**PORTAL MORSKI** - Opublikowano: 11 marca, 2008   
  
**Budowa kanału żeglownego przez Mierzeję Wiślaną będzie jednym z tematów**, które Ukraińcy chcą poruszyć podczas zbliżającej się wizyty premiera Tuska w Kijowie. Szybkie zbudowanie kanału jest niezbędne dla tego, aby otwarcie ukraińskiego portu w Elblągu nastąpiło w planowanym terminie, czyli na wiosnę 2012 roku. Tymczasem kryzys polskiego rynku mediów sprawił, że o ukraińskich planach Elbląga polscy decydenci dowiadują się... z zagranicznych mediów.   
  
**Perypetie wokół budowy kanału i powiązanego z nim ukraińskiego kompleksu portowego w Elblągu** spotykają się z żywym zainteresowaniem ukraińskiej i kaliningradzkiej prasy (materiały prasowe zebrane są na portalu [www.baltic–ukraine.com](http://www.baltic–ukraine.com)). O randze projektu, zainicjowanego przez Prezydenta Elbląga, świadczy fakt, że jego partnerem medialnym został najbardziej prestiżowy tygodnik analityczny nad Dnieprem – „Dzerkało Tyżnia”. Ukraińcy dziwią się jednak, dlaczego o najświeższych wydarzeniach w porcie elbląskim polscy urzędnicy dowiadują się... za pośrednictwem ukraińskiej prasy lub jej przedruków na portalach Kaliningradu, gdy tymczasem polskie media nie branżowe wciąż publikują nieaktualne informacje sprzed listopada 2007 roku.   
  
**Przypomnijmy: do jesieni zakładano, że kanał będzie służyć głównie ruchowi turystycznemu i obsłudze istniejącego terminalu towarowego**. Jego zaplecze miało się ograniczać głównie do województw Warmińsko–Mazurskiego i Podlaskiego, a to za mało, by zapewnić duże ilości ładunków. W związku z tym pojawiła się dosyć szeroko   
rozpropagowana (nie bez udziału Rosji) krytyka niektórych ekologów, przekonujących, że taka wielkość portu nie usprawiedliwia wydatkowania 417 milionów publicznych pieniędzy i ingerencji w przyrodę. Dlatego w odpowiedzi na te argumenty w listopadzie 2007 roku Prezydent Elbląga przedstawił nową koncepcję funkcjonowania portu, która odpowiadała na nieformalne zastrzeżenia i ekologów, i portów Trójmiasta. Mówiąc lapidarnie, aby oprzeć się *naciskowi antyprzekopowego* lobby, Elbląg musi pozyskać kilka milionów ton ładunków, ale równocześnie nie zabierać istniejących strumieni ładunkowych Gdańskowi i Gdyni i nie wchodzić im w drogę. I mimo brutalności takiego postawienia sprawy, Elbląg na te nieoficjalne i niesprawiedliwe warunki przystał, bo nie miał innego wyjścia.   
  
**Koncepcja zaproponowana przez władzę Elbląga** zakładała stworzenie w mieście i na terenie gminy Elbląg dość dużego, autonomicznego ukraińskiego terminala, wraz z ośrodkiem analitycznym – Ukraińskim Centrum Biznesu. Port nawiązał też ścisłą współpracę ze Związkiem Ukraińców w Polsce, jako że w ukraińskim kompleksie pracować będą głównie przedstawiciele licznie reprezentowanej w regionie elbląskim mniejszości ukraińskiej. Ukraiński potencjał kadrowy Elbląga i okolic, ścisła współpraca portu z ukraińskimi mediami („Dzerkało Tyżnia”, „Nasze Słowo”, „Lwiwska Hazeta”) i prestiżowym Uniwersytetem Bałtyckim – to czynniki, które zdecydowały o międzynarodowym sukcesie kampanii „Bałtycka Ukraina” i jej rozszerzeniu również na obszar Słowacji.   
  
**Z inicjatywy Elbląga** Ukraińcy zainicjowali nawet procedurę dołączenia ich kraju do Konwencji Helsińskiej, o czym jedynie „Namiary” zdecydowały się wspomnieć na swoich łamach. Tymczasem jest to przełomowe wydarzenie, które powinno niezmiernie ucieszyć mieszkańców Trójmiasta i nie schodzić z pierwszych stron miejscowych gazet. Bowiem bez przyjęcia przez Ukrainę bałtyckiej konwencji możemy zapomnieć o czystej Zatoce Gdańskiej i Zalewie Wiślanym, jako że nasi południowi sąsiedzi dostarczają nam poprzez Bug i Wisłę ogromne ilości zanieczyszczeń, których konsekwencją   
jest m. in. zakwit sinic. W konsekwencji, o porcie Elbląg i przekopie Mierzei Wiślanej pisze się na pierwszych stronach ukraińskich gazet oraz na stronie Ambasady RP w Kijowie, gdy tymczasem służby prasowe trójmiejskich instytucji nawet nie wiedzą, że taki poważny projekt w ogóle powstał i odnosi sukcesy!   
  
**Powyższy przykład dobitnie świadczy o upadku polskiego rynku medialnego**. Dziwi również i to, że dziennikarze mediów nie branżowych publikujący materiały na temat przekopu, tak łatwo rezygnują z podstawowej zasady dziennikarskiej rzetelności. Przygotowując materiał o *przekopie* należałoby bowiem najpierw udać się z wizytą do elbląskiego portu w celu   
zasięgnięcia informacji, tak jak to robią ukraińscy adepci żurnalistyki. Z drugiej strony trudno się dziwić wykorzystywanym dziennikarzom obu gdańskich dzienników, którzy utrzymują się jedynie z wierszówki i za jeden materiał dostają zaledwie kilkadziesiąt złotych, przy czym redakcja ani nie myśli zwracać im kosztów przejazdu do Elbląga czy rozmów telefonicznych na Ukrainę. A bez tego przygotowanie rzetelnego artykułu o przekopie nie jest możliwe. Oto do czego prowadzi społeczne   
przemilczanie kryzysowej sytuacji polskiego dziennikarstwa, która dawno już powinna stać się przedmiotem społecznej debaty.   
  
**Trójmiasto ma ambicje stworzenia metropolii,** która będzie liczącym się graczem w Regionie Bałtyku i Europie Środkowo–Wschodniej. Szkoda więc, że służby prasowe trójmiejskich instytucji i redaktorzy obu dzienników   
nie interesują się tym, o czym piszą czołowe tytuły prasowe sąsiednich krajów. A piszą one o Gdańsku, Gdyni i tutejszych portach dużo ciekawych rzeczy, i to niekoniecznie pozytywnych, na które jednak włodarze naszych miast i portów nie reagują. Trudno się dziwić, że porty Trójmiasta nie mają pomysłu na pozyskanie większej ilości ładunków tranzytowych z   
Zachodniej Białorusi, Zachodniej Ukrainy i Słowacji, skoro w Trójmieście nie ma najmniejszej woli dla zatrudnienia specjalistów, orientujących się w gospodarce morskiej i równocześnie znających języki i realia wymienionych wyżej sąsiadów. Dziwi jedynie, że kiedy na tej sytuacji chce skorzystać Elbląg i wejść w niewykorzystaną „tranzytową” niszę, pewne środowiska z Gdańska starają się nieuczciwymi metodami zdusić tę zdrową konkurencję poprzez sabotowanie wykonania obowiązującej decyzji rządu o budowie kanału. Jak nie paradoksalnie, ale te autorytarne metody niszczenia konkurencji stosują również ludzie, którzy wygrali wybory samorządowe z hasłami o otwartości, przedsiębiorczości i wolności konkurencji na ustach.   
  
**Tymczasem Ukraińcy**, nieświadomi niuansów polskiego rynku medialnego, wyciągają z tej sytuacji daleko bardziej niepokojące wnioski. „Za ten chaos informacyjny mogą być odpowiedzialne służby specjalne pewnego państwa, które jest żywotnie zainteresowane w zablokowaniu budowy ukraińskiego portu na Bałtyku i dołączeniu Ukrainy do Konwencji   
Helsińskiej. Kijów nie ukrywa bowiem, że chce uzyskać oficjalny status kraju bałtyckiego, aby móc wpłynąć na zablokowanie budowy gazociągu północnego” – pisze w artykule „Bitwa na morzu” w styczniu 2008 roku dziennik „Lwiwska Hazeta”.   
  
**Tymczasem informacja o projekcie Portu Elbląg jest praktycznie podana na tacy**. Już ponad dwa miesiące funkcjonuje ukraińsko–białoruska wersja językowa portalu „Bałtycka Ukraina” (www.baltic–ukraine.com), z której można się dowiedzieć wielu ciekawych informacji na temat elbląskiego projektu. Wydaje się oczywiste, że miasto, przygotowujące się do wspólnego z Ukrainą zorganizowania Euro–2012, powinno zatrudniać specjalistów znających język ukraiński i potrafiących spółpracować z ukraińskimi partnerami. Tym bardziej, że projekt „Bałtycka Ukraina” ma pewne konkretne odniesienia do Euro–2012. Co więcej: na bałtycko–ukraińskim portalu są również umieszczone informacje w języku polskim i z czasem będzie ich coraz więcej. Dlatego adres [www.baltic–ukraine.com](http://www.baltic–ukraine.com) powinni zapamiętać wszyscy ci, którzy tak zawzięcie krytykują budowę kanału przez Mierzeję Wiślaną, powołując się na informacje, które od pół roku są już nieaktualne.   
  
**Kuba Łoginow**  
Autor jest pomysłodawcą przedsięwzięcia „Bałtycka Ukraina – Bałtycka Słowacja”   
Źródło: Bałtycka Ukraina - www.baltic-ukraine.com marzec 2008