i prof. PG z Instytutu Budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej.

Magdalena Szymańska: Opracował pan projekt naukowy, którego celem jest oczyszczenie Bałtyku z zagrażających ekosystemowi min z czasów drugiej wojny światowej. To nowa tematyka, czy zgłębiana od lat?

Prof. Lech Rowiński: Zajmuję się techniką podwodną i spotykam się z tym tematem od blisko pięćdziesięciu lat. Od kiedy jestem tego świadom, zawsze było tak, że temat wzbudzał ekscytację, następnie na jakąś dekadę przycichał, a potem znów się pojawiał, bo ktoś rzucił hasło, że trzeba wydobywać. Nie wiadomo, co jest trudniejsze, użyczenie czy wydobywanie, które odbywa się pod wodą i do tego potrzeba sprzętu. Zajmuję się opracowaniem sprzętu pracującego pod wodą. Zaczęłam nawet opracować pomysły na ten sprzęt.

Ostatnio miał pan okazję zaprezentować temat szerszemu gronu odbiorców.

Napisałem artykuł poświęcony temu zagadnieniu, który opublikowano w czasopiśmie „Polish Maritime Research” i zaprezentowałem go na konferencji Underwater Defense

Technology w Londynie. Staralem się pod koniec ubiegłego roku zrobić kalkulację i wystąpić o dofinansowanie projektu. Projekt, który miałby realny sens, powinien obejmować wydobycie. Wysłała przerażająca suma minimum 60 milionów złotych. W tym zawiera się projekt badawczy, opracowanie technologii i sprzętu.

Czyli jest to koszt projektu badawczego i samego przygotowania się do wydobycia tych materiałów?

Tak, ale tylko wstępnych badań technologii wydobycia. Potem zacząłem się zastanawiać, co zrobić dalej, żeby to miało sens społeczno-ekonomiczny. Bo sprawdzenie tego, czy sprzęt działa to jedna sprawa, a my przecież chcemy te miny wydobyć. Na podstawie dostępnych danych skalkulowałem, że to będzie kosztowało 20 miliardów dolarów. I to nie jest błąd, ale realistyczna kwota. Amerykanie, korzystając z lądowej instalacji do utylizacji materiałów wybuchowych ustalili, że unieszkodliwienie 1000 ton gazu kosztuje miliard dolarów. Ten koszt poznali, bo zniszczyli odpowiednią ilość amunicji i zapłacili średnio miliard dolarów za tysiąc ton gazów bojowych. Skoro koło Bornholmu leży 10 tysięcy ton gazu, jego utylizacja będzie kosztowała nie mniej niż 10 miliardów dolarów. Ale ponieważ musimy go wydobyć, pracując na morzu, powstaną dodatkowe koszty.

Amerykanie pracowali w innych warunkach.

Amerykanie mieli materiał do utylizacji m.in. w magazynach w miejscowości Pueblo. Przywozili go do fabryki, którą postawili obok magazynów i tam rozmontowywali. W Pueblo Chemical Depot zniszczyli milion sztuk amunicji kosztem czterech miliardów dolarów. Pracowało przy tym 1200 osób w warunkach szczególnych. Przez 20 lat w całym kraju (USA) zniszczono w sumie 30 tysięcy ton bojowych środków chemicznych. Z tego wyszło, ile to kosztuje. Jeżeli dodamy do tego warunki na morzu, walkę z czasem, bo materiały korodują, a także to, że ładunek leży na dnie i musimy go wydobyć, tak aby nie doprowadzić do skażenia, to te wyzwania rodzą dodatkowe koszty. Aż 200 osób spośród 1200 zatrudnionych w Pueblo pracowało w laboratorium pomiarów

dozymetrycznych, badając bezpieczeństwo procesu, czy gaz gdzieś się nie wydzieli. Ich instalacja mogłaby przerobić 700 pocisków na dzień, ale przerabiała 200, bo minimalizowano zagrożenie. Na kilkuset kilometrach kwadratowych były umiejscowione małe bunkry, ładunki były odbierane z bunkra wózkami widłowym, badano czy pocisk jest szczelny, ładowano go do samochodu i zawożono do fabryki. Natomiast my mamy na dnie morza ładunki w stanie rozkładu.

Czy są podobnej instalacje użyczone w Europie?

Są, ale znacznie mniejsza. Takie zakłady funkcjonują w Niemczech, czy w Danii i Belgii, ale to nie jest wydajność, której potrzebujemy, bo mogą przetwarzać zaledwie 10 ton środków chemicznych na rok. Poza tym transport amunicji gazowej na ląd jest bardzo niebezpieczny, kosztowny i w rezultacie nieuzasadniony

Czyli musimy zbudować nową instalację?

W zasadzie trzeba zbudować wszystko od zera. Jeżeli Amerykanie nie mają, co zrobić ze swoją instalacją, teoretycznie można by ją kupić, postawić na statku i użyć tego jeszcze raz. Nie wiadomo jednak, czy opłaca się ją transportować. Pewnie jest już zużyta i zanieczyszczona. Oni muszą ją zniszczyć według zasad utylizacji środków chemicznych. Zapewne można się do nich zwrócić o udostępnienie projektów.

A jaka jest u nas historia i skala problemu?

Praktycznie wszystkie ładunki broni chemicznej zrzucono do Bałtyku w 1947 roku. Profesor Jacek Bełdowski z Instytutu Ocenologii Polskiej Akademii Nauk jest zdania, że trzeba wszystko dopiero zinwentaryzować. W toku wyjazdów badawczych stwierdzono, że ładunki się już rozkładają. Rosjanie w latach 90.

DR HAB. INŻ. LECH ROWIŃSKI

prof. Instytutu Budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej



ZASADNICZE PARAMETRY PROJEKTU

Dla wydobycia i zniszczenia znaczącej ilości 50 000 ton amunicji (10 000 ton gazu), z najbardziej niebezpiecznych składowisk europejskich potrzebny jest realistyczny czas od 20 do 40 lat.

Bezpieczna neutralizacja niewybuchów, broni chemicznej i bojowych środków chemicznych zatopionych w morzu wymaga opracowania odpowiednich technologii, sprzętu i procedur. (koszt etapu B+R 600 mln EUR)

Szacunkowy koszt realizacji całego projektu „oczyszczania” wyniesie od 10 do 20 miliardów EUR

Podjęcie tematu wymaga jednoznacznej decyzji politycznej dotyczącej finansowania w całym procesie realizacji.

prognozowali czas rozkładu na 50 lat. Według profesora Bełdowskiego to jest mniej - 35 lat. Wiemy, że już korodują największe elementy. Jest zdjęcie bomby lotniczej, która przybrała postać bryły gazu musztardowego. No, a tych bomb lotniczych jest 100 tysięcy. W znanych lokalizacjach jest półtora miliona ton amunicji, ale prawdopodobnie jest tego dwa razy więcej. Czyli trzy miliony ton różnego rodzaju amunicji.

Bardzo duża skala.

I dotyczy nie tylko amunicji chemicznej. Marynarze, dla których robimy pojazdy podwodne do niszczenia min morskich, pływają do Estonii, Łotwy na manewry poszukiwania i niszczenia min, ponieważ tam zalega jeszcze 20 tysięcy min z drugiej wojny światowej.

Kiedyś jak chciało się zniszczyć minę, to wysyłało się nurka, który kładł ładunek, by następnie go zdetonować. Nasze pojazdy tam pływają i w ramach corocznych manewrów niszczy się 10 min w sposób tradycyjny. Gdyby jednak chcieć w ten sposób wyczyścić morze z 20 tysięcy min, to na przestrzeni kilkuset kilometrów kwadratowych byłoby martwe.

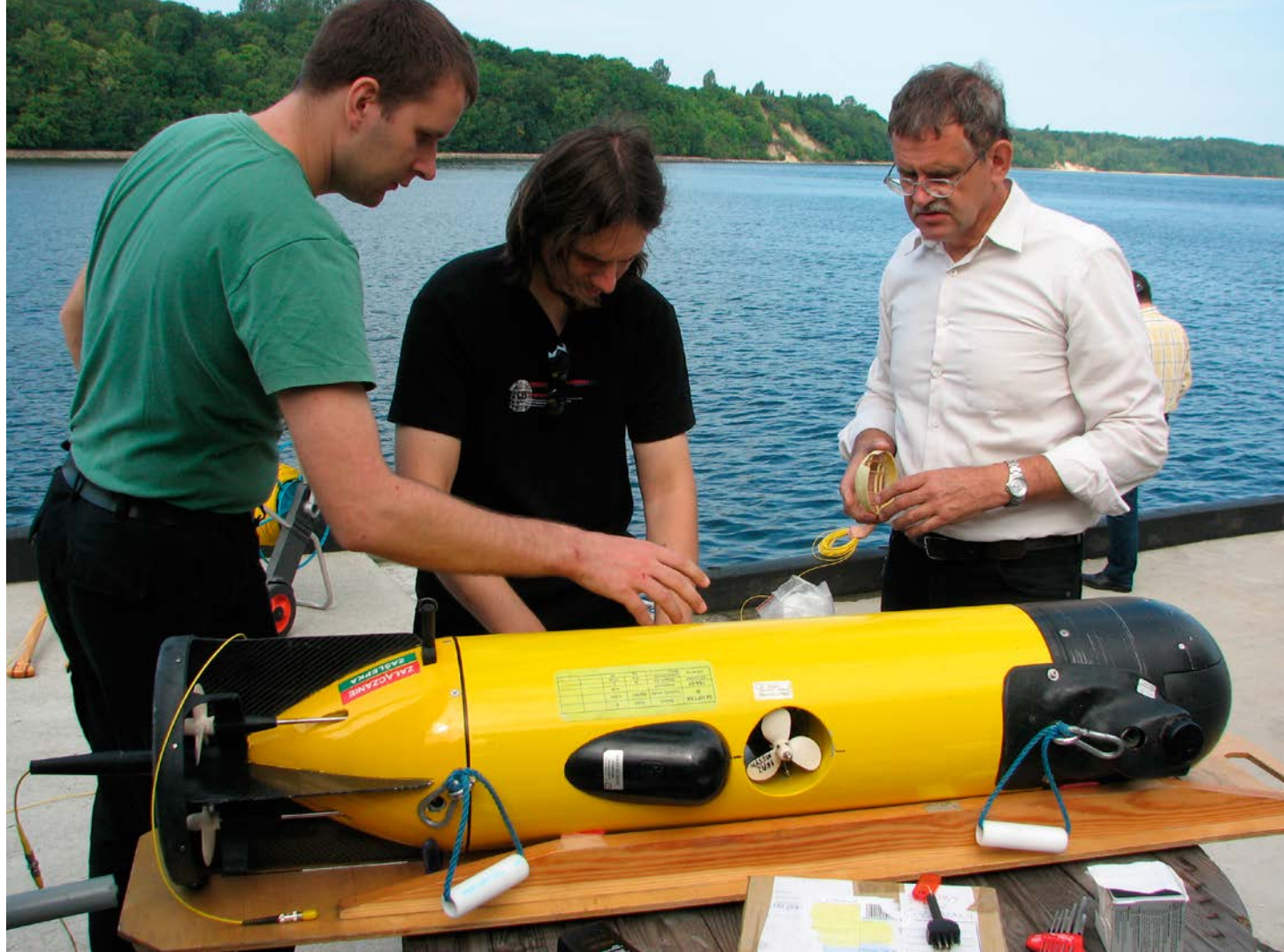
Czyli amunicję gazową i konwencjonalną należy wydobyć w stanie nienaruszonym?

Ładunki chemiczne składają się z różnych elementów, a w środku są wypełnione gazem. Amerykanie w Pueblo demontowali ładunek wybuchowy, a gaz bojowy wylukiwali gorącą wodą. On się w tej wodzie sam rozkłada, jednak to trwa miesiąc. Fabryka w Pueblo składała się z miejsca płukania i z instalacji do czyszczenia wody i gazu. Stoją tam dziesiątki zbiorników po kilka tysięcy metrów sześciennych. Wyczyszczona woda wraca do obiegu. Jeżeli jednak pocisku nie da się rozkręcić, należy ją zniszczyć inną metodą –

NAJWIĘKSZE ILOŚCI CW ZATOPIONO W MORZU BAŁTYCKIM W ROKU 1947

W Bałtyku zatopiono ponad 50 000 ton amunicji zawierającej do 12 000 ton bojowych środków chemicznych, głównie w rejonie Bornholmu

Rodzaj	Liczba sztuk	masa (kg)	Ilość gazu (tony)
Bomby lotnicze	94 000	50 - 450	8 600
Pociski armatnie	420 000	10 - 30	834
HE Aircraft bombs	34 000	20	341
Miny	10 000	10	46
Beczki	3 400	100 - 250	1141
Pojemniki	7 500 ?	100	20
Zbiorniki	1 000	1 000	1 000



włożyć do komory, podgrzać do temperatury 600 stopni aż wybuchnie i ponownie jest problem z czyszczeniem i wody i powietrza. Taka instalacja nie istnieje nigdzie indziej. Żeby nie popełniać błędów, warto pojechać do USA i poprosić projektantów o konsultację, zaprosić do udziału w projekcie

Rozumiem, że mówimy o skali przedsięwzięcia szacowanego na dziesiątki lat.

Tak, opracowałem harmonogram projektu na ponad 30 lat. Dziesięć lat zajmie opracowanie sprzętu i technologii. Zaprojektować można wszystko, a jak to popłynie w morze, w miejsce, gdzie jest ta amunicja, okaże się, czy sprzęt działa zgodnie z założeniami. Musimy udowodnić, że nie zniszczymy środowiska naturalnego i nie narazimy osób zaangażowanych w realizację projektu. Gdy udowodnimy, że jesteśmy w stanie to zrobić, musi zapaść decyzja polityczna i dalszy etap tj. budowa systemu przemysłowego, który będzie kosztował pół miliarda dolarów. To będzie zdalnie sterowana fabryka np. na platformie samo-podnośnej, czyli takiej jakiej teraz wykorzystuje się do stawiania wiatraków.

Jak widzi pan inicjację projektu?

Trzeba, zbudować konsorcjum przemysłowców z kilkunastu branż. Rozmawiałem z prezesem stoczni CRIST S.A. który poddał myśl, że oni wyprodukowali platformę do

stawiania autostrady wokół wyspy Reunion na Oceanie Indyjskim. Tam chcieli zbudować autostradę, ale na wyspie nie było miejsca, więc zbudowali ją na morzu. CRIST zbudował platformę do budowy tej autostrady. To jest platforma samo-podnośna na 8 nogach, które mają ponad 40 m wysokości. Jednak, aby jej użyć, trzeba ją przebudować, bo służyła do innej funkcji. Szacuję, że trzeba zatrudnić 2 tys. osób. Na gotowej platformie trzeba zaprojektować instalację do niszczenia amunicji oraz czyszczenia wody i powietrza. Jesteśmy w kontakcie z firmą Jakusz w Kościerzynie, która od lat produkuje komory do przewożenia ładunków wybuchowych. Trzeba również pozyskać systemy sterowania. Dla uruchomienia tematu trzeba mieć konsorcjantów krajowych, a oprócz tego co najmniej dwóch konsorcjantów z innych krajów Unii Europejskiej. Szukam konsorcjantów w Danii. Na kolejnym etapie chciałbym się zwrócić do rządu bornholmskiego na którego terenie zrzucano największe ilości amunicji gazowej. Po zorganizowaniu konsorcjum wystąpimy o otwarcie tematu do Europejskiego Funduszu Obronnego.

Ile to może kosztować?

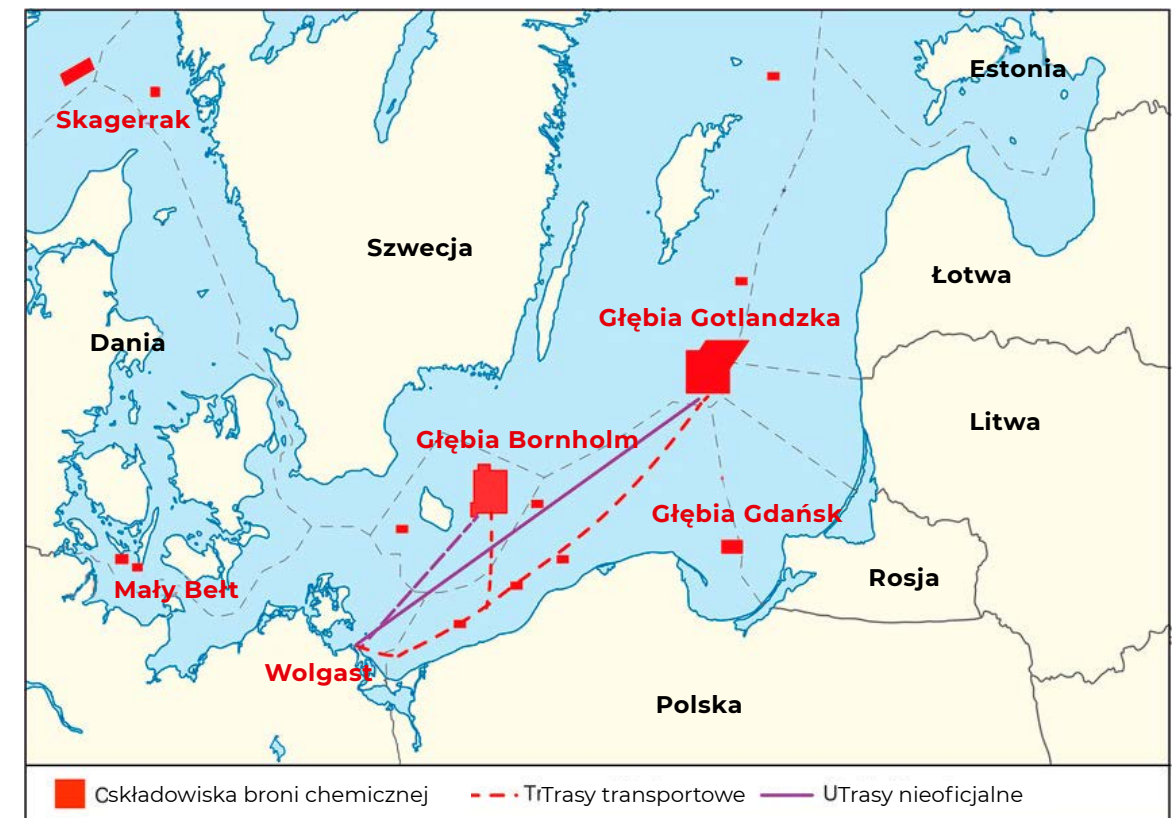
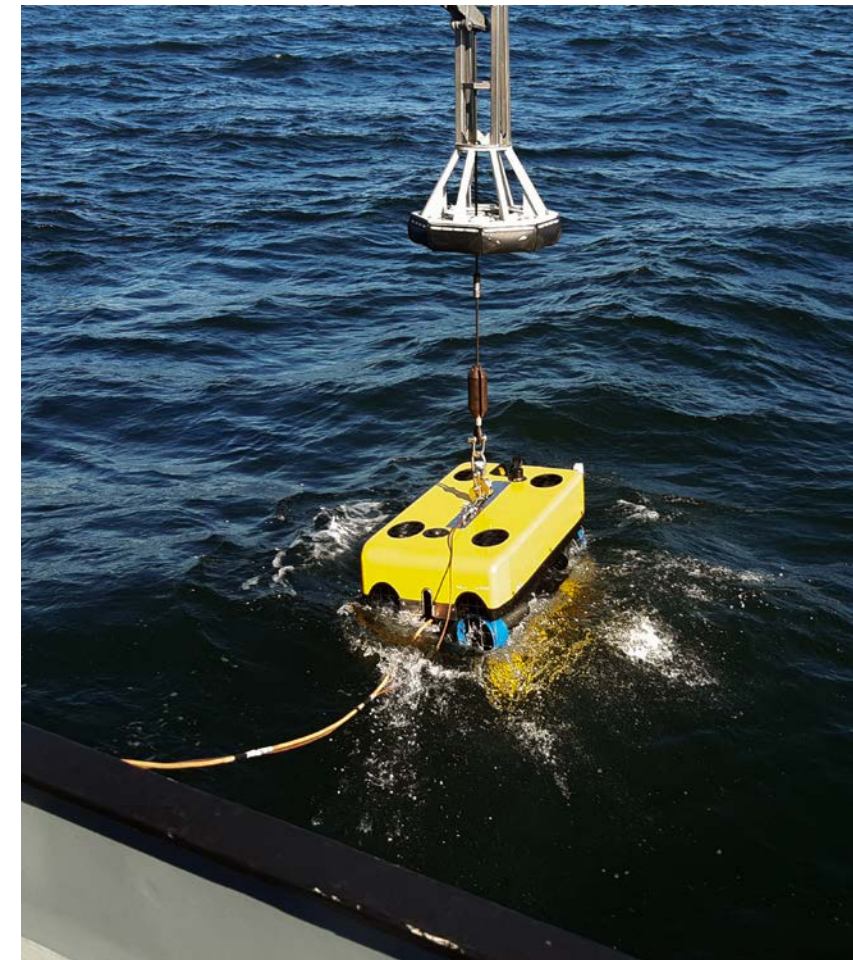
Przyjmuje się, że koszt projektu to 3% standardowej inwestycji. Jak inwestycja jest skomplikowana, to koszt projektu wynosi 7% inwestycji dlatego koszt badań oszacowałem na 600 mln EUR. Nikt tego nie jest w stanie poli-

czyć dokładnie, bo nie wiadomo co będzie trzeba robić. Dopiero jak pojedziemy w ramach badań praktycznych na morze to stwierdzimy, jakie są warunki działania sprzętu. Zakładam, że trzeba to będzie wielokrotnie modyfikować. Oceniam, że tzw. proces badań i rozwoju można zrealizować w ciągu 10 lat. Po opracowaniu technologii wydobycia i niszczenia amunicji przez dwa lata zbudujemy pierwszy system przemysłowy działający na skale przemysłową. Liczba systemów zależy od decyzji, na ile lat planujemy przedsięwzięcie oczyszczenia dna Bałtyku. Jak chcemy szybciej, to musimy zbudować kilka takich systemów.

Czyli największym wyzwaniem jest innowacyjność oraz koszt.

Albo zostawiamy te miny albo rozminowujemy powolutku, ale to zajmie 300 lat. Albo wykładamy pieniądze, budujemy sprzęt i posyłamy go na zatopioną amunicję i pola minowe.

Te maszyny musiałyby mieć zdolność namierzania amunicji i min, których nie widać. To na pewno nie będzie jedna maszyna, tylko tak jak w fabryce, potrzeba kilku stanowisk, które wykonują różne czynności. Opracować trzeba kilka typów pojazdów. Podobnie z wydobyciem. Istotne jest to, że nie można wzburzyć osadów, bo jak wzburzymy to wszystko wokół będzie zanieczyszczone.





Fot: Mercor

PRZEMYSŁ 4.0 SZANSĄ NA KONKURENCYJNOŚĆ

Ponad 200 lat trwającej rewolucji przemysłowej przyniosło wiele przełomów. XXI wiek należy do Przemysłu 4.0, czyli integracji ludzi, sterowanych cyfrowo maszyn i technologii informacyjnych. Wg raportu „Stan przemysłu 4.0 w Polsce – transformacja cyfrowa 2024” już ponad 60% ankietowanych ma świadomość wagi procesu wdrażania rozwiązań Przemysłu 4.0 dla utrzymania konkurencyjności.

Czwarta rewolucja przemysłowa, której jesteśmy świadkami i aktywnymi uczestnikami od początków XXI wieku, skupia się na wykorzystaniu technologii i automatyzacji, by z ich pomocą przekształcać procesy na bardziej efektywne, zoptymalizowane. Ta wielopoziomowa integracja maszyn, systemów, technologii, ale i ludzi, ma na celu zwiększanie produktywności, wzrost wydajności oraz usprawnienie pracy. W szerszej perspektywie prowadzi to do podniesienia rentowności oraz rozpoznawalności firmy, marki i produktu. A wykorzystane zostają do tego systemy cyberfizyczne (CPS), internet rzeczy (IoT), przetwarzanie chmurowe,

analiza danych (Big Data), interakcja człowieka z maszyną (Technologie HMI) oraz sztuczna inteligencja (AI).

OD PARY DO CYFRYZACJI

Bieg nowożytnej ludzkości wyznaczały ważne wynalazki i idące za nimi rewolucje. Przemysł 1.0 związany jest z wynalezieniem silnika parowego, a w konsekwencji – z mechanizacją i industrializacją. Przemysł 2.0 to już elektryczność oraz elektryfikacja i łącząca się z nimi seryjność produkcji. Przemysł 3.0 naznaczyła cyfryzacja poprzez coraz bardziej

wydajne komputery i oprogramowania sterujące maszynami. Przemysł 4.0 idzie o krok dalej – integruje i komunikuje ze sobą ludzi, sterowane cyfrowo maszyny i zaawansowane technologie informacyjne. Podobnie jak pozostałe rewolucje czwarta także jest nieunikniona, a jej zrozumienie i sprawne wdrożenie staje się przewagą konkurencyjną firm.

STAN PRZEMYSŁU 4.0 W POLSCE

Według raportu „Stan przemysłu 4.0 w Polsce – transformacja cyfrowa 2024” zwiększa się poziom wiedzy na temat Przemysłu 4.0. Ponad 60% ankietowanych ma świadomość wagi procesu wdrażania rozwiązań Przemysłu 4.0 dla utrzymania konkurencyjności, ale napotyka na wiele problemów w procesie implementacji tych rozwiązań. Z kolei główne hamulcowe to braki wykwalifikowanych pracowników i wysokie koszty inwestycji. Raport dostrzega też, że wiele firm nie traktuje implementacji Przemysłu 4.0 jako priorytetowej – w obawie przed kosztami oraz nieudanym wdrożeniem.

TYLKO DLA WIELKICH?

Nie znaczy to bynajmniej, że implementacja Przemysłu 4.0 oraz nowe technologie zarezerwowane są jedynie dla największych firm z okazałymi budżetami inwestycyjnymi.

- Oczywiście w pełni zautomatyzowane linie produkcyjne, póki co będą domeną największych firm, ale automatyzacja



przemysłu może przybrać inną formę np. technologii wspierających zbieranie informacji i optymalizujących utrzymanie produkcji. Takie rozwiązania są dużo tańsze, a również przekładają się na optymalizację – stwierdza Jakub Awieruk.

Kluczem nie tyle są pieniądze, co pewna elastyczność i otwartość na nowe, bo to one napędzają rozwój i postęp.



MCR TECH LAB

AUTOMATYZACJA, BEZPIECZEŃSTWO I OPTYMALIZACJA

Opracowanie i wdrażanie nowoczesnych rozwiązań Przemysłu 4.0 to dzisiaj nie tylko szansa, ale wręcz konieczność dla dużych firm, które chcą rywalizować na międzynarodowych rynkach. W gdańskiej Grupie Mercor S.A., która jest liderem zabezpieczeń przeciwpożarowych do tego celu powołano oddzielny podmiot - mcr Tech Lab. Cel – automatyzacja procesów, a w efekcie większe bezpieczeństwo i optymalizacja kosztów.

Grupa Mercor S.A. jest liderem zabezpieczeń przeciwpożarowych, który istnieje na rynku od 35 lat i konsekwentnie inwestuje w rozwój i nowe technologie. To przykład firmy, która potrafi sprostać wyzwaniom Przemysłu 4.0 i na nie na bieżąco odpowiadać, przede wszystkim rozwijając portfolio produktowe i uwzględniając w swojej długoterminowej strategii innowacyjność.

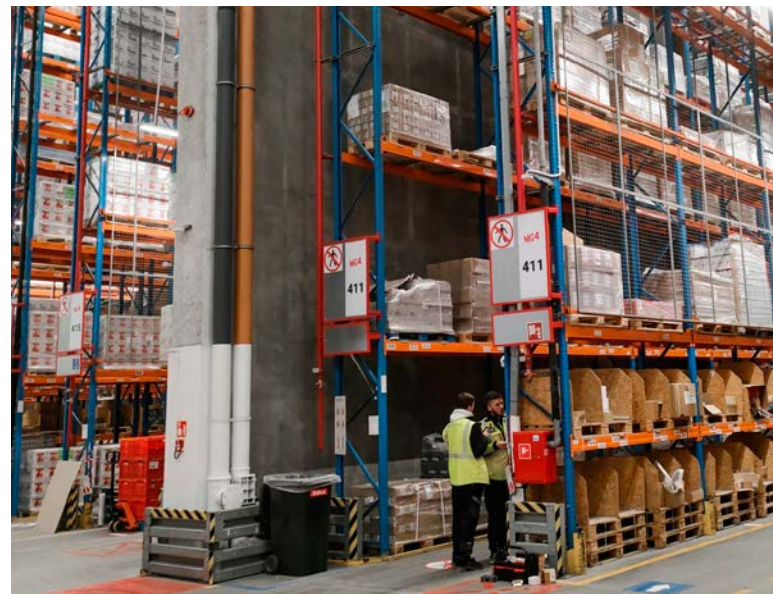
W strukturach grupy zadanie to realizuje mcr Tech Lab – start-up zakupiony przez Mercor dwa lata temu, a odpowiadający za rozwój nowych technologii w grupie. Oferowane przez niego rozwiązania opierają się o komunikację bezprzewodową, mobilne urządzenia, dostęp do aplikacji i danych w chmurze oraz o sztuczną inteligencję.

- Mcr Tech Lab odpowiada na potrzeby rynku, oferując rozwiązania służące przede wszystkim do odczytu parametrów istotnych dla bezpieczeństwa w zakładzie. Proponujemy instalację urządzeń wykrywających między innymi dym, drażniąca, ciśnienie i zalanie. Dostarczamy rozwiązania, które automatyzują procesy dotychczas wykonywane manualnie takie jak odczyty liczników, wskaźników i manometrów. Wartości, które są istotne dla przedsiębiorstwa stają się bezpośrednio dostępne między innymi dla osób odpowiedzialnych za utrzymanie produkcji – opowiada Jakub Awieruk, Inżynier ds. oprogramowania w mcr Tech Lab.

OD IDEI BEZPIECZEŃSTWA PRZECIWPÓŻAROWEGO 4.0. DO KOMPLEKSOWEGO INTEGRATORA ROZWIĄZAŃ

W zamyśle chodziło o wzbogacenie oferty Mercor i bycie liderem bezpieczeństwa przeciwpożarowego dzięki inteligentnym rozwiązaniom dla branży ppoż. Początkowo głównym hasłem przewodnim była „Idea Bezpieczeństwa Przeciwpożarowego 4.0.”. Z czasem pojawiła się potrzeba komercjalizacji proponowanych rozwiązań, która doprowadziła do powstania struktur sprzedażowych. Obecnie przed mcr Tech Lab kolejne zmiany.

- Jesteśmy w fazie przemodelowywania i redefiniowania naszego biznesu w odpowiedzi na potrzeby otoczenia. Na



początku koncentrowaliśmy się na szeroko rozumianej Idei Bezpieczeństwa Przeciwpożarowego 4.0. Teraz idziemy o krok dalej – w kierunku integratora rozwiązań, które wpłyną na bezpieczeństwo i efektywność działania przedsiębiorstwa przez optymalizację kosztów w wyniku wdrożenia naszych rozwiązań – relacjonuje Michał Andrzejewski, Kierownik ds. Handlowych mcr Tech Lab.

I tak liczy się kompleksowość oferty, a nade wszystko fokus na efektywność – kosztową, energetyczną, produkcyjną.

- Patrząc poprzez pryzmat naszego doświadczenia na potencjał rozwoju naszego rynku i na to, jak wszystko ewoluuje, jakie są trendy i potrzeby klientów, dostrzegamy, że liczy się kompleksowość oferty. Aktualnie najszybciej sprzedają się rozwiązania optymalizacyjne do zarządzania mediami, gdyż teraz każda firma, widząc rosnące koszty, chce generować oszczędności poprzez monitorowanie wody, gazu, ciepła i prądu – najlepiej w ramach jednego, zintegrowanego systemu i z pomocą narzędzi optymalizacyjnych, które dostarczamy – podsumowuje Michał Andrzejewski.

WACHLARZ ROZWIĄZAŃ

Mcr Tech Lab oferuje szereg rozwiązań opartych o bezprzewodową komunikację LoRaWAN, która pozwala na stosowanie urządzeń IoT (internet of things / internet rzeczy) w sposób praktycznie bezinwazyjny. Klienci zyskują w ten sposób natychmiastowy dostęp do danych oraz możliwość ciągłego monitorowania parametrów i alarmowania przez SMS, email i notyfikacje.

- Core naszej spółki, jakim jest komunikacja bezprzewodowa, pozostaje zachowany, ale trochę przekierowujemy proporcje. Nadal stosujemy gro różnych liczników i czujników jak w ppoż, tylko teraz są podłączone do mediów, z których sczytują dane i je analizują. Naszym wyróżnikiem jest na pewno mcr Tech System, który to wszystko spaja. Dzięki temu klient ma dostęp do swoich danych, które może obrabiać, analizować i przetwarzać. Otrzymuje on jednocześnie nasze wsparcie techniczne i technologiczne ze wszystkimi możliwymi modyfikacjami w ramach kompleksowej oferty – tłumaczy Michał Andrzejewski.

Mcr Tech System to aplikacja dostępna na smartfony i w przeglądarce internetowej, pozwalająca na odczyt informacji z bezprzewodowych czujników zainstalowanych w zakładzie. Opracowaniu tego rozwiązania poświęcono wiele czasu, a nadal prowadzone są prace nad poszerzeniem oferty kompatybilnych urządzeń pomiarowych.

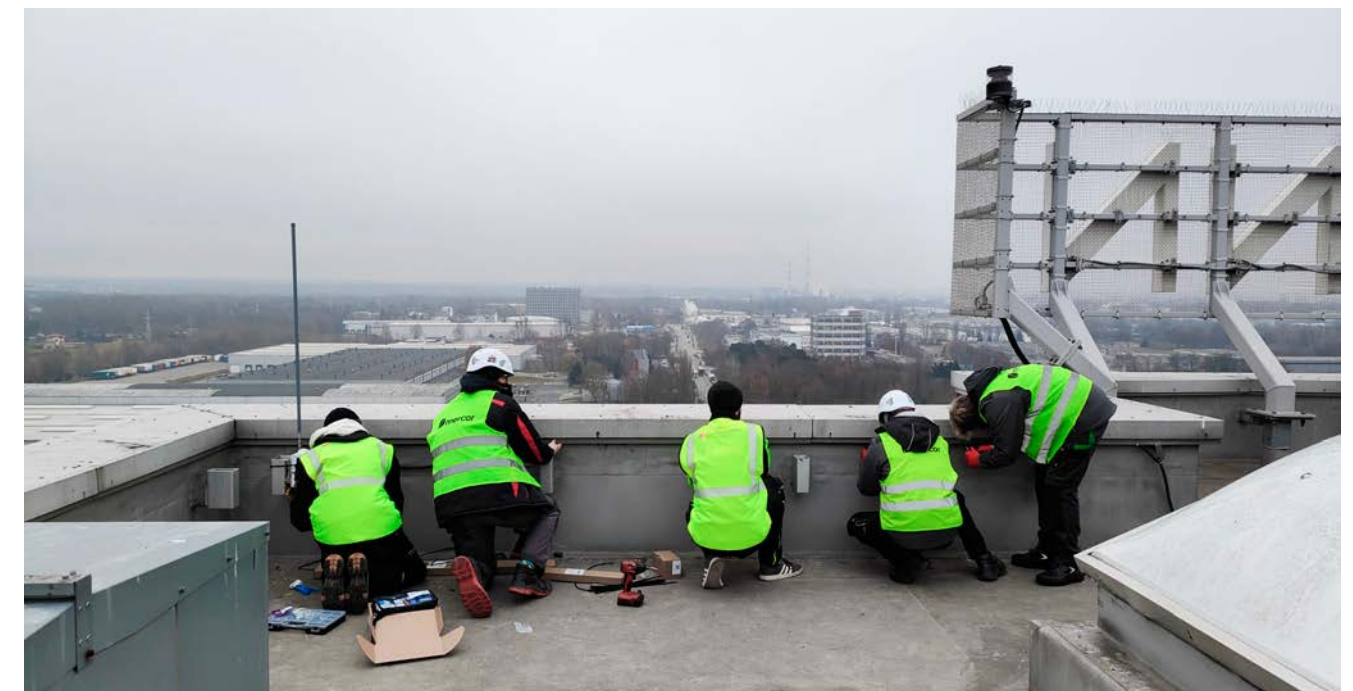
MCRFIRE W ZAKŁADZIE SZKUNER

McrFire to kompaktowy, inteligentny, bezprzewodowy system wykrywania i sygnalizacji pożaru w budynkach, wykorzystujący bezpieczną i niezawodną technologię detekcji i transmisji radiowej. Rozwiązanie sprawdza się w każdej przestrzeni, także tej starszej, wymagającej modernizacji.

Przedsiębiorstwo Szkuner we Władysławowie zajmuje się połowem i przetwórstwem ryb. Powstało w 1955 r. i by, nadal mogło funkcjonować w bezpieczny sposób, wymagało dostosowań do bieżących wymogów, a przede wszystkim uruchomienia systemu sygnalizacji pożaru w części produkcyjnej, gdzie dotychczas brakowało takiej ochrony.

Mcr Tech Lab zaproponował klientowi nowatorskie rozwiązanie bezprzewodowego systemu ppoż – mcr Fire, w skład którego wchodzi: centrala przeciwpożarowa, czujniki dymu, ROP-y oraz sygnalizatory. Dużą zaletą całego systemu jest szybkie i łatwe wdrożenie, bez kłopotliwych prac instalacyjnych w obiekcie i generowanych przez nie przestoju.

McrFire zintegrowano z mcr Tech System. To rozwiązanie w pełni certyfikowane przez Centrum Naukowo-Badawcze Ochrony Przeciwpożarowej. W przypadku zdarzenia pożarowego gwarantuje reakcję ratującą życie i mienie oraz informuje wyznaczone osoby.



MONITOROWANIE ZAPEŁNIENIA KONTENERÓW NA ODPADY W STAROGARDZIE GDAŃSKIM

Czujnikiapełnienia śmietników to nowoczesne rozwiązanie, które pomaga w optymalizacji procesu utylizacji odpadów. Umożliwiają one monitorowanie odpadów w kontenerach i wysyłanie powiadomień o potrzebie ich opróżnienia. Przynosi to oszczędność czasu i kosztów, a także poprawę efektywności i ekologii całego procesu.

W przypadku miasta Starogard Gdański mcr Tech Lab opracował czujniki montowane wewnątrz kontenera wykorzystujące fale ultradźwiękowe o wysokiej częstotliwości, niesłyszalne dla człowieka. Dają one większe szanse na wychwycenie odpadów także tych poza zasięgiem światła odbitego. Zmierzony dystans jest wysyłany za pomocą protokołu LoRaWAN do bramki komunikacyjnej, która przesyła dane do chmury, gdzie odległość zostaje zamieniona naapełnienie oraz zapisana w bazie danych.

Czujnikapełnienia jest zabezpieczony obudową zapewniającą odporność na pył, wodę i uszkodzenia mechaniczne. Dzięki temu może działać w trudnych warunkach atmosferycznych. Zastosowane rozwiązanie jest jednym z najnowocześniejszych w dziedzinie zarządzania odpadami, umożliwiającym dokładne monitorowanie poziomuapełnienia kontenerów i efektywniejsze zarządzanie procesem utylizacji. Pomiar i aktualizacja danych w chmurze odbywają się co godzinę. Z ich pomocą lokalny odbiorca odpadów może zoptymalizować trasy przejazdu śmieciarek, a przez to zmniejszyć zużycie paliwa oraz czas potrzebny na przejazd.

NOWOCZESNE TECHNOLOGIE, GLOBALNI KLIENCI

Respondenci wspomnianego raportu „Stan przemysłu 4.0 w Polsce – transformacja cyfrowa 2024” wskazują, że aktualnie najpopularniejszymi wykorzystywanymi technologiami są: Big Data i analiza AI (60%), automatyzacja (58%) oraz drony i coboty, czyli roboty przemysłowe (35%).

W mcr Tech Lab nacisk położono na big data i analizę AI. Cały czas trwają prace nad poszerzeniem wartości oferowanych rozwiązań. Aktualnie klienci firmy m.in. zyskują dostęp do natychmiastowego odczytu z liczników prądu i ciepła, zabezpieczając kluczowe obszary, monitorując np. zalanie, mają do dyspozycji nowe narzędzia w monitorowaniu produkcji poprzez odczyty z czujników wibracji i temperatur zamontowanych na silnikach elektrycznych.

- Współpracujemy z dużymi, globalnymi firmami produkcyjnymi z branży automotive, czy kosmetycznej, z przemysłem stoczniowym, z fabrykami produkującymi okna i drzwi, a także ze spółkami zarządzającymi galeriami handlowymi – wlicza Michał Andrzejewski.



NAJWIĘKSZY WYBÓR ŻYWYCH OWOCÓW MORZA W POLSCE

WYSELEKCJONOWANE WINA, SZAMPANY I KOKTAJLE

W TRZECH AKWARIACH ŻYWE:

HOMARY

KRABY KRÓLEWSKIE

12 RODZAJÓW OSTRYG

ORAZ

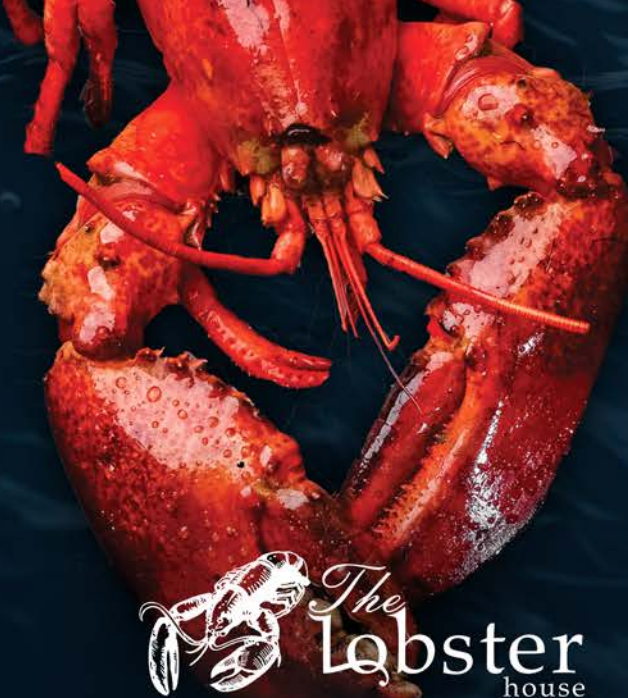
KAWIOR Z JESIOTRA

I INNE OWOCY MORZA



WWW.LOBSTERHOUSE.PL

CELEBRATE YOUR LIFE!
LOBSTER HOUSE | DŁUGIE POBRZEŻE 24 GDAŃSK | TEL.: 733 000 514



KULINARNY OSKAR NA POMORZU

Autorka: Marta Dworak



Arco by Paco Pérez została pierwszą pomorską restauracją, która dostała gwiazdkę renomowanego przewodnika kulinarnego Michelin. Ponadto francuska firma wyróżniła 18 innych lokali z Trójmiasta. Wszystkie po raz pierwszy znalazły się w polskiej edycji przewodnika Michelin. Stroną umowy z Francuzami była Polska Organizacja Turystyczna, a w projekt – poprzez podmioty zajmujące się turystyką - zaangażowały się także samorządy Trójmiasta i województwa pomorskiego.

GWIAZDKI MICHELIN | RAPORT

Kulinary Oskar na Pomorzu	str. 62
Kolejka chętnych, ale ceny bez zmian. Zwycięskie Arco by Paco Pérez	str. 66
Nie musi być ekskluzywnie. Laureaci Michelin	str. 67
Nowe strategie i ulepszenia. Jak restauracje przygotowywały się do wizyt inspektorów Michelin	str. 70
124 lat przewodnika Michelin	str. 73
Gwiazdki pełne pożądanía. Kategorie wyróżnień, praca inspektorów i marzenia szefów kuchni	str. 74
Michelin w Polsce. Kto zdobył gwiazdkę?	str. 77
Marketingowa siła przewodnika	str. 78
POT - PROT - GOT - SOT. Kulisy umów i finansowania	str. 79



Informacje o możliwości uzyskania słynnej gwiazdki Michelin przez restaurację z Trójmiasta oficjalnie pojawiały się już od wiosny 2024, choć do branży gastronomicznej informacje docierały już nieco wcześniej. Wyniki oficjalnie ogłoszono 21 czerwca. Tego dnia Arco oficjalnie stała się jedną z ośmiu restauracji w Polsce, a pierwszą z Pomorza, która uzyskała gwiazdkę.

- Oczywiście mieliśmy nadzieję, że uda nam się zdobyć wyróżnienie będące spełnieniem naszych najskrytszych zawodowych marzeń, jednak warto podkreślić, iż wizyty inspektorów są absolutnie anonimowe i do samego momentu ogłoszenia nie byliśmy pewni, czego się spodziewać – komentują Krzysztof Dembek i Rafał Marcyniuk Joint-CEO Olivia Star Top.

Założycielem restauracji jest Paco Pérez, utytułowany, hiszpański kucharz. Arco to restauracja fine diningowa znajdująca się na 33. piętrze wieżowca Olivia Star w gdańskiej Oliwie. Pérez słynie z innowacyjnego podejścia do kuchni śródziemnomorskiej i upodobania do unikalnych, regionalnych składników.

NAJWYŻSZY CZAS NA POMORZE

Poza gwiazdką dla Arco Michelin wyróżnił 18 lokali. Zieloną Gwiazdkę dostała gdańska restauracja Elikssir. To wyróżnienie przyznawane za kuchnię prowadzoną zgodnie z proekologicznym, zrównoważonym rozwojem.

Ponadto Michelin przyznał 5 wyróżnień Bib Gourmand (2 w Gdańsku, 2 w Sopocie i 1 w Ciekocinku) oraz 13 rekomendacji (8 dla Gdańska, 3 dla Sopotu i 2 dla Gdyni). Do tego doszły 3 hotele (z Sopotu Hotel Testa i Rezydent Sopot MGallery Hotel Collection, z Gdyni Hotel Quadrille Relais & Châteaux), które dołączyły do dostrzeżonego już wcześniej Puro Gdańsk Stare Miasto.

- Włączenie restauracji z Trójmiasta i regionu pomorskiego do tegorocznej selekcji to uhonorowanie wielu lat rozwoju lokalnej branży gastronomicznej, trudnej pracy ludzi tworzących te szczególne doznania: szefów kuchni, kelnerów, sommelierów. To również docenienie potencjału lokalnych produktów oraz kon-



Fot. Mercato

sekwentnych działań informacyjno-promocyjnych, jakie sukcesywnie podejmują organizacje turystyczne wraz z partnerami – ocenia Łukasz Magrian, Dyrektor Zarządzający Pomorskiej Regionalnej Organizacji Turystycznej.

- Tak naprawdę to był najwyższy czas, aby restauracje z tak turystycznego regionu jak Pomorze dołączyły do grona wyróżnionych w naszym kraju. Wierzymy, że dzięki temu Pomorze i Gdańsk przyciągną jeszcze większą liczbę turystów. Co ważne, ta oferta jest stała, co wpływa pozytywnie na ograniczenie zjawiska sezonowości – podkreśla Michał Brandt z Gdańskiej Organizacji Turystycznej. - Warto też zaznaczyć, że to właśnie Pomorze miało najlepsze otwarcie w tym zakresie w Polsce. To oznacza, że obiekty z tego regionu otrzymały najwięcej wyróżnień, wkraczając do elitarnego grona docenionych przez ekspertów Przewodnika Michelin.

Wszyscy laureaci znaleźli się w polskiej edycji przewodnika Michelin. To gwarancja międzynarodowej renomy, co w praktyce przekłada się na biznesową pozycję.

Stroną umowy z Michelin była Polska Organizacja Turystyczna, dla której to już kolejny polski region jaki udało się umieścić w przewodniku. W poprzednich polskich edycjach Michelin znalazła się Warszawa, Kraków i Poznań. W tej po raz pierwszy dołączyło Trójmiasto i Pomorze. W projekcie brały też udział lokalne organizacje turystyczne – Pomorska Regionalna Organizacja Turystyczna, Gdańska Organizacja Turystyczna i Sopotcka Organizacja Turystyczna.

Nie wiadomo dokładnie jaka była wysokość umowy z Michelin, gdyż POT wskazuje na tajemnicę handlową. To instytucja dotowana przez państwo i nadzorowana przez Ministerstwo Sportu i Turystyki. To samo dotyczy zaangażowania finansowego trójmiejskich instytucji turystycznych, a tym samym samorządów. Wiadomo, że Sopot w tym roku przeznaczył na SOT 1,2 mln, a Gdańsk na GOT 9 mln. Z tych budżetów mogły pójść środki dla Michelin. Dokładną informację przekazała Gdynia, która przystąpiła do GOT i zapłaciła składkę 234 tys. złotych. Głównym motywem jej przystąpienia do GOT był właśnie udział w projekcie z Michelin.

Po stronie wykonawczej w projekcie brała udział Polska Akademia Gastronomiczna, którą kieruje gdańszczanin Maciej Dobrzyński.



Fot. Elikssir

KOLEJKA CHĘTNYCH, ALE CENY BEZ ZMIAN

Nagrodzona gwiazdką restauracja Arco by Paco Pérez słynie z finediningu i wyszukanych spotkań degustacyjnych. Choć od przyznania gwiazdki minęły raptem tygodnie to już odczuła zwiększone zainteresowanie klientów.



Fot. Arco by Paco Pérez

Za finediningową kuchnię Arco odpowiada zespół szefa o włoskich korzeniach, Antonio Arcieriego, związanego z restauracjami Paco Péreza już od kilkunastu lat.

- Oczywiście mieliśmy nadzieję, że uda nam się zdobyć wyróżnienie będące spełnieniem naszych najskrytszych zawodowych marzeń, jednak warto podkreślić, iż wizyty inspektorów są absolutnie anonimowe i do samego momentu ogłoszenia nie byliśmy pewni, czego się spodziewać. O gwiazdce dowiedzieliśmy się, odświeżając stronę Przewodnika Michelin. Nie ukrywamy, że był to bardzo emocjonujący dzień, podczas którego cały zespół Arco spotkał się na 33. piętrze i w napięciu oczekiwał na tę wiadomość – wspominają Krzysztof Dembek i Rafał Marcyniuk Joint-CEO Olivia Star Top.- Ciężko opisać radość, która towarzyszyła nam w minucie, w której zobaczyliśmy dwa czerwone znaczki przy nazwach restauracji Arco oraz Treinta y Tres (wyróżnienie Bib Gourmand).

Ta 5-letnia restauracja włożyła ogrom pracy w ten sukces, a pierwsze lata jej rozwoju naznaczyła w dużej mierze pandemia.

- Wyróżnienie, które otrzymaliśmy to dla wielu osób tworzących nasz zespół spełnienie absolutnych marzeń - ich wybory nie tylko zawodowe, ale i prywatne podporządkowane były właśnie tej chwili. To marzenie udało nam się osiągnąć razem, pomimo wielu przeszkód, które napotkaliśmy na naszej drodze od momentu otwarcia restauracji Arco. Wspólnie przeżyliśmy ciężkie czasy pandemii, miesiące zamknięcia i ciężkiej pracy, aby odbudować wszystko to, na co tak ciężko pracowaliśmy. Dzisiaj, z pełnym przekonaniem, możemy stwierdzić, że nasza cierpliwość w dążeniu do celu była warta tej chwili, a zespół Arco w pełni zasłużył na to wyjątkowe wyróżnienie – podsumowują Krzysztof Dembek i Rafał Marcyniuk.

Przyznają jednocześnie, że od ogłoszenia wyników okienko rezerwacyjne uległo znacznemu wydłużeniu, a każdego dnia do restauracji spływają dziesiątki zapytań. Jednocześnie gwiazdka nie wpłynęła na zmianę cen, które wynikają przede wszystkim z kosztów jakościowych składników.



Fot. Hewelke

NIE MUSI BYĆ EKSKLUZYWNE

Poza Arco Michelin wyróżnił także 18 innych restauracji z Pomorza. Co ważne – doceniane są nie tylko te najbardziej wykwintne restauracje, ale te, którym udało się doskonale zbalansować stosunek ceny do jakości. Co jednak najważniejsze wszystkie po raz pierwszy znalazły się w polskiej edycji słynnego przewodnika.

Gwiazdka dla Arco nie była w środowisku zaskoczeniem, a raczej pewnikiem. Zdecydowanie większe, ale pozytywne zdziwienie wzbudziła pierwsza Zielona Gwiazdka w Polsce. A zdobyła ją restauracja Elikzir w Gdańsku. To wyróżnienie Michelin wprowadził w 2020 roku dla restauracji, które mają zasługi na polu zrównoważonego rozwoju. I to nie byle jakie osiągnięcia, skoro z 17281 dostrzeżonych przez przewodnik restauracji Zieloną Gwiazdkę ma jedynie 541, w tym jedna jedyna polska.

- Wyróżnienie to otrzymują restauracje, które łączą doświadczenie kulinarne na najwyższym poziomie bazujące na lokalnych produktach z wyjątkowymi zobowiązaniami do ochrony środowiska. Ma ono na celu promowanie działań na rzecz zrównoważonej gastronomii, ekologii i zobowiązuje do trwałych praktyk w tej materii – wyjaśnia Mateusz Trzeciak, właściciel Elikziru.

- Inspektorzy Michelin zwracają szczególną uwagę na takie aspekty jak: pochodzenie składników, sezonowość produktów, wpływ na środowisko, systemy zarządzania odpadami, recykling oraz komunikację z gośćmi na temat zrównoważonego podejścia restauracji.

Restauracja działa w duchu zrównoważonego rozwoju, nurtu eko i zero waste od 2015 roku, czyli od powstania. Choć początki nie były łatwe – w tamtym czasie miała na przykład problem z kupnem metalowych rurek do koktajli, więc zapadła decyzja o tym, aby je samemu wyprodukować.

- Nasze działania to od tych prozaicznych: jak metalowe rurki czy segregacja odpadów, po te bardziej złożone jak korzystanie z lokalnych dostawców, odnawialnych źródeł energii czy też liczenie naszego śladu węglowego.

	RESTAURACJA	MIASTO	WYRÓŻNIENIE
1	Arco by Paco Pérez	Gdańsk	1 Gwiazdka
2	Elik sir	Gdańsk	Zielona Gwiazdka / Wybrane Restauracje
3	Hewelke	Gdańsk	Bib Gourmand
4	Treinta y Tres	Gdańsk	Bib Gourmand
5	Vinissimo 1	Sopot	Bib Gourmand
6	1911 Restaurant	Sopot	Bib Gourmand
7	Luneta & Lorneta Bistro Club	Ciekocinko	Bib Gourmand
8	Fino	Gdańsk	Wybrane Restauracje
9	Mercato	Gdańsk	Wybrane Restauracje
10	True	Gdańsk	Wybrane Restauracje
11	Ritz	Gdańsk	Wybrane Restauracje
12	Piwna47	Gdańsk	Wybrane Restauracje
13	Tygle	Gdańsk	Wybrane Restauracje
14	Nieszuka	Gdańsk	Wybrane Restauracje
15	L'Entre Villes	Sopot	Wybrane Restauracje
16	Café Xander	Sopot	Wybrane Restauracje
17	Fisherman	Sopot	Wybrane Restauracje
18	Oberża 86	Gdynia	Wybrane Restauracje
19	Butchery & Wine	Gdynia	Wybrane Restauracje

1 Gwiazdka – Wysoka jakość gotowania – godne uwagi
 2 Gwiazdki – Doskonała kuchnia - warto odwiedzić
 3 Gwiazdki – Wyjątkowa kuchnia - zobacz koniecznie
 Zielona Gwiazdka – zrównoważona gastronomia
 Bib Gourmand – Dobry stosunek jakości do ceny
 Wybrane Restauracje – Dobra kuchnia



Fot. Hewelke

Ponad 75 % produktów, jakich używamy na kuchni, pochodzi z Polski i bardzo wiele z nich - z województwa pomorskiego. Na naszych półkach barowych znajduje się już ponad 40 polskich alkoholi i cały czas poszerzamy nasze portfolio w tym zakresie. Bardzo wiele elementów naszych dań przygotowujemy też sami, np. pieczywo, przetwory, ser mascarpone, piwo imbirowe, tonik, energetyk itd. – wylicza Mateusz Trzeciak. - Jako jedyna firma w Trójmieście oraz jedna z dwóch w województwie pomorskim jesteśmy też częścią eksperymentalnego projektu Unii Europejskiej ETSM2030, który ma na celu stworzenie systemu zrównoważonego rozwoju dla turystyki. Wzięło w nim udział 6 państw, które wytypowało po 14 uczestników działających w szeroko pojętej branży turystycznej. Naszym celem jest otrzymanie zielonego listka, który jest dowodem na to, że firma podejmuje wiele działań, aby jak najmniej szkodzić środowisku.

Dla Eliksiru Zielona Gwiazdka to pewne zaskoczenie, ale i ogromna motywacja do dalszej pracy.

- Pomimo naszych działań, do ostatnich minut przed ogłoszeniem wyników nie wiedzieliśmy, czy w ogóle znajdziemy się w Przewodniku Michelin, nie mówiąc

już o odznaczeniu, jakim jest Zielona Gwiazdka. Zrobiliśmy bardzo wiele w duchu zrównoważonego rozwoju, ale pojawienia się w przewodniku Michelin tak naprawdę nigdy nie można być pewnym – wspomina Mateusz Trzeciak. - To przede wszystkim ogromne wyróżnienie i spełnienie naszych marzeń. Jest to też ogromna odpowiedzialność na przyszłość - audyty są ciągle, a, by utrzymać dane wyróżnienie, trzeba niezmienne oferować wysoką jakość. To dla nas również ogromna motywacja do dalszej pracy.

BIB GOURMAND, CZYLI NAJLEPSZY STOSUNEK JAKOŚCI DO CENY

Choć restauracje z Przewodnika Michelin kojarzą się przede wszystkim z ekskluzywnością i wysokimi cenami, znajdziemy w nim nie tylko luksusowe lokale, ale i puby, bistra, a nawet stoiska z jedzeniem ulicznym. Co więcej od 1997 roku Michelin przyznaje Bib Gourmand lokalom wyróżniającym się najlepszym stosunkiem jakości do ceny. Znajdziemy w nich trzydaniowe posiłki w rozsądnej cenie. Limit kosztowy różni się w zależności od kraju i kosztów utrzymania, wspólnym mianownikiem jest jakość oraz prostszy styl gotowania – rozpoznawalny i „łatwy do zjedze-

nia”. Restauracje Bib Gourmand dają swoim gościom radość z bardzo dobrej kuchni za rozsądną cenę. Coraz więcej osób właśnie tego szuka, a inspektorzy poświęcają tej kategorii tyle samo czasu co innym.

Na Pomorzu przyznano 5 takich wyróżnień – jedno z nich restauracji Hewelke z Gdańska.

- Bib Gourmand jest dla nas uhonorowaniem naszej ciężkiej 2-letniej pracy i pokazaniem tego, że od samego początku wiedzieliśmy, że robimy to dobrze. Myślę, że inspektorzy zwrócili uwagę na świetną jakość naszej oferty w stosunku do bardzo dobrych cen – przypuszcza Michał Szupienko Food & Beverage Manager w Hewelke. - To praca całego zespołu, który jest fundamentem restauracji, a później i jej sukcesów. Mamy bardzo zaangażowanych ludzi, dzięki którym możemy realizować bardzo wiele. Myślę, że sukcesem każdej restauracji są dwie rzeczy: zgrany i doceniany zespół oraz powtarzalność. Niezależnie od tego, kiedy przydziesz do Hewelke i w jakich okolicznościach, na talerzach i w kieliszkach zawsze otrzymasz naszą jakość.

NIE TYLKO METROPOLIE

Przewodnik Michelin stara się wychodzić poza metropolie i szukać kulinarnych skarbów w mniejszych miastach czy wręcz na peryferiach. W Polsce można mówić o skromnych, acz obiecujących tego począt-

kach takich jak restauracja Giewont w Kościelisku, która w tym roku otrzymała jedną gwiazdkę. Na Pomorzu natomiast dostrzeżono Lornetę i Lunetę zlokalizowaną w Ciekocinku, nagrodzono ją Bib Gourmand.

- Pracowaliśmy bardzo ciężko przez równe 10 lat, mając nadzieję, że pewnego dnia Przewodnik Michelin wejdzie do Polski szerzej i uzna za warcie nas odwiedzić. Tak się właśnie stało. Jesteśmy jedną z dwóch restauracji w Polsce wyróżnionych przez przewodnik, które nie znajdują się w dużym mieście. Tym bardziej czujemy się zaszczytzeni wyróżnieniem – cieszy się Tomasz Bałuk CEO Pałacu Ciekocinko Hotel Resort & Wellness. - Myślę, że cały koncept Pałac Ciekocinko**** wraz z restauracją Luneta & Lorneta jest w skali naszego kraju wyjątkowy. Łączymy przepiękne miejsce w całości odrestaurowane do standardów przełomu XIX/XX wieku z wyjątkowym podejściem do gości. To mało spotykane, aby w małej wiosce można było każdego dnia roku zatrzymać się w 5-gwiazdkowym hotelu i zjeść w zacnej restauracji, która trzyma poziom cały rok. Cieszy mnie też obserwacja inspektora przewodnika, który wskazuje na uśmiech zespołu. Tak, to prawda. Tacy jesteśmy.

POMORSKIE ZASKOCZENIE

A o tym, że podejście obsługi do gościa się liczy, przekonał się - uznawany przez lokalne środowisko gastronomiczne za faworyta – Biały Królik, który w tym roku został pominięty w zestawieniu Michelin. Niektórzy wrócili mu nawet jedną gwiazdkę i nie kryją zdziwienia. Inspektorzy wyróżnili za to sam Hotel Quadrille Relais & Châteaux, w którym restauracja się mieści.

- Zdecydował błąd personalny podczas pierwszej wizyty. Wiemy, co się wydarzyło i wdrażamy plan naprawczy. Wiedzieliśmy o tym od maja, więc mieliśmy czas na przeorganizowanie systemu funkcjonowania restauracji. Od lipca Biały Królik to będzie tylko tasting 8 lub 12 pozycji, chcemy jeszcze bardziej postawić na to, co zapewnia nam 75 % sprzedaży. Rezygnujemy z wegańskiego tasting menu, a w całym hotelu będzie funkcjonowało jedno menu a la carte, w którym będzie dostępny wegański set dań właściwych – mówi Marcin Popielarz, szef kuchni i właściciel restauracji. - Myślę, że taki kubek zimnej wody przyda się temu miejscu, łatwiej podejmuje się wtedy trudne, strukturalne decyzje. Dla hotelu z kolei to wielki sukces, bardzo cieszymy się i w przyszłym roku chcemy aspirować do klucza.

Dumą napawa go sukces Hewelke, w której jest Chefem Patronem.

- Taki wynik w Hewelke to zasługa wspaniałych osób, z którymi mam możliwość pracy - Karol, Michał i Alyona. - To miejsce tworzą ludzie, jedzenie to tylko dodatek – podsumowuje.



Fot. Mercato

NOWE STRATEGIE I ULEPSZENIA

Choć rozmowy trójmiejskiego środowiska gastronomicznego o udziale przewodnika Michelin toczyły się już od lat to sprawa nabrała tempa jesienią 2023 roku. Wtedy lokale na różny sposób zaczęły się przygotowywać do ewentualnych wizyt inspektorów Michelin, które miały zdecydować o uzyskaniu wyróżnienia. Możliwość uzyskania wyróżnienia najczęściej oznaczała dodatkową motywację do nowych strategii i ulepszeń.

Według lokalnego środowiska gastronomicznego rozmowy o tym, że Michelin powinien się zainteresować Pomorzem, toczyły się od kilku lat.

- Temat przewodnika Michelin był obecny w kuluarowych rozmowach już od kilku lat, mówiło się, że Trójmiasto, które ma tak bogatą bazę gastronomiczną, zasługuje na wizytację Michelin, a każdy z rozmówców podchodził do tego projektu bardzo ambicjonalnie, aż w końcu się udało – mówi Michał Wołczyk, manager L'Entre Villes w Sopocie.

Jesienią 2023 dyskusje zaczęły wreszcie nabierać realnego kształtu.

- Pierwsze informacje usłyszałem w listopadzie 2023 roku. Na poważnie, temat pojawił się w rozmowach szefów kuchni w styczniu, i można było zauważyć, że rozpoczęli oni wzmożone dyskusje, kto dostanie gwiazdkę, a kto rekomendację – sięga pamięcią Dominik Karpik Head Chef restauracji Mercato w Gdańsku.

Wiosną 2024 temperatura rozmów wciąż rosta, aż w kwietniu pojawiła się oficjalna informacja.

- Choć rozmowy na temat potencjalnego ukazania się w przewodniku restauracji z Trójmiasta toczyły się od wielu lat, to definitywnie zostało to potwierdzone w kwietniu, kiedy przewodnik oficjalnie na swoich profilach poinformował, że całe województwo pomorskie dołączy w tym roku do Warszawy, Krakowa oraz Poznania – wspomina Michał Szupieńko Food & Beverage Manager w Hewelke.

W kwietniu restauracjebrane pod uwagę otrzymały maila od przewodnika z prośbą o uzupełnienie informacji na swój temat. Znaczyło to prawdopodobnie, że inspektorzy już dany lokal odwiedzili. Nie było to natomiast żadną gwarancją powodzenia. Restauracje nie wiedzą, kiedy i ile razy były wizytowane.

NIE ZWARIOWAĆ

Ta niepewność wzmagała wewnętrzne starania, ale i nie sposób było przewidzieć, kto jest inspektorem, dlatego odpowiedni poziom musiał być utrzymywany stale.

- Z czystym sumieniem mogę przyznać, że inspektorzy perfekcyjnie zakamufłowali się w tłumie naszych gości, nie mieliśmy nawet szczypty podejrzenia, kto to mógł być. Tym bardziej jesteśmy bardzo dumni z tego, że, pracując na naszym stałym poziomie i opiekując się gośćmi, którzy okazali się inspektorami Michelin, w ten sam sposób, w jaki robimy to na co dzień, zostaliśmy dostrzeżeni – stwierdza Michał Wołczyk z L'Entre Villes.

Podejrzenia wzbudzają przede wszystkim rezerwacje jednoosobowe, ale też nie tędy droga. Po pierwsze

takich rezerwacji w niektórych lokalach jest całkiem sporo, a po drugie inspektorzy mogą pojawić się także we dwóch.

- Niekiedy wydaje nam się, że dana rezerwacja jest z przewodnika, a pewnie nie jest. I odwrotnie. Często jest to 1-osobowa rezerwacja, ale nie jest to regułą. Takich rezerwacji w ubiegłym roku mieliśmy ponad 70, a zapewne tylko ułamek z nich był z Michelin. Inspekcje Michelin to swoista gra między przewodnikiem, a restauracją. Każdy z naszych gości jest dla nas tak samo ważny i traktowany jednakowo, i tak samo jest w przypadku rezerwacji, które podejrzewamy o inspekcję... Tyle, że z dodatkową lekką nutą niepewności – wspomina Mateusz Trzeciak, właściciel restauracji Elixir w Gdańsku.

Jedyny sposób, żeby nie zwariować, to robienie swego i traktowanie każdego gościa z odpowiednią uwagą, co w dłuższej perspektywie powoduje korzyść dla wszystkich odwiedzających.

- Z perspektywy czasu każdy mógł być inspektorem. Myślenie o tym, czy dany gość jest inspektorem, może doprowadzić do szaleństwa. Nie można traktować gości inaczej, podejrzewając, że to inspektor. W Mercato każdego traktujemy z jednakową atencją oraz zainteresowaniem. Jeżeli gość potrzebuje więcej uwagi serwisu, szefa kuchni czy kucharza, na pewno ją otrzyma – konstatuje Dominik Karpik z Mercato.

KAŻDY WEDŁUG SWOJEJ STRATEGII

Strategia przygotowań była dla każdego lokalu inna. Jedni robili po prostu swoje, konsekwentnie się rozwijając.

- W True staramy się z całego serca, aby nie tylko nasze dania, ale też serwis i alkohole były na najwyż-



Fot. True



szym poziomie. Codziennie wkładamy kawał ciężkiej pracy w to, aby dostarczać naszym gościom niezapomnianych emocji – to jest nasz cel. Inspektorzy z przewodnika kierują się swoim kodeksem, poprzeczka jest wysoka i cieszymy się, że zostaliśmy docenieni – podsumowuje Agnieszka Łangowska, współwłaściciel restauracji True. - Od początku w True pracujemy według opracowanych kroków serwisu, które oczywiście cały czas udoskonalamy, ale nigdy naszym motorem do lepszej pracy nie była wiadomość o możliwej wizycie inspektorów z przewodnika.

Inni wprowadzili konkretny plan ulepszeń.

- Intensywne zmiany w restauracji rozpoczęliśmy jesienią 2023 roku. Wiedząc, że inspektorzy Michelin poznają Polskę i po Warszawie, Krakowie i Poznaniu mogą odwiedzić kolejne miasta, cały nasz zespół zintensyfikował swoje wysiłki, aby zaprezentować się z jak najlepszej strony. Nominacje nadawane są co roku. Przeprowadziliśmy dodatkowe szkolenia dla pracowników, rozszerzyliśmy kartę win i otworzyliśmy się na kulinarne innowacje – tłumaczy Dominik Karpik z Mercato. - Nagroda Michelin jest marzeniem większości osób związanych z branżą kulinarną, zwłaszcza w segmencie fine dining. To, co było marzeniem, może stać się rzeczywistością. Dlatego wspólnie z zespołem postanowiliśmy zrealizować ten cel. Jesteśmy dumni, że nasza ciężka praca została doceniona rekomendacją. To zasługa nie tylko ostatniego roku, ale wielu lat pracy restauracji, aby być rozpoznawalną.

WYSIŁEK ZESPOŁOWY

Nadzieję mieli wszyscy, przekonanie, że się należy – wielu, ale otwarcie mówią o tym nieliczni.

- Może zabrzmieć to grubiańsko, ale tak - spodziewaliśmy się wyróżnienia. Wiem, jaką robotę robimy w Fishermanie i ile każdy poświęca dla tej knajpy. To wyróżnienie po

prostu było dla mnie/nas formalnością – mówi z przekonaniem Rafał Koziorzowski, Head Chef sopockiej restauracji Fisherman. - Rekomendacja Michelin to dla nas światowa pieczęć jakości usług gastronomicznych na wyznaczonym przez nas poziomie.

Większość podkreśla wagę tego wyróżnienia jako zwieńczenie lat konsekwentnej pracy.

- Rekomendacja Michelin jest jak Oskar w gotowaniu :) To dla nas ogromny sukces i duma, a dla mnie osobiście uhonorowanie 20 lat mojej ciężkiej pracy. To także dowód na to, że moje poświęcenie i konsekwencja w sposobie gotowania, wyborze składników, doborze win, sposobie prowadzenia restauracji była słuszną. Jest to dla mnie tak ogromne wyróżnienie, że ciężko nawet opisać to, co się dzieje od momentu ogłoszenia wyników – wyjaśnia Piotr Ciomek, szef kuchni i właściciel gdyńskiej restauracji Oberża 86.

Rekomendacja Michelin to przede wszystkim wysiłek zespołowy.

- Czym innym jest dla każdego z nas osobno i czym innym dla całego zespołu. Jak słuchałam wypowiedzi podniekanych członków naszej grupy, każdy zaznaczał inną ważną wartość dla siebie. Nie raz było to poczucie dumy, dowód na to, że to, co robimy, robimy dobrze, że jest to piękne podsumowanie dotychczasowej kariery, że to, co robimy, jest ważne, że jest się istotnym - wylicza Agnieszka Łangowska z True. - Natomiast dla całego zespołu jako jednego organizmu to potwierdzenie, że nasza spójność, uzupełnianie się i wspieranie jeden drugiego w dążeniu do wyznaczonego celu zostały docenione. Wiatr zawiął nam jeszcze mocniej w skrzydła.

124 LATA PRZEWODNIKA MICHELIN

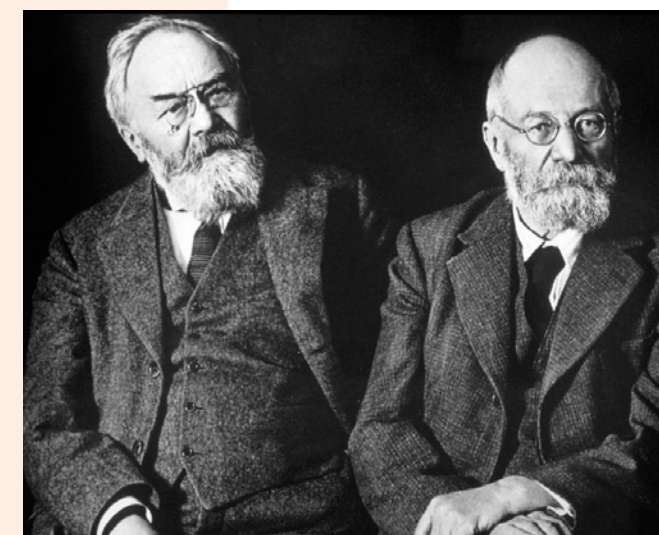
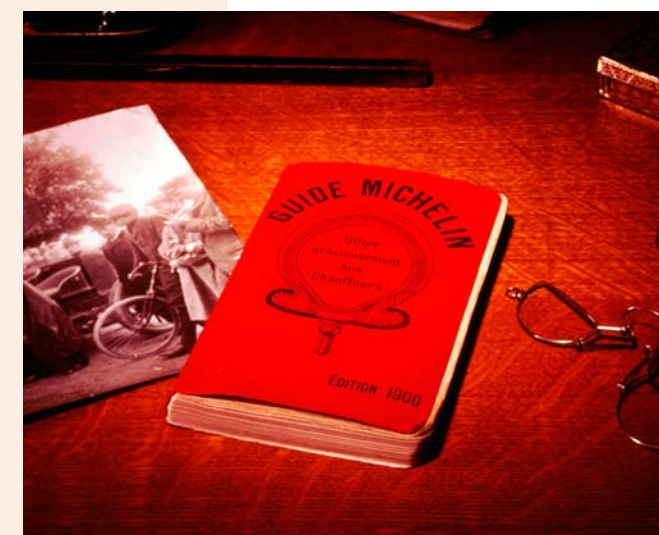
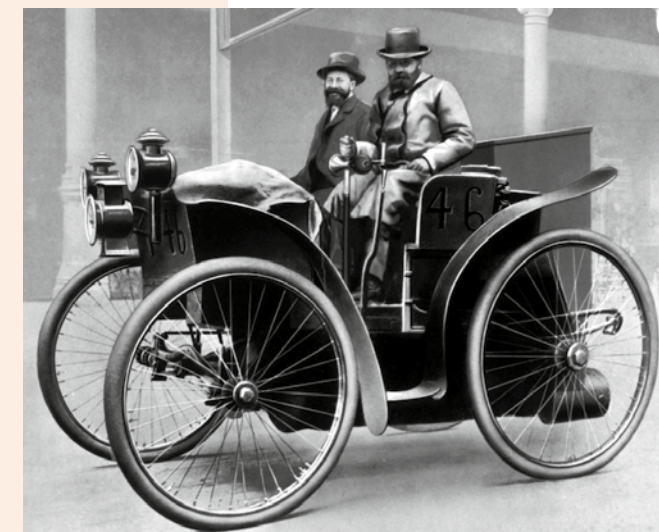
Za powstaniem Przewodnika Michelin stoi tak naprawdę genialny pomysł sprzedażowy i to bynajmniej nie o charakterze kulinarnym. Na początku chodziło o zachęcenie do podróży, a docelowo do zakupu większej ilości samochodów i co za tym idzie, opon.

A wszystko zaczęło się w Clermont-Ferrand w środkowej Francji w 1889 roku. Wtedy to bracia Andre i Edouard Michelin założyli firmę oponiarską, niejako wyprzedzając swoją epokę – w tamtym czasie w kraju było mniej niż 3000 samochodów.

I tu wkracza mały przewodnik z informacjami dla podróżnych: mapami, punktami wymiany opon, stacjami tankowania, a także miejscami noclegowymi i gastronomicznymi. Słowem ze wszystkim tym, co pozwala uczynić podróż łatwiejszą i przyjemniejszą. Pierwsza edycja ukazała się w 1900 roku i funkcjonowała bezpłatnie przez ponad 20 lat.

Zmiana następuje podobno po tym, jak Andre Michelin przypadkiem dostrzeża swoją publikację podpierającą stół warsztatowy. Niebawem przewodniki kosztują już 7 franków, a w 1920 roku wydana zostaje zupełnie nowa wersja – zawierająca listę hoteli w Paryżu oraz restauracji według kategorii. Zrezygnowano także z płatnych reklam. Co więcej, widząc rosnący wpływ sekcji restauracyjnej, bracia Michelin zatrudniają tzw. tajemniczych gości, czyli anonimowych inspektorów do oceny punktów gastronomicznych.

Znane nam gwiazdki zaczęto przyznawać od 1926 roku eleganckim restauracjom – początkowo po jednej bez różnicowania poziomów usług. Pięć lat później hierarchia była już 4-stopniowa, od zera do trzech gwiazdek, a w 1936 roku opublikowano kryteria rankingów gwiazdkowych. W ten sposób przewodniki funkcjonują przez kolejne lata XX wieku, stając się bestsellerami. Aktualnie, według informacji podanych na stronie Michelin, przewodnik ocenia ponad 30 000 placówek na ponad 30 terytoriach trzech kontynentów, a na całym świecie sprzedano już więcej niż 30 milionów egzemplarzy. Tak przewodnik podsumowuje te 135 lat działalności: „Niezwykła dalekowzroczność braci - założycieli Michelin - nadała firmie powołanie, które jest równie aktualne dzisiaj, jak było w 1900 roku – mianowicie, aby umożliwić wszystkim jazdę samochodem, turystykę i poszukiwanie niezapomnianych wrażeń.” I rzeczywiście przewodnik oraz jego platformy internetowe i media społecznościowe obejmują wszystko to, co wiąże się z wyróżniającym się jedzeniem, jakościowymi noclegami oraz wyjątkowymi podróżami.



GWIAZDKI PEŁNE POŻĄDANIA

W ciągu 124 lat swojego funkcjonowania, przewodnik Michelin znacznie rozbudował swoją organizację i zasięg. Jego inspektorzy działają w Europie, USA i Japonii. Zwiększył także liczbę przyznawanych wyróżnień. Są więc gwiazdki, zielone gwiazdki, podstawowe rekomendacje i specjalne wyróżnienia Bib Gourmand. Ich ranga jest tak duża, że kryje się za nimi wiele niesamowitych historii.

Należy rozróżnić serię przewodników kulinarnych (czerwonych) - opisujących hotele i restauracje - od turystycznych (zielonych) skupiających się na miastach, regionach i państwach pod kątem ich atrakcyjności. W obydwu obiekty poddawane są 3-stopniowej skali ocen i rekomendacji. A, skoro o tym mowa, sam system jest prosty: trzy gwiazdki oznaczają - zobacz koniecznie, dwie - warto odwiedzić, a jedna - godne uwagi. W ten sposób czytelnik orientuje się w tzw. „must see” miejscach, czyli obowiązkowych, priorytetowych punktach i tych do przetestowania w drugiej lub trzeciej kolejności.

W przypadku przewodników kulinarnych tak naprawdę wszystkie dostrzeżone restauracje są warte uwagi - i te gwiazdkowe, i te, które otrzymały rekomendacje. Jedna gwiazdka to kuchnia o wielkiej finezji - warta wysiłku, dwie gwiazdki, czyli wyjątkowa kuchnia - warta zbeczenia z trasy, a trzy gwiazdki to już niepowtarzalna kuchnia - warta samej podróży. Do tego dochodzą podstawowe rekomendacje doceniające poziom danych miejsc, specjalne wyróżnienia Bib Gourmand za stosunek jakości do ceny, a od 2020 roku także Zielone Gwiazdki za działanie na rzecz zrównoważonego rozwoju.

Kryteria oceny są jasne i takie same dla wszystkich restauracji: jakość produktów, składników, mistrzostwo gotowania i harmonia smaków, osobowość szefa kuchni wyrażona na talerzu, stosunek jakości do ceny i spójność wszystkich tych kryteriów podczas różnych wizyt. Rekomendacje i nagrody przyznawane są na rok i co roku ponownie oceniane przez inspektorów na pod-

stawie anonimowych i niezależnych doświadczeń przy stole. Samo wnętrze restauracji, jej wystrój podobno nie mają wpływu na ocenę, chodzi o samo jedzenie. Z drugiej strony inspektorzy, podróżując po świecie, odwiedzają także różne miejsca noclegowe i je oceniają. Trudno więc uwierzyć, że aspekty wizualne i estetyczne się dla nich nie liczą.

Co ważne decyzje podejmowane są kolegiąlnie - restauracje odwiedzają różne osoby, które potem omawiają swoje selekcje na specjalnych spotkaniach, w których uczestniczy Międzynarodowy Dyrektor Przewodników Michelin, lokalny redaktor i wszyscy inspektorzy biorący udział w dokonywaniu wyboru. Gwiazdki przyznawane są jednomyślnie, a w przypadku różnicy zdań organizuje się kolejne wizyty, aż do osiągnięcia konsensusu.

PRACA INSPEKTORA

Praca inspektora przewodnika Michelin brzmi jak marzenie: podróże po świecie, odwiedzanie najlepszych restauracji, dobre jedzenie i picie, a wszystko na koszt firmy. A do tego prowadzenie niejako sekretnego życia jak tajny agent, udający kogoś innego, wtapiający się w tłum. Inspektor normalnie dokonuje rezerwacji - pod przybranym nazwiskiem - zamawia, je, pije i płaci rachunek w całości jak inni. Nie notuje swoich wrażeń w notesie podczas posiłku, po prostu spędza czas przy stole jak zwykły klient. Jada w przeróżnych miejscach: restauracjach niezależnych bądź hotelowych, kameralnych bistrach, pubach, a nawet w miejskich jadłodajniach i na straganach z ulicznym jedzeniem. Takich anonimowych posiłków może być nawet ponad 250 rocznie.

To jednak praca nie dla każdego. Wymagana jest wiedza specjalistyczna, co najmniej 10 lat doświadczenia w branży restauracyjnej i hotelarskiej, jak również wyrefinowane podniebienie, otwartość na kuchnię świata, rozległa wiedza na temat produktów, kulinariów i kultur, a przede wszystkim obiektywizm, tj. umiejętność odłożenia na bok osobistych upodobań. Inspektorowi nie może też brakować ciekawości świata, pasji do jedzenia i zamiłowania do podróży - w końcu wypełniają mu większość czasu. Do jego zadań należy zarówno upewnianie się, że wyróżnione wcześniej miejsca nadal trzymają odpowiedni poziom, jak i znajdowanie nowych lokali wartych polecenia.

Podobno najlepszy czas w życiu inspektora to jego początki - przez kilka czy kilkanaście miesięcy przebywa on pod opieką kolegów z różnych krajów, którzy go szkolą poprzez praktykę. Musi wyrobić sobie odpowiednie podniebienie, poznać różne rodzaje kuchni i nauczyć się właściwie oceniać dania zgodnie ze wspomnianymi pięcioma kryteriami Michelin. Codziennosc

Fot. Fisherman



w pracy inspektora to ocena dwóch posiłków dziennie - obiadu i kolacji, a także badanie rynku i lokalnej sceny kulinarniej. Swoje wnioski omawia potem z innymi członkami zespołu. Działa sam, ale nie znaczy to izolacji. Współpraca między inspektorami i redaktorami jest bardzo ważna.

Aplikacje na to stanowisko można wysłać niezależnie, niektórym właśnie w ten sposób udaje się spełnić marzenia zawodowe. Inna droga to, śledzenie strony Michelin i wywieszanych tam ofert. Aktualnie poszukiwany jest na przykład inspektor restauracji z siedzibą w Nowym Jorku, który będzie działał w Ameryce Północnej. W pracę wpisano „do trzech tygodni podróży miesięcznie i co najmniej 275 posiłków kontrolnych rocznie”.



Fot. Hewelke



Benoit Violier po lewej z zespołem

KULINARNY OSKAR, GASTRONOMICZNY MONT EVEREST, CZY PRZEKLEŃSTWO

Trzeba też mieć świadomość, że będzie się niejako decydować o czyjejs przyszłości, ba, w skrajnych przypadkach nawet o czyimś być albo nie być. Nie bez powodu gwiazdki Michelin nazywa się kulinarnymi Oskarami bądź gastronomicznym Mont Everestem – symbolem spełnienia, docenienia, dumy, do którego można się przyzwyczaić i nadmiernie go łaknąć. Historia zna takich szefów kuchni, którzy zbyt wielką wagę przykładali do tego wyróżnienia, a nawet przepłacili to życiem jak niezwykle utalentowany i będący u szczytu popularności Bernard Loiseau z Francji. W 2003 roku świat obiegła informacja o jego samobójczej śmierci, podobno ze strachu przed utratą trzeciej gwiazdki. Inna wersja możliwych powodów tej tragicznej decyzji to długi i malejąca liczba gości w restauracji. Podobne dramatyczne rozwiązanie obrał inny francuski kucharz -



Bernard-Loiseau

Świat – aktualny stan (2024)

Destynacja	Wszystkie wyróżnienia	★★★★	★★★	★★	★	Bib Gourmand	Rekomendacje	★
Świat	17 281	145	494	2 916	3 269	10 457	541	

MICHELIN W POLSCE

Pierwszą gwiazdkę w Polsce przyznano w 2013 roku Atelier Amaro w Warszawie prowadzonemu przez szefa kuchni, Wojciecha Modest Amaro. W 2016 roku kolejną gwiazdkę otrzymała restauracja Senses zlokalizowana także w stolicy, a działająca pod Andream Camastra. 2020 rok przyniósł gwiazdkę dla lokalu Bottiglieria 1881 w Krakowie, któremu przewodzi Przemysław Klima, ale i zamknięcie Senses w związku z pandemią. Rok później zresztą to samo stało się z Atelier Amaro. Do 2023 roku sytuacja utrzymywała się bez zmian, aż do 1-gwiazdkowego zestawienia doszły restauracja Nuta w Warszawie oraz Muga w Poznaniu, z kolei Bottiglieria 1881 awansowała do dwóch gwiazdek i, jak się okazało, utrzymała je także i w tym roku. 2024 przyniósł zresztą więcej niespodzianek: pojedyncze gwiazdki dla restauracji Rozbrat 20 w Warszawie, Giewont w Kościelisku oraz Arco w Gdańsku. To także pierwszy rok, kiedy Pomorze wkroczyło do tego prestiżowego rankingu.

Fot. Karol Kacperski



★★★	★★	★	Bib Gourmand	Rekomendacje	Destynacja
1	5	1	16	55	ŁĄCZNIE
w tym:					
	2		6	12	Warszawa
1			2	19	Kraków
	1		3	11	Poznań
	1	1	5	13	Pomorze
	1				Kościelisko

Benoit Violier, który zastrzelił się w 2016 roku, mając 44 lata, na dzień przed tym, jak Michelin utrzymał trzy gwiazdki dla jego restauracji.

Niezależnie od tych skrajnych historii dla większości szefów kuchni dostrzeżenie przez przewodnik to spełnienie najskrytszych marzeń i udowodnienie, że lata ciężkiej pracy i poświęceń mają sens. Z kolei regionom, w których działają, Michelin przynosi światowy potencjał turystyczny i destynacyjną renomę.

- Wyróżnione i rekomendowane miejsca przykują uwagę miłośników kulinariów

na najwyższym światowym poziomie, jesteśmy jednak przekonani, że otworzy to również szanse dla pozostałych konceptów gastronomicznych, które dzięki tym odznaczonym zyskają na rozgłosie i popularności naszego regionu – mówi Łukasz Magrian, Dyrektor Pomorskiej Regionalnej Organizacji Turystycznej (PROT). - Szczególnie dla gości zagranicznych to wyraźny sygnał, że jakość i standard naszej oferty są na międzynarodowym poziomie, a dobra kuchnia może być kolejnym pretekstem do podjęcia decyzji o przyjeździe właśnie do Polski.

MARKETINGOWA SIŁA PRZEWODNIKA

Michelin radzi osobom indywidualnym opisywać swoje pozytywne doświadczenia z regionów, w którym jeszcze go nie ma, i przysłać je wraz z opinią przez formularz online – na zasadzie kropla drąży skałę. Sam obserwuje rynki na bieżąco, zwłaszcza tych krajów, w których jest już obecny. Inny sposób to wysiłki organizacji turystycznych – krajowych oraz lokalnych, a także samorządów. To te działania mają realnie większe przełożenie na wynik.

Podmioty te podejmują działania marketingowe mające na celu komunikowanie większej liczbie odbiorców, że Polska i jej poszczególne regiony oferują niezapomniane przeżycia gastronomiczne. Ten przekaz popierany jest wydarzeniami i imprezami kulinarnymi organizowanymi przez samorządy, a także projektami specjalnymi. Te ostatnie to w przypadku Pomorza np. rozwijany od 10 lat przez PROT, „Pomorskie Culinary Prestige” – pierwszy w kraju skupiający restauracje, szefów kuchni i lokalnych producentów na najwyższym poziomie czy też „Smaki Gdańska” Gdańskiej Organizacji Turystycznej - dostępny w Kartach Turysty i Mieszkańca, a także „Kulinarny Szlak Gdyni” łączący blisko 80 lokali gastronomicznych tego miasta.

- Powiedzenie, że „sukces ma wielu ojców” jest tutaj jak najbardziej na miejscu, bo złożyło się na niego wiele czynników i inicjatyw. Jedną z nich jest na pewno budowanie marki Pomorskie Culinary Prestige, którą od ponad 10 lat tworzymy z naszymi partnerami. Na przestrzeni wielu lat z jednej strony udało nam się zjednoczyć pod jedną marką najwyższej klasy oferty, a równocześnie wykreować modę na pomorskie kulinaria. Było to możliwe dzięki inwestycji w działania marketingowe, które współtworzymy z firmami z naszego regionu – tłumaczy Łukasz Magrian, dyrektor PROT. - Objęcie polskich restauracji selekcją Michelin jest możliwe dzięki działaniom Polskiej Organizacji Turystycznej, która podjęła współpracę z twórcami przewodnika. Na szczeblu lokalnym – pomorskim, partnerem POT w tych działaniach jest Gdańska Organizacja Turystyczna. Myślę, że w całym kraju jest więcej miast i regionów, które chciałyby znaleźć się w orbicie zainteresowań audytorów, jednak same chęci to nie wszystko. Kluczowy jest potencjał oferty gastronomicznej, jaki może zaoferować dany obszar. Dostrzeżenie naszych lokalnych firm, akurat w tym roku, to lata pracy całego środowiska pomorskiej gastronomii. Mamy świetnych, dobrze wykształconych szefów kuchni, którzy swoje doświadczenia zbierali, praktykując w najlepszych restauracjach na świecie. W ostatnich latach wielu z nich odkryło na nowo potencjał lokalnych produktów np. ryb, owoców i warzyw czy ziół, które z powodzeniem zagościły na pomorskich talerzach. To wszystko miało wpływ na to, że po raz pierwszy w historii przewodnika Michelin jego twórcy odwiedzili nasz region. Jednak ostateczny sukces w postaci gwiazdek i wyróżnień był możliwy dzięki jakości, jaką na co dzień zapewniają nasze restauracje. Bez tego elementu nie moglibyśmy świętować tegorocznego sukcesu w naszym regionie.



Uroczysta gala wręczenia gwiazdek Michelin 2024 w Olivia Star

POT – PROT - GOT - SOT

Udział w przewodniku Michelin to niewątpliwy sukces wyróżnionych. Za organizację projektu i finansowanie umowy z Francuzami odpowiadała państwowa Polska Organizacja Turystyczna i trójmiejskie organizacje turystyczne, utrzymywane z budżetów samorządów. Wielkość umowy ani udział poszczególnych instytucji (poza Gdynią) nie jest jednak znana.

Umowę z Guide Michelin w sprawie umieszczenia polskich miast w przewodniku podpisała Polska Organizacja Turystyczna (POT) w marcu 2023 roku. To organizacja rządowa. We współpracy z lokalnymi samorządami POT doprowadziła do tego, że po Warszawie, Krakowie i Poznaniu Michelin zainteresował się też Pomorzem.

- Umowa obejmowała selekcję 3 regionów: mazowieckiego ze stolicą w Warszawie, małopolskiego ze stolicą w Krakowie oraz Wielkopolski ze stolicą w Poznaniu. Następnie w 2024 roku umowa została poszerzona o region Pomorza ze stolicą

w Gdańsku – doprecyzowuje Tomasz Kempka z POT. - Jej przedmiotem jest przeprowadzanie selekcji wraz z działaniami promocyjnymi realizowanymi przez Michelin Guide. Przewodnik rozpoczął prace od lutego 2023 roku.

Wiadomo, że przewodnik nie działa pro publico bono. Promocja regionów i kulinariów to jedno, a finansowe spięcie całej maszyny Michelin to drugie. Można jedynie snuć domysły, jak wysokie koszty zostały przeznaczone na ten projekt. Wszystkie zaangażowane strony o tym milczą, powołując się na tajemnicę handlową.

- Umowa jest odpłatna, lecz zapewnia całkowitą niezależność przewodnikowi Michelin Guide. Umowa nie zawiera żadnych informacji na temat ilości restauracji oraz minimalnych ilości włączonych do przewodnika restauracji. Ograniczona jest jedynie terytorialnie do danych województw. Kwota umowy objęta jest tajemnicą handlową – tłumaczy Tomasz Kempka. - Lista restauracji nie podlega akceptacji czy weryfikacji przez POT i nie jest udostępniana przez Michelin Guide. POT nie ma wpływu na ilość odwiedzonych restauracji. Michelin Guide jest w pełni niezależny w swoich ocenach.

PROT Z GOT, GOT Z POT

Na szczeblu lokalnym w projekcie brały udział trójmiejskie organizacje turystyczne. Urząd Marszałkowski kieruje do Pomorskiej Regionalnej Organizacji Turystycznej oraz do Gdańskiej Organizacji Turystycznej jako instytucji mających największą wiedzę o tej współpracy.

- Gdańska Organizacja Turystyczna podpisała umowę z POT, na mocy której powstał raport dotyczący kondycji polskiej gastronomii, w podziale na regiony oraz porównujący ją do kondycji zagranicznych ośrodków. Umowa i raport są objęte klauzulą poufności, dlatego też więcej informacji na ten temat nie ma. Natomiast skoro inspektorzy Michelin pojawili się w kraju i dokonali oceny, oznacza to, że nie wypadliśmy najgorzej, a nawet bardzo dobrze. Wyniki pokazują, że wypadliśmy najlepiej, bo mamy aż 19 rekomendacji - to największa liczba rekomendacji w historii przewodnika Michelin, w momencie pierwszej oceny podsumowuje Marta Chelkowska, Dyrektor Departamentu Turystyki i Sportu Urzędu Marszałkowskiego. - Są to normalne relacje biznesowe.

PROT wskazuje do kontaktu POT i GOT, choć z tą ostatnią też podpisał umowę.

- Objęcie polskich restauracji selekcją to efekt współpracy Polskiej Organizacji Turystycznej z twórcami przewodnika. Na szczeblu pomorskim, partnerem POT w tych działaniach była Gdańska Organizacja Turystyczna. Nasza organizacja zawarła umowę o współpracy z Gdańską Organizacją Turystyczną przy tym projekcie, jednak zapisy tej umowy są objęte klauzulą poufności – kwituje Łukasz Magrian z GOT.

GDYNIA CZŁONKIEM GOT

Trójmiejskie urzędy również odsyłają do organizacji turystycznych – gdańskiej (GOT) oraz sopockiej (SOT). Gdynia zresztą przystąpiła do GOT właśnie ze względu na ten projekt, płacąc 232 000 zł składki członkowskiej.



Antonio Arcieri, szef kuchni Arco by Paco Pérez, zdobywca pierwszej gwiazdki Michelin w Trójmieście.

- Gdynia była oceniana jako członek Gdańskiej Organizacji Turystycznej. Poza jednorazową składką członkowską wpłaconą w 2023 roku w związku z przystąpieniem do GOT miasto nie ponosi żadnych dodatkowych kosztów i nie poniosło ich również w związku z procedurą przyznawania rekomendacji Michelin. Składka członkowska wyniosła 232 tys. złotych – wyjaśnia Agata Grzegorzczak, rzeczniczka prasowa Urzędu Miasta Gdyni - Powód przystąpienia to wykorzystanie potencjału GOT przy promocji gdyńskiej oferty kulinarnej miasta na rynkach krajowym i międzynarodowym, w tym przede wszystkim podczas wizyty degustatorów Michelin w Polsce.

Sopot podkreśla, że nie był stroną w tej umowie, a reprezentowała go SOT.

- Umowa o współpracy promocyjnej została zawarta przez Sopocką Organizację Turystyczną, która jest

stowarzyszeniem działającym na rzecz rozwoju turystyki i wspierającym sopocką branżę turystyczną – mówi Izabela Heidrich Dyrektor Biura Prezydenta Miasta Sopot, Rzecznik Prasowy.

SOT owszem to potwierdza, ale i ona milczy o kosztach.

- Obecność sopockich restauracji w tak prestiżowym przewodniku, a, co za tym idzie, rozwój i promocja turystyki kulinarnej wpisuje się w działania wynikające ze statutu organizacji. Koszty z tym związane zostały w całości pokryte z budżetu stowarzyszenia. Z uwagi na postanowienia wynikające z umowy zawartej przez SOT, nie mogą udzielić więcej informacji – stwierdza Bartłomiej Barski Prezes Zarządu SOT. - Sopocka Organizacja Turystyczna nie otrzymuje dotacji od Gminy Miasta Sopotu, tylko składkę członkowską (Gmina podobnie jak podmioty prywatne np. hotele czy restauracje jest członkiem stowarzyszenia). Składki stanowią tylko część budżetu SOT, zdecydowana większość tegoż pochodzi z prowadzonej przez stowarzyszenie działalności gospodarczej. Te środki są przeznaczone na realizację działań promocyjnych oraz tworzenie i rozwój produktów turystycznych, w pełnym porozumieniu i za akceptacją członków stowarzyszenia.

Tymczasem budżet Sopotu na turystykę konsekwentnie się zwiększa, w tym roku o blisko 1 mln zł (2022 – 3 178 297 zł, 2023 – 3 731 000 zł, 2024 – 4 711 300 zł), z czego sama składka na SOT wyniosła 1 150 000 mln zł w stosunku do 1 000 000 zł w 2023 roku i 770 000 w 2022. Dodatkowo na upowszechnianie turystyki miasto wydało w 2024 roku 317 000 zł.

NAJPIERW BYŁ AUDYT

Gdańsk konsekwentnie odsyła do Gdańskiej Organizacji Turystycznej jako do instytucji prowadzącej umowę. GOT natomiast wskazuje POT jako jedyną stronę porozumienia.

- Ta współpraca jest płatna, ale to POT prowadził tę kwestię i nie możemy się wypowiadać. Z tego, co wiem, to umowa jest objęta tajemnicą handlową – kwituje Michał Brandt z GOT.

Całość jest na tyle sekretna, że to POT zdradził, że GOT finansowała audyt, na mocy którego pomorski region mógł znaleźć się w selekcji, naturalnie po pozytywnym wyniku. GOT podpisał także osobną umowę z POT obejmującą cały region Pomorza.

- Audyt to umowa pomiędzy GOT, a Michelin, która ma zastrzeżoną klauzulę poufności. Innymi słowy, Michelin nie pozwala nikomu udzielać takich informacji. Natomiast fundusze na to przeznaczone pochodziły ze środków własnych GOT, nie pochodzących ze składek członkowskich – kwituje Michał Brandt. - Umowa została podpisana z Polską Organizacją Turystyczną przez GOT, jako reprezentanta Pomorza i oczywiście obejmowała Sopot i Gdynię – dodaje.

Z uchwały GOT o wysokości składek członkowskich wynika, że w 2023 roku Gdańsk zapłacił GOT 7 396 500 zł, a w 2024 roku 8 795 500 zł (przy całym rocznym budżecie na rozposzczelnianie turystyki rzędu 9 318 000 zł).

W projekcie – przedstawiany jako wyłączny partner przewodnika Michelin w Polsce – brał też udział Maciej Dobrzyński, Prezydent Akademii Gastronomicznej w Polsce. Na codzień mieszkaniec Gdańska i kanclerz Łoży Gdańskiej Business Centre Club. Nie udzielił informacji na temat swojej roli i zaangażowania w projekt.

28 czerwca w Olivia Star odbyła się gala wręczenia wyróżnień Michelin, w której uczestniczyli przedstawiciele lokalnych samorządów, organizacji turystycznych oraz pomorskie środowisko gastronomiczne.

Fot. ARCO by Paco Pérez / Miśko Collective



Łukasz Ceglowski i Antonio Ancieri z gwiazdką dla Arco by Paco Pérez, oraz Marszałek Województwa Pomorskiego Mieczysław Struk, Maciej Dobrzyński prezydent Akademii Gastronomicznej w Polsce.



Mieczysław Struk, Łukasz Ceglowski, Antonio Ancieri, Maciej Dobrzyński, Aleksandra Dulkiwicz, Rafał Szymtke.

Fot. ARCO by Paco Pérez / Miśko Collective

ALEKSANDRA KOSIOREK

**NIE MAM CHĘCI SIĘ
ŚCIGAĆ, BO W WYŚCIGU
ZAMYKA SIĘ OCZY
NA WSPÓŁPRACĘ**

Autor: Maciej Sandecki



Port Gdynia musi się rozwijać, musi zostać zbudowany port zewnętrzny, ale jeśli nie będziemy mieli Drogi Czerwonej i połączeń kolejowych, to chociażby powstały najlepsze przestrzenie portowe to port nigdy nie będzie wykorzystywany w sposób optymalny - mówi nam prezydentka Gdyni Aleksandra Kosiorek i zapowiada, że budowa Drogi Czerwonej ruszy już wkrótce.

Maciej Sandecki: Nikt się nie spodziewał, pani chyba także, że wybory samorządowe w Gdyni zakończą się pani zwycięstwem ...

Aleksandra Kosiorek, prezydentka Gdyni: Pracowaliśmy ciężko przez dwa lata i po takim czasie pracy oczekuje się wręcz jakiegoś zwycięstwa, ale faktycznie jego skala była nawet dla nas zaskoczeniem. Myśleliśmy, że w drugiej turze mierzyć się będę z panem prezydentem Wojciechem Szczurkiem, a tymczasem okazało się, że skład drugiej tury był inny. Uważam, że wyborcy dali wyraz tego, iż zauważyli ciężką pracę Gdyńskiego Dialogu na rzecz miasta.

Jaki pani myśli, dlaczego prezydent Wojciech Szczurek odpadł już w pierwszej turze. Co zdecydowało o takim wyniku?

Myślę, że zdecydowały dwie ostatnie kadencje, a ostatnia miała już bardzo determinujący wpływ na to, że pan prezydent Szczurek do tej drugiej tury nie wszedł. Niezadowolenie dotyczyło między innymi inwestycji prowadzonej na węzle Karwiny. Mieszkańcy mają w sobie wyrozumiałość dla prac remontowych na drogach, ale te utrudnienia, plus brak sprawnej komunikacji i jakichkolwiek widocznych działań zmierzających do poprawy sytuacji, powodowały, że sytuacja tam stała się krytycznie zła. A drugi - moim zdaniem - powód, to brak komunikacji z mieszkańcami. My gdynianie, czuliśmy się w pewien sposób odgradzeni od władz naszego miasta i niewysłuchani.

Chodziło tylko o te dwa czynniki?

Może też ogólnie o brak inwestycji, które były przez lata obiecywane, a nie realizowane jak na przykład lodowisko, obwodnica Witomina, basen olimpijski i wiele innych. A z drugiej strony pojawiały się inwestycje nie do końca zrozumiałe dla mieszkańców, które nie wydawały się tymi pierwszej potrzeby.

O inwestycjach jeszcze porozmawiamy, ale chciałem jeszcze zapytać, jak pani się odnajduje w urzędzie? Co pani tutaj zastała? Coś panią zaskoczyło? Gdyński Dialog zapowiadał przed wyborami, że robi audyt finansów i inwestycji miejskich.

Audyty wewnętrzne zleciłam i one jeszcze trwają. Z kolei audyty zewnętrzne dopiero się rozpoczną, zbieramy oferty na ich przeprowadzenie. Wiceprezydent Bartłomiej Austen przeprowadza wewnętrzny audyt inwestycji i przygotowuje opracowanie na jakich etapach jesteśmy, jakie trudności napotykamy w różnych inwestycjach. Próbuje też zebrać i zweryfikować wszystkie projekty Budżetu Obywatelskiego, które nie zostały zrealizowane. I tutaj jest pewien kłopot, bo niektóre z nich to są inwestycje jeszcze z lat 2018/19, czyli z dzisiejszej perspektywy już dawno temu.

Ale właściwie po co sprawdzacie stare budżety obywatelskie?

Żeby wiedzieć na czym stoimy. Patrzymy na te niezrealizowane projekty, żeby sprawdzić czy one się jeszcze dzisiaj nadają do realizacji, bo jeżeli nie, to trzeba to powiedzieć mieszkańcom. Oczywiście jest mnóstwo takich drobnych spraw w urzędzie, które mnie zaskakują, ale to chyba normalne dla kogoś, kto nigdy nie sprawował funkcji prezydenta miasta.

Co konkretnie?

Przede wszystkim ogromna ilość korespondencji, która przechodzi przez sekretariat prezydenta. To są godziny czytania, zapoznawania się z dokumentami, ale już wszyscy zaczynamy się wdrażać i sprawnie działać. Z zachwytem obserwuję pracę moich wiceprezydentów, którzy z dużym impetem weszli w swoje obowiązki i weryfikują zadania podległych sobie jednostek - zarówno te, które są w toku i jak i te, które są planowane.

„Mam nadzieję, że Koalicja Obywatelska będzie chciała współpracować, bardzo na to liczę, bo w mieście można robić dużo dobrych rzeczy, natomiast na pewno można zrobić znacznie więcej, kiedy ta współpraca będzie pełna”.

A jak się pani układa współpraca z urzędnikami, którzy pracują w urzędzie od wielu lat? Czy coś panią zaskoczyło w samej pracy urzędu? A może już coś odkryliście niepokojącego, bo jak przychodzi nowa władza to zawsze chce rozliczać tę poprzednią.

Są obszary, w których chcemy przygotować raporty otwarcia, żeby mieszkańcy wiedzieli, że będziemy się mierzyć z trudnymi tematami w przyszłości i że jest to wynik zaniedbań poprzedniej władzy. Ale będziemy o tym mówić wówczas, gdy będziemy mieć już gotowe raporty. Natomiast już odkryliśmy jakieś drobne rzeczy np. umowy zawarte z naruszeniem przepisów przez pracownika, który odchodził z pracy i podpisywał je w Boże Ciało ze złamaniem regulacji ustawowej.

A czego te umowy dotyczyły? To jakieś poważne sprawy?

Nie, na szczęście nie są to bardzo poważne sprawy, one dotyczyły warunków zatrudnienia tutaj w urzędzie.

A jak się pani układa praca z urzędnikami? Już pani wszystkich poznała?

Nie miałam szansy wszystkich poznać, bo w magistracie pracuje ponad tysiąc osób. Spotykam się głównie z naczelnikami. Bardzo liczę na to, że ta współpraca się nam poukłada. Mam w sobie dużo zrozumienia, bo po 26 latach zmiana musi wywoływać trudne emocje, więc one tutaj są, ale staram się podchodzić do tego z wyrozumiałością. Po kolei, w następnych tygodniach i miesiącach będę poznać kolejnych pracowników.

Czyli jakieś konflikty się pojawiły?

Nie powiedziałbym, że konflikty, ale na pewno jest nieufność





„Polem nadużyć były plakaty na 100-lecie Gdyni z wizerunkiem pana prezydenta, o których mówiliśmy już w kampanii wyborczej. To taka promocja, którą uważam za nadużycie. Niedawno miałam spotkanie z osobami, które wejdą do zespołu koordynującego stulecie Gdyni i prosiłam, żeby identyfikacja wizualna na stulecie Gdyni nie zawierała w ogóle wizerunku prezydenta, bo wzbudziło to we mnie duży niesmak. Uważam, że to jest święto mieszkańców, a nie prezydenta”.

ze strony części urzędników do mojej osoby. Ja to rozumiem i czekam na moment, kiedy zbudujemy sobie zaufanie, ale na szczęście to są bardzo wyjątkowe sytuacje.

A jak się pani układa współpraca z Koalicją Obywatelską? Mielście zawrzeć koalicję po wyborach, ktoś z KO miał objąć stanowisko wiceprezydenta, a na razie nie ma jednego i drugiego.

Oferta wciąż leży na stole. Ja moją obietnicę zrealizowałam i przedstawiłam Koalicji Obywatelskiej propozycję objęcia stanowiska wiceprezydenta. Negocjacje były twarde, stanowisko KO jest takie, że chcą dwóch wiceprezydentów. Dlatego dzisiaj pracujemy w składzie trzech wiceprezydentów, żeby Koalicja Obywatelska widziała, że droga do porozumienia z naszej strony jest otwarta. Stanowisko czwartego wiceprezydenta im obiecałam wciąż jest aktualne i jak będą gotowi to do rozmów wrócimy. Teraz mamy mniej wiceprezydentów niż miał Wojciech Szczurek, dlatego, że ten jeden był obiecany KO. Mam nadzieję, że Koalicja Obywatelska będzie chciała współ-

pracować, bardzo na to liczę, bo w mieście można robić dużo dobrych rzeczy, natomiast na pewno można zrobić znacznie więcej, kiedy ta współpraca będzie pełna.

W trakcie kampanii wyborczej Gdyński Dialog dużo mówił o tym, że ograniczy wydatki na promocję miasta, które waszym zdaniem były zbyt duże i były polem do nadużyć. Czy w tym obszarze już podjęliście jakieś działania?

Takim polem nadużyć były plakaty na 100-lecie Gdyni z wizerunkiem pana prezydenta, o których mówiliśmy już w kampanii wyborczej. To taka promocja, którą uważam za nadużycie. Niedawno miałam spotkanie z osobami, które wejdą do zespołu koordynującego stulecie Gdyni i prosiłam, żeby identyfikacja wizualna na stulecie Gdyni nie zawierała w ogóle wizerunku prezydenta, bo wzbudziło to we mnie duży niesmak. Uważam, że to jest święto mieszkańców, a nie prezydenta. A te budżety na promocję w różnych wydziałach są i z pomocą nowego skarbnika będziemy sprawdzać, czy tam się wszystko odbywało lege artis.

A kiedy poznamy nowego skarbnika miasta?

Został ogłoszony konkurs. Teraz trwa zbieranie CV, a potem będą rozmowy z kandydatami, którzy się tutaj zgłoszą. A jak już jesteśmy przy konkursach to musimy powiedzieć, że z przyjemnym zaskoczeniem obserwujemy, że zgłasza się dużo chętnych w konkursach na stanowiska na przykład naczelnika Wydziału Edukacji czy Wydziału Komunikacji Społecznej i Informatyki. Mam również duży nabór na stanowisko radcy prawnego, ponieważ odchodzi na emeryturę pani mecenas, która zajmowała się gospodarką nieruchomościami, a także w konkursach na dyrektorów szkół, których do tej pory mieliśmy trzynastu i zostały przeprowadzone w nowej formule, która obiecywałam w kampanii, czyli były otwarte dla publiczności.

Pojawiły się w tych konkursach osoby, które wcześniej się nie zgłaszały i to jest pewna jakościowa zmiana. I co mnie bardzo cieszy, pojawili się również przedstawiciele innych samorządów, żeby zobaczyć jak można przeprowadzać taki konkurs w formule otwartej.

Chciałbym teraz zapytać o kilka spraw gospodarczych. Wiem, że jest pani w urzędzie od dwóch miesięcy, a Port Gdynia jest instytucją państwową, ale można odnieść wrażenie, że przeżywa on pewien kryzys, gdy porówna się go na przykład z Portem Gdańsk, który w ostatnich latach rozwijał się prężnie. Gdynia powstała wokół portu, więc jak pani widzi jego przyszłość i rozwój w najbliższym czasie?

Port Gdynia oczywiście musi się rozwijać, musi zostać zbudowany port zewnętrzny, ale powiedzmy sobie szczerze - jeśli nie będziemy mieli Drogi Czerwonej i połączeń kolejowych, to chociażby powstały najlepsze przestrzenie portowe to port nigdy nie będzie wykorzystywany w sposób optymalny. Dlatego cieszy mnie, że pojawił się u mnie niedawno przedstawiciel Ministerstwa Obrony Narodowej, który zapowiedział, że ministerstwo chce wpisać Drogę Czerwoną do strategii obronności kraju, co ma szansę bardzo przyspieszyć jej budowę.

Padły jakieś konkrety, kiedy ruszy budowa?

Ministerstwo Obrony Narodowej jesienią ma przedsta-

wić harmonogram prac. Jestem umówiona z przedstawicielami MON na kontakt w ciągu wakacji i jesienią - budowa tej drogi jest kluczowa dla rozwoju Portu Gdynia. Ale musimy też mówić o rozwoju linii kolejowej, bo raczej trzeba stawiać na kolej niż na tiry. I tu wracamy do inwestycji na Karwinach, która nie zawierała tego kluczowego dla rozwoju portu elementu, czyli poszerzenia wiaduktu, żeby można było tam przeprowadzić nową linię kolejową. I tu ze smutkiem stwierdzam, że będziemy musieli powrócić do tematu inwestycji na węźle Karwiny.

Czyli uciążliwe dla mieszkańców remonty na tym węźle tak szybko się nie zakończą?

Trzeba będzie przeprowadzić drugi etap tej inwestycji, który będzie również uciążliwy dla mieszkańców, co mówię z bólem serca, bo sama widziałam sytuację na węźle Karwiny i nieraz mnie ona dotknęła, ale bez tej inwestycji nie pomożemy portowi. To trzeba było zrobić za pierwszym razem, raz a dobrze, ale nie zostało zrobione i będziemy musieli to poprawiać. Jesteśmy w trakcie rozmów z marszałkiem województwa, który również podkreśla znaczenie tej linii kolejowej dla portu, dla regionu i dla kraju. Będę więc rozmawiała na ten temat i z marszałkiem, i z władzami państwowymi.

Nie wiadomo jeszcze, kto miałby tę inwestycję sfinansować?

Nie chce się na ten temat wypowiadać, bo jesteśmy dopiero na początku rozmów. Natomiast jeżeli mówimy o porcie i jego rozwoju to musimy mieć świadomość, że poszerzenie wiaduktu na Karwinach jest konieczne.

A jak pani ocenia finanse miasta? Czy jest gorzej niż się pani spodziewała czy lepiej?

Jest dokładnie tak jak mówiliśmy w kampanii wyborczej. Miasto jest bardzo zadłużone, ale przy gospodarce racjonalnej, która nie będzie powodowała następnych inwestycji, do których musimy dopłacać, jesteśmy w stanie finanse miasta poprawić w następnych latach. Nie możemy na razie budować obiektów, które potem będą nas drogo kosztowały w utrzymaniu. Wszystko z rozważą. Cieszę się, że w przetargu na budowę obwodnicy Witomina wystartowali wykonawcy, którzy zaoferowali cenę niższą niż nasza szacunkowa, więc jest szansa, że na tej inwestycji zaoszczędzimy.

Pani konkurent w wyborach Tadeusz Szemiot z PO zgłaszał w kampanii pomysł promu do północnych dzielnic miasta.

Myszę, że to jest pomysł nierealny. Przez kilkanaście lat obserwowałam z bliska jak działa Port Marynarki Wojennej w Gdyni i nie wyobrażam sobie, żeby tam była szansa faktycznie zor-

ganizować regularne przeprawy promowe przez cały dzień, bo to jednak bardzo ingerowałoby w funkcjonowanie portu wojennego.

Natomiast problemy komunikacyjne północnych dzielnic Gdyni muszą być rozwiązane w optyce tej kadencji i przyszłej, bo tak naprawdę to co dzisiaj zaczniemy planować ma szansę wydarzyć się dopiero w przyszłej kadencji. To są długotrwałe procesy. Myszę jednak, że to jednak połączenia kolejowe, a nie promowe są przyszłością północy Gdyni.

Prawda jest też taka, że musimy poprawić siatkę komunikacyjną połączeń autobusowych i trolejbusowych w Gdyni, bo ona nie była odświeżana od wielu lat. I tutaj razem z ZKM-em będziemy analizować jak to poprawić. Już zrobiliśmy drobne korekty, przesunęliśmy jeden z przystanków autobuso-

wych, który stwarzał niebezpieczeństwo dla pasażerów, a ja sama rozmawiałam z przedstawicielami policji jak usprawnić ruch przy remoncie na Unruga i policja zadeklarowała gotowość przystąpienia do ręcznego sterowania ruchem w razie takiej potrzeby.

Przed wyborami marszałek województwa zadeklarował budowę kolei do północnych dzielnic miasta. Czy coś tu się posuwa do przodu?

Będziemy o tym rozmawiać z panem marszałkiem podczas najbliższych spotkań. Ekspertiści muszą przeanalizować jeszcze, który wariant poprowadzenia tej linii jest najbardziej optymalny, bo to musi być zrobione w najlepszy sposób, jeśli ma służyć nam na lata.

Wiele się mówiło także w ostatnich latach o przebudowie ścisłego centrum Gdyni - Świętojańskiej, terenów wokół mariny. Miało powstać Forum Kultury, ale sprawa rozbiła się o własności gruntów.

W ogóle problem własności działek jest w Gdyni dużym problemem. Tak faktycznie rzecz się miała z Parkiem Rady Europy. Forum Kultury było planowane, ale nie powstanie, bo to częściowo nie są już miejskie grunty. Od kilkunastu lat trwa również spór własnościowy o Park Królewski w Orłowie i nie wiemy, kiedy się zakończy. Natomiast jeżeli chodzi o Świętojańską i część skweru oraz cały rejon Śródmieścia, to tutaj musimy myśleć kompleksowo. Musimy też odpowiedzieć sobie na pytanie - czy Gdynia ma być z powrotem miastem bardziej kupieckim, czy miastem, które kładzie nacisk na rozwój turystyki? Ja uważam, że rozwój turystyki jest pożądany, ale w sposób bardzo zrównoważony, bo miasta na Zachodzie sprawdziły już jak działa model stawiania tylko na turystykę i jest on bardzo niebezpieczny. W perspektywie najbliższych lat na pewno trzeba zaplanować i wykonać remont Skweru Kościuszki i Bulwaru Nadmorskiego.

„Miasto jest bardzo zadłużone, ale przy gospodarce racjonalnej, która nie będzie powodowała następnych inwestycji, do których musimy dopłacać, jesteśmy w stanie finanse miasta poprawić w następnych latach. Nie możemy na razie budować obiektów, które potem będą nas drogo kosztowały w utrzymaniu. Wszystko z rozważą”.



Pojawiają się też nowe problemy, które wcześniej nie przenikały do dyskusji publicznej. Miałam niedawno spotkanie z przedstawicielami Agencji Mienia Wojskowego, która alarmuje w sprawie klifu na Babich Dołach, który grozi osunięciem i trzeba zdecydować co w związku z tym Gdynia może poczynić. Klif nie jest nasz, jest Agencji Mienia Wojskowego, z kolei Agencja nie posiada kompetencji do przeprowadzenia prac w zakresie ochrony środowiska. Działania trzeba więc podjąć na szczeblu kilku instytucji, i to są właśnie takie tematy, które nagle się pojawiają i trzeba próbować je rozwiązać. Klif jest obecnie ogrodzony przez Agencję Mienia Wojskowego i przy okazji apeluję, żeby na niego nie wchodzić, bo grozi osunięciem. Podobnie zresztą jak klif orłowski. Proszę uszanować siły przyrody i własne zdrowie.

W kampanii wyborczej wiele się mówiło także o tym, że Gdynia się wyludnia, że w mieście brakuje mieszkań komunalnych, że ceny rynkowe nowych mieszkań są bardzo wysokie. Jak można poprawić sytuację w tym zakresie?

Niedawno brałam udział w konferencji miast siostrzanych Gdyni i tematem wiodącym były problemy związane z budownictwem komunalnym. Z tym, że te miasta są już o krok dalej i te mieszkania budują, a rozmawiają o problemach związanych z procesem decyzyjnym i zarządzaniu zasobem miejskich nieruchomości. My jesteśmy krok z tyłu, ale dzięki temu możemy czerpać z ich doświadczeń. Ja nie mam wątpliwości, że budownictwo komunalne musi być przyszłością i takie plany będziemy na pewno czynić. Zrobię wszystko, aby budownictwo komunalne w Gdyni ruszyło, ale pamiętajmy też, że jesteśmy w trudnym momencie finansowym.

Przed wyborami mówiła pani, że chciałaby pani pozyskać na ten cel środki z państwowego funduszu.

Tak, te środki są, ale one nigdy nie będą 100-procentowe, musimy więc znaleźć ten balans, a proszę też pamiętać, że w tym roku pracujemy na budżecie przyjętym przez poprzedników, więc dopiero w przyszłorocznym budżecie będziemy szukać miejsca dla ewentualnych inwestycji, które my uważamy za konieczne. Dziś popychamy inwestycję obwodnicy Witomino i bardzo się z tego cieszę, że ma szansę zostać zrealizowana, ale została zaplanowana przez poprzedników.



Fot. Karol Kacperski

To nie jest przytyk, tylko chcę podkreślić, że jesteśmy w pewnym procesie i te procesy, jeżeli chodzi o inwestycje, są długoterminne.

Czy poznała się już pani z prezydentkami Gdańska i Sopotu? Macie jakieś plany na szerszą współpracę metropolitalną? Ustawa metropolitalna dla Trójmiasta ma być znowu głosowana w Sejmie.

Tak, oczywiście poznałam się już z panią Aleksandrą Dulkiem i panią Magdaleną Czarzyńską-Jachim i rozmawialiśmy o tej współpracy. Moim pełnomocnikiem do Obszaru Metropolitalnego jest wiceprezydent Bartłomiej Austen i niedawno rozmawiał z przedstawicielami Gdańska i Sopotu o ustawie metropolitalnej i priorytetach, które chcielibyśmy uzyskać z tej ustawy.

Do niedawna Trójmiastem rządziło trzech mężczyzn, a teraz są trzy kobiety. Pani zaistniała w polityce dzięki protestom Strajku Kobiet. Czy zamierzacie współpracować również w kobiecych sprawach? Wiele się na przykład mówiło o tym, że samorządy mogą finansować całodobową opiekę ginekologiczną dla kobiet.

Jeśli chodzi o sprawy kobiece, to właśnie jako prezydentki Gdańska, Gdyni i Sopotu przystąpiłyśmy do współorganizacji Kongresu Kobiet w Trójmieście, który będzie dużym wydarzeniem dla całego regionu. Odbędzie się na jesieni i to jest właśnie ten element współpracy trzech miast i trzech kobiet zarazem. Natomiast, dla mnie jako prawniczki, która do tej pory zajmowała się prawem medycznym i prawami kobiet, problem na przykład ginekologii dostępnej 24 godziny na dobę nieco zmalał po wprowadzeniu wizyt online, więc nie jest tak ważny, jakim był kilka lat temu, kiedy protesty kobiet się zaczynały. Niemniej jednak dostępność świadczeń zdrowotnych dedykowanych kobietom jest wciąż niedostateczna.

Pan wiceprezydent Tomasz Augustyniak, który posiada bardzo duże doświadczenie w obszarze ochrony zdrowia, robi przegląd programów profilaktycznych w Gdyni i muszę powiedzieć, że tych programów prowadzi się w Gdyni bardzo dużo. Tyle, że mieszkańcy o nich nie wiedzą. Byliśmy zaskoczeni jak duża jest oferta, a jak niewiele osób z niej korzysta, bo miasto o tej ofercie nie informowało. Dlatego będziemy chcieli to zmienić.

W trakcie kampanii wyborczej Gdyniński Dialog dużo mówił o poprawie komunikacji z mieszkańcami, otwarciu się na mieszkańców. Co w tym temacie planujecie? Będzie pani się

spotykać z mieszkańcami na otwartych spotkaniach?

W Gdyni działa Laboratorium Innowacji Społecznych, które ma duże doświadczenie w tym zakresie i dobre sprawdzone mechanizmy, dlatego będziemy chcieli je wykorzystać do lepszych konsultacji społecznych. Niedawno odbył się okrągły stół w sprawie rad dzielnic, bo ostatnie wybory do rad dzielnic miały bardzo niską frekwencję, a same rady przeżywają ostatnio pewien kryzys. Kiedyś działały bardzo prężnie, ale zawsze skarżyły się na różne problemy, przede wszystkim, że mają za mało środków, ale w ostatniej kadencji najważniejszym podnoszonym problemem był fakt, iż władze miasta ich nie słuchają. Przykładem była choćby redukcja niektórych linii autobusowych, czym rady dzielnic były zaskoczone, bo to do nich mieszkańcy często kierowali o to swoje pretensje.

Sama byłam na posiedzeniu jednej z rad, gdzie sfrustrowani mieszkańcy kierowali te emocje w stronę radnych dzielnicowych. Musiało to być dla radnych przykre doświadczenie, bo nie mieli żadnego wpływu na podjęte przez miasto decyzje. Dlatego nie dziwi mnie fakt, że nie chcieli ponownie kandydować do rady.

Planujemy przeprowadzenie konsultacji społecznych, dotyczących przebiegu ścieżki rowerowej w Orłowie, bo ten temat budzi duże kontrowersje i napięcia. Dlatego w trybie konsultacyjnym chcemy znaleźć jakieś rozwiązanie.

Czy planuje pani takie otwarte spotkania z mieszkańcami poszczególnych dzielnic?

Planuję, ale czekamy na zakończenie okresu wakacyjnego, bo obecnie wielu mieszkańców jest na urloпах. Chciałabym wrócić do tradycji spotkań prezydenta z mieszkańcami, ale apeluję też do wszystkich radnych, żeby pozostawali w ciągłym kontakcie z mieszkańcami, a nie ograniczali się do okresów kampanii wyborczej.

Prezydent Wojciech Szczurek objawił się mieszkańcom na Facebooku na dwa miesiące przed wyborami. Czy będzie pani chciała rozwijać media społecznościowe, „ścigać się” na liczbę fanów i lajków z Aleksandrą Dulkiem i Magdaleną Czarzyńską-Jachim?

Będę chciała komunikować się z mieszkańcami za pomocą mediów społecznościowych, ale nie zamierzam tam pokazywać mojej diety, ani jak się kąpię na plaży. Staram się tam umieszczać ważne informacje dla mieszkańców. Nie mam chęci ścigać się z paniami prezydentkami w czymkolwiek, bo uważam, że w wyścigu zamyka się oczy na współpracę.

FUNDUSZE UNIJNE NA POMORZU

**MNIEJ ŚRODKÓW, ALE ZA TO
SKUTECZNIE WYKORZYSTANE**

Autor: Maciej Sandecki



Od momentu przystąpienia do UE Pomorskie pozyskało ponad 59 mld zł z unijnych funduszy. Dzięki nim zrealizowano ponad 40 tys. projektów. Co ciekawe pod względem ilości przyznanych środków region plasuje się dopiero w połowie krajowej stawki. Za to znacznie lepiej niż większość Polski radzi sobie pod względem ich wykorzystania.





Fot. UMWP

W tym roku obchodziliśmy 20-lecie wejścia Polski do Unii Europejskiej. Korzyści z członkostwa w Unii są dla Polski niepodważalne. To nie tylko setki miliardów euro, które Polska otrzymała na inwestycje infrastrukturalne czy podnoszenie kwalifikacji pracowników, ale również wolny przepływ towarów, możliwość legalnej pracy i kształcenia we wszystkich państwach UE czy swoboda podróżowania bez paszportu.

- Z perspektywy czasu możemy podsumować, że była to najlepsza decyzja. Niebawmy skok cywilizacyjny dokonał się w każdym aspekcie naszego życia. Nie wyobrażamy sobie dzisiaj powrotu cel na towary w wymianie handlowej, wiz i paszportów w podróżowaniu, barier w studiowaniu zagranicą czy braku możliwości osiedlenia się i prowadzenia działalności gospodarczej w innych krajach członkowskich – mówi Mieczysław Struk, Marszałek Województwa Pomorskiego.

Jak województwo pomorskie skorzystało na członkostwie w Unii i jak radzi sobie obecnie z unijnymi inwestycjami?

TYSIĄCE WIDOCZNYCH INWESTYCJI, WZROST POZIOMU ŻYCIA

Od momentu przystąpienia do Unii Pomorze pozyskało ponad 59 mld zł z unijnych funduszy. Dzięki nim zrealizowano ponad 40 tys. projektów. Trudno wymienić wszystkie, ale jedno jest pewne unijne fundusze poprawiły jakość życia mieszkańców Pomorza we wszystkich dziedzinach – w infrastrukturze drogowej, kolejowej, lotniczej, w sferze kultury, edukacji, zdrowia czy na rynku pracy.

Największe i najbardziej zauważalne dla mieszkańców inwestycje to m.in.: Pomorska Kolej Metropolitalna, rozbudowa portu lotniczego w Gdańsku, realizacja pomorskich odcinków tras S6 i S7, przebudowa dróg wojewódzkich i linii kolejowych,

Fot. Gdansk Lech Walesa Airport



nowe pociągi, Teatr Szekspirowski, Europejskie Centrum Solidarności, Centrum Kompetencji STOS Politechniki Gdańskiej czy odnowiona Filharmonia Bałtycka.

Unijne inwestycje, zarówno te tzw. "twarde" jak i "miękkie", przyniosły wymierne korzyści, które obrazują konkretne liczby.

W momencie wejścia do UE wartość PKB województwa pomorskiego stanowiła 50 proc. średniej unijnej. W 2021 r. było to już 75 proc. W wartościach rzeczywistych to prawie poczwórny wzrost wartości: z 52,6 mld zł w 2004 r., do 191,4 mld zł w 2022 r. Podobnie zwiększyła się wartość eksportu województwa pomorskiego. W 2004 roku było to 22,2 mld zł, a w 2022 roku – już niemalże czterokrotnie więcej, bo 83,3 mld zł.

- Dzięki tym projektom poprawił się standard naszego życia, a nasze dzieci i wnuki mają lepszy start w przyszłość. Mamy już w Polsce całe pokolenie, które urodziło się w wolnym kraju, należącym do demokratycznej wspólnoty państw Zachodu - podkreśla Mieczysław Struk.

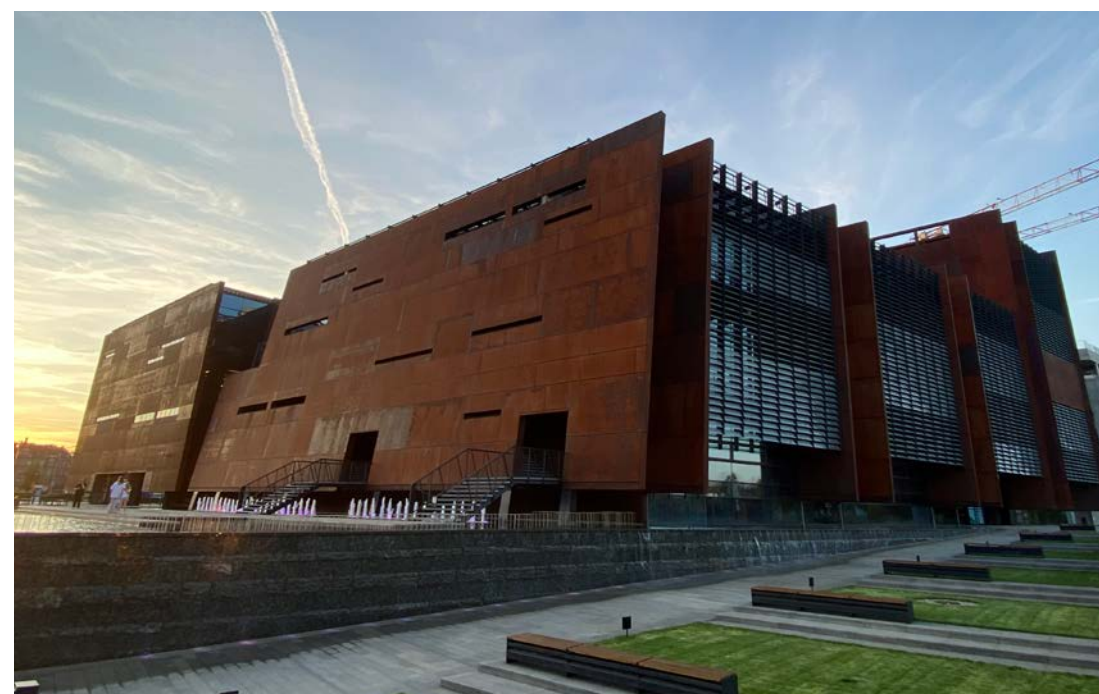
Czy Pomorze naprawdę jest liderem unijnych funduszy?

Przez wiele lat Pomorze uchodziło za lidera w pozyskiwaniu i wydatkowaniu unijnych funduszy. W dużej mierze to prawda, ale tylko częściowa.

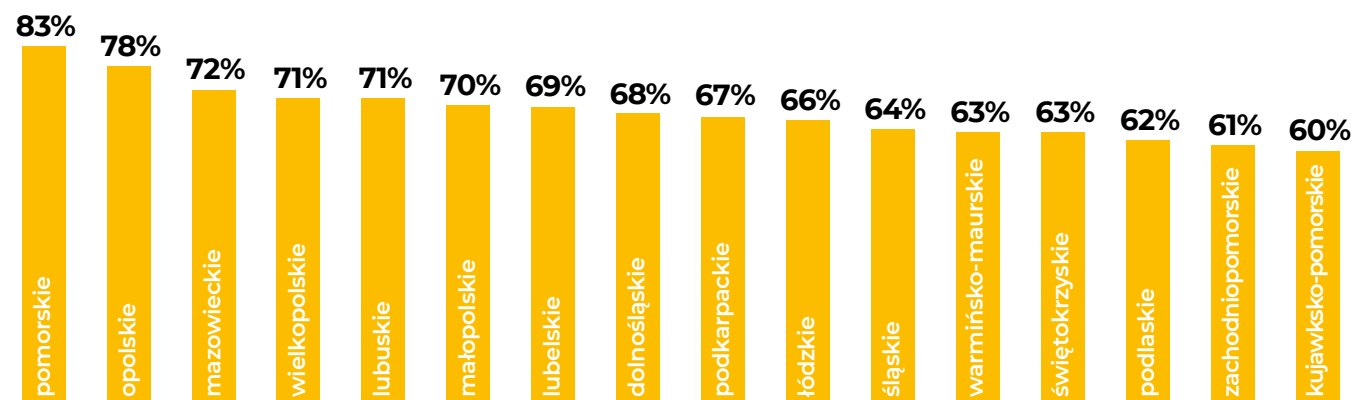
Już 20 lat temu, w 2004 roku, marszałek województwa pomorskiego Jan Kozłowski ogłosił na sesji sejmiku: - Jesteśmy najlepsi w kraju! Naszą pulę unijnych funduszy wykorzystamy co do centa.

Wtedy, wykorzystanie wszystkich przyznaných nam unijnych funduszy (jeszcze przedakcesyjnych), można było poczytywać za duży sukces. Polscy urzędnicy dopiero uczyli się unijnych przepisów, procedur, które wydawały się im wówczas strasznie skomplikowane. Na początku naszego członkostwa w Unii szło to dość opornie, na tyle że nawet komisarz ds. budżetu Dalia Grybauskaite (późniejsza prezydent Litwy) ostrzegała: „Kieruję przyjacielskie ostrzeżenie do nowych państw członkowskich, a zwłaszcza największych spośród nich Polski i Czech: konieczne są dodatkowe wysiłki w celu zwiększenia wykorzystania funduszy”.

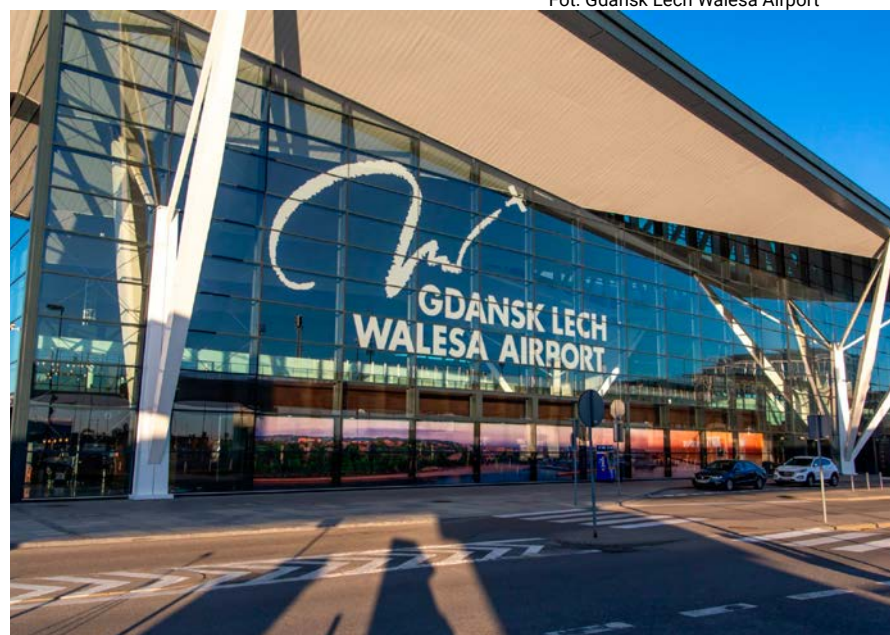
Marszałek Kozłowski zarządził więc przyspieszone szkolenia urzędników w całym województwie. W ciągu roku odbyło się ich ponad 100, w trakcie których nauczyło się pisać unijne projekty 2,5 tys. osób. To zapoczątkowało w kolejnych latach. Zarówno w trakcie realizacji unijnego budżetu na lata 2007-2013, a także budżetu 2014-2020, Pomorze pozostawało liderem w sprawnym pisaniu wniosków, a także wykorzystywaniu unijnych pieniędzy.



Wartość umów o dofinansowanie, jako % alokacji 16 RPO



Fot. Gdansk Lech Walesa Airport



Przykładowo, na początku 2020 roku Pomorze miało już zakontraktowanych blisko 90 proc. unijnych funduszy przyznanych regionowi na lata 2014-20. Był to najlepszy wynik w kraju, bo ostatnie w tym zestawieniu województwo zachodniopomorskie miało zakontraktowanych niespełna 75 proc. środków, a średnia dla całego kraju wynosiła wówczas 79,4 proc.

- Na te sprawne wykorzystywanie funduszy miała za pewne wpływ kwestia ciągłości władz w regionie, a także stabilnego zespołu urzędników - ocenia Jan Szymański, dyrektor Departamentu Programów Regionalnych Urzędu Marszałkowskiego w Gdańsku. - W naszym urzędzie ponad trzystu urzędników, w czterech departamentach zajmuje się unijnymi funduszami, plus setki urzędników w poszczególnych gminach w województwie. To jest ta zdolność instytucjonalna, za którą idzie także trafność prognozowania i projektowania. Szkolenia dla urzędników z zakresu unijnych przepisów robimy permanentnie od 20 lat. Przepisy się zmieniają, a Unia stawia nam nowe wymagania. Ostatnio na przykład pojawiły się nowe standardy dotyczące dostępności dla osób z niepełnosprawnościami.

Czy to oznacza, że Pomorze dostało najwięcej pieniędzy z Unii ze wszystkich województw w Polsce? Nie. Oznacza jedynie, że udało się przyznać środki sprawnie wykorzystać, a często jeszcze dodatkowo te, które nie zdołały wykorzystać inne województwa. Wielkość przyznanych pieniędzy dla poszczególnych województw nie zależała bowiem od sprawnego ich wykorzystywania, ale innych czynników - liczby ludności, poziomu bezrobocia czy wielkości PKB regionu. Wyliczono je według specjalnego algorytmu. Dodatkowo, część województw skorzystała z unijnych funduszy specjalnie im dedykowanych - jak program Polska

Województwo	kwota na program regionalny (mln euro)	kwota dla województwa program regionalny + FST + Program dla Polski Wschodniej (mln euro)
Dolnośląskie	1 673 416 820	2 229 416 820
Kujawsko-Pomorskie	1 753 423 961	1 753 423 961
Lubelskie	2 272 912 292	2 938 912 292
Lubuskie	861 468 297	861 468 297
Łódzkie	2 291 959 172	2 635 959 172
Małopolskie	2 320 280 381	2 567 280 381
Mazowieckie	2 009 926 510	2 427 926 510
Opolskie	920 999 577	920 999 577
Podkarpackie	2 181 366 023	2 599 366 023
Podlaskie	1 251 205 913	1 669 205 913
Pomorskie	1 674 092 590	1 674 092 590
Śląskie	2 792 340 098	4 858 340 098
Świętokrzyskie	1 403 141 203	1 821 141 203
Warmińsko-Mazurskie	1 731 096 820	2 149 096 820
Wielkopolskie	1 670 869 290	2 057 869 290
Zachodniopomorskie	1 611 209 396	1 611 209 396
RAZEM	28 419 708 343	34 775 708 343

Wschodnia, czy Fundusz Sprawiedliwej Transformacji Energetycznej, z którego skorzystał głównie Śląsk i pobliskie regiony, gdzie zamykano nierentowne kopalnie.

Pod względem wielkości uzyskanych funduszy, Pomorze plasuje się więc gdzieś w połowie tabeli 16 województw.

- Jesteśmy jeszcze w trakcie zamykania i rozliczania budżetu na lata 2014-20, ale wiem, że wszystkie województwa w Polsce wykorzystały przyznane im środki w tym budżecie w 100-procentach, jedne szybciej, a drugie wolniej - dodaje Jan Szymański.

JAK POMORZE WYKORZYSTUJE UNIJNE FUNDUSZE Z BUDŻETU 2021-27?

Realizacja projektów unijny w obecnym budżecie jest w Polsce nieco opóźniona, w stosunku do innych państw. Wpływ na opóźnienia miała pandemia Covid-19, ale również spór o praworządność między byłym polskim rządem z nadania PiS, a Komisją Europejską. Z powodu nieprzestrzegania zasad praworządności Polska miała wstrzymane środki z Krajowego Planu Odbudowa, a także z funduszy spójności. I choć środki unijne wypłacane są dopiero na końcu

realizacji projektów jako refundacja, to konflikt miał wpływ na cały proces. Projekty były przez samorządy przygotowywane, ale nie było pewności czy i kiedy Komisja Europejska odblokuje Polsce pieniądze. Sytuacja zmieniła się po wyborach 15 października, kiedy nowa koalicja rządowa doprowadziła do odmrożenia pieniędzy z KPO oraz funduszu spójności.

Pomorze ma w tej edycji do wykorzystania blisko 1,7 mld euro. Pula ta podzielona jest na trzy główne segmenty: około 60 procent rozdzielonych zostanie w konkursach w poszczególnych sektorach typu kultura, szkolnictwo, transport etc.; około 30 procent zostanie przyznanych bez konkursów tzw. MOF-om (Miejskie Obszary Funkcjonalne); a około 10 procent to pożyczki, które przyznane zostaną przedsiębiorcom.

Niemal wszystkie pieniądze, które zostaną rozdzielone na projekty w ten czy inny sposób, będą jednak musiały wypełniać założenia Zielonego Ładu, czyli wielkiego europejskiego programu, przyjętego już ponad pięć lat temu.

- My już Zielony Ład realizujemy, bo częścią Zielonego Ładu nie są tylko te kontrowersyjne kwestie związane z dieslami czy ugorowaniem w rolnictwie, które były

Fot. Karol Kacperski



przedmiotem protestów w ostatnich miesiącach - wyjaśnia Jan Szymański. - W Zielonym Ładzie są również fundusze na odnawialne źródła energii, bioróżnorodność, efektywność energetyczną czy dostosowanie miast do zmian klimatu. To są pieniądze na retencję w miastach, kanalizację deszczową, parkingi przy węzłach kolejowych, drogi rowerowe czy zeroemisyjne, elektryczne autobusy. Te projekty są już prawie gotowe i niebawem będziemy podpisywali z beneficjentami umowy na ich realizację.

MOF-y (Miejskie Obszary Funkcjonalne) dostaną pieniądze w ramach tzw. ZIT-ów (Zintegrowane Inwestycje Terytorialne). Na Pomorzu powstało dziewięć MOF-ów (Trójmiasto, Słupsk z Ustką, Malbork ze Sztumem, oraz powiaty Lębork, Starogard Gdański, Kościerzyna, Bytów, Chojnice i Człuchów), a na ich terenie żyje 80 proc. Pomorzan. MOF-y same przygotowują swoje projekty zgodne z założeniami Zielonego Ładu.

Przykładowo, MOF Słupsk-Ustka ma otrzymać 46 mln euro na kompleksową termomodernizację budynków komunalnych i użyteczności publicznej oraz wymianę źródeł energii na odnawialne. Inne szykują się do zakupu elektrycznych autobusów i budowy stacji ładowania dla nich.

Samorząd województwa kupuje nowe pociągi elektryczne Impuls, które będą jeździć po liniach regionalnych. Planowana jest także przebudowa drogi wojewódzkiej w stronę Kościerzyny, za ponad miliard złotych.

Czy mimo opóźnień w realizacji projektów z obecnego budżetu, uda się je wszystkie dowieźć do końca? - Wykorzystamy przyznane nam środki do ostatniego euro, bo mamy już doświadczenie w zarządzaniu tak dużą pulą pieniędzy, a z Komisją Europejską musimy rozliczyć się aż do 2029 roku, więc nie mamy wyjścia - śmieje się Jan Szymański.



BUDOWA ZAKOŃCZONA

Bernadovo to jeden z nielicznych projektów mieszkaniowych w Polsce powstających w oparciu o certyfikację BREEAM.

Przemyślany i stylowy plan architektoniczny, dopracowane detale, wysokiej jakości materiały, nowoczesne i ekologiczne rozwiązania oraz szacunek dla otaczającej przyrody. W ofercie dostępne apartamenty m.in. z dużymi ogrodami z widokiem na prywatny las.

To wszystko tworzy funkcjonalną przestrzeń, którą docenisz Ty i Twoi bliscy.

UMÓW SIĘ NA SPOTKANIE I OBEJRZYJ WYJĄTKOWY PROJEKT W GDYNI.



799 367 777 | bernadovo.pl





POMORSKIE

Fot. Bartosz Bańka / PG

WYZWANIA ROZWOJOWE

Autor: Zbigniew Canowiecki



Absolwent Politechniki Gdańskiej. Doktorat uzyskał na Uniwersytecie Gdańskim. W latach 1981-2007 Prezes Zarządu i dyrektor giełdowej spółki „Centrostal S.A.". Sprawował społecznie wiele funkcji m.in. Prezydenta Pomorskiej Izby Przemysłowo-Handlowej, Przewodniczącego Sejmiku Gospodarczego Województwa Pomorskiego, Przewodniczącego Pomorskiej Rady Przedsiębiorczości, Prezydent „Pracodawców Pomorza”.

Tworzenie pomorskiego hubu energetycznego opartego o zieloną energię, wykorzystanie potencjału stoczni do produkcji w segmencie offshore oraz transportu oil & gas, federalizacja uczelni należących do Związku Farenheita, czy też powołanie metropolii pomorskiej – to niektóre z celów jakie stoją przed Pomorskiem.

Jednym z najważniejszych zadań władz każdego województwa jest wskazanie konkretnych celów rozwojowych dla danego regionu. Jeszcze ważniejszym zadaniem jest ich promocja i pozyskanie akceptacji mieszkańców oraz niezbędnego wsparcia decyzyjnego i finansowego władz centralnych. Województwo pomorskie ma opracowaną i przyjętą strategię rozwoju regionu w wyniku wielostopniowej debaty społecznej i eksperckiej. Z konieczności jest to jednak dokument bardzo obszerny i szczegółowy, opisujący priorytety we wszystkich dziedzinach naszego życia.

Dlatego też organizacja „Pracodawcy Pomorza” wspólnie z Politechniką Gdańską zorganizowali cykl spotkań w gronie przedstawicieli władz, nauki i gospodarki, aby dokonać trudnego wyboru celów warunkujących przyszłość regionu w ramach zrównoważonego rozwoju województwa pomorskiego. Podstawą do tego były wystąpienia ekspertów z różnych dziedzin oraz dotychczasowe strategie, dokumenty analityczne i wyniki debat publicznych. Ustalając kluczowe wyzwania rozwojowe warunkujące dalszy harmonijny rozwój województwa pomorskiego podjęto również próbę wskazania niezbędnych do ich realizacji decyzji rządowych, ustaw sejmowych czy inwestycji, o które powinny zabiegać pomorskie władze samorządowe.

W wyniku powyższych prac powstał dokument określający „Kluczowe wyzwania rozwojowe województwa pomorskiego” zawierający siedem celów, w tym cztery

gospodarcze. Podkreślono w nim, że Pomorze i Gdańsk od zawsze były centralnymi punktami szlaków komunikacyjnych i transportowych w Polsce pełniąc obecnie kluczową rolę jako hub logistyczny dla całego kraju. W obliczu wyzwań geopolitycznych i rosnącego zagrożenia konfliktem ze wschodu, znaczenie tej funkcji nabiera dodatkowego wymiaru. Jesteśmy również świadkami zmiany geografii energetycznej kraju, a Pomorze ma szansę stać się liderem zielonej transformacji energetycznej i źródłem czystej energii dla polskiej gospodarki. Aby w pełni wykorzystać te wyzwania, należy zapewnić atrakcyjność regionu dla mieszkańców i inwestorów. Kluczowym elementem tej atrakcyjności są wysokiej jakości funkcje metropolitalne, co wymaga m.in. inwestycji w kulturę i naukę. W ostatnich latach Pomorze zostało dotknięte negatywnymi decyzjami centralnymi, czego jaskrawym przykładem była utrata podmiotowości i parcelacja aktywów Grupy Lotos. Na szczeblu rządowym brakowało pomorskim władzom samorządowym partnera do dyskusji o kluczowych wyzwaniach i inwestycjach o znaczeniu wykraczającym poza poziom lokalny. Przykładami takich inwestycji są budowa pierwszej w Polsce elektrowni jądrowej oraz wsparcie infrastruktury portowej pod kątem morskiej energetyki odnawialnej. Dziś stoimy przed niepowtarzalną szansą, aby to zmienić. Potrzebujemy konsensusu i współpracy pomiędzy poziomem regionalnym i centralnym. Powstały dokument hasłowo definiuje wyzwania rozwojowe, wskazując jedynie te problemy, które wymagają wsparcia decyzyjnego lub finansowego władz centralnych.



Fot.- Crist SA



1. POMORSKI HUB ENERGETYCZNY – LIDER ZIELONEJ TRANSFORMACJI ENERGETYCZNEJ

Wyzwaniem rozwojowym jest przyspieszenie procesu zielonej transformacji energetycznej i zapewnienie czystej energii dla wzmocnienia konkurencyjności polskiej gospodarki. Obserwowany obecnie proces zmiany geografii energetycznej kraju i w perspektywie kilkunastu lat Pomorze stanie się kluczowym źródłem zielonej, nieemisyjnej energii dla Polski (farmy wiatrowe, małe elektrownie wodne, elektrownia jądrowa). Pomorze nie ma obciążenia w postaci energetyki węglowej, co ułatwia i przyspiesza wprowadzanie strategii zielonej transformacji. Pomorze powinno być również centrum polskiej współpracy z krajami bałtyckimi w zakresie farm wiatrowych, energii słonecznej, wodoru, magazynów prądu i ciepła oraz paliwa e-fuel.

Do realizacji tego celu niezbędne jest wyrażenie zgody przez Ministerstwo Aktywów Państwowych na stworzenie na bazie Energa S.A. Krajowego Centrum Kompetencyjnego dla energetyki poprzez przeniesienie z PKN Orlen do Energii S.A. aktywów energetycznych i obrotu gazem, przy utrzymaniu jej statusu jako spółki publicznej notowanej na GPW z perspektywą pozyskania przez Energa S.A. kapitałowych inwestorów prywatnych. Oczywiście wskazane byłoby powołanie w Gdańsku, w drodze uchwały rządowej, Bałtyckiego Funduszu Transformacji Energetycznej.

2. MORSKI HUB LOGISTYCZNY – ZWIĘKSZENIE DOSTĘPNOŚCI I ZDOLNOŚCI PRZELADUNKOWYCH PORTÓW MORSKICH

Inwestycje portowe to inwestycje w bezpieczeństwo kraju, transformację energetyczną oraz zapewnienie konkurencyjności portów morskich o znaczeniu

strategicznym dla Polski i UE. Zwiększenie efektywności i możliwości działania portów jako polskiego morskiego hubu logistycznego wymusza wzięcie przez władze centralne i regionalne większej odpowiedzialności za ich funkcjonowanie, systematyczne zwiększanie dostępności drogowej i kolejowej do portów oraz ich zdolności przeładunkowych. Niezbędne jest włączenie przez Ministerstwo Infrastruktury „zielonego światła” dla Zarządu Morskiego Portu Gdynia w zakresie budowy portu zewnętrznego w ramach artnerstwa publiczno – prywatnego oraz nadanie priorytetu budowy Drogi Czerwonej i Via Maris pozwalającej uruchomić potencjał terenowy portu Gdynia i rozwój funkcji portowych we Władysławowie. Kluczowe jest także przyspieszenie prac modernizacyjnych linii kolejowej nr 201 (Gdynia), budowa dodatkowego mostu przez Martwą Wisłę w ciągu linii kolejowej nr 226 (Gdańsk). Potrzebne jest wsparcie finansowe w ramach KPO dużych portów morskich w Gdańsku i Gdyni celem dostosowania ich do obsługi instalacyjnej farm wiatrowych oraz małych portów morskich we Władysławowie, Ustce i Łebie do obsługi serwisowej w zakresie offshore.

3. STOCZNIE PRODUKUJĄCE STATKI DLA OFFSHORU I TRANSPORTU OIL & GAS

Trójmiejskie stocznie produkcyjne (m.in. Crist, Remontowa) posiadające odpowiednie kompetencje, umiejętności, zasoby ludzkie, know how, wymagany standing finansowy oraz niezbędne zdolności produkcyjne realizują zamówienia armatorów zagranicznych na statki specjalistyczne, w tym Offshorowe oraz do przewozu gazu i paliw płynnych wobec braku decyzji władz polskich o budowie własnej floty w tym zakresie (dzierżawimy, leasingujemy zlecając ich budowę zagranicznym stoczniom). Wskazane byłoby wyrażenie przez rząd zgody na powołanie przez zainteresowane spółki z udziałem Skarbu Państwa (np. PGE i PKN Orlen) spółki armatorskiej (np. na bazie firmy Petrobaltic) realizującej program budowy przez polskie stocznie floty własnych statków do budowy i serwisowania farm wiatrowych na morzu oraz przewozu paliw płynnych i gazu. Praktycznie wszystkie branżowe środowiska są także zainteresowane powołaniem Pełnomocnika Rządu do spraw gospodarki Offshore i Local Content.

Fot.- Crist SA





Fot. Bartosz Bańka / PG

4. POMORSKIE CENTRUM KOMPETENCJI KWANTOWYCH I SZTUCZNEJ INTELIGENCJI

Wyzwaniem współczesności jest budowanie kompetencji na światowym poziomie w obszarze, który zdecyduje o pozycji konkurencyjnej i technologicznej krajów w najbliższej przyszłości, czyli sztucznej inteligencji i technologii kwantowych. Pomorskie ma atuty, aby zająć rozpoznawalne miejsce w tym wyścigu: Centrum Kompetencji STOS PG z superkomputerem Kraken, Międzynarodowe Centrum Teorii i Technologii Kwantowych UG, renomowane naukowe zespoły badawcze specjalizujące się w sztucznej inteligencji i jej zastosowaniach, liczne ośrodki R&D kluczowych korporacji międzynarodowych (np. Intel, Amazon) oraz największy w Polsce klaster ICT utworzony ze środków regionalnych i inwestujący znaczące środki w infrastrukturę badawczą. Oczekiwane wsparcie władz centralnych to sfinansowanie zakupu komputera kwantowego uzupełniającego moce badawcze komputera Kraken i pracującego jako infrastruktura badawcza uczelni pomorskich oraz powołanie Funduszu Inwestycyjnego Nowych Technologii stymulującego i inwestującego w badania i rozwój techno-

logii opartych o sztuczną inteligencję i technologie kwantowe.

5. FEDERALIZACJA UCZELNI NALEŻĄCYCH DO ZWIĄZKU IM. DANIELA FAHRENHEITA

Wyzwaniem dla Pomorza jest stworzenie silnego ośrodka akademickiego w Gdańsku poprzez wykorzystanie zasobów i możliwości wszystkich trzech wiodących uczelni (GUMed, PG, UG). Federalizacja tych uczelni umożliwi sprawne prowadzenie wspólnej polityki oraz rozszerzenie współpracy międzynarodowej na rzecz podnoszenia jakości badań naukowych, prac rozwojowych i kształcenia. Wspólna realizacja programów badawczych, dydaktycznych oraz popularyzatorskich umożliwi efektywniejszą współpracę z otoczeniem społeczno-gospodarczym na rzecz rozwoju regionu i kraju. Dlatego też Uczelnie Fahrenheita postulują przyjęcie przez rząd i parlament, proponowanych przez trzech rektorów pomorskich uczelni, zmian w ustawie z dnia 20 lipca 2018 roku – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce w zakresie przepisów przejściowych regulujących status obecnych uczelni badawczych w przypadku utworzenia federacji.

6. POWOŁANIE METROPOLII W WOJEWÓDZTWIE POMORSKIM

Powołanie metropolii na terenie województwa pomorskiego jest konieczne. Umożliwi to koordynację i wspólną realizację zadań wykraczających poza możliwości jednego miasta czy gminy oraz zdynamizuje rozwój nie tylko obszaru metropolitalnego, ale całego regionu. Jednak co do zasad powoływania i funkcjonowania Metropolii w świetle nieudanego eksperymentu Śląsko – Zagłębiowskiej Metropolii musi obecnie zdecydować rząd i parlament przyjmując ustawę metropolitalną regulującą zasady tworzenia obszarów metropolitalnych w Polsce oraz określającą ich miejsce w strukturze terytorialno-administracyjnej kraju.

7. BUDOWA NOWEJ SIEDZIBY OPERY BAŁTYCKIEJ

Opera Bałtycka wykorzystuje w swojej działalności artystycznej obiekt wybudowany w 1915 roku z przeznaczeniem na ujeżdżalnię koni i z czasem zamieniony na salę sportowo-widowiskową. Po tym okresie obiekt przekazano na cele kultury i wielokrotnie przebudowywano. Konieczność budowy nowej siedziby Opery Bałtyckiej, współprowadzonej

przez Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego, wynika z obecnego katastrofalnego stanu technicznego i funkcjonalnego budynku. Krzykiem rozpaczy jest prośba o zapewnienie finansowania przez Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego środkami budżetowymi i unijnymi budowy nowej siedziby Opery Bałtyckiej na terenach postocznio-owych z zachowaniem tradycji i historii miejsca, na końcu Drogi do Wolności. Z założenia obiekt operowy jako hołd wdzięczności i pamięci o roli stocznio-owców w zrywach wolnościowych 1970, 1980 i 1989 roku powinien nawiązywać do industrialnych elementów stocznio-owych, jak pozostawione dźwigi – stanowiące już obecnie symbol Gdańska.

Oczywiście można wskazać wiele innych obszarów gospodarczych lub aktywności społecznej wymagających omówienia, promowania i przedstawiania licznych potrzeb. Do nich można zaliczyć chociażby ochronę zdrowia, turystykę czy rolnictwo. Dlatego też organizatorzy chcą rozpocząć cykl sektorowych debat publicznych. Licząc na aktywność wielu środowisk zaprosili również do współpracy media, bez których nie będzie możliwe zrealizowanie ich podstawowego celu związanego z promocją wśród mieszkańców województwa pomorskiego kluczowych wyzwań rozwojowych regionu.



Fot. Port Gdynia

GDAŃSKIE LOTNISKO IDZIE NA REKORD

Blisko 3 mln pasażerów obsłużył Port Lotniczy w Gdańsku w ciągu pierwszego półrocza 2024 roku. To o 13% więcej niż w analogicznym okresie 2023 roku. Wzrosły też przewozy cargo. Zysk netto wyniósł 26,2 mln zł. Jeżeli tempo wzrostu się utrzyma gdańskie lotnisko zamknie 2024 rok się rekordowym wynikiem.

- Za nami bardzo dobre półrocze. Mieliśmy prawie 3 miliony pasażerów, co stanowi 13-procentowy wzrost w stosunku do roku ubiegłego. W drugiej połowie roku zawsze mamy więcej pasażerów niż w pierwszej, więc na pewno pobijemy rekord z ubiegłego roku. W skali całego roku będzie wynik powyżej 6 milionów pasażerów. Ile powyżej? Tego jeszcze nie wiemy – komentuje Tomasz Kloskowski, prezes Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy. - Bardzo ciekawe jest to, że wzrosła liczba operacji lotniczych, co pokazuje, że linie lotnicze dodały nowe samoloty, a to może powodować dalszy wzrost ruchu pasażerskiego – dodaje.

W ciągu sześciu miesięcy 2024 roku gdańskie lotnisko gościło w sumie 2 975 754 pasażerów. To więcej o 13% niż w tym samym okresie 2023 roku. Operacji lotniczych było 26 015, o 16,2% więcej niż rok temu.

Najpopularniejsze kierunki, jakie wybierali pasażerowie to Londyn (257 909) i Oslo (219 198), na trzecim miejscu była Kopenhaga (182 566).

W ciągu pół roku 2024 spółka Port Lotniczy Gdańsk wypracowała 35,8 mln zł zysku ze sprzedaży i 26,2 mln zł



zysku netto. W tym samym okresie roku 2023 firma miała ponad 13 mln zł zysku ze sprzedaży i ponad 3 mln zł zysku netto.

Największy udział w rynku w pierwszym półroczu 2024 miała linia lotnicza Wizz Air. Zrealizowała w Gdańsku 44,2% połączeń, następny był Ryanair (35,9%). Na kolejnych miejscach były Polskie Linie Lotnicze LOT (4,9%) i Lufthansa (4,5%).

W obsłudze towarów i poczty w gdańskim porcie w ciągu pół roku 2024 w stosunku do porównywalnego

okresu 2023 wyniki poprawiły się o 15,5%. Obsłużono 5 757 ton cargo.

Dobre wyniki Gdańska to nie nowość, gdyż od dawna jest w czołówce polskich lotnisk. Wg danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego ponad 52,4 mln pasażerów odwiedziło polskie porty lotnicze w 2023 roku. Podium zajęły - Lotnisko Chopina w Warszawie (18,5 mln pasażerów), Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków -Balice (9,4 mln) i Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy (5,9 mln).



WIĘCEJ PRZESTRZENI WSPÓLNEJ

Autor: Maciej Bąk

TO DOBRZE NAM WSZYSTKIM ZROBI

Marzy mi się, żeby
Młode Miasto było
perłą w Gdańsku - mówi
w rozmowie z „Prestiżem”
Natalia Balcerzak, prezeska
Stowarzyszenia Architektów
Polskich Oddział „Wybrzeże”.
I przywołuje przykłady:
Hamburg, Graz, Malmö.



Maciej Bąk: Co na samym początku widzi przyjezdny, kiedy dociera do Gdańska?

Natalia Balcerzak, prezeska Stowarzyszenia Architektów Polskich Oddział „Wybrzeże”: Niestety widzi Forum Gdańsk, które jest zlokalizowane w samym centrum miasta.

Nie lubi pani tego kompleksu?

Przyznam, że kiedy pierwszy raz zobaczyłam wizualizację, byłam przerażona. Nie spodziewałam się takiej architektury w tym miejscu. Dla mnie to kontrowersyjny obiekt i faktycznie ktoś, kto przyjeżdża do Gdańska, niezależnie skąd, na dzień dobry widzi Forum Gdańsk.

Dodam jeszcze, że widzi martwą Krewetkę, prawie że martwy budynek LOT-u. A jak już przejdzie dalej, to utknie w wąskim gardle należącej do was, do SARP-u „Wybrzeże”, remontowanej Złotej Bramy.

Tak, jest to problematyczna sprawa. Faktem jest, że to zabytek należący do architektów, więc ludzie sobie myślą: jak to? Architekci nie potrafią zadbać o swoją własność? Przecież powinni zrobić wszystko, żeby to była wizytówka miasta! To jest bardzo trudny temat, z którym zresztą na ustach startowałam w wyborach na prezesa Oddziału Wybrzeże.

Rozumiem, że wszystko rozbija się o pieniądze?

Tak, to jest pierwsza rzecz. Po drugie: kwestia prac konserwatorskich. To, co się działo w urzędzie konserwatora przez ostatnie lata spowodowało, że jesteśmy w niedo czasie, jeśli chodzi o całą dokumentację projektową. A te szczegółowe opracowania, przy zabytku takiej klasy jakim jest Złota Brama, wymagały priorytetowego uzgodnienia. Opóźnienia sprawiły, że byliśmy zmuszeni wykonać istniejące ogrodzenie, zresztą koledzy już prosili mnie, żebym przestała używać tej nazwy...

...płat albo zapora nie będą brzmiały lepiej. Niezależnie od nazwy, do kiedy załatwi pani ten temat?

W trakcie mojej kadencji, która trwa cztery lata. Pamiętajmy, że Złota Brama składa się nie tylko z części widocznej dla każdego, ale też z części podziemnej. Zabezpieczenie fundamentów to kolejny duży temat. W każdym razie docelowo mam taki pomysł, żeby Złotą Bramę otworzyć dla mieszkańców i turystów, urządzać w niej na przykład zwiedzanie z przewodnikiem, nawet za symboliczną złotówkę. Pomogłoby nam to w pokryciu wielomilionowych kosztów wkładu własnego na renowację. Ten pomysł to zresztą element otwarcia SARP na zewnątrz, które było jednym z głównych moich postulatów.

Wspomniała pani o konserwatorze zabytków. Środowisko architektów z Pomorza odetchnęło z ulgą, gdy pożegnaliśmy Igora Strzoka?

Myślę, że tak. Szczególnie, że obecny konserwator zabytków - Dariusz Chmielewski - już przed laty pełnił tę funkcję.



Miałam przyjemność z nim współpracować i jestem pewna, że będzie to zmiana na plus.

Odwolany niedawno konserwator znany był z blokowania wielu inwestycji i forsowania swojej wizji Gdańska jako miasta, w którym wszystko jest tak, jak było setki lat temu. Pani doświadczyła tego na własnej skórze?

Tak, chociażby przy okazji projektu na gdańskim Suchaninie. Nieopodal pięknej ulicy Ojcowskiej moi klienci kupili połowę bliźniaka, a drugi inwestor dokupił drugą połowę. Proszę sobie wyobrazić, że konserwator, uzgadniając decyzję o warunkach zabudowy, powołał się na książkę śp. profesor Romany Cielątkowskiej i prof. Piotra Lorenasa. I myśmy dokładnie w oparciu o tę książkę przygotowali projekt budowlany rozbudowy domów od strony frontowej o łącznik i część główną, pozostawiając front w stanie niezmiennym. I w decyzji odmownej, jaką dostaliśmy, urząd zaprzeczył jakimkolwiek wcześniejszym ustaleniom. To przykład jak to wszystko w ostatnich latach wyglądało.

Tylko żeby nie zrobiło się teraz za bardzo liberalnie i żeby nie zaczęły nam wyrastać kolejne Bastiony Wałowa czy szary Holiday Inn na Wyspie Spichrzów...

Wydaje mi się, że każdy projektant w swojej praktyce zawodowej popełnił jakiś grzech projektowy i nie jest z tego dumny. Ale mam nadzieję, że uczymy się na błędach. Ja na swoich się uczę. Wierzę, że po tym jak kiedyś wydano takie decyzje, drugi raz taki wypadek przy pracy się nie wydarzy.

Kosztowny wypadek.

Tak, kosztowny. Wizerunkowo przede wszystkim. Ale właśnie, w ramach mojego nowego otwarcia SARP Wybrzeże, miałam już spotkanie z Architektem Miasta Gdańska, profesorem Piotrem Lorenssem, gdzie poprosiłam o to, żeby stowarzyszenie miało możliwość zajmowania swojego stanowiska w najważniejszych kwestiach dotyczących zagospodarowania przestrzeni miejskiej. Ważne żeby było ono było słyszalne. Bo możemy o czymś mówić między sobą, ale wtedy nikt tego nie usłyszy. A my chcielibyśmy mieć jakąś sprawczość. Do tego przyda się połączenie sił z samorządem czy właśnie miejskim architektem.

Jakie jest pani oczko w głowie, jeśli chodzi o planowanie przestrzenne w Trójmieście?

Tereny postoczniove. Młode Miasto.

Podoba się pani to, co teraz tam powstaje?

Jak by to ująć... Krytyczna opinia nigdy nie jest mile widziana, w środowisku może się wydawać, że powinniśmy się wszyscy nawzajem klepać po plecach, ale to przecież nie o to chodzi. Zawsze sobie wyobrażałam tereny postoczniove jako perłę w mieście. Dzielnice, która będzie wyróżniała się na tle całego Gdańska.

Na razie wyróżnia się otwartą przestrzenią, która niedługo już otwarta nie będzie.

A ja bym chciała, żeby wyróżniała się architekturą. Przy-



Fot. Karol Kacperski



NATALIA BALCERZAK

architektka IARP, od stycznia prezeska Stowarzyszenia Architektów Polskich Oddział „Wybrzeże”. W latach 2012-2017 członek Zarządu i Wiceprezes ds. zewnętrznych. W latach 2019-2024 Przewodnicząca Głównego Sądu Koleżeńskiego SARP. Jest absolwentką Wydziału Architektury Politechniki Gdańskiej, założycielką pracowni projektowej NB ARCHITEKCI. Autorka i współautorka wielu projektów koncepcyjnych, budowlanych i wykonawczych. Specjalizuje się w dziedzinie renowacji obiektów objętych ochroną konserwatorską. W 2017 r. obroniła tytuł doktora nauk technicznych na Politechnice Gdańskiej. Pracę projektową wykonuje nieprzerwanie od 2006 r.

kład: HafenCity w Hamburgu. Ludzie tam przyjeżdżają żeby zobaczyć tamtejszą architekturę, chociażby budynek filharmonii. To jest wizytówka miasta. My mamy Główne Miasto, ale możemy też mieć alternatywę w postaci Młodego Miasta. Przecież nie każdy przyjeżdża oglądać tylko zabytki, niektórzy chcą zobaczyć nowoczesną architekturę, przemieszczać się w innej przestrzeni. Wyobrażam sobie tereny postoczniove jako miejsce, które można zagospodarować w unikatowy sposób. Nawet być może miejscami kontrowersyjny. Przypomina mi się austriackie miasto Graz i jeden z obiektów przypominający trochę, no cóż, robala. Jest to Kunsthaus, czyli budynek galerii sztuki, który powstał przeszło 20 lat temu. Obiekt ten zostaje w pamięci, budzi emocje, a jednocześnie robi dobre wrażenie na odwiedzających. Ważne, żeby coś było „jakieś”. A nie miałkie, zwykłe, poprawne.

Rzuca pani przykładami z Niemiec, Austrii, ale ponoć najbardziej lubuje się pani w Skandynawii. Jakież inspiracje stamtąd?

Szwedzkie Malmö. Dzielnica Västra Hamnen. Jest tam bardzo niska zabudowa, to jest stara poportowa przestrzeń. Maksymalnie 4-5 kondygnacji, supernowoczesne budynki, okolica świetnie skomunikowana, żywa przestrzeń, ciągle się coś dzieje, dużo oddolnych inicjatyw, centra kultury, boiska, skateparki. Przestrzeń jest dostępna dla wszystkich, jednocześnie znajdując się pomiędzy dość luksusowymi budynkami.

Skojarzył mi się Sopot i jego plany na zmiany w Zatoce Sztuki. Żeby zatrzeć fatalne wrażenie miasta organizuje tam, można tak powiedzieć, plażowy dom kultury...

...i podobne podejście przydałoby się moim zdaniem na dawnych terenach stoczni. Idealnym przykładem są okolice Mlecznego Piotra, tam gdzie rzeźby Czesława Podleśnego wychodzą z wody. Chciałabym, żeby na



DOSKONAŁE MIEJSCE DLA BIZNESU

Craft Beer Central Hotel, usytuowany w sercu Gdańska, to czterogwiazdkowy obiekt, idealny na wydarzenia biznesowe, konferencje i eventy integracyjne. Dzięki świetnej lokalizacji, zaledwie 200 metrów od Dworca Głównego, jest doskonale skomunikowany, co stanowi duże ułatwienie dla uczestników. Dla zmotoryzowanych gości hotel oferuje również parking.

Hotel dysponuje dwiema salami konferencyjnymi, a 39 stylowo urządzonych pokoi zapewni kameralną i komfortową atmosferę. Odrestaurowany w 2017 roku, zabytkowy budynek hotelu łączy nowoczesność z historycznym urokiem.

W hotelowej restauracji, Browarze Restauracyjnym PG4, można zorganizować spotkania nawet dla 300 osób. To idealne miejsce na zarówno formalny obiad, jak i bardziej swobodną kolację. Rozbudowana infrastruktura miejsca daje pełną elastyczność w dostosowaniu menu oraz aranżacji przestrzeni do charakteru wydarzenia.

Kuchnia łączy w sobie tradycyjne smaki z nowoczesnymi trendami, co z pewnością przypadnie do gustu wszystkim gościom. Trudno nie zauważyć ogromnego szacunku do wysokiej jakości produktów, w dużej mierze regionalnych.

Nie tylko zwolennicy złotego trunku, docenią też doskonałe piwo, które warzone jest tutaj przez dyplomowanego piwowara – Johanna Herberga. W PG4 udało się odtworzyć kilka historycznych receptur gdańskich piw, w tym unikatowego Jopenbier.

Craft Beer Central Hotel to także doskonałe miejsce na firmowe spotkania świąteczne. Specjalne menu świąteczne oraz możliwość organizacji tematycznych imprez, jak Oktoberfest, sprawiają, że każde wydarzenie jest wyjątkowe.

Profesjonalna obsługa hotelu dba o każdy szczegół, gwarantując, że wszystkie elementy wydarzenia przebiegną zgodnie z planem, pozostawiając uczestnikom niezapomniane wspomnienia.



Młodym Mieście było więcej takich miejsc. Generalnie: więcej przestrzeni wspólnej, to dobrze nam wszystkim zrobi.

Dużo mówimy o Trójmieście, a ja chciałbym zapytać o któreś z mniejszych miast na Pomorzu, które pani zdaniem powinno uwolnić swój duży potencjał?

Od razu przychodzi mi na myśl Wejherowo. To miasto, w którym jest chęć do tego, żeby zmieniać i polepszać wspólną przestrzeń. Robiłam tam kilka projektów, często tam bywałam i widziałam dynamikę zmian. Zresztą podobnie w Redzie czy Rumi. Przykład: słynny rumski dworzec, w którego wnętrzu mieści się dziś biblioteka.

A więc samorząd musi chcieć. Co zatem z tymi, którzy chcą mniej? Może właśnie to powinno być elementem otwierania się SARP-u na świat, bliższy kontakt z władzami również mniejszych miejscowości? Kartuz, Tczewa...

Tak jest. Dla mnie priorytetem jest otwarcie na samorząd. Wejście z nim we współpracę. Tuż po objęciu stanowiska wysłałam listy powitalne do prezydentów i burmistrzów okolicznych miast. Chcę wszystkich przekonać do tego,

że nie jesteśmy zamkniętym stowarzyszeniem wzajemnej adoracji, tylko zamierzamy współpracować.

Musicie zatem sprawić, żeby ktoś was chciał słuchać. Przecież nie jesteście instytucją wydającą wiążące opinie, możecie tylko zabierać głos...

Tak, ważne jest to, żeby ludzie jasno wiedzieli co jest czym. Że jesteśmy my: Stowarzyszenie Architektów RP. Że jest Pomorska Okręgowa Izba Architektów RP, która jest odrębnym, większym bytem, z którym też chciałabym nawiązać bliższą współpracę. Trzeba uświadamiać inwestorów, że oni – izba – są bardziej od legislacji i spraw zawodowych, a my bardziej siedzimy w twórczości. To my możemy pokazać samorządom co jest ważne w projektowaniu, jak szanować przestrzeń.

Na koniec krótka piłka: pozbywamy się LOT-u z centrum Gdańska?

To jest bardzo trudne pytanie, ale tak, należy pozbyć się LOT-u. Chciałabym, żeby Targ Węglowy był otwarty i pełnił funkcję centrotwórczą. Potrzeba jednak do tego uzupełnienia pierzei, ale na skutek rozpisania nowego konkursu, w którym wygra inna wizja niż ta obowiązująca obecnie.

Craft Beer Central Hotel Gdańsk

ul. Podwale Grodzkie 4 | 80-895 Gdańsk

+48 696 707 736 | eventy@centralhotelgdansk.pl | sale@centralhotelgdansk.pl



Fot. Karol Kacperski

MEVO 2.0 DZIAŁA, ALE JESZCZE NIE OTWIERAMY SZAMPANA

Autor: Maciej Sandecki



Pierwsze Mevo upadło zaledwie po pół roku działania, a Mevo 2.0 działa już siedem miesięcy i radzi sobie całkiem dobrze. Choć urzędnicy i aktywiści rowerowi studzą jeszcze optymizm. - Szampana otworzę dopiero 16 listopada - mówi Dagmara Kleczewska, koordynatorka systemu. Sprawdziliśmy, jak system sprawuje się po siedmiu miesiącach.

Rower metropolitalny Mevo 2.0 jest obserwowany przez wielu urzędników i aktywistów rowerowych w kraju, bo to pierwszy i jedyny, tak duży system miejskich rowerów elektrycznych w Polsce. Jego pierwsza odsłona z roku 2019 zakończyła się spektakularną klapą, która odbiła się sporym echem. Eksperyment ze 100-procentową flotą rowerów elektrycznych wtedy się powiódł, ale przyczyn porażki było wiele: po pierwsze opóźnienia z uruchomieniem pełnej floty rowerów, które nie nadążały za rozbudzonym popytem, bardzo mała dostępność jednośladów, problemy z aplikacją mobilną, zbyt krótka żywotność baterii, zbyt niska cena abonamentu (10 zł za miesiąc), a w konsekwencji wszystkich tych

problemów kary nałożone na operatora firmę Nextbike, za niewywiązanie się z umowy.

Po pięciu latach od tamtej porażki jesteśmy w innym miejscu. Rower elektryczny nie jest już tak pożądaną nowinką technologiczną. Na rynek z impetem weszły elektryczne hulajnogi, skutery czy samochody na minuty. Wiele osób ma już prywatny rower elektryczny, a często korzystają z nich kurierzy dowożący jedzenie. W Gdańsku od pięciu lat uczniowie mogą korzystać z bezpłatnej komunikacji miejskiej, w Tczewie wszyscy mieszkańcy. Czy w tej sytuacji jest jeszcze miejsce na miejski rower elektryczny i czy ma on szansę utrzymać

się na rynku? Jak Mevo 2.0 radzi sobie po pierwszych siedmiu miesiącach?

NOWY PRZETARG Z PROBLEMAMI

- Po porażce pierwszego Mevo zespół był lekko zdemotywowany, ale ja wierzyłam w ten projekt, kiedy w 2020 zajęłam się jego koordynacją - mówi Dagmara Kleczewska, kierowniczka projektu Mevo, w Obszarze Metropolitalnym Gdańsk-Gdynia-Sopot. - Wszyscy mieliśmy obawy czy powiedzie się za drugim razem, szczególnie, że ciągle toczyliśmy procesy sądowe z firmą Nextbike za niewywiązanie się z umowy, a przed uruchomieniem Mevo 2.0 pojawiły się nieoczekiwane problemy.

Przetarg na nowe Mevo rozpisano w okresie pandemii Covid-19. Jak przyznaje Dagmara Kleczewska, wszystkie rozmowy z potencjalnymi oferentami toczono wówczas online, a z powodu problemów z łańcuchem dostaw na całym świecie, istniało ryzyko, że powtórzy się sytuacja z pierwszym Mevo, kiedy podaż nie nadążała za popytem.

Do przetargu stanęły trzy firmy, a wygrała go hiszpańska firma City Bike Global. Co ciekawe firma ta zaoferowała niższą cenę (159 mln zł), niż zakładany budżet inwestycji (174 mln zł), z kolei konsorcjum firm - BikeU i Freebike - zażądało 359 mln zł, czyli aż dwukrotnie więcej niż zakładał budżet Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot. Od razu pojawiły się kontrowersje, że coś z tym przetargiem jest nie tak. Lewicowi aktywiści twierdzili,

że City Bike Global to firma "krzak", bez doświadczenia na rynku operatorów rowerowych, dlatego zaoferowała dwukrotnie niższą cenę niż jej bardziej doświadczeni konkurenci.

Szybko okazało się jednak, że City Bike Global ma jednak doświadczenie na tym rynku, bo prowadzi system rowerów miejskich m.in. w Barcelonie i Paryżu, a w tym samym czasie co w Gdańsku uruchamiała też system w Sztokholmie. Na dodatek z tymi samymi rowerami, które miały jeździć po Trójmieście, włoskiej firmy Vaimoo.

- Umowę z City Bike Global podpisaliśmy 8 lutego 2022 roku, a system w Sztokholmie ruszył tego samego roku w lipcu, więc bardzo uważnie śledziliśmy co tam się dzieje - opowiada Dagmara Kleczewska. - Nawiązaliśmy bliską współpracę ze Sztokholmem, dwa razy byliśmy tam na wizycie studyjnej i codziennie śledziliśmy szwedzkie media co piszą o tym rowerze. W kwietniu 2023 r. przyjechał do nas przedstawiciel City Bike Global z gotowymi raportami z laboratorium we Francji, z których wynikało, że w ramach rowerów wykryto mikropęknięcia i że jest to wada fabryczna, która przy dłuższym użytkowaniu może spowodować niebezpieczeństwo dla użytkowników. To był dla nas cios, bo we wrześniu mieliśmy uruchomić Mevo 2.0 w Trójmieście, a tymczasem okazuje się, że rowery mają wady. Trzeba było podjąć szybką i ryzykowną decyzję o zmianie dostawcy rowerów, a pamiętajmy, że przez pandemię były wtedy jeszcze problemy z łańcuchem dostaw.



Fot. Karol Kacperski

Nowym dostawcą rowerów została firma Segway, twórca znanego elektrycznego, jednoosobowego pojazdu dwukołowego. Zaoferowała ona, że w kilka miesięcy wyprodukuje rowery dla Trójmiasta w swojej fabryce w Chinach.

- Czas nas gonił, ryzyko, że skończymy jak z pierwszym Mevo było ogromne, ale na szczęście się udało! Segway dostarczył rowery na czas, a na dodatek jego rowery elektryczne okazały się dużo lepsze niż te włoskiej firmy Vaimoo. To mercedesy wśród rowerów elektrycznych! - przekonuje Kleczewska.

Rowery Segway'a różnią się od włoskich m.in. tym, że mają wydajniejszą baterię, automatyczny system przerzutek oraz pełne, bezdętkowe opony, nie do przebicia.

JAK SYSTEM SPRAWDZA SIĘ FINANSOWO PO SIEDMIU MIESIĄCACH?

Mevo 2.0 wystartowało w pełnym wymiarze 16 listopada 2023 roku. Wcześniej przez kilka tygodni, w ramach testu systemu i promocji, można było korzystać z rowerów za darmo, ale nie w pełnej ilości. Od 16 listopada były już dostępne wszystkie rowery, ale trzeba było za płacić.

Miesięczny abonament wynosi obecnie 29,99 zł, roczny 259 zł lub 59 zł za 48 godzin. Rower można również wypożyczyć na minutę, "podczepiając" do aplikacji kartę bankową - płacimy wówczas 0,15 zł za minutę jazdy bez wspomagania i 0,3 zł za minutę "elektryka". Zarówno w systemie abonentkim jak i "pay as you go", użytkownik musi mieć w portfelu aplikacji co najmniej 10 zł, na wypadek odstawienia roweru poza stacją.

To dużo mniej niż wynoszą opłaty np. za elektryczne hulajnogi, ale to dlatego, że system jest finansowany z publicznych pieniędzy 16 gmin zrzeszonych w Obszarze Metropolitalnym Gdańsk-Gdynia-Sopot. Jak to działa w praktyce?

Obszar Metropolitalny co miesiąc płaci hiszpańskiemu operatorowi City Bike Global ok. 2 mln zł za obsługę floty 4099 rowerów (1000 rowerów tradycyjnych i 3099 z napędem elektrycznym, ale w rzeczywistości jeździ ich po mieście w sumie ok. 4500 sztuk, bo operator chce mieć "bufor" na wypadek ewentualnych uszkodzeń). I będzie tak płacił przez następne 5,5 roku. Niemal wszystkie opłaty i te z abonamentów i te z opłat minutowych, trafiają jednak do obszaru metropolitalnego. Jedynie opłata dodatkowa za pozostawienie roweru poza stacją (10 zł) jest dzielona na pół i 5 złotych od każdego roweru dostaje także hiszpański operator.

Uruchomienie Mevo 2.0 w listopadzie było więc dla operatora korzystne, bowiem na początku, w miesiącach zimowych mógł zatrudniać mniej osób do obsługi. Wiele osób mogło się dziwić, widząc w grudniu, styczniu czy lutym zaśniewane Mevo na stacjach, z których nikt nie korzystał. Tymczasem operator dostawał wówczas swoje 2 mln zł, za obsługę połowy floty i dużo mniejszej ilości wypożyczeń, niż w miesiącach wiosenno-letnich.

Jak kształtowały się przychody z Mevo 2.0 i jaka była ilość wypożyczeń w poszczególnych miesiącach można zobaczyć w tym zestawieniu:

Miesiąc	Liczba wypożyczeń	planowane przychody z analiz finansowych przed uruchomieniem systemu	przychody rzeczywiste
16 listopad-31 listopad	27 545	96 769,26	122 066,62
grudzień	34 726	199 989,80	110 330,69
styczeń	26 034	80 215,46	76 987,43
luty	46 604	75 040,27	155 179,41
marzec	103 477	80 215,46	395 122,59
kwiecień	176 402	719 832,63	694 573,66
maj	318 376	743 827,05	1 276 262,88
SUMA	733 164	1 995 889,93	2 830 523,28



Fot. Karol Kacperski

Od 16 listopada do końca maja Obszar Metropolitalny przełał więc City Bike Global 13 mln zł (2 mln za każdy pełny miesiąc i 1 mln za listopad), ale przychody rzeczywiste wyniosły niecałe 2,8 mln. To dużo czy mało? Trudno to oceniać, bo to jedyny taki system w Polsce oparty w 80 procentach na rowerach elektrycznych, który na dodatek wystartował na nowo z takimi problemami.

- Operator otrzymuje od nas 2 mln zł miesięcznie plus 5 zł od każdego roweru pozostawionego poza stacją, ale to nie są duże kwoty - tłumaczy Dagmara Kleczewska. - Z tych pieniędzy musi pokryć wszystkie koszty i mieć zysk. De facto bardziej opłaca mu się prowadzenie tego biznesu zimą, gdy jeździ po ulicach tylko połowa floty, operacji jest mniej niż latem, a pieniędzy dostaje tyle samo. Z naszego punktu widzenia obojętne jest, czy w ciągu nocy musi wymienić baterie w 100 rowerach czy w 500. To problem operatora, żeby zmieścił się w kosztach, które sam wycenił. Na razie operator nie zgłaszał nam żadnych problemów finansowych z obsługą systemu, ani my sami czegoś takiego nie zauważyliśmy, bo na bieżąco monitorujemy wskaźniki i widzimy, że wszystko jest w porządku.

Pytanie czy operator poradzi sobie latem, kiedy wypożyczeń jest kilka razy więcej niż zimą, a baterie trzeba wymieniać częściej?

Na pełną ocenę finansową przedsięwzięcia będziemy musieli więc poczekać pewnie kilka lat. Mevo ma też wkrótce zarabiać na reklamach umieszczonych na rowerach.

JAK OCENIAJĄ SYSTEM UŻYTKOWNICY?

Oceny Mevo 2.0 wśród użytkowników są nieporównywalnie lepsze niż przy pierwotnej wersji systemu. Po pierwsze wtedy najczęstszym problemem był po prostu brak rowerów. W mediach społecznościowych roiło się wówczas od śmiesznych memów z podpisem - "gdzie jest Mevo"?

- A teraz zdarza się, że użytkownicy piszą nam, że rowerów jest wręcz za dużo. Brak rowerów to obecnie jednostkowe przypadki. Trafiły nam się tylko dwa takie dni, kiedy rzeczywiście zabrakło rowerów na górnym tarasie Trójmiasta, ale ten problem został szybko naprawiony - tłumaczy Kleczewska. - Obecnie na bieżąco monitorujemy sytuację z dostępnością rowerów na poszczególnych stacjach i osiedlach, a o problemach od razu informujemy operatora i naliczamy za to kary. Planujemy przeanalizować najpopularniejsze stacje i trasy pod koniec pierwszego roku działania systemu, gdyż

użytkownicy obecnie się go uczą i nie ma stałych trendów. Po takiej analizie będziemy robić ewentualne korekty w liczbie rowerów przypisanych do danej strefy relokacji.

Zdecydowanie rzadziej zgłaszane są obecnie również problemy techniczne, typu przebite opony czy rozładowane baterie.

ILE WYTRZYMUJE BATERIA?

Baterie są dużo większe niż w Mevo 1, dlatego rower jest cięższy, bo sama bateria waży 6 kg. Na w pełni naładowanej baterii można spokojnie przejechać około 120 km. Baterie w pojedynczym Mevo wymieniane są więc co dwa dni, zazwyczaj w nocy, ale nie tylko, operator działa 24 godziny na dobę i wymienia je systematycznie według potrzeb. W niektórych, małych gminach wymieniane są jeszcze rzadziej, bo np. w Sierakowicach wypożyczyciel jest bardzo mało.

W porównaniu z pierwszym Mevo znacznie spadła też liczba wypożyczeń w Tczewie, co urzędnicy tłumaczą tym, że uruchomiono tam w międzyczasie bezpłatną komunikację miejską.

- Tczew był takim zagłębiem rowerowym, a od kiedy jest darmowa komunikacja miejska to widzimy trend spadkowy - dodaje koordynatorka.

Gmina	Liczba wypożyczeń
Gdańsk	500 197
Gdynia	127 246
Sopot	47 641
Tczew	9 519
Kolbudy	2 232
Kosakowo	3 894
Pruszcz Gdański	15 470
Sierakowice	189
Stężyca	185
Somonino	1 850
Puck	1 850
Władysławowo	3 034
Reda	4 839
Rumia	12 509
Kartuzy	2 828
Żukowo	1 255

ROWERY WANDALOODPORNE

- Opony przebijają się tylko w klasykach, bo w elektrykach są pełne bezdętkowe opony i do tej pory nie mieliśmy w elektrykach żadnego takiego zgłoszenia - mówi Kleczewska. - Te rowery właściwie się nie psują. Jeśli już zdarzają się jakieś uszkodzenia w elektrykach, to w 90 procentach jest to celowy wandalizm np. ktoś wrzuci rower do Motławy. Teraz tych przypadków jest dużo mniej niż zdarzało się w testach, kiedy rower był za darmo.

Część kobiet narzeka jednak, że elektryki są dla nich zbyt ciężkie. Trzeba włożyć trochę siły, żeby jednym pociągnięciem postawić rower na nóżce. Być może z tego powodu kobiety dużo rzadziej korzystają z Mevo 2.0 niż mężczyźni.

Dotychczasowe badania użytkowników pokazały, że 37 proc. z nich to kobiety, 62 proc. mężczyźni, a 1 proc. zaznaczyło odpowiedź "inna" dotyczącą płci.

- On się wydaje ciężki, tylko w momencie odstawienia, ale jak już ruszysz to przecież płynie! Nie oszukujmy się te rowery płyną! Ja jak mam do wyboru klasyka czy elektryka, to wybieram elektryka. Generalnie te rowery bardzo dobrze się sprawdzają, a przez swoją masę są też bardzo wandaloodporne - cieszy się Dagmara Kleczewska.

JAK MEVO WPŁYŃĘŁO NA RYNEK HULAJNÓG I RUCH ROWEROWY?

Wiele osób zastanawiało się jak reaktywowane Mevo 2.0 poradzi sobie na rynku, który został w ostatnich latach zalany elektrycznymi pojazdami, głównie hulajnogami. Jeszcze rok, dwa lata temu na trójmiejskim rynku działało kilka firm z hulajnogami na minuty, a mieszkańcy często skarżyli się, że nie można przejść, bo chodniki i trasy rowerowe są nimi zawalone. Obecnie zostało to już bardziej uporządkowane, a wejście na rynek Mevo spowodowało, że kilka firm z hulajnogami na minuty wycofało się z Trójmiasta lub znacznie ograniczyło swoje floty.

- Nie jestem uprawniony do tego, żeby podawać konkretne liczby, które firmy i w jakiej liczbie zmniejszyły swoje floty hulajnóg, ale mogę potwierdzić: tak, uruchomienie Mevo z pewnością wpłynęło na rynek hulajnóg - mówi Remigiusz Kitliński, kierownik Referatu Aktywności Mobilnej w Urzędzie Miasta

Gdańska. - Współpracujemy z operatorami hulajnóg, żeby jak najlepiej zorganizować tę usługę w mieście, żeby nie wiązała się ona z uciążliwościami dla mieszkańców. We współpracy z operatorami wyznaczyliśmy im miejsca postojowe, które są wymalowane białą farbą na chodnikach i częściowo pokrywają się ze stacjami Mevo.

Powrót Mevo wpłynął również generalnie na zwiększenie ruchu rowerowego w Trójmieście.

- Ruch rowerowy w Gdańsku wzrasta skokowo z roku na rok, co pokazują dane z trzydziestu naszych liczników rozlokowanych w różnych punktach miasta. W 2022 roku ten wzrost wyniósł aż 12,8 proc., a rok później 5,4 procent - dodaje Kitliński. - Oczywiście ruch rowerowy w Polsce uzależniony jest w dużej mierze od pogody, ale zauważamy trend, że coraz więcej osób korzysta z roweru poza sezonem, nie tylko w lipcu i sierpniu, ale także w maju i wrześniu. To być może efekt naszych akcji społecznych typu "Rowerowy maj", ale widzimy też generalnie, że rośnie liczba rowerzystów, którzy używają roweru przez cały rok. Rośnie kultura rowerowa i w związku z tym staramy się nadążać za modernizacją infrastruktury rowerowej. W tym roku wyremontowaliśmy trasę rowerową w pasie nadmorskim i wzdłuż ulicy Marynarki Polskiej. W najbliższym czasie wymieniamy będziemy także nawierzchnię trasy rowerowej wzdłuż Alei Grunwaldzkiej w Oliwie.

- Myślę, że w takiej dużej aglomeracji jest miejsce dla wszystkich rodzajów mobilności - transportu publicznego, hulajnóg i roweru metropolitalnego. Na razie wszystko nam się finansowo spina i działa jak należy, ale nie otwieram jeszcze szampana - mówi Dagmara Kleczewska. - Otworzę go dopiero 16 listopada, gdy minie pełny rok i będę mogła się pochwalić na Facebooku, że wraz z zespołem uruchomiłam działający system, który przetrwał trudny, pierwszy rok, we wszystkich porach roku. Na razie pracujemy jeszcze na żywym organizmie i staramy się odbudować nadszarpnięte zaufanie po pierwszym Mevo. Kiedy ludzie zobaczą, że to naprawdę działa, pewnie zaczną częściej korzystać z naszych rowerów. Mamy już kilkunastu prawdziwych fanów, którzy bardzo identyfikują się z systemem i chwalą nas na różnych forach.



JESTEŚMY PARTNEREM W PORZĄDKU



JESTEŚMY PARTNEREM W BEZPIECZEŃSTWIE



ul. Hutnicza 1
81-212 Gdynia

+48 58 622 53 51
sekretariat@konsal.pl

www.konsal.pl



GDYNIA SAILING DAYS

AUTORKA: KLAUDIA KRAUSE-BACIA | FOTO: ALINA ŻEMOJDZIN

Przez ponad trzy tygodnie prawie 1000 żeglarzy i żeglarek w 15 klasach regatowych rywalizowało na wodach Zatoki Gdańskiej w ramach 25. edycji Gdynia Sailing Days. Co prawda, nie była to edycja rekordowa pod względem frekwencji i liczby regat, a jednak wyjątkowa ze względu na historyczne zwycięstwo Polaków podczas Mistrzostw Europy w klasie 29er. Gdyńskie regaty to nie tylko emocje na wodzie, ale również mnóstwo atrakcji na lądzie.

25. EDYCJA



Dokładnie rok temu, Gdynia Sailing Days przeżywała swoje przysłowiowe „5 minut”. Pod każdym względem była to rekordowa impreza. W tym roku frekwencja i liczba zawodów rangi mistrzowskiej nie była może imponująca, natomiast historyczne zwycięstwo naszych juniorów w klasie 29er poniekąd to rekompensuje. Nie zmienia to jednak faktu, że przez trzy tygodnie marina i okolice plaży przeżywały prawdziwe obłędzenie.

- Festiwal Gdynia Sailing Days na stałe wpisał się do kalendarza i krajobrazu Gdyni. To już 25 edycja imprezy, która uczyniła miasto żeglarskim centrum basenu Morza Bałtyckiego. Potwierdzeniem tego jest niedawna decyzja World Sailing o przyznaniu Polsce prawa do organizacji Mistrzostw Świata Klas Olimpijskich, które w 2027 roku odbędą się właśnie w Gdyni – mówi Tomasz Chamera, prezes Polskiego Związku Żeglarskiego i wiceprezydent światowej federacji żeglarskiej World Sailing.

Na tegorocznym festiwalu obecni byli m.in. minister sportu i turystyki - Sławomir Nitras, konsul honorowy Francji - Alain Mompert oraz wybitne ikony polskiego sportu Robert Korzeniowski - czterokrotny złoty medalista w chodzie sportowym oraz Apoloniusz Tajner - wybitny trener skoczków narciarskich. Gdynia Sailing Days to wciąż najbardziej prestiżowy cykl regat w kraju. W tym roku uczestnicy rywalizowali w 15 klasach regatowych.

POLSKA, ŻŁOTA MŁODZIEŻ

Najbardziej prestiżowym wydarzeniem regat były mistrzostwa Europy w klasie 29er. To dwuosobowa łódka, która stanowi klasę przygotowawczą do olimpijskiej klasy 49er. Polscy żeglarze z dnia na dzień budowali coraz większe napięcie, bowiem krok po kroku wspinali się na pozycje medalowe. Pewność siebie, precyzja, wsparcie i doświadczenie z „domowego” akwenu przełożyło się na historyczne miejsca. Polska zdominowała klasyfikację krajów, łącznie zdobywając cztery złote oraz brązowy medal, a także dwa pierwsze miejsca w klasyfikacji generalnej. Na starcie stanęło 138 załóg z 25 państw.

- Nie pamiętam, aby przedstawiciele jakiegoś kraju tak zdominowali mistrzowskie regaty - powiedział Kajetan Jabłoński, trener kadry 29er.

W Gdyni złoto wywalczyli Ewa Lewandowska oraz Krzysztof Królik w mikście oraz Alicja Tutkowska i Alicja Dampc wśród kobiet. Natomiast Bartosz Żmudziński i August Sobczak triumfowali w dwóch kategoriach – mężczyzn oraz U-17. Ponadto Anieli Frąckowiak i Igor Piechota zajęli trzecią lokatę w mikście w kategorii U-17.

DWA WEEKENDY Z POLSKĄ LIGĄ ŻEGLARSKĄ

Podczas tegorocznej edycji Gdynia Sailing Days odbyły się również regaty Ekstraklasy i Pierwszej Ligi Żeglarskiej. To był już trzeci raz

w tym sezonie, kiedy 18 drużyn klubowych z najwyższego poziomu rozgrywek rywalizowało o Klubowe Mistrzostwo Polski. Były przetasowania i niespodzianki, zawodzący faworyci i powroty z dolnej części tabeli. Finał zmagania Ekstraklasy przysporzył kibicom wielu emocji. Pomimo znaczącej przewagi punktowej nad pozostałymi rywalami, Nowy Sztynort podszedł do wyścigu finałowego bardzo poważnie, jednak to UKS Żeglarz Wrocław wygrał start z lewego końca linii startu. Kluczowym momentem wyścigu był wybór boi bramkowej. Prowadząca załoga z Wrocławia musiała liczyć punkty i pilnować rywali, natomiast Sztynort mógł sobie pozwolić na ryzyko i popłynięcie w drugą stronę trasy na halsówce. Na górnym znaku nie było już wątpliwości – „mazurzy” objęli prowadzenie i nie oddali go już do samej linii mety, w świetnym stylu wygrywając wyścig finałowy i triumfując w 3 rundzie. Bardzo słaby występ w finale Yacht Club Sopot wykorzystała załoga AZS WAT Warszawa, awansując na trzecie miejsce w klasyfikacji generalnej.

Tydzień wcześniej zwycięzcą trzeciej rundy 1. Ligi niespodziewanie zostali żeglarze Stowarzyszenia Port Mechelinki, którzy wyprzedzili Garlanda Gliwice oraz Sztorm Grupę. Nowym liderem została KS Iskra AMW Gdynia.

Niebawem czekają nas decydujące rozstrzygnięcia w pięciu ligach regionalnych, natomiast na Jeziorze Dąbie w Szczecinie wyłonieni zostaną triumfatorzy 1. Ligi (20-21 września) oraz Ekstraklasy (4-5 października).

MISTRZOWIE RADOŚCI

Nieodłącznym elementem Gdynia Sailing Days są regaty KINDER Joy of moving Puchar Trenerów YKP określane jako najbardziej radosne regaty w Polsce. Tym razem startowało 240 zawodników z 32 klubów. Najlepszy okazał się Jan Zahuta, który pierwszy raz na łódkę wsiadł w wieku pięciu lat.

- Moim marzeniem było wygranie tych zawodów, w których startowałem po raz trzeci – krótko mówił zwycięzca.

Historia regat KINDER Joy of moving sięga 2001 roku. Gdy jedenaście lat temu, regaty te wygrywał Michał Krasodomski, w najśmielszych snach nie przewidywał, że będzie to początek jego drogi na igrzyska olimpijskie.

Oprócz tego na Zatoce Gdańskiej w ramach Gdynia Sailing Days rywalizowali żeglarze i żeglarki w klasach: Finn, Micro, OK Dinghy, 505, ILCA 4, Hobie Cat 16, A-Class, Nacra 15, Formula Open, O'pen Skiff oraz dynamiczna klasa RS21.

NA WODZIE

POPULARYZACJA ŻEGLARSTWA

W ramach Gdynia Sailing Days w wiosce żeglarskiej odbyła się prezentacja Ogólnopolskiego Programu Edukacji Żeglarskiej PGE Pol-Sailing Day. Wydarzenie cieszyło się ogromną popularnością i dwa dni spędzone na świeżym powietrzu w towarzystwie instruktorów żeglarskich zainteresowało młodych adeptów do rozpoczęcia swojej wodnej przygody. Program zakłada bezpłatne zajęcia z podstaw żeglarstwa dla dzieci, obejmujące m. in. naukę robienia zwrotów na symulatorze Optimista, węzłów żeglarskich, zaznajomienie z eSailingiem (projekt DigiSail) oraz stacje ekologiczne projektu #kursnaZiemie już drugi rok z rzędu przy współpracy z WWF Polska.

W tym roku organizatorzy Gdynia Sailing Days otworzyli bramy dla osób z niepełnosprawnościami. Po raz pierwszy w historii zorganizowano trzydniowe wydarzenie rozpoczynające się od warsztatów „Żagle Bez Barrier”, zakończone regatami Grand Prix. Wydarzenie miało na celu przybliżenie żeglarstwa osobom z niepełnosprawnością, które wcześniej nie miały kontaktu z wodą. Uczestnicy czerpali wiedzę od wielokrotnego mistrza świata i Europy w klasie Hansa 303 - Piotra Cichockiego oraz pozostałych kadrowiczów Polskiego Związku Żeglarskiego.

POLBOAT YACHTING FESTIVAL

Jedną z atrakcji GSD zrzeszającej rodzimy biznes wodniacki były największe w Polsce targi jachtowe na wodzie Polboat Yachting Festival, realizowane przy współpracy z Polską Izłą Przemysłu Jachtowego i Sportów Wodnych - Polskie Jachty (Polboat). Bez wątpienia była to wyjątkowa edycja, bo rekordowa pod względem prezentowanych jednostek, obfitująca w premiery, pokazy sportów wodnych i spotkania z ciekawymi gośćmi. W marinie podziwiać można było jachty i łodzie z czołowych polskich stocznii oraz topowe zagraniczne marki. Finalnie na festiwalu znalazło się ponad 110 produkcji, z czego aż 23 to jednostki, które po raz pierwszy można było oglądać w Polsce.

Przy kejach zacumowały przedstawiciele niemal wszystkich liczących się polskich producentów i dealerów – od jachtów żaglowych oraz motorowych, przez houseboats, aż do skuterów wodnych. Na targach Polboat tradycyjnie pokazał się Galeon z podgdańskiego Straszyna, czołowy polski producent luksusowych łodzi motorowych specjalizujący się w długościach od 10 do 30 metrów. Wśród pięciu łodzi, jedna miała krajową premierę. Po spektakularnych debiutach jachtu motorowego 435 GTO w USA i na targach w Düsseldorfie, przyszedł czas na debiut w Polsce. 435 GTO to kolejny model z potężnymi silnikami zaburtowymi, który swoją smukłą sylwetką i funkcjonalnym rozkładem wnętrza podbił serca wielu.

Za dumną reprezentacją łodzi żaglowych stał największy trójmiejski dealer - Super Yachts, który premierowo zaprezentował na Polboat dwie jednostki: Hanse 410 oraz Saxdor 400. Pierwsza z marek to znana na całym świecie niemiecka firma specjalizująca się w kom-



NA LĄDZIE



Krisnov photography

fortowych i posiadających doskonałe warunki nautyczne jednokadłubowcach. Z kolei Saxdor zaprezentował bardzo oczekiwany flagowy model, który uosabia wyjątkowe osiągi i efektywność nautyczną. Zbudowany na kadłubie z twin-step'am i wyposażony w dwa silniki zaburtowe.

Bardzo ciekawą jednostkę zaprezentowała zupełnie nowa firma Dračan Marine założona zaledwie rok temu. Ten nowy gracz na rynku katamaranów motorowych z napędem zaburtowym zaprezentował w Gdyni swoją pierwszą, flagową jednostkę – Dračan 42. Jest ona o tyle ciekawa, że mierzy zaledwie 4,85 metra szerokości. Porównywalne katamarany motorowe, takie jak Leopard są o dobre 1,50 metra szersze. To sprawia, że Dračan bardziej przypomina jacht jednokadłubowy niż jego odpowiedniki.

Warto też wspomnieć o ciekawej premierze od Parker Poland, czyli największej jednostki z popularnej linii cruiserów - Parker 910 Odysey oraz premierze imponującego WAVE 60, czyli 60-stopowego katamarana polskiej stoczni WAVE Catamarans, który zachwyca nie tylko wyjątkowym wyglądem, ale również swoją funkcjonalnością.

Atrakcją Polboat były też pokazy mody trójmiejskiej projektantki, Ismeny Warszawskiej – jeden odbył się podczas wieczornej gali, a drugi na kei, wśród jachtów. Z kolei w Super Yachts Club odbywały się spotkania i koncerty, a w przyległym do mariny hotelu Courtyard by Marriot wieczorna gala imprezy.

W sumie podczas tegorocznych targów pojawiło się aż 110 jednostek, z czego 23 premierowo. Impreza trwała 4 dni – od 18 do 21 lipca 2024, a Prestiż Magazyn Trójmiejski, podobnie jak w poprzedniej edycji był patronem medialnym zarówno targów, jak i całego festiwalu Gdynia Sailing Days.



Regaty Gdynia Sailing Days organizowane są przez Polski Związek Żeglarski od 2000 roku. Współorganizatorem regat jest Samorząd Województwa Pomorskiego, partnerem strategicznym miasto Gdynia i Gdyniśkie Centrum Sportu, a partnerami głównymi Ministerstwo Sportu i Turystyki oraz PGE Polska Grupa Energetyczna. Partnerem motoryzacyjnym imprezy jest Grupa Plichta.

Biznes

prestiz
PRESTIŻOWY BIURO

Wydawca

MS Group Sp. z o.o.
al. Grunwaldzka 56 lok. 202
80 - 241 Gdańsk
NIP: 9571059132

Prezes

Michał Stankiewicz

Dyrektor zarządzająca

Maria Bek
bek@msgroup.pl

Dyrektor działu foto

Karol Kacperski
kacperski@msgroup.pl

Dyrektor działu eventów

Aleksandra Staruszkiewicz
staruszkiewicz@msgroup.pl

Dyrektor Sprzedaży

Marta Blendowska
tel. 791 971 399

Dział sprzedaży i marketingu

Krzysztof Nowosielski
tel. 533 200 779

Aleksandra Staruszkiewicz

tel. 606 603 416

Ewa Rozbicka

tel. 508 178 869

Redaktor Naczelny

Michał Stankiewicz

Zastępca Redaktora Naczelnego

Klaudia Krause-Bacia

Redakcja

Marta Dworak
Katarzyna Lepianka-Głuszkiewicz
Magdalena Szymańska

Sekretarz redakcji

Joanna Bienkowska

Adres redakcji

ul. Stanisława Moniuszki 10,
81-829 Sopot
redakcja.trojmiasto@msgroup.pl

Projekt graficzny

Kamil Żurek

Redakcja nie odpowiada za treść reklam



ZBUDUJ PRESTIŻOWY WIZERUNEK FIRMY

otwórz WIRTUALNE BIURO
w największym centrum
biznesowym w Trójmieście



katarzyna.szramka@oliviacentre.com
795 600 982



Bistro Oliwa

MODERNA & KAISER



Kulinarna przygoda w centrum gdańskiej Oliwy

Zanurz się w wyjątkowej atmosferze Bistro Oliwa, zlokalizowanego w sercu biznesowej dzielnicy Gdańska. Profesjonalne podejście pełne jakości i smaku uczynią każde spotkanie prywatne lub biznesowe pamiętnym momentem.

śniadania — dania główne — słodkie wypieki

 [bistro.oliwa](https://www.instagram.com/bistro.oliwa)

Aleja Grunwaldzka 501

[bistro-oliwa.pl](https://www.bistro-oliwa.pl)