

ZATWIERDZAM

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Arkadiusz Marchewka

Sekretarz Stanu

RAPORT Z REALIZACJI POLITYKI MORSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ W 2023 ROKU

Warszawa, wrzesień 2024 r.

Wstęp	7
DZIAŁANIA LEGISLACYJNE W ZAKRESIE POLITYKI MORSKIEJ	8
Przyjęte akty prawne w 2023 roku.	8
Ustawy:	8
Rozporządzenia:	9
DZIAŁANIA RZĄDU RP W ZAKRESIE POLITYKI MORSKIEJ	12
Działania na rzecz wyrównania wymogów środowiskowych dla transportu morskiego na obszarach morskich Unii Europejskiej.	12
Realizacja priorytetowych zadań na rzecz rozwoju gospodarki morskiej.	13
Inwestycje morskie realizowane w 2023 r., w tym współfinansowane ze środków unijnych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego 2014-2020, Programu Operacyjnego Rybactwo i Morze 2014-2020 oraz CEF.	23
Realizacja inwestycji związanych z rozwojem infrastruktury drogowej.	32
Realizacja inwestycji związanych z rozwojem śródlądowych dróg wodnych.	33
Umowy w sprawie unikania podwójnego opodatkowania.	35
Uczestnictwo w pracach na forum UE.	37
Współpraca bałtycka.	43
Uczestnictwo w pracach komitetów i podkomitetów na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), Organizacji Narodów Zjednoczonych (ONZ) oraz innych organizacji.	46
POLITYKA MORSKA RP W ODNIESIENIU DO REGIONU ARKTYKI I ANTARKTYKI	50
Zaangażowanie Rzeczypospolitej Polskiej w regionie Arktyki i Antarktyki.	50
DZIAŁANIA NA RZECZ UPROSZCZENIA PROCEDUR W ZAKRESIE ODPRAW TOWARÓW W POLSKICH PORTACH MORSKICH	51
Wdrażanie mechanizmów ułatwiających działalność w transporcie morskim.....	51
Wdrażanie i rozbudowa systemów informatycznych mających na celu ułatwienie przepływu towarów.....	53
Zwalczanie przestępczości.	56
NAUKA I ROZWÓJ BADAŃ MORSKICH ORAZ DZIAŁALNOŚĆ UCZELNI PROWADZĄCYCH KIERUNKI ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ POLITYKI MORSKIEJ RP	59
Kształcenie kadr branży morskiej.....	59
Uniwersytet Morski w Gdyni.....	61
Uniwersytet Szczeciński.....	64
Politechnika Gdańska.	68
Akademia Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte w Gdyni.	71
Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie.	72
Politechnika Koszalińska.....	75
OCHRONA ŚRODOWISKA MORSKIEGO	77

Działania na rzecz ochrony środowiska morskiego na forum IMO.	78
Działania w ramach Ramowej Dyrektywy w sprawie Strategii Morskiej.....	78
Działania w ramach Konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego.....	79
Działania w ramach Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego.	84
BEZPIECZEŃSTWO ŻEGLUGI.	87
Działania Państwowej Komisji Badań Wypadków Morskich.	87
Działania Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (SAR).	89
Działania Straży Granicznej.....	91
Działania Policji.....	96
Działania Marynarki Wojennej RP.....	97
Działania Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej.....	99
Działania mające na celu wzmocnienie bezpieczeństwa żeglugi.	103
WZMOCNIENIE BEZPIECZEŃSTWA ENERGETYCZNEGO KRAJU.....	103
Pozwolenia lokalizacyjne (tzw. PSZW) i wyniki konkurencyjnych postępowań rozstrzygających na nowe lokalizacje pod morskie farmy wiatrowe.	103
Prace Zespołu eksperckiego do spraw rozwoju morskiej energetyki wiatrowej.....	104
Porozumienie sektorowe na rzecz rozwoju morskiej energetyki wiatrowej w Polsce.	105
Współpraca międzynarodowa w dziedzinie morskiej energetyki wiatrowej.	105
Komitet Sterujący dla Terminala Instalacyjnego dla Morskich Farm Wiatrowych w Morskim Porcie Gdańsk.....	106
Budowa i modernizacja morskiej infrastruktury przesyłowej i magazynowej umożliwiającej dywersyfikację dostaw surowców energetycznych.....	106
Zwiększenie pojemności i zdolności przeładunkowej portowych terminali dla ropy, węgla oraz innych surowców energetycznych.....	107
RACJONALNE KORZYSTANIE Z ZASOBÓW NATURALNYCH ŚRODOWISKA MORSKIEGO.	107
Zrównoważone wykorzystanie zasobów mineralnych środowiska morskiego.....	107
Udzielanie koncesji na polskich obszarach morskich w zakresie poszukiwania i rozpoznawania złóż ropy naftowej i gazu ziemnego, wydobywania ropy naftowej i towarzyszącego jej gazu ziemnego oraz wydobywania kruszywa naturalnego.....	109
SYTUACJA PRZEMYSŁU STOCZNIOWEGO.	112
PGZ Stocznia Wojenna Sp. z o.o.....	112
Stocznia Remontowa NAUTA S.A.	113
Fundusz Rozwoju Spółek S.A.....	114
Stocznia Szczecińska „Wulkan” Sp. z o.o.....	115
Morska Stocznia Remontowa „Gryfia” S.A.....	115
PLANOWANIE PRZESTRZENNE NA MORZU I LĄDZIE.	116
Postępowania w sprawie o wydanie pozwolenia na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich dla przedsięwzięć polegających na budowie morskich farm wiatrowych.	116

Postępowania w sprawie o wydanie pozwolenia na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich dla przedsięwzięć innych niż polegających na budowie morskich farm wiatrowych oraz postępowania o uzgodnienie lokalizacji i sposobów utrzymywania kabli i rurociągów w wyłącznej strefie ekonomicznej Rzeczypospolitej Polskiej.....	118
Postępowania w sprawie o wyrażenie zgody na dokonanie czynności prawnej dotyczącej nieruchomości położonych w portach lub przystani.....	118
System Informacji Przestrzennej Administracji Morskiej (SIPAM).	119
Współpraca międzynarodowa w obszarze morskiego planowania przestrzennego.	119
RYBOŁÓWSTWO I PRZETWÓRSTWO RYB W POLSCE.	120
Działania legislacyjne w zakresie rybołówstwa.	120
Grupa robocza Rady UE ds. Polityki Rybołówstwa.....	121
Program Fundusze Europejskie dla Rybactwa na lata 2021–2027.	122
Zarządzanie żywymi zasobami morza.	122
Informacja o polskiej flocie rybackiej.....	124
Rynek rybny.	124
Działania w ramach Porozumienia o ochronie małych walenii ASCOBANS.	125
Ochrona morświna bałtyckiego.	126
TURYSTYKA W REGIONACH NADMORSKICH.	126
Działania Głównego Inspektora Sanitarnego w zakresie realizacji polityki morskiej RP w 2023 r.	126
Działania Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku.	128
ZARZĄDZANIE MORSKIE.	129
Zespół Trójstronny ds. żeglugi i rybołówstwa morskiego.	129
Zespół Trójstronny ds. prowadzenia dialogu społecznego w sektorze portów morskich. .	129
Międzyresortowy Zespół do spraw Materiałów Niebezpiecznych Zalegających na Obszarach Morskich Rzeczypospolitej Polskiej.	130
Zakończenie.....	131

Wstęp

„Raport z realizacji polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej” jest corocznym dokumentem rządowym o charakterze sprawozdawczym przedstawiającym działania podejmowane w danym roku na rzecz realizacji polityki morskiej państwa w ujęciu międzyresortowym w powiązaniu ze zintegrowaną polityką morską UE.

Przygotowywanie i przedkładanie Radzie Ministrów corocznych raportów z realizacji polityki morskiej państwa należało do zadań Międzyresortowego Zespołu do Spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej powołanego zarządzeniem nr 103 Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 września 2008 r., który został zniesiony zarządzeniem nr 200 Prezesa Rady Ministrów z dnia 28 listopada 2018 r.

Raport z realizacji polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej w 2023 roku został przygotowany zgodnie z przyjętą w ubiegłych latach zasadą monitorowania wdrażania polityki morskiej RP dla dokumentu rządowego pt.: „Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)”, która zakładała przygotowanie corocznego raportu w formule opisowej, bez odniesienia do wszystkich wskaźników uwzględnionych w sekcji 10.1. ww. dokumentu rządowego. „Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)” nie wskazała podmiotów odpowiedzialnych za realizację poszczególnych zadań i monitorowanie ich realizacji za pomocą wskaźników, jak również podmiotów odpowiedzialnych za zbieranie odpowiednich danych. Raport został opracowany na podstawie informacji przekazanych przez resorty zaangażowane w realizację działań wpisujących się w kierunki priorytetowe polityki morskiej państwa, instytucje współpracujące, instytucje podległe oraz inne podmioty, a także z wykorzystaniem materiałów i opracowań własnych Ministerstwa Infrastruktury.

Biorąc powyższe pod uwagę Ministerstwo Infrastruktury mimo zidentyfikowanych problemów w zakresie metodologii opracowywania corocznych raportów z realizacji polityki morskiej przedkłada sprawozdanie za 2023 rok przygotowane w dotychczas praktykowanej formule.

DZIAŁANIA LEGISLACYJNE W ZAKRESIE POLITYKI MORSKIEJ.

Przyjęte akty prawne w 2023 roku.

Ustawy:

1. **Ustawa z dnia 13 stycznia 2023 r. o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 261)** – wprowadziła zmiany w 11 innych ustawach, m.in. w ustawie z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej, ustawie z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, ustawie z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, ustawie z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich czy ustawie z 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich. Ustawa powstała w celu poprawy bezpieczeństwa żeglugi, zwiększenia efektywności działań administracji morskiej w imieniu państwa bandery, usprawnienia nadzoru nad czynnościami uznanych organizacji upoważnionych do wykonywania zadań administracji morskiej, uproszczenia i zaktualizowania ram prawnych w zakresie dopełniania formalności sprawozdawczych z wykorzystaniem Krajowego Pojedynczego Punktu Kontaktowego przez statki wchodzące do portów morskich i z nich wychodzące, usprawnienia funkcjonowania systemu ochrony żeglugi i portów oraz umożliwienia budowy przez administrację morską portu do obsługi morskich farm wiatrowych.
2. **Ustawa z dnia 26 maja 2023 r. o wspieraniu zrównoważonego rozwoju sektora rybackiego z udziałem Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury na lata 2021-2027 (Dz. U. poz. 1273)** - niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej, ustawę z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, ustawę z dnia 5 grudnia 2008 r. o organizacji rynku rybnego, ustawę z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych oraz ustawę z dnia 19 grudnia 2014 r. o rybołówstwie morskim. Ustawa ma na celu realizację w Polsce programu „Fundusze Europejskie dla Rybactwa na lata 2021–2027”. Program stanowi instrument wdrażania środków finansowych pochodzących z Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury.
3. **Ustawa z dnia 16 czerwca 2023 r. o zmianie ustawy - Prawo geologiczne i górnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2029)** - ustawa ta zmieniła przepisy ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej.
4. **Ustawa z dnia 7 lipca 2023 r. o zmianie ustawy o ochronie żeglugi i portów morskich oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1489)** - niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej, ustawę z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej, ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, ustawę z dnia 24 kwietnia 2009 r. o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu, ustawę z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej, ustawę z dnia 10 czerwca 2016 r. o działaniach antyterrorystycznych oraz ustawę z dnia 5 lipca 2018 r. o zmianie ustawy o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu oraz niektórych innych ustaw. Potrzeba wprowadzenia projektowanych rozwiązań wynikała zarówno z konieczności zapewnienia Siłom Zbrojnym Rzeczypospolitej Polskiej (SZ RP) możliwości skutecznego oddziaływania na zagrożenia terrorystyczne z morza i powietrza, których nie można zneutralizować środkami pozostającymi w dyspozycji ministra właściwego do spraw wewnętrznych, jak i z konieczności zapewnienia państwu możliwości korzystania ze zdolności SZ RP do przeciwdziałania współczesnym zagrożeniom dla bezpieczeństwa państwa, które wymykają się ustalonym schematom i uniemożliwiają podejmowanie działania w ramach istniejącego porządku prawnego.
5. **Ustawa z dnia 7 lipca 2023 r. o zmianie ustawy o przygotowaniu i realizacji strategicznych inwestycji w zakresie sieci przesyłowych oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. 2023 r. poz. 1506)** - w wyniku wejścia w życie ustawy uaktualniono listę strategicznych projektów linii przesyłowych, których wykonanie bezpośrednio wesprze realizację projektów inwestycyjnych w zakresie morskich elektrowni wiatrowych, poprzez umożliwienie wyprowadzenia mocy z tych jednostek i wprowadzenia jej do Krajowego Systemu Elektroenergetycznego. Ustawowe zmiany

dają możliwość efektywniejszego wykorzystania istniejących mechanizmów prawnych, które pozwolą na znaczne skrócenie oraz uproszczenie procedur administracyjnych związanych z realizacją inwestycji w sieci przesyłowe elektroenergetyczne, co przyczyni się do skuteczniejszej i szybszej integracji morskich elektrowni wiatrowych z systemem elektroenergetycznym oraz zagwarantuje pewne i stabilne dostawy energii elektrycznej do odbiorców.

6. **Ustawa z dnia 28 lipca 2023 r. o zmianie ustawy – Prawo energetyczne oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. 2023 poz. 1681)** – ustawą zmieniono przepisy ustawy o odnawialnych źródłach energii oraz niektórych innych ustaw. Ww. zmiany umożliwiły wytwórcom przedstawienie miarodajnych i pełniejszych danych dotyczących tzw. „local content” poprzez wydłużenie do 18 miesięcy terminu na złożenie pierwszego ze sprawozdań z realizacji planu łańcucha dostaw materiałów i usług (oraz zagwarantowanie zabezpieczenia informacji objętych tajemnicą przedsiębiorstwa w aktualizacjach i sprawozdaniach przekazywanych Prezesowi URE).
7. **Ustawa z dnia 17 sierpnia 2023 r. o zmianie ustawy o odnawialnych źródłach energii oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. 2023 r. poz. 1762)** - ustawą tą wprowadzono zmiany do ustawy z dnia 17 grudnia 2020 r. o promowaniu wytwarzania energii elektrycznej w morskich farmach wiatrowych (Dz. U. z 2023 r. poz. 1385, z. późn. zm.). Zmiany dotyczyły zwiększenia wolumenu mocy i terminów aukcji dla morskiej energetyki wiatrowej. Z zakładanych wcześniej 5 GW (po 2,5 GW w 2025 roku i 2027 roku), przewiduje się aukcje na maksymalną łączną moc na poziomie 12 GW po 4 GW w 2025 i 2027 roku, a po 2 GW w 2029 i 2031 roku. Zmiany te nie mają zastosowania do dnia wydania pozytywnej decyzji Komisji Europejskiej o zgodności pomocy publicznej przewidzianej w tych przepisach z rynkiem wewnętrznym albo uznania przez Komisję Europejską, że zmiany te nie stanowią nowej pomocy publicznej. Polska rozpoczęła procedurę tzw. prenotyfikacji ww. rozwiązań.

Rozporządzenia:

1. **Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 15 lutego 2023 r.** w sprawie tablic oznaczających zakaz przebywania w pobliżu terminala regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu (Dz.U. 2023 poz. 331);
2. **Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 24 lutego 2023 r.** zmieniające rozporządzenie w sprawie wymiarów i okresów ochronnych organizmów morskich oraz szczegółowych warunków wykonywania rybołówstwa komercyjnego (Dz.U. 2023 poz. 362);
3. **Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej i Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 10 marca 2023 r.** w sprawie zakresu stosowania międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu przez jednostki pływające Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Straży Granicznej, Policji i Służby Ochrony Państwa (Dz. U. 2023 poz. 469);
4. **Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 15 marca 2023 r.** zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków i trybu przyznawania, wypłaty i zwrotu pomocy finansowej oraz wysokości stawek tej pomocy na realizację działań w ramach Priorytetu 2 - Wspieranie akwakultury zrównoważonej środowiskowo, zasobooszczędnej, innowacyjnej, konkurencyjnej i opartej na wiedzy, zawartego w Programie Operacyjnym "Rybnactwo i Morze" (Dz.U. 2023 poz. 516);
5. **Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 17 marca 2023 r.** zmieniające rozporządzenie w sprawie nadzoru przeciwpożarowego w polskich obszarach morskich oraz morskich portach i przystaniach (Dz.U. 2023 poz. 596);
6. **Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 24 maja 2023 r.** zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków i trybu przyznawania, wypłaty i zwrotu pomocy finansowej na realizację operacji w ramach Priorytetu 3. Wspieranie wdrażania Wspólnej Polityki Rybołówstwa, zawartego w Programie Operacyjnym "Rybnactwo i Morze" (Dz.U. 2023 poz. 1035);
7. **Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 26 maja 2023 r.** zmieniające rozporządzenie w sprawie wymiarów i okresów ochronnych organizmów morskich oraz szczegółowych warunków wykonywania rybołówstwa komercyjnego (Dz.U. 2023 poz. 1037);

8. **Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 15 czerwca 2023 r.** w sprawie warunków i trybu udzielania i rozliczania zaliczek oraz zakresu i terminów składania wniosków o płatność w ramach programu finansowanego z udziałem środków Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego (Dz.U. 2023 poz. 1125);
9. **Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 21 czerwca 2023 r.** zmieniające rozporządzenie w sprawie tablic oznaczających zakaz przebywania w pobliżu terminala regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu (Dz.U. 2023 poz. 1222);
10. **Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 19 lipca 2023 r.** w sprawie nadawania i zatwierdzania nazwy statku morskiego (Dz.U. 2023 poz. 1435);
11. **Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 19 lipca 2023 r.** w sprawie szczegółowych warunków prowadzenia szkoleń i przeszkoleń oraz szczegółowych warunków przeprowadzania egzaminów praktycznych w morskich jednostkach edukacyjnych (Dz.U. poz. 1551);
12. **Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 21 lipca 2023 r.** zmieniające rozporządzenie w sprawie wysokości kar pieniężnych za naruszenia przepisów o rybołówstwie morskim (Dz.U. 2023 poz. 1498);
13. **Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 26 lipca 2023 r.** w sprawie warunków chowu, hodowli i połowu innych organizmów żyjących w wodzie (Dz.U. 2023 poz. 1456);
14. **Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 31 lipca 2023 r.** w sprawie przyjęcia planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych - port morski w Mrzeżynie (Dz.U. 2023 poz. 1727);
15. **Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 sierpnia 2023 r.** zmieniające rozporządzenie w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Dz.U. 2023 poz. 1679);
16. **Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 18 sierpnia 2023 r.** w sprawie szczegółowych warunków i trybu przyznawania oraz wypłaty pomocy finansowej na realizację działań w ramach Priorytetu 5. Pomoc techniczna objętego programem Fundusze Europejskie dla Rybactwa na lata 2021-2027, a także podziału środków finansowych na beneficjentów tego priorytetu (Dz.U. 2023 poz. 1956);
17. **Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 22 sierpnia 2023 r.** w sprawie liczenia osób odbywających podróże na statkach (Dz.U. 2023 poz. 1822);
18. **Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 sierpnia 2023 r.** w sprawie upoważnienia uznanej organizacji do wykonywania zadań administracji morskiej (Dz.U. 2023 poz. 1942);
19. **Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 29 sierpnia 2023 r.** zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków i trybu przyznawania, wypłaty i zwrotu pomocy finansowej na realizację operacji w ramach Priorytetu 5. Wspieranie obrotu i przetwarzania, zawartego w Programie Operacyjnym "Rybactwo i Morze" (Dz.U. 2023 poz. 1747);
20. **Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 30 sierpnia 2023 r.** w sprawie przyjęcia planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych - port morski w Kołobrzegu (Dz.U. 2023 poz. 2173);
21. **Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 września 2023 r.** zmieniające rozporządzenie w sprawie pilotażu morskiego (Dz.U. 2023 poz. 2037);
22. **Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 22 września 2023 r.** w sprawie szczegółowych warunków przyznawania i wypłaty pomocy finansowej na realizację operacji w ramach Priorytetu 1. Wspieranie zrównoważonego rybołówstwa oraz odbudowy i ochrony żywych zasobów wodnych objętego programem Fundusze Europejskie dla Rybactwa na lata 2021-2027 oraz wysokości tej pomocy (Dz.U. 2023 poz. 2128);
23. **Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 22 września 2023 r.** w sprawie sposobu sporządzania i aktualizacji spisu osób uprawnionych do udziału w referendum ogólnokrajowym dla obwodów głosowania utworzonych na polskich statkach morskich (Dz.U. 2023 poz. 2000);
24. **Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 22 września 2023 r.** w sprawie spisu wyborców przebywających na polskich statkach morskich (Dz.U. 2023 poz. 2026);

25. **Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 września 2023 r.** w sprawie książeczki żeglarskiej (Dz. U. 2023 poz. 2080);
26. **Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 września 2023 r.** w sprawie utworzenia obwodów głosowania na polskich statkach morskich w wyborach do Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej i do Senatu Rzeczypospolitej Polskiej (Dz.U. 2023 poz. 2075);
27. **Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 4 października 2023 r.** zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowego przeznaczenia, warunków i trybu udzielania wsparcia w zakresie przetwarzania lub wprowadzania do obrotu produktów rolnych, spożywczych, rybołówstwa lub akwakultury w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (Dz.U. 2023 poz. 2171);
28. **Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 16 października 2023 r.** zmieniające rozporządzenie w sprawie kryteriów, na podstawie których Główny Inspektor Rybołówstwa Morskiego dokonuje oceny wagi stwierdzonego naruszenia przepisów wspólnej polityki rybołówstwa (Dz.U. 2023 poz. 2332);
29. **Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 19 października 2023 r.** w sprawie szczegółowych warunków przyznawania i wypłaty pomocy finansowej na realizację operacji w ramach Priorytetu 2. Wspieranie zrównoważonej działalności w zakresie akwakultury oraz przetwarzania i wprowadzania do obrotu produktów rybołówstwa i akwakultury, przyczyniając się w ten sposób do bezpieczeństwa żywnościowego w Unii objętego programem Fundusze Europejskie dla Rybactwa na lata 2021-2027 oraz wysokości tej pomocy (Dz.U. 2023 poz. 2361);
30. **Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 20 października 2023 r.** w sprawie szczegółowego sposobu, trybu oraz terminów przeprowadzania kontroli programu Fundusze Europejskie dla Rybactwa na lata 2021-2027 oraz wzoru upoważnienia do wykonywania czynności w ramach tych kontroli (Dz.U. 2023 poz. 2394);
31. **Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 23 października 2023 r.** zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków i trybu przyznawania, wypłaty i zwrotu pomocy finansowej na realizację operacji w ramach Priorytetu 5. Wspieranie obrotu i przetwarzania, zawartego w Programie Operacyjnym "Rybactwo i Morze" (Dz.U. 2023 poz. 2295);
32. **Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 30 października 2023 r.** w sprawie trybu, zakresu, terminów i szczegółowego sposobu rozliczania wydatków poniesionych w ramach realizowanych operacji programu Fundusze Europejskie dla Rybactwa na lata 2021-2027 (Dz.U. 2023 poz. 2373);
33. **Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 31 października 2023 r.** w sprawie przyjęcia planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych - port morski w Dźwirzynie (Dz.U. 2023 poz. 2516);
34. **Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 listopada 2023 r.** w sprawie granicy portu morskiego w Kamieniu Pomorskim (Dz.U. 2023 poz. 2510);
35. **Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 listopada 2023 r.** w sprawie granicy portu morskiego w Dziwnowie (Dz.U. 2023 poz. 2517);
36. **Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 21 listopada 2023 r.** w sprawie przyjęcia planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych Zalewu Szczecińskiego (Dz.U. 2023 poz. 2621);
37. **Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 24 listopada 2023 r.** zmieniające rozporządzenie w sprawie wysokości jednostkowych stawek opłaty rocznej za użytkowanie gruntów pokrytych wodami (Dz. U. poz. 2566);
38. **Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 7 grudnia 2023 r.** zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowego przeznaczenia, warunków i trybu udzielania wsparcia w zakresie przetwarzania lub wprowadzania do obrotu produktów rolnych, spożywczych, rybołówstwa lub akwakultury w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (Dz.U. 2023 poz. 2665);
39. **Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 27 grudnia 2023 r.** w sprawie wymiarów i okresów ochronnych organizmów morskich poławianych przy wykonywaniu

rybołówstwa rekreacyjnego oraz szczegółowego sposobu i warunków wykonywania rybołówstwa rekreacyjnego (Dz.U. 2023 poz. 2816).

DZIAŁANIA RZĄDU RP W ZAKRESIE POLITYKI MORSKIEJ.

Działania na rzecz wyrównania wymogów środowiskowych dla transportu morskiego na obszarach morskich Unii Europejskiej.

W celu zmniejszenia negatywnego oddziaływania transportu morskiego na środowisko w przyjętej w 2014 r. dyrektywie w sprawie rozwoju infrastruktury dla paliw alternatywnych wprowadzony został obowiązek zapewnienia możliwości bunkrowania statków morskich skroplonym gazem ziemnym (LNG) w terminie do 2025 r. Przepisy ww. dyrektywy zostały wdrożone do polskiego porządku prawnego ustawą o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Tworzenie ram prawnych w zakresie umożliwienia bunkrowania statków morskich skroplonym gazem ziemnym LNG stanowi element wsparcia tego ekologicznego paliwa.

W 2023 r. prowadzone były w Ministerstwie Klimatu i Środowiska aktywne prace nad projektem rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska w sprawie szczegółowych wymagań technicznych dla punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) oraz badań technicznych, szkoleń i opłat z nimi związanych. Projekt rozporządzenia stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 29 ust. 2 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, zgodnie z którym minister właściwy ds. energii w porozumieniu z ministrem właściwym ds. gospodarki morskiej oraz ministrem właściwym ds. żeglugi śródlądowej określi w drodze rozporządzenia szczegółowe wymagania techniczne dotyczące bezpiecznej eksploatacji, naprawy i modernizacji punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG), rodzaje badań technicznych punktów bunkrowania przeprowadzanych przez Transportowy Dozór Techniczny (TDT) oraz sposób i terminy ich przeprowadzania jak również zakres szkoleń i wysokość opłat za badania. Aktualnie w Polsce rynek bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG), tj. napełniania zbiorników jednostek pływających skroplonym gazem ziemnym (LNG) służącym do napędu tych jednostek lub do napędu urządzeń znajdujących się na tych jednostkach, jest w początkowej fazie rozwoju. Nie ma jednego rozporządzenia dedykowanego wprost dla punktów bunkrowania skroplonego gazu ziemnego (LNG), które obejmowałyby swym zakresem szczegółowe wymagania techniczne, jakim powinny odpowiadać tego rodzaju instalacje.

Stworzenie przepisów określających szczegółowe wymagania techniczne w zakresie funkcjonowania punktów bunkrowania LNG, rodzaje przeprowadzanych badań technicznych punktów bunkrowania LNG, w tym sposób i terminy ich przeprowadzenia, jest niezbędne w celu zapewnienia bezpieczeństwa dla użytkowników jednostek pływających oraz operatorów punktów bunkrowania.

W 2023 r. w ramach prowadzonych prac nad ww. projektem rozporządzeniem została znowelizowana ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych o elementy planu bunkrowania, sposób sporządzenia oceny ryzyka oraz terminy składania wniosku o przeprowadzenie badania technicznego. Zmiany do ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych zostały wprowadzone ustawą z dnia 7 lipca 2023 r. o zmianie ustawy o przygotowaniu i realizacji strategicznych inwestycji w zakresie sieci przesyłowych oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2023 r. poz. 1506). Obecnie operacje bunkrowania statków gazem LNG dokonywane są z wykorzystaniem cystern drogowych (mobilne punkty bunkrowania) we wszystkich polskich portach morskich znajdujących się w sieci TEN-T, tj. w porcie Gdańsk, porcie Gdynia oraz w portach Szczecin i Świnoujście. Zaś ilość bunkrowanego LNG jest uzależniona od bieżącego zapotrzebowania w zależności od potrzeb armatorów.

Jednocześnie należy wskazać, iż w 2023 r. przyjęte zostało rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady 2023/1805 w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE które nałożyło na właścicieli statków morskich obowiązek sukcesywnego ograniczenia emisyjności realizowanych przez nich przewozów morskich. Ze względu

na ograniczony dostęp do alternatyw należy przyjąć, iż w najbliższych latach wymagania wynikające z ww. przepisu przełożą się na zwiększone zapotrzebowanie na bunkrowanie statków morskich LNG.

W przypadku rozwoju europejskiej floty statków zasilanych LNG w interesie największych portów morskich będzie zapewnienie jak najszybszego bunkrowania LNG, w konsekwencji czego w kolejnych latach nie można wykluczyć inwestycji portów w stałe punkty bunkrowania zapewniające najszybszy przesył gazu LNG.

Zwiększenie wykorzystania skroplonego gazu ziemnego w transporcie morskim przyczyni się do zmniejszenia negatywnego wpływu tego sektora na środowisko, a także do uniezależnienia Polski od paliw ropopochodnych co z kolei będzie miało swój udział w zapewnieniu bezpieczeństwa energetycznego Polski.

[Realizacja priorytetowych zadań na rzecz rozwoju gospodarki morskiej.](#)

PROGRAM OCHRONY BRZEGÓW MORSKICH

URZĄD MORSKI W GDYNI.

Urząd Morski w Gdyni na realizację zadań w 2023 r. zaplanował 22 665 tys. zł (plan po zmianach), z czego zrealizowano zadania na kwotę 22 451,8 tys. zł.

MIERZEJA WIŚLANA I ZATOKA GDAŃSKA

1. Wykonanie wjazdu technologicznego - Wjazd nr 4 Gdynia Oksywie.

Celem inwestycji było wykonanie wjazdu technologicznego dla służb Ochrony Wybrzeża, który służy do poruszania się samochodów służb oraz ciężkiego sprzętu potrzebnego do remontu, przebudowy umocnień brzegu morskiego, sprzątnięcia osuwisk, gospodarki leśnej. Rozliczono inwestycję zgodnie z końcowym protokołem odbioru.

Zakres inwestycji obejmował wykonanie nawierzchni drogi prowadzącej od istniejącej drogi gruntowej zlokalizowanej na koronie klifu do plaży leżącej u jego podnóża. Dodatkowo zaprojektowano zebranie wody opadowej w rejonie prowadzonej inwestycji i spływającej po skarpach istniejącego wąwozu, a także wykonanie platformy umożliwiającej zjazd w rejonie samego brzegu morskiego. Dla zjazdu w Gdyni Oksywiu zaprojektowano nawierzchnię z płyt drogowych o szerokości 3 m. Nawierzchnia odwadniana jest powierzchniowo oraz poprzez kształtki betonowe ściekowe wzdłuż całego ciągu nawierzchni. Dla ostatniej sekcji płyt nawierzchni (tzw. platformy) całość zjazdu z podbudową oraz jej konstrukcją została obwodowo zabezpieczona oczepem posadowionym na prefabrykacjach betonowych oraz (od strony odlądowej) na oczepie poprzecznym wzmocnionym mikropalami. Dodatkowo zabezpieczono platformę poprzez wykonanie obrzutu z głazów, osłaniającego prefabrykaty fundamentowe oraz skarpy po obydwu stronach platformy.

Zadanie zostało zakończone.

Efekt rzeczowy: wjazd technologiczny dla służb Ochrony Wybrzeża.

2. Budowa progów podwodnych Gdynia Orłowo.

Inwestycja polega na wykonaniu podwodnych progów, które będą miały za zadanie częściowe rozproszenie energii falowania oraz przechwytywanie ruchomego rumowiska morskiego, zakumulowanie i utrzymywanie możliwie szerokiej i wysokiej plaży. System progów podwodnych dodatkowo utwali sztuczne zasilanie strefy brzegowej.

W 2023 r. dla zadania:

- wykonano badania terenowe i sporządzono dokumentację geologiczno–inżynierską,
- sporządzono kartę informacyjną przedsięwzięcia.

Zadanie nie zostało zrealizowane ze względu na przedłużającą się procedurę zatwierdzenia projektu robót geologicznych. Niewykorzystane środki w kwocie 200 000 zł zostały zgłoszone do blokady.

3. Sztuczne zasilanie w rejonie Gdańsk Brzeźno (km 70,00-71,70).

W ramach zadania w 2023 r. zostały wykonane pomiary i opracowano dokumentację projektową dla prac związanych ze sztucznym zasilaniem brzegu w Gdańsku Brzeźnie na km 70,350-70,900 o kubaturze 21 997 m³. Wykonano pomiary, dokumentację oraz prace ziemne polegające na sztucznym zasileniu plaży. Brzeg zasilony został materiałem piaszczystym z depozytu znajdującego się na plaży w Gdańsku Brzeźnie.

Zgodnie z umową szacunkowa objętość prac ogółem wynosiła 30 000 m³ i została doprecyzowana w dokumentacji projektowej. Zadanie zostało wykonane w mniejszym zakresie niż zaplanowano. Niewykorzystane środki zostały wydatkowane na inne zadania.

Efekt rzeczowy: zasilenie brzegu morskiego na długości 0,55 km.

4. Sztuczne zasilanie brzegu morskiego w rejonie Pucka (km 114,00-114,70).

W ramach zadania w 2023 r. zostały wykonane pomiary i opracowano dokumentację projektową dla prac czerpalno-refulacyjnych związanych ze sztucznym zasilaniem brzegu w Pucku na km 114,00-114,70 o kubaturze 45 115 m³

Zgodnie z umową szacunkowa objętość prac ogółem wynosiła 35 000 m³, ze względu na konieczność zapewnienia odpowiednich głębokości na torze wodnym prowadzącym do portu Puck konieczne było podczyszczenie południowej części akwenu podejściowego do toru wodnego finalnie wykonano 45 115 m³.

Zadanie zostało zrealizowane.

Efekt rzeczowy: zasilenie brzegu morskiego na długości 0,70 km.

5. Sztuczne zasilanie w rejonie miejscowości Ustka, Rowy.

W ramach zadania zostały wykonane pomiary i opracowano dokumentację projektową dla prac czerpalno-refulacyjnych związanych ze sztucznym zasilaniem brzegu w miejscowości Rowy km 217,200-217,500 o kubaturze 30 000 m³

Wykonano także prace czerpalno-refulacyjne związane ze sztucznym zasilaniem brzegu w Ustce:

- na odcinku km 233,000-233,500 w ilości 31 210 m³
 - na odcinku km 231,5-231,8 i 231,6 w ilości 37 510 m³,
 - na odcinku km 231,4-231,9 w ilości 21 423 m³,
 - na odcinku km 231,4-231,9 w ilości 23 450,4 m³,
- (w ramach umowy wyrefulowano 143 593 m³).

Zadanie zostało zrealizowane.

Efekt rzeczowy: zasilenie brzegu morskiego na długości 1,3 km.

6. Sztuczne zasilanie w rejonie Władysławowo–Jurata.

W ramach zadania zostały wykonane pomiary, opracowano dokumentację i zrealizowano prace czerpalno-refulacyjne związane ze sztucznym zasilaniem brzegu Półwyspu Helskiego:

- na odcinku km 22,22-22,55 w ilości 10 008 m³,
- na odcinku 18,200 - 18,800 w ilości 55 867 m³,
- na odcinku 11,900 - 12,500 w ilości 114 688 m³.

Zadanie zostało zrealizowane.

Efekt rzeczowy: zasilenie brzegu morskiego na długości 0,93 km.

7. Przebudowa umocnienia brzegowego w Jastrzębiej Górze (km 134,232-134,465).

Inwestycja obejmuje wykonanie robót w zakresie zabezpieczenia zbocza klifu w Jastrzębiej Górze, w skład w/w robót wchodzi: roboty przygotowawcze i pomiarowe, wykonanie zabezpieczeń geotechnicznych. Przewiduje się następujące etapy realizacji: wykonanie przypory z kamienia hydrotechnicznego stanowiącego platformę roboczą dla palownicy (bez narzutu kamiennego w strefie

instalacji pali); wykonanie palisady wraz z oczepem żelbetowym; wykonanie gwoździ gruntowych z górnej półki; profilowanie skarpy i wykonanie gwoździ; wykonanie narzutu kamiennego od strony morza w sąsiedztwie palisady. Długość projektowanego umocnienia – 100 m. W wyniku realizacji zamierzenia nastąpi zwiększenie ochrony podstawy klifu przed niszczącym działaniem morza, zwiększenie stateczności globalnej zbocza, eliminujące możliwość powstania głębokiej powierzchni poślizgu przechodzącej poniżej poziomu morza.

W 2023 r. dla zadania:

- podpisano aneks do umowy na nadzór autorski nad realizacją zadania, który wydłużył termin realizacji umowy do 31.12.2023 r.;
- rozpoczęto i zakończono realizację prac przy wykonaniu palisady wraz z oczepem żelbetowym;
- podpisano aneks nr 4 do umowy z Wykonawcą robót budowlanych dotyczący zwiększenia kwoty wynagrodzenia oraz wydłużenia terminu realizacji umowy do 22.05.2024 r.

Zadanie nie zostało zakończone. W związku ze zmianą Programu Inwestycji zmniejszono plan finansowy w ramach inwestycji (środki zostały przesunięte na paragraf bieżący w ramach zadań związanych z remontem umocnienia brzegowego w Helu oraz sztucznym zasilaniem brzegu morskiego w rejonie Pucka, jak również zadania związanego z weryfikacją i aktualizacją metodyki opracowania map zagrożenia powodziowego i map ryzyka powodziowego od strony morza i morskich wód wewnętrznych).

Zakres prac przewidziany do wykonania w 2023 r. został zrealizowany w zaplanowanym zakresie.

Efekt rzeczowy: wykonano palisady z pali CFA wraz z oczepem żelbetowym. Wykonano 300 kotew gruntowych (45 000 m), tj. ok 80% i około 30% narzutów kamiennych.

8. Remont umocnienia brzegowego w Jastrzębiej Górze (km 133,6-133,9).

W 2023 r. planowane było sporządzenie projektu koncepcyjnego remontu umocnienia. Ponowne ogłoszenie przetargu na wykonanie koncepcji projektowej dla remontu i przebudowy umocnienia brzegu, z uwagi na wysokość ofert przekraczających wartość przewidzianą na realizację zamówienia, nie zostało rozstrzygnięte.

Zadanie nie zostało zrealizowane.

9. Remont odwodnienia opaski brzegowej w Rozewiu.

W ramach zadania zostanie wykonany remont odwodnienia opaski brzegowej w Rozewiu, która zwiększa stateczność klifu przy kompleksie latarni morskich w Rozewiu.

W 2023 r. dla zadania:

- w ramach umowy (formuła „zaprojektuj i wybuduj”) Wykonawca wykonał inwentaryzację istniejącego odwodnienia, analizę hydrologiczną zlewni i inwentaryzację zieleni;
- procedowany jest aneks ograniczający zakres wyłącznie do opracowania dokumentacji projektowej i wykonania odwodnienia przechwytyjącego przy budynku latarni;
- w ramach umowy na sprawowanie nadzoru i doradztwo naukowo-techniczne na etapie realizacji inwestycji zlecono opiniowanie rozwiązań zamiennych dla koncepcji projektowej i PFU, wykonanie modelu 3D projektowanego odwodnienia, opiniowanie projektu technologicznego i weryfikację dokumentacji geologicznej.

Zadanie zostało zrealizowane w zaplanowanym zakresie.

10. Remont umocnienia brzegu w Helu (km 36,250 - 36,550).

Dla zadania zaplanowano remont umocnienia brzegu polegający na uzupełnieniu ubytków narzutu kamiennego, które powstały w wyniku sztormów wraz z opracowaniem dokumentacji projektowej.

W 2023 r. dla zadania:

- wykonano pomiary i prace projektowe w tym: inwentaryzację ubytków, specyfikację techniczną wykonania i odbioru robót, przekroje obiektu, przedmiar robót i kosztorys;

- wykonano prace hydrotechniczne - uzupełnienie narzutu kamiennego.

Zadanie zostało zrealizowane w zaplanowanym zakresie.

Efekt rzeczowy: uzupełniono narzut kamienny umocnienia brzegu w ilości 615 m³ o masie pojedynczego kamienia 150-450 kg. Opracowano dokumentację powykonawczą.

11. Monitoring porealizacyjny szaty roślinnej i siedlisk przyrodniczych projektu: „Ochrona brzegów morskich na wysokości miejscowości Łeba, Rowy, Ustka”.

Realizacja zadania miała na celu wypełnienie zaleceń decyzji środowiskowych. Zadanie polegało na inwentaryzacji siedlisk przyrodniczych czyli monitoringu zmian szaty roślinnej i siedlisk przyrodniczych w zakresie ich powierzchni, zmiany położenia na styku z plażą, rozmieszczeniu i liczebności gatunków chronionych, a także badań morfodynamiki brzegu morskiego.

Zadanie zostało zakończone.

Efekt rzeczowy: dokumentacja z monitoringu, która została przekazana RDOŚ w Gdańsku zgodnie z wymaganiami decyzji środowiskowej.

12. Pomiary i zabezpieczenie inklinometru na klifie w Jastrzębiej Górze (km 133,7).

Realizacja zadania miała na celu stwierdzenie dynamiki wgłębnej osuwiska oraz określenie rzeczywistej głębokości i wielkości przemieszczeń. Pomiary wykonane zostały na skarpie klifu ok. km 133,7.

Zadanie zostało zakończone.

Efekt rzeczowy: wykonano 6 pomiarów.

13. Naprawa dylatacji oczepu umocnienia brzegowego w Helu (km 36,25 do 36,55).

Realizacja zadania miała na celu wypełnienie zaleceń z przeglądów okresowych stanu budowli umocnienia brzegu. W 2023 r. ramach zadania zostało wykonane oczyszczenie, zagruntowanie i wypełnienie szczelin dylatacyjnych.

Zadanie zostało zakończone.

Efekt rzeczowy: prace zrealizowane na długości 76,5 m.

14. Opracowanie dokumentacji geodezyjnej niezbędnej do ustalenia linii brzegu morskiego (km 54,7-71,5).

Zadanie ma na celu sporządzenie dokumentacji niezbędnej do wszczęcia postępowania administracyjnego oraz wydania decyzji o ustaleniu linii brzegu.

Zadanie zostało zakończone.

Efekt rzeczowy: komplet dokumentacji; operat geodezyjny został odebrany (na jego podstawie opracowano decyzje administracyjne o zmianie linii brzegowej).

15. Monitoring brzegów morskich - profile batymetryczne i ortofotomapa.

W ramach zadania wykonano monitoring brzegów morskich na podstawie danych uzyskanych metodą lotniczego skanowania laserowego LIDAR, ortofotomapy oraz profili poprzecznych brzegu morskiego zgodnie z umową wieloletnią (3 letnią). Monitoring obejmował brzegi wybrzeża i Zalewu Wiślanego oraz obszary portowe.

Dla zadania w 2023 r. wykonano/opracowano:

- lotnicze skanowanie laserowe oraz ortofotomapa na podstawie pozyskanych zdjęć lotniczych.
- profile poprzeczne brzegu morskiego co 500 m na podstawie danych z pomiarów batymetrycznych, skanowania laserowego Lidar i pomiarów geodezyjnych.

Zadanie zostało zakończone.

Efekt rzeczowy: długość brzegu morskiego objętego monitoringiem - 417,5 km; powierzchnia obszarów portowych 5 433 ha i 633 profili poprzecznych brzegu.

16. Badania dotyczące ustalenia aktualnego stanu brzegu morskiego - kontrola okresowa budowli ochrony brzegów morskich.

Celem zadania było wykonanie okresowej kontroli stanu technicznego zgodnie z harmonogramem kontroli budowli umocnienia brzegu. Dla zadania w 2023 r. wykonano/opracowano protokół z kontroli obiektów

Zadanie zostało zakończone.

Efekt rzeczowy: kontrolą zostało objęte 66 budowli ochrony brzegów morskich (wystawiono 66 protokołów).

17. Weryfikacja i aktualizacja metodyki opracowania map zagrożenia powodziowego i map ryzyka powodziowego od strony morza i morskich wód wewnętrznych.

Zadanie obejmowało wykonanie przeglądu dokumentacji metodycznej opracowania map zagrożenia powodziowego (MZP) i map ryzyka powodziowego (MRP) w II cyklu planistycznym, uzupełnienie, zmiany oraz opracowanie jednolitej metodyki opracowania map zagrożenia powodziowego i map ryzyka powodziowego od strony morza, w tym morskich wód wewnętrznych w III cyklu planistycznym, zwanej dalej metodyką opracowania MZP i MRP od strony morza.

Zadanie zostało zakończone.

Efekt rzeczowy: dokumentacja metodyczna - opracowanie zawierające sposób i zakres aktualizacji MZP i MRP, opis scenariuszy powodziowych oraz sposób ich wyznaczania, metodykę przygotowania i opracowania danych dla MZP i MRP, formę i zakres danych, określenie zakresu przestrzennego.

URZĄD MORSKI W SZCZECINIE.

Urząd Morski w Szczecinie na realizację zadań w 2023 r. zaplanował 17 450 tys. zł, z czego zrealizowano zadania na kwotę 17 449,9 tys. zł.

OTWARTE MORZE

1. Przebudowa ostróg w miejscowości Kołobrzeg (km 329,85-330,37).

Zadanie polegało na rozbiórce 10 szt. starych ostróg oraz budowie nowych (grupa 10 ostróg) w formie jednorzędowych palisad drewnianych prostopadłych do brzegu, celem zabezpieczenia brzegu przed negatywnymi skutkami abrazji morskiej. Zadanie stanowiło kontynuację budowy systemu ochrony brzegu na przedmiotowym odcinku, na którym zlokalizowana jest opaska brzegowa. W ramach zadania (Etap I i Etap II) wykonano dokumentację projektowo- kosztorysową, badania ferromagnetyczne oraz prace budowlane (wraz z dokumentacją powykonawczą).

W 2023 r. dla zadania:

- podpisano umowę z Wykonawcą na realizację Etapu I prac (dotyczących budowy 6 ostróg);
- podpisano umowę z Wykonawcą na realizację Etapu II prac (dotyczących budowy 4 ostróg);
- w dniu 21.12 2023 r. zakończono roboty budowlane.

Zadanie zostało zakończone.

Efekt rzeczowy: zabezpieczenie brzegu morskiego na długości 0,87 km (10 szt. ostróg).

2. Wykonanie dokumentacji projektowej dla zadania pn.: „Przebudowa zabezpieczeń brzegu w Ustroniu Morskim km 319,00-320,715” - Etap II.

Zadanie miało polegać (w ramach Etapu II) na wykonaniu dokumentacji przedprojektowej i projektowej dla wybranego rozwiązania wskazanego w koncepcji wykonanej w 2022 r. Koniecznym było wprowadzenie rozwiązań zabezpieczających przedmiotowy odcinek brzegu morskiego przed negatywnymi skutkami abrazji morskiej.

Zadanie nie zostało zrealizowane, gdyż rozwiązania wskazane w koncepcji, wykonanej w grudniu 2022 r. jako etap I przedmiotowego zadania wykazały, aby przez kolejne 10 lat co 2-2,5 roku wprowadzać na odcinku m. Ustronie Morskie sztuczne zasilanie, a w przypadku kiedy wspomaganie refulatem nie przyniesie żądanych efektów, konieczne będzie wprowadzenie innej, cięższej zabudowy celem ochrony tego odcinka brzegu. Wynikiem czego będzie zalądowanie, które przyczyni się do poszerzenia plaży i podwyższenia jej rzędnych, a w konsekwencji zabezpieczy najbardziej niszczony odcinek wybrzeża w Ustroniu Morskim.

3. Wykonanie wielowariantowej koncepcji dla zadania pn.: „Przebudowa zabezpieczeń brzegu w miejscowości Jarosławiec km 254,590-255,040” - Etap I, po zmianie zapisu zadania wskazującego ogólnych charakter inwestycji (zgodnie z aktualnym Programem Inwestycyjno Budowlanym) w brzmieniu „Przebudowa zabezpieczeń brzegu w miejscowości Jarosławiec (km 254,590-255,040)”.

Zadanie polegało na wykonaniu wielowariantowej koncepcji (jako Etap I zadania), która wskazywać miała minimum 3 rozwiązania niezbędne do zabezpieczenia przedmiotowego odcinka brzegu morskiego przed negatywnymi skutkami abrazji morskiej.

Zadanie zostało zakończone.

Efekt rzeczowy: wykonanie 1 kompletu dokumentacji.

4. Sztuczne zasilanie brzegu w rejonie morza otwartego Niechorze 2 w miejscowości Niechorze i Pogorzelica (km 364,30-365,45).

Zadanie polegało na sporządzeniu dokumentacji projektowej (wytycznych do sztucznego zasilania) oraz wykonaniu sztucznego zasilania na pododcinku o długości 600 m tj. w km 364,750-365,350 brzegu w miejscowości Niechorze i Pogorzelica. Sztuczne zasilanie ma na celu odbudowę obszaru brzegu morskiego i wydym oraz wypłylenie podbrzeża poprzez naniesienie i usypanie piasku morskiego w miejscach, w których plaża uległa zanikowi w skutek zalania morzem.

W 2023 r. dla zadania:

- podpisano umowę z Wykonawcą;
- w dniu 06.07.2023 r. zakończono realizację zadania.

Zadanie zostało zakończone.

Efekt rzeczowy: zasilenie brzegu morskiego na długości 0,6 km.

5. Sztuczne zasilanie brzegu w rejonie morza otwartego Jarosławiec 5 w miejscowości Jarosławiec (km 253,900-254,500).

Zadanie polegało na sporządzeniu dokumentacji projektowej (wytycznych do sztucznego zasilania) oraz wykonaniu sztucznego zasilania na odcinku o długości 600 m tj. w km 253,900-254,500 brzegu w miejscowości Jarosławiec. Sztuczne zasilanie ma na celu odbudowę obszaru brzegu morskiego i wydym oraz wypłylenie podbrzeża poprzez naniesienie i usypanie piasku morskiego w miejscach, w których plaża uległa zanikowi w skutek zalania morzem.

Zadanie zostało zakończone.

Efekt rzeczowy: zasilenie brzegu morskiego na długości 0,6 km.

6. Sztuczne zasilanie brzegu morskiego w miejscowości Ustronie Morskie (km 319,500 - 320,500) (w zakresie odcinka 319,800-320,300).

Zadanie polegało na sporządzeniu dokumentacji projektowej (wytycznych do sztucznego zasilania) oraz wykonaniu sztucznego zasilania na odcinku o długości 400 m tj. w zakresie odcinka 319,800-320,300 brzegu w miejscowości Ustronie Morskie. Sztuczne zasilanie ma na celu odbudowę obszaru brzegu morskiego i wydym oraz wypłylenie podbrzeża poprzez naniesienie i usypanie piasku morskiego w miejscach, w których plaża uległa zanikowi w skutek zalania morzem.

Zadanie zostało zakończone.

Efekt rzeczowy: zasilenie brzegu morskiego – długość 0,4 km.

7. Skanowanie laserowe morskiej strefy brzegowej w granicach administracyjnych Urzędu Morskiego w Szczecinie (edycja 2023).

Obejmowało następujące odcinki brzegu:

- Otwarte morze (km 175,33-345,5),
- Otwarte morze (km 345,5-428,1),
- Zalew Szczeciński wraz ze Świną, Dziwną oraz Zalewem Kamieńskim.

Zadanie polegało na pozyskaniu danych przestrzennych obszaru wybrzeża morskiego w technologii lotniczego skanowania laserowego i fotogrametrycznych zdjęć lotniczych oraz ich opracowanie na potrzeby monitoringu do postaci numerycznego modelu terenu (NMT), numerycznego modelu dna (NMD), zintegrowanego numerycznego modelu terenu (zNMT), numerycznego modelu pokrycia terenu (NMPT), znormalizowanego numerycznego modelu pokrycia terenu (zNMPT) oraz ortofotomapy lotniczej.

Zadanie zostało zakończone.

Efekt rzeczowy: całkowita długość brzegu morskiego objętego skanowaniem laserowym - 411,2 km.

BUDOWA DROGI WODNEJ ŁĄCZĄCEJ ZALEW WIŚLANY Z ZATOKĄ GDAŃSKĄ.

Przedsięwzięcie realizowane jest w ramach Programu wieloletniego pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską na lata 2016 - 2023”, przyjętego w dniu 24 maja 2016 r. uchwałą nr 57/2016 Rady Ministrów (zmienioną w dniu 24 listopada 2020 r. uchwałą nr 170/2020 Rady Ministrów, zmienioną w dniu 15 maja 2023 r. uchwałą nr 71/2023 Rady Ministrów) oraz w oparciu o ustawę z dnia 24 lutego 2017 r. o inwestycjach w zakresie budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską - tzw. Specustawę. Przedsięwzięcie jest priorytetowym zadaniem Rządu z uwagi na nadrzędny interes publiczny, jakim jest zapewnienie bezpieczeństwa publicznego.

Wprowadzone nowelizacją z 2020 r. zmiany dotyczyły: zwiększenia wartości Programu z kwoty 880 mln zł do kwoty 1 984 mln zł; wydłużenia realizacji Programu z IV kwartału 2022 r. do I kwartału 2023 r. oraz zwiększenia zakresu Programu (m.in. o budowę sztucznej wyspy, budowę nowego mostu w Nowakowie, wykonanie obudowy brzegów odcinka rzeki Elbląg na północ od mostu w Nowakowie, wykonanie zadania pn. „Wejście do portu w Elblągu roboty pogłębiarskie od P1 do P2”. Nowelizacja z 2023 r. dotyczyła wydłużenia perspektywy czasowej niniejszego projektu do 2024 r. oraz zwiększenia budżetu programu o 143 mln zł.

Najistotniejsze osiągnięte w 2023 r. rezultaty w ramach realizacji inwestycji:

- uzyskano pozwolenie na użytkowanie dla obiektu mostowego wraz z układem drogowym objętych II etapem realizacji inwestycji. Podpisano Protokół Odbioru Końcowego dla obiektu mostowego wraz z układem drogowym.
- zakończono III etap budowy, w ramach którego wykonano: roboty czerpalne od km 10+400 do km 18+600, transport i refulacja urobku wraz z wyładunkiem do wnętrza sztucznej wyspy na Zalewie Wiślanym, zakup, dostarczenie i ustawienie oznakowania nawigacyjnego. Podpisano Protokół Odbioru Końcowego,
- realizowano prace pogłębiarskie na rzece Elbląg w zakresie IV etapu realizacji inwestycji: KM 10+381 (początek toru wodnego na wysokości ujścia rzeki Elbląg do Zalewu Wiślanego) do KM 6+600 tj. na łącznym odcinku ok. 3,8 km.

Stan zaawansowania rzeczowe robót budowlanych na dzień 31 grudnia 2023 r.:

- zaawansowanie części I – 100%;
- zaawansowanie części II – 100% (prace pogłębiarskie – 83%);
- zaawansowanie części III – 100%.

BUDOWA FALOCHRONU OSŁONOWEGO W PORCIE GDAŃSK.

Przedsięwzięcie realizowane jest w ramach Programu wieloletniego „Budowa falochronu osłonowego w Porcie Gdańsk”, przyjętego w dniu 13 kwietnia 2023 r. uchwałą nr 47/2023 Rady Ministrów.

Okres realizacji inwestycji zgodnie z programem wieloletnim to lata 2023 – 2027. Wartość programu to: 849 mln zł.

Celem przedmiotowej inwestycji jest budowa infrastruktury zapewniającej funkcjonowanie inwestycji polegającej na budowie jednostki regazyfikacyjnej skroplonego gazu ziemnego w Zatoce Gdańskiej wraz z infrastrukturą niezbędną do jej obsługi (zwany dalej terminalem FSRU).

Inwestycja polegać będzie na budowie infrastruktury zapewniającej dostęp do portu zewnętrznego, w postaci falochronu osłonowego i obiektów towarzyszących. Wybudowany zostanie nowy falochron o długości około 1000 m. Budowa obejmować będzie również roboty pogłębiarskie (w tym budowę obrotnicy oraz nowego toru podejściowego i dostosowanie parametrów toru istniejącego) oraz oznakowanie nawigacyjne. W wyniku realizacji Programu powstanie powiększony osłonięty akwen, stanowiący port zewnętrzny w Gdańsku.

Najistotniejsze osiągnięte w 2023 r. rezultaty w ramach realizacji inwestycji:

- podpisano umowę na opracowanie dokumentacji polegającej na opracowaniu wariantowej koncepcji wraz ze wstępną analizą falowania, wstępną analizą nawigacyjną i projektem robót geologicznych oraz szczegółowe opracowanie wybranej koncepcji wraz z pełną analizą nawigacyjną oraz falowania. Odebrano opracowanie wykonane w ramach Etapu II, tj. „Analizę falowania dla wybranego wariantu”,
- sporządzono i odebrano raport o oddziaływaniu na środowisko,
- złożono wnioski o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (wraz wymaganymi załącznikami oraz ww. „Raportem o oddziaływaniu na środowisko”),
- wszczęto postępowanie w sprawie zatwierdzenia Projektu robót geologicznych w celu określenia warunków geologiczno-inżynierskich na potrzeby posadowienia obiektów budowlanych dla zadania.

PROGRAM WSPIERANIA INWESTYCJI INFRASTRUKTURALNYCH W ZWIĄZKU Z REALIZACJĄ KLUCZOWYCH INWESTYCJI W ZAKRESIE STRATEGICZNEJ INFRASTRUKTURY ENERGETYCZNEJ, W TYM ELEKTROWNI JĄDROWEJ, W WOJEWÓDZTWIE POMORSKIM.

Przedsięwzięcie realizowane jest w ramach Programu wieloletniego pn. „Program wspierania inwestycji infrastrukturalnych w związku z realizacją kluczowych inwestycji w zakresie strategicznej infrastruktury energetycznej, w tym elektrowni jądrowej, w województwie pomorskim”, przyjętego w dniu 20 czerwca 2023 r. uchwałą nr 103 Rady Ministrów (zmienioną w dniu 10 listopada 2023 r. uchwałą nr 210 Rady Ministrów). Zmianie uległ sposób alokacji środków przeznaczonych na wykonanie Programu przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni (przesunięcie środków w wysokości 3 757 048 zł z roku 2024 na rok 2028). Wartość programu w wysokości 4 761 mln zł oraz okres jego realizacji na lata 2023-2029 nie uległy zmianie.

Zakres inwestycji realizowanej przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni to budowa infrastruktury hydrotechnicznej w granicach pasa technicznego na obszarze gmin Choczewo lub Krokowa oraz na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej, w szczególności na potrzeby elektrowni jądrowej.

Celem programu jest wsparcie inwestycji infrastrukturalnych w związku z realizacją kluczowych inwestycji w zakresie strategicznej infrastruktury energetycznej, w tym elektrowni jądrowej, w województwie pomorskim. W kontekście istniejącej, niewystarczającej infrastruktury drogowej, kolejowej oraz hydrotechnicznej, przewidziane Programem inwestycje infrastrukturalne mają umożliwić sprawną realizację infrastruktury energetycznej lokalizowanej na terenie tego województwa, w szczególności elektrowni jądrowej i sieci przesyłowej elektroenergetycznej, a także zapewnić rozwój społeczno-gospodarczy województwa pomorskiego, jego powiatów oraz gmin.

Wykonawcą Programu jest Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad oraz spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie.

Zakres inwestycji realizowanej przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni polegać będzie na budowie nowej stałej konstrukcji morskiej do rozładunku (MOLF) o strukturze ażurowej o szerokości platformy jezdnej 17 m, nośności do 1010 ton i długości ok. 1100 m dla preferowanej lokalizacji elektrowni jądrowej

(Lubiatowo – Kopalino). MOLF będzie stałą konstrukcją ażurową w celu umożliwienia swobodnego ruchu rumowiska oraz umożliwił będzie cumowanie jednostek pływających o głębokości zanurzenia nie mniejszej niż 5,0 m. Ponadto w zakres przedmiotowej inwestycji wchodzi budowa fragmentu nowej drogi technicznej (o długości do 20 m), umożliwiającej połączenie MOLF z planowaną drogą techniczną.

Najistotniejsze osiągnięte w 2023 r. rezultaty w ramach realizacji inwestycji:

- podpisano umowę z wykonawcą wyłonionym w postępowaniu przetargowym na usługę kompleksowego doradztwa prawnego w zakresie realizacji inwestycji pn. „Budowa infrastruktury hydrotechnicznej na potrzeby inwestycji EJ1 (elektrowni jądrowej) w lokalizacji Lubiatowo-Kopalino”,
- podpisany został przez Dyrektora Urzędu Morskiego wniosek w sprawie zatwierdzenia trybu postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na opracowanie wielobranżowej dokumentacji projektowej dla zadania pn. „Budowa infrastruktury hydrotechnicznej na potrzeby inwestycji EJ1 w lokalizacji Lubiatowo-Kopalino” wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego,
- podpisany został przez Dyrektora Urzędu Morskiego wniosek o udzielenie zamówienia publicznego na opracowanie Raportu o oddziaływaniu na środowisko, w celu uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Budowa infrastruktury hydrotechnicznej na potrzeby inwestycji EJ1 w lokalizacji pn. „Lubiatowo-Kopalino” oraz obligatoryjnych załączników graficznych do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

UTRZYMANIE DRÓG WODNYCH W REJONIE UJŚCIA ODRY W LATACH 2019-2028.

Program został przyjęty uchwałą Rady Ministrów nr 204/2017 z dnia 12 grudnia 2017 r. Istotą programu wieloletniego jest zapewnienie finansowania na trwałe utrzymanie bezpiecznego dostępu do portów morskich rejonu ujścia Odry, a w szczególności Szczecina i Świnoujścia (w tym portu zewnętrznego z terminalem LNG im. Prezydenta Lecha Kaczyńskiego) oraz Polic w zakresie niezbędnym do prowadzenia bezpiecznej i niezakłóconej żeglugi statków. Tory wodne, których parametry determinują możliwość korzystania z portów przez statki morskie podlegają stałemu spłycaaniu, dlatego też dla niezakłóconego funkcjonowania portów niezbędne jest ich cykliczne pogłębianie w celu utrzymania niepogorszonych głównych parametrów toru, tj. gwarantowanej w przepisach prawa głębokości i szerokości. W celu zapewnienia bezpiecznej i niezakłóconej żeglugi konieczne jest także zapewnienie bezawaryjnego działania systemów bezpieczeństwa takich jak system VTS, system monitorowania kontroli i synchronizacji świateł nawigacyjnych znaków stałych i pływających, stałe i pływające oznakowanie nawigacyjne i łączność światłowodowa Świnoujście - Szczecin.

Program ma charakter utrzymaniowy, a finansowany jest ze środków publicznych ujętych corocznie w ustawie budżetowej w ramach części 21 - Gospodarka morska. Wykonawcą Programu jest Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie. Okres realizacji Programu: lata 2019-2028. Wartość Programu: 237 967 tys. zł.

Zadania Programu:

- przywrócenie parametrów torów podejściowych do parametrów określonych w obowiązujących przepisach, a następnie ich utrzymanie, celem zapewnienia bezpiecznego dostępu od strony morza do portów morskich, położonych w rejonie ujścia Odry, w szczególności do portu Szczecin;
- zapewnienie trwałości projektu realizowanego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 - 2020 pn. „Modernizacja toru wodnego Świnoujście - Szczecin do 12,5 m” po okresie jego realizacji - utrzymanie parametrów technicznych toru;
- zapewnienie bezawaryjnego działania systemów bezpieczeństwa żeglugi wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portów w Świnoujściu i Szczecinie;
- utrzymanie ciągłego i niezakłóconego dostępu do portów w Świnoujściu i Szczecinie z uwagi na ważną rolę tych portów dla zapewnienia bezpieczeństwa i obronności państwa, a w szczególności wypełnienia przez Polskę zobowiązań sojuszniczych.

Najistotniejsze osiągnięte w 2023 r. rezultaty w ramach realizacji inwestycji:

- prace czerpально-refulacyjne,

- bieżące utrzymanie wałów na polach refulacyjnych (m.in. Mańków, Dębina),
- remont stałego oznakowania nawigacyjnego przy następujących obiektach: stawa dolna nabieżnika Stepnica, stawa górna nabieżnika Stepnica,
- remont jednostek pływających: Malwina, Hydrograf, WEGA, Lucynka, Drętwa,
- remont pomostu cumowniczego i pomostu dojeściowego na Mańkowie.

MODERNIZACJA TORU WODNEGO ŚWINOUJŚCIE-SZCZECIN DO GŁĘBOKOŚCI 12,5 m.

Projekt Urzędu Morskiego w Szczecinie. Wartość projektu: 1,93 mld zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 1, 22 mld zł. Projekt obejmuje pogłębienie toru Świnoujście - Szczecin do głębokości 12,5 m na odcinku ok. 62 km z równoczesnym jego poszerzeniem do szerokości 100 m w dnie na odcinkach prostych z odpowiednimi poszerzeniami na łukach i odcinkach przejściowych (wraz z niezbędnymi korektami geometrii toru wodnego, a także wykonanie mijanek) oraz modernizację Bazy Oznakowania Nawigacyjnego w Szczecinie. Ponadto, zakresem projektu objęto również przebudowę skarp brzegowych, pogłębienie i poszerzenie obrotnic dla statków, budowę dodatkowych konstrukcji hydrotechnicznych w postaci dwóch sztucznych wysp na Zalewie Szczecińskim, które powstaną z urobku wydobytego podczas prac czerpalnych.

W 2023 r. prowadzono zadania związane z rozliczeniem finansowym dotacji przyznanej z POIŚ 2014-2020. W dniu 29.03.2023 r. Urząd Morski w Szczecinie złożył do Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) Wniosek o płatność końcową. W II kwartale 2023 r. CUPT przeprowadził kontrolę na miejscu przed zatwierdzeniem wniosku o płatność końcową.

W sierpniu 2023 r. zakończyła się planowa kontrola CUPT na miejscu na zakończenie realizacji Projektu. Kontrola zakończyła się bez stwierdzonych nieprawidłowości.

We wrześniu podpisany został Aneks do Umowy o dofinansowanie zwiększający wartość Projektu o kwotę ugody, która ma być zawarta z Wykonawcą zadania „Zaprojektowanie i wykonanie oraz wykonanie robót budowlanych i pogłębiarskich w ramach modernizacji toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m”. Ugoda z Wykonawcą ww. zadania została podpisana 27 listopada 2023 r.

W dniu 19 października 2023 r. został podpisany Aneks do Umowy o dofinansowanie oraz kolejny w dniu 11 grudnia 2023 r. zwiększające wartość wydatków kwalifikowalnych projektu (wkład ze środków UE).

Realizacja rzeczowa została zakończona w 2022 r. W dniu 19 grudnia 2023 r. został zatwierdzony końcowy Wniosek o płatność dla Projektu. Projekt został całkowicie rozliczony.

BUDOWA I ROZBUDOWA INFRASTRUKTURY DOSTĘPWEJ DO PORTU W ŚWINOUJŚCIU W LATACH 2023–2029.

Przedsięwzięcie realizowane jest w ramach Programu wieloletniego „Budowa i rozbudowa infrastruktury dostępnej do portu w Świnoujściu w latach 2023-2029” przyjętego w dniu 19 maja 2023 r. uchwałą nr 77/2023 Rady Ministrów. Wartość projektu: 10,26 mld zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 2,8 mld zł. Wykonawcą inwestycji jest Urząd Morski w Szczecinie.

Zasadniczym i bezpośrednim celem przedmiotowego Programu jest sukcesywne rozwijanie portu w Świnoujściu i wzmacnianie jego pozycji wśród wiodących portów morskich Morza Bałtyckiego, w celu pełnienia roli kluczowego węzła globalnych łańcuchów dostaw dla Europy Środkowo-Wschodniej, zwiększenie jego udziału w rozwoju społeczno-gospodarczym regionu i kraju, a także stworzenie bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska systemu portowego, poprzez utworzenie bezpiecznej infrastruktury zapewniającej dostęp do tego portu. Pośrednim celem Programu jest zapewnienie bezpiecznego dostępu również do portów w Szczecinie i Policach. Przeładunki w porcie w Szczecinie w związku ze zmodernizowaniem toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m oraz w porcie w Policach w związku z jego rozbudową na potrzeby inwestycji realizowanej przez Grupę Azoty Polyolefins znacznie wzrosną. Wzrost ten spowodowany będzie zarówno obsługą statków o większym zanurzeniu, jak i większą ilością obsługiwanych dużych statków, czyli znacząco wzrośnie ruch dużych

statków na torach wodnych prowadzących do Szczecina i Polic. Realizacja Projektów objętych Programem usprawni ruch tej zwiększonej ilości jednostek wpływających zarówno do portu w Świnoujściu, jak i dalej do portów w Szczecinie i Policach.

Zakres Programu:

- utworzenie na akwenu żegludowym toru wodnego o głębokości 17,0 m i szerokości 500 m, obejmującego odcinek długości ok. 70 km,
- budowa falochronu o wstępnie planowanej długości około 3 600 m,
- zakup pogłębiarki na potrzeby utrzymania parametrów torów podejściowych oraz toru wodnego Świnoujście-Szczecin.

Projekt obejmuje 3 zadania inwestycyjne:

- Przeprowadzenie prac dla umożliwienia transportu wodnego do Portu Zewnętrznego w Świnoujściu - finansowane z budżetu państwa i z Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021–2027 (FEnIKS); łączna wartość zadania 7 331 mln zł, z czego środki z dofinansowania UE: 2 800 mln zł.

Najistotniejsze osiągnięte w 2023 r. rezultaty w ramach realizacji inwestycji:

- podpisano umowę na wykonanie analizy nawigacyjnej dla nowego toru podejściowego,
- wszczęto postępowanie przetargowe na opracowanie Studium wykonalności (wraz z AKK), Raportu oceny oddziaływania na środowisko, Raportu na odkład urobku do morza wraz z opracowaniami pomocniczymi.
- Budowa falochronu dla nowego Portu Zewnętrznego w Świnoujściu - finansowane z budżetu państwa; wartość zadania 2 543 mln zł.

Najistotniejsze osiągnięte w 2023 r. rezultaty w ramach realizacji inwestycji:

- rozpoczęto uzgadnianie warunków współpracy pomiędzy Urzędem Morskim w Szczecinie a 8 Flotyllą Obrony Wybrzeża w sprawie oczyszczania z obiektów niebezpiecznych dna akwenów przyszłych robót;
- podpisano umowę na obsługę prawną Inwestycji;
- wszczęto postępowanie na sporządzenie dokumentacji geotechnicznej dla Inwestycji.
- Zakup pogłębiarki dla utrzymania torów podejściowych do Świnoujścia i toru Świnoujście-Szczecin - finansowane z budżetu państwa; wartość zadania 388 mln zł.

Rozpoczęcie prac związanych z tym zadaniem planowane jest na 2025 r.

Inwestycje morskie realizowane w 2023 r., w tym współfinansowane ze środków unijnych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego 2014-2020, Programu Operacyjnego Rybactwo i Morze 2014-2020 oraz CEF.

Modernizacja układu falochronów osłonowych w Porcie Północnym w Gdańsku - projekt Urzędu Morskiego w Gdyni. Wartość projektu: 810 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 675 mln zł. W ramach projektu planowana jest rozbudowa układu falochronów odpowiadających za osłonięcie wschodniej strony Portu Północnego:

- remont istniejącego falochronu wyspowego (o długości 653 m);
- budowa nowego falochronu osłonowego na przedłużeniu istniejącego falochronu wyspowego (całkowita długość nowej konstrukcji wyniesie 853 m);
- budowa platformy dla ptaków, która zlokalizowana będzie pomiędzy istniejącym falochronem wyspowym, a jego projektowanym przedłużeniem;
- przebudowa wraz z robotami rozbiórkowymi Falochronu Północnego Wyspowego (o długości 625 m);
- budowa nowego „Południowo - Wschodniego” falochronu (o długości 826 m);

- wykonanie robót czerpalnych na projektowanych torach wodnych i obrotnicach wraz z odpowiednim rozmieszczeniem oznakowania nawigacyjnego.

W dniu 20 stycznia 2023 r. został podpisany Aneks nr 3 do Umowy o dofinansowanie, w którym zwiększono o koszty niekwalifikowalne wartość projektu do kwoty 795 100 432,70 zł oraz wydłużono okres realizacji projektu do 31 lipca 2023 r.

W dniu 4 września 2023 r. został podpisany o aneks do Umowy o dofinansowanie w zakresie wydłużenia okresu realizacji do dnia 30 listopada 2023 r. oraz zwiększenia całkowitej wartości projektu o koszty niekwalifikowane.

Najistotniejsze osiągnięte w 2023 r. rezultaty w ramach realizacji inwestycji:

- zakończenie i rozliczenie usługi na sprawowanie nadzoru środowiskowego nad realizacją robót budowlanych w ramach projektu „Modernizacja układu falochronów osłonowych w Porcie Północnym w Gdańsku”,
 - zakończenie i rozliczenie usługi na pełnienie funkcji Inżyniera Kontraktu,
 - zakończenie i rozliczenie usługi na sprawowanie nadzoru autorskiego (remont i wydłużenie falochronu wyspowego, budowa nowego falochronu osłonowego, roboty czerpalne, oznakowanie nawigacyjne),
 - zakończenie i rozliczenie robót w zakresie oznakowania nawigacyjnego toru podejściowego wewnętrznego i obrotnicy,
 - zakończenie i rozliczenie robót polegających na przebudowie wraz z robotami rozbiórkowymi Falochronu Północnego Wyspowego w Porcie Północnym w Gdańsku,
 - zakończenie i rozliczenie robót polegających na budowie toru podejściowego wewnętrznego (do Portu Północnego w Gdańsku) wraz z obrotnicą,
- zakończono i rozliczono zadanie pn. „Kompleksowa organizacja konferencji zamykającej w celu promocji projektów realizowanych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 przez Urząd Morski w Gdyni w tym dla projektu Modernizacja układu falochronów osłonowych w Porcie Północnym (w Gdańsku)”.

Projekt został zakończony rzeczowo i finansowo.

Modernizacja wejścia do portu wewnętrznego (w Gdańsku). Etap IIIA - projekt Urzędu Morskiego w Gdyni. Wartość projektu: 129,7 mln zł wydatków kwalifikowalnych, w tym dofinansowanie ze środków UE: 109,96 mln zł. W ramach Projektu wybudowany zostanie tor wodny o długości 2 153 m wraz z obrotnicą na Martwej Wiśle i wymianą oznakowania nawigacyjnego oraz zostaną przebudowane i wyremontowane nabrzeża Martwej Wisły: Nabrzeże Szyprów (383,0 m.b.), Nabrzeże Flisaków (307,0 m.b.), Nabrzeże Retmanów (938,0 m.b.), Nabrzeże Polski Hak (355,0 m.b.), Nabrzeże Motławy nr XVIII (531,0 m.b.).

W dniu 2 maja 2023 r. podpisano Aneks do Umowy o dofinansowanie, zmniejszający wartość projektu do kwoty 129 695 747,09 zł. Środki w kwocie 7 000 000 zł z zadania „Nieprzewidziane wydatki” przekazano na realizację projektu pn. „Pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia. Etap II – pogłębienie toru podejściowego”.

W dniu 13 października 2023 r. podpisano Aneks do Umowy o dofinansowanie dotyczący wydłużenia terminu realizacji rzeczowej projektu oraz okresu kwalifikowalności wydatków do dnia 31 grudnia 2023r.

Najistotniejsze osiągnięte w 2023 r. rezultaty w ramach realizacji inwestycji:

- zakończono i rozliczono roboty budowlane oraz usługi nadzoru inwestorskiego wraz z koordynacją i kontrolą rozliczenia robót budowlanych wykonanych w ramach inwestycji pn. „Przebudowa Nabrzeża Szyprów na odcinku ~382 m na prawym brzegu Martwej Wisły w Gdańsku”,
- zakończono i rozliczono roboty budowlane oraz usługę na sprawowanie nadzoru autorskiego dla inwestycji „Przebudowa Nabrzeża Szyprów”,
- zakończono i rozliczono zadanie pn. „Kompleksowa organizacja konferencji zamykającej w celu promocji projektów realizowanych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-

2020 przez Urząd Morski w Gdyni” w tym dla projektu Modernizacja wejścia do portu wewnętrznego (w Gdańsku). Etap IIIA,

- zakończono i rozliczono usługę przeniesienia dwóch platform metaplantacyjnych roślin chronionych.

Projekt został zakończony rzeczowo i finansowo.

Pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia. Etap II – Pogłębienie toru podejściowego - projekt Urzędu Morskiego w Gdyni. Wartość projektu: 146,47 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 124,46 mln zł. Inwestycja polega na pogłębianiu toru podejściowego do Portu Gdynia do rzędnej 17,00 m (do główek falochronu) oraz poszerzeniu toru podejściowego do 280 m (na długości 3 734 m). Ponadto, wykonane zostanie zabezpieczenie trasy światłowodu na projektowanej szerokości toru podejściowego oraz zabezpieczenie (przebudowę) wejścia do portu z pozostawieniem szerokości wejścia głównego 140 m.

W dniu 13 stycznia 2023 r. podpisano Aneks do Umowy o dofinansowanie dotyczący zwiększenia wartości projektu o 19 506 751,35 zł (w tym kwota 7 000 000 zł została przesunięta z projektu realizowanego przez Urząd Morski w Gdyni pn. „Modernizacja wejścia do portu wewnętrznego (w Gdańsku). Etap IIIA”) do kwoty 146 472 550,30 zł.

W dniu 11 lipca 2023 r. podpisano Aneks do Umowy o dofinansowanie w celu uznania kwoty, która została złożona do depozytu sądowego (tj. 708 083,35 zł) za wydatki kwalifikowalne.

W dniu 30 listopada 2023 r. podpisano Aneks do Umowy o dofinansowanie zmniejszający wartość projektu do kwoty 137 661 986,99 zł.

Najistotniejsze osiągnięte w 2023 r. rezultaty w ramach realizacji inwestycji:

- zakończenie i rozliczenie robót budowlanych, usługi na pełnienie funkcji Inżyniera Kontraktu oraz nadzoru autorskiego na projekcie „Pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia. Etap II – Pogłębienie toru podejściowego”,

- zakończono i rozliczono zadanie pn. „Kompleksowa organizacja konferencji zamykającej w celu promocji projektów realizowanych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 przez Urząd Morski w Gdyni” w tym projektu Pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia. Etap II – Pogłębienie toru podejściowego.

Projekt został zakończony rzeczowo i finansowo.

Ochrona brzegów morskich w rejonie Półwyspu Helskiego - projekt Urzędu Morskiego w Gdyni. Wartość projektu: 73,72 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 73,66 mln zł. Głównym elementem przedsięwzięcia jest wykonanie systemu ochrony brzegów morskich poprzez odbudowę 135 ostróg brzegowych na odcinku od 0,3 km we Władysławowie do 12,3 km w Kuźnicy. Ostrogi mają za zadanie osłabienie efektów erozji brzegu. Po zakończeniu projektu odnowiony system będzie się składał z 144 ostróg. Projekt realizowany jest m.in. w celu wzmocnienia odporności na wybrzeżu Bałtyku na zagrożenia związane ze zmianami klimatu oraz ochrona terenów zamieszkałych u nasady Półwyspu Helskiego przed zagrożeniem powodziowym.

W dniu 11 lipca 2023 r. podpisano Aneks do Umowy o dofinansowanie polegający na zwiększeniu finansowania UE do 100% wydatków kwalifikowanych.

Najistotniejsze osiągnięte w 2023 r. rezultaty w ramach realizacji inwestycji:

- zakończenie i rozliczenie robót związanych z przebudową hali garażowych dla służb Ochrony Wybrzeża w Rozewiu,

- zakończenie i rozliczenie zadania na usługi geodezyjne związane z podziałem działek (zadanie dotyczy geodezyjnego podziału działek po zakończonym w 2022 zadaniu inwestycyjnym: Odbudowa opaski brzegowej w miejscowości Kuźnica).

Projekt został zakończony rzeczowo i finansowo.

Zintegrowany system oznakowania nawigacyjnego z elementami e-Navigation - projekt Urzędu Morskiego w Gdyni. Wartość projektu: 44,68 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 37,98 mln

zł. W ramach projektu planowana jest wymiana i modernizacja systemów oznakowania nawigacyjnego stanowiącego infrastrukturę zapewnienia dostępu do portów (w tym do portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w obszarze Zatoki Gdańskiej), tj. modernizacja infrastruktury Bazy Oznakowania Nawigacyjnego do obsługi technicznej znaków nawigacyjnych, rozbudowa krajowej sieci AIS-PL w rejonie Zalewu Wiślanego, modernizacja wybranych elementów systemu VTS Zatoka Gdańska, dostosowanie informatycznych systemów bezpieczeństwa morskiego do zadań związanych z wymianą informacji w ramach sieci europejskich, stworzenie narzędzi dla ustanowienia krajowego systemu e-Navigation oraz rozbudowa i modernizacja infrastruktury telekomunikacyjnej dla potrzeb systemów wymiany informacji i bezpieczeństwa morskiego (w tym relacji statek - łód).

W dniu 14 marca 2023 r. podpisano Aneks do Umowy o dofinansowanie dotyczący wydłużenia okresu realizacji rzeczowej projektu oraz okresu kwalifikowalności wydatków do 31 grudnia 2023 r.

Najistotniejsze osiągnięte w 2023 r. rezultaty w ramach realizacji inwestycji:

- rozliczenie zadania pn. „Modernizacja masztu antenowego w Bazie Oznakowania Nawigacyjnego”,
- zakończenie i rozliczenie umowy na dostawę i montaż systemu monitoringu wizyjnego portów i akwenów morskich,
- zakończono i rozliczono zadanie pn. „Kompleksowa organizacja konferencji zamykającej w celu promocji projektów realizowanych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 przez Urząd Morski w Gdyni” w tym dla projektu Zintegrowany system oznakowania nawigacyjnego z elementami e-Navigation.

Projekt został zakończony rzeczowo i finansowo.

Budowa morskiego systemu łączności w niebezpieczeństwie-GMDSS-PL - projekt Urzędu Morskiego w Gdyni. Wartość projektu: 18,97 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 15,24 mln zł. Przedmiotem projektu jest budowa morskiego systemu łączności w niebezpieczeństwie zgodnego z wytycznymi Międzynarodowej Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu (zwanym systemem GMDSS - Global Maritime Distress and Safety System). Celem budowy systemu jest stworzenie niezawodnego i nowoczesnego systemu łączności radiotelefonicznej, zapewniającego pokrycie obszaru odpowiedzialności za poszukiwanie i ratownictwo oraz polskiej wyłącznej strefy ekonomicznej. System będzie oparty o normy i przepisy wynikające ze standardów pracy systemów części lądowej systemu GMDSS.

W dniu 19 kwietnia 2023 r. został zawarty Aneks do Umowy o dofinansowanie dotyczący wydłużenia okresu realizacji projektu do dnia 31 grudnia 2023 r.

W dniu 22 września 2023 r. zawarty został Aneks do Umowy o dofinansowanie polegający na zmniejszaniu zakresu rzeczowego projektu (rezygnacja z realizacji zadania pn. Budowa Ekspozytury Pleśna Stacji Brzegowej Polish Rescue Radio oraz zadania pn. „Zaprojektowanie i budowa Ekspozytury Lubiato Stacji Brzegowej Polish Rescue Radio”).

Najistotniejsze osiągnięte w 2023 r. rezultaty w ramach realizacji inwestycji:

- instalacja wraz z dostawą agregatów prądotwórczych do istniejących obiektów podlegających adaptacji,
- umowa na zaprojektowanie i budowę przyłączy teletechnicznych i mikrofalowych do obiektów ekspozytur stacji brzegowej Polish Rescue Radio,
- zakończenie i rozliczenie usługi na realizację konferencji zamykającej w celu promocji projektów oraz umowę na materiały drukowane.

Projekt został zakończony rzeczowo i finansowo.

Krynica Morska - rozbudowa pirsu pasażerskiego w morskim porcie rybackim - projekt realizowany przez Urząd Morski w Gdyni. Wartość projektu: 11,2 mln zł w tym dofinansowanie z UE: 8,5 mln zł. Inwestycja jest zlokalizowana w Krynicy Morskiej i obejmuje przedłużenie Pirsu Pasażerskiego o ok. 65,5 mb, pogłębienie dna na odcinku przylegającym do przedłużonego odcinka Pirsu Pasażerskiego, umocnienie wschodniego brzegu oraz północnego brzegu basenu portowego,

przebudowa ciągu pieszo-jezdnego Pirsu Pasażerskiego wraz z odwodnieniem i wykonaniem oświetlenia oraz wykonanie utwardzonego placu postojowego dla samochodów wraz z jego odwodnieniem i oświetleniem. W zakresie robót dodatkowych zostanie wykonany remont istniejącej części pirsu w zakresie nawierzchni i wyposażenia wraz z robotami elektrycznymi i sanitarnymi.

Dnia 30 sierpnia 2022 r. został podpisany aneks do Umowy o dofinansowanie zwiększający wartość projektu oraz wydłużający okres realizacji projektu do 31 sierpnia 2023 r.

Najistotniejsze osiągnięte w 2023 r. rezultaty w ramach realizacji inwestycji:

- zakończenie i rozliczenie umowy na sprawowanie nadzoru inwestorskiego z kontrolą rozliczenia budowy,
- zakończenie i rozliczenie umowy na sprawowanie nadzoru autorskiego,
- zakończenie i rozliczenie umowy na wykonanie robót budowlanych,
- zakończenie i rozliczenie umowy na wykonanie aktualizacji analizy falowania w kontekście przedłużenia pirsu pasażerskiego.

Projekt został zakończony rzeczowo i finansowo.

Poprawa infrastruktury wybranych portów rybackich będących w administracji Urzędu

Morskiego w Gdyni - projekt realizowany przez Urząd Morski w Gdyni. Wartość projektu: 17,99 mln zł w tym dofinansowanie z UE: 13,49 mln zł. Głównym celem operacji było podnoszenie konkurencyjności i rentowności przedsiębiorstw w sektorze rybołówstwa, w tym floty łodziowego rybołówstwa przybrzeżnego oraz poprawa bezpieczeństwa lub warunków pracy. Realizacja operacji wpłynęła na poprawę bezpieczeństwa, warunków postoju i obsługi statków rybackich oraz poprawę warunków bezpieczeństwa i higieny pracy poprzez realizację zadań:

- przebudowę Falochronu Zachodniego w porcie Jastarnia – całkowita długość konstrukcji: ok. 134,00 mb, szerokość konstrukcji w części nasadowej: ok. 250,00 m.b., w części głowicowej: ok. 6,00 m.b., szerokość w ciągu komunikacji pieszej wraz ze ścieżką cumowniczą: ok. 4,00 m.b.,
- projekt zabezpieczenia ścianki szczelnej na nabrzeżu Zachodnim w Porcie Jastarnia. W ramach planowanych robót remontowych parametry użytkowe nabrzeża nie ulegną zmianie (dopuszczalne obciążenie nabrzeża, głębokość techniczna i dopuszczalna). Długość nabrzeża wynosi ok. 132.7 m,
- projekt zabezpieczenia ścianki szczelnej na nabrzeżu Wschodnim w Porcie Jastarnia. Celem operacji jest zabezpieczenie ścianki szczelnej nabrzeża wschodniego w Porcie Jastarnia poprzez obniżenie dolnej krawędzi żelbetowego oczepu nabrzeża do rzędnej -1.0 m. W ramach prac rozbiórkowych przewiduje się m.in. demontaż linii odbojowej, drabinek oraz pachółów, zdjęcie warstwy gruntu oraz skucie korony żelbetowego oczepu,
- remont falochronu wschodniego w Porcie Rowy wraz konstrukcją tłumiącą falowanie. W ramach zadania planowane są prace remontowe na całej długości falochronu tj. 83,65 m (w tym głowica 5,5 m) oraz szerokości 2,95 m. Przewidziano wykonanie nadbudowy falochronu w postaci oczepów osadzonych na dwóch stalowych ściankach szczelnych wbitych od strony morza i od strony rzeki Łupawy.

W dniu 2 lutego 2023 r. został podpisany Aneks nr 1 do umowy o dofinansowanie wydłużający okres realizacji projektu do 30 listopada 2023 r.

Najistotniejsze osiągnięte w 2023 r. rezultaty w ramach realizacji inwestycji:

- zakończenie i rozliczenie umowy na „Przebudowę falochronu zachodniego i zabezpieczenie ścianki szczelnej na nabrzeżu zachodnim w Porcie Jastarnia”,
- zakończenie i rozliczenie umowy na „Zabezpieczenie ścianki szczelnej na nabrzeżu wschodnim w Porcie Jastarnia”,
- zakończenie i rozliczenie umowy na m.in. pełnienie usługi nadzoru autorskiego na zadaniu „Zabezpieczenie ścianki szczelnej na nabrzeżu zachodnim i wschodnim w Porcie Jastarnia”,
- zakończenie i rozliczenie umowy na pełnienie usługi nadzoru autorskiego na zadaniu „Przebudowę falochronu zachodniego w porcie Jastarnia”,
- zakończenie i rozliczenie umowy na „Remont Falochronu Wschodniego w miejscowości Rowy”,

- zakończenie i rozliczenie umowy na wykonanie dokumentacji projektowej oraz pełnienie usługi nadzoru autorskiego na zadaniu „Remont Falochronu Wschodniego w Porcie Rowy”,
- zakończenie i rozliczenie umów na pełnienie obowiązków inspektora nadzoru inwestorskiego nad realizacją robót budowlanych wraz z koordynacją i kontrolą rozliczenia robót budowlanych wykonywanych dla zadania „Przebudowa falochronu zachodniego i zabezpieczenie ścianki szczelnej na nabrzeżu zachodnim oraz zabezpieczenie ścianki szczelnej na Nabrzeżu Wschodnim w Porcie Jastarnia” oraz dla zadania „Remont Falochronu Wschodniego w Porcie Rowy”.

Projekt został zakończony rzeczowo i finansowo.

Przebudowa wraz z rozbudową istniejącego systemu umocnień brzegowych na wysokości miejscowości Mielno - projekt realizowany przez Urząd Morski w Szczecinie w latach 2017-2023. Wartość projektu: 83,05 mln zł (środki w całości pochodzące ze środków UE - zmiana wprowadzona Aneksiem do Umowy o dofinansowanie z dnia 21 grudnia 2023 r.). Celem projektu jest zabezpieczenie brzegu morskiego pomiędzy 297,70 a 301,00 km wybrzeża Morza Bałtyckiego. Zostanie to osiągnięte przez remont i przebudowę urządzeń wodnych na tym odcinku oraz sztuczne zasilanie plaży.

Projekt zrealizowany na obszarze województwa zachodniopomorskiego w obszarze morskich wód wewnętrznych RP oraz gminy Mielno. Teren, na którym zrealizowano przedsięwzięcie oraz obszar jego oddziaływania to strefa brzegowa z plażą, będąca miejscem rekreacji.

W 2023 r. zakończono i odebrano wykonanie robót wraz z montażem tablic pamiątkowych w miejscowości Mielno oraz Pleśna i EKOPARK.

Projekt został zakończony rzeczowo i finansowo.

Poprawa infrastruktury w małych portach: Wolin - projekt realizowany przez Urząd Morski w Szczecinie. Wartość projektu: 5,85 mln zł, z czego środki UE to: 4,39 mln zł. W ramach przedmiotowego zadania planuje się budowę nabrzeża o łącznej długości około 51,5 m, wraz z 2 pomostami pływającymi, przyległymi bezpośrednio do nabrzeża, umożliwiającymi cumowanie i obsługę jednostek rybackich, typowych dla akwenu Zalewu Szczecińskiego i Zalewu Kamieńskiego. Planowane nabrzeże wyposażone będzie w system cumowniczy i odbojowy, a także w niezbędne środki bezpieczeństwa, zgodne z obowiązującymi przepisami. Nabrzeże wyposażone będzie ponadto w punkty oświetleniowe i poboru energii elektrycznej.

W dniu 30 października 2023 r. podpisany został Aneks do umowy o dofinansowanie zmieniający termin zakończenia inwestycji na koniec grudnia 2023 r.

Najistotniejsze osiągnięte w 2023 r. rezultaty w ramach realizacji inwestycji:

- zakończenie umowy na zaprojektowanie i budowę nabrzeża w Wolinie,
- przekazanie nowego nabrzeża w porcie Wolin wraz z infrastrukturą tj. dwoma pomostami pływającymi, systemem odbojowym, pacholami cumowniczymi i wyposażeniem elektrycznym.

Projekt został zakończony rzeczowo i finansowo.

Poprawa infrastruktury w małych portach: Mrzeżyno, Niechorze, Lubin, Trzebież - projekt realizowany przez Urząd Morski w Szczecinie. Wartość projektu: 45,4 mln zł.

Projekt obejmuje 4 zadania inwestycyjne:

- przebudowa Falochronu Zachodniego i Wschodniego wraz z umocnieniem brzegowym wschodnim w Mrzeżynie. Zadanie obejmuje wykonanie robót budowlanych, polegających na przebudowie falochronu zachodniego i wschodniego wraz z umocnieniem brzegowym wschodnim w Mrzeżynie (łączna długość modernizowanych falochronów to 454,50 m i umocnienie brzegowe 65,5 m),
- rozbudowa pomostu rybackiego nr 1 w Niechorzu wraz z usunięciem dalby. Zadanie obejmowało wykonanie robót budowlanych, polegających na rozbudowie pomostu Rybackiego nr 1 w Niechorzu wraz z usunięciem dalby. Niechorze (zakończono 2022 r.),
- przebudowa nabrzeża Południowego w Basenie Rybackim w Morskim Porcie w Lubinie. Inwestycja obejmowała odbudowę nabrzeża o łącznej długości 77,3 m,

- przebudowa Nabrzeża Postojowego Rybackiego w Basenie nr 1 oraz Nabrzeża Postojowego Rybackiego w Basenie nr 2 w Trzebieży.

W dniu 25.10.2023 r. podpisany został aneks do umowy o dofinansowanie zmieniający termin zakończenia inwestycji na koniec grudnia 2023 r.

Najistotniejsze osiągnięte w 2023 r. rezultaty w ramach realizacji inwestycji:

- rozliczenie umowy na przebudowę falochronu zachodniego w Mrzeżynie i w porcie Lubin,
- rozliczenie umowy na usługi pełnienia funkcji inżyniera kontraktu nad inwestycjami.

Projekt został zakończony rzeczowo i finansowo.

Pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia - etapy I i III oraz przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia - etapy II i III - projekt Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. Wartość projektu: 556,9 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 273 mln zł. W ramach projektu wykonane zostaną następujące prace: przebudowa obrotnicy nr 2 poprzez zwiększenie jej średnicy z 400 m do 480 m wraz z przebudową m.in. Nabrzeża Gościnnego oraz przebudową Nabrzeża Włoskiego, Nabrzeża Norweskiego, Nabrzeża Słowackiego, Nabrzeża Indyjskiego oraz Nabrzeża Helskiego. Projekt obejmuje także pogłębienie akwenów wewnętrznych Portu Gdynia.

Rozbudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia - przebudowa i elektryfikacja - projekt Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. Wartość projektu: 70,2 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 18,3 mln zł. Przedmiotowe przedsięwzięcie inwestycyjne polega na rozbudowie i modernizacji torów kolejowych prowadzących do bramy intermodalnego terminalu kontenerowego, tj. w szczególności na elektryfikacji trasy, dobudowaniu nowych odcinków torów oraz wyposażeniu jej w nowoczesne systemy kierowania ruchem.

Poprawa dostępu do Portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego - projekt Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Wartość projektu: 452,7 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 225,9 mln zł. Inwestycja polega na modernizacji Nabrzeża Czeskiego i Nabrzeża Słowackiego o łącznej długości linii cumowniczej 985 m (do głębokości technicznej 12,5 m i nośności nabrzeża 40 kN/m²), modernizacji infrastruktury technicznej na bezpośrednim zapleczu nabrzeża i likwidację istniejącej rampy ro-ro, dostosowanie parametrów Kanału Dębickiego do obsługi największych statków, jakie mogą zawinąć do portu w Szczecinie, tj. poszerzenie kanału do 200 m na całej jego długości oraz pogłębienie do 12,5 m. Projekt obejmuje też wybudowanie Nabrzeża Norweskiego o długości 300 m i głębokości technicznej 12,5 m.

Poprawa dostępu do Portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego - projekt Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Wartość projektu: 310,5 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 149,8 mln zł. Projekt obejmuje wykonanie m.in. następujących prac: budowę przystani dalbowej przy Nabrzeżu Dąbrowieckim (wraz z zabezpieczeniem brzegu), przebudowę i rozbudowę (wydłużenie) Nabrzeża Katowickiego, przebudowę nabrzeży Chorzowskiego, Chorzowskiego-Uskok i Gliwickiego-Uskok (do głębokości technicznej 12,5 m), wykonanie umocnień wschodniego narożnika Nabrzeża Sosnowieckiego oraz narożników wysp Ostrów Mieleński i Mieleńska Łąka, zamknięcie Basenu Noteckiego pomiędzy nabrzeżami Górnośląskim i Dolnośląskim oraz załadowanie Basenu Noteckiego urobkiem z prac czerpalnych wykonywanych przy przebudowywanych nabrzeżach i na pogłębieniu toru wodnego w Basenie Kaszubskim do głębokości technicznej 12,5 m (we fragmencie Parnicy, przy Nabrzeżu Dąbrowieckim roboty czerpalne zostaną wykonane do uzyskania 10,5 m).

Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w portach w Szczecinie i w Świnoujściu - projekt Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Wartość projektu: 92,3 mln zł wydatków kwalifikowalnych, w tym dofinansowanie ze środków UE: 57,6 mln zł. Inwestycja dotyczy budowy nowej i modernizacji istniejącej infrastruktury technicznej obejmującej: sieci wodociągowe, kanalizację sanitarną, kanalizację wód opadowych, zasilanie elektroenergetyczne, sieci teletechniczne, sieć wody przeciwpożarowej oraz system odwadniania terenów. Inwestycja uporządkuje i uzupełni infrastrukturę techniczną we wszystkich rejonach portu w Szczecinie i Świnoujściu, zapewni optymalizację zużycia nośników energii, poprawę sytuacji w zakresie ochrony środowiska i dostosowanie się w tym względzie

do obowiązujących norm i przepisów (obecnych, jak i planowanych do wprowadzenia). Cała inwestycja prowadzona będzie etapowo, tak aby tereny portowe mogły nieprzerwanie funkcjonować podczas prowadzonych prac budowlanych.

Wśród najważniejszych projektów realizowanych w 2023 r. w ramach CEF można wymienić:

Zrównoważone połączenia morsko-ładowe Polska-Szwecja: Zrównoważona autostrada morska Świnoujście-Trelleborg oparta o ulepszoną infrastrukturę, rozwój transportu intermodalnego oraz integrację korytarzy zaplecza (nr 2014-EU-TMC-0641-M) - projekt Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. (projekt wielostronny, beneficjentami projektu są również podmioty ze Szwecji). Wartość projektu po stronie polskiej: 29,8 mln EUR, w tym dofinansowanie ze środków UE: 22,4 mln EUR. Projekt zakłada przystosowanie infrastruktury Terminala Promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego poprzez budowę nowego stanowiska promowego o długości linii cumowniczej 294 m, linii kolejowych, placów manewrowych, estakady nad stacją kolejową Świnoujście, która skomunikuje zaplecze z terenem terminala, zakup sprzętu multimodalnego, czterech ciągników siodłowych oraz dwóch wózków wysokiego składowania typu „reach stacker”. Celem projektu jest zwiększenie integracji i dostępności europejskich korytarzy transportowych poprzez dodatkowe inwestycje w istniejącą autostradę morską Świnoujście – Trelleborg. Projekt został zakończony w 2023 r.

Cargo capacity upgrade and LNG bunkering; Świnoujście – Ystad maritime link (nr 2017-EU-TM-0166-W) - projekt partnerski realizowany przez Port Ystad (koordynator), Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. (ZMPSiŚ S.A.) oraz Polską Żeglugę Bałtycką S.A. (PŻB S.A.). Projekt dotyczy zwiększenia przepustowości, poprawy efektywności środowiskowej oraz wsparcia rozwoju usług LNG dla statków na połączeniu autostrady morskiej pomiędzy Portem Świnoujście a Portem Ystad. Obejmuje inwestycje w rozbudowę infrastruktury i obiektów terminalowych w Porcie Ystad, inwestycje w budowę infrastruktury nowego nabrzeża dla statków w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu umożliwiającego rozładunek i przeładunek LNG na inne statki handlowe oraz na bunkierki dostarczające LNG paliwo do statków morskich, w tym do promów w terminalu promowym w Świnoujściu oraz budowę statku typu ro-pax zasilanego LNG rozmieszczonego na trasie Świnoujście-Ystad.

W ramach projektu zakres po stronie PŻB S.A. obejmuje budowę i montaż układu napędowego LNG na nowym statku typu ro-pax czarterowanym przez PŻB S.A., operatora statku na trasie Świnoujście-Ystad. Szacowany koszt budowy promu to 202 750 000 EUR, dofinansowanie CEF to 2 105 001 EUR (co stanowi 30% szacowanej różnicy kosztów pomiędzy silnikiem konwencjonalnym a kosztem silnika na LNG).

Zakres po stronie ZMPSiŚ S.A. obejmuje wybudowanie nabrzeża, które umożliwi cumowanie i obsługę komercyjnych zbiornikowców LNG o maksymalnej długości 320 m (nabrzeże nr 1 - nieujęte w projekcie) oraz mniejszych komercyjnych zbiornikowców LNG, bunkierek LNG i holowników z napędem LNG, wszystkie o maksymalnej długości 170 m (nabrzeże nr 2 jest objęte dofinansowaniem w tym projekcie). Szacowany koszt budowy nabrzeża nr 2 to 19 398 666 EUR, dofinansowanie CEF 5 918 599,80 EUR.

Rozbudowa i modernizacja węzłów sieci bazowej w porcie morskim w zakresie dostępowej infrastruktury drogowo-kolejowej (nr 2018-PL-TM-0093-W) - projekt Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A. Wartość projektu: 19,4 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 3,9 mln zł. W ramach projektu realizowana jest budowa i przebudowa sieci drogowo-kolejowej w rejonie Nabrzeża Przemysłowego w Porcie Wewnętrznym w Gdańsku, polegająca na budowie ok. 1,6 km nowego oraz przebudowie ok. 6 km układu torowego. Zakres prac drogowych obejmuje budowę ok. 970 m nowej jezdni oraz przebudowę ok. 670 m starego układu drogowego. Celem projektu jest polepszenie dostępności do portu w Gdańsku, zarówno od strony morza, jak i lądu, zwiększenie jego zdolności przeładunkowej oraz podniesienie standardu obsługi statków. Projekt ten został zakończony w 2023 r.

Prace przygotowawcze dla zadania inwestycyjnego Rozbudowa infrastruktury dostępu w Porcie Gdynia (2020-PL-TM-0088-S) - projekt Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. Wartość projektu 1,68 mln EUR, dofinansowanie 839 tys. EUR. Projekt polega na wykonaniu prac przygotowawczych

prowadzących do rozpoczęcia robót budowlanych związanych z rozbudową infrastruktury dostępu dla statków w basenie IV i V Portu Gdynia oraz przebudową dostępu lądowego „ostatniej mili” do tego rejonu portu. Opracowana w ramach projektu dokumentacja umożliwi przeprowadzenie projektu inwestycyjnego, który poprawi dostępność transportową portu dla statków.

Budowa stacji kolejowej i nabrzeża ciężkiego w Porcie Morskim w Policach – prace studialne - projekt Zarządu Morskiego Portu Police otrzymał dofinansowanie w ramach CEF 2. Wartość projektu 3,48 mln EUR, dofinansowanie 1,74 mln EUR. Projekt ma na celu poprawę dostępności oraz możliwości przeładunkowych Portu Police poprzez budowę dostępu kolejowego oraz dostępności do strony wody poprzez budowę nabrzeża zapewniającego możliwość obsługi statków o zanurzeniu do 12 m. To część globalnego projektu, którego celem jest zwiększenie efektywności i konkurencyjności kompleksowego Portu Police, położonego na korytarzu Morze Północne-Bałtyk. Projekt ten obejmuje opracowanie studium wykonalności oraz dokumentacji projektowej robót budowlanych.

Budowa zdolności przeładunkowej portu morskiego w Świnoujściu do obsługi potrzeb morskiej energetyki wiatrowej - projekt Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. otrzymał dofinansowanie w ramach CEF 2. Wartość całkowita projektu 77,53 mln EUR, dofinansowanie CEF 65,90 mln EUR. Projekt ma na celu zapewnienie dostępu od strony wody dla statków, obsługujących instalacje morskich farm wiatrowych i jest elementem projektu globalnego, obejmującego budowę w porcie w Świnoujściu terminalu instalacyjnego, który będzie spełniał funkcje przeładunkowe, składowe i montażowe dla elementów farm wiatrowych. W efekcie realizacji projektu w części lądowej portu zostaną wybudowane dwa nabrzeża do przeładunku dużych i ciężkich elementów konstrukcyjnych wraz ze stanowiskiem do montażu elementów morskich farm wiatrowych. Prace budowlane od strony wody zakładają budowę kanału portowego o długości 1070 m wraz z obrotnicą i pogłębionym do 12,5 m akwenem portowym oraz tor cumowniczy o długości 484,8 m.

Poprawa infrastruktury Portu Gdańsk wraz z analizą wdrożenia systemu niskoemisyjnego OPS dla zrównoważonego rozwoju sieci TEN-T - projekt Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A. otrzymał dofinansowanie w ramach CEF 2. Wartość całkowita 117,16 mln EUR, dofinansowanie 99,59 mln EUR. Celem projektu jest integracja transportu morskiego, śródlądowego i kolejowego na styku woda-ład poprzez tworzenie niskoemisyjnych węzłów transportowych oraz zwiększenie dostępności sieci transportowej w korytarzu Bałtyk – Adriatyk. Projekt dotyczy rozbudowy i modernizacji czterech nabrzeży wraz z infrastrukturą kolejową oraz opracowań studyjnych związanych z budową w Porcie Gdańsk instalacji OPS (Onshore Power Supply). Realizacja projektu przyczyni się do poprawy parametrów technicznych nabrzeży oraz poprawę warunków nawigacyjnych w porcie. Po zakończeniu inwestycji nabrzeża: Rudowe, Wiślane i Węglowe będą przystosowane od obsługi większych statków, tj. do 100 000 DWT i o zanurzeniu do 10,6 m, natomiast nabrzeże Bytomskie, położone w głębi Portu Wewnętrzny w Gdańsku, będzie w stanie obsłużyć statki do 15 000 DWT i o zanurzeniu do 9,6 m.

Ponadto, we wrześniu 2023 r. zakończył się konkurs CEF w komponente mobilności wojskowej na projekty podwójnego cywilno-wojskowego zastosowania. W naborze zostały złożone dwa projekty z sektora morskiego:

- **Budowa terminalu intermodalnego w centrum logistycznym Portu w Gdyni** Zarządu Morskiego Portu w Gdyni S.A. (wartość całkowita 16,79 mln EUR, z tego dofinansowanie CEF 8,39 mln EUR);

- **Budowa multimodalnego kolejowego węzła przeładunkowego na półwyspie Ostrów Grabowski w porcie Szczecin** Zarządu Morskich Portów w Szczecinie i Świnoujściu S.A. (wartość całkowita 8,70 mln EUR, z tego dofinansowanie CEF 4,35 mln EUR).

W styczniu 2024 r. Komisja Europejska ogłosiła wyniki konkursu. Obydwa ww. projekty otrzymały dofinansowanie ze środków CEF.

Realizacja inwestycji związanych z rozwojem infrastruktury drogowej.

Podstawowym działaniem Ministra Infrastruktury zwiększającym dostępność portów w zakresie infrastruktury drogowej jest budowa autostrad i dróg ekspresowych, która realizowana jest w ramach „Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)”.

Drogami kluczowymi dla dostępu do polskich portów morskich są autostrady A1 i A6 (całkowicie ukończone) oraz drogi ekspresowe S3, S6, S7, S10 i S11.

W lipcu 2023 r. oddano odcinek od km 10+300 do km 15+900 obwodnicy Koszalina i Sianowa w ciągu drogi ekspresowej S6. We wrześniu 2023 r. oddano liczący 15,3 km odcinek drogi ekspresowej S3 od węzła Kamienna Góra do granicy z Czechami w Lubawce. Również we wrześniu 2023 r. ukończono liczący 47,7 km odcinek drogi ekspresowej S11 od węzła Koszalin Zachód do węzła Bobolice.

Ponadto trwała realizacja następujących odcinków dróg ekspresowych:

- droga ekspresowa S3 Bolków – Kamienna Góra (16,1 km) i Troszyn – Świnoujście (33 km) – są to ostatnie brakujące odcinki drogi S3;
- Obwodnica Metropolii Trójmiejskiej (38,5 km);
- droga ekspresowa S6 pomiędzy Bożepolem a Koszalinem na odcinkach: Koszalin – Słupsk (46,1 km), Słupsk – Bożepole Wielkie (71,8 km) oraz obwodnica Koszalina i Sianowa na odcinku od km 6+100 do km 10+300 (4,2 km). Oprócz Zachodniego Obejścia Szczecina, które znajduje się w fazie przygotowawczej, są to ostatnie brakujące odcinki drogi S6;
- droga ekspresowa S7: w realizacji znajduje się odcinek Płońsk – Czosnów (34,6 km). W listopadzie 2023 r. zawarto umowę na realizację odcinka Czosnów – Kielpin (9,0 km). W 2023 r. ogłoszono również przetarg na zaprojektowanie odcinka Kielpin – Warszawa (węzeł z drogą ekspresową S8). Pozostałe odcinki trasy pomiędzy Gdańskiem a Warszawą zostały już zrealizowane;
- droga ekspresowa S10 – w 2023 r. ogłoszono przetargi na zaprojektowanie i budowę wszystkich (ośmiu) odcinków realizacyjnych w ramach odcinka Szczecin – Piła (113,4 km);
- droga ekspresowa S11: w sierpniu 2023 r. podpisano umowę na zaprojektowanie i budowę odcinka Bobolice – Szczecinek (24,4 km). Pozostałe odcinki pomiędzy Szczecinkiem a Poznaniem znajdują się w fazie przygotowań.

Z pozostałych dróg krajowych istotne znaczenie ma droga nr 22, jako trasa zapewniająca alternatywny dostęp do portów Trójmiasta oraz do portu w Elblągu. Cały odcinek drogi krajowej nr 22 w województwie pomorskim oraz wielkopolskim został podzielony na kilka pododcinków realizacyjnych, które w znacznej części są na zaawansowanym etapie prac przygotowawczych bądź już w trakcie prac budowlanych. Realizacja inwestycji umożliwi m.in. sprawne i bezpieczne przemieszczanie się pojazdów pomiędzy zachodnią częścią województwa pomorskiego a autostradą A1 w kierunku Gdańska, jak również od granicy województwa pomorskiego w kierunku Jastrowia i dalej drogą krajową nr 11 do Piły w stronę Poznania oraz drogą krajową nr 10 do Wałcza w stronę Szczecina:

- odc. granica województwa wielkopolskiego – Jastrowie wraz ze skrzyżowaniem z drogą krajową nr 11 (w kierunku Piły) - długość odcinka: 14,955 km, realizacja robót budowlanych: 2020 – 2024;
- odc. granica województwa wielkopolskiego – Podgaje - długość odcinka: 12,024 km, planowane lata realizacji robót budowlanych: 2023 – 2026;
- odc. granica województwa pomorskiego – Buszkowo - długość odcinka: 3,032 km, realizacja robót budowlanych: 2022 – 2023 (zadanie zakończone);
- odc. Chojnice – Czersk - długość odcinka: 22,499 km, realizacja robót budowlanych: 2022 – 2024;
- odc. Czersk – Czarna Woda - długość odcinka: 10,249 km, planowane lata realizacji robót budowlanych: 2023 – 2028;
- odc. Czarna Woda – Zblewo - długość odcinka: 17,8 km, planowane lata realizacji robót budowlanych: 2025 – 2027;
- odc. Zblewo – Sucumin - długość odcinka: 10,1 km, planowane lata realizacji robót budowlanych: 2023 – 2026;
- odc. Starogard Gdański – Swarozyn - długość odcinka: 2,554 km, realizacja robót budowlanych: 2022 – 2023 (zakończony);

- odc. Czarlin – Knybawa – długość odcinka: 3,663 km, kontynuacja robót budowlanych: 2023 – 2024;
- odc. Knybawa – Gnojewo – długość odcinka: 5,632 km, realizacja robót budowlanych: 2022 – 2024;
- odc. Cisy - Malbork – długość odcinka: 1,417 km, lata realizacji: 2021-2022 (zakończone);
- odc. Malbork – Królewo – długość odcinka: 3,850 km, planowane lata realizacji robót budowlanych: 2024 – 2027;
- odc. Królewo – granica województwa – długość odcinka: 10,480 km, realizacja robót budowlanych 2022-2024.

Ponadto w 2023 r. do realizacji został skierowany odcinek drogi krajowej nr 25 Biały Bór – Bobolice o łącznej długości ponad 15 km, który drogą ekspresową S11 będzie połączony z drogą ekspresową S6 w kierunku Koszalina.

W wyniku realizacji ww. przedsięwzięć zwiększy się przepustowość układu drogowego, jak również nastąpi poprawa bezpieczeństwa poprzez segregację ruchu kołowego, rowerowego oraz pieszego. Poprawione zostaną warunki techniczno-użytkowe drogi poprzez wzmocnienie konstrukcji nawierzchni w celu dostosowania nośności do obciążeń 115 kN/oś.

W październiku 2022 r. została podpisana umowa z wykonawcą na opracowanie dokumentacji projektowej w ramach prac przygotowawczych dla Drogi Czerwonej w Gdyni, która została podzielona na trzy odcinki realizacyjne:

- odcinek 1: węzeł Gdynia Chylonia – węzeł Kwiatkowskiego II;
- odcinek 2: węzeł Kwiatkowskiego II – węzeł Ofiar Grudnia '70;
- odcinek 3: węzeł Ofiar Grudnia '70 – węzeł Terminal Promowy.

Dla pierwszego odcinka wykonawca dokumentacji będzie musiał przygotować koncepcję programową, a dla dwóch pozostałych studium komunikacyjne. Ponadto będzie zobowiązany do wykonania badań geologicznych pod przyszłą trasę na odcinku nr 1. Czas realizacji umowy to 18 miesięcy na samą dokumentację, a następnie nastąpi jej weryfikacja i ostateczne zatwierdzenie przez inwestora.

Niezależnie od powyższego należy wskazać, że dostępność do portu w Gdyni zapewniona jest przez tzw. Estakadę Kwiatkowskiego – drogę kategorii powiatowej łączącą port z drogą ekspresową S6. Obecnie zgodnie z wyrokiem TSUE na całej sieci dróg publicznych istnieje możliwość poruszania się pojazdów o nacisku osi do 11,5 tony. Dostępność drogowa portu w Gdańsku poprawiła się dzięki inwestycjom infrastrukturalnym w Gdańsku, przede wszystkim dzięki tzw. Trasie Sucharskiego.

W 2023 r. zakończyła się realizacja projektu „Rozbudowa i modernizacja węzłów sieci bazowej w porcie morskim w zakresie dostępowej infrastruktury drogowo – kolejowej”, realizowanego przez Port Gdańsk S.A. przy wsparciu instrumentu CEF.

W ramach inwestycji został m.in. przebudowany układ kolejowy i drogowy pomiędzy Nabrzeżem Przemysłowym a ulicą Ku Ujściu oraz pomiędzy ulicą Chemików a przyczółkiem przeprawy promowej w ciągu ulicy Bosmańskiej przez Kanał Kaszubski. Zmodernizowane i nowe drogi mają długość około 1,6 km, a tory około 6 km.

W Szczecinie dostępność do portu odbywa się z pominięciem centrum Szczecina, z wykorzystaniem ul. Hryniewieckiego, a następnie w niedalekiej odległości drogi krajowej nr 10, którą można dostać się do drogi ekspresowej S3 oraz autostrady A6. W 2023 r. zakończyła się realizacja prowadzonego przez Miasto Szczecin, projektu „Modernizacja Dostępu Drogowego do Portu w Szczecinie: Przebudowa Układu Drogowego w Rejonie Międzyodrza”. Dostępność do portu w Świnoujściu zapewnia droga krajowa nr 3 – jednojezdniowa droga, w większości w klasie G. Budowa obu odcinków realizacyjnych drogi ekspresowej S3 Świnoujście – Troszyn rozpoczęła się w 2022 r i zgodnie z planem zakończyć się ma w 2024 r.

Realizacja inwestycji związanych z rozwojem śródlądowych dróg wodnych.

Porty morskie to jedno z najważniejszych węzłów transportowych Polski. Ich potencjał i możliwości rozwoju zależą m.in. od efektywnej integracji z łańcuchem logistycznym oraz od jakości połączeń z zapleczem lądowym. Rozwój sektora żeglugi śródlądowej będzie miał istotne znaczenie dla

polskich portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Przykład zachodnioeuropejskich portów morskich, m.in. Portu Rotterdam, pokazuje, że żegluga śródlądowa na odcinkach dostępowych do portów przyczynia się do usprawnienia logistyki na ich zapleczu, dywersyfikacji transportu i zmniejszenia kongestii na sieci transportowej.

Regularna obsługa barek i statków żeglugi śródlądowej ma miejsce jedynie w zespole portów morskich Szczecin i Świnoujście. W przypadku obu portów parametry drogi wodnej nie pozwalają na większe wykorzystanie tej gałęzi transportu w obsłudze zaplecza. Należy podkreślić, że malejący udział transportu śródlądowego w zespole portowym Szczecin i Świnoujście jest zjawiskiem niepokojącym – jest on trzykrotnie mniejszy niż w roku 1990 i od kilku lat nie przekracza 5%. Zjawisko to jest efektem pogarszających się warunków nawigacyjnych na Odrzańskiej Drodze Wodnej (ODW). Powyższe wskazuje na konieczność podjęcia działań mających na celu poprawę dostępu do portów od strony lądu za pośrednictwem śródlądowych dróg wodnych (modernizacja istniejącej i, tam gdzie niezbędne, budowa nowej infrastruktury), rozwój sektora poprzez dostosowanie do zmieniających się warunków klimatycznych oraz cyfryzacja. Istotne jest również podjęcie działań na rzecz poprawy warunków nawigacyjnych na Wiśle na odcinku od Gdańska do Płocka, a co za tym idzie zwiększenie konkurencyjności połączenia portów morskich w Gdyni i w Gdańsku z ich zapleczem lądowym.

W celu zwiększenia roli transportu wodnego śródlądowego w multimodalnej sieci transportowej i zapewnienia prawidłowego funkcjonowania żeglugi śródlądowej na jak najdłuższych ciągach rzek stanowiących odcinki dostępne do portów morskich konieczne jest zapewnienie warunków nawigacyjnych na szlakach żeglugowych.

STAN PRAC NAD PROGRAMAMI ROZWOJU ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH W POLSCE

Projekt Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030 (KPŻ2030).

KPŻ2030 to dokument planistyczny dla sektora żeglugi śródlądowej, który określa zadania sektorowe i inwestycyjne na Odrzańskiej Drodze Wodnej i Wiśle na odcinku od Gdańska do Torunia. Celem Programu jest m.in. utrzymanie możliwości wykorzystania dróg wodnych dzięki realizacji inwestycji na ODW i na Wiśle. Działania inwestycyjne wskazane w KPŻ2030 zakładają usunięcie największych wąskich gardeł na wykorzystywanych transportowo odcinkach śródlądowych dróg wodnych na zapleczu portów morskich. KPŻ2030 ma również na celu rozwój całego sektora żeglugi śródlądowej m.in. poprzez kształtowanie warunków na rzecz rozwoju terminali śródlądowych, obniżenie emisyjności statków żeglugi śródlądowej czy rozwój systemów zarządzania ruchem. Zakłada się również, że efektem realizacji KPŻ2030 będzie rozwój kapitału ludzkiego sektora oraz wzrost atrakcyjności dróg wodnych i ich turystycznego wykorzystania.

Prognozy wskazują, że po 2030 r. ilość transportowanych ładunków może wzrosnąć nawet o 30% względem 2015 r. Zakłada się, że największa ilość ładunków będzie transportowana ODW, w szczególności na zapleczu portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu. Podobny efekt zakładany jest na Wiśle, gdzie transport ładunków potencjalnie ma odbywać się na odcinku Toruń – port morski Gdańsk oraz w obsłudze portów morskich w Gdyni i Elblągu.

W III kwartale 2023 r. zakończono strategiczną ocenę oddziaływania na środowisko. Program przyjęto uchwałą nr 180/2023 Rady Ministrów z dnia 3 października 2023 r. w sprawie przyjęcia programu rozwoju pn. „Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030”.

Program wieloletni Zagospodarowanie Dolnej Wisły (PVDW).

PVDW obejmuje budowę stopnia wodnego na Wiśle poniżej Włocławka w miejscowości Siarzewo do roku 2032. Zgodnie z informacjami zawartymi w programie realizacja inwestycji zakłada rozwój warunków do prowadzenia żeglugi śródlądowej oraz wzmocnienie integracji portów morskich położonych u ujścia Wisły z zapleczem lądowym, produkcję energii ze źródeł odnawialnych i zwiększenie poziomu bezpieczeństwa krajowego systemu energetycznego.

Program został przyjęty uchwałą nr 185/2023 Rady Ministrów z dnia 10 października 2023 r. w sprawie przyjęcia programu wieloletniego pn. „Zagospodarowanie Dolnej Wisły”.

Program wieloletni Zagospodarowanie Odry środkowej.

Celem realizacji Programu jest kompleksowe zagospodarowanie Odry środkowej uwzględniające cele polityki transportowej i wodnej. Realizacja celu głównego ma umożliwić utrzymanie możliwości prowadzenia transportu wodnego śródlądowego na całej długości Odry poprzez eliminację istotnego wąskiego gardła na odcinku środkowej Odry – budowę stopnia wodnego Lubiąż oraz stopnia wodnego Ścinawa.

Powstanie nowej infrastruktury hydrotechnicznej ma zwiększyć poziom ochrony przeciwpowodziowej oraz wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa energetycznego poprzez wykorzystanie odnawialnych źródeł energii. Zwiększenie retencji powyżej wybudowanych stopni wodnych (zarówno retencji korytowej jak i gruntowej) poprzez m.in. odtworzenie poziomu wód gruntowych ma umożliwić stworzenie odpowiednich warunków dla rozwoju flory i fauny. Dodatkowo zwiększenie retencji ma umożliwić zasilanie zbiorników wód podziemnych i wód podskórnych oraz nawadnianie w sektorach rolniczych.

Działania w 2023 r. obejmowały:

- uzyskanie wpisu do wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów w dniu 08.03.2023 r.,
- uzgodnienia międzyresortowe w dniach 19.04.2023 r.-02.05.2023 r.,
- konsultacje publiczne projektu dokumentu w dniach 19.04.2023 r.-23.05.2023 r.,
- podpisanie umowy z Wykonawcą, który wspomże Ministerstwo Infrastruktury w przeprowadzeniu procesu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko oraz rozpoczęcie procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko w dniu 23.11.2023 r.

Umowy w sprawie unikania podwójnego opodatkowania.

Umowy w sprawie unikania podwójnego opodatkowania (UPO) zawierają przepisy rozdzielające między umawiające się państwa, m.in. prawo do opodatkowania zysków osiągniętych z eksploatacji w transporcie międzynarodowym statków morskich oraz do opodatkowania marynarzy wykonujących pracę na pokładzie statku morskiego eksploatowanego w transporcie międzynarodowym.

UPO Polska–Malezja

W dniu 8 lipca 2013 r. podpisana została nowa UPO między Polską a Malezją¹, która zastąpiła UPO zawartą między Polską i Malezją w 1977 r.² (UPO PL-MY). Nowa umowa weszła w życie z dniem 12 stycznia 2023 r. i obowiązuje od 1 stycznia 2024 r.

Umowa przewiduje opodatkowanie zysków przedsiębiorstwa umawiającego się państwa osiągniętych z eksploatacji m.in. statków morskich w transporcie międzynarodowym tylko w tym umawiającym się państwie.

Ponadto wprowadzono zasadę wyłącznego opodatkowania w państwie rezydencji wynagrodzeń z tytułu pracy najemnej wykonywanej w charakterze członka załogi m.in. statku morskiego. Zgodnie z brzmieniem dotychczas obowiązującej umowy zasadą było przyznanie prawa do opodatkowania dochodów marynarzy w obu państwach – w państwie w którym marynarz był rezydentem podatkowym, oraz w państwie, w którym znajdował się faktyczny zarząd przedsiębiorstwa. Rodziło to konieczność zastosowania odpowiedniej metody unikania podwójnego opodatkowania w państwie rezydencji (w niniejszym przypadku stosowano metodę zaliczenia proporcjonalnego).

UPO Polska–Gruzja

¹ Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Malezji w sprawie unikania podwójnego opodatkowania i zapobiegania uchylaniu się od opodatkowania w zakresie podatków od dochodu, sporządzona w Kuala Lumpur dnia 8 lipca 2013 r. (Dz. U. z 2023, poz. 582).

² Umowa między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Malezji o uniknięciu podwójnego opodatkowania i zapobieżeniu uchylaniu się od opodatkowania w zakresie podatków od dochodu, sporządzona w Warszawie dnia 16 września 1977 r. (Dz. U. z 1979, poz. 62).

W dniu 7 lipca 2021 r. podpisana została nowa UPO między Polską a Gruzją³, która zastąpiła UPO zawartą między Polską i Gruzją w 1999 r.⁴ (UPO PL-GRU). Przedmiotowa umowa weszła w życie z dniem 1 kwietnia 2023 r. i obowiązuje od 1 stycznia 2024 r.

Bazując na aktualnej wersji Modelowej Konwencji OECD w sprawie podatku od dochodu i majątku (MK OECD) UPO PL-GRU przewiduje opodatkowanie zysków przedsiębiorstwa umawiającego się państwa osiągniętych z eksploatacji m.in. statków morskich w transporcie międzynarodowym tylko w tym umawiającym się państwie. W związku z tym, zmianie uległ dotychczas obowiązujący przepis, zgodnie z którym tego typu zyski podlegają opodatkowaniu tylko w tym umawiającym się państwie, w którym znajduje się faktyczny zarząd przedsiębiorstwa eksploatującego statki morskie eksploatowane w transporcie międzynarodowym.

Ponadto umowa wprowadza zasadę wyłącznego opodatkowania w państwie rezydencji wynagrodzeń z tytułu pracy najemnej wykonywanej w charakterze członka załogi m.in. statku morskiego. Bowiem podobnie, jak w przypadku UPO PL-MY, zgodnie z brzmieniem dotychczas obowiązującej umowy zasadą było przyznanie prawa do opodatkowania dochodów marynarzy w obu państwach – w państwie w którym marynarz był rezydentem podatkowym oraz w państwie, w którym znajdował się faktyczny zarząd przedsiębiorstwa eksploatującego statek.

UPO PL - Brazylia

W dniu 20 września 2022 r. podpisana została UPO między Polską a Brazylią (UPO PL-BRA). W 2023 r. w Polsce zakończono procedurę jej ratyfikacji⁵. Umowa nie weszła jeszcze w życie, bowiem warunkiem wejścia w życie umowy jest jej ratyfikacja również przez Brazylię.

Przepis art. 8 UPO PL- BRA zawiera definicję transportu międzynarodowego zgodną z najnowszymi standardami w tym zakresie wynikającymi z MK OECD. Zgodnie z ust. 1 zyski przedsiębiorstwa umawiającego się państwa osiągnięte z eksploatacji statków morskich lub statków powietrznych w transporcie międzynarodowym będą podlegać opodatkowaniu tylko w tym państwie. Dodatkowo, odnosząc się do kwestii związanych z pracą najemną, wynagrodzenie osiągnięte przez osobę mającą miejsce zamieszkania w umawiającym się państwie w związku z pracą najemną m.in. jako członek stałej załogi statku morskiego, będzie podlegać opodatkowaniu tylko w tym państwie. W obu powyższych przypadkach prawo do opodatkowania przysługuje wyłącznie państwu rezydencji. Oznacza to, że nie zachodzi potrzeba unikania podwójnego opodatkowania w odniesieniu do przedmiotowych dochodów.

UPO PL-Cypr

W 2023 r. trwały negocjacje nowej umowy. Kształt przepisów obowiązujących w zakresie transportu międzynarodowego oraz dochodów marynarzy jest trudny do przewidzenia i określenia.

Konwencja wielostronna implementująca środki traktatowego prawa podatkowego mające na celu zapobieganie erozji podstawy opodatkowania i przenoszeniu zysku („Konwencja MLI”)⁶.

W kontekście UPO należy wspomnieć o Konwencji MLI, która zmienia w niektórych polskich UPO metodę unikania podwójnego opodatkowania z metody wyłączenia z progresją (metoda zwolnienia) na metodę odliczenia proporcjonalnego (metoda zaliczenia/kredytu).

Zgodnie z metodą wyłączenia z progresją, dochód osiągnięty za granicą jest zwolniony z podatku w kraju rezydencji podatkowej, natomiast jest brany pod uwagę jedynie przy obliczaniu stawki

³ Umowa między Rzeczpospolitą Polską a Gruzją w sprawie eliminowania podwójnego opodatkowania w zakresie podatków od dochodu oraz zapobiegania uchylaniu się i unikaniu opodatkowania, sporządzona w Tbilisi dnia 7 lipca 2021 r. (Dz. U. z 2023, poz. 563).

⁴ Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Gruzji w sprawie unikania podwójnego opodatkowania i zapobiegania uchylaniu się od opodatkowania w zakresie podatków od dochodu i od majątku, sporządzona w Warszawie dnia 5 listopada 1999 r. (Dz.U. z 2006, poz. 1820).

⁵ W dniu 14 kwietnia 2023 r. ustawa o ratyfikacji UPO PL-BRA została opublikowana w Dzienniku Ustaw (Dz.U. 2023 poz. 704).

⁶ Konwencja wielostronna implementująca środki traktatowego prawa podatkowego mające na celu zapobieganie erozji podstawy opodatkowania i przenoszeniu zysku, podpisana przez Polskę dnia 7 czerwca 2017 r., Dz. U. z 2018 r. poz. 1369 (z późn. zm.).

podatkowej, według której podatnik będzie zobowiązany rozliczyć podatek od dochodów uzyskanych w kraju rezydencji podatkowej.

Metoda proporcjonalnego zaliczenia polega natomiast na tym, że podatek zapłacony od dochodu osiągniętego za granicą jest zaliczany na poczet podatku należnego w kraju rezydencji podatkowej, obliczonego od całości dochodów w takiej proporcji, w jakiej dochód ze źródeł zagranicznych pozostaje w stosunku do całości dochodu podatnika.

Od 1 stycznia 2023 r. ww. zmiana metody nastąpiła w odniesieniu do UPO z Hiszpanią⁷, Tajlandią⁸ oraz Estonią⁹. Mając jednak na uwadze, iż na gruncie wskazanych umów prawo do opodatkowania zysków z eksploatacji w transporcie międzynarodowym statków morskich przysługuje jedynie państwu, w którym znajduje się miejsce rezydencji (UPO z Estonią) lub faktycznego zarządu przedsiębiorstwa (UPO z Hiszpanią i Tajlandią), w omawianych przypadkach fakt zmiany metody unikania podwójnego opodatkowania pozostaje obojętny w zakresie dochodów osiąganych w transporcie międzynarodowym, gdyż w przypadku tej kategorii dochodów nie zachodzi w ogóle potrzeba eliminacji podwójnego opodatkowania (prawo do opodatkowania zostało przyznane tylko jednemu z umawiających się państw).

Uczestnictwo w pracach na forum UE.

Prezydencja szwedzka (1 stycznia – 30 czerwca 2023 r.).

W ramach sprawowanej prezydencji w Radzie Unii Europejskiej w pierwszej połowie 2023 r. Szwecja koncentrowała się na priorytetach dotyczących dekarbonizacji transportu. Podczas prezydencji szwedzkiej instytucje europejskie doszły do porozumienia ws. ostatecznego kształtu rozporządzenia w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim oraz zmieniającego dyrektywę 2009/16/WE (Inicjatywa FuelEU Maritime). W ramach tej inicjatywy zaproponowano wprowadzenie wspólnych unijnych ram regulacyjnych w celu zwiększenia udziału paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w koszyku energetycznym międzynarodowego transportu morskiego bez tworzenia barier dla jednolitego rynku. Rozporządzenie zakłada ograniczenie intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statkach wpływających do portów UE oraz obowiązek korzystania z zasilania energią elektryczną z lądu lub korzystania z technologii bezemisyjnej w portach UE. Wdrożenie tej inicjatywy na poziomie UE służyć ma osiągnięciu korzyści skali w zakresie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim. Ma przeciwdziałać zjawisku ucieczki emisji gazów cieplarnianych oraz zapewnić równe warunki działania operatorom zawijającym do portów UE i obsługującym połączenia między portami UE.

Ukończono także prace nad nowelizacją rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/75 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego (tzw. Rozporządzenie MRV). Zmiana rozporządzenia (UE) 2015/757 była spowodowana zmianą dyrektywy 2003/87/WE, która włączyła do unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS) sektor transportu morskiego.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/957 z dnia 10 maja 2023 r. zmieniające rozporządzenie (UE) 2015/757 w celu włączenia transportu morskiego do unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji oraz monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dodatkowych gazów cieplarnianych i emisji z dodatkowych typów statków wprowadziło do obecnie funkcjonującego systemu monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji CO₂ wymóg monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dodatkowych gazów cieplarnianych (emisje CH₄ i N₂O) i emisji z dodatkowych typów

⁷ Umowa między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Hiszpanii o unikaniu podwójnego opodatkowania w zakresie podatków od dochodu i majątku, sporządzona w Madrycie dnia 15 listopada 1979 r. (Dz. U. z 1982, poz. 127).

⁸ Umowa między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Królestwa Tajlandii w sprawie unikania podwójnego opodatkowania w zakresie podatków od dochodu, sporządzona w Bangkoku dnia 8 grudnia 1978 r. (Dz. U. z 1983, poz. 170).

⁹ Umowa między Rzeczypospolitą Polską a Republiką Estońską w sprawie unikania podwójnego opodatkowania i zapobiegania uchylaniu się od opodatkowania w zakresie podatków od dochodu i majątku, sporządzona w Tallinie dnia 9 maja 1994 r. (Dz. U. z 1995, poz. 388).

statków (drobnicowce i statki offshore o pojemności brutto między 5000 jednostek a 400 jednostek oraz statki offshore o pojemności powyżej 5000 jednostek).

Pod koniec prezydencji Szwecji Komisja Europejska opublikowała propozycje legislacyjne zwane pakietem bezpieczeństwa morskiego, na który składało się pięć wniosków, w tym projekt dyrektywy zmieniającej dyrektywę 2005/35/WE w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków oraz wprowadzenia sankcji, w tym sankcji karnych, za przestępstwa związane z zanieczyszczeniami COM(2023)273.

Głównym celem zmiany dyrektywy 2005/35/WE (SSP) jest zapewnienie odpowiedniego systemu sankcji (skutecznych, proporcjonalnych i odstraszających) wobec osób (fizycznych i prawnych) odpowiedzialnych za nielegalne zrzuty odpadów statkowych do środowiska morskiego oraz włączenie norm międzynarodowych (IMO) do prawa UE.

Rozszerzono zakres przedmiotowy stosowania dyrektywy SSP o wszystkie rodzaje zrzutów substancji zanieczyszczających do morza, określone w Załącznikach: III (szkodliwe substancje przewożone w opakowaniach), IV (ścieki), V (odpady stałe) oraz VI (zanieczyszczenia powietrza) do Konwencji MARPOL (Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki). Aktualnie dyrektywa SSP przewiduje sankcje jedynie za nielegalne zrzuty ropy naftowej i szkodliwych substancji ciekłych wymienionych w Załącznikach I-II.

Spotkania na szczeblu ministerialnym.

Podczas prezydencji szwedzkiej odbyły się dwa wydarzenia na szczeblu ministrów ds. transportu. Na nieformalnym łączonym spotkaniu Ministrów ds. Transportu i Środowiska UE w Sztokholmie (Szwecja) w dniach 27-28 lutego 2023 r. w zakresie zagadnień transportowych Polskę reprezentował Minister Infrastruktury. Tematem nieformalnego posiedzenia ministrów była dekarbonizacja transportu, w tym transportu morskiego. W swojej wypowiedzi przedstawiciel Polski podkreślił, że Polska popiera transformację ekologiczną transportu w kierunku realizacji przewozów niskoemisyjnymi środkami transportu, jednak należy brać pod uwagę zróżnicowane uwarunkowania poszczególnych państw. Przedstawiciel wskazał też na znaczenie zasady neutralności technologicznej i uwzględnienia wodoru w miksie paliw alternatywnych. Podkreślił, że napęd wodorowy odegra szczególną rolę w tych sektorach, które będą trudne w elektryfikacji z uwagi na koszty lub ograniczenia technologiczne, w tym w zakresie transportu morskiego krótkiego zasięgu. Przedstawiciel przypomniał też, że w transporcie morskim powinno być dopuszczane zastosowanie LNG jako paliwa przejściowego. Wskazał, że prawodawstwo w zakresie polityki transportowej powinno być konstruowane w sposób, który nie wpłynie negatywnie na konkurencyjność unijnych podmiotów w relacji do podmiotów nieobjętych unijnymi regulacjami, co jest szczególnie istotne w przypadku sektorów transportu o zasięgu globalnym, w tym transportu morskiego. Zaznaczył, że cele UE powinny być definiowane w sposób spójny z ustalonymi na poziomie globalnym przez Międzynarodową Organizację Morską.

Na posiedzeniu Rady ds. Transportu 1 czerwca 2023 r. w Luksemburgu prezydencja szwedzka przekazała informacje o bieżącym stanie prac w zakresie Pakietu „Gotowi na 55” (Fit for 55), w tym dotyczące postępu prac nad rozporządzeniem w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim oraz zmieniającego dyrektywę 2009/16/WE (Inicjatywa FuelEU Maritime). Podczas posiedzenia Rady Komisja Europejska zapowiedziała niezwłoczną publikację pakietu bezpieczeństwa morskiego, w którego skład ostatecznie weszły cztery propozycje zmian dyrektyw i jedno rozporządzenie:

- Dyrektywa zmieniająca Dyrektywę 2009/18/EC ustanawiającą podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniającą dyrektywę 1999/35/WE oraz dyrektywę 2002/59/WE;
- Dyrektywa zmieniająca Dyrektywę 2009/21/EC w sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery;
- Dyrektywa zmieniająca Dyrektywę 2009/16/EC w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu;

- Dyrektywa zmieniająca Dyrektywę 2005/35/EC w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków oraz wprowadzenia sankcji w przypadku naruszenia prawa;
- Rozporządzenie ws. Europejskiej Agencji ds. Bezpieczeństwa na Morzu i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1406/2002.

Na marginesie Rady ds. Transportu prezydencja zorganizowała lunch ministrów transportu poświęcony kwestii ekologicznego transportu towarowego. W panelu poświęconym działaniom na rzecz osiągnięcia bardziej wydajnego i przyjaznego dla środowiska transportu towarowego w UE, przedstawiciel Polski podkreślił, że transport morski jest bardzo efektywnym energetycznie środkiem transportu międzynarodowego. Odpowiada on za blisko 3% światowych emisji gazów cieplarnianych (GHG), dostarczając jednocześnie ok. 90% przewożonych towarów. Wskazał na podejmowane przez UE działania na rzecz dekarbonizacji transportu morskiego, tj. inicjatywy FuelEU Maritime, rozporządzenie MRV i rozporządzenie AFIR. Jednocześnie zauważył, że działania UE na rzecz redukcji emisji gazów cieplarnianych przez transport morski są w warunkach globalnej gospodarki niewystarczające. Dlatego Polska uznaje za kwestię priorytetową redukcję emisji gazów cieplarnianych z sektora żeglugi morskiej w ramach działań prowadzonych na poziomie globalnym przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO). Polskę reprezentował Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury.

Podczas prezydencji szwedzkiej przyjęto też przy poparciu Polski ostateczne stanowisko Rady do zmiany dyrektywy 2003/25/WE w odniesieniu do włączenia ulepszonych wymogów stateczności i dostosowania jej do wymogów stateczności IMO podczas posiedzenia Rady UE w formacie Rady ds. Rolnictwa i Rybołówstwa w dniu 25 kwietnia 2023 r.

Posiedzenia organów przygotowawczych Rady.

W ramach prezydencji szwedzkiej odbyło się osiemnaście posiedzeń grupy roboczej Rady Unii Europejskiej ds. żeglugi (H02). Głównymi tematami prac była Inicjatywa FuelEU Maritime. Prezydencja szwedzka na bieżąco relacjonowała ustalenia negocjacji międzyinstytucjonalnych (tzw. trilogów), szukając poparcia w Radzie dla wypracowanych kompromisów. Polska podczas negocjacji nad tym wnioskiem zwracała uwagę na konieczność niepodwyższania celów redukcji emisji oraz potrzebę wypracowania globalnych rozwiązań w ramach IMO. W kwestii celów redukcyjnych (art. 4) uzgodniono ich zachowanie zgodnie z podejściem ogólnym w latach 2025 i 2030 tj. na poziomie 2% redukcji intensywności emisji od 2025 r. i 6% od 2030 r., oraz modyfikację w kolejnych latach: 14,5% w 2035 r., 31% w 2040 r., 62% w 2045 r. i 80,% w 2050 r. Polska podkreśliła też potrzebę spójnego podejścia do wszystkich wniosków zawartych w pakiecie „Gotowi na 55” (Fit for 55), zwłaszcza na ścisłe powiązanie FuelEU Maritime z regulacjami zawartymi w rozporządzeniu o rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (AFIR) oraz dyrektywie w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (RED). Prezydencja zaprezentowała dokument kompromisowy do FuelEU Maritime podczas posiedzenia grupy roboczej Rady ds. żeglugi 28 marca 2023 r. W dniu 26 kwietnia 2023 r. odbyło się natomiast głosowanie nad dokumentem podczas posiedzenia COREPER I. Podczas tego głosowania, uwzględniając szerszy kontekst regulacji wchodzących w skład pakietu „Gotowi na 55”, Polska sprzeciwiła się przyjęciu Inicjatywy FuelEU Maritime.

Ponadto, w ramach grupy roboczej Rady UE ds. żeglugi, prezydencja szwedzka rozpoczęła prace nad projektem dyrektywy zmieniającej dyrektywę 2005/35/WE w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków oraz wprowadzenia sankcji, w tym sankcji karnych, za przestępstwa związane z zanieczyszczeniami COM(2023)273. Rząd RP poparł cel projektu dyrektywy – ochronę środowiska morskiego przed nielegalnymi zrzutami zanieczyszczeń ze statków poprzez usprawnienie obowiązującego systemu sankcji. Zapewnienie spójności regulacji UE i IMO gwarantuje spełnienie przez państwa członkowskie UE zobowiązań wynikających z Konwencji MARPOL. Wypracowanie jednolitego, spójnego systemu sankcjonowania nielegalnych zrzutów ze statków jest słuszne, ponieważ zagrożenia te mają często charakter transgraniczny oraz wymagający podjęcia działań i współpracy kilku państw członkowskich UE. W opinii Polski, na szczególne poparcie zasługują działania ukierunkowane na usprawnienie wymiany informacji pomiędzy państwami członkowskimi UE oraz inicjatywy zmierzające do udoskonalenia istniejących narzędzi cyfrowych, jak również zobowiązanie

EMSA do rozwijania serwisu CleanSeaNet, istotnego narzędzia w procesie opracowywania najnowocześniejszych metod zdalnej detekcji zanieczyszczeń.

Prezydencja szwedzka rozpoczęła też prace w grupie roboczej Rady ds. żeglugi nad wnioskiem legislacyjnym odnośnie do zmiany Dyrektywy dotyczącej dochodzeń ws. wypadków w sektorze transportu morskiego. Polska aktywnie brała udział w pracach nad tym wnioskiem i popierała poprawki mające na celu aktualizację szeregu definicji i odniesień do odpowiednich przepisów UE i IMO oraz doprecyzowanie aktu prawnego w celu zapewnienia jasności i spójności tekstu. Podczas wstępnych prac nad tym dokumentem Polska wskazywała na znaczenie wprowadzenia obowiązku wstępnego badania każdego bardzo poważnego wypadku morskiego statku rybackiego o długości poniżej 15 m. Wskazywała też na konieczność przeformułowania obowiązku wdrożenia systemu zarządzania jakością opartego o międzynarodowe standardy przez organy zajmujące się badaniem wypadków. Podkreślała, że taki wymóg ma uzasadnienie w odniesieniu do organizacji składających się z co najmniej 10-15 członków, natomiast w przypadku kilkuosobowych małych organizacji generowałyby nieproporcjonalne obciążenia. Polska podkreślała też potrzebę wydłużenia okresu transpozycji do co najmniej 2 lat.

W ramach grupy roboczej Rady ds. żeglugi podczas prezydencji szwedzkiej wypracowywano także przy aktywnym udziale Polski skoordynowane stanowiska państw członkowskich na posiedzenia komitetów i podkomitetów IMO, w tym:

- Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC 80);
- Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego (MSC 107);
- Międzysesyjnej grupy roboczej ds. redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków (ISWG-GHG 14 i 15);
- Podkomitetu ds. Bezpieczeństwa Żeglugi, Radiokomunikacji oraz Poszukiwania i Ratownictwa (NCSR 10).

Polska również aktywnie współdziałała na rzecz wypracowania skoordynowanego stanowiska państw członkowskich UE w odniesieniu do dokumentów przewidzianych w agendzie 56. posiedzenia Komitetu Memorandum Paryskiego (PSCC) tj. międzynarodowego porozumienia w sprawie inspekcji państwa portu.

Ponadto podczas prezydencji szwedzkiej odbyło się pięć posiedzeń grupy roboczej Rady Unii Europejskiej ds. morskich w formacie Zintegrowana Polityka Morska (WP IMP), podczas których prowadzono i zakończono prace nad dobrowolnymi zobowiązaniami UE na Konferencję w Panamie pn. „Our Ocean Conference”, która odbyła się w dniach 2-3 marca 2023 r. W ramach prac grupy Komisja Europejska i prezydencja szwedzka zaproponowały dyskusję nt. wielu zagadnień i inicjatyw unijnych dotyczących polityki morskiej, w tym m.in. Cyfrowego Bliźniaczego Oceanu, inicjatywy na rzecz zrównoważonego rozwoju niebieskiej gospodarki w zachodniej części Morza Śródziemnego, strategii UE dotyczącej morskiej energii odnawialnej, Blue Forum oraz Europejskiego Dnia Morza.

W ramach prezydencji szwedzkiej odbyły się także cztery posiedzenia grupy roboczej Rady Unii Europejskiej ds. morskich w formacie Europejska Strategia Bezpieczeństwa na Morzu (WP EUMSS). W ramach posiedzeń grupy prowadzono prace w zakresie aktualizacji strategii oraz wypracowano kompromis ws. zrewidowanej Europejskiej Strategii Bezpieczeństwa na Morzu (EUMSS) i planu działania EUMSS. W trakcie prac nad aktualizacją strategii Polska zgłaszała uwagi w zakresie m.in. zapewnienia priorytetowego ujęcia ochrony morskiej infrastruktury krytycznej oraz współpracy UE-NATO w obszarze bezpieczeństwa morskiego, jak również konieczności kompleksowego ujęcia działań UE w odniesieniu do problemu zatopionej broni oraz materiałów niebezpiecznych w basenach morskich UE. Propozycje Polski podnosiły ponadto konieczność zapewnienia dedykowanego finansowania na poziomie UE dla rozwiązania problemu materiałów niebezpiecznych zalegających w Morzu Bałtyckim.

Prezydencja hiszpańska (1 lipca – 31 grudnia 2022 r.).

W ramach sprawowanej prezydencji w Radzie Unii Europejskiej w drugiej połowie 2023 r. Hiszpania skupiła się na kwestiach związanych z bezpieczeństwem morskim. Prezydencja hiszpańska wypracowała kompromisy w sprawie czterech wniosków legislacyjnych wchodzących w skład pakietu bezpieczeństwa morskiego, w tym do zmiany Dyrektywy 2009/18/EC ustanawiającej podstawowe

zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego, zmiany Dyrektywy 2009/21/EC ws. sprawie zgodności z wymaganiami dotyczącymi państwa bandery, zmiany Dyrektywy 2009/16/EC sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu oraz zmiany Dyrektywy 2005/35/EC w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków, w tym sankcji karnych za przestępstwa związane z zanieczyszczeniami COM(2023)273.

Prezydencja za cel uznała zakończenie prac legislacyjnych dot. pozostałych dossier z pakietu „Fit for 55”, w tym FuelEU Maritime. Projekt „FuelEU Maritime” został oficjalnie przyjęty na Radzie ds. Rolnictwa i Rybołówstwa w dniu 25 lipca 2023 r. przy sprzeciwie Polski.

Spotkania na szczeblu ministerialnym.

Podczas prezydencji hiszpańskiej odbyły się dwa spotkania na szczeblu ministrów. Podczas nieformalnego posiedzenia Rady ds. transportu, która odbyła się w dniach 21-22 września 2023 r. w Barcelonie nie poruszano kwestii związanych z polityką morską.

Podczas posiedzenia Rady ds. Transportu w dniu 4 grudnia 2023 r. w Brukseli prezydencja hiszpańska przedstawiła propozycję podejść ogólnych do czterech wniosków legislacyjnych z pakietu bezpieczeństwa morskiego dotyczących: kontroli państwa portu, badania wypadków morskich, zanieczyszczeń ze statków oraz wymogów państwa bandery. Polska poparła przyjęcie wszystkich czterech podejść ogólnych. Przedstawiciel Polski podczas tego posiedzenia skupił się na podkreśleniu znaczenia pakietu dla poprawy bezpieczeństwa morskiego i zmniejszenia poziomu zanieczyszczeń na morzu. Zwrócił też szczególną uwagę na znaczenie rozszerzenia badania wypadków morskich na statki rybackie poniżej 15 m długości. Ponadto z zadowoleniem odniósł się do wprowadzonej zmiany dotyczącej dobrowolności wdrażania przez organy badające wypadki morskie państw członkowskich Systemu Zarządzania Jakością (QMS).

Posiedzenia organów przygotowawczych Rady.

Prezydencja hiszpańska zorganizowała 19 posiedzeń grupy roboczej Rady Unii Europejskiej ds. żeglugi (H02). Prezydencja hiszpańska kontynuowała prace nad pakietem na rzecz bezpieczeństwa morskiego, w tym nad projektem dyrektywy zmieniającej dyrektywę 2005/35/WE w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków oraz wprowadzenia sankcji, w tym sankcji karnych, za przestępstwa związane z zanieczyszczeniami celem wypracowania podejścia ogólnego do przyjęcia na Radzie TTE w grudniu 2023 r. Polska aktywnie uczestniczyła w pracach nad tym pakietem zwracając uwagę m.in. na konieczność pozostawienia dobrowolności we wdrażaniu przez państwa członkowskie systemu zarządzania jakością w przypadku badania wypadków morskich, potrzebę zachowania niezależności krajowych organów badania wypadków morskich, konieczność rozszerzenia zakresu dyrektywy dot. kontroli państwa portu o dobrowolne inspekcje statków rybackich o długości powyżej 24 m, a także konieczność wypracowania najlepszego rozwiązania w odniesieniu do propozycji zakazu zatrudnienia inspektorów i personelu technicznego poza administracją państwa bandery. Polsce zależało także na doprecyzowaniu, żeby dyrektywa dotyczyła działalności państwa bandery, a nie rejestrów. Polska dążyła również do jak najlepszej harmonizacji prawa unijnego z przepisami międzynarodowymi w przypadku wszystkich czterech dyrektyw. Uwagi Polski zostały w większości uwzględnione w kompromisie prezydencji hiszpańskiej, który został poddany pod głosowanie podczas posiedzenia Rady ds. Transportu w dniu 4 grudnia 2023 r.

W ramach grupy roboczej Rady ds. żeglugi wypracowywano także przy aktywnym udziale Polski skoordynowane stanowiska państw członkowskich na posiedzenia komitetów i podkomitetów IMO, w tym:

- Zgromadzenia Ogólnego IMO (A 33);
- Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC 81);
- Podkomitetu ds. Statkowych Systemów i Wyposażenia (SSE 10).

W ramach prezydencji hiszpańskiej odbyły się dwa posiedzenia grupy roboczej Rady Unii Europejskiej ds. morskich w formacie Zintegrowana Polityka Morska (WP IMP). W ramach posiedzeń grupy roboczej WP IMP zapoznano się m.in. z informacjami Komisji Europejskiej nt. Strategii Atlantyckiej, Partnerstwa

na rzecz transformacji energetycznej (ETP) dla rybołówstwa i akwakultury, przygotowań do UN Ocean Conference (UNOC) w 2025 r., przebiegu Europejskiego Szczytu ws. świadomości na temat alg (5-7 października 2023 r.), przebiegu Konferencji „Our Baltic” (29 września 2023 r.), realizacji ambicji UE w zakresie morskiej energii odnawialnej, inicjatywy KE w zakresie cyfrowej platformy obserwacji oceanów oraz Inicjatywy Wielkiego Basenu Morza Północnego.

W ramach prezydencji hiszpańskiej odbyły się cztery posiedzenia grupy roboczej Rady Unii Europejskiej ds. morskich w formacie Europejskiej Strategii Bezpieczeństwa na Morzu (WP EUMSS). W ramach grupy roboczej prezydencja hiszpańska prowadziła prace nad konkluzjami Rady w sprawie zaktualizowanej Europejskiej Strategii Bezpieczeństwa na Morzu (EUMSS) i jej Planu Działania. Konkluzje Rady miały na celu przyjęcie zrewidowanej strategii EUMSS i jej Planu działania, których tekst został wypracowany podczas prezydencji szwedzkiej. Polska aktywnie brała udział w pracach nad rewizją strategii i planu działania w trakcie prezydencji szwedzkiej i hiszpańskiej w ramach WP EUMSS proponując m.in. dodanie zapisów dotyczących włączenia w konstrukcję zaktualizowanej EUMSS „nowego odpowiedniego mechanizmu finansowania” dedykowanego neutralizacji zatopionych materiałów niebezpiecznych. Do projektu planu działania EUMSS Polska zgłosiła analogiczny wniosek w celu zachowania spójności między dokumentami. W obu przypadkach Polska argumentowała, że podobne wyzwania stoją przed wszystkimi krajami na obszarach morskich UE, w których toczyły się intensywne działania wojenne, a koszty związane z niezbędnymi technologiami oraz skoordynowanymi działaniami w tym obszarze w perspektywie wieloletniej są ogromne. Polska udzielała się także w kształtowaniu przyjmujących zrewidowaną EUMSS konkluzji. Konkluzje zostały przyjęte podczas posiedzenia Rady ds. Ogólnych dnia 24 października 2023 r.

W ramach prac grupy WP EUMSS prowadzono także dyskusję nt. implementacji Europejskiej Strategii Bezpieczeństwa na Morzu, w której Polska również brała czynny udział podkreślając, że konieczne jest skuteczne zarządzanie domeną morską, w szczególności w celu ochrony morskich szlaków komunikacyjnych oraz zapewnienia bezpieczeństwa morskiej infrastruktury krytycznej. Polska wskazywała również na znaczenie bezpieczeństwa morskiego dla gospodarczego i energetycznego bezpieczeństwa UE podkreślając, że państwa członkowskie powinny dążyć do wdrożenia zapisów zaktualizowanej EUMSS i jej Planu Działania w celu wzmocnienia zdolności do szybkiego i skutecznego działania w obszarach morskich UE. W ramach posiedzeń grupy WP EUMSS zapoznano się również z:

- informacją Europejskiej Agencji Obrony nt. projektu CASAMSE, dotyczącego kompleksowego podejście do świadomości sytuacyjnej przestrzeni morskich w Europie;
- prezentacją Komisji nt. zatopionej broni i materiałów niebezpiecznych w kontekście dyskusji prowadzonych w ramach Konferencji „Our Baltic”.

Grupa robocza UE do spraw prawa morza (COMAR).

Przedstawiciele Polski regularnie uczestniczą w pracach Grupy roboczej Rady ds. prawa morza. Podczas spotkań Grupy omawiane są różnorodne zagadnienia dotyczące problematyki międzynarodowego prawa morza, w szczególności wypracowywane jest stanowisko Unii Europejskiej i państw członkowskich, które następnie prezentowane jest na forum Zgromadzenia Ogólnego ONZ.

W 2023 r. duża część prac COMAR związana była z wypracowywaniem stanowiska państw członkowskich oraz samej UE (Komisja Europejska) na wznowioną piątą turę negocjacji Porozumienia w ramach Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza, dotyczącego ochrony i zrównoważonego wykorzystania morskiej różnorodności biologicznej na obszarach znajdujących się poza jurysdykcją krajową (20 lutego-3 marca 2023 r. i 19-20 czerwca 2023 r.).

Podgrupa Ekspertów EMSWe/Grupa Koordynacyjna EMSWe.

W dniu 25 lipca 2020 r. zostało opublikowane rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1239 z dnia 20 czerwca 2019 r. ustanawiające europejski system morskich pojedynczych punktów kontaktowych i uchylające dyrektywę 2010/65/UE celem którego jest ustanowienie zharmonizowanych przepisów dotyczących dostarczania informacji wymaganych do zawinięcia do portu, w szczególności

przez zapewnienie, aby takie same zbiory danych mogły być zgłaszane do każdego morskiego krajowego pojedynczego punktu kontaktowego w taki sam sposób, jak i ułatwienie przekazywania informacji między poszczególnymi podmiotami uczestniczącymi w obrocie-portowo morskim oraz pomiędzy innymi państwami członkowskimi Unii Europejskiej.

W związku z tym dotychczas powołana w ramach Grupy Sterującej Wysokiego Szczebla ds. Zarządzania Cyfrowym Systemem Morskim i Usługami Morskimi (HLSG GMDSS), której przedmiotem obrad są m.in. kwestie dotyczące SafeSeaNet (SSN) i Single Window (SW), Podgrupa Ekspertów do Spraw Single Window, kontynuująca prace Grupy Ekspertów ds. Upraszczenia Procedur Administracji Morskiej i Elektronicznych Usług Informacyjnych (eMS), której przedmiotem obrad były kwestie związane z implementacją dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE z dnia 20 października 2010 r. w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich i uchylającej dyrektywę 2002/6/WE oraz harmonizacji tej implementacji w poszczególnych państwach członkowskich, została przekształcona w Podgrupę Ekspertów EMSWe.

W 2023 r. odbyły się dwa hybrydowe posiedzenia gremiów zajmującymi się sprawami dotyczącymi europejskiego systemu morskich pojedynczych punktów kontaktowych (EMSWe). Podczas posiedzenia Podgrupy Ekspertów EMSWe podnoszone były kwestie dotyczące rewizji zbioru danych EMSWe, architektury funkcjonalnej EMSWe, graficznego interfejsu użytkownika, modułu interfejsu raportowania oraz rejestru użytkowników i systemu zarządzania dostępem, modelu zarządzania wdrażaniem i przyszłym funkcjonowaniem EMSWe, prac nad aktami delegowanych, stanu prac nad aktami wykonawczymi do rozporządzenia 2019/1239 i Wieloletniego Planu Wdrażania. Natomiast, podczas posiedzenia nowo powołanej przez Komisję Europejską Grupy Koordynacyjnej EMSWe, która zastąpiła ww. gremium, omawiane były m.in. zakres i regulamin jej prac oraz kwestie dotyczące modułu interfejsu raportowania oraz rejestru użytkowników i systemu zarządzania dostępem, a także graficznego interfejsu użytkownika.

Komitet ds. Cyfrowych Ułatwień w Transporcie i Handlu.

Komitet ds. Cyfrowych Ułatwień w Transporcie i Handlu jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającego przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (UE) (Dz. Urz. UE L 55 z dnia 28.2.2011, s.13) i jego ustanowienie miało na celu wsparcie Komisji Europejskiej w przyjmowaniu aktów wykonawczych m.in. zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1239 z dnia 20 czerwca 2019 r. ustanawiające europejski system morskich pojedynczych punktów kontaktowych i uchylające dyrektywę 2010/65/UE.

W 2023 r. odbyły się dwa posiedzenia Komitetu ds. Cyfrowych Ułatwień w Transporcie i Handlu w zakresie ww. rozporządzenia 2019/1239, podczas których obradowano nad projektem aktu wykonawczego ustanawiającego specyfikacje funkcjonalne i techniczne na potrzeby modułu interfejsu sprawozdawczości morskiego krajowego pojedynczego punktu kontaktowego. Przedmiotowy akt wykonawczy został przyjęty przez Komisję Europejską w dniu 14 grudnia 2023 r.

Współpraca bałtycka.

Rada Państw Morza Bałtyckiego (Council of the Baltic Sea States - CBSS).

Rok 2023 był pierwszym pełnym rokiem funkcjonowania Rady Państw Morza Bałtyckiego (RPMB, CBSS) bez Federacji Rosyjskiej. Wystąpienie Rosji z RPMB stworzyło nową sytuację w regionie Morza Bałtyckiego oraz w samej organizacji, skutkując jednak większą otwartością państw członkowskich oraz ich gotowością do dzielenia się informacjami i doświadczeniami.

Podczas posiedzenia ministrów spraw zagranicznych Rady oraz przedstawiciela UE w dniach 1-2 czerwca 2023 r. została przyjęta „Deklaracja z 20. Sesji Ministerialnej RPMB w Wismarze”, w której ministrowie potępilli działania Federacji Rosyjskiej w stosunku do Ukrainy oraz zadeklarowali solidarność

z Kijowem. Wyrazili oni zaniepokojenie stanem bezpieczeństwa w regionie Morza Bałtyckiego w kontekście agresywnego zachowania Moskwy, naruszającego normy bezpieczeństwa morskiego i powietrznego.

Rada potwierdziła gotowość do dalszego wspierania Kijowa, w tym dzielenia się wiedzą, doświadczeniami oraz najlepszymi praktykami w obszarach wspólnego zainteresowania. W Deklaracji podkreślono także, że wspólnym celem jest osiągnięcie neutralności klimatycznej najpóźniej do 2050 r. W tym procesie zasadne byłoby coraz większe wykorzystanie energii odnawialnej, w tym morskiej energii wiatrowej. Członkowie Rady zadeklarowali, że będą starali się jak najszybciej wycofać się z importu rosyjskiej energii i nośników energii. W Deklaracji odnotowano również działania prezydencji niemieckiej w zakresie nagłośnienia problemu, jakim jest broń z czasów II wojny światowej zalegająca na dnie Morza Bałtyckiego oraz ustanowienie dialogu eksperckiego we współpracy z HELCOM na ten temat. Odpowiadając na jeden z trzech niemieckich priorytetów Rada odnotowała uruchomienie w styczniu 2023 r. Forum Młodzieży Regionu Morza Bałtyckiego (Baltic Sea Region Youth Forum) oraz zachęciła młodych ludzi do angażowania się w proces decydowania o kierunkach rozwoju regionu. Rada odnotowała także finalizację procesu refleksji w RPMB, którego celem było dostosowanie jej struktur i ich zadań do nowej sytuacji geopolitycznej. Dla Rady ważna pozostaje współpraca i komplementarność działań z innymi forami regionalnymi w celu uniknięcia konkurencji i duplikacji (w duchu promowanej od lat przez PL synergii działań). Podkreślając znaczenie i wzajemne powiązania wszystkich trzech obszarów priorytetowych RPMB, Rada zwróciła szczególną uwagę na obszar priorytetowy „Bezpieczny i stabilny region” i zachęciła do skoncentrowania praktycznej współpracy na powiązanych z nim tematach.

W I półroczu 2023 r. Polska aktywnie współpracowała z Niemcami, które w realizacji przewodnictwa w Radzie działały w oparciu o długofalowe priorytety Rady. Głównym zadaniem było przeprowadzenie dyskusji nt. niezbędnych zmian w Radzie w odpowiedzi na zmianę sytuacji geopolitycznej, jak również pojawiających się nowych, aktualnych transgranicznych wyzwań. Przegląd struktur Rady zakończył się podczas niemieckiej prezydencji. Berlin kładł ponadto nacisk na rozwój morskiej energii wiatrowej na Bałtyku, zacieśnianie współpracy dotyczącej zatopionej broni z czasów II wojny światowej zalegającej na Bałtyku oraz dalsze wzmacnianie działań młodzieży i jej współdziałanie w kształtowaniu przyszłości regionu. Spośród wydarzeń organizowanych przez Niemcy na uwagę zasługuje spotkanie młodzieży w maju 2023 r. w Berlinie pn. „CBSS Youth Ministerial”. Przyjęte wówczas rekomendacje zostały zaprezentowane ministrom spraw zagranicznych na posiedzeniu w Wismarze, kończącym niemiecką prezydencję.

W II półroczu 2023 r. Polska wspierała kolejną przewodniczącą, Finlandię. Zgodnie z deklaracjami Finlandia koncentrowała się zarówno na wzmacnianiu wymiaru politycznego, jak i praktycznej współpracy RPMB. Celem fińskiej prezydencji było przede wszystkim wzmocnienie bezpieczeństwa regionu w odpowiedzi na istniejące i nowe zagrożenia. Trzy główne hasła prezydencji to 1) odporność (Resilience), także w kontekście odporności psychologicznej mieszkańców regionu; 2) gotowość na wypadek sytuacji kryzysowych (Crisis Preparedness) oraz 3) kompleksowe podejście do bezpieczeństwa (Comprehensive Security). Priorytety odzwierciedlają wyniki dyskusji państw członkowskich, jaka odbyła się podczas niemieckiego przewodnictwa, a także dyskusję ministrów spraw zagranicznych w Wismarze (1-2.06.2023 r.) – pod przewodnictwem Helsinek członkowie Rady zdecydowali o nadaniu największej wagi obszarowi Bezpieczny i Stabilny Region, choć jak zapewniała Finlandia prace Rady będą się odbywały w oparciu o wszystkie trzy długofalowe priorytety.

Grupa Ekspercka ds. Zrównoważonej Gospodarki Morskiej Rady Państw Morza Bałtyckiego.

W zakresie współpracy regionalnej w obszarze Morza Bałtyckiego przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury są zaangażowani w prace Grupy Eksperckiej ds. Zrównoważonej Gospodarki Morskiej Rady Państw Morza Bałtyckiego (EGSME CBSS). Grupa gromadząc ekspertów krajowych odpowiedzialnych za kwestie związane z polityką morską koncentruje się na wykorzystaniu potencjału wzrostu sektora gospodarki morskiej w krajach regionu Morza Bałtyckiego.

W I półroczu 2023 r. podczas prezydencji niemieckiej w Radzie Państw Morza Bałtyckiego kontynuowano proces rewizji i przeglądu prac poszczególnych grup eksperckich CBSS. W ramach EGSME wypracowano raport, którego celem była w szczególności refleksja nad skutkami wystąpienia Rosji z Rady, a także nad ogólnym zakresem zadań, oceną dotychczasowego funkcjonowania oraz wartością dodaną EGSME. W raporcie podkreślono, iż EGSME pełni funkcję użytecznego centrum wymiany informacji i doświadczeń pomiędzy członkami w kwestiach zrównoważonej gospodarki morskiej. Zgodnie z ogólnym stanowiskiem członków EGSME, wystąpienie Rosji z CBSS nie miało istotnego wpływu na prace Grupy Ekspertów. Przygotowany docelowo przez prezydencję niemiecką dokument „Paper on the Future Development of EGSME” był przedmiotem uzgodnień wewnętrznych w ramach EGSME w kwietniu 2023 r. Ministerstwo Infrastruktury aktywnie współpracowało z niemieckim przewodnictwem w tym zakresie, wyrażając ostatecznie stanowisko akceptujące zaproponowane lekkie modyfikacje obszaru działania grupy bez zasadniczych zmian podstaw i zasad funkcjonowania.

W 2023 r. Komitet Wyższych Urzędników (KWU) Rady Państw Morza Bałtyckiego potwierdził zasadność dalszego funkcjonowania EGSME, proponując ewentualne rozważenie w przyszłości wprowadzenia pewnych modyfikacji dotyczących zmiany nazwy gremium bądź też nadania jej innej formy współpracy. Podkreślono fakt zaangażowania i wsparcia Komisji Europejskiej (DG MARE) dla dalszego funkcjonowania EGSME, dla której Zrównoważona Niebieska Gospodarka obejmuje wszystkie gałęzie przemysłu i sektory związane z oceanami, morzami i wybrzeżami, niezależnie od tego, czy znajdują się one bezpośrednio w środowisku morskim (np. żegluga, rybołówstwo, wytwarzanie energii), czy na lądzie (np. porty, stocznie, infrastruktura przybrzeżna).

W dniu 10 lutego 2023 r. odbyło się spotkanie online EGSME, którego głównymi tematami dyskusji były propozycje terminów i tematów wiosennego posiedzenia EGSME, wymiana opinii członków EGSME na temat tego, co uważają za pomocne i interesujące w podejmowaniu praktycznych kroków w kierunku ustanowienia zielonych korytarzy żeglugowych w krajach członkowskich, rozmawiano także o kolejnych etapach procesu przeglądu grup CBSS.

W dniu 14 marca 2023 r. przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury wzięli udział w webinarium poświęconym „CLiMaLoc Handbook”, organizowanym przez Sekretariat Rady Państw Morza Bałtyckiego w ramach projektu „Climate Mainstreaming Locally in the Baltic Sea Region” (CLiMaLoc) finansowanego z funduszy Instytutu Szwedzkiego. Celem projektu była identyfikacja wyzwań związanych z włączaniem klimatu do głównego nurtu polityki na poziomie lokalnym w krajach regionu. Wynikiem projektu jest podręcznik stanowiący ważne źródło informacji dla samorządów lokalnych w regionie Morza Bałtyckiego, które starają się dostosować do skutków zmian klimatycznych. Projekt CLiMaLoc, który był realizowany między czerwcem 2021 r. a marcem 2023 r. stanowiąc element długoterminowego priorytetu CBSS Zrównoważony i Prosperujący Region i miał na celu wspieranie władz lokalnych w krajach regionu w zakresie uwzględniania zmian klimatycznych, tworzenia partnerstw na rzecz współpracy w tej dziedzinie w przyszłości, a także obejmował włączenie aspektów klimatycznych do lokalnych planów rozwoju, lepsze dostosowanie do Agendy 2030 oraz wspieranie implementacji Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego w celu promowania gospodarek niskoemisyjnych we wszystkich sektorach i politykach.

W dniu 7 czerwca 2023 r. w Berlinie odbyło się stacjonarne posiedzenie EGSME zorganizowane wspólnie przez Sekretariat Rady Państw Morza Bałtyckiego oraz prezydencję niemiecką w CBSS. W ramach niemieckiego przewodnictwa w CBSS trwały obok procesu przeglądu grup eksperckich CBSS, także prace nad określeniem działań zmierzających do rozwoju zaawansowanych technologii i innowacyjnych rozwiązań ukierunkowanych na działania środowiskowe służące rozwojowi żeglugi morskiej. W tym kontekście spotkanie w Berlinie odbyło się pod hasłem „Zielonych korytarzy transportowych”. W spotkaniu uczestniczyli przedstawiciele państw regionu: SE, FI, DE, DK, LT, PL, NO oraz Sekretariatu Rady Państw Morza Bałtyckiego i VASAB. Format spotkania EGSME w Berlinie umożliwił uczestnictwo zarówno członka EGSME, jak również jednego eksperta krajowego ds. zielonych korytarzy żeglugowych z każdego państwa członkowskiego. Prezydencja niemiecka wraz z Sekretariatem CBSS podjęła się ustalenia listy krajowych punktów kontaktowych członków CBSS

ds. zielonych korytarzy żeglugowych. Ze strony Polski zostali zgłoszeni przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury.

W ramach spotkania w Berlinie omówiono zarówno kwestie podstawowe takie jak podejście do inicjatywy zielonych korytarzy w poszczególnych państwach regionu (jakie są podstawy, jak wykorzystać i dostosować działania do wysiłków międzynarodowych), jak również zasady i możliwości ustanowienia korytarzy żeglugowych (jak zidentyfikować możliwe zielone korytarze, jakie praktyczne kroki należy podjąć) oraz możliwości ich finansowania. Ważnym punktem spotkania był głos branży odnośnie oczekiwań i potrzeb środowiska w stosunku do państw i instytucji szczebla centralnego. Na zakończenie spotkania przedstawiciele Finlandii przekazali informację odnośnie fińskich priorytetów podczas rozpoczynającego się z dniem 1 lipca 2023 r. rocznego przewodnictwa w Radzie Państw Morza Bałtyckiego. W odniesieniu do EGSME Finlandia zadeklarowała, że skupi się na kontynuacji podjętego przez niemieckie przewodnictwo tematu zielonych korytarzy żeglugowych, jak również na zrównoważonym ruchu statków wycieczkowych i promów pasażerskich. Finlandia zaproponowała także realizację przeprowadzenia dyskusji i przygotowania dokumentów dla Sekretariatu CBSS w zakresie zasadności przedłużenia mandatu Grupy. Dokumenty miały zostać wypracowane oraz przekazane do Sekretariatu CBSS w 2024 r. Spotkanie EGSME w Berlinie zostało zorganizowane równoległe ze spotkaniem PA Ship w ramach Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego, które odbyło się w dniu 8 czerwca 2023 r., a którego gospodarzem była niemiecka prezydencja EGSME. Spotkanie miało formę warsztatów poświęconych partnerstwom i wspólnym projektom związanych z zielonymi korytarzami żeglugowymi.

W dniu 12 października 2023 r. w Turku odbyło się stacjonarne spotkanie EGSME - spotkanie w ramach fińskiej prezydencji w CBSS zostało zorganizowane w formacie otwartym i wzięli w nim udział zaproszeni eksperci z całego regionu Morza Bałtyckiego i spoza niego. W spotkaniu wzięło udział ponad 40 uczestników, którzy uczestniczyli w dyskusji na temat wdrażania zielonych korytarzy żeglugowych, a także rozwiązań problemu zanieczyszczeń odpadami żywnościowymi powodowanymi przez statki wycieczkowe w regionie Morza Bałtyckiego. Podczas seminarium uczestnicy mieli okazję odbyć wizytę studyjną w Porcie w Turku i dowiedzieć się więcej o zaawansowanych rozwiązaniach technologicznych umożliwiających redukcję emisji gazów cieplarnianych w porcie.

W dniu 4 grudnia 2023 r. odbyło się spotkanie EGSME w formule online, którego głównym tematem było przedłużenie mandatu funkcjonowania Grupy o kolejne 3 lata, jak również kwestie wsparcia dla Ukrainy oraz programu wiosennego spotkania EGSME w formule stacjonarnej planowanego w maju 2024 r.

[Uczestnictwo w pracach komitetów i podkomitetów na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej \(IMO\), Organizacji Narodów Zjednoczonych \(ONZ\) oraz innych organizacji.](#)

Aktywność RP na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej.

Stały Przedstawiciel RP przy Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) w Londynie uczestniczył w posiedzeniach komitetów i komisji IMO, przewodnicząc m.in. Komitetowi Credentials (ocena pełnomocnictw składanych przez wszystkie państwa członkowskie stanowiących upoważnienie do podejmowania decyzji, w tym głosowania) w trakcie Zgromadzenia IMO. Brał także udział w pracach nad rezolucją, która ustanowiła dzień 18 maja „Międzynarodowym Dniem Kobiet na Morzu”, obchodzonym każdego roku w IMO.

Pomimo posiadania jedynie statusu obserwatora na sesjach Rady IMO, Polska brała udział w pracach jako współautor projektów rezolucji przedkładanych na Radę IMO (reformy Rady IMO, struktury funkcjonowania IMO, wykorzystania trybu hybrydowego posiedzeń, life streamingu, utworzenia dobrowolnego funduszu powierniczego składającego się z wielu darczyńców, aby ułatwić udział krajów rozwijających się, zwłaszcza małych rozwijających się państw wyspiarskich (SIDS), co wpływało pozytywnie na wizerunek Polski w kontekście kandydowania do Rady IMO.

Stałe Przedstawicielstwo RP przy IMO organizowało ponadto spotkania promujące Polskę, m.in. w związku z kandydowaniem Polski w wyborach do Rady IMO oraz polskie uczelnie morskie w Szczecinie i Gdyni.

W 2023 r. Polska zgłosiła oficjalnie swoją kandydaturę w wyborach do Rady IMO w kategorii „C”. W odbywających się w grudniu 2023 r. w trakcie posiedzenia Zgromadzenia IMO w wyborach kandydatura Polski uzyskała 106 głosów. Do wyboru na członka Rady IMO niezbędne było uzyskanie 120 głosów.

Komitet Ułatwień Międzynarodowej Organizacji Morskiej.

W ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej funkcjonuje Komitet Ułatwień, zajmujący się sprawami międzynarodowego obrotu portowo-morskiego, w tym ograniczeniem i uproszczeniem obowiązków sprawozdawczych dla statków w związku z wizytą w porcie morskim oraz usprawnieniem obiegu informacji celem lepszej i płynnej obsługi statków w portach morskich. W posiedzeniach Międzynarodowej Organizacji Morskiej biorą udział przedstawiciele rządów państw członkowskich, państw-członków stowarzyszonych, a także obserwatorzy reprezentujący organizacje międzyrządowe, pozarządowe i przemysł.

W 2023 r. odbyło się jedno hybrydowe posiedzenie Komitetu Ułatwień Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Podczas 47 sesji Komitetu Ułatwień Międzynarodowej Organizacji Morskiej podniesione były m.in. zagadnienia dotyczące aktualizacji załącznika do Konwencji o ułatwieniu międzynarodowego obrotu morskiego sporządzonej w Londynie dnia 9 kwietnia 1965 r. (Konwencja FAL) i Kompendium Międzynarodowej Organizacji Morskiej w sprawie Ułatwień i Elektronicznego Handlu oraz Podręcznika Wyjaśniającego do Konwencji FAL, morskiego single window, systemów wspólnot portowych, przekazywania danych API i PNR w transporcie morskim, Autonomicznych Nawodnych Jednostek Pływających (MASS) oraz krajowych komitetów ds. ułatwień. Podczas przedmiotowej sesji przyjęte zostały Poprawki do Załącznika do Konwencji FAL w zakresie Zalecanej Praktyki 7.11 dotyczącej krajowych programów ułatwień w transporcie morskim mającej na celu uwzględnienie kwestii zwalczania nielegalnej działalności. Ponadto, podczas przedmiotowej sesji przyjęto:

- uchwałę w sprawie rekomendowanych działań mających na celu przyspieszenie wdrożenia morskiego pojedynczego punktu kontaktowego;
- wytyczne w sprawie utworzenia single window w transporcie morskim;
- zmiany do dokumentu FAL.3/Circ.217 dotyczącego organizacji i metod pracy Komitetu Ułatwień;
- Kompendium IMO w sprawie Ułatwień i Elektronicznego Handlu;
- opis usługi morskiej 4 (portowa usługa wsparcia);
- wytyczne w sprawie zharmonizowanej komunikacji i elektronicznej wymiany danych operacyjnych dotyczących zawinięć do portów.

Komitet Prawny Międzynarodowej Organizacji Morskiej.

W ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej funkcjonuje Komitet Prawny rozpatrujący wszelkie sprawy prawne wynikające z zakresu działalności Międzynarodowej Organizacji Morskiej. W posiedzeniach Międzynarodowej Organizacji Morskiej biorą udział przedstawiciele rządów państw członkowskich, państw-członków stowarzyszonych, a także obserwatorzy reprezentujący organizacje międzyrządowe, pozarządowe i przemysł.

W 2023 r. odbyło się jedno hybrydowe posiedzenie Komitetu Prawnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Podczas 110 sesji Komitetu Prawnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej podniesione były m.in. zagadnienia dotyczące sprawiedliwego traktowania marynarzy, w tym zabezpieczenia odpowiedzialności finansowej w przypadkach porzucenia marynarzy oraz obowiązków armatorów w odniesieniu do roszczeń umownych dotyczących uszkodzenia ciała lub śmierci marynarzy w świetle wprowadzanych zmian do Konwencji ILO o pracy na morzu, 2006, zapobieżenia bezprawnym praktykom związanym z fałszywą rejestracją statków i fałszywymi rejestrarami, ułatwienia wejścia w życie oraz jednolitej interpretacji Protokołu 2010 do Konwencji HNS, środków służących ocenie potrzeby zmiany limitów odpowiedzialności, broszur informacyjnych dla konwencji IMO o odpowiedzialności

i odszkodowaniach, Podręcznika szkód dotyczących Międzynarodowej Konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi z 2001 r., Autonomicznych Nawodnych Jednostek Pływających (MASS). Podczas przedmiotowego posiedzenia Komitetu LEG przyjęte i zatwierdzone zostały:

- wytyczne dla władz państwa portu i państwa bandery dotyczące postępowania w przypadkach porzucenia marynarza wraz z uchwałą w przedmiotowej sprawie,
- wytyczne w sprawie miejsc schronienia dla statków potrzebujących pomocy i projekt wraz z uchwałą w sprawie rewizji przedmiotowych wytycznych,
- podręcznik roszczeń do Międzynarodowej Konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi z 2001 r. wraz z uchwałą w przedmiotowej sprawie,
- broszury informacyjne dotyczące Konwencji Bunkrowej, Konwencji o odpowiedzialności cywilnej, Konwencji o usuwaniu wraków,
- zmiany do dokumentu dotyczącego organizacji i metod pracy Komitetu LEG.

Ponadto Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej z inicjatywy Ministerstwa Infrastruktury w 2023 r. rozpoczęło prace nad ratyfikacją Poprawek z 2022 r. do Konwencji z dnia 23 lutego 2006 r. o pracy na morzu (Dz. U. z 2013 r. poz. 845, z późn. zm.) zwanej „Konwencją MLC”. Poprawki te odnoszą się do Kodeksu wdrażającego Prawidła 1.4., 2.5., 3.1. i 4.4., 3.2., 4.1. i 4.3. do Konwencji MLC. Dotyczą takich kwestii jak: informowanie marynarzy o prawach w odniesieniu do obowiązku podmiotów świadczących usługi naboru i pośrednictwa pracy w zakresie utrzymania systemu ochrony mającego na celu rekompensatę strat finansowych marynarzy, repatriacji marynarzy w przypadku porzucenia, dostępu do Internetu i łączności społecznościowej, dostępu do wody pitnej, prawa do zejścia na ląd marynarzy potrzebujących natychmiastowej opieki medycznej, zapewnienia marynarzom wyposażenia ochrony osobistej w odpowiednim rozmiarze oraz rejestrowania przypadków zgonów marynarzy.

Zgodnie z art. XV Konwencji MLC, poprawki te mają wejść w życie, jeżeli do końca wyznaczonego terminu, tj. do dnia 23 czerwca 2024 r. sprzeciwu nie złoży więcej niż 40% państw–stron Konwencji MLC, według stanu na dzień 6 czerwca 2022 r. Przy braku wymaganego sprzeciwu, Poprawki automatycznie wejdą w życie sześć miesięcy po zakończeniu wyznaczonego terminu, tj. 23 grudnia 2024 r.

Podkomitet ds. Czynnika Ludzkiego, Szkolenia Zawodowego i Obowiązków Wachtowych, Międzynarodowej Organizacji Morskiej.

Przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury czynnie uczestniczyli w posiedzeniu podkomitetu ds. Czynnika Ludzkiego, Szkolenia Zawodowego i Obowiązków Wachtowych Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Prace podkomitetu obejmowały tematy związane z implementacją Konwencji STCW, kompleksowym przeglądem Konwencji STCW oraz STCW-F, a także czynnika ludzkiego i szkolenia morskiego. Przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury uczestniczyli w pracach grup roboczych ds. kompleksowego przeglądu Konwencji i Kodeksu STCW oraz ds. kompleksowego przeglądu Konwencji STCW-F, 1995.

W ramach prac podkomitetu powołano grupę korespondencyjną ds. przeglądu Konwencji i Kodeksu STCW oraz 3 grupy redakcyjne do rewizji kursów modelowych, w których uczestniczyli przedstawiciele Polski już po zakończeniu podkomitetu w okresie od maja do października 2023 r. Udział w pracach podkomitetu oraz innych gremiach IMO pozwala kształtować w sposób czynny przepisy i standardy wyszkolenia i kwalifikacji morskich w celu zapewnienia zwiększenia poziomu bezpieczeństwa morskiego oraz zdobywać nową wiedzę i doświadczenie.

Międzynarodowe Fundusze Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami.

Międzynarodowe Fundusze Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami zapewniają rekompensatę finansową za szkody spowodowane zanieczyszczeniem ropą w państwach członkowskich, wynikające z trwałego wycieku oleju z tankowców. Międzynarodowe

Fundusze Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami są finansowane ze składek wpłacanych przez podmioty odbierające określone rodzaje oleju transportem morskim. Składki te są oparte na ilości ropy otrzymanej w danym roku kalendarzowym i obejmują spodziewane roszczenia, łącznie z kosztami administrowania funduszami. Od momentu powstania Funduszu z 1992 r. i Funduszu z 1971 r. miało miejsce 150 incydentów o różnej wielkości na całym świecie, w które przedmiotowe fundusze były zaangażowane. W zdecydowanej większości przypadków wszystkie roszczenia zostały rozstrzygnięte poza sądem.

W 2023 r. odbyły się dwa posiedzenia organów Międzynarodowych Funduszy Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami, a mianowicie:

- 1992 Fund Assembly – 23 sesji Rady Administracyjnej Funduszu 1992 i 28 sesji Zgromadzenia Funduszu 1992,
- 1992 Fund Executive Committee – 80 i 81 posiedzenie Komitetu Wykonawczego Funduszu 1992,
- Supplementary Fund Assembly – 11 sesja nadzwyczajna Zgromadzenia Funduszu Dodatkowego oraz 20 sesja Zgromadzenia Funduszu Dodatkowego.

W ramach porządków obrad podczas sesji podnoszono kwestie dotyczące wypadków objętych systemem konwencji olejowych, odszkodowań, sprawy traktatowe, takie jak przygotowanie do wejścia w życie Konwencji HNS 2010, a także sprawy budżetowe, proceduralne i administracyjne.

Zaangażowanie Rzeczypospolitej Polskiej na forum ONZ w dziedzinie prawa morza.

Na forum ONZ dyskutowanych jest szereg zagadnień związanych z międzynarodowym prawem morza i polityką morską. Jednym z głównym morskich procesów na forum ONZ były negocjacje Porozumienia w ramach Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza, dotyczącego ochrony i zrównoważonego wykorzystania morskiej różnorodności biologicznej na obszarach znajdujących się poza jurysdykcją krajową. Doprowadziły one do konsensualnego przyjęcia Porozumienia 19 czerwca 2023 r. w Nowym Jorku.

Przyjęcie Porozumienia uznawane jest za duży sukces dyplomacji wielostronnej. Reguluje ono cztery główne obszary działalności związanej z ochroną i wykorzystaniem morskiej różnorodności biologicznej poza granicami jurysdykcji państw. Są to: (i) morskie zasoby genetyczne, włączając w to kwestie podziału korzyści; (ii) środki takie jak narzędzia zarządzania obszarowego, w tym morskie obszary chronione; (iii) oceny oddziaływania na środowisko; (iv) budowanie potencjału i transfer technologii morskich. W imieniu Polski w dniu 22 września 2023 r. Porozumienie podpisał Minister Spraw Zagranicznych.

Podstawowym dokumentem w dziedzinie spraw morskich jest rezolucja Zgromadzenia Ogólnego ONZ pn. „Oceany i prawo morza”. Jest ona przyjmowana corocznie przez Zgromadzenie Ogólne i ma charakter horyzontalny – odzwierciedla w sposób kompleksowy szereg wydarzeń z danego roku, które miały miejsce w dziedzinie prawa i polityki morskiej, m.in. w temacie implementacji Konwencji NZ o prawie morza z 1982 r. (UNCLOS) i powiązanych umów międzynarodowych, spotkania Państw-Stron Konwencji o prawie morza, pokojowego rozwiązywaniu sporów dotyczących prawa morza, efektywnego funkcjonowania Międzynarodowej Organizacji Dna Morskiego oraz Międzynarodowego Trybunału Prawa Morza, szelfu kontynentalnemu i pracy Komisji Granic Szelfu Kontynentalnego, bezpieczeństwa morskiego, środowiska morskiego oraz zasobów morskich, biologicznej różnorodności morskiej, wiedzy na temat oceanów, procesu raportowania i oceny stanu środowiska morskiego, współpracy regionalnej, a także koordynacji i kooperacji.

Zgromadzenie Ogólne ONZ przyjmuje również corocznie rezolucję dotyczącą zrównoważonego rybołówstwa. W tym zakresie, z uwagi na podział kompetencji między UE i jej państwa członkowskie, konsultacje w imieniu UE oraz państw członkowskich prowadzi Komisja Europejska.

Do innych spotkań na forum ONZ mających znaczenie dla reżimu prawnego mórz i oceanów zaliczyć należy 33. spotkanie Państw-Stron Konwencji o prawie morza (12-16 czerwca 2023 r.), podczas którego polski kandydat został wybrany na urząd sędziego Międzynarodowego Trybunału Prawa Morza.

Międzynarodowy Trybunał Prawa Morza.

W 2023 r. Polska po raz pierwszy w historii przedstawiła pisemne stanowisko w postępowaniu przed Międzynarodowym Trybunałem Prawa Morza o wydanie opinii doradczej na wniosek Komisji Małych Państw Wyspiarskich ws. zmian klimatu i prawa międzynarodowego (Commission of Small Island States on Climate Change and International Law) w sprawie nr 31. Pytanie skierowane do Trybunału przez Komisję brzmiało: Jakie są obowiązki państw-stron Konwencji NZ o prawie morza z 1982 r., m.in. na podstawie Części XII:

- w zakresie zapobiegania, ograniczania i kontroli zanieczyszczenia środowiska morskiego w odniesieniu do szkodliwych konsekwencji wynikających z lub mogących być wynikiem zmian klimatu, w tym w zakresie podniesienia temperatury i poziomu mórz i oceanów czy zakwaszenia oceanów, które są powodowane antropogenicznymi emisjami gazów cieplarnianych do atmosfery;

- w zakresie ochrony i zachowania środowiska morskiego w obliczu wpływu zmian klimatycznych, w tym w kwestii podniesienia temperatury i poziomu mórz i oceanów czy zakwaszenia oceanów.

Przedmiotem polskiego stanowiska były dwie kwestie problemowe: (i) jurysdykcja Międzynarodowego Trybunału Prawa Morza i (ii) zakres przedmiotowy zadanego pytania. Postępowanie w sprawie wydania opinii doradczej w powyższej sprawie pozostawało w toku.

POLITYKA MORSKA RP W ODNIESIENIU DO REGIONU ARKTYKI I ANTARKTYKI.

Zaangażowanie Rzeczypospolitej Polskiej w regionie Arktyki i Antarktyki.

Antarktyka.

Najważniejszym aktem prawa międzynarodowego regulującym status prawny Antarktyki jest Układ Antarktyczny, sporządzony w Waszyngtonie w dniu 1 grudnia 1959 r. Polska jest stroną Układu od roku 1961, a od roku 1977 ma status państwa konsultatywnego Układu. Państwa posiadające status strony konsultatywnej (jest ich 29) podejmują decyzje odnośnie do Antarktyki na corocznych spotkaniach konsultatywnych (ATCM). Z kolei państwa pozbawione tego statusu – mimo, że są stronami Układu – nie uczestniczą w podejmowaniu decyzji.

W dniach od 29 maja do 8 czerwca 2023 r. w Helsinkach odbyło się XLV Spotkanie Konsultatywne Państw-Stron Układu Antarktycznego (ATCM) oraz w dniach 28 maja – 1 czerwca 2023 r. XXV spotkanie Komitetu Ochrony Środowiska (CEP). Celem spotkania ATCM była przede wszystkim coroczna wymiana informacji oraz wypracowanie rekomendacji dla rządów państw konsultatywnych dotyczących zarządzania Antarktyką.

Omówiono w tym zakresie w szczególności problematykę: funkcjonowania Systemu Układu Antarktycznego, zmian klimatycznych, odpowiedzialność, bioposzukiwań w Antarktyce, wymiany informacji, kwestii związanych z edukacyjną, wieloletniego strategicznego planu pracy w tym priorytetów politycznych, prawnych i instytucjonalnych oraz priorytetów naukowych, operacyjnych i turystycznych, bezpieczeństwa i operacji na Antarktydzie, inspekcji w ramach Układu Antarktycznego i Protokołu o Ochronie Środowiska, kwestii naukowych, przyszłych wyzwań naukowych i ułatwień we współpracy naukowej, wpływu zmian klimatu na zarządzanie obszarem Układu Antarktycznego, turystyki i działalności pozarządowej na obszarze Układu Antarktycznego, w tym kwestii związanych z właściwymi władzami „competent authorities” w Państwach stronach układu Antarktycznego. Przedstawiono raporty Stron, Obserwatorów i Ekspertów dotyczące wdrożenia Kodeksu polarnego IMO.

Na szczególną uwagę zasługuje przyjęcie Deklaracji Helsińskiej „Resolution 2 (2023) Helsinki Declaration on Climate Change and the Antarctic”, jako przykładu udanej współpracy Stron w ramach Układu Antarktycznego. Deklaracja odzwierciedla różne stanowiska Stron ale odnosi się do

kluczowych dla ochrony środowiska dokumentów, tzn. UNFCCC10 oraz Porozumienia Paryskiego przyjętego w ramach UNFCCC.

Arktyka.

Arktyka w przeciwieństwie do Antarktyki nie posiada własnego specyficznego reżimu prawnego. Główne forum współpracy w regionie - Rada Arktyczna ma charakter polityczny. Rada Arktyczna (RA) została utworzona w 1996 r. na podstawie Deklaracji Ottawskiej przez państwa przylegające do regionu arktycznego (USA, Kanada, Islandia, Dania - obecnie wraz z Grenlandią i Wyspami Owczymi, Norwegia, Szwecja, Finlandia i Rosja). Przewodnictwo w Radzie ma charakter rotacyjny dwuletni, a od maja 2023 r. sprawuje je Norwegia.

W związku z agresją Rosji w Ukrainie, od lutego 2022 r. prace w ramach Rady Arktycznej uległy zawieszeniu. W dniu 3 marca 2022 r. 7 państw arktycznych podjęło decyzję o wstrzymaniu udziału w pracach wszelkich formacji Rady (grup roboczych, Wyższych Urzędników Arktycznych oraz ministrów spraw zagranicznych) do czasu zakończenia agresji, a de facto do sprawowania przewodnictwa przez Rosję. Od maja 2023 r. Norwegia podejmowała działania zmierzające do reaktywacji prac przynajmniej części grup roboczych.

W dniu 27 września 2023 r. Ministerstwo Spraw Zagranicznych zorganizowało w Warszawie spotkanie tzw. Formatu Warszawskiego, tj. spotkania na poziomie Wyższych Urzędników Arktycznych pomiędzy przewodnictwem RA (Norwegia), państwa-observatorami przy RA oraz UE. W spotkaniu wzięli też udział przedstawiciele Sekretariatu RA oraz Sekretariatu Ludów Rdzennych. Było to pierwsze spotkanie tej formuły od 2019 r. (uległy one zawieszeniu najpierw przez pandemię Covid-19, a następnie wskutek wojny w Ukrainie).

Polska Polityka Polarna.

Polska strategia wobec obszarów polarnych, czyli „Od ekspedycji z przeszłości ku wyzwaniom przyszłości. Polska Polityka Polarna”, która została przyjęta 11 września 2020 r. przez Radę Ministrów jest realizowana na bieżąco.

Zespół do spraw Polityki Polarnej Państwa (ZPPP) funkcjonujący na podstawie Zarządzenia nr 4 Prezesa Rady Ministrów z dnia 28 stycznia 2022 r. nadzoruje i koordynuje aktywności powołanych dwóch grup roboczych, tj. do spraw Arktyki i Antarktyki. W 2023 r. nie odbyło się posiedzenie ZPPP, natomiast odbyło się spotkanie obu grup roboczych w dniu 6 lipca 2023 r. W konsekwencji obu posiedzeń grup roboczych oraz w ramach podsumowania 2023 r. przyjęto robocze konkluzje, rekomendacje i postulaty istotne z punktu widzenia obszaru działalności Zespołu:

1. wzmocnienie międzyresortowej koordynacji w sprawach PPP;
2. zapewnienie efektywnej ewaluacji zadeklarowanych celów na konkretny rok aktywności ZPPP;
3. zapewnienie stałości w składzie osobowym ZPPP (kwestia „pamięci instytucjonalnej”);
4. doprowadzenie do optymalizacji prac ZPPP w relacji z grupami roboczymi;
5. rozstrzygnięcie problemu braku polskiego statku badawczego.

DZIAŁANIA NA RZECZ UPROSZCZENIA PROCEDUR W ZAKRESIE ODPRAW TOWARÓW W POLSKICH PORTACH MORSKICH.

Wdrażanie mechanizmów ułatwiających działalność w transporcie morskim.

Działania i inicjatywy Krajowej Administracji Skarbowej (KAS) ukierunkowane są na zapewnienie płynności obsługi podmiotów gospodarczych, skrócenie czasu odprawy celnej towaru, obniżenie kosztów ponoszonych przez przedsiębiorców oraz poprawę warunków wykonywania działalności gospodarczej. W ramach realizacji zadań z zakresu obsługi obrotu towarowego dokonywanego drogą

¹⁰ Tekst Ramowej Konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu, sporządzonej w Nowym Jorku dnia 9 maja 1992 r. został ogłoszony w Dz.U. z 1996 poz. 238.

morską, kontynuowane były inicjatywy zmierzające m.in. do dalszego wdrażania ułatwień w odprawach ładunków przemieszczanych drogą morską, systematycznej poprawy jakości obsługi celnej i znoszenia barier w rozwoju przedsiębiorczości sektora morskiego. Działania te związane były z realizacją kierunków polityki morskiej RP i w szczególności odnosiły się do redukcji barier dla rozwoju przedsiębiorczości morskiej, a także do kształtowania warunków dla utworzenia w Polsce bałtyckiego centrum logistyczno-transportowego dla Europy Środkowej i Wschodniej oraz zwiększenia jego roli w łańcuchu dostaw towarów w tym regionie.

W kontaktach z przedsiębiorcami funkcjonuje idea korzystania z procedury zgłoszenia scentralizowanego, polegającej na składaniu zgłoszeń celnych w wybranym przez zgłaszającego urzędzie celno-skarbowym, bez względu na lokalizację miejsca przedstawienia towaru. Popularyzuje się także dokonywanie zgłoszeń celnych w procedurze uproszczonej pozwalającej na uzyskanie przez zgłaszającego sprawniejszej organizacji międzynarodowej wymiany towarowej.

Przedsiębiorcy mogą skorzystać również z możliwości złożenia zgłoszenia celnego przed przedstawieniem organom celnym towaru, którego dotyczy to zgłoszenie, tj. w przypadku, gdy towar znajduje się jeszcze na statku. Możliwość wcześniejszego zweryfikowania przez Służbę Celno-Skarbową zgłoszenia celnego pozwala na wyjaśnienie ewentualnych wątpliwości przed przybyciem towaru, co powoduje szybsze zwolnienie towarów do procedury celnej oraz oszczędność czasu i krótsze terminy dostaw do podmiotów gospodarczych.

Centrum Urzędowego Dokonywania Odpraw (CUDO) wewnętrzne i graniczne.

W portach morskich od kilku lat z powodzeniem funkcjonują Centra Urzędowego Dokonywania Odpraw (CUDO) i oddziały satelickie. Na przykład CUDO graniczne zlokalizowane zostały w Oddziale Celnym „Baza Kontenerowa” w Gdyni oraz w Oddziale Celnym „Terminal Kontenerowy” w Gdańsku. W ramach przyjętej koncepcji, poza CUDO wyodrębnione zostały również oddziały satelickie wykonujące czynności związane z bezpośrednią obsługą klienta (przyjmowanie dokumentów papierowych) i czynności kontrolne dotyczące towarów. Wdrożone rozwiązania mają bezpośredni wpływ na zapewnienie sprawnej, kompleksowej i efektywnej obsługi obrotu towarowego, w tym stale rosnącego obrotu towarami skonteneryzowanymi. Aktualnie ponad 60% odpraw celnych w przywozie odbywa się w procedurze uproszczonej.

Terminale Kontenerowe w Gdyni: Baltic Container Terminal (BCT) i Gdynia Container Terminal (GCT).

Terminale te obsługują statki w żegludze dowozowej (feeder), żegludze bliskiego zasięgu (shortsea) i w żegludze trampowej (ładunki drobnicowe, specjalne, project cargo). Połączenia kontenerowe są obsługiwane pomiędzy głównymi europejskimi portami dowozowymi (Hamburg, Bremenhaven, Rotterdam, Antwerpia) a Gdynią, a także w ramach połączeń do Stanów Zjednoczonych i krajów Ameryki Południowej. Obecnie obsługiwane jest przeciętnie 15 zawinięć na BCT i 12 na GCT na tydzień.

- Terminal BCT - zdolność przeładunkowa – 1 mln TEU/rok, długość nabrzeża – 800 m. (głębokość do 12,7 m). Całkowita powierzchnia składowa – 20 000 TEU (36 ha).
- Terminal GCT w Gdyni - zdolność przeładunkowa – 636 tys. TEU/rok, długość nabrzeża – 812 m. (głębokość do 13,5 m). Całkowita powierzchnia składowa – 12 584 TEU.

Transport drogowy do i z terminali odbywa się obecnie głównie w zakresie przewozów krajowych. BCT obsługuje przeciętnie ok. 850, a GCT 500 pojazdów na dobę. Transport kolejowy obsługuje obecnie ok. 25% ruchu na BCT – 200 pociągów miesięcznie, a na GCT 90 pociągów. Dziennie z BCT może wyjechać 600 TEU, a z GCT 250 TEU.

Terminal Baltic Hub.

Terminal może przyjmować największe na świecie statki do przewozu kontenerów klasy TRIPLE E-E. Około 90% kontenerów przeładowywanych w Baltic Hub w Gdańsku przybywa z Chin i krajów Wschodniej Azji. Terminal Baltic Hub posiada 1300 m nabrzeży o głębokości 17 m, 14 suwnic STS, 50

typu RTG i 3 suwnice RMG, powierzchnia składowa 64 tys. TEU, parking na 100 ciężarówek. Aktualnie zdolność przeładunkowa wynosi 3 mln 250 tys. TEU. Terminal posiada połączenia kolejowe do większości kontenerowych terminali lądowych w Polsce - 40% ruchu bramowego obsługiwane transportem kolejowym. Obsługiwane jest 600 pociągów w miesiącu. Kontenery za pośrednictwem terminala intermodalnego w Sławkowie kierowane są także do Czech i Słowacji.

W 2023 r. w oddziałach celnych PUCS, łącznie w przywozie, wywozie i tranzycie w porównaniu z rokiem 2022 odnotowano ponad 13 % wzrost ilości przyjętych zgłoszeń celnych.

Łączna liczba przyjętych zgłoszeń celnych w przywozie, wywozie i tranzycie	I-XII 2022 r.	I-XII 2023 r.	Wzrost
	961 744 zgł.	1 088 688 zgł.	ok. 13,19 %

Tab. 1. Liczba przyjętych zgłoszeń celnych.

W 2023 r. w Porcie w Gdańsku przeładowano łącznie 2 050 287 TEU, czyli podobnie jak w 2022 r. (2 071 122 TEU), natomiast w Porcie w Gdyni w 2023 r. przeładowano łącznie w imporcie i eksporcie 873 892 TEU. Łącznie w Portach w Gdańsku i Gdyni przeładowano łącznie ok. 3 379 173 TEU.

Inwestycje w portach morskich realizowane na rzecz KAS.

- „Budowa terminala odpraw granicznych na potrzeby funkcjonowania WIORiN, IJHARS, Sanepidu i Służby Celno-Skarbowej” – inwestycja realizowana w porcie szczecińskim przez Zachodniopomorski Urząd Wojewódzki. Planowane zakończenie to 2024 r. (zasiedlenie w II kwartale 2024 r.).

- Dostawa mobilnego skanera RTG przeznaczonego do prześwietlania samochodów ciężarowych, kontenerów, samochodów osobowych i autobusów – urządzenie przeznaczone przede wszystkim do obsługi Terminala Promowego w Świnoujściu oraz sąsiadującego z nim Wolnego Obszaru Celnego na terenie którego wkrótce zostanie uruchomione połączenie promowe nowego operatora. Planowany termin dostawy to koniec listopada 2024 r.

- Dostawa stacjonarnego skanera RTG przeznaczonego do prześwietlania samochodów ciężarowych oraz kontenerów wraz z budową infrastruktury w porcie szczecińskim. Realizacja planowana jest na lata 2024 – 2025.

Wdrażanie i rozbudowa systemów informatycznych mających na celu ułatwienie przepływu towarów.

W dokumencie rządowym pn. „Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku”, mającym na celu poprawę konkurencyjności polskich portów morskich, jako jeden z priorytetów wskazano proces digitalizacji. W związku z tym KAS realizuje prace w kierunku rozbudowy wdrożonych uprzednio systemów i wprowadzenia nowych rozwiązań, usprawniających proces obsługi obrotu towarowego. Dotyczy to głównie systemów opartych na platformie PUESC – Platforma Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnych:

- Cyfrowa Granica (CG) – System Obsługi na Granicy – komponent Systemu Informacyjnego Skarbowo-Celnego.

System CG stanowi platformę modułową integrującą wszelkie aspekty odprawy granicznej. Głównym celem jest udoskonalenie metod obsługi osób, pojazdów i towarów w obrębie drogowych i kolejowych przejść granicznych oraz poszerzenie możliwości wsparcia obsługi o nowe rodzaje ruchu - graniczny ruch lotniczy, morski ruch kontenerowy i morski ruch towarowy. System został zintegrowany z produktami prowadzonego w poprzednich latach programu informatyzacji ówczesnej Służby Celnej o nazwie e-Cło. W szczególności dotyczy to systemów obsługujących zgłoszenia przywozowe, wywozowe i operacje tranzytowe (odpowiednio AIS/IMPORT, AES i NCTS2). Dodatkowo system skonsolidowano z systemem ZSE6 Straży Granicznej oraz z systemami KAS - systemem TAX FREE (rejestracja Dokumentów Tax Free) i ZISAR (Zintegrowana Analiza Ryzyka) modernizowanymi w ramach 2.1 osi priorytetowej Programu Operacyjnego Polska Cyfrowa.

- **PCS - Port Community System** – program opracowany przez Polski PCS Sp. z o.o. we współpracy z KAS.

Obecnie udostępnione zostały trzy funkcjonalności:

- automatyczne zwalnianie przesyłek skonteneryzowanych na kierunku przywozowym i tranzycie (po zwolnieniu towarów do wnioskowanej procedury),
- zautomatyzowanie czynności „potwierdzenie wywozu/wyprowadzenia”,
- automatyczna obsługa procedury wywozu przesyłek skonteneryzowanych - celem skorzystania z automatyzacji eksporterzy zobowiązani są do dokonywania elektronicznego przedstawienia towaru z wykorzystaniem komunikatu IE507 albo IE507B. Co ważne komunikat ten musi trafiać do systemu AES/ECS2 w odpowiednim momencie, tj. w momencie udostępnienia kontenera na terminalu do ewentualnej kontroli celnej. Platforma PCS udostępnia narzędzia, które pozwalają eksporterowi/jego przedstawicielowi zapoznać się ze statusem obsługi kontenera w systemie terminalowym, tak aby komunikat IE 507 trafił do systemu AES/ECS2 we właściwym momencie.

- **KOMUNIKATOR i Rejestr awaryjny ERA (KOM) - system KOMUNIKATOR+.**

System zapewniający elektroniczną wymianę informacji pomiędzy oddziałami celnymi oraz usprawniający tryb rejestracji zgłoszeń w procedurach awaryjnych w skali całego kraju. Produkcyjne wprowadzenie systemu w 2022 r. stanowiło istotną zmianę w zakresie komunikacji i obsługi zgłoszeń celnych, w tym w procedurach awaryjnych. Umożliwiło jednolite prowadzenie rejestrów procedury awaryjnej oraz realizację procedury awaryjnej z pominięciem konieczności złożenia zgłoszenia papierowego w procedurach krajowych. KOMUNIKATOR+ w ograniczonym zakresie zapewnia komunikację z podmiotem w trakcie awarii, zwrotne komunikaty mailowe o przyjęciu zgłoszenia do rejestru awaryjnego, wytypowaniu do kontroli, zwolnieniu towaru, co z kolei znacznie ułatwia komunikację pomiędzy komórkami organizacyjnymi zaangażowanymi w te procesy oraz rozszerza możliwości poprzez zmianę i wprowadzenie nowych funkcjonalności. Zautomatyzowano proces rejestracji zgłoszeń w rejestrach procedur awaryjnych, umożliwiając podmiotom wysyłanie takich zgłoszeń poprzez specjalnie dedykowaną skrzynkę mailową, a następnie obsługę tych zgłoszeń w nowym systemie, co znacznie ułatwiło i przyspieszyło pracę.

- **SATOS/Awizacja (System Awizacji Towarów i Osób).**

Wdrożony w dniu 29.11.2021 r. System Awizacji Towarów i Osób (SATOS) jest obecnie dostosowywany do potrzeb oddziałów celnych i komórki kontroli obrotu towarowego. W 2024 r. ma on zastąpić system AWIPRO, którego głównym zadaniem jest obsługa awizacyjnych wejść/wyjść statków gromadzonych przez Administrację Morską w ramach systemu Maritime National Single Window, w tym na potrzeby planowania i realizacji kontroli jednostek pływających przez organy Krajowej Administracji Skarbowej.

Podstawowe założenia usługi/systemu awizacji, dotyczącej międzynarodowego transportu drogowego, lotniczego, kolejowego i morskiego obejmują m.in:

- umożliwienie wysłania zgłoszenia awizacyjnego o planowanym przybyciu osoby/towaru w oddziale celnym granicznym (w zakresie ruchu osób i towarów),
- zapewnienie komunikacji z innymi systemami operacyjnymi KAS skracając czas odprawy w oddziale celnym granicznym,
- zapewnienie integracji z systemami terminalowymi operatorów w portach morskich,
- zapewnienie spełnienia innych obowiązków celnych, np. czasowe składowanie towarów lub przesłanie danych bezpieczeństwa poprzez wysłanie jednego rozszerzonego zgłoszenia awizacyjnego,
- zapewnienie reużywalności danych nie tylko wewnątrz KAS, ale również Urzędu Morskiego i innych operatorów terminalowych.

- **MNSW - Maritime National Single Window – Krajowe Pojedynczy Punkt Kontaktowy.**

System wdrożony przez Urząd Morski w Gdyni w styczniu 2022 r., który zastąpił dotychczasowy system kontrolno–informacyjny dla portów polskich (PHICS) w zakresie dokonywania w formie elektronicznej formalności sprawozdawczych przez statki zawijające do portów polskich. Z ww. systemu w PUCS w Gdyni korzystają oddziały celne, komórki analizy, komórki morskie zwalczania przestępczości. System służy również do obsługi zgłoszeń awizacyjnych w transporcie morskim przesyłanych do Urzędu Morskiego.

- AWIPRO.

System wdrożony w maju 2018 r. był rozwijany w latach kolejnych. Podstawowym przeznaczeniem systemu AWIPRO jest pozyskanie oraz przetwarzanie danych awizacyjnych wejść/wyjść statków gromadzonych przez administrację morską w ramach systemu Maritime National Single Window na potrzeby planowania i realizacji kontroli przez organy KAS jednostek pływających. System AWIPRO nie tylko prezentuje dane z systemów administracji morskiej, ale również wprowadza unikalne dla KAS funkcjonalności analityczne i kontrolne. W efekcie system AWIPRO zapewnia obsługę całego procesu biznesowego odprawy statku w porcie morskim - od przyjęcia manifestu awizacyjnego i wykonania procesu analizy ryzyka na danych manifestowych, poprzez analizę zastrzeżeń i przydział zadań zespołom kontrolnym, realizację czynności kontrolnych i ich rejestrację.

W ramach rozwoju systemu dodano m.in. obsługę danych Manifestu promowego oraz manifestu kontenerowego (CUSCAR) otrzymywanych z systemu Maritime National Single Window oraz dobudowano moduł ewidencji wejść/wyjść statków. System przygotowany też został do obsługi nowej struktury komunikatów morskich otrzymywanych z systemu Maritime National Single Window.

- System Koordynacji Kontroli Porty 24 h.

Wraz z wejściem w życie z dniem 1 stycznia 2015 r. ustawy o ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej¹¹, zawierającej m.in. „pakiet morski”, została wprowadzona zasada przeprowadzenia wszystkich czynności urzędowych niezbędnych do dopuszczenia towaru do obrotu w ciągu 24 godzin od momentu przedstawienia towaru do kontroli granicznej. Zadanie koordynacji kontroli nałożone zostało na naczelnika urzędu celno-skarbowego właściwego dla portu morskiego.

W tym celu wdrożona została platforma informatyczna „System Koordynacji Kontroli - Porty 24h”. System ten w pełnej wersji funkcjonuje od 2016 r. i może być użytkowany we wszystkich polskich portach morskich. Koordynacja obejmuje działania dysponenta towaru, operatora portowego, inspekcji granicznych oraz samej Służby Celno-Skarbowej, co umożliwi przeprowadzenie kontroli w określonym miejscu i terminie (wraz z dokładną godziną). System wpływa na zapewnienie płynności obsługi podmiotów gospodarczych, skracając czas odprawy celnej towaru, obniżając koszty ponoszone przez przedsiębiorców oraz poprawiając warunki wykonywania działalności gospodarczej.

Ustawowy termin - maksymalnie 24 godzin dla odpraw towarów w praktyce jest znacznie krótszy. Termin ten może ulec wydłużeniu do 48 godzin w przypadkach uzasadnionych względami bezpieczeństwa publicznego, ochroną życia zdrowia ludzi i zwierząt lub ochroną środowiska. Termin ten nie dotyczy odpraw, do przeprowadzenia których niezbędne jest poddanie towaru badaniom laboratoryjnym, a w przypadku żywych zwierząt – poddania kwarantannie. Wprowadzenie systemu ułatwia i przyspiesza obrót towarem przez przedsiębiorcę dzięki skróceniu czasu przeprowadzania wszystkich czynności urzędowych i kontrolnych niezbędnych do dopuszczenia towarów do obrotu. Docelowo stanowić on będzie część platformy Platforma Koordynacji i Wymiany Danych SINGLE WINDOW – Pojedyncze Okno.

- Wsparcie konkurencyjności transportu towarów drogą morską poprzez realizację projektu PUESC.P4.2 Single Window Plus.

Wdrożony w ramach przedmiotowego projektu ogólnopolski system informatyczny o nazwie „Platforma Koordynacji i Wymiany Danych – Single Window” (PKWD-SINGLE WINDOW) umożliwia sprawną

¹¹ (Dz. U. z 2014 r. poz. 1662)

obsługę transportu, m.in. przez elektroniczną wymianę informacji i dokumentów między jednostkami administracji publicznej zaangażowanymi w odprawę towarów oraz przedsiębiorcami (klientami KAS). Od uruchomienia produkcyjnego w grudniu 2021 r. sukcesywnie udostępniane są przedsiębiorcom kolejne usługi pozwalające szybko i wygodnie załatwić formalności w formie elektronicznej oraz uzyskać dokumenty wymagane przy imporcie i eksporcie towarów.

Usługi na platformie PUESC w ramach Systemu PKWD-Single Window dla klientów to:

- elektroniczne wnioski o opinię i konsultację, w grudniu 2023 r. wdrożono wspólnie z Głównym Urzędem Nadzoru Budowlanego usługę w zakresie elektronicznego wydawania opinii w nadzorze rynku;
- e-usługa „Uzyskaj graniczne dokumenty dotyczące rybołówstwa”, wdrożona z Inspekcją Rybołówstwa Morskiego;
- e-usługa „Uzyskaj graniczne dokumenty sanitarne”, wdrożona z Inspekcją Sanitarną;
- e-usługa „Uzyskaj graniczne dokumenty dotyczące środków ochrony roślin”, wdrożona z Inspekcją Ochrony Roślin i Nasiennictwa.

Dzięki usługom w ramach Systemu PKWD-Single Window klienci KAS składają elektronicznie wnioski o dokonanie granicznej kontroli towarów i uzyskują świadectwa/rozstrzygnięcia potrzebne do dokonania odprawy celnej towarów.

Na koniec 2023 r. liczba spraw załatwionych poprzez e-usługi Single Window (Pojedyncze okno w obrocie towarowym z zagranicą) wyniosła 1 628 420. System PKWD-SINGLE WINDOW integruje się z unijnym systemem EU CSW-CERTEX w zakresie automatycznej wymiany informacji, w tym bilansowania certyfikatów wydawanych w systemach UE (np. Traces NT). Od maja 2023 r. Ministerstwo Finansów pełni rolę krajowego koordynatora ds. unijnego środowiska jednego okienka w dziedzinie cel – na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2399 z 23 listopada 2022 r. ustanawiającego unijne środowisko jednego okienka w dziedzinie cel.

W 2023 r. w zakresie obsługi systemu PKWD-Single Window zorganizowano i przeprowadzono spotkania z przedsiębiorcami zgłaszającymi towary sprowadzane z krajów trzecich poprzez porty morskie w Szczecinie i w Trójmieście oraz kompleksowe szkolenia z obsługi systemu dla Inspekcji współpracujących z KAS w obszarze Single Window – łącznie dla 1117 osób.

Po przystąpieniu do działania w systemie wszystkich zakładanych inspekcji współpracujących z KAS w realizacji obowiązków tzw. „okołocelnych”, System PKWD-Single Window oferować będzie ponadto funkcjonalności, stwarzające realne szanse na skrócenie czasu dokonania czynności urzędowych związanych z obrotem ładunków w portach morskich, tj.:

- koordynację kontroli przez wszystkie służby/inspekcje w jednym czasie i w jednym miejscu (w myśl zasady OneStopShop);
- pomiar czasu obsługi przesyłki przez KAS i poszczególnych Partnerów – instytucje administracji publicznej realizujące urzędowe kontrole towarów.

Zwalczanie przestępczości.

Funkcjonowanie Wydziału Morskiego Zwalczania Przystępczości Pomorskiego Urzędu Celno-Skarbowego.

Wydział Morski Zwalczania Przystępczości Pomorskiego (CZRM) realizuje ustawowe zadania, w tym zadania scentralizowane w zakresie morskiego obrotu z zagranicą, tj. zwalczanie przystępczości na morskich wodach wewnętrznych, morzu terytorialnym oraz w strefie przyległej. Wydział wykonywał działania związane z ochroną rynku UE na morskiej granicy państwowej, wykorzystując m.in. pięć łodzi patrolowych.

W ramach podjętych działań w 2023 r. Wydział Morski Zwalczania Przystępczości przeprowadził 734 kontrole jednostek pływających oraz przesyłek skonteneryzowanych. Wykonano 344 rejsów z udziałem jednostek pływających KAS. W czasie realizacji czynności służbowych funkcjonariusze Wydziału Morskiego Zwalczania Przystępczości na polskich obszarach morskich i w portach nałożyli 70

mandatów na kwotę 223 300 zł oraz dokonali zatrzymania po przeprowadzonej rewizji następujących towarów:

- 20 190 160 szt. papierosów,
- 6 720 szt. puszek z saszetkami nikotynowymi typu SNUS,
- 10 litrów alkoholu,
- 443 kg kokainy,
- 385 kg haszyszu
- 24,42 kg marihuany,
- 19,35 kg amfetaminy,
- 5,76 kg mefedronu,
- 3350 szt. tabletek ecstasy,
- 8,5 g heroiny,
- 618 szt. tabletek MDMA,
- 30 szt. sadzonek marihuany,
- niezgłoszone dewizy o równowartości 17 593 zł,
- niedozwolone farmaceutyki (leki/tabletki) w liczbie 330 800 szt. (m.in. Aprazolam, Sildenafil, Encorton, Meizitang, Lida).

Funkcjonariusze CZRM oprócz zdobywania doświadczenia podczas codziennej służby korzystają z możliwości rozwoju zawodowego poprzez uczestnictwo w kursach, szkoleniach oraz międzynarodowych spotkaniach i operacjach kontrolnych. Do najważniejszych inicjatyw podjętych w 2023 r. przez funkcjonariuszy CZRM należy zaliczyć:

- udział w międzynarodowej operacji „White Sea III” nastawionej na zwalczanie przemytu kokainy,
- udział w międzynarodowych spotkaniach grup „Mar-Info” oraz „Rummage Group” poruszających szeroko pojętą problematykę przemytu w ruchu morskim,
- udział w warsztatach z kontroli kontenerów zorganizowanych we współpracy z Światową Organizacją Celną (WCO),
- udział w międzynarodowym programie wymiany „Coast Guard Exchange Programme”.

Wprowadzenie nowych procedur wewnętrznych w związku z agresją Federacji Rosyjskiej na Ukrainę oraz zaangażowaniu Białorusi we wspieranie reżimu.

Na odprawie dokonywane w roku 2023 wpływ miała wojna w Ukrainie oraz nałożone przez Unie Europejską sankcje na Rosję i Białoruś, których przestrzegania poprzez kontrole towarów przywożonych i wywożonych nadzorują funkcjonariusze w portach w Gdyni, Szczecinie i Elblągu. Ograniczenia dotyczą przywozu towarów do UE z Rosji i Białorusi oraz ich wywozu do tych krajów. Odnoszą się one przede wszystkim do wywozu z UE towarów przeznaczonych na rynek rosyjski, dotyczyły one również wywozu towarów do niektórych krajów sąsiadujących z Rosją i Białorusią lub prowadzących z nimi intensywną wymianę towarową, gdzie zidentyfikowano znaczne ryzyko re-eksportu towarów do krajów objętych sankcjami. Przyjęte procedury miały na celu z jednej strony zapewnić uszczelnienie granicy morskiej, z drugiej zaś nie wpływać negatywnie na płynną wymianę gospodarczą realizowaną drogą morską.

W związku z obowiązkiem realizacji nałożonych sankcji na federację Rosyjską i Białoruś, Pomorski Urząd Celno-Skarbowy wprowadził dodatkowe kontrole towarów przewożonych drogą morską, gdzie Terminal Kontenerowy „Baltic Hub” jest tylko portem przeładunkowym. Na towar przemieszczany do Rosji lub z Rosji w tzw. „transhipmencie” wytypowany do dodatkowej weryfikacji nałożono obowiązek złożenia przez armatora Wywozowej Deklaracji Skróconej (WDS). Analiza tych dokumentów i ewentualne przeprowadzenie rewizji celnej pozwoliło na skuteczną weryfikację, czy nie doszło do próby ominięcia sankcji.

Z faktem wojny w Ukrainie wiąże się wzrost ilości obsługiwanych zgłoszeń celnych w szczególności w procedurze tranzytu i przekierowanie szlaków transportowych wykorzystywanych w wymianie handlowej pomiędzy Ukrainą i krajami trzecimi przez Polskę jako kraju tranzytowego.

Przyjęte rozwiązania mają również na celu wspieranie Ukrainy poprzez umożliwienie importu i eksportu różnego rodzaju towarów oraz przede wszystkim dostaw pomocy humanitarnej z krajów UE, w tym, w znaczącej ilości z Polski. W związku z tym w Izbie Administracji Skarbowej w Szczecinie powołani zostali koordynatorzy do spraw pomocy humanitarnej oraz Zespół sankcyjny do spraw przeciwdziałania ryzyku obchodzenia sankcji nałożonych na obrót towarowy z Białorusią i Rosją.

Uczestnictwo w działaniach kontrolnych na poziomie międzynarodowym organizowanych m.in. przez Światową Organizację Celną (WCO), Europol, Interpol oraz krajowym:

- operacja PANGAEA XVI, wymierzona w zwalczanie obrotu nielegalnymi i podrabianymi wyrobami farmaceutycznymi, organizowana przez Międzynarodową Organizację Policji Kryminalnych (INTERPOL), przy współdziałaniu Światowej Organizacji Celnej (WCO), Europejskiego Urzędu Policji (EUROPOL), Stałego Forum na temat Międzynarodowej Przestępczości Farmaceutycznej (PFIPC),
- operacja DEMETER IX, organizowana przez WCO i polegająca na kontroli transgranicznego przemieszczania odpadów (tym również substancji zubożających warstwę ozonową - ODS), w obrocie morskim, lotniczym i przez przejścia lądowe,
- operacja THUNDER 2022 organizowana przez WCO, ukierunkowana na zwalczanie przestępczości w obszarze ochrony okazów CITES,
- operacja PANDORA VIII skierowana przeciwko nielegalnemu obrotowi skradzionymi dobrami kultury organizowana przez WCO,
- operacja SILVER AXE VIII organizowana przez EUROPOL, Komisję Europejską dotycząca zwalczania przestępczości przeciwko nielegalnym i podrabianym środkom ochrony roślin oraz substancji czynnych,
- operacja AURORA II organizowana przez Lubuski Urząd Celno-Skarbowy w Gorzowie Wielkopolskim dotycząca działania na rzecz ochrony dzieci i młodzieży z ukierunkowaniem na przeciwdziałanie i rozpowszechnianie środków narkotycznych w związku z rozpoczynającym się rokiem szkolnym 2022/2023,
- operacja NOXIA dotycząca przemytu odpadów z krajów europejskich do krajów azjatyckich (wywóz) oraz środków ochrony roślin i papierosów z Azji do Europy (przywóz),
- operacja kontrolna dotycząca grilli jednorazowych i operacja dotycząca biżuterii badanie pod kątem bezpieczeństwa produktów, oznakowania, zawartości substancji chemicznych - kadm i ołów,
- operacja kontrolna dotycząca okularów słonecznych, jako środków ochrony indywidualnej kategorii I pod kątem nadzoru rynku i zgodności produktów,
- operacja OLAF SANKCJE, organizowana przez Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych OLAF, MF i IAS - głównym celem była identyfikacja przypadków obchodzenia sankcji w przypadku towarów eksportowanych z UE do Rosji,
- operacja dotycząca kontroli wyrobów pirotechnicznych akcja kontrolna Krajowej Administracji Skarbowej, Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (UOKiK) i Inspekcji Handlowej,
- operacja Glass Eells organizowana przez OLAF w zakresie kontroli nielegalnego handlu w UE oraz obrotu z krajami trzecimi obejmującego okazy węgorka szklanego (*Anguilla anguilla*),
- operacja DECOY realizowana w ramach platformy EMPACT (European Multidisciplinary Platform Against Criminal Threats) nakierowana na zwalczanie fałszerstw pieniędzy: przeciwdziałanie dystrybucji fałszywych banknotów, monet i surowców potrzebnych do ich wytwarzania, za pośrednictwem przesyłek pocztowych i kurierskich.

Nowe inicjatywy.

W związku z zaprzestaniem działalności Grup Kontaktowych RALFH i ODYSSEUS dla portów morskich na spotkaniu w Szczecinie, które odbyło się w październiku 2023 r. zaproponowano powołanie grupy roboczej do współpracy regionalnej z sąsiadującymi ze sobą krajami: Polską i Niemcami w zakresie obrotu towarowego w portach morskich. Oprócz wartości dodanej na poziomie regionalnym w zakresie odpraw i kontroli celno-skarbowej towarów przywożonych zza granicy, podjęcie wspólnej bilateralnej inicjatywy podniosłoby prestiż Krajowej Administracji Skarbowej na arenie międzynarodowej, wpisując się we wdrożoną w KAS „Strategię Współpracy Międzynarodowej Krajowej Administracji Skarbowej na

lata 2021-2024". Ze strony Pomorskiego Urzędu Celno-Skarbowego w Gdyni w spotkaniu uczestniczyli przedstawiciele komórek analizy ryzyka i obrotu towarowego.

Ponadto w listopadzie 2023 r. Polska dołączyła do zapoczątkowanej przez TAXUD inicjatywy EU Port Alliance skupiającej kraje UE obsługujące morski ruch towarowy. Podstawowym obszarem działania ww. inicjatywy jest zapobieganie i zwalczanie przemytu narkotyków i wszelkich substancji psychotropowych. Przedstawiciele PUCS w Gdyni weszli w skład grupy zadaniowej „Risk Management and Control” mającej na celu wypracowanie zakresu i trybu międzynarodowego współdziałania w zakresie analizy ryzyka i kontroli w ww. obszarze.

NAUKA I ROZWÓJ BADAŃ MORSKICH ORAZ DZIAŁALNOŚĆ UCZELNI PROWADZĄCYCH KIERUNKI ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ POLITYKI MORSKIEJ RP.

Kształcenie kadr branży morskiej.

W 2023 r. w ramach celów polityki morskiej RP zakładających podnoszenie poziomu kształcenia, a tym samym zapewnienie wysokich standardów szkolnictwa morskiego oraz zgodności z Konwencją STCW zostały opublikowane następujące teksty jednolite rozporządzeń:

- obwieszczenie Ministra Infrastruktury z dnia 13 stycznia 2023 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie ramowych programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych dla marynarzy działu maszynowego (Dz.U. poz. 554),
- obwieszczenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 maja 2023 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich,
- obwieszczenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 maja 2023 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie ramowych programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych dla marynarzy działu pokładowego (Dz.U. poz. 1566).

Zmieniono również rozporządzenie w sprawie pilotażu morskiego (rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 września 2023 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie pilotażu morskiego - Dz.U. poz. 2037) w części dotyczącej programu szkolenia dla pilotów morskich w zakresie pilotowania zbiornikowców LNG oraz harmonogramu wykonywanych praktyk pilotowych dla rejonu pilotowego Gdańsk – Elbląg w związku z otwarciem kanału żeglugowego, który połączył Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską. Wprowadzone zmiany miały na celu poprawę bezpieczeństwa żeglugi w rejonach pilotowych, w których znajduje się infrastruktura portowa do obsługi zbiornikowców LNG oraz nowa infrastruktura do obsługi kanału żeglugowego.

Ponadto Ministerstwo Infrastruktury na podstawie art. 60 ust. 1 ustawy z dnia 22 grudnia 2015 r. o Zintegrowanym Systemie Kwalifikacji (Dz. U. z 2020 r., poz. 226 z późn.zm.) podpisało umowę z Politechniką Morską w Szczecinie, w ramach której Minister Infrastruktury powierza Politechnice pełnienie funkcji zewnętrznego zapewniania jakości wobec instytucji certyfikującej - Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego w zakresie uprawnienia do certyfikowania kwalifikacji pod nazwą „Określanie stanu technicznego oraz wycena rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych”. Ponadto podpisano umowę, w ramach której Minister Infrastruktury powierza Politechnice pełnienie funkcji zewnętrznego zapewniania jakości wobec instytucji certyfikującej - Polski Związek Żeglarski w zakresie uprawnienia do certyfikowania kwalifikacji pod nazwą „Sporządzanie ocen i ekspertyz technicznych oraz wycen jednostek pływających przeznaczonych do sportu i rekreacji”.

W ramach utrzymywania wysokich standardów szkoleniowych marynarzy Ministerstwo Infrastruktury w 2023 r. przeprowadziło łącznie 36 audytów morskich jednostek edukacyjnych potwierdzając tym samym spełnianie międzynarodowych standardów określonych w Konwencji STCW i ustawy o bezpieczeństwie morskim w zakresie wyszkolenia marynarzy.

Na podstawie art. 46 ust. 1 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe (Dz. U. z 2023 r. poz. 900, z późn. zm.) minister właściwy ds. oświaty i wychowania określa w drodze rozporządzenia klasyfikację zawodów szkolnictwa branżowego, z uwzględnieniem wniosku ministra właściwego dla zawodu. W wydanym na przywołanej podstawie prawnej rozporządzeniu Ministra Edukacji Narodowej z dnia 15 lutego 2019 r. w sprawie ogólnych celów i zadań kształcenia w zawodach szkolnictwa branżowego oraz klasyfikacji zawodów szkolnictwa branżowego (Dz. U. poz. 316, z późn. zm.) wyodrębniona została branża transportu wodnego (TWO) oraz branża rybacka (RYB), w których według stanu na 2023 r. ujęte zostały następujące zawody (bez zawodów związanych z żeglugą śródlądową oraz rybactwem śródlądowym):

- 1) monter budownictwa wodnego, monter jachtów i łodzi, monter kadłubów jednostek pływających, technik budownictwa wodnego, technik budowy jednostek pływających, technik elektroautomatyk okrętowy, technik mechanik okrętowy, technik nawigator morski, technik przemysłu jachtowego; kształcenie w tych zawodach jest realizowane w zależności od wybranego zawodu w szkole branżowej (I i II stopnia), technikum, szkole policealnej oraz na kwalifikacyjnych kursach zawodowych,
- 2) technik rybołówstwa morskiego; kształcenie w tym zawodzie jest realizowane w technikum.

Na podstawie art. 46b ust. 1 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe minister właściwy ds. oświaty i wychowania ustala prognozę zapotrzebowania na pracowników w zawodach szkolnictwa branżowego na krajowym i wojewódzkim rynku pracy.

W świetle przywołanych przepisów w stanie prawnym na 2023 r. żadna z profesji z obszaru transportu wodnego i rybactwa nie została wskazana jako zawód, dla którego ze względu na znaczenie dla rozwoju polskiej gospodarki prognozowane jest szczególne zapotrzebowanie na pracowników na krajowym rynku pracy. Jednocześnie wszystkie zawody branży transportu wodnego oraz branży rybackiej wykazane zostały jako zawody, dla których jest prognozowane istotne bądź średnie zapotrzebowanie na pracowników w wybranych regionach (bez zawodów związanych z żeglugą śródlądową oraz rybactwem śródlądowym):

- 1) monter budownictwa wodnego: zapotrzebowanie umiarkowane w woj. pomorskim, zachodniopomorskim, warmińsko-mazurskim,
- 2) monter jachtów i łodzi: zapotrzebowanie istotne w woj. pomorskim, zachodniopomorskim, warmińsko-mazurskim,
- 3) monter kadłubów jednostek pływających: zapotrzebowanie istotne w woj. pomorskim, zachodniopomorskim oraz zapotrzebowania umiarkowane w woj. mazowieckim, warmińsko-mazurskim,
- 4) technik budownictwa wodnego: zapotrzebowanie istotne w woj. zachodniopomorskim oraz zapotrzebowania umiarkowane w woj. pomorskim, warmińsko-mazurskim, lubuskie
- 5) technik budowy jednostek pływających: zapotrzebowanie istotne w woj. pomorskim, zachodniopomorskim, warmińsko-mazurskim,
- 6) technik elektroautomatyk okrętowy: zapotrzebowanie istotne w woj. pomorskim, zachodniopomorskim,
- 7) technik mechanik okrętowy: zapotrzebowanie istotne w woj. pomorskim, zachodniopomorskim,
- 8) technik nawigator morski: zapotrzebowanie istotne w woj. pomorskim, zachodniopomorskim,
- 9) technik przemysłu jachtowego: zapotrzebowanie istotne w woj. pomorskim, zachodniopomorskim, warmińsko-mazurskim
- 10) technik rybołówstwa morskiego: zapotrzebowania umiarkowane w woj. pomorskim, zachodniopomorskim.

W ramach systemu oświaty kształcenie podstawowej kadry technicznej oparte jest o szkolnictwo branżowe i jest realizowane w zależności od wybranego zawodu w szkole branżowej (I i II stopnia), technikum, szkole policealnej oraz na kwalifikacyjnych kursach zawodowych. Kształcenie w poszczególnych zawodach branży transportu wodnego w 2023 r. prowadziły następujące szkoły:

- 1) w zawodzie monter jachtów i łodzi (5 szkół): Branżowa Szkoła I Stopnia w Nowym Dworze Gdańskim, Branżowa Szkoła I Stopnia Nr 4 w Słupsku, Branżowa Szkoła I Stopnia w Węgorzewie, Branżowa Szkoła I Stopnia w Elku, Branżowa Szkoła I Stopnia w Goleniowie,
- 2) w zawodzie monter kadłubów jednostek pływających (4 szkoły): Branżowa Szkoła I Stopnia w Rumii, Branżowa Szkoła I Stopnia w Kłaninie, Branżowa Szkoła I Stopnia w Gdyni, Branżowa Szkoła I Stopnia w Gdańsku,
- 3) w zawodzie technik budownictwa wodnego (1 szkoła): Technikum nr 1 w Zielonej Górze,
- 4) w zawodzie technik budowy jednostek pływających (3 szkoły): Technikum Morskie i Politechniczne w Szczecinie, Technikum nr 18 w Gdańsku, Technikum Budowy Okrętów w Gdyni,
- 5) w zawodzie technik mechanik okrętowy (7 szkół): Policealna Gdyńska Szkoła Morska w Gdyni, Technikum nr 16 w Gdańsku, Technikum Morskie w Kołobrzegu, Technikum Morskie i Politechniczne w Szczecinie, Technikum Morskie w Świnoujściu, Technikum Morskie w Darłowie, Policealna Szkoła Morska w Szczecinie,
- 6) w zawodzie technik nawigator morski (8 szkół): Policealna Gdyńska Szkoła Morska w Gdyni, Policealna Szkoła Morska w Gdyni, Technikum nr 16 w Gdańsku, Technikum Morskie w Kołobrzegu, Technikum Morskie i Politechniczne w Szczecinie, Policealna Szkoła Morska w Szczecinie, Technikum Morskie w Świnoujściu, Technikum Morskie w Darłowie,
- 7) w zawodzie technik elektroautomatyk okrętowy (1 szkoła): Technikum Morskie w Kołobrzegu.

Istotnym wsparciem w przygotowaniu kadry również na potrzeby branży transportu wodnego i branży rybackiej był konkurs realizowany w ramach Krajowego Planu Odbudowy, dotyczący utworzenia nowoczesnych Branżowych Centrów Umiejętności (BCU) w 120 dziedzinach gospodarki. Ogłoszenie konkursu nastąpiło w dniu 22 września 2022 r., a nabór wniosków był kontynuowany w 2023 r. W zakresie właściwym dla polityki morskiej przewidziano możliwość utworzenia BCU w dziedzinach:

- 1) Budowa jednostek pływających,
- 2) Mechanika i elektroautomatyka okrętowa,
- 3) Żegluga morska i rybołówstwo,
- 4) Eksploatacja portów i terminali morskich.

Zadaniem BCU będzie nie tylko kształcenie, szkolenie i egzaminowanie uczniów, studentów, pracowników i innych osób dorosłych związanych z żeglugą morską i rybołówstwem, ale również analizowanie zapotrzebowania na zawody w ww. branżach oraz pośrednictwo w nawiązywaniu współpracy biznesu i edukacji, a także upowszechnianie innowacji i nowych technologii w danej dziedzinie.

Uniwersytet Morski w Gdyni.

Uniwersytet Morski w Gdyni (UMG) kształci specjalistów zgodnie z strategią rozwoju szkolnictwa wyższego w Polsce oraz założeniami polityki morskiej RP. Oferowane programy studiów spełniają krajowe i międzynarodowe standardy oraz pozwalają absolwentom skutecznie konkurować krajowym i międzynarodowym rynku pracy. Uniwersytet Morski kształci studentów na czterech wydziałach: Nawigacyjnym, Mechanicznym, Elektrycznym oraz Zarządzania i Nauk o Jakości.

Liczba studentów na poszczególnych wydziałach uczelni oraz programów wymiany studentów.

W 2023 r. na Uniwersytecie Morskim w Gdyni łącznie na wszystkich rodzajach studiów zdobywało wiedzę 3 544 studentów, w tym 29 z programu wymiany studentów ERASMUS+, w tym 1 648 studentów kształciło się zgodnie z wymaganiami Konwencji STCW. Na Wydziale Elektrycznym studiowało 518 studentów na studiach stacjonarnych oraz 317 na studiach niestacjonarnych oraz 1 student z programu ERASMUS+, na Wydziale Mechanicznym studiowało 378 studentów na studiach stacjonarnych oraz 171 na studiach niestacjonarnych oraz 6 studentów z programu ERASMUS+, na Wydziale Nawigacyjnym studiowało 948 studentów na studiach stacjonarnych oraz 255 na studiach niestacjonarnych oraz 11 studentów z programu ERASMUS+, a na Wydziale Zarządzania i Nauk

o Jakości studiowało 725 studentów na studiach stacjonarnych oraz 203 na studiach niestacjonarnych oraz 11 studentów z programu ERASMUS+.

Współpraca i aktywność międzynarodowa.

Uniwersytet Morski w Gdyni realizując założenia polityki morskiej RP oraz kierując się priorytetami strategii rozwoju uczelni prowadził w 2023 r. współpracę z instytucjami międzynarodowymi oraz z zagranicznymi uczelniami. Przedstawiciele UMG brali udział w konferencjach, spotkaniach oraz wydarzeniach na szczeblu międzynarodowym. Uniwersytet pełnił również rolę organizatora ważnych dla rozwoju współpracy międzynarodowej wydarzeń i konferencji, takich jak 15th International Conference on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation TransNav 2023 oraz 17th Summer Safety&Reliability Seminar – SSARS 2023. Reprezentanci Uniwersytetu Morskiego w Gdyni podejmowali w 2023 r. działania w ramach poniższych struktur morskich instytucji międzynarodowych:

- **IMO – International Maritime Organization** - w dniach 6-10 lutego 2023 r. wiceprzewodniczący krajowej sekcji HTW i Pełnomocnik Rektora UMG ds. STCW, jako członek polskiej delegacji, uczestniczył w 9 sesji Podkomitetu ds. Czynnika Ludzkiego, Szkolenia Zawodowego i Obowiązków Wachtowych Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO). Celem delegacji był udział w obradach plenarnych oraz w pracach powołanych na sesji grup roboczych, w szczególności Grupy Roboczej ds. kompleksowego przeglądu Konwencji STCW-F, 1995 – WG1.

- **IAMU - International Association of Maritime Universities** - na nadzwyczajnym posiedzeniu Międzynarodowej Rady Wykonawczej IAMU, które w dniach 13 i 14 lutego 2023 r. odbyło się w Tokio, jego członkowie wybrali przewodniczącego Stowarzyszenia IAMU oraz członków stałych komitetów wraz z ich przewodniczącymi na lata 2023-2025. Przewodniczącym IAMU i jednocześnie szefem Komitetu ds. Polityki i Planowania (Policy and Planning Committee) wybrany został Rektor UMG.

W dniach 21-25 września 2023 r. Rektor UMG, jako przewodniczący Międzynarodowego Stowarzyszenia Uniwersytetów Morskich IAMU, uczestniczył w International Maritime Education Conference, w której udział wzięli również Sekretarz Generalny IMO oraz rektor World Maritime University. W wydarzeniu uczestniczyli rektorzy oraz przedstawiciele władz prawie 30 uczelni morskich z całego świata. Wydarzenie to odbyło się w Dalian Maritime University.

- **IAIN - International Association of Institutes of Navigation** - w dniach 2-5 maja 2023 r. Rektor UMG uczestniczył jako przedstawiciel International Association of Institutes of Navigation (IAIN), w posiedzeniu 3rd Assembly of the International Hydrographic Organization (IHO) w Monako. W dniu 16 listopada 2023 r. Rektor UMG został wybrany na wiceprzewodniczącego Award Committee IAIN.

Nowe kierunki studiów.

Na Wydziale Mechanicznym został uruchomiony kierunek Morska Energetyka Wiatrowa (MEW) – studia II stopnia uruchomiono w odpowiedzi na potrzeby europejskiego i globalnego rynku pracy, wynikające z transformacji energetycznej światowej gospodarki. Celem studiów jest przygotowanie absolwentów do realizacji zadań organizacyjnych i technicznych związanych z cyklem życia lądowych i morskich obiektów energetyki wiatrowej, począwszy od planowania, poprzez zarządzanie procesami konstruowania, zaopatrywania, eksploatacji, aż po ich likwidację. Proces kształcenia został zaprojektowany tak, by w ramach wybieralnych modułów przedmiotów student pogłębiał swoją wiedzę w zakresie czterech obszarów związanych z cyklem życia farm wiatrowych, tj.:

- a) z fazą rozwoju projektów - ścieżka menadżerska,
- b) z montażem wież elektrowni wiatrowych - ścieżka nautyczna,
- c) z uruchomieniem elektrowni i przesyłem energii elektrycznej - ścieżka integracji cyfrowej,
- d) z fazą eksploatacji i obsługi morskich elektrowni wiatrowych - ścieżka eksploatacyjna.

Niezależnie od wybranej ścieżki na kierunku MEW kształtowane będą kompetencje i umiejętności zawodowe w zakresie znajomości języka angielskiego oraz zarządzania zasobami ludzkimi. Absolwenci będą przygotowani do zarządzania projektami technicznymi i procesami związanymi z planowaniem, projektowaniem, budowaniem, eksploatacją i likwidacją obiektów energetyki wiatrowej, w szczególności

z zarządzaniem procesami wytwarzania energii elektrycznej, procesami logistycznymi, zarządzaniem bezpieczeństwem, niezawodnością i utrzymaniem ruchu obiektów morskich farm wiatrowych.

Na Wydziale Nawigacyjnym został uruchomiony kierunek Navigation – studia I stopnia w języku angielskim trwające 3,5 roku. Absolwenci tego kierunku otrzymują „dyplom inżyniera”. Program jest zgodny ze standardami określonymi w Konwencji dotyczącej standardów szkolenia, certyfikacji i pełnienia wacht (STCW) na poziomie operacyjnym.

Po ukończeniu studiów absolwenci po spełnieniu dodatkowych wymagań uzyskują uprawnienia oficera odpowiedzialnego za wachtę nawigacyjną na statkach handlowych. Tym samym mogą pełnić funkcje oficerskie i kierownicze w działach pokładowych. Absolwenci Transportu Morskiego mogą również wybrać karierę na lądzie, w firmach działających w ramach szeroko rozumianej gospodarki morskiej.

W ramach studiów kandydaci będą uczyć się podstawowych przedmiotów niezbędnych przyszłym inżynierom, w tym matematyki, fizyki, informatyki i automatyki. Zajmą się także bardziej specjalistycznymi tematami, takimi jak astronawigacja, eksploatacja statków komercyjnych, budowa i stabilność statków, komunikacja morska, meteorologia i oceanografia, nawigacja, sprzęt nawigacyjny i wiedza o statkach. Studenci Transportu Morskiego Uniwersytetu Morskiego w Gdyni rozwijają swoją wiedzę i umiejętności praktyczne także poza zajęciami dydaktycznymi. Integralną częścią programu studiów jest szkolenie żeglarskie, które odbywa się co roku na pokładzie żaglowca uczelnianego „Dar Młodzieży”.

Rozwój kadry naukowej.

Prowadzone badania naukowe, liczne publikacje oraz uczestnictwo w krajowych i zagranicznych konferencjach naukowych przyczyniają się do rozwoju kadry badawczo-dydaktycznej UMG. W dyscyplinie naukowej „Automatyka, elektronika, elektrotechnika i technologie kosmiczne” dwie osoby uzyskały stopień doktora oraz dwie stopień doktora habilitowanego. W dyscyplinie naukowej „Informatyka techniczna i telekomunikacja” 1 osoba uzyskała stopień profesora. W dyscyplinie naukowej „Inżynieria lądowa, geodezja i transport” 1 osoba uzyskała stopień doktora oraz 1 stopień profesora. W dyscyplinie naukowej „Inżynieria mechaniczna” 1 osoba uzyskała stopień doktora habilitowanego. W dyscyplinie naukowej „Nauki o zarządzaniu i jakości” 1 osoba uzyskała stopień doktora.

Realizowane projekty i programy badawcze krajowe i międzynarodowe.

W Dziale Prorektora ds. Współpracy i Rozwoju w 2023 r. w ramach programów bądź konkursów badawczych w Uniwersytecie Morskim w Gdyni realizowano 14 projektów. W ramach projektu pn. „Detection, prediction and solutions for safe operations of MASS” (ENDURE) trwającego do 31 grudnia 2023 r. pracowano nad metodami wczesnego wykrywania niebezpiecznych warunków eksploatacyjnych dla autonomicznych statków handlowych w kontekście zapobiegania zderzeniom i zapewnienia spełnienia kryteriów stateczności. W projekcie opracowane zostały metody, algorytmy oraz urządzenia rzeczywiste. UMG był liderem projektu. Łączna kwota kosztów kwalifikowalnych projektu wynosiła ok. 6,5 mln zł.

W Dziale Prorektora ds. Nauki realizowano projekt pn. „Mobilna Podwodna Baza Wsparcia Nurkowego MUDS Base”. W ramach projektu realizowanego do 31 maja 2023 r. wybudowano prototyp Mobilnej Podwodnej Bazy Wsparcia Nurkowego MUDS Base i przetestowano go w warunkach rzeczywistych zarówno na wodach Zatoki Gdańskiej i Zatoki Puckiej oraz w pobliskich jeziorach. Przygotowano również dokumentację techniczną wniosku patentowego. Członkowie koła naukowego SeaQuest dokonali analizy bezpieczeństwa oraz wypadków nurkowych, a wyniki swoich prac opublikowali w kilku artykułach naukowych oraz zaprezentowali na kilku konferencjach i seminariach naukowych. Mobilna Podwodna Baza Wsparcia Nurkowego MUDS Base może być wykorzystywana w hydrotechnice do transportu podwodnego oraz nurkowania z zachowaniem zasad bezpieczeństwa, a w szczególności w celach badawczych, sportowych, rekreacyjnych oraz przy kontrolowanym zanurzeniu i/lub wynurzeniu instalacji elastycznego dzwonu nurkowego (np. typu Batychron) podczas przygotowania podwodnych baz nurkowych z zachowaniem wymaganych przystanków dekompresyjnych umieszczonych na

rożnych głębokościach w toni wodnej. Do jej zalet należy możliwość zastosowania na wodach otwartych i wodach wewnętrznych. Z uwagi na niewielkie zanurzenie baza może przemieszczać się i/lub być przeholowywana na akwenach stosunkowo płytkich.

Natomiast na Wydziale Elektrycznym realizowano projekt pn. „Pionierska eksploracja Zalewu Puckiego na podstawie wysokorozdzielczej teledetekcji lotniczej i akustycznej” w ramach Programu: Sonata 5. Instytucją finansującą było Narodowe Centrum Nauki w ramach konkursu MINIATURA 6 pt.: „Wydajność kwantowa fluorescencji jako narzędzie do rozróżniania zanieczyszczeń morza emulsjami substancji ropopochodnych od naturalnych tłuszczów rybich”. Termin realizacji: 01.10.2021 - 30.09.2024.

- **Instytut Morski Uniwersytetu Morskiego w Gdyni** realizował w 2023 r. łącznie 60 projektów (47 komercyjnych, 1 inwestycyjny, 12 finansowanych z programów badawczo-naukowych) w tym: „Badania środowiskowe, raporty o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięć obejmujących budowę farm wiatrowych wraz z morską i lądową infrastrukturą przyłączeniową na wyznaczonych polach Morza Bałtyckiego”, „Mapowanie siedlisk dennych polskich obszarów morskich (POM) z wykorzystaniem metody mozaikowego sonarowania dna w latach 2021-2023” oraz „Platforma transferu wiedzy FindFISH – Numeryczny System Prognozowania warunków środowiska morskiego Zatoki Gdańskiej dla Rybołówstwa”.

Pozostałe przedsięwzięcia istotne dla realizacji polskiej polityki morskiej.

- Realizacja praktyk morskich dla studentów Uniwersytetu Morskiego na statkach „Dar Młodości” i „Horyzont II”.
Kontynuacja współpracy w zakresie realizacji praktyk na statkach UMG dla uczniów szkół morskich: Hogere Zeevaart School, ZSM w Gdańsku, ZSM w Świnoujściu, ZCEMiP w Szczecinie, ZSŻŚ w Kędzierzynie Koźlu, TŻŚ w Nakle nad Notecią;
- Realizacja praktyk morskich na statku „Dar Młodości” dla studentów Odessa Maritime Academy w ramach pomocy dla Ukrainy.
- Rejs na równik statku „Dar Młodości” z okazji setnej rocznicy przekroczenia równika po raz pierwszy przez statek pod polską banderą. Dokonał tego polski żaglowiec Szkoły Morskiej w Tczewie „Lwów”, który 15 maja 1923 r. wyruszył z uczniami w podróż do Brazylii pod dowództwem komendanta tadeusza Ziółkowskiego.
- Kontynuacja współpracy z Instytutem geofizyki Polskiej Akademii Nauk w zakresie realizacji rejsów na Spistbergen służących zaopatrzeniu Polskiej Stacji Polarnej w Hornsund, a także wymianie naukowców.

Uniwersytet Szczeciński.

Uniwersytet Szczeciński (US) kształci kadry dla urzędów i przedsiębiorstw gospodarki morskiej, w tym dla podmiotów związanych z funkcjonowaniem transportu morskiego (przedsiębiorstw portowych, żeglugowych, spedycyjnych, agencyjnych, międzynarodowych operatorów logistycznych i wielu innych), jak również dla podmiotów związanych z zarządzaniem obszarami morskimi.

Liczba studentów na poszczególnych wydziałach uczelni oraz programów wymiany studentów.

Kierunek/specjalność	Studia stacjonarne		Studia niestacjonarne	
	I stopnia	II stopnia	I stopnia	II stopnia
Logistyka Transport międzynarodowy	37	-	22	-
Logistyka (studia inżynierskie) Inżynieria transportu lądowego	21	-	14	-
Logistyka (studia inżynierskie) Inżynieria systemów logistycznych	37	-	14	-

Logistyka Menadżer łańcuchów dostaw	-	37	-	27
Logistyka (studenci przed wyborem specjalności)	108	41	41	8
Zarządzanie odnawialnymi źródłami energii	28	-	-	-
Oceanografia	28	-	-	-
Oceanografia	-	13	-	-

Tab. 2. Liczba studentów kierunków Logistyka, Logistyka inżynierska, Zarządzanie odnawialnymi źródłami energii oraz Oceanografia w 2023 r.

Kierunek/specjalność	Studia stacjonarne		Studia niestacjonarne	
	I stopnia	II stopnia	I stopnia	II stopnia
Logistyka Transport międzynarodowy	23	-	-	-
Logistyka Projektowanie i eksploatacja systemów magazynowych	-	-	6	-
Logistyka (studia inżynierskie) Inżynieria systemów logistycznych	4	-	-	-
Logistyka (studia inżynierskie) Inżynieria transportu lądowego	15	-	-	-
Logistyka (studia inżynierskie) Logistyka systemów energetycznych	13	-	-	-
Logistyka (studia inżynierskie) Logistyka systemów produkcyjnych			-	7
Logistyka Systemy transportowe i logistyczne	-	5	-	-
Logistyka Menadżer łańcuchów dostaw	-	20	-	6

Tab. 3. Liczba absolwentów kierunków Logistyka oraz Logistyka inżynierska w 2023 r.

W ramach wymiany międzynarodowej programu ERASMUS w semestrze letnim 2022/2023 trzech studentów Wydziału Nauk Ścisłych i Przyrodniczych realizowało związane z kierunkiem oceanografia przedmioty: „hydrobiology”, „hydrochemistry”, „marine environment protection”, „marine ichthyology and parasitology”, „physical oceanography”, „biological oceanography”, „remote sensing of marine environment”.

W semestrze zimowym 2023/2024 roku jeden student w ramach wymiany międzynarodowej programu ERASMUS realizował przedmiot „hydrobiology” z oferty kierunku oceanografia.

Współpraca i aktywność międzynarodowa.

- Instytut Nauk o Morzu i Środowisku:

- 1) organizacja cyklicznych międzynarodowych seminariów pn. „Marginal Seas Webinars” dotyczących tematyki mórz szelfowych (16.03.2023 r., 20.04.2023 r., 11.05.2023 r., 15.06.2023 r., 26.10.2023 r., 16.11.2023 r., 14.12.2023 r.), które odbywają się pod patronatem Sekcji Geologii Morza Komitetu Badań Morza PAN oraz DDE Marginal Seas Task Group;
- 2) organizacja szkoły letniej (09-15.09.2023 r.) Summer School dla studentów China University of Geosciences z Wuhan. W trakcie zajęć terenowych, które odbywały się na wybrzeżu Bałtyku, studenci mieli okazję zapoznać się z jego budową geologiczną oraz procesami zachodzącymi w morskiej strefie brzegowej;
- 3) udział w organizowanym przez Yantai Institute of Coastal Zone Research, Chinese Academy of Science w Yantai szkoleniu dotyczącym pozyskiwaniu cennych bioproduktów z okrzemek, poboru

prób z okrzemkami z wybrzeża Morza Żółtego oraz kontynuacji współpracy naukowej (23.08. - 4.09.2023 r.);

- 4) bilateralne polsko-litewskie warsztaty w ramach projektu INSUMOR – Rola morfologii pobraża i plaży w procesie erozji wybrzeży klifowych (27-29.11.2023 r.);
- 5) współorganizacja wraz z Guangzhou Marine Geological Survey międzynarodowej konferencji pn. „Marine Geology: Marginal Seas – Past and Future”, odbywającej się w trybie hybrydowym w dniach 28.11.2023 r. - 01.12.2023 r. w Guangzhou (Kantonie) w Chinach;
- 6) współpraca pracowników z zagranicznymi instytucjami w zakresie tematyki dotyczącej badań morskich:
 - a) Niemcy (Helmholtz-Zentrum Geesthacht Institute of Coastal Research, Alfred Wegener Institute for Polar and Marine Research, Greifswald University, Leibniz Institute of Baltic Sea Research (IOW) w Warnemünde, MARUM Bremen, Hamburg University of Technology, Fraunhofer Institute Dresden, Federal Agency for Nature Conservation),
 - b) Wielka Brytania (University College of London, University of Southampton, University of Wales, Trinity St David, National Oceanography Centre),
 - c) Chiny (Guangzhou Marine Geological Survey - dotyczy badań geologicznych prowadzonych na Morzu Południowochińskim, China University of Geosciences w Wuhan, Sun Yat-Sen University, Yantai Institute of Coastal Zone Research),
 - d) USA (University of Texas, Yale University, Duke University, University of Rhode Island),
 - e) Portugalia (Centro de Investigação Marinha e Ambiental, Universidade do Algarve),
 - f) Hiszpania (University of Cadiz, Department of Earth Sciences),
 - g) Norwegii (Uni Research Climate, Bjerknes Centre for Climate Research),
 - h) Danii (Greenland Climate Research Centre, Greenland Institute of Natural Resources),
 - i) Litwa (Faculty of Chemistry and Geosciences, Vilnius University, Institute of Geology and Geography, Nature Research Centre, Vilnius),
 - j) Estonia (Institute of Ecology, Tallinn University),
 - k) RPA (South African Environmental Observation Network, Nelson Mandela University),
 - l) Turcja (Kütahya Dumlupınar University, Istanbul),
 - m) Wietnam (Saigon University Ho Chi Minh).

- Instytut Ekonomii i Finansów - organizacja międzynarodowej konferencji „Zarządzanie finansami”, której XXIV edycja konferencji odbyła się w dniach 27-29 września 2023 r. w Kołobrzegu. W konferencji wzięło udział (w trybie stacjonarnym i zdalnym) około 200 osób reprezentujących zarówno uczelnie jak i praktykę gospodarczą, a także doktoranci, studenci i licealiści. W sesji plenarnej odczytano list pełnomocnika rządu ds. gospodarki wodą oraz inwestycji w gospodarce morskiej i wodnej. Podobnie jak w latach wcześniejszych, jedna z sesji panelowych była w całości poświęcona inwestycjom i wyzwaniom w obszarze gospodarki morskiej. Ministerstwo Infrastruktury było współorganizatorem sesji, w której wystąpili przedstawiciele podmiotów reprezentujących gospodarkę morską.

- Wydział Ekonomii, Finansów i Zarządzania - współorganizator Międzynarodowej Konferencji Naukowej „Euro-Trans 2023” w dniach 18-19.09.2023 r. w Szczecinie (Uniwersytet Gdański, Szkoła Główna Handlowa w Warszawie). Oprócz naukowców pochodzących z wiodących ośrodków krajowych w spotkaniu wzięli również udział naukowcy z zagranicy, w tym z Niemiec, Czech, Austrii, Francji, Wielkiej Brytanii, Węgier i Portugalii. Tematem przewodnim konferencji był „Proces kształtowania zrównoważonego transportu. Wysiłki i efekty”. W trakcie obrad poruszano ważne wyzwania związane z celami polityki zrównoważonego transportu, inteligentną i zrównoważoną logistyką oraz funkcjonowaniem transportu w obliczu wstrząsów zewnętrznych (pandemia, wojna w Ukrainie).

Nowe kierunki studiów.

W roku akademickim 2023/2024 uruchomiono studia II stopnia na kierunku „Oceanografia” w Instytucie Nauk o Morzu i Środowisku.

Rozwój kadry naukowej.

Jeden pracownik uzyskał stopień doktora habilitowanego nauk ścisłych i przyrodniczych w dyscyplinie nauki o Ziemi i środowisku, w zakresie oceanologii. Troje pracowników uzyskało stopień doktora nauk ścisłych i przyrodniczych w dyscyplinie nauki o Ziemi i środowisku w zakresie oceanologii. Jeden pracownik uzyskał stopień doktora.

Realizowane projekty i programy badawcze krajowe i międzynarodowe.

- projekt naukowy NCN „Rola morfologii pobraża i plaży w procesie erozji wybrzeży klifowych” (OPUS),
- projekt naukowy NCN „Różnorodność biologiczna oraz biostratygrafia okrzemek kopalnych z biogenicznych osadów krzemionkowych Rowu Mariańskiego (DIOMAT)” (PRELUDIUM),
- projekt naukowy NCN „Wpływ sztormów na sezonową zmienność siedlisk bentosu oraz morfologii brzegu” (MINIATURA 7),
- projekt naukowy NCN „Analiza morfodynamiki wybrzeża wydmowego z wykorzystaniem metod uczenia maszynowego (ACTUAL)” (PRELUDIUM 22),
- projekt finansowany przez Norweskie Centrum Badawcze NORCE „Abrupt Arctic Climate Change” (Gwałtowne zmiany klimatu w Arktyce),
- projekt naukowy NCBiR „Przekraczanie granic poprzez badanie materiałów biogenicznych na bazie okrzemek (CRODIA),
- projekt finansowany przez Polską Fundację na Rzecz Nauki „Zaawansowane biokompozyty dla gospodarki jutra BIOG-NET”,
- projekt finansowany przez DDE Marginal Sea Group,

Pozostałe przedsięwzięcia istotne dla realizacji polskiej polityki morskiej.

- udział pracowników Instytutu Nauk o Morzu i Środowisku w konsorcjum Narodowe Centrum Badań Bałtyckich;
- uczestnictwo pracowników Instytutu Nauk o Morzu i Środowisku w Komitecie Badań Morza Polskiej Akademii Nauk;
- wykorzystanie Stacji Morskiej Uniwersytetu Szczecińskiego w Międzyzdrojach do systematycznej rejestracji danych meteorologicznych oraz zdalnego monitoringu stanu strefy brzegowej przy pomocy zestawu kamer telewizyjnych (badania telemetryczne) oraz pomiarów efektywności rozpraszania energii fal wiatrowych i analizy aktywności brzegowych procesów erozyjnych,
- edukacja dotycząca środowiska Morza Bałtyckiego oraz jego strefy brzegowej prowadzona w Stacji Morskiej Uniwersytetu Szczecińskiego w Międzyzdrojach;
- realizacja prac zleconych na rzecz podmiotów zewnętrznych:
- „Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12.5 m wraz z wykonaniem nadzoru i monitoringu przyrodniczego”,
- „Badania genetyczne organizmów bentonicznych pozyskanych z rejonu Pacyfiku”,
- - zlecenie obejmujące zebranie danych i wykonanie zestawienia w formie bazy danych oraz wstępna analiza sztormów w wybranych krajach Europy z okresu 1950-2022;
- eksperckie wsparcie administracji rządowej: opracowanie wytycznych i warunków technicznych pozyskania danych skanowania laserowego oraz zdjęć lotniczych na potrzeby opracowania NMT, MNPT oraz ortofotomapy w ramach monitoringu brzegu dla Urzędu Morskiego w Szczecinie; sporządzenie „Oceny strategii ponadlokalnej w kontekście długookresowej polityki rozwoju społeczno-gospodarczego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego”;
- organizacja i współorganizacja konferencji z obszaru problematyki energetyki opartej na odnawialnych źródłach energii: IV edycji Międzynarodowej Konferencji Naukowo-Technicznej „Energia nowoczesnych miast. Polskie metropolie wobec geopolitycznych wyzwań energetyki” (Szczecin 23-24 lutego 2023 r.) oraz II Konferencji Naukowo-Technicznej H2Szczecin „Wodór napędem regionu”, (30.11.2023 r.);
- współpraca naukowa pracowników Uniwersytetu Szczecińskiego, Politechniki Morskiej w Szczecinie i Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie w realizacji badań

naukowych nad dywersyfikacją jako strategią operatorów terminali funkcjonujących w portach morskich;

- kontynuacja współpracy dotyczącej organizacji i realizacji praktyk zawodowych, staży dla studentów US i innych form współpracy z ważnymi podmiotami gospodarki morskiej Polski, np. armatorem morskim PP Polska Żegluga Morska w Szczecinie i Zarządem Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A;
- prowadzenie wybranych zajęć dydaktycznych w przedsiębiorstwach związanych z gospodarką morską (jednodniowe warsztaty w rejonie drobnicowym portu morskiego w Szczecinie zorganizowane w dniu 7 listopada 2023 r. dla studentów trzeciego roku kierunku Logistyka i drugiego roku Logistyka inżynierska).

Politechnika Gdańska.

Liczba studentów na poszczególnych wydziałach uczelni oraz programów wymiany studentów.

Kształcenie studentów obejmuje 4 kierunki studiów związanych z morzem I i II stopnia w trybie stacjonarnym i niestacjonarnym.

Kierunek studiów	Stopień studiów	Tryb studiów	Liczba studentów (31.12.2023 r.)
Wydział Inżynierii Mechanicznej i Okrętownictwa			
Oceanotechnika	I	stacjonarne	172
Oceanotechnika	I	niestacjonarne	29
Oceanotechnika	II	stacjonarne	44
Oceanotechnika	II	niestacjonarne	52
Oceanotechnika (j. ang.)	II	stacjonarne	6
Okręty i konstrukcje morskie	I	stacjonarne	50
Budowa Maszyn i Okrętów	I	niestacjonarne	29
Transport i Logistyka	I	stacjonarne	225
Transport i Logistyka	II	stacjonarne	25
Projektowanie i budowa jachtów	I	stacjonarne	59
Wydział Elektroniki, Telekomunikacji i Informatyki			
Profil inż. Systemy wbudowane czasu rzeczywistego	I	stacjonarne	7
Profil inż. Systemy Geoinformatyczne	I	stacjonarne	3
Specjalność: Systemy wbudowane czasu rzeczywistego	II	stacjonarne	14
Specjalność uzupełniająca: Technologie pojazdów autonomicznych	II	stacjonarne	9
Specjalność mgr Technologie Geoinformatyczne i Mobilne	II	stacjonarne	14

Tab. Liczba studentów na poszczególnych wydziałach Politechniki Gdańskiej w 2023 r.

Na studiach podyplomowych zakończono VII edycję kierunku pn. „Morska Energetyka Wiatrowa” i rozpoczęto VIII edycję (55 słuchaczy w ramach edycji). Ponadto w drugiej edycji kierunku „Inżynieria ropy i Gazu” uczestniczyło 22 studentów.

Współpraca i aktywność międzynarodowa.

Wydział Inżynierii Mechanicznej i Okrętownictwa.

Instytut Budowy Okrętów.

- Realizacja projektu badawczego w formie zlecenia finansowanego przez holenderską firmę Aegir Marine, członkiem konsorcjum poza Wydziałem Inżynierii Mechanicznej i Okrętownictwa jest renomowana uczelnia techniczna TU Delft.
- Pracownicy Instytutu Budowy Okrętów są aktywnymi uczestnikami branżowych konferencji międzynarodowych.
- W ramach wielu konkursów i projektów międzynarodowych pracownicy Instytutu odbywają krótko i długoterminowe staże zagraniczne w jednostkach naukowych (np. Sapinza University – Rzym, Lusofona University – Lizbona, Alto – Finlandia itd.).

Wydział Elektroniki, Telekomunikacji i Informatyki.

Katedra Inżynierii Mikrofalowej i Antenowej.

- Nawiązanie współpracy z partnerami z Estonii rozwijającymi technologie mogące mieć zastosowanie w pojazdach autonomicznych.
- Współpraca z partnerami zagranicznymi w ramach Grupy Zadaniowej Pojazdy Autonomiczne koordynowanej przez CTC, mająca na celu budowę łańcucha wartości w obszarze pojazdów typu USV (unmanned surface vehicle) dla inspekcji offshore.

Katedra Architektury Systemów Komputerowych.

- Przygotowanie recenzji rozprawy doktorskiej oraz udział w obronie i pracach komisji Simon Blindheim, Norwegian University of Science and Technology (NTNU), Norwegia, tytuł rozprawy „Risk-aware decision-making and control of autonomous ships”. Współpraca kontynuowana w ramach Projektu Grupowego WETI – dodanie obsługi map morskich S-57 oraz prognoz pogody (we współpracy z NTNU).
- Wykład zaproszony (keynote speech) pt.: „AI in ship path planning and collision avoidance - opportunities and pitfalls” w ramach konferencji IEEE INTERNATIONAL CONFERENCE ON MARINE ARTIFICIAL INTELLIGENCE AND LAW 2023, 03-04.09.2023 r. ,Tajwan.
- Przygotowanie recenzji rozprawy doktorskiej na Universidad Euskal AZTI, Hiszpania pt.: „Solving fishing routing problems with metahueristics”, współpraca była kontynuowana, trwały prace nad wspólną publikacją.

Nowe kierunki studiów.

W 2023 r. na Wydziale Inżynierii Mechanicznej i Okrętownictwa po raz pierwszy uruchomiono nabór na kierunek „Okręty i konstrukcje morskie” mający zastąpić Oceanotechnikę. Po raz pierwszy odbył się również nabór na studia:

- Budowa Maszyn i Okrętów – studia I stopnia,
- Projektowanie i budowa jachtów – studia I stopnia o profilu ogólnoakademickim,
- przygotowywano również nowy kierunek studiów podyplomowych: Budowa okrętów.

Rozwój kadry naukowej.

W 2023 r. na wydziale Inżynierii Mechanicznej i Okrętownictwa złożone zostały 2 wnioski o profesury, 1 wniosek o habilitację w toku, obroniono dwa doktoraty.

Realizowane projekty i programy badawcze krajowe i międzynarodowe.

Wybrane projekty badawcze realizowane w roku 2023:

- Projekt pn. „Bezzałogowa platforma nawodno-powietrzna wykorzystująca efekt przypowierzchniowy wspierająca działania Wojsk Specjalnych na akwenach morskich” (DROZD) - budżet 16 mln zł, finansowany przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju z programu: Obronności i bezpieczeństwa państwa w ramach programu pn. „Rozwój nowoczesnych, przełomowych technologii służących bezpieczeństwu i obronności państwa” pk. „SZAFIR”, czas trwania 01.02.2023 r. - 01.02.2026 r.;
- Projekt pn. „System podwodnej komunikacji bezprzewodowej dla potrzeb bezzałogowych i autonomicznych platform morskich”. Wniosek złożony do Narodowego Centrum Badań i Rozwoju w konkursie SZAFIR4 przez konsorcjum złożone z następujących podmiotów: Politechnika Gdańska, Uniwersytet Morski w Gdyni, Federacja Akademii Wojskowych, Hydromega Sp. z o.o.;
- Projekt pn. „System monitoringu i obserwacji terenów portowych z wykorzystaniem bezzałogowych mobilnych platform badawczych / Marine port surveillance and observation system using mobile unmanned research units” (MPSs). Projekt realizowany na podstawie umowy z Narodowym Centrum i Rozwoju, współfinansowanej ze środków Norweskiego Mechanizmu Finansowego na lata 2014-2021 w ramach programu Fundusze norweskie i EOG. Projekt realizowany jest przez konsorcjum w składzie: Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A, Politechnika Gdańska, Uniwersytet Morski w Gdyni, Norsk Institutt for Vannforskning (Norwegia), Miros AS (Norwegia). Czas realizacji projektu 1.02.2021 r. - 1.02.2024 r.

Pozostałe przedsięwzięcia istotne dla realizacji polskiej polityki morskiej.

W ramach Politechniki Gdańskiej funkcjonują dwa centra ogólnouczeniiane:

- Centrum Morskiej Energetyki Wiatrowej - centrum oferuje wsparcie naukowe w zakresie projektowania, technologii wytwarzania, eksploatacji morskich farm wiatrowych, prowadzi badania, doradza jak rozwiązać problemy techniczne, szkoli kadrę kierowniczą i inżynierską;

- Centrum Technologii Bezpieczeństwa i Obronności - ogólnouczeniiane, interdyscyplinarne centrum badawczo-rozwojowe, którego celem jest koordynowanie i nadzorowanie działalności badawczej, produkcyjnej, usługowej i handlowej w zakresie technologii bezpieczeństwa i obronności oraz wytwarzania i obrotu wyrobami i technologiami o przeznaczeniu wojskowym lub policyjnym w zakresie zgodnym z zapisami uzyskanej koncesji. Centrum Technologii Bezpieczeństwa i Obronności kontynuuje działalność prowadzoną dotychczas przez Centrum Morskich Technologii Militarnych Politechniki Gdańskiej, przejmując jej prawa i obowiązki.

Ponadto w ramach powołanego dnia 22.11.2021 r. na Politechnice Gdańskiej Konsorcjum „Nauka dla morza” w dniu 31 marca 2023 r. złożono wnioski do Ministerstwa Edukacji i Nauki w sprawie wsparcia kształcenia na uczelniach wchodzących w skład konsorcjum na kierunkach związanych z szeroko rozumianą gospodarką morską oraz w szczególności z morską energetyką wiatrową, w tym organizacji studiów I i II stopnia.

Do konsorcjum przystąpiło 8 uczelni: Politechnika Gdańska, Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni, Akademia Morska w Szczecinie, Politechnika Koszalińska, Uniwersytet Gdański, Uniwersytet Morski w Gdyni, Uniwersytet Szczeciński i Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie. Celem konsorcjum jest zintegrowane i kompleksowe doradztwo, konsultacje specjalistyczne oraz wytwarzanie innowacyjnych rozwiązań technologicznych, procesowych lub organizacyjnych dla jednostek administracji publicznej, firm i innych podmiotów zewnętrznych, obejmujące szeroko pojętą tematykę morskiej energetyki wiatrowej. Ważnym obszarem działalności Konsorcjum jest także transfer wiedzy do polskich podmiotów gospodarczych, organizacji lub instytucji związanych z budową i utrzymaniem MEW.

Na Wydziale Elektroniki, Telekomunikacji i Informatyki na Katedrze Sygnałów i Systemów wykonano prace związane z modernizacją i remontami systemów sonarowych na okrętach i śmigłowcach Marynarki Wojennej RP o łącznej wartości około 4 mln zł. Prace te są kontynuacją programu modernizacji istniejących na okrętach Marynarki Wojennej RP systemów sonarowych prowadzonych w Centrum Technologii Bezpieczeństwa i Obronności Politechniki Gdańskiej. W wyniku tych prac

w okresie ostatnich kilkunastu lat ponad 30 systemów sonarów o różnym przeznaczeniu zostało gruntownie zmodernizowanych do poziomu nie odbiegającego od współczesnych standardów światowych.

Na Wydziale Elektrotechniki i Automatyki wykonano prace związane z modernizacją i remontami systemów okrętowych Marynarki Wojennej RP. Prace te prowadzono w ramach Centrum Technologii Bezpieczeństwa i Obronności Politechniki Gdańskiej wydziałowym ośrodkiem doświadczalnym.

Akademia Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte w Gdyni.

Od lat ważnym elementem działalności Akademii Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte w Gdyni (AMW) w obszarze kształcenia oraz prowadzenia działalności naukowej są zadania z zakresu polityki morskiej państwa. Uczelnia z wieloletnią tradycją morską prowadzi kształcenie zarówno studentów wojskowych, jak i cywilnych. Trzy spośród czterech wydziałów prowadzi proces kształcenia zbieżny z polityką morską państwa.

Liczba studentów na poszczególnych wydziałach uczelni oraz programów wymiany studentów.

- Wydział Nawigacji i Uzbrojenia Okrętowego – 328 studentów, w tym 197 studentów wojskowych;
- Wydział Mechaniczno-Elektryczny – 544 studentów, w tym 166 studentów wojskowych;
- Wydział Dowodzenia i Operacji Morskich – 887 studentów, w tym 218 studentów wojskowych.

Ponadto uczelnia prowadzi wymianę studentów na kierunkach morskich z takimi krajami jak: Bułgaria, Chorwacja, Portugalia, Włochy, Austria, Belgia, Litwa, czy Rumunia. Studenci mają możliwość skorzystania z projektów wymiany na zagranicznych uczelniach w ramach programu ERASMUS+. Dodatkowo oferta Uczelni umożliwia studentom wojskowym skorzystania także z wymiany zagranicznej poprzez realizację programu Emilyo (European initiative for the exchange of young officers).

Studenci mają również możliwość praktycznego wykorzystania umiejętności w ramach udziału w zespołach badawczych. W 2023 r. studenci AMW wygrali dwa konkursy ogłoszone przez Ministerstwo Obrony Narodowej na budowę morskich pojazdów bezzałogowych. Uznanie szerokiego grona ekspertów zdobyły pojazd nawodny operacyjno-rozpoznawczy oraz podwodny bezzałogowy system morski przewidziany do badania skażenia na dużych głębokościach.

Współpraca i aktywność międzynarodowa.

W 2023 r. zespół badawczy złożony z krajów bałtyckich zainicjował projekt, którego wynikiem końcowym będzie średniej wielkości statek demonstracyjny do autonomicznego działania dla szeregu przybrzeżnych operacji. Uruchomienie programu, w którym projekt otrzymał dofinansowanie było odpowiedzią na wzrastające niepokoje w rejonie Morza Bałtyckiego w kontekście infrastruktury krytycznej, jak i przyszłych możliwych działań destabilizujących.

Nowe kierunki studiów.

Uruchomione w roku akademickim 2022/2023 nowe kierunki studiów wojskowych na Wydziale Dowodzenia i Operacji Morskich oraz jednolite studia magisterskie na kierunkach Nawigacja, Mechanika i Budowa Maszyn, Mechatronika i Systemy Informacyjne w Bezpieczeństwie cieszyły się dużym zainteresowaniem również w roku akademickim 2023/2024. Na dwóch technicznych wydziałach – na Wydziale Nawigacji i Uzbrojenia Okrętowego oraz na Wydziale Mechaniczno-Elektrycznym prowadzone były studia I stopnia w języku angielskim dla studentów z Kataru.

Realizowane projekty i programy badawcze krajowe i międzynarodowe.

Projektem istotnym dla rozwoju zdolności militarnych w środowisku morskim jest zaprojektowanie i wdrożenie roju Autonomicznych Pojazdów Podwodnych. Realizacja projektu polegać będzie na implementacji i demonstracji w warunkach morskich roju pojazdów AUV. Przykładowymi zadaniami, które mogą być wykonywane przez rój są: ochrona obiektu o dużej wartości (np. zakotwiczony statek), wejście do portu, a następnie rozdzielenie się w celu wykonania nałożonych na pojazdy zadań, np. rozpoznanie lub unieszkodliwienie wybranych celów (np. statków.) W obu powyższych zadaniach

pojazdy poruszają się razem w zwartym szyku i w skoordynowany sposób reagują na określone zadania, m.in. wykrycie obiektu.

Potencjał kadry naukowej AMW oraz stopień poświadczeń dostępu do informacji niejawnych daje możliwości wykonania zadań na styku tych dwóch istotnych dla domeny morskiej płaszczyzn. W 2023 r. ponad 22 pracowników uczelni brało udział w opracowaniu „Wytycznych w zakresie metodyki i metodologii sporządzania ekspertyz do oceny wpływu morskiej farmy wiatrowej na systemy obronności państwa”. Wspomniany dokument jest kluczowy dla procesu budowy morskich farm wiatrowych podczas oceny wniosków potencjalnych inwestorów w tym nowym rozdziale bezpieczeństwa energetycznego państwa.

W związku z potrzebą zaangażowania w jedno z priorytetowych działań jakim jest bezpieczeństwo infrastruktury krytycznej, uczelnia zdecydowała się na udział w I edycji targów „Edu Offshore Wind” w Gdańsku – pierwszego wydarzenia dedykowanego rozwojowi branży offshore w tym morskich farm wiatrowych. Podczas wydarzenia z ramienia AMW eksperci wzięli udział w panelach dyskusyjnych m.in. dotyczących kształcenia kadr na potrzeby offshore, MFW oraz bezpieczeństwa MFW na Bałtyku.

Pozostałe przedsięwzięcia istotne dla realizacji polskiej polityki morskiej.

W dniu 27 czerwca 2023 r. wraz z Ministerstwem Obrony Narodowej oraz Ośrodkiem Badawczo-rozwojowym Centrum Techniki Morskiej Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni była współorganizatorem Międzynarodowej Konferencji pn. „Digital Baltic - Towards common security”. Celem konferencji, oprócz wzmocnienia współpracy w regionie Morza Bałtyckiego była m.in. wymiana doświadczeń i zacieśnienia współpracy przemysłowej, naukowej i wojskowej pomiędzy państwami regionu Morza Bałtyckiego; identyfikacja aktualnych zagrożeń dla infrastruktury krytycznej, podejmowanych działań i inicjatyw służących ochronie jej zasobów; synergiczne działanie z inicjatywami NATO i UE (NATO – Digital Ocean); identyfikacja szans i możliwości, a także potencjalnych zagrożeń związanych z wejściem Finlandii i Szwecji do NATO oraz proponowanie rozwiązań budujących zdolności państw regionu Bałtyku do gromadzenia, analizy oraz wymiany danych i informacji.

Ponadto w 2023 r. uczelnia aktywnie współorganizowała szereg innych konferencji i sympozjów o tematyce morskiej w kontekście bezpieczeństwa gospodarczego, ekonomicznego oraz militarnego. Efektem tych aktywności jest współpraca polegająca na interdyscyplinarnych badaniach, długoterminowe umowy w zakresie praktyk specjalnościowych studentów wojskowych i cywilnych oraz możliwość zdobycia „know how” dla kadry i studentów AMW.

[Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie.](#)

Liczba studentów na poszczególnych wydziałach uczelni oraz programów wymiany studentów.

LP.	WYDZIAŁ	RAZEM
1.	Wydział Architektury	535
2.	Wydział Biotechnologii i Hodowli Zwierząt	444
3.	Wydział Budownictwa i Inżynierii Środowiska	845
4.	Wydział Ekonomiczny	277
5.	Wydział Elektryczny	746
6.	Wydział Informatyki	1097
7.	Wydział Inżynierii Mechanicznej i Mechatroniki	683
8.	Wydział Kształtowania Środowiska i Rolnictwa	426
9.	Wydział Techniki Morskiej i Transportu	160
10.	Wydział Nauk o Żywności i Rybactwa	346

11.	Wydział Technologii i Inżynierii Chemicznej	212
RAZEM		5771

Tab. 4. Liczba studentów ZUT na poszczególnych wydziałach.

Wydział Techniki Morskiej i Transportu.

PROGRAM ERASMUS – dane dotyczące zagranicznej mobilności studentów (wyjazdy na studia częściowe) oraz pracowników (wyjazdy dydaktyczne).

Rok akademicki 2022/2023

wyjazdy studentów WTMiT na studia częściowe: 0;
 wyjazdy studentów WTMiT na praktyki zawodowe: 3;
 wyjazdy dydaktyczne nauczycieli akademickich WTMiT: 1;
 przyjazdy zagranicznych studentów na część kształcenia (studia): 0;
 przyjazdy zagranicznych studentów na część kształcenia (praktyki zawodowe – program IAESTE): 2.

Rok akademicki 2023/2024

wyjazdy studentów WTMiT na studia częściowe: 3;
 wyjazdy studentów WTMiT na praktyki zawodowe: 0;
 wyjazdy dydaktyczne nauczycieli akademickich: 0;
 przyjazdy zagranicznych studentów na część kształcenia: 0.

Wydział Nauk o Żywności i Rybactwa.

PROGRAM ERASMUS – dane dotyczące zagranicznej mobilności studentów (wyjazdy na studia częściowe) oraz pracowników (wyjazdy dydaktyczne).

Rok akademicki 2023/2024

wyjazdy studentów WNoŻiR (kierunek: ichtiologia i akwakultura) na studia częściowe i praktyki zawodowe: 0;
 wyjazdy dydaktyczne nauczycieli akademickich: 3;
 przyjazdy zagranicznych studentów na studia (kierunek: rybactwo): 7;
 przyjazdy zagranicznych studentów na praktykę zawodową (kierunek: rybactwo): 2.

Od roku akademickiego 2017/2018 Wydział Nauk o Żywności i Rybactwa współpracuje z Vinh University w Wietnamie w ramach akcji ERASMUS+.

Współpraca i aktywność międzynarodowa.

Wydział Techniki Morskiej i Transportu (WTMiT) Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie (ZUT) jest partnerem stowarzyszonym (poza głównym konsorcjum projektowym) w międzynarodowym projekcie europejskich studiów magisterskich „EMSHIP+ – Advanced design of ships and offshore structures” w ramach programu europejskiego ERASMUS MUNDUS (uczelnia koordynująca: Universite de Liege, Belgia). ZUT jako partner stowarzyszony może prowadzić konsultacje związane z pracami magisterskimi oraz przyjmować studentów na praktyki zawodowe. Projekt trwa do 30.09.2024 r.

Wydział Nauk o Żywności i Rybactwa współpracuje z międzynarodowymi jednostkami naukowymi prowadząc wspólne badania z Humboldt University of Berlin, Institut of Freshwater Ecology and Inland Fisheries oraz zasiadając w Radzie UE ds. Codex Alimentarius i Komitecie KKŻ FAO/WHO ds. ryb i produktów rybnych. Oprócz aktywnego uczestniczenia w międzynarodowych zespołach badawczych, uzyskane wyniki prac są publikowane przez pracowników naukowych w międzynarodowych czasopiśmie.

Nowe kierunki studiów.

W roku 2023 ZUT w Szczecinie nie uruchomił żadnych nowych kierunków ściśle związanych z tematyką morską, jednakże został uruchomiony nowy kierunek studiów: Gospodarka turystyczna – studia stacjonarne I stopnia.

Rozwój kadry naukowej.

W 2023 r. pracownik Wydziału Nauk o Żywności i Rybactwa uzyskał tytuł profesora. Obrona doktoratu wdrożeniowego poświęconego „Modelowaniu procesów decyzyjnych w zakresie wejścia statków morskich i śródlądowych na tor wodny Świnoujście – Szczecin”.

Realizowane projekty i programy badawcze krajowe i międzynarodowe.

- „Funkcjonalne materiały gradientowe - obliczenia statyczne i dynamiczne”. Projekt naukowy finansowany przez Narodowe Centrum Nauki w ramach programu OPUS edycja 15 (czas realizacji od 28.01.2019 r. do 27.01.2023 r.).
- „Udział w projekcie badawczym związanym z zaprojektowaniem urządzenia do zbierania zanieczyszczeń stałych i olejowych z wody, finansowanym w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014 – 2020 (RPO WZP) - Wykonanie analizy i opracowanie koncepcji technologii usuwania zanieczyszczeń z wody zgodnie z umową „Opracowanie innowacyjnego urządzenia do usuwania i transportu powierzchniowych zanieczyszczeń akwenów śródlądowych oraz morskich przez ALUMARE Sp. z o.o.” w związku z realizacją projektu dofinansowanego ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.
- „Redukcja zużycia energii w aspekcie zmniejszenia negatywnego wpływu rybactwa śródlądowego i morskiego na środowisko” – Program Operacyjny Rybactwo i Morze działanie 1.13.
- „Opracowanie innowacyjnych i proekologicznych metod wykorzystujących presję środowiska w rozrodzie i inkubacji ikry oraz wychowie stadiów młodocianych ryb łososiowatych, w naturalnym środowisku, niedostępnym ze względu na przeszkody migracji” – Program Operacyjny Rybactwo i Morze działanie 1.13.
- „Opracowanie technologii wytwarzania nowych, innowacyjnych produktów z wykorzystaniem mięsa pochodzącego z ryb małowartościowych gospodarczo i niechcianych połowów - ryby niechciane ze smakiem zjadane” – Program Operacyjny Rybactwo i Morze działanie 1.13.
- „Ochrona naturalnych zasobów dwuśrodowiskowych gatunków ryb zagrożonych i cennych gospodarczo- sieci wędrównej e certy, poprzez zastosowanie innowacyjnych metod wspomagania naturalnego rozrodu” - Program Operacyjny Rybactwo i Morze działanie 1.3.
- „Opracowanie i wykorzystanie pułapkowych narzędzi połowu dostosowanych do warunków panujących w polskiej przybrzeżnej strefie Bałtyku” – Program Operacyjny Rybactwo i Morze działanie 1.3.
- „Wzmacnianie naturalnych populacji najcenniejszych ichtiotaksonów (w tym wędrównych ryb łososiowatych) w oparciu o przyjazne środowisko innowacyjne przedsięwzięcia w postaci nowatorskich technik wylęgarniczych, w tym urządzenie tarlisk, opracowanie pasz dla ryb przeznaczonych do zarybień wraz z oceną ich wpływu na zdrowotność i potencjał rozrodczy ryb oraz środowiskowy monitoring pod kątem rozwoju infrastruktury społeczno-gospodarczej regionu” – Program Operacyjny Rybactwo i Morze działanie 2.1.
- „Innowacyjny system gospodarki wodnej, azotowo-fosforowej oraz zarządzania energią elektryczną w obiekcie hodowlanym pstrąga tęczowego w systemie RAS” - Program operacyjny Rybactwo i Morze działanie 2.1.
- „Innowacyjne metody intensyfikacji produkcji ryb w stawach, polegające na optymalizacji wykorzystania istniejącej powierzchni hodowlanej i zastosowaniu nowatorskich rozwiązań technologicznych, umożliwiających chów perspektywicznych gatunków ryb (łososiowatych, drapieżnych, jesiotrowatych) przy jednoczesnym zachowaniu ekologicznych walorów stawów

i ekonomiczno-społecznym wzmocnieniu polskiej akwakultury śródlądowej - STAWPROPLUS” - Program Operacyjny Rybactwo i Morze działanie 2.1.

- „Opracowanie technologii nowych i innowacyjnych produktów z karpia w celu zapewnienia całorocznego zbytu tego surowca z gospodarstw akwakultury” - Program Operacyjny Rybactwo i Morze działanie 2.1.

- „Niskonakładowy multitroficzny system do chowu ryb i foślin/Fishplant” – Program Operacyjny Rybactwo i Morze działanie 2.1.

- „System doradztwa spersonalizowanego w oparciu o stosowanie innowacyjnych praktyk produkcyjnych, rozwój technologiczny i zastosowanie najnowocześniejszych rozwiązań zarządzania w gospodarstwach rybackich ze szczególnym uwzględnieniem hodowli ryb łososiowatych” - Program Operacyjny Rybactwo i Morze działanie 2.2.

Pozostałe przedsięwzięcia istotne dla realizacji polskiej polityki morskiej.

Uczelnia posiada Laboratorium Badań Cech Pożarowych Materiałów akredytowane przez Polskie Centrum Akredytacji, której zakres obejmuje ponad 30 metod badawczych, w tym 7 metod badań materiałów i wyrobów stosowanych na statkach określonych w Międzynarodowym Kodeksie Stosowania Prób Ogniwych w zakresie spełniania wymagań przepisów niepalności, rozprzestrzeniania płomienia po powierzchni, zapalności mebli tapicerowanych, pionowo zawieszonych tekstyliów, a także zapalności składników pościeli. Laboratorium wykonuje również badania podatności na samozagrzewanie ładunków przewożonych drogą morską - zgodnie z Międzynarodowym morskim kodeksem stałych ładunków masowych (Kodeks IMSBC) oraz Manual of Tests and Criteria, Test N.4. Laboratorium posiada świadectwo uznania Polskiego Rejestru Statków oraz jest uznawane przez Międzynarodową Organizację Morską. Działalność naukowo-badawcza laboratorium obejmuje: badania właściwości materiałów wyposażenia stosowanych w obiektach morskich i lądowych, badania z zakresu biernej ochrony przeciwpożarowej obiektów morskich, badania cech pożarowych materiałów w aspekcie ich wykorzystania do ilościowej oceny poziomu zagrożenia pożarowego obiektów technicznych morskich i lądowych.

Ponadto w 2023 r. ZUT realizował:

- współpracę z otoczeniem gospodarczym:
 - Klaster Morski Pomorza Zachodniego;
 - Zachodniopomorski Klaster Morski;
 - Zachodniopomorski Klaster Żeglarski;
- współpracę ze szkołami średnimi w ramach Zachodniopomorskiego Centrum Edukacji Morskiej i Politechnicznej w Szczecinie.

[Politechnika Koszalińska.](#)

Liczba studentów na poszczególnych wydziałach uczelni oraz programów wymiany studentów.

Liczba studentów na Politechnice Koszalińskiej w 2023 r. na poszczególnych wydziałach kształtowała się następująco:

Wydział	Liczba studentów studiów stacjonarnych	Liczba studentów studiów niestacjonarnych	Razem
Wydział Inżynierii Lądowej, Środowiska i Geodezji	178	264	442
Wydział Mechaniczny	212	309	521
Wydział Elektroniki i Informatyki	419	141	560
Wydział Nauk Ekonomicznych	508	341	849

Wydział Architektury i Wzornictwa	124	0	124
Wydział Humanistyczny	517	150	667
Filia w Szczecinku	24	9	33
Razem	1982	1214	3196

Tab. 1 Liczba studentów na Politechnice Koszalińskiej w 2023 r. (z cudzoziemcami).

W ramach programu ERASMUS+ „Mobilność - Szkoły wyższe” w 2023 r. zorganizowano:

- wyjazdów studentów na studia – 15;
- wyjazdów studentów na praktyki – 1;
- wyjazdów nauczycieli akademickich w celu prowadzenia zajęć – 10;
- wyjazdów pracowników w celach szkoleniowych – 31;
- wyjazdów nauczycieli/pracowników do Izraela – 4;
- przyjazdów nauczycieli/pracowników z Izraela – 3;
- wyjazdów nauczycieli/pracowników do Tajwanu – 1;
- przyjazdów nauczycieli/pracowników z Tajwanu – 1;
- przyjazdów nauczycieli/pracowników z Gruzji – 3;
- przyjazdów studentów na studia z zagranicznych uczelni – 65;
- przyjazdów pracowników – 5.

Współpraca i aktywność międzynarodowa.

Program CEEPUS jest pierwszym programem współpracy wielostronnej w dziedzinie edukacji krajów Europy Środkowej, ustanowionym na podstawie wielostronnej umowy międzynarodowej. Krajami członkowskimi Programu CEEPUS są: Albania, Austria, Bułgaria, Chorwacja, Czarnogóra, Czechy, Macedonia, Mołdawia, Rumunia, Polska, Słowacja, Słowenia, Serbia, Węgry, Bośnia i Hercegowina oraz Kosowo. Podstawowym celem Programu jest wspieranie wymiany akademickiej w zakresie kształcenia i doskonalenia zawodowego, zarówno studentów, jak i nauczycieli akademickich. Umożliwia on intensyfikację kontaktów między szkołami wyższymi krajów będących Stronami Porozumienia.

Politechnika Koszalińska jest koordynatorem następujących sieci:

- Engineering as Communication Language in Europe oraz partnerem w następujących sieciach:
- Renewable Energy Sources;
- Image Processing, Information Engineering & Interdisciplinary Knowledge Exchange;
- Implementation and Utilization of e-learning Systems in Study Area of Production Engineering in Central European Region;
- Agriculture and Environment in the 21st Century - @groen;
- New Directions for Forestry Sciences in Central Europe;
- Teaching and Research of Environment-oriented Technologies in Manufacturing;
- Research, Development and Education in Precision Machining.
- Sustainable Development of the Bioeconomy - Management of Sustainable Agricultural Production;
- CESEENet - Central, East and South-East European PhD Network in Management and Economics;
- BG-UACEG-Sofia / Teaching and Learning Civil Engineering in European Context;
- INTEGRATION Development, education and practical improvement in the field of multifaceted problems of designing and manufacturing products for industrial and biomedical purposes.

W ramach programu CEEPUS III zorganizowano:

- 25 wyjazdów pracowników;
- 7 przyjazdów gości;
- 1 wyjazd studentów i doktorantów.

Ponadto w ramach współpracy naukowej, Uczelnia brała udział w projekcie Programu Granty Interwencyjne NAWA „Wpływ emisji pyłu węglowego w Porcie Gdańsk na otoczenie. Studium przypadku i sugerowane rozwiązania”.

Nowe kierunki studiów.

Od roku akademickiego 2023/2024 uruchomione zostały nowe kierunki studiów:

1. Elektroenergetyka – studia II stopnia o profilu ogólnoakademickim na Wydziale Mechanicznym.
2. Jakość i Bezpieczeństwo Żywności – studia I stopnia o profilu praktycznym na Wydziale Mechanicznym.

Nowe specjalności:

1. Inżynierskie Zastosowania Informatyki na kierunku Elektronika i Telekomunikacja, I stopnia, o profilu ogólnoakademickim.
2. Morska Energetyka Wiatrowa na kierunku Energetyka, I stopnia, o profilu ogólnoakademickim.
3. Energetyka Jądrowa na kierunku Energetyka, I stopnia, o profilu ogólnoakademickim.
4. Projektowanie Maszyn i Urządzeń dla Morskiej Energetyki Wiatrowej na kierunku Mechanika i Budowa Maszyn, I stopnia, o profilu ogólnoakademickim.
5. Logistyka Morska na kierunku Logistyka, I stopnia, o profilu praktycznym.
6. Budownictwo Morskie i Inżynieria Brzegu, na kierunku Budownictwo, II stopnia, o profilu ogólnoakademickim.

Ponadto na Wydziale Nauk Ekonomicznych trwały prace związane z uruchomieniem w roku akademickim 2024/2025 nowych kierunków studiów:

- International Business – studia I stopnia o profilu ogólnoakademickim,
- Analityka Biznesowa – studia II stopnia o profilu ogólnoakademickim.

Rozwój kadry naukowej.

W Politechnice Koszalińskiej w roku 2023 obroniono 9 doktoratów, z czego 8 o tematyce powiązanej z gospodarką morską.

Realizowane projekty i programy badawcze krajowe i międzynarodowe.

W 2023 r. realizowany był m.in. projekt pn. „Technologia obróbki mechanicznej karpia w gospodarstwach akwakultury i w zakładach przetwórstwa ryb. Poradnik.” w ramach Programu Operacyjnego Rybactwo i Morze 2014-2020, działanie 2 „Wspieranie zrównoważonej, innowacyjnej i konkurencyjnej akwakultury”. Termin realizacji 12.07.2013 r. – 31.05.2023 r. Wysokość dofinansowania: 1 975 711,91 zł. Ponadto złożony został wniosek realizacji projektu:

- **EU4DUAL4UKRAINE** - realizacja zadania zleconego MEiN pn. „Solidarni z Ukrainą – Uniwersytety Europejskie”. Celem projektu jest współpraca akademicka z uczelniami ukraińskimi kompletna do działań podejmowanych przez Politechnikę Koszalińską w ramach sojuszu Uniwersytetu Europejskiego EU4DUAL - European University for Dual Studies. Partnerzy projektu: Lwowski Uniwersytet Narodowy im. Iwana Franki - Ukraina, Przykarpacki Uniwersytet Narodowy im. Wasyla Stefanyka w Iwano-Frankiwsku - Ukraina, Narodowy Uniwersytet Techniczny Ukrainy Politechnika Kijowska im. Igora Sikorskiego - Ukraina. Budżet projektu: 819 966,00 zł. Wniosek uzyskał dofinansowanie, planowana realizacja: 01.01.2024 r.– 31.12.2024 r.

OCHRONA ŚRODOWISKA MORSKIEGO.

Podstawowymi celami środowiskowymi w odniesieniu do środowiska morskiego jest poprawa stanu wód morskich, w szczególności poprzez ochronę i zachowanie środowiska morskiego, zapobieganie jego degradacji lub, gdy jest to wykonalne, odtworzenie ekosystemów morskich na obszarach, gdzie uległy one niekorzystnemu oddziaływaniu oraz stopniową eliminację zanieczyszczenia środowiska morskiego w celu wykluczenia znacznego wpływu na morską różnorodność biologiczną, ekosystemy morskie i zdrowie ludzkie.

Działania na rzecz ochrony środowiska morskiego na forum IMO.

W 2023 r. Polska kontynuowała udział w cyklicznych posiedzeniach Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego oraz Podkomitetu ds. Reagowania i Zwalczania Zanieczyszczeń Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), podczas których rozważane były m.in. następujące kwestie:

- redukcja emisji gazów cieplarnianych ze statków;
- szkodliwe organizmy w wodach balastowych;
- identyfikacja i ochrona obszarów specjalnych, obszarów kontroli emisji (ECA) oraz szczególnie wrażliwych obszarów morskich (PSSA);
- zapobieganie zanieczyszczaniu powietrza;
- efektywność energetyczna statków;
- realizacja planu działania na rzecz przeciwdziałania zanieczyszczaniu morza odpadami z tworzyw sztucznych ze statków;
- zapobieganie i reagowanie na zanieczyszczenia;
- bezpieczeństwo i stopień zagrożenia dla środowiska chemikaliami;
- zmniejszenie negatywnego wpływu emisji sadzy z żeglugi międzynarodowej na Arktykę.

W zakresie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych ze statków Komitet przyjął zaktualizowaną Strategię IMO w sprawie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych ze statków, która wyznacza ścieżkę redukcji emisji pochodzących z żeglugi międzynarodowej do 2050 r.

W wyniku zakończenia przeglądu wytycznych z 2011 r. Komitet przyjął zaktualizowane Wytyczne w sprawie kontroli i postępowania z zanieczyszczeniami biologicznymi ze statków w celu minimalizacji przenoszenia inwazyjnych gatunków wodnych.

Działania w ramach Ramowej Dyrektywy w sprawie Strategii Morskiej.

W 2023 r. przedstawiciele Polski uczestniczyli w pracach grup roboczych działających przy Komisji Europejskiej, mających na celu wspólne wdrożenie Ramowej Dyrektywy w sprawie Strategii Morskiej (RDSM). W omawianym roku sprawozdawczym podczas spotkań procedowano następujące kwestie:

- MSCG (grupa koordynacyjna ds. strategii morskiej) – w 2023 roku kontynuowano prace w zakresie przeglądu dyrektywy w sprawie strategii morskiej. Zaprezentowano stan sprawozdawczości na podstawie art. 13 i 14; pierwsze wyniki oceny wskazują na opracowanie mniejszej liczby nowych działań w przekazanych raportach oraz niewystarczające wykonanie zaleceń z poprzedniego cyklu. Zaprezentowano plany Komisji Europejskiej dotyczące przygotowania raportu podsumowującego cele środowiskowe oraz rozważono włączenie unijnych wiążących celów środowiskowych do rewizji dyrektywy. Przedłożono do zatwierdzenia przewodnik do raportowania art. 8, 9, 10 RDSM w trzecim cyklu planistycznym.

- WG DIKE (grupa ds. wymiany danych, informacji i wiedzy) – w 2023 r. trwały prace nad aktualizacją przewodnika do raportowania aktualizacji art. 8, 9 i 10 RDSM. Podczas spotkań opracowano zaktualizowane wytyczne dotyczące sprawozdawczości w odniesieniu do artykułów 8, 9, 10 przed rozpoczęciem trzeciego cyklu wdrażania. Kontynuowano prace nad przygotowaniem nowych formularzy do raportowania odpowiadających strukturą wytycznym z zaktualizowanego przewodnika do wykonania drugiej aktualizacji wstępnej oceny stanu środowiska wód morskich, przedstawiono także nowe narzędzie do raportowania na platformie Reportnet 3 oraz umożliwiono jego przetestowanie. Państwa członkowskie są zobligowane do przekazania raportów aktualizacji art. 8, 9, 10 do 15 października 2024 roku. Opracowany przewodnik do raportowania został przedłożony do zatwierdzenia przez MSCG 11 maja 2023 r.

- TG DATA (grupa techniczna ds. danych) – w 2023 roku nie było spotkania grupy, jednakże podczas spotkania DIKE-29 uzgodniono propozycję wznowienia prac grupy w 2024 roku.

- WG POMESA (grupa ds. programów działań i analiz społeczno-ekonomicznych) – w skład grupy wchodzi przedstawiciele Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie (PGW WP) oraz

Ministerstwa Infrastruktury. Komisja Europejska przedstawiła stan sprawozdawczości w odniesieniu do art. 13 i 14. Komisja w dalszym ciągu identyfikuje opóźnienia w przekazywaniu raportów przez niektóre państwa członkowskie, co w konsekwencji prowadzi do opóźnień w pełnej ocenie pozostałych raportów, które zostały złożone w 2022 r. Jednym z wiodących tematów spotkań grupy POMESA było budowanie synergii w zakresie wspólnego wdrażania RDW i RDSM. Nakładanie się zakresu przestrzennego RDSM i RDW powoduje w szczególności niespójności na wodach przejściowych i przybrzeżnych, przy czym pierwszeństwo ma RDW. W analizie luk opracowanej w ramach aPOWM wszelkie odniesienia do celów środowiskowych dotyczących wód przejściowych i przybrzeżnych musiały być odniesieniami do celów ustanowionych w zestawie celów środowiskowych dla wód morskich. Jednym z identyfikowanych problemów są cykle sprawozdawczości, które nie są dostosowane między RDSM a RDW, co powoduje nieefektywność sprawozdawczości państw członkowskich i wykorzystywania odpowiednich danych. W przypadku aktualizacji programu działań w 2022 r. podczas składania przez Polskę raportu pojawił się problem uzupełnienia danych bez zaktualizowanego raportu z RDW (IIaPGW).

Działania w ramach Konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego.

W 2023 r. Polska aktywnie uczestniczyła w działaniach prowadzonych przez Komisję Ochrony Środowiska Morskiego Bałtyku (Komisja Helsińska/HELCOM), wypełniając tym samym zobowiązania prawne w dziedzinie ochrony środowiska morskiego Morza Bałtyckiego. Prace HELCOM prowadzone były w ramach 8 grup roboczych i w wielu grupach eksperckich, aby w pełni wykorzystać potencjał ekspertów i skupić się na nadrzędnym celu, jakim jest osiągnięcie dobrego stanu środowiska Morza Bałtyckiego do 2030 r.

W związku z trwającą agresją Federacji Rosyjskiej na Ukrainę funkcjonowanie HELCOM uwarunkowane było wprowadzoną w 2022 r. i nadal obowiązującą w 2023 r. „pauzą strategiczną”, m.in. zawieszającą wszystkie posiedzenia organów HELCOM oraz formacji roboczych z udziałem przedstawicieli Federacji Rosyjskiej. Zawieszenie nie oznaczało zaprzestania działalności HELCOM w 2023 r., a spotkania HELCOM odbywały się w formie tzw. „nieoficjalnych sesji konsultacyjnych”, bez uczestnictwa przedstawicieli Federacji Rosyjskiej, tj. w ramach formatu H.9.

Główne prace Komisji Helsińskiej skupiały się na dalszej dyskusji nad wdrażaniem zaktualizowanego Bałtyckiego Planu Działania (BSAP), przyjętego podczas konferencji ministerialnej w dniu 20 października 2021 r. w Lubece w Niemczech. Poszczególne działania w ramach BSAP zostały przewidziane do wdrożenia albo na poziomie HELCOM (poziom wspólny) lub przez poszczególne Strony Konwencji (poziom krajowy), albo jednocześnie przez HELCOM i Strony Konwencji (poziom wspólny / krajowy). Monitorowanie wykonania tych działań powierzono albo poszczególnym formacjom roboczym HELCOM (w przypadku działań wspólnych) albo Sekretariatowi HELCOM w Helsinkach (w przypadku działań krajowych). Jednocześnie dokonano wstępnego przyjęcia harmonogramu i planu dla przyszłej sprawozdawczości z działań w ramach BSAP.

Nie mniej istotnym tematem w ramach prac HELCOM w 2023 r. stanowiło zaplanowane na kwiecień 2024 r. spotkanie ministerialne oraz uroczystości 50. rocznicy podpisania pierwotnej Konwencji Helsińskiej (z 1974 r.). W ramach przygotowań do ww. wydarzeń powołano specjalną grupę roboczą prowadzącą prace nad projektami dwóch dokumentów (deklaracji ministerialnej oraz oświadczenia ministerialnego), przewidzianych do przyjęcia podczas spotkania ministerialnego.

Ponadto, w 2023 r. zakończono prace nad trzecią edycją holistycznej oceny Morza Bałtyckiego, stanowiącą próbę kompleksowego przeglądu stanu ekosystemu całego Morza Bałtyckiego (tzw. program HOLAS III), jak i umożliwienia śledzenia postępów w realizacji celów HELCOM. Ich efektem był opublikowany dokument główny („State of the Baltic Sea 2023. Third HELCOM holistic assessment 2016-2021”) oraz raporty tematyczne dot. bioróżnorodności, eutrofizacji, rozkładu przestrzennego presji i ich wpływu, analizy ekonomiczno-społecznej, jak i substancji niebezpiecznych, odpadów morskich, hałasu podwodnego i gatunków inwazyjnych. Przyjęto również wstępny harmonogram procesu przeglądu po HOLAS 3 i planowania przygotowań do fazy rozwoju w kierunku HOLAS 4.

W 2023 r. w ramach HELCOM zakończono prace w zakresie reorganizacji struktury roboczej HELCOM, aby w maksymalnym stopniu wesprzeć realizację działań HELCOM, w tym również wdrażanie BSAP. W jej efekcie utworzono 3 nowe grupy robocze:

- grupę roboczą ds. redukcji presji pochodzenia morskiego (WG Sea-based pressures);
- grupę roboczą ds. bioróżnorodności, ochrony i restytucji stanu środowiska oraz ochrony przyrody (WG BioDiv);
- grupę roboczą ds. zarządzania składnikami pokarmowymi i substancjami niebezpiecznymi oraz zrównoważonymi praktykami rolniczymi (WG Source to sea) w miejsce dotychczas istniejących grup WG PRESSURE, WG State&Conservation oraz WG AGRI.

Jednocześnie, przyjęto nowe plany prac grup roboczych oraz mandaty i plany prac niektórych z grup eksperckich w ramach ujednoczonych formatów tych dokumentów. Rozpoczęto również dyskusję nad przeglądem zreorganizowanej struktury roboczej HELCOM i podjęciem odpowiednich działań w oparciu o informacje zwrotne otrzymane od formacji roboczych HELCOM. W powiązaniu z dokonaną reorganizacją struktury roboczej HELCOM dokonano również uruchomienia nowego Portalu Delegatów HELCOM (HELCOM Meeting Portal), zawierającego nowe funkcjonalności dla ekspertów zaangażowanych w prace HELCOM.

Mając na uwadze szeroki zakres prac realizowanych w ramach HELCOM, zapewnianie aktywnego udziału Polski w ramach HELCOM wymaga zaangażowania znacznej liczby podmiotów na poziomie krajowym realizujących na podstawie ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2022 r. poz. 2512) zadania w zakresie takich działów administracji rządowej, jak m.in.: gospodarka morska, gospodarki wodna, klimat, środowisko, gospodarowanie złożami kopalnymi, gospodarka, transport, turystyka, rolnictwo, rybołówstwo, zdrowie.

Za koordynację spraw związanych z członkostwem Polski w Komisji Helsińskiej odpowiadał Krajowy Sekretariat ds. HELCOM w Polsce (Krajowy Sekretariat ds. HELCOM), który jest zlokalizowany w strukturach Ministerstwa Infrastruktury, natomiast Zastępca Dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej pełnił funkcję Przewodniczącego Delegacji Polskiej w HELCOM.

W 2023 r. w oparciu na przeprowadzonej przez Krajowy Sekretariat ds. HELCOM w 2022 r. ocenie stanu zaangażowania Polski w prace HELCOM:

- dokonano przeglądu udziału ekspertów z Polski w pracach formacji roboczych HELCOM oraz poproszono zidentyfikowane podmioty o wyznaczenie ekspertów do prac w ramach HELCOM;
- wypracowano oraz zaktualizowano wytyczne w zakresie współpracy międzyresortowej z Krajowym Sekretariatem ds. HELCOM;
- prowadzono prace nad krajowym mechanizmem sprawozdawczości z wdrażania działań z zaktualizowanego BSAP oraz corocznego zaangażowania podmiotów krajowych w prace HELCOM.

Działania te mają być kontynuowane w 2024 r. Jednocześnie z inicjatywy Sekretariatu HELCOM w Helsinkach na forum krajowym prowadzono działania na rzecz wyznaczenia liderów krajowych dla poszczególnych grup roboczych HELCOM celem unormowania współpracy pomiędzy HELCOM a Stronami Konwencji w ramach prac formacji roboczych. Działania te mają być kontynuowane w 2024 r.

Pozostałe działania Krajowego Sekretariatu ds. HELCOM dotyczyły m.in.:

- bieżącego informowania oraz pomocy krajowym ekspertom w założeniu kont na nowej wersji HELCOM Meeting Portal;
- przebudowy strony Krajowego Sekretariatu ds. HELCOM o szczegółowe informacje w zakresie organizacji i funkcjonowania HELCOM, kluczowych dokumentów HELCOM oraz współpracy w ramach HELCOM na poziomie krajowym;
- dokonaniu tłumaczenia na język polski niektórych z kluczowych dokumentów HELCOM, m.in. zaktualizowanego BSAP.

Spotkania polityczne HELCOM w 2023 r.

W 2023 r. odbyło się nieformalne spotkanie Komisji Helsińskiej oraz dwa nieformalne spotkania Przewodniczących Delegacji (HoD). W przypadku potrzeby omówienia istotnych kwestii bieżących, zorganizowano również *ad hoc* kilka dodatkowych spotkań HoD. W 2023 r. spotkania polityczne, poza wskazanymi ww. tematami, zajmowały się również perspektywami dalszego funkcjonowania HELCOM w kontekście obowiązującej „pauzy strategicznej”, kwestiami finansowymi (przyjęcie budżetu HELCOM na lata 2023-2024 bez składki Rosji) oraz kwestiami bieżącymi, takimi jak: katastrofa ekologiczna na Odrze, planowaną budowę elektrowni atomowej na polskim wybrzeżu, skutkami wycieków gazu z gazociągów NordStream, czy też zatopioną amunicją.

Ponadto, na forum politycznym podniesione zostały następujące kwestie istotne dla Polski:

- informowania przez Strony Konwencji na forum HELCOM o dużych projektach infrastrukturalnych w obszarze Morza Bałtyckiego, które mają skutki transgraniczne (zgodnie z art. 7 Konwencji Helsińskiej oraz Zaleceniem 17/3 HELCOM) – w kontekście potrzeby niejasności obecnych przepisów i potrzeby doprecyzowania procedur informacyjnych;
- wydobywaniu minerałów z dna Morza Bałtyckiego – w kontekście potrzeby prac nad wspólnym podejściem, obejmującym utratę i naruszenie dna morskiego w wyniku eksploatacji ;
- składowaniem dwutlenku węgla (CO₂) pod dnem Morza Bałtyckiego (CCS) – pod kątem niejasności co do uregulowania ww. kwestii przez Konwencję Helsińską, jak i planowanych inwestycji w zakresie CCS przez niektóre ze Stron Konwencji.

W spotkaniach politycznych brali udział przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury (Przewodniczący oraz Zastępca Przewodniczącego).

HELCOM MARITIME – grupa robocza ds. morskich.

Grupa robocza HELCOM MARITIME zajmuje się przede wszystkim zapobieganiem wszelkim zanieczyszczeniom ze statków, w tym celowym zrzutom operacyjnym, a także przypadkowym zanieczyszczeniom. Rosnący popyt na transport morski zagraża wrażliwym ekosystemom i źródłom utrzymania wielu ludzi, którzy są zależni od morza.

Do głównych zadań Grupy Roboczej HELCOM MARITIME należy:

- zapewnienie przestrzegania oraz skutecznego i jednolitego stosowania przyjętych przepisów poprzez ścisłą współpracę międzynarodową;
- identyfikacja i promowanie działań mających na celu ograniczenie zanieczyszczenia morza przy jednoczesnym zapewnieniu bezpiecznej żeglugi.

W 2023 r. grupa MARITIME skupiała się głównie na dyskusji nad postępowaniem we wdrażaniu zaktualizowanego BSAP w zakresie przypisanych jej działań. Ponadto zajmowano się następującymi kwestiami:

- wód balastowych, biofoulingu i systemów przeciwporostowymi w świetle uregulowań prawnych;
- ograniczeniem zanieczyszczania morza przez statki;
- paliwami nisko- i zeroemisyjnymi;
- zrzutami ścieków ze statków i portowymi urządzeniami do odbioru odpadów;
- bezpieczeństwem żeglugi;
- hałasem podwodnych generowanym przez żeglugę.

W pracach grupy biorą udział przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury, urzędów morskich oraz polskich portów morskich. Liderem krajowym w ramach WG MARITIME jest przedstawiciel Ministerstwa Infrastruktury.

WG Sea-based pressures (HELCOM Working Group on Reduction of Pressures from Sea-based sources) – grupa robocza ds. redukcji presji pochodzenia morskiego.

Prace grupy skupiają się na monitorowaniu oraz ograniczaniu występowania i wpływu negatywnych czynników na Morze Bałtyckie, których źródłem są: odpady morskie, zaburzenia i utrata dna morskiego, zatopiona amunicja i wraki, gatunki nierodzące oraz impulsowy i ciągły hałas podwodny. Grupa zajmuje

się również wdrażaniem odpowiednich środków łagodzących wskazane presje, a także raportowaniem do IMO w sprawie zatapiania urobku na morzu. Grupa robocza działa na styku nauki i polityki, zapewniając dostępność wystarczającej wiedzy technicznej oraz informacji przydatnych w celu wspierania krajowych i regionalnych procesów decyzyjnych i wdrożeniowych.

W 2023 r. w ramach prac grupy rozpatrzono oraz zalecono do zatwierdzenia przez organy polityczne HELCOM m.in. następujące dokumenty:

- projekt ostatecznych Wytocznych HELCOM dotyczących zarządzania urobkiem na morzu;
- projekt założeń politycznych dotyczący środków zapobiegania zanieczyszczaniu morza tworzywami sztucznymi przez balony i konfetti jako zarys polityki HELCOM;
- zmieniony plan wdrażania działań w ramach Regionalnego Planu Działań w zakresie odpadów morskich;
- projekt raportu z oceny składowania urobku z pogłębiania na Morzu Bałtyckim za 2021 r.

Strona polska brała aktywny udział w pracach grupy, dokonując m.in. prezentacji pn. „Koncepcja budowy infrastruktury metrologicznej w obszarze akustyki podwodnej w Głównym Urzędzie Miar”. Na forum grupy Polskę reprezentują przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury, Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi, jednostek podległych wymienionym ministerstw oraz Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska. Liderem krajowym w ramach WG Sea-based Pressures jest przedstawiciel Departamentu Gospodarki Morskiej MI.

HELCOM RESPONSE – grupa robocza ds. reagowania.

Grupa robocza HELCOM RESPONSE zajmuje się wszystkimi kwestiami związanymi z reagowaniem na zanieczyszczenia morza przez statki, w szczególności w postaci rozlewów substancji ropopochodnych lub chemikaliów. Prace grupy ukierunkowane są na zapewnienie odpowiedniego poziomu przygotowania na ewentualne zdarzenia w regionie Morza Bałtyckiego.

Posiedzenia grupy roboczej HELCOM RESPONSE w 2023 r. miały charakter nieformalnych konsultacji, które skupiały się przede wszystkim na następującej tematyce:

- ocena ryzyka oraz bezpieczeństwo żeglugi, w szczególności w aspekcie realizacji działania S31 zaktualizowanego BSAP zobowiązującego do opracowania oceny ryzyka dla całego regionu Morza Bałtyckiego;
- operacje zwalczania zanieczyszczeń przeprowadzone w ostatnim czasie i płynące z nich wnioski;
- krajowa i regionalna zdolność do zwalczania zanieczyszczeń na morzu i na brzegu morskim;
- wraki i inne niebezpieczne obiekty zatopione;
- nadzór lotniczy i wykrywanie zanieczyszczeń.

Jednym z wniosków z przeprowadzonych corocznych ćwiczeń reagowania na rozlewy BALEX DELTA była kwestia komunikacji między systemami CECIS Civil Protection oraz CECIS Marine Pollution w przypadku zdarzenia dotyczącego zarówno kwestii bezpieczeństwa, jak i zanieczyszczenia środowiska morskiego. W 2025 r. ćwiczenia te odbędą się na obszarach morskich RP.

Pod auspicjami grupy działa również grupa ekspercka „Expert Group on Environmental Risks of Submerged Objects” (EG SUBMERGED). Grupa wnosi swój wkład w skoordynowane na szczeblu regionalnym działania dotyczące zatopionej amunicji i materiałów wybuchowych, jak również innych zatopionych potencjalnie niebezpiecznych obiektów pod kątem ich wpływu na środowisko morskie Morza Bałtyckiego. W 2022 r. grupa zakończyła prace nad treścią raportu dotyczącego zalegającej na dnie Morza Bałtyckiego broni konwencjonalnej i chemicznej. W roku 2023 doprecyzowano sposób prezentacji danych pochodzących z tego raportu na mapach, które stanowią wkład do HELCOM Map and Data Service (MADS). W tym samym czasie rozpoczęto prace nad przygotowaniem analogicznego raportu poświęconego wrakom, na których mogą zalegać materiały niebezpieczne.

Ponadto, w 2023 roku zainicjowano prace nad rozważeniem rozszerzenia listy hot spot'ów (miejsc, w których stwierdzono silne negatywne oddziaływanie na środowisko) o nowe pozycje, w tym uwzględniające zatopione materiały niebezpieczne. Grupa ekspercka EG SUBMERGED została zaproszona do włączenia się w realizację tego projektu.

HELCOM GEAR - grupa robocza ds. wdrażania podejścia ekosystemowego.

Głównym zadaniem grupy jest zapewnienie synergii działań w regionie Morza Bałtyckiego. Najważniejszymi elementami koordynowanymi w regionie są: programy monitoringu, wskaźniki służące do oceny dobrego stanu środowiska, ocena presji na środowisko morskie, a także programy działań. Podczas spotkań omówiono m.in. temat wdrażania programu działań, skupiając się na analizie luk na potrzeby następnej aktualizacji art. 13. przedstawiciel PGW WP poinformował, że Polska w opracowanym dokumencie uwzględniła:

- analizę luk w działaniach uniemożliwiających osiągnięcie celów środowiskowych,
- analizę luk w wiedzy dotyczącej stanu środowiska morskiego uniemożliwiających prawidłowe planowanie i monitoring działań.

Istnieją także liczne przypadki, w których z powodu niedostatku danych monitoringowych, braku ustalonej wartości progowej czy wręcz braku ustalonego wskaźnika obrazującego dane kryterium, nie jest możliwe stwierdzenie luki w dotychczas wdrożonych działaniach, a jedynie luki w wiedzy. Takie luki zostały przeanalizowane pod kątem dotychczas zrealizowanych prac na poziomie unijnym, regionalnym i krajowym, mających na celu ich usunięcie. W 2023 zakończyły się prace nad przygotowaniem kolejnej oceny stanu Morza Bałtyckiego za lata 2016-2021 (HOLAS III). Raport ukazał się w październiku 2023 r., w związku z czym podczas spotkań grupy GEAR dyskutowano nad oceną dla HOLAS 4 w kolejnych latach, co wiąże się m.in. z propozycją utworzenia krajowych punktów kontaktowych, które zapewniałyby koordynację w zakresie wkładu krajowego i zaangażowania w procesy prowadzące do HOLAS 4 oraz, że tego rodzaju zadanie może wymagać rozszerzenia prac poza WG GEAR. Dokonano również przeglądu zaktualizowanych harmonogramów wdrażania RDSM.

HELCOM BioDiv - grupa robocza ds. ochrony różnorodności biologicznej i monitorowania stanu środowiska morskiego.

Przedstawiciele Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi aktywnie angażowali się w prace grupy HELCOM BioDiv (poprzednia nazwy grupy HELCOM STATE&CONSERVATION). W 2023 r. działania HELCOM i państw członkowskich Konwencji Helsińskiej skupiały się na analizie możliwych kierunków działań nowej grupy ds. różnorodności biologicznej, a także przedyskutowaniu możliwego wsparcia HELCOM jako międzynarodowej platformy wymiany doświadczeń, we wdrażaniu nowych unijnych zobowiązań w tym między innymi projektowanego rozporządzenia UE o odbudowie zasobów przyrodniczych. Przedstawiciele MRiRW byli między innymi zaangażowani w dyskusję w zakresie poszczególnych grup roboczych i zmiany zakresów ich zadań, a także nowych projektów zarządzanych przez grupę HELCOM BioDiv. Istotnym elementem pracy HELCOM w 2023 r., była też dyskusja nad nowym planem pracy grupy i wdrażaniem działań w zakresie Bałtyckiego Planu Działania HELCOM.

HELCOM FISH I HELCOM FISH-M ORAZ CG AQUACULTURE

Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi jest aktywnie zaangażowane w prace grupy roboczej ds. zrównoważonego rybołówstwa w oparciu o podejście ekosystemowe (HELCOM FISH), podgrupy ds. ryb migrujących (HELCOM FISH-M) i podgrupy ds. zrównoważonej akwakultury (HELCOM CG AQUACULTURE). W 2023 r. w związku z ukończeniem pracy nad BAT/BEP dla zrównoważonej akwakultury mandat grupy HELCOM CG AQUACULTURE wygasł. Niemniej możliwe jest kontynuowanie pracy tej grupy w związku z koniecznością analizy i aktualizacji zalecenia HELCOM w obszarze zrównoważonej akwakultury i takie prace są planowane.

Natomiast, prace w ramach grupy HELCOM FISH skupiają się głównie na zaplanowaniu działań grupy na przyszłość i dostosowaniu jej pracy do celów i działań zdefiniowanych w zaktualizowanym Bałtyckim Planie Działania HELCOM, a także na aktualizacji i przyjęciu nowych zaleceń HELCOM.

HELCOM SOURCE TO SEA – grupa robocza ds. gospodarowania substancjami odżywczymi i substancjami niebezpiecznymi oraz zrównoważonymi praktykami rolniczymi .

Grupa powstała po zmianie struktury grup roboczych HELCOM poprzez wydzielenie z grupy PRESSURE tematów związanych z presjami lądowymi i połączenie jej z grupą ds. rolnictwa. Głównym

zadaniem grupy jest analiza źródeł zanieczyszczeń biogenych i substancji niebezpiecznych oraz zarządzanie zrównoważonymi praktykami rolniczymi. Prace grupy skupiają się na identyfikacji źródeł zanieczyszczeń (w tym zanieczyszczeń lądowych: punktowych i obszarowych) oraz proponowaniu działań, jakie należy podjąć w celu ograniczenia zanieczyszczeń przedostających się do Morza Bałtyckiego, w szczególności związanych z ograniczeniem presji pochodzącej z rolniczego zagospodarowania terenu. W 2023 r. przedstawiciele Polski (PGW WP) brali udział w pracach grupy, które dotyczyły m.in. wdrażania ustaleń BSAP, zmiany zasad związanych z wyznaczaniem hot spotów, redukcji biogenów dopływających do Morza Bałtyckiego oraz wyznaczania celów redukcyjnych dla Morza Bałtyckiego. Przedstawiciele Polski przekazali grupie raport podsumowujący status komunalnych hot spotów z listy HELCOM w Polsce wraz z analizą możliwości ich wykreślenia. Raport został przedyskutowany z przedstawicielami HELCOM, a uwagi do jego treści zostały odnotowane. Trwała redakcja dokumentu według wytycznych przekazanych przez grupę.

PLC IG – grupa implementacyjna projektu Bilans Ładunków Zanieczyszczeń.

W 2023 r. pozyskano dane do sporządzenia rocznego bilansu ładunków zanieczyszczeń za rok 2022. Raport roczny HELCOM PLC zawierać będzie dane dotyczące ładunków zanieczyszczeń odprowadzanych rzekami z obszaru Polski do Morza Bałtyckiego (z obszarów monitorowanych i niemonitorowanych), wielkości ładunków dopływających do Polski z innych Państw, a także odpływających poza jej granice. Informacje te opierają się na danych Państwowego Monitoringu Środowiska w zakresie stężeń substancji biogenych (azotu i fosforu oraz ich form) oraz metali ciężkich (cynku, miedzi, ołowiu, niklu, chromu, rtęci i kadmu), a także danych Państwowej Służby Hydrologiczno-Meteorologicznej w zakresie przepływów. Raport zawierać będzie także informacje o ładunkach zanieczyszczeń odprowadzanych bezpośrednio do Morza Bałtyckiego przez oczyszczalnie ścieków komunalnych, przemysłowych i obiekty akwakultury.

Działania w ramach Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego.

W 2023 r. we współpracę w ramach SUERMB zaangażowane były następujące kraje: Polska, Dania, Szwecja, Finlandia, Litwa, Łotwa, Estonia oraz północne kraje związkowe Niemiec. Współpraca ta realizowana była na wielu poziomach: rządowym, regionalnym i lokalnym, z udziałem ośrodków badawczych i akademickich, regionalnych struktur współpracy, organizacji pozarządowych oraz biznesu.

W tym okresie Polska współkoordynowała 4 z 14 Obszarów Tematycznych Strategii:

1. Obszar Tematyczny **Biogeny** (PA Nutri) – Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie wspólnie z Finlandią.
2. Obszar Tematyczny **Innowacje** (PA Inno) – Ministerstwo Edukacji i Nauki (od 13.12.24 Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego) wspólnie z Estonią i Finlandią.
3. Obszar Tematyczny **Kultura** (PA Culture) – Instytut Adama Mickiewicza z Niemcami (kraj związkowy Szlezwik - Holsztyn).
4. Obszar tematyczny **Turystyka** (PA Tourism) Pomorska Regionalna Organizacja Turystyczna jako koordynator wiodący (tzw. Lead PAC) z Finlandią.

Polski Narodowy Koordynator SUERMB był umiejscowiony w Departamencie Polityki Europejskiej Ministerstwa Spraw Zagranicznych. Na forum Grupy Narodowych Koordynatorów (NCG) rok 2023 poświęcono na kwestie związane z funkcjonowaniem Baltic Sea Strategy Point (BSP), który rozpoczął formalnie swoją działalność w październiku 2022 r. W okresie sprawozdawczym NCG podjęła również decyzje dot. zasad planowania i raportowania. Wiele miejsca poświęcono zagadnieniom monitoringu i ewaluacji funkcjonowania obszarów tematycznych. Wyzwaniem pozostaje nadal komunikacja Strategii; część członków grupy uznaje tutaj postępy za niezadowalające.

W pierwszym kwartale 2023 r. na forum Grupy Narodowych Koordynatorów Strategii podjęto decyzję w sprawie ujednoczenia harmonogramu Dorocznego Forum z prezydencjami państw członkowskich w SUERMB. W związku ww. zmianą organizatorem Dorocznego Forum SUERMB w 2025 r. będzie Polska. Do końca 2023 r. nie zostały podjęte żadne wiążące decyzje związane z przygotowaniem

wydarzenia. Jesienią 2023 Narodowi Koordynatorzy rozpoczęli dyskusję nt. aktualizacji Planu Działania SUERMB, uzgadniając wstępny harmonogram i zakres prac.

W 2023 r. wprowadzono nowy format comiesięcznych spotkań interesariuszy SUERMB „EUSBSR Monthly” dedykowanych bieżącym sprawom związanym z wdrażaniem Strategii. Ponadto, z inicjatywy m.in. Polskiego Narodowego Koordynatora we wrześniu 2023 r. doszło do pierwszego od czasu powołania BSP spotkania w wyłącznym gronie narodowych koordynatorów SUERMB. Istotna wartość dodana tej inicjatywy (m.in. możliwość omówienia wybranych kwestii związanych z oceną działania BSP i strukturą zarządzania SUERMB) zdecydowała o woli kontynuacji rozmów w tym formacie.

W dniu 5 września 2023 r. Narodowy Koordynator zorganizował spotkanie z interesariuszami Strategii z udziałem m.in. przedstawicieli koordynatorów obszarów tematycznych, punktów kontaktowych ds. poszczególnych Obszarów Tematycznych SUERMB (focal points) oraz Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej. W trakcie spotkania dokonano wstępnego przeglądu działań w poszczególnych obszarach tematycznych oraz przeprowadzono wstępną dyskusję nt. polskiego przewodnictwa w Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego przypadającego na okres II połowy 2024-I poł. 2025.

Z inicjatywy Narodowego Koordynatora w Warszawie dniach 21 i 22 listopada 2023 r. zorganizowane zostały również warsztaty z udziałem panelistów z Polski, Szwecji oraz Finlandii. Pierwsze z nich, adresowane do przedstawicieli resortów i instytucji podległych, poświęcono rozwijaniu kompetencji uczestników oraz wymianę opinii nt. przygotowania do polskiej prezydencji w SUERMB. Drugie – dla przedstawicieli regionów oraz instytucji regionalnych stanowiły zaproszenie do debaty nt. możliwości wykorzystania Strategii oraz rozwijania kontaktów międzynarodowych.

Ponadto przedstawiciele wielu resortów brali udział w spotkaniach oraz w międzynarodowych konferencjach i seminariach dotyczących współpracy w regionie Morza Bałtyckiego. Przedstawiciele Polski wzięli m.in. czynny udział w 14. Dorocznym Forum Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego zatytułowanym „Submerged munitions in the Baltic Sea - environmental, security and other challenges”, które odbyło się w dniach 4-5 października 2023 r. w Rydze (Łotwa), zorganizowanym przez MSZ Łotwy, sekretariat platformy współpracy Wizje i Strategie wokół Morza Bałtyckiego (Visions and Strategies around the Baltic Sea - VASAB) oraz Związek Miast Bałtyckich.¹² W panelu dotyczącym zatopionej amunicji uczestniczyli przedstawiciele: KE, DG MARE, CBSS/RPMB, HELCOM, Instytutu Oceanologii PAN w Sopocie oraz Schleswig-Holstein Ministry of Energy Transition, Climate Protection, Environment and Nature.

Ponadto w 2023 r. w ramach prac Komitetu Rozwoju Przestrzennego Regionu Morza Bałtyckiego VASAB Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej uczestniczyło w szeregu inicjatyw podejmowanych przez VASAB w obszarze planowanie przestrzenne:

- opracowanie Wizji Rozwoju Terytorialnego Regionu Morza Bałtyckiego 2040 (Wizja 2040), przyjętej w dniu 2 czerwca 2023 r. w Wismarze przez ministrów odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne, spójność terytorialną i rozwój VASAB, stanowiącej przykład dobrej współpracy makroregionalnej;
- ekspercka konferencja VASAB (1 czerwca 2023 r.) poświęcona m.in. aspektom wdrożeniowym Wizji 2040, istotnym w kontekście realizacji Planu Działań SUERMB oraz współorganizowanie 14. Dorocznego Forum SUERMB;
- dialog praktyków morskiego planowania przestrzennego (Maritime Spatial Planning – MSP) w kierunku bardziej spójnego planowania na Morzu Bałtyckim. W 2023 r. Forum Planistów (w ramach Grupy Roboczej HELCOM-VASAB) podejmowało następujące tematy: rozwój morskiej energetyki wiatrowej, Europejski Zielony Ład i zmiany klimatu oraz potencjalnych projektów MSP;
- wymiana doświadczeń w ramach projektów bałtyckich: We Make Transition, Liveability, BaltSusBoating 2030, Blue Supply Chains, CITYAM, MSP GREEN, eMSP NBSR, Baltic Sea2Land, MSP4BIO, PROTEC.

Działania w ramach obszaru tematycznego Czysta Żegluga (PA SHIP) i Bezpieczeństwo (PA SAFE).

¹² Od lipca br. do końca czerwca 2024 Łotwa pełni funkcję rotacyjnej prezydencji w Strategii UE dla Regionu M. Bałtyckiego.

Ministerstwo Infrastruktury pełni rolę Punktu Kontaktowego (focal point) dla dwóch Obszarów Tematycznych (OT) SUERMB: Bezpieczeństwo żeglugi (PA Safe) oraz Czysta żegluga (PA Ship).

W 2023 r. przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury uczestniczyli w pracach Grupy Sterującej OT Czysta żegluga oraz Grupy Sterującej OT Bezpieczeństwo żeglugi. W ramach obydwu OT odbyły się 4 spotkania Grup Sterujących, dwa w formule online oraz dwa stacjonarnie w Rydze (Łotwa). Podczas spotkań Grup Sterujących omawiano kwestie bieżącej aktywności koordynatorów (w tym m.in. współpracy z HELCOM Maritime), propozycje oraz koncepcje nowych projektów flagowych, możliwości uzyskania finansowania na projekty wpisujące się w obszar OT Czysta żegluga i OT Bezpieczeństwo żeglugi oraz propozycje koncepcji utworzenia w ramach OT Bezpieczeństwo żeglugi projektu Baltic Policy Lab.

Ponadto przedstawiciele Polski byli zaangażowani w prace grupy operacyjnej OT Bezpieczeństwo żeglugi, w skład której wchodzi przedstawiciele instytucji naukowych, uczelni, biznesu, sfery prywatnej oraz wszystkich podmiotów i interesariuszy zainteresowanych bezpośrednio współpracą w zakresie realizacji projektów związanych z OT Bezpieczeństwo żeglugi. Celem działania grupy operacyjnej jest tworzenie koncepcji nowych projektów, nawiązywanie bezpośrednich kontaktów i docelowo formułowanie przyszłych projektów, a także dyskusje nad dostępnymi możliwościami finansowania przyszłych projektów. W 2023 r. odbyły się dwa spotkania tej grupy, które skupiały się na propozycjach projektów związanych z poszczególnymi działaniami OT Bezpieczeństwo żeglugi. W ramach OT Czysta Żegluga do utworzenia grupy operacyjnej doszło dopiero w drugiej połowie 2023 r. Przedstawiciele Polski przeprowadzili konsultacje krajowe w celu pozyskania odpowiednich ekspertów do tej grupy, którzy swoją wiedzą i doświadczeniem mogliby przyczynić się do budowania i rozwoju koncepcji nowych projektów flagowych uwypuklając interesy Polski. Pierwsze spotkania grupy operacyjnej OT Czysta Żegluga pierwotnie zaplanowane na listopad 2023 r. odbędą się dopiero w 2024 r.

Koordynatorzy OT Czysta Żegluga zorganizowali we współpracy z Grupą Ekspercką do Spraw Zrównoważonej Gospodarki Morskiej Rady Państw Morza Bałtyckiego (EGSME CBSS) warsztaty na temat zielonych korytarzy żeglugowych. Warsztaty odbyły się w dniu 8 czerwca 2023 r. w Berlinie (Niemcy), w formie stacjonarnej. Podczas warsztatów pn. „Etapy operacyjne mające na celu utworzenie zielonych korytarzy żeglugowych jako sposobu na osiągnięcie żeglugi o zerowej emisji dwutlenku węgla” zaprezentowano koncepcję zielonych korytarzy żeglugowych, sposoby ich wdrożenia oraz plany już poczynione w celu wdrożenia zielonych korytarzy żeglugowych w regionie Morza Bałtyckiego oraz krajach nordyckich. Druga część warsztatów obejmowała dyskusję panelową, podczas której omówiono realizację zielonych korytarzy żeglugowych (np. obiekty do produkcji paliw, połączenia transportowe pomiędzy zakładami produkcyjnymi a portami oraz infrastrukturę bunkrowania), możliwe plany wdrożenia zielonych korytarzy w różnych krajach/regionach/portach, a także związane z tym wyzwania.

W 2023 roku ważnym elementem prac koordynatorów obydwu obszarów tematycznych były warsztaty pn. „Idea generation workshops” organizowane kolejno w każdym państwie regionu Morza Bałtyckiego z udziałem zaproszonych przedstawicieli państw regionu, w tym ekspertów branży morskiej. W grudniu 2023 r. przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury uczestniczyli w spotkaniu online z koordynatorami OT Czysta żegluga i OT Bezpieczeństwo żeglugi dotyczącym rozpoczęcia prac związanych z organizacją takich warsztatów w Polsce na jesieni 2024 r. w ramach polskiego przewodnictwa w SUEMB.

Przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury wzięli także udział w 14. Dorocznym Forum Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego, w ramach którego uczestniczyli w warsztatach organizowanych przez koordynatorów OT Czysta żegluga i OT Bezpieczeństwo żeglugi, które zostały poświęcone kwestiom morskiej energii odnawialnej i bezpieczeństwu ruchu morskiego. Koordynatorzy OT Czysta żegluga i OT Bezpieczeństwo żeglugi zorganizowali podczas Forum także warsztaty z zakresu wzmocnienia i rozwoju współpracy z Ukrainą zapewniającej wsparcie dla Ukrainy na drodze do zrównoważonej odbudowy w sektorach gospodarki morskiej.

Działania w ramach obszaru tematycznego Biogeny (PA NUTRI).

W 2023 roku Państwowe Gospodarstwo Wodne - Wody Polskie (PGW WP) odpowiadało za współkoordynację wspólnie z partnerem fińskim Obszaru Tematycznego Biogeny (PA Nutri) w ramach Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego. Od 2018 do końca 2021 roku obszar ten był współkoordynowany przez ministra właściwego ds. gospodarki wodnej wraz z fińskim Ministerstwem Środowiska. Od 1 stycznia 2022 r. zadanie to przeniesiono do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie. Stronę fińską reprezentuje Centrum Rozwoju Ekonomicznego, Transportu i Środowiska Południowo-Zachodniej Finlandii. Od listopada 2023 r. członkiem Grupy Sterującej Obszaru Tematycznego Biogeny jest przedstawiciel Ministerstwa Infrastruktury.

Prace w Obszarze Tematycznym Biogeny w 2023 roku dotyczyły przede wszystkim nowej koncepcji PA Nutri Talks, kontynuacji współpracy z Ukrainą i młodzieżą oraz przygotowania planu pracy na 2024 rok, jak również strategii w ramach PA Nutri na lata następne. Koordynatorzy PA Nutri przygotowali i poprowadzili (w formule online) warsztaty i seminaria dotyczące m.in. kwestii oczyszczania ścieków w regionie Morza Bałtyckiego, ekstremalnych zjawisk pogodowych i ich wpływu na uwalnianie biogenów (związki azotu i fosforu) z obszarów wiejskich.

Podtrzymywanie i nawiązywanie kontaktów w PA Nutri odbywało się m.in. podczas wydarzeń takich jak Tydzień UE MRS w Brukseli i Doroczne Forum SUERMB w Rydze oraz poprzez spotkania i włączanie do własnych wydarzeń projektów (ReNutriWater, WaterMan, EMPEREST, Rich Waters Life IP), które skupiają się na celu zrównoważonego wykorzystania cennego zasobu jakim jest woda.

Ponadto w ramach innowacyjnego projektu Szwecja, Polska i Ukraina podjęły wspólne wysiłki w celu sprostania pilnym wyzwaniu związanym z gospodarką wodną w transgranicznym dorzeczu Wisły. Inicjatywa zatytułowana „Czyste źródło Bałtyku - oczyszczanie ścieków” w obwodach lwowskim i wołyńskim została zapoczątkowana w 2023 roku przy udziale koordynatorów PA Nutri i otrzymała dofinansowanie z Programu Sąsiedztwa Morza Bałtyckiego Instytutu Szwedzkiego. Inicjatywa ma na celu sprostanie wspólnemu wyzwaniu, jakim jest poprawa stanu ekologicznego jednolitych części wód w regionie, zwłaszcza na Ukrainie, gdzie nieodpowiednie oczyszczanie ścieków stanowi poważne zagrożenie dla środowiska.

BEZPIECZEŃSTWO ŻEGLUGI.

Działania Państwowej Komisji Badań Wypadków Morskich.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich (PKBWM) powołana ustawą z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. poz. 1374) rozpoczęła działalność w maju 2013 r. Badania wypadków i incydentów morskich Komisja prowadzi na podstawie ustawy oraz Kodeksu międzynarodowych standardów i zalecanych praktyk postępowania w sprawach badania wypadków lub incydentów morskich (kodeksu badania wypadków), przyjętego przez Komitet Bezpieczeństwa Morskiego (MSC) Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO).

Podstawowym celem badania wypadku lub incydentu morskiego jest ustalenie okoliczności i przyczyn jego wystąpienia dla zapobiegania wypadkom i incydentom morskim w przyszłości oraz poprawy stanu bezpieczeństwa morskiego. Komisja nie rozstrzyga w prowadzonym badaniu o winie lub odpowiedzialności osób uczestniczących w wypadku lub incydencie morskim, a raporty z badania nie mogą stanowić dowodu w postępowaniu karnym albo innym postępowaniu mającym na celu ustalenie winy lub odpowiedzialności za spowodowanie wypadku, którego raport dotyczy. To oznacza, że żaden z organów orzekających w takich postępowaniach nie może powołać się na informacje zawarte w raporcie Komisji jako podstawę do orzekania.

Komisja jest zobowiązana zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa do badania każdego bardzo poważnego wypadku i poważnego wypadku morskiego. Bardzo poważnym wypadkiem (very serious casualty) jest wypadek, w wyniku którego doszło do całkowitej utraty statku, śmierci człowieka lub do wyrządzenia szkody w środowisku w znacznych rozmiarach. Poważnym wypadkiem (serious casualty) jest wypadek, którego skutkiem jest m.in. unieruchomienie napędu statku, rozległe uszkodzenie pomieszczeń mieszkalnych, zmiany w stateczności statku, uszkodzenie kadłuba w części podwodnej -

powodujące, że statek stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa osób lub środowiska, czyniące go niezdatnym do kontynuowania podróży. Za poważny wypadek uważa się także wyrządzenie szkody w środowisku, w tym szkody spowodowanej zanieczyszczeniem, lub awarię, przy której istnieje konieczność holowania statku lub udzielenia mu pomocy z ładu.

W przypadku poważnego wypadku morskiego Komisja może jednak, po dokonaniu wstępnej oceny przyczyn jego zaistnienia, zdecydować o odstąpieniu od prowadzonego badania. W przypadku zaistnienia wypadku innego niż bardzo poważny lub poważny (less serious casualty) lub incydentu morskiego (marine incident), Komisja rozstrzyga o podjęciu badania albo o odstąpieniu od niego. Przy podejmowaniu takiego rozstrzygnięcia Komisja bierze pod uwagę powagę zaistniałego zdarzenia, typ statku lub ładunku oraz to, czy wyniki badania przyczynią się do zapobiegania podobnym wypadkom lub incydentom morskim w przyszłości.

Komisja bada wypadki i incydenty morskie, w których uczestniczyły statki o polskiej przynależności oraz statki podnoszące obcą banderę, jeżeli wypadek nastąpił na polskich morskich wodach wewnętrznych lub morzu terytorialnym. Komisja obowiązana jest podjąć badanie wypadku, w stosunku do którego Polska jest tzw. państwem istotnie zainteresowanym (SIS), czyli na przykład w przypadku, w którym w wypadku morskim śmierć ponieśli polscy marynarze lub pasażerowie.

W każdym przypadku Komisja podejmuje czynności niezbędne do dokonania wstępnej oceny przyczyn zaistnienia incydentu lub wypadku morskiego i na podstawie zebranych materiałów, według opisanych wyżej aktów prawnych, podejmuje decyzję o: odstąpieniu od badania, odstąpieniu od prowadzonego badania lub kontynuacji prowadzonego badania.

W 2023 r. Komisja została powiadomiona o 173 wypadkach i incydentach. Po wstępnej analizie zgłoszeń Komisja uznała, że:

- w 39 przypadkach zgłoszone zdarzenie nie spełnia kryteriów wypadku morskiego, zawartych w definicji określonej w art. 2 ust.1 pkt. 1 Ustawy o PKBWM;
- w 58 przypadkach zgłoszone wypadki nie podlegały badaniu z uwagi na postanowienia art. 15 ust.2 ustawy o PKBWM;
- w 76 przypadkach Komisja rozpoczęła dalsze badania wypadków i incydentów.

Wśród 76 badanych przypadków było: 6 bardzo poważnych wypadków (uczestniczyło łącznie 6 jednostek, z których 1 zatonięła), 4 poważne wypadki, 49 wypadków, 17 incydentów. W 76 badanych wypadkach i incydentach uczestniczyły ogółem 81 statków. Ogólnie we wszystkich 76 badanych przypadkach wypadkom uległy 36 osoby (36 członków załóg statków).

Spośród 68 badanych przypadków przyczynami wypadków i incydentów były:

- 16 przypadków ciężkiego uszczerbku na zdrowiu człowieka,
- 15 przypadków uderzeń statku w budowlę, urządzenie lub instalację,
- 9 przypadków unieruchomienia statku,
- 8 przypadków zderzeń statków,
- 6 przypadków wejść statku na mieliznę, zetknięcia z dnem, uderzenia w podwodną przeszkodę,
- 6 przypadków wyrządzeń przez statek istotnej szkody w infrastrukturze portowej, infrastrukturze zapewniającej dostęp do portów lub przystani morskich, instalacji lub budowli na morzu, powodującej poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa statku, innych statków lub osób,
- 5 przypadków wyrządzeń szkody w środowisku lub wywołanie niebezpieczeństwa wyrządzenia takiej szkody,
- 4 przypadki śmierci człowieka,
- 4 przypadki pożarów, eksplozji,
- 2 przypadki uszkodzenia statku, wpływającego w znacznym stopniu na jego konstrukcję, zdolności manewrowe lub eksploatacyjne, wymagającego poważnych napraw,
- 1 wypadek zatonięcia, zaginięcia statku w inny sposób.

Działania Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (SAR).

Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (Służba SAR) realizuje zadania poszukiwania i ratowania życia na morzu, zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego oraz wykonuje inne zadania związane z bezpieczeństwem morskim - może wykonywać, w ramach prowadzonych akcji ratowniczych, działania z zakresu ratownictwa morskiego. Zadania wykonywane przez Służbę SAR określone zostały w art. 117 ustawy o bezpieczeństwie morskim. Wymienione powyżej zadania Służba SAR realizuje w obrębie polskich obszarów morskich, określonych w art. 2 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. 1991 nr 32 poz. 131) oraz w polskiej strefie odpowiedzialności za poszukiwanie i ratownictwo (polskiej strefie SAR), ustanowionej na podstawie Międzynarodowej Konwencji o poszukiwaniu i ratownictwie morskim (Konwencji SAR) w drodze bilateralnych umów międzynarodowych zawartych przez RP z sąsiadującymi państwami basenu Morza Bałtyckiego (Niemcy, Dania, Szwecja, Litwa, Rosja). Polska Strefa SAR obejmuje powierzchnię ponad 30 tys. km² wód morskich.

W 2023 roku Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa przeprowadziła łącznie 444 akcje ratownicze, w tym: 171 akcji ratowania życia ludzkiego na morzu, 30 ewakuacji medycznych, 66 asyst ratowniczych i ratowania mienia, 18 akcji zwalczania rozlewów oraz 159 akcji wyjaśniających. W wyniku działań poszukiwawczych i ratowniczych pomocy udzielono 357 osobom, które były w zagrożeniu życia na morzu.

Morska Służba Poszukiwania w celu utrzymania wysokich standardów gotowości do podjęcia akcji poszukiwawczo-ratowniczych bierze udział w ćwiczeniach międzynarodowych oraz krajowych. Dnia 25 kwietnia 2023 r. służba dyżurna Morskiego Ratowniczego Centrum Koordynacyjnego (MRCK) oraz statki Pasat i Cyklon brały udział w NATO-wskich ćwiczeniach ratowniczych pn. „Dynamic Mercy 2023”. Scenariusz ćwiczeń obejmował poszukiwanie i koordynację działań podczas wypadku lotniczego nad morzem. W maju 2023 r. przeprowadzono ogólnokrajowe ćwiczenia organizowane przez DORSZ (Dowództwo Operacyjne Rodzajów Sił Zbrojnych) pod kryptonimem RENEGATE-SAREX, których celem było doskonalenie działań z zakresu zarządzania kryzysowego oraz działań ratowniczych podczas zdarzeń o charakterze terrorystycznym. W ramach współpracy z zakresu działań dotyczących zarządzania i reagowania kryzysowego oraz współdziałania z innymi instytucjami państwowymi zaangażowanymi w działania ratownicze lub kryzysowe, MSPiR uczestniczyło w kilku ćwiczeniach krajowych m.in. brała udział w ćwiczeniach aplikacyjnych dotyczących stałego dyżuru oraz ćwiczeniach aplikacyjnych dotyczących współpracy komponentu militarnego z pozamilitarnym, ćwiczeniach Amber 2023 oraz Port 2023.

Doskonalenie współpracy międzynarodowej w zakresie zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego odbywało się w ramach ćwiczenia BALEX-2023, które odbyły się od 30 sierpnia do 1 września 2023 r. w Rydze. Przedstawiciele Służby SAR brali udział w pracach zespołu ds. oceny ćwiczeń. Statek „Kapitan Poinc” ze względu na awarię nie brał udziału w tych ćwiczeniach. Ćwiczenia BALEX DELTA odbywają się corocznie w ramach współpracy HELCOM w basenie Morza Bałtyckiego.

Ze względu na obecną sytuację związaną z wojną na Ukrainie zawieszono współpracę polsko-litewsko-rosyjską prowadzoną w ramach ćwiczeń „ZATOKA”. W związku z tym nie przeprowadzano żadnych ćwiczeń, ani spotkań ze stroną rosyjską.

W celu nabycia i utrzymania najwyższych umiejętności oraz sprawności niezbędnych do prowadzenia działań ratowniczych w ekstremalnych warunkach pogodowych, ratownicy Służby SAR realizowali regularnie szkolenia, ćwiczenia i treningi, zgodnie z rocznym planem szkoleń. Dotyczyły one między innymi takiej tematyki jak: ratownictwo morskie, pomoc przedmedyczna, działania związane ze zwalczaniem rozlewów olejowych na morzu, współdziałanie ze śmigłowcem. Wielokrotnie podczas ćwiczeń doskonalono współpracę z jednostkami Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej, WOPR, LOTOS Petrobaltic S.A., czy urzędami morskimi.

Pracownicy pionu operacyjnego i eksploatacyjnego brali udział w spotkaniach na wielu krajowych i międzynarodowych forach. Przedstawiciele MSPiR uczestniczyli w pracach wielu instytucji

międzynarodowych oraz konferencjach i spotkaniach. W ramach współpracy z IMRF (International Maritime Rescue Federation) przedstawiciele Służby SAR uczestniczyli w Kongresie Światowym IMRF, który odbył się w czerwcu w Rotterdamie oraz europejskim kongresie IMRF, który miał miejsce jesienią w Norwegii.

Dwóch inspektorów Morskiego Ratowniczego Centrum Koordynacyjnego (MRCK) uczestniczyło w szkoleniu zorganizowanym przez EMSA dla personelu SAR pn. „Core skills course for the Maritime Search and Rescue Coordinators”, natomiast dwóch przedstawicieli brało udział w warsztatach „One Incident One Response” realizowanych w ramach projektu IRA-MAR, które odbyły się w dniach 21-23 listopada 2023 r. w Brukseli.

Przedstawiciele SAR wzięli udział w spotkaniach Response HELCOM Group, oraz aktywnie uczestniczyli w spotkaniach sekcji krajowych IMO przy PRS S.A. oraz jako członkowie delegacji polskiej na posiedzeniach podkomitetów IMO.

W ciągu 2023 r. odbywały się bilateralne spotkania ze stroną szwedzką dotyczące umowy rządowej oraz operacyjnej - w zakresie współpracy w morskim i lotniczym poszukiwaniu i ratownictwie, w wyniku których przygotowano projekty nowych umów.

W grudniu odbyło się posiedzenie Rady SAR, na którym zaakceptowano projekt nowego Krajowego Planu Zwalczania Zagrożeń i Zanieczyszczeń Środowiska Morskiego. Po podpisaniu protokołów przez Przewodniczącą Rady SAR, projekt Planu zostanie przekazany do Ministra Infrastruktury celem jego akceptacji.

W październiku przeprowadzony został audyt IMO dotyczący funkcjonowania administracji morskiej, w tym systemu ratownictwa morskiego i zwalczania zanieczyszczeń środowiska morskiego.

W trakcie całego 2023 r. prowadzono remonty i naprawy niezbędne do utrzymania sprawności technicznej statków, łodzi oraz wozów bojowych służących do ratowania życia na morzu oraz zwalczania zanieczyszczeń środowiska morskiego, które eksploatowane są przez ratowników morskich w ekstremalnych warunkach pogodowych.

W ramach działań inwestycyjnych polegających na zakupie maszyn, urządzeń i wyposażenia w 2023 r. dla służby SAR zrealizowano:

- zakup oświetlenia LED do poszukiwania rozbitków na statku ratowniczym m/s Monsun wraz z montażem oraz zakup drugiego kompletu z przeznaczeniem dla m/s Wiatr;
- zakup sprzętu informatycznego do serwerowni;
- rozbudowano sieć monitoringu na Stacji Ratownictwa w Łebie;
- zainstalowano klimatyzację w budynku Stacji Ratowniczej w Darłowie dla poprawy komfortu pracy ratowników;
- zakup samochodu inspekcyjnego dla Służby SAR.

Ponadto Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa zakończyła realizację projektu ze środków Programu Operacyjnego „Rybacko i Morze 2014-2020” pn. „Wzmocnienie zdolności reagowania MSPiR poprzez integrację zbudowanego pilotażowego systemu wykrywania skażeń środowiska morskiego” obejmującego dostawę systemu wykrywania skażeń środowiska stanowiącego wyposażenie statków ratowniczych. Zakupione urządzenia do odczytu i eksportu danych oraz urządzenia do magazynowania i archiwizowania danych zebranych przez czujniki na podstawie przygotowanych procedur stanowią materiał analityczny do oceny stanu zagrożenia i podejmowania dalszych decyzji.

Mając na uwadze potrzebę unowocześnienia floty ratowniczej Służba SAR złożyła do Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej wnioski, które zostały zaakceptowane i zaowocowały podpisaniem trzech pre-umów z CUPT w dniu 27.10.2023 r. dotyczących przygotowania projektów do wyboru w sposób niekonkurencyjny w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027, Działanie FENX.05.07 Bezpieczeństwo morskie i śródlądowe drogi wodne poza TEN-T:

- „Budowa i zakup nowych specjalistycznych ratowniczych jednostek pływających dla Służby SAR”;
- „Modernizacja specjalistycznych ratowniczych jednostek pływających Służby SAR”;
- „Rozbudowa systemu bezpieczeństwa żeglugi morskiej poprzez budowę i modernizację systemu łączności operacyjnej Służby SAR”.

Działania Straży Granicznej.

W 2023 r. Morski Oddział Straży Granicznej (MOSG) w ramach ustawowych zadań na polskich obszarach morskich realizował zadania z zakresu:

- ochrony morskiej granicy państwowej, sprawowania nadzoru nad eksploatacją polskich obszarów morskich i przestrzeganiem przez statki przepisów obowiązujących na tych obszarach. Zrealizowano 33 wyjścia interwencyjne jednostek pływających SG wobec sprawców lub podejrzanych o możliwość naruszenia przepisów obowiązujących na polskich obszarach morskich;
- kontroli ruchu granicznego osób i środków transportu w morskich przejściach granicznych - odprawiono granicznie 117 155 osób i 8 108 statków. W ramach prowadzonej analizy ryzyka w systemach teleinformatycznych SG (ZSE 6 moduł Lista NSW) dokonano sprawdzeń 451 842 osób oraz 23 418 jednostek pływających;
- działań na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi i ochrony portów morskich przez monitorowanie żeglugi i przestrzegania przepisów obowiązujących na polskich obszarach morskich;
- udziału w akcjach ratowniczych i ćwiczeniach w zakresie poszukiwania i ratowania życia na morzu. Zgodnie z ustawą z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim Straż Graniczna została wyznaczona jako element systemu ratownictwa morskiego. Podstawowym dokumentem dotyczącym realizacji akcji poszukiwawczych i ratowniczych jest PLAN SAR, w którym zawarte są informacje, zasady współdziałania i procedury obowiązujące podczas prowadzenia akcji poszukiwawczych i ratowniczych. Zgodnie z ww. dokumentem do udziału w akcjach ratowniczych zostały przewidziane jednostki pływające dywizjonów SG. W 2023 r. jednostki pływające SG brały udział w 20 akcjach poszukiwawczo-ratowniczych;
- opiniowania 13 ocen stanu ochrony obiektów portowych, 21 planów ochrony obiektów portowych, w zakresie funkcjonowania morskich przejść granicznych zgodnie z ustawą z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich;
- bieżącej współpracy z administracją morską, Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa, Głównym Inspektorem Rybołówstwa Morskiego, Marynarką Wojenną, Policją, Służbą Ochrony Państwa oraz Krajową Administracją Skarbową. Przy wykorzystaniu jednostek pływających SG na polskich obszarach morskich zrealizowano m.in. 20 wspólnych patroli z pracownikami Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska, 5 z inspektorami Głównego Inspektoratu Rybołówstwa Morskiego, 9 z funkcjonariuszami Służby Ochrony Państwa oraz 1 z funkcjonariuszami Policji.

Do ochrony morskiego odcinka granicy państwowej oraz sprawowania nadzoru nad przestrzeganiem przez statki przepisów obowiązujących na polskich obszarach morskich, w 2023 r. MOSG dysponował 52 jednostkami pływającymi i 5 statkami powietrznymi SG oraz Zautomatyzowanym Systemem Radarowego Nadzoru polskich obszarów morskich (ZSRN), który obejmuje swoim zasięgiem obserwacji akwen polskich obszarów morskich od granicy państwowej z Republiką Federalną Niemiec do granicy państwowej z Federacją Rosyjską. W 2023 r. jednostki pływające MOSG, jako uzupełnienie systemu ZSRN, zrealizowały 3030 wyjść celem ochrony granicy państwowej oraz sprawowania nadzoru nad polskimi obszarami morskimi. W trakcie realizacji czynności służbowych funkcjonariusze MOSG (na polskich obszarach morskich i w portach) przeprowadzili 139 kontroli jednostek pływających, w trakcie których stwierdzono 61 naruszeń przepisów obowiązujących na polskich obszarach morskich, w tym:

- wejście w strefy zamknięte dla żeglugi i rybołówstwa – 23 jednostki pływające;
- przypadki ujawnienia osób pod wpływem alkoholu na jednostce pływającej – 3 przypadki;
- pozostałe uwagi dotyczące bezpieczeństwa żeglugi, ochrony środowiska morskiego oraz wykonywania rybołówstwa – 35 przypadków.

Ponadto, podjęto 1185 m nieoznakowanych narzędzi połowowych. O sprawcach powyższych naruszeń, zgodnie z właściwością, informowani byli właściwi terytorialnie Dyrektorzy Urzędów Morskich oraz Główny Inspektor Rybołówstwa Morskiego. Na potrzeby MOSG statki powietrzne Wydziału I Lotniczego Biura Lotnictwa Straży Granicznej z siedzibą w Gdańsku wykonały 112 lotów patrolowych nad polskimi obszarami morskimi analizując sytuację żeglugową i nadzorując, czy zaobserwowane jednostki pływające nie naruszają przepisów obowiązujących na tych obszarach. Realizowane były również działania związane z monitorowaniem przy wykorzystaniu systemu ZSRN bezpieczeństwa podwodnej linii kablowej wysokiego napięcia pomiędzy Polską i Szwecją, a także Terminala LNG w Świnoujściu, polegające na prowadzeniu obserwacji i dokonywaniu oceny sytuacji żeglugowej w rejonie położenia ww. infrastruktury, mającej strategiczne znaczenie dla gospodarki narodowej. Dodatkowo, jednostki pływające SG wykonały 62 eskortowania zbiornikowców LNG podczas wejścia, postoju (przeładunku) oraz wyjścia do/z Terminala LNG w Świnoujściu, a także eskortowały 190 statków przewożących materiały niebezpieczne.

W ramach realizacji akcji „Bezpieczne wakacje” funkcjonariusze MOSG przy wykorzystaniu jednostek pływających przeprowadzili samodzielnie i wspólnie z innymi służbami 739 patroli mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa osób przebywających na akwenach wodnych, w wyniku których skontrolowali 71 jednostek pływających, nałożyli 30 mandatów karnych na łączną kwotę 6 200 zł, sporządzili 17 wniosków o wszczęcie postępowania administracyjnego do Urzędów Morskich w związku z naruszeniem przepisów bezpieczeństwa żeglugi.

W roku 2023 zakończono odbiory pełnomorskiej jednostki patrolowej OPV dla MOSG. Zakup dofinansowywany był ze środków Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego (90% Fundusz Bezpieczeństwa Wewnętrznego, 10% dofinansowanie z budżetu państwa). Jednostka będzie służyła ochronie zewnętrznych morskich granic Unii Europejskiej, głównie na akwenach Morza Bałtyckiego i Śródziemnego. Jednostka posiada zdolność do niezależnego działania z dala od bazy przez 12 dni z 20 członkami etatowej załogi i 14 dodatkowymi osobami na pokładzie (siły interwencyjne, inspektorzy i oficerowie łącznikowi) bez uzupełniania zapasów. Główne zadania nowego patrolowca to m.in. ujawnianie prób przekroczenia morskich granic UE wbrew przepisom, przeciwdziałanie nielegalnej migracji oraz transportowanie przez morskie granice odpadów i szkodliwych substancji chemicznych, środków odurzających i substancji psychotropowych, materiałów niebezpiecznych, broni, amunicji i materiałów wybuchowych. Patrolowiec będzie brał udział w połączonych operacjach państw członkowskich UE, koordynowanych przez Europejską Agencję Straży Granicznej i Przybrzeżnej (Frontex). Jednostka będzie również mogła uczestniczyć w akcjach ratowniczych i humanitarnych.

W dniu 16 października 2023 r. MOSG podpisał umowę na zakup i dostawę dwóch poduszkowców przeznaczonych do działań patrolowo-interwencyjnych. Zakres umowy obejmuje przede wszystkim budowę i dostarczenie poduszkowców wraz z wyposażeniem oraz przeprowadzenie szkoleń dla członków załóg. Termin realizacji, zgodnie z umową, określono na dzień 31 października 2024 r. Nowe jednostki trafią do bazy Kaszubskiego Dywizjonu Straży Granicznej w Starej Pasłęce. Koszt inwestycji to ponad 28 mln zł. Poduszkowce przeznaczone będą do działań patrolowo-interwencyjnych oraz poszukiwawczo-ratowniczych w warunkach zimowych jak i letnich również w trudno dostępnych rejonach (teren bagnisty, porośnięty sitowiem), w porze dziennej i nocnej przy ograniczonej widoczności, na akwenach w odległości do 20 mil morskich od brzegu. Jednostki muszą być przystosowane do podejmowania ludzi z wody i lodu oraz zdolne do uprawiania żeglugi w stanie wypornościowym.

MOSG brał także udział w zabezpieczaniu imprez masowych oraz w ćwiczeniach morskich i seminariach:

- 1) w dniu 24 czerwca 2023 r. jednostka s/y Galeon brała udział w VII Żeglarskiej Paradzie Świętojańskiej mającej na celu promocję żeglarstwa i sportów wodnych oraz integrację środowiska żeglarskiego;
- 2) w dniu 12 sierpnia 2023 r. jednostka pływająca MOSG wspierała zabezpieczenie przebiegu XXI regat „Unity Line”;

- 3) w dniu 19 sierpnia 2023 r. jednostka pływająca MOSG patrolowała port Szczecin w trakcie trwania wydarzenia „ŻAGLE 2023”;
- 4) w dniu 25 sierpnia 2023 r. jednostka pływająca MOSG prowadziła asystę kajaków biorących udział w „III Marszu Charytatywnym Szczecin - Dziwnów” na odcinku od port Wolin do portu Dziwnów;
- 5) w dniach 25-27 sierpnia 2023 r. jednostka s/y Galeon brała udział w XII Bałtyckich Regatach o puchar DUM w Gdyni i zajęła 3 miejsce w grupie jachtów pow. 10 m długości i zdobyła puchar;
- 6) w dniu 26 września 2023 r. jednostka SG-215 uczestniczyła w ćwiczeniach zorganizowanych przez LOTOS Petrobaltic S.A.

W ramach współpracy z Siłami Zbrojnymi RP realizowanej na podstawie ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej realizowane były następujące przedsięwzięcia:

- 1) w dniach 21-22 marca 2023 r. MOSG uczestniczył w grze decyzyjnej pk. ORKAN-23 organizowanej przez Dowództwo Komponentu Wojsk Specjalnych, której celem było opracowanie rekomendacji i propozycji działań w zakresie podniesienia poziomu bezpieczeństwa Naftoportu w przypadku wystąpienia hipotetycznych sytuacji zagrożeń;
- 2) w dniach 22-31 marca oraz 17-18 kwietnia 2023 r. MOSG uczestniczył w ćwiczeniu taktycznym organizowanym przez 16 Dywizję Zmechanizowaną (JW. 2234), którego celem było wsparcie działań osłonowych granicy państwa przez 16 DZ w rejonie Zalewu Wiślanego oraz demonstracja zdolności pododdziałów i oddziałów 16 DZ do odpowiedzi na zagrożenia o charakterze militarnym i niemilitarnym z morza z wykorzystaniem nowej drogi wodnej przez Mierzeję Wiślaną w rejonie przygranicznym na Zalewie Wiślanym;
- 3) w dniu 14 kwietnia 2023 r. MOSG uczestniczył w ćwiczeniu studyjnym pk. TTX-23 organizowanym przez Centrum Operacji Morskich – Dowództwo Komponentu Morskiego, którego celem było wypracowanie właściwych rekomendacji i procedur w zakresie przeciwdziałania zagrożeniom w środowisku morskim i reakcji na zdarzenia zagrażające bezpieczeństwu państwa;
- 4) w dniu 13 maja 2023 r. MOSG uczestniczył w zabezpieczeniu ćwiczenia taktycznego pk. ANAKONDA-23 polegającego na wykonywaniu zadań ogniowych, zorganizowanym przez Siły Zbrojne RP, realizowanym na Centralnym Poligonie Sił Powietrznych CPSP Ustka;
- 5) w dniach 08-11 maja 2023 r. jednostki pływające MOSG uczestniczyły w ćwiczeniu taktyczno-specjalnym pk. KAPER-23 zorganizowanym przez Dowództwo Operacyjne Rodzajów Sił Zbrojnych, którego celem było zgrywanie sił wydzielonych ze struktur wojskowych i pozamilitarnych oraz sprawdzenie procedur współdziałania i przeciwdziałania zagrożeniom terrorystycznym na morzu;
- 6) w dniach 17-26 maja 2023 r. - realizacja zadań z zakresu ratownictwa morskiego przez siły 3 FO i MOSG w ramach ćwiczenia taktyczno-specjalnego pk. RENEGADE/SAREX-23 zorganizowanym przez Dowództwo Operacyjne Rodzajów Sił Zbrojnych, którego celem było doskonalenie współdziałania sił wydzielonych ze struktur wojskowych i pozamilitarnych;
- 7) w dniach 24 września i 1 października 2023 r. MOSG uczestniczył w operacji pk. ZATOKA realizowanej przez Centrum Operacji Morskich – Dowództwo Komponentu Morskiego, której celem była ochrona morskiej infrastruktury krytycznej przy współpracy z Morskim Oddziałem Straży Granicznej;
- 8) realizowano rejsy patrolowe przez okręty 8. FOW i jednostki pływające MOSG w rejonie Zatoki Pomorskiej w celu monitorowania sytuacji morskiej podczas przejścia gazowców do Terminala LNG Świnoujście;
- 9) realizowano rejsy patrolowe przez jednostki pływające Żandarmerii Wojskowej i jednostki pływające MOSG w rejonie Zatoki Pomorskiej w celu monitorowania sytuacji morskiej podczas przejścia gazowców do Terminala LNG Świnoujście.

Ponadto MOSG, podobnie jak w latach ubiegłych, realizował wielostronną współpracę w ramach forum Współpracy Służb Granicznych Państw Regionu Morza Bałtyckiego - Baltic Sea Region Border Control Cooperation (BSRBCC). W 2023 r. rotacyjne przewodnictwo w BSRBCC, zgodnie z wcześniejszą deklaracją, przejęła Polska (Straż Graniczna). Koordynację i realizację działań w ramach polskiego przewodnictwa w BSRBCC w 2023 r. powierzono Morskiemu Oddziałowi SG. W czasie przewodnictwa Straży Granicznej w BSRBCC strona rosyjska nie była zapraszana do udziału w pracach forum oraz nie używano oficjalnego logo BSRBCC. Decyzja ta spowodowana była zawieszeniem przez Rzeczpospolitą

Polską współpracy z Federacją Rosyjską w związku z jej agresją militarną na Ukrainę w lutym 2022 r. W ramach polskiego przewodnictwa w BSRBCC Straż Graniczna zrealizowała 13 przedsięwzięć, w których aktywnie uczestniczyli przedstawiciele państw członkowskich forum, eksperci Agencji Frontex oraz zaproszeni goście (Rada Państw Morza Bałtyckiego – CBSS, Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego – EMSA):

- 1) I. spotkanie Sekretariatu BSRBCC – spotkanie przeprowadzone online w dniu 22 lutego 2023 r.;
- 2) I. spotkanie ekspertów Bałtyckiego Komitetu Granicznego (BBC – Baltic Border Committee) – spotkanie przeprowadzone w CSSG w Kętrzynie w dniach 28-30 marca 2023 r.;
- 3) I. spotkanie ekspertów ds. statków wycieczkowych (CSM – Cruise Ship Meeting) – spotkanie przeprowadzone online w dniu 19 kwietnia 2023 r. we współpracy z Policją Federalną Niemiec (BPOL);
- 4) I. seminarium ekspertów ds. analizy ryzyka (ATA – Annual Threat Assessment Seminar) – seminarium przeprowadzone w CSSG w Kętrzynie w dniach 25-27 kwietnia 2023 r.;
- 5) wspólna operacja pk. „Baltic Approach” – wspólna operacja zrealizowana w dniach 26 czerwca – 30 września 2023r., w której uczestniczyły Dania, Niemcy, Estonia, Finlandia, Łotwa, Litwa, Norwegia, Polska;
- 6) Seminarium ekspertów ds. dokumentów – seminarium przeprowadzone w CSSG w Kętrzynie w dniach 13-15 czerwca 2023 r.;
- 7) wspólna operacja pk. „Baltic Tracking” – wspólna operacja zrealizowana w dniach 11-28 sierpnia 2023 r. z udziałem, Danii, Niemiec, Estonii, Finlandii, Łotwy, Litwy, Polski;
- 8) Seminarium ekspertów ds. ujawniania skradzionych pojazdów – seminarium przeprowadzone w CSSG w Kętrzynie w dniach 5-7 września 2023 r.;
- 9) II. spotkanie Sekretariatu BSRBCC – spotkanie przeprowadzone online w dniu 19 września 2023 r.;
- 10) II. seminarium ekspertów ds. analizy ryzyka (ATA II) – seminarium zorganizowane w CSSG w Kętrzynie w dniach 10-12 października 2023 r.;
- 11) II. spotkanie ekspertów Bałtyckiego Komitetu Granicznego (BBC II) – spotkanie zorganizowane w Gdańsku w dniach 24-26 października 2023 r.;
- 12) II. spotkanie ekspertów ds. statków wycieczkowych (CSM II) – spotkanie zorganizowane w Sopocie w dniach 7-9 listopada 2023 r. wspólnie przez SG i BPOL;
- 13) Konferencja Szefów BSRBCC – konferencja zorganizowana w Sopocie w dniach 28-30 listopada 2023 r.

W ramach współpracy z Agencją Straży Granicznej i Przybrzeżnej Frontex w 2023 r. funkcjonariusze MOSG wzięli udział:

- 1) w dniu 26 stycznia 2023 r. – w wizycie przedstawicieli Centrum Sytuacyjnego Frontex w Morskim Oddziale SG;
- 2) w dniu 14 lutego 2023r. – w spotkaniu „Maritime Intelligence Community & Risk Analysis Network (MIC-RAN)” (online);
- 3) w dniach 07-08 marca 2023 r. - w spotkaniu w sprawie projektu pilotażowego pn. ISA-CBC, Gdańsk/ Polska;
- 4) w dniu 05 kwietnia 2023 r. – w wirtualnym spotkaniu EXT-A w sprawie pomocy technicznej dla TC w przestrzeni morskiej (online);
- 5) w dniach 03-21 kwietnia 2023 r. – w wizycie eksperta ds. nadzoru morskiego Agencji FX w EUROSUR MOSG;
- 6) w dniu 16 maja 2023 r. – w spotkaniu MIC-RAN – Joint Risk Assessment Workshop 2023 (EFCA) (online);
- 7) w dniu 22 czerwca 2023 r. – w spotkaniu pn. „Meeting on Advance Information on Land and Sea” (online);
- 8) w dniach 03-04 października 2023 r. – w spotkaniu pn. „Awareness Session on Maritime Surveillance for Member States” (online);
- 9) w dniu 19 października 2023 r. – w spotkaniu pn. „Common Minimum Standards for maritime Border Surveillance” (online).

W 2023 r. przedstawiciele Straży Granicznej uczestniczyli również w działaniach w ramach Europejskiego Forum Funkcji Straży Przybrzeżnych – ECGFF (European Coast Guard Functions Forum):

- 1) w dniach 28 lutego - 2 marca 2023 r. – warsztaty „Enhancing cross-sector and cross-border synergies” (udział online);
- 2) w dniach 17-19 kwietnia 2023 r. – warsztaty „Coast Guard functions in support of the Green Deal” (udział online);
- 3) w dniach 26-29 września 2023 r. – Konferencja Plenarna ECGFF, Knokke/Belgia.

W 2023 r. w ramach współpracy Aparatów Pełnomocników Granicznych RP Odcinka Bałtyckiego i FR Odcinka Kaliningradzkiego prowadzona była wymiana informacji dotycząca zdarzeń na granicy państwowej związanych z jej ochroną. Utrzymywana była także bieżąca łączność pomiędzy jednostkami organizacyjnymi realizującymi bezpośrednio zadania w ochronie morskiej (Zatoka Gdańska i Zalew Wiślany) i lądowej (Mierzeja Wiślana) granicy państwowej. Wymiana informacji ze stroną rosyjską odbywała się w zakresie niezbędnym do wykonywania ustawowych zadań. W II półroczu 2023 r. odbyły się 3 spotkania Pomocników Pełnomocników Granicznych Stron w celu wymiany dokumentacji Pełnomocników Granicznych.

Pozostałe działania o charakterze międzynarodowym z udziałem przedstawicieli MOSG to:

- 1) w dniu 31 stycznia 2023 r. – spotkanie Grupy Kontaktowej KE ds. SAR, Bruksela, Belgia;
- 2) w dniu 17 lutego 2023 r. – warsztaty pn. Hybrid CoE „Unmanned vessels- opportunities and threats that arise in a hybrid context” (online);
- 3) w dniu 8 marca 2023 r. – spotkanie Europejskiej Agencji Kontroli Rybołówstwa (EFCA) pn. „Practical Handbook on European Cooperation on coast guard functions” (online);
- 4) w dniach 27-28 czerwca 2023 r. – Konferencja Europejskich Straży Przybrzeżnej (AECGE), Lizbona/ Portugalia;
- 5) w dniu 5 października 2023 r. - wizyta studyjna przedstawicieli służb specjalnych UE w bazie jednostek pływających Kaszubskiego Dywizjonu SG w Starej Pasłęce;
- 6) w dniach 30 października – 2 listopada 2023 r. – III. Światowy Szczyt Straży Przybrzeżnej (Coast Guard Global Summit), Tokio/ Japonia.

Ponadto, przedstawiciele Zarządu Granicznego Komendy Głównej Straży Granicznej uczestniczyli w pracach Zespołu zadaniowego do spraw przygotowania rozwiązań w zakresie niszczenia, unieruchamiania i przejęcia kontroli nad bezzałogowym statkiem pływającym w kontekście bezpieczeństwa obiektów infrastruktury krytycznej zlokalizowanych u wybrzeży Bałtyku i poza granicami RP. Efektem prac tego Zespołu było opracowanie sprawozdania dotyczącego wprowadzenia zmian m.in. w ustawie z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich, ustawie z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej oraz ustawie z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia, rozszerzającego katalog możliwych zagrożeń i działań zmierzających do przeciwdziałaniu nim oraz zwalczania skutków ich zaistnienia, w odniesieniu do wrogiego wykorzystania bezzałogowych obiektów pływających w celu zniszczenia lub uszkodzenia obiektów infrastruktury krytycznej na morzu. Sprawozdanie zawiera opracowaną przez środowiska naukowe koncepcję budowy kompleksowego systemu ochrony infrastruktury krytycznej morskiej m.in. przed zagrożeniami o charakterze terrorystycznym oraz sabotażem z wykorzystaniem systemów autonomicznych do zwiększenia bezpieczeństwa tego typu obiektów RP, która może być wykorzystana w dalszych pracach nad budowaniem odporności infrastruktury morskiej.

W sierpniu 2023 r. podpisano porozumienie w sprawie „Projektu Strażnica” pomiędzy Operatorem Gazociągów Przesyłowych Gaz-System S.A. a Komendantem Głównym Straży Granicznej na realizację budowy budynku dla załóg jednostek pływających Straży Granicznej wraz z nabrzeżem dla postoju jednostek pływających Straży Granicznej na Terminalu regazyfikacyjnym skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu im. Lecha Kaczyńskiego. W ramach projektu przekazano tymczasowe pomieszczenia dla załogi jednostek pływających Straży Granicznej w ramach pełnienia służby związanej z ochroną Terminala LNG w Świnoujściu. Powyższy projekt ma przyczynić się do wzmocnienia ochrony

Infrastruktury Krytycznej Terminala LNG w Świnoujściu i zwiększenia ochrony podczas eskortowania zbiornikowców LNG oraz zabezpieczenia gazociągu Baltic Pipe.

Działania Policji.

W ramach działań podejmowanych przez Policję zmierzających do zapewnienia bezpieczeństwa i porządku publicznego, w tym na obszarach morskich, w 2023 r.:

- 1) przeprowadzono 1483 kontrole jednostek pływających;
- 2) ujawniono 8 nietrzeźwych sterników;
- 3) ujawniono 1568 naruszeń przepisów obowiązujących na polskich obszarach morskich (m.in. niestosowanie się do przepisów portowych, nieposiadanie uprawnień do prowadzenia jednostek pływających, brak wyposażenia w sprzęt ratunkowy, brak obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej dla jednostek komercyjnych, połów ryb w wymiarach lub okresach ochronnych), w tym 83 sprawy zostały skierowane do Urzędu Morskiego w Gdyni jako postępowanie administracyjne;
- 4) ujawniono 9 przestępstw;
- 5) przeprowadzono 255 kontroli kąpielisk;
- 6) odnotowano 20 akcji ratowniczych;
- 7) przeprowadzono 11 ćwiczeń, szkoleń, treningów (poszukiwawczo-ratowniczych, doskonalących umiejętności i techniki manewrowania szybką jednostką pływającą w zakresie ratowania życia osobom tonącym) m.in. przy współpracy z innymi służbami i podmiotami pozapolicyjnymi.

Ponadto, Komenda Główna Policji dokonała zakupu 1 jednostki pływającej służącej do ww. zadań.

W odniesieniu do bezpieczeństwa w obszarze infrastruktury morskiej, nadmienić należy, że na mocy art. 30 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich, funkcjonariusze Komendy Głównej Policji w 2023 r. uczestniczyli w pracach zespołów, powoływanych przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, w celu weryfikacji i próby efektywności portów morskich. Natomiast w zespołach powoływanych na podstawie przepisów ww. ustawy, do przeprowadzenia weryfikacji i próby efektywności obiektów portowych, uczestniczą funkcjonariusze właściwych Komend Wojewódzkich Policji.

Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia porty morskie, jako obiekty ważne dla obronności, interesu gospodarczego państwa, bezpieczeństwa publicznego i innych ważnych interesów państwa, podlegają obowiązkowej ochronie przez specjalistyczne uzbrojone formacje ochronne lub odpowiednie zabezpieczenie techniczne. Tym samym, zgodnie z art. 7 ust. 1 ww. ustawy, kierownik jednostki, który bezpośrednio zarządza obszarami, obiektami i urządzeniami portu morskiego umieszczonymi w ewidencji, o której mowa w art. 5 ust. 5 ww. ustawy, jest zobligowany uzgadniać z właściwym terytorialnie Komendantem Wojewódzkim Policji plan ochrony takiego obiektu. Należy również dodać, że Komendant Główny Policji sprawuje nadzór nad specjalistycznymi uzbrojonymi formacjami ochronnymi realizującymi zadania ochronne m.in. w portach morskich, jako obiektach podlegających obowiązkowej ochronie.

W 2023 r. w ramach polityki morskiej RP, Wydział Kryminalny Biura Kryminalnego Komendy Głównej Policji, realizował zadania związane ze zwalczaniem przestępczości zorganizowanej i poważnej w obszarze państw Morza Bałtyckiego, w szczególności koncentrując się na zwalczaniu grup przestępczych przemieszczających się i wykorzystujących promy kursujące po Bałtyku do transportu skradzionego i przemycanego mienia. W ramach cyklicznych działań prowadzonych w ramach projektu EMPACT OPC 2.9 zrealizowano dwie edycje działań OP TRIDENT. Pierwsza edycja miała miejsce w dniach 22-26 maja 2023 r. w Malmo w Szwecji, druga edycja w dniach 10-13 października 2023 r. w Kopenhadze w Danii. W czynnościach ze strony polskiej brała udział Policja, Straż Graniczna i Krajowa Administracja Skarbowa, w centrum operacyjnym byli obecni przedstawiciele Policji i Straży Granicznej. Działania TRIDENT organizowane są przez policję szwedzką, uczestnikami są: Norwegia, Szwecja, Finlandia, Estonia, Łotwa, Litwa, Polska, Niemcy, Dania i Islandia.

W 2023 r. w szkoleniach, które wpisują się w realizację polityki morskiej RP brała udział także służba kontrterrorystyczna Policji:

- 1) w dniach 6-28 maja 2023 r. - udział w ćwiczeniu Dowództwa Operacyjnego Rodzajów Sił Zbrojnych pk. ANAKONDA. W ramach ćwiczenia 50 funkcjonariuszy służby kontrterrorystycznej Policji uczestniczyło w dniu 11 maja 2023 r. w epizodzie pk. KAPER;
- 2) w dniach 12-16 czerwca 2023 r. - udział w zajęciach z zakresu prowadzenia działań bojowych w środowisku morskim przy wykorzystaniu śmigłowców, technik wysokościowych oraz specjalistycznego sprzętu do abordażu w tym z zakresu Visit Board Search and Seizure (VBSS). W szkoleniu tym udział wzięli funkcjonariusze Samodzielnego Pododdziału Kontrterrorystycznego Policji (SPKP) w Gdańsku - 22 funkcjonariuszy, SPKP w Łodzi - 2 funkcjonariuszy, SPKP w Bydgoszczy – 3 funkcjonariuszy, BOA - 2 funkcjonariuszy, ABW – 4 funkcjonariuszy, WZD MOSG – 4 funkcjonariuszy;
- 3) w dniach 01-31 sierpnia 2023 r. - udział w kursie z zakresu Visit Board Search and Seizure (VBSS) realizowanym przez JW 4026 FORMOZA – 2 funkcjonariuszy SPKP w Gdańsku.

Działania Marynarki Wojennej RP.

W 2023 r. Polska kontynuowała udział w dwóch morskich operacjach reagowania kryzysowego UE: EUNAVFOR Med Irini na Morzu Śródziemnym (oficerowie w dowództwie; prowadzenie działań rozpoznawczych, w tym z wykorzystaniem samolotu patrolowego Bryza) oraz EUNAVFOR Atalanta w Rogu Afryki (oficerowie w dowództwie).

W ramach Stałej Współpracy Strukturalnej UE (PESCO) Polska brała udział w czterech projektach służących rozwojowi zdolności morskich (w dwóch projektach jako uczestnik oraz w dwóch jako obserwator):

- projekt Harbour and Maritime Surveillance and Protection (HARMSPRO) – koordynowany przez Włochy. Celem jest pozyskanie systemu nadzoru i ochrony portów oraz obszarów morskich. HARMSPRO ma przynieść potencjalne korzyści dla Sił Zbrojnych RP, portów cywilnych, baz morskich oraz polskich podmiotów badawczo-rozwojowych i przemysłowych,
- projekt Maritime Semi-Autonomous Mine Counter Measures (MAS MCM) – koordynowany przez Belgię. Celem projektu jest rozwój zdolności do zwalczania zagrożenia minowego poprzez wprowadzenie bezzałogowego systemu zwalczania min,
- projekt Deployable Modular Underwater Intervention Capability Package (DIVEPACK) – koordynowany przez Bułgarię (Polska uczestniczy jako obserwator). Celem jest zapewnienie zdolności do prowadzenia operacji nurkowych w ramach misji UE i NATO. Nasze zaangażowanie może otworzyć szanse na pozyskanie unikalnej technologii nurkowej i ratowniczej na korzystnych warunkach finansowych,
- projekt Anti-Torpedo Torpedo (ATT) – koordynowany przez Niemcy (Polska jako obserwator dołączyła w 2023 r.). Celem tego projektu jest uzupełnienie braków w zdolnościach poprzez stworzenie systemu wykrywania i zwalczania torped przeciwnika. Poprzez uczestnictwo w projekcie Polska dąży do zdobycia doświadczeń w rozwoju technologii dla Marynarki Wojennej.

W ramach szeroko rozumianego zapewnienia bezpieczeństwa i ochrony żeglugi na morzu oraz realizacji polityki morskiej RP, wykonano szereg przedsięwzięć, z których najważniejsze to:

1. Zapewnienie standardów bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie oraz działania na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi i ochrony portów morskich poprzez współdziałanie z:

- administracją morską,
- Morskim Oddziałem Straży Granicznej,
- NATO Shipping Centre (NSC) przy Dowództwie Morskim NATO (MARCOM),
- NSWG (NATO Shipping Working Group) – Grupą Roboczą SM sojuszu ds. współpracy z żeglugą, odpowiedzialną za proces standaryzacyjny SM sojuszu,
- BOSB (Baltic Ordnance Safety Board) – Bałtycką Radą ds. Oczyszczania z Przedmiotów Niebezpiecznych.

2. Monitorowanie stanu bezpieczeństwa żeglugi poprzez:

- wymianę informacji o sytuacji żeglugowej na polskich obszarach morskich, jako jeden z uczestników krajowego systemu bezpieczeństwa morskiego. Rozpowszechnianie i pozyskiwanie danych odbywało

się głównie w oparciu o System Wymiany Informacji Bezpieczeństwa Żeglugi (SWIBŻ), którego dostawcą i administratorem jest Urząd Morski Gdynia,

- w zakresie ochrony granicy państwowej Rzeczypospolitej Polskiej realizowano przedsięwzięcia wynikające z zapisów Planu Współdziałania Komendanta Morskiego Oddziału Straży Granicznej (MOSG) i Dowódcy Centrum Operacji Morskich – Dowódcy Komponentu Morskiego z dnia 13 lutego 2023 r. w zakresie ochrony granicy państwowej na morzu, obejmującego m.in. przekazywanie w systemie służb dyżurnych informacji o ważnych zdarzeniach mających wpływ na bezpieczeństwo obszarów morskich,

- ciągle monitoring i analizę ruchu statków z ładunkami niebezpiecznymi oraz jednostek badawczych, wykorzystując w tym celu systemy SWIBŻ i National Single Window (NSW).

3. Ochrona żeglugi, portów i innych obiektów infrastruktury krytycznej przed zagrożeniami terrorystycznymi realizowana była poprzez:

- utrzymywanie stałej łączności i przekazywanie informacji w zakresie zagrożeń terrorystycznych na morzu pomiędzy DSO COM-DKM a instytucjami układu pozamilitarnego,

- kontynuację działań wynikających z Rozkazu Szefa Sztabu Generalnego WP z dnia 05.10.2022 r. ws. realizacji zadań wzmocnienia bezpieczeństwa energetycznego państwa oraz zatwierdzonej przez Ministra Obrony Narodowej koncepcji wzmocnienia bezpieczeństwa energetycznego państwa. Za rok 2023 siły MW RP w koordynacji z MOSG zrealizowały 314 patroli (w tym loty patrolowo rozpoznawcze), w celu monitorowania sytuacji w rejonie morskiej infrastruktury energetycznej na powierzchni morza jak i w toni wodnej i na dnie. W trakcie realizowanych zadań przez siły MW RP nie stwierdzono wystąpienia zagrożeń dla morskiej infrastruktury energetycznej,

- sprawowanie operacyjnego dowodzenia (OPCOM) wydzielonymi siłami biorącymi udział w akcjach ratowniczych, w polskiej strefie odpowiedzialności SAR i ASAR oraz współdziałanie w tym obszarze z Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa oraz międzynarodowymi systemami ratowniczymi państw Morza Bałtyckiego. W ich efekcie w 2023 roku uczestniczono w akcjach poszukiwawczo-ratowniczych, realizując 36 wylotów dyżurnych statków powietrznych. W ramach działań udzielono pomocy 24 osobom.

W 2023 roku w ramach współdziałania z układem pozamilitarnym Centrum Operacji Morskich - Dowództwo Komponentu Morskiego oraz siły i środki Marynarki Wojennej brały udział w ćwiczeniu taktyczno-specjalnym pk.: „RENEGADE/SAREX-23”. Istotą ćwiczenia było sprawdzenie zdolności Sił Zbrojnych RP oraz układu pozamilitarnego, jako elementów systemu bezpieczeństwa powietrznego państwa, do przeciwdziałania zagrożeniom terrorystycznym z powietrza i wynikającym z tego sytuacjom kryzysowym właściwym dla systemu Obrony Powietrznej oraz prowadzenia misji/akcji poszukiwawczo-ratowniczych w lądowym i morskim obszarze odpowiedzialności RP.

W ramach powyższego przedsięwzięcia zrealizowano dwa epizody:

- prowadzenie misji poszukiwawczo-ratowniczej na Zatoce Gdańskiej w związku z wejściem zbiornikowca paliwowego na mieliznę. W wyniku incydentu zaistniała potrzeba ewakuacji poszkodowanych z jednostki, uwolnienia ludzi uwięzionych w pułapce powietrznej oraz wszczęcia akcji poszukiwania i ratowania rozbitka dryfującego w plamie substancji ropopochodnej. W wyniku rozszczelnienia kadłuba koniecznym było również zwalczanie zanieczyszczeń olejowych oraz uszczelnienie i przeholowanie okrętu do portu;

- prowadzenie akcji poszukiwawczo-ratowniczej w lądowej części wybrzeża parolotni, która uległa awaryjnemu lądowaniu w terenie przygodnym.

Ponadto, brano udział w ćwiczeniu taktyczno-specjalnym z zakresu reagowania kryzysowego pk. „KAPER-23”, zorganizowanym przez Dowództwo Operacyjne Rodzajów Sił Zbrojnych w dniach 08-11.05.2023 r. Głównym celem ćwiczenia było doskonalenie współdziałania sił wydzielonych ze struktur wojskowych i pozamilitarnych oraz sprawdzenie procedur współdziałania i przeciwdziałania zagrożeniom terrorystycznym na morzu. W trakcie ćwiczenia praktycznie sprawdzono współdziałanie sił i środków SZ RP i układu pozamilitarnego (Policja - BOA KGP, Straż Graniczna - MOSG, Prokuratura, Państwowa Straż Pożarna, Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa, służby ratownictwa

medycznego, Wojewódzkie Centra Zarządzania Kryzysowego, Urzędy Morskie, Pomorski i Zachodniopomorski Urząd Wojewódzki). Ćwiczenie przeprowadzono w dwóch rejonach:

- Zatoka Gdańska w terminie 10-11.05.2023 r. z udziałem KTR 422, SP, JW GROM, Policji – CPKP BOA, MOSG oraz jednostki Urzędu Morskiego,
- Zatoka Pomorska w terminie 09.05.2023 r. z udziałem KTr 852, JW FORMOZA oraz jednostki Urzędu Morskiego.

W trakcie ćwiczenia zrealizowano:

- doskonalenie zdolności MW w praktycznej realizacji zadań związanych z neutralizacją zagrożenia terrorystycznego na morzu na samodzielny kierunek działania,
- doskonalenie procedur współdziałania sił MSWiA i MON w zakresie przeciwdziałania obiektom typu M-RENEGADE,
- zgrywanie pododdziałów Wojsk Specjalnych SZ RP z siłami Centralnego Pododdziału Kontrterrorystycznego Policji oraz Morskiego Oddziału Straży Granicznej w prowadzeniu operacji kontrterrorystycznej na morzu,
- doskonalenie procedur w zakresie ochrony infrastruktury krytycznej.

W 2023 roku w Związках Taktycznych MW (ZT MW) i jednostkach podległych zorganizowano i przeprowadzono ponad 40 ćwiczeń różnego szczebla. Ich celem było sprawdzenie poziomu wyszkolenia i przygotowania do realizacji zadań zgodnie z przeznaczeniem przez siły wydzielane do operacji i pozostające w podporządkowaniu dowódców ZT MW.

Najważniejszym przedsięwzięciem szkoleniowym realizowanym w układzie narodowym w 2023 roku był udział sił i środków ZT MW w ćwiczeniu ANAKONDA-23 w ramach którego zrealizowano ćwiczenia z wojskami na poziomie taktycznym pk. OSTROBOK-23 oraz WARGACZ-23, w ramach których doskonalono umiejętności z zakresu przygotowania, zgrywanie oraz realizacji wsparcia sił flotyli wydzielanych do udziału w połączonej operacji obronnej we współdziałaniu z Wojskami Obrony Terytorialnej (WOT), Wojskami Specjalnymi oraz z elementami pozamilitarnych struktur systemu obronnego państwa.

Dodatkowo w zakresie szkolenia dowództw, związki taktyczne i jednostki wojskowe doskonalili umiejętności obsad SD w realizacji planowania operacyjnego na poziomie taktycznym podczas udziału w treningach sztabowych, a także umiejętności obsad stanowisk dowodzenia podległych jednostek w planowaniu i realizacji zadań zgodnie z przeznaczeniem (we współdziałaniu z elementami pozamilitarnych struktur systemu obronnego państwa) podczas udziału w ćwiczeniach dowódczo-sztabowych pk. OKOŃ-23 i WĘGORZ-23.

Zaangażowanie sił i środków MW RP w realizację zadań poza granicami państwa było wysokie, najważniejsze z nich to udział w ćwiczeniach:

- DYNAMIC MESSENGER 2023, 18-29.09.2023 r., MARCOM, Portugalia,
- ARCANE THUNDER 2023, 04-16.06.2023 r., USAREUR-AF, m. Bałtyckie,
- SPRING STORM 2023, 15-26.05.2023 r., MW Estonii, m. Bałtyckie, Estonia,
- BALTIC OPERATIONS 2023 (BALTOPS 23), 04-16.06.2023 r., MW USA, m. Bałtyckie,
- BREEZE 2023, 13-22.10.2023 r., MW Bułgarii, m. Czarne, Bułgaria,
- DYNAMIC MOVE 2023, 23.01-03.02.2023 r. oraz 28.08-08.09.2023 r., MW Włoch oraz Belgii, Włochy, Belgia,
- NORTHERN CHALLENGE 2023, 25.09-04.10.2023 r., MW Islandii, Islandia,
- ROBOTIC EXPERIMENTATION AND PROTOTYPING AUGMENTED BY MARITIME UNMANNED SYSTEMS 2023 (REPMUS 23), 06-22.09.2023 r. MW Portugalii, Portugalia,
- JOINT WARRIOR 2023-2, 20.10-3.11.2023 r., MW Wlk. Brytanii, m. Północne, O. Atlantycki.

[Działania Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej.](#)

Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej (BHMW), będąc służbą zabezpieczenia nawigacyjno-hydrograficznego i meteorologiczno-oceanograficznego Marynarki Wojennej wykonuje jednocześnie zadania Państwowej Morskiej Służby Hydrograficznej w zakresie hydrografii i kartografii morskiej.

W 2023 r. BHMW w ramach realizacji zadań służby państwowej było zaangażowane w szereg przedsięwzięć związanych z bezpieczeństwem żeglugi na obszarach morskich RP, zarówno na forum krajowym, jak i międzynarodowym.

Realizując zadania służby hydrograficznej, BHMW prowadzi krajowy zasób danych hydrograficznych, gromadząc dane z prac pomiarowych realizowanych na polskich obszarach morskich przez siły hydrograficzne Marynarki Wojennej, administrację morską i inne podmioty. BHMW realizuje proces weryfikacji pomiarów hydrograficznych wykonanych na potrzeby eksploatacji i kontroli morskich budowli hydrotechnicznych, a także bierze udział w opiniowaniu projektów inwestycyjnych oraz projektów planów zagospodarowania przestrzennego na obszarach morskich RP. Udostępnia i aktualizuje na polskie obszary morskie dane batymetryczne oraz dane o wrakach w uruchomionym w 2020 roku przez administrację morską portalu morskiej informacji przestrzennej SIPAM.

W dniu 19.10.2023 r. BHMW było poddawane procedurom audytu IMSAS (IMO's member State Audit Scheme). Powyższe przedsięwzięcie było jednym z 23 realizowanych przez IMO w 2023 r. System audytu państw członkowskich IMO, stanowi podstawę do oceny, w jakim stopniu państwo członkowskie wypełnia swoje zobowiązania określone w różnorodnych instrumentach IMO, których jest stroną. Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej było jednym z 9 podmiotów krajowych, które zostały objęte procedurami audytowymi. Audytorzy zostali zapoznani z problematyką prowadzenia pomiarów hydrograficznych na polskich obszarach morskich oraz informacją o cyfrowych i papierowych morskich mapach nawigacyjnych i publikacjach nautycznych, które stanowią dorobek wydawniczy BHMW. Przedmiotem audytu były również zagadnienia związane z treścią oraz obiegiem informacji rozpowszechnianej na potrzeby bezpieczeństwa żeglugi, zgodnie z wymogami prawidła V/4 Konwencji SOLAS z 1974 r. W trakcie podsumowania audytu, które miało miejsce w dniu 23.10.2023 r. w Warszawie, gdzie audytorzy podkreślili, że zadania nałożone przez IMO na administrację morską i Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej są realizowane zgodnie z obowiązującymi standardami IHO.

Wypełniając zadania Krajowego Koordynatora Ostrzeżeń Nawigacyjnych (National Coordinator Navigational Warnings), BHMW uczestniczyło w procesie wymiany Morskiej Informacji Bezpieczeństwa (MSI - Maritime Safety Information) w ramach funkcjonowania podobszaru BALTIC SEA Sub-Area oraz koordynowało wszelkie działania z tym związane, o ile dotyczyły obszarów morskich RP. Koordynacja dotyczyła między innymi działań takich instytucji jak: Urzędy Morskie w Gdyni i Szczecinie, Morski Oddział Straży Granicznej, Uniwersytet Gdański, LotosPetrobaltic, Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych i Pogłębiarskich, Instytut Morski w Gdańsku, VTS Zatoka, VTS Świnoujście - Szczecin, VTS Ławica Słupska. W 2023 r. rozpowszechniono łącznie 297 ostrzeżeń nawigacyjnych dotyczących działań na morzu prowadzonych na obszarach morskich RP, w tym zamykanie i ogłaszanie jako niebezpieczne dla żeglugi i rybołówstwa stref i poligonów morskich, operacji holowania platform wiertniczych, niesprawności stałego i pływającego oznakowania nawigacyjnego, prac badawczych i pomiarowych wykonywanych przez jednostki polskie i zagraniczne. BHMW utrzymywało serwis internetowy ostrzeżeń nawigacyjnych prowadzony na bazie witryny internetowej BHMW z uwzględnieniem treści ostrzeżeń Coastal i Local oraz NAVTEX, rozpowszechnianych przez SWEDEN TRAFFIC, BHMW oraz Urzędy Morskie w Gdyni i Szczecinie. Serwis ten ma za zadanie ułatwić dostęp do jednolitej informacji dotyczącej ostrzeżeń nawigacyjnych wszystkim użytkownikom morza.

Rozpoczęto prace nad wdrożeniem wprowadzanego przez Międzynarodową Organizację Hydrograficzną standardu rozpowszechniania informacji bezpieczeństwa żeglugi (S-124), będącego elementem koncepcji e-nawigacji, poprzez modyfikację użytkowanej dotychczas aplikacji ostrzeżeń nawigacyjnych ZPON (Zestaw Przygotowania Ostrzeżeń Nawigacyjnych).

Realizując zadania obejmujące prowadzenie bieżącego serwisu publikacji nautycznych w 2023 roku BHMW wydało wznowienie „Spisu Radiostacji Nautycznych” (numer katalogowy 530) oraz rozpoczęło prace nad pierwszym wydaniem przewodnika po wybranych portach polskiego wybrzeża w języku angielskim – „The guide to selected ports of Polish Coast” (numer katalogowy 542). Ponadto BHMW kontynuowało opracowywanie i wydawanie zeszytów „Wiadomości Żeglarskie”, które od 1 stycznia 2013 r. rozpowszechniane są wyłącznie w formie plików PDF udostępnianych poprzez witrynę internetową BHMW. Kontynuowano opracowanie informacji związanej z prowadzeniem korekty publikacji

nautycznych BHMW (numery katalogowe 502, 521, 522, 523, 530 i 552) w oparciu o dane przetwarzane z zagranicznych map i publikacji nautycznych państw obszaru Morza Bałtyckiego (GE, DK, SE, FI, RU, EE, LV, LT). Publikacje nautyczne BHMW opracowywane są z zastosowaniem zaimplementowanego w 2022 roku procesu cyfrowego przetwarzania informacji nautycznej w środowisku CARIS HPD Publications Module.

Realizując zadania w zakresie kartografii morskiej, BHMW utrzymuje kolekcję 62 map morskich dla obszaru Morza Bałtyckiego, z których 19 należy do kolekcji międzynarodowej (INT). W 2023 r. wydano 20 nowych edycji map morskich, z czego 12 dla polskich obszarów morskich, z których 7 przynależy do kolekcji międzynarodowej. Ponadto BHMW utrzymuje w serwisie 3 zestawy „Map dla małych jednostek”, obejmujące swoim zasięgiem polskie obszary morskie. W 2023 r. wydano nowy zestaw map dla małych jednostek obejmujący rejon Zatoki Pomorskiej i Zalewu Szczecińskiego (nr 1030). Od 2021 roku, głębokości i wysokości na mapach morskich wydawanych przez BHMW odniesione są do układu wysokościowego Baltic Sea Chart Datum 2000 (BSCD2000), tożsamego z państwowym układem PL-EVRF2007-NH. Zakończenie implementacji nowego układu wysokościowego dla map portowych, podejściowych i brzegowych przewiduje się na koniec 2024 roku. W ramach popularyzacji szeroko rozumianej tematyki hydrograficznej, w 2023 roku wydano publikację „Przegląd Hydrograficzny” nr 12 - udostępniony na stronie internetowej BHMW.

Poza klasycznymi, papierowymi mapami morskimi, BHMW utrzymuje serwis Elektronicznej Mapy Nawigacyjnej (ENC), obejmujący swym zasięgiem polskie obszary morskie. W serwisie aktualnie znajduje się 67 komórek ENC. Zgodnie z podpisanym przez Polskę (reprezentowaną przez BHMW) porozumieniem z Norweską Służbą Hydrograficzną (NHS - Norwegian Hydrographic Service), dystrybucja ENC dla celów nawigacyjnych prowadzona jest w ramach Regionalnego Centrum Elektronicznej Mapy Nawigacyjnej PRIMAR (Stavanger, Norwegia). Ponadto, dystrybucja ENC prowadzona jest również w ramach utrzymywanego przez BHMW serwisu narodowego, poprzez który ENC są przekazywane na okręty Marynarki Wojennej, do Morskiego Oddziału Straży Granicznej oraz do organów administracji morskiej. W ramach podpisanych umów licencyjnych, opracowane w BHMW ENC przekazywano podmiotom prywatnym w celu tworzenia produktów pochodnych (DPP) lub formatów systemowych (SENC). W 2023 roku, w ramach serwisu ENC opracowano 328 poprawek do komórek mapy nawigacyjnej oraz wydano 16 nowych edycji.

W 2023 r. przedstawiciele BHMW uczestniczyli w pracach następujących komitetów i grup roboczych międzynarodowych organizacji morskich:

- 3rd Zgromadzenie Ogólne IHO (3rd Session of the Assembly) w dniach 2-3 maja 2023 r. w Monako,
- Komisja Hydrograficzna Morza Bałtyckiego (BSHC - Baltic Sea Hydrographic Commission), która ma za zadanie koordynację współpracy międzynarodowej w zakresie realizacji zadań hydrograficznych na obszarze Morza Bałtyckiego przez państwa członkowskie. W 2023 roku Komisja obradowała w dniach 19-21 września w Helsinkach (Finlandia). Organizatorem i prowadzącym obrady Konferencji BSHC była Administracja Morska Finlandii,
- Komitet Standardów i Serwisów Hydrograficznych (HSSC - The Hydrographic Services and Standards Committee) jest jednym z dwóch głównych komitetów IHO zajmującym się kierowaniem pracami nad utrzymywaniem i rozwojem obecnych standardów hydrograficznych oraz wdrażaniem nowych. W 2023 roku spotkanie Komitetu odbyło się w terminie 5 - 9 maja w Helsinkach (Finlandia).
- Komitet Doradczy PRIMAR (PAC - PRIMAR Advisory Committee), stanowi najwyższą władzę zarządzającą Regionalnego Centrum Elektronicznej Mapy Nawigacyjnej PRIMAR. Zajmuje się strategicznymi i finansowymi aspektami funkcjonowania PRIMAR. W 2023 roku spotkanie Komitetu odbyło się w terminie 7 - 9 listopada w Tiranie (Albania),
- Grupa robocza do spraw układu wysokościowego map morskich (CDWG - Chart Datum Working Group). Głównym celem grupy jest koordynacja działań mających na celu implementację przez wszystkie państwa nadbałtyckie wspólnego układu wysokościowego Baltic Sea Chart Datum 2000 (BSCD2000). Od 2023 roku grupa dodatkowo przyjęła na siebie zadanie koordynacji w zakresie wprowadzania na obszarze Morza Bałtyckiego produktów hydrograficznych dotyczących poziomów

- morza oraz prądów powierzchniowych. W 2023 roku grupa obradowała w dniach 28-29 marca w Göteborgu (Szwecja),
- Grupa Robocza Monitoring Working Group (MWG) koncentruje swoje działania głównie na monitorowaniu postępu prowadzenia pomiarów hydrograficznych na trasach żeglugowych HELCOM, synchronizowaniu przebiegu tras HELCOM oraz na aspektach mogących mieć wpływ na przyspieszenie procesu sondaży tras żeglugowych oraz innych czynnikach wpływających na bezpieczeństwo żeglugi na Morzu Bałtyckim. W 2023 roku grupa obradowała w dniu 16 marca w Helsinkach (Finlandia),
 - HELCOM Expert Group on Environmental Risks of Submerged Objects (EG SUBMERGED). Grupa zajmuje się głównie problematyką wpływu obiektów podwodnych zalegających na dnie Morza Bałtyckiego na środowisko naturalne. W 2023 r. grupa obradowała w formie wideokonferencji,
 - Grupa robocza światowego systemu ostrzeżeń nawigacyjnych (WWNWS – Worldwide Navigational Warning Service). Obecnie zasadniczym aspektem działalności grupy jest przygotowanie do wdrożenia produktu S-124, zapewniającego możliwość automatycznego rozpowszechniania ostrzeżeń nawigacyjnych w postaci elektronicznej. Spotkanie zrealizowano w dniach 12 – 16 września w Genewie,
 - Grupa robocza do spraw koordynacji tworzenia międzynarodowych map morskich Morza Bałtyckiego (BSICCWG - Baltic Sea International Chart Coordinating Working Group) obradowała w dniach 24-25 maja 2023 w Rostoku (RFN),
 - Grupa robocza ds. rozpowszechniania informacji nautycznych (NIPWG – Nautical Information Provision Working Group). Aktualnie głównym obszarem prac grupy jest przygotowanie do wdrożenia produktów serii S-100, w ramach dążenia do wprowadzenia zautomatyzowanego systemu elektronicznej wymiany informacji nautycznych. W 2023 roku organizatorem spotkania był Dyrektorat Hydrografii i Nawigacji Brazylii. Spotkanie odbyło się w terminie 13 -16 września,
 - Komitet IMO ds. bezpieczeństwa morskiego (MSC – Maritime Safety Committee), którego obszarem zainteresowania jest bezpieczeństwo na morzu i ochrona żeglugi, organizował konferencję w siedzibie Międzynarodowej Organizacji Morskiej w dniach 29 kwietnia – 09 maja w Londynie (Wielka Brytania),
 - Podkomitet IMO ds. nawigacji, radiokomunikacji oraz poszukiwania i ratownictwa (NCSR – Navigation, Communications and Search and Rescue Sub-committee), zajmująca się m.in. implementacją założeń koncepcji *e-nawigacji*, obradował w dniach 08-17 maja w Londynie (Wielka Brytania),
 - Podkomitet IHO ds. światowego systemu ostrzeżeń nawigacyjnych (WWNWS – Worldwide Navigational Warning Service). Obecnie zasadniczym aspektem działalności zespołu jest przygotowanie do wdrożenia produktu S-124, zapewniającego możliwość automatycznego rozpowszechniania ostrzeżeń nawigacyjnych w postaci elektronicznej. Spotkanie zrealizowano w dniach 04 - 08 września w Monako. W trakcie spotkania złożono protest związany z niezgodnymi z konwencją o prawie morza praktykami administracji morskiej Obwodu Królewieckiego, dotyczącymi treści rozpowszechnianych ostrzeżeń nawigacyjnych,
 - Grupa robocza ds. rozpowszechniania informacji nautycznych (NIPWG – Nautical Information Provision Working Group). Aktualnie głównym obszarem prac grupy jest przygotowanie do wdrożenia produktów serii S-100, w ramach dążenia do wprowadzenia zautomatyzowanego systemu elektronicznej wymiany informacji nautycznych. W 2023 roku spotkanie odbyło się w siedzibie Międzynarodowej Organizacji Hydrograficznej w Monako, w dniach 12 -15 września.

W ramach realizacji projektu sondaży tras HELCOM, BHMW koordynowało prace hydrograficzne na zalecanych trasach żeglugowych (trasy HELCOM kategorii I-III) na polskich obszarach morskich. W 2023 r. wykonano pomiary hydrograficzne na kolejnych odcinkach tras o łącznej powierzchni około 800 km². Do wykonania pomiarów hydrograficznych pozostało:

- trasy HELCOM kategorii I: 452 km² (powierzchnia całkowita 3782 km²),
- trasy HELCOM kategorii II: 0 km² (sondaże zakończono w 2021 roku, powierzchnia całkowita 906 km²),
- trasy HELCOM kategorii III: 18937 km² (powierzchnia całkowita 25126 km²).

Działania mające na celu wzmocnienie bezpieczeństwa żeglugi.

W zakresie zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi, w związku z utrzymującym się podwyższonym zagrożeniem o charakterze terrorystycznym wynikającym z sytuacji geopolitycznej w regionie, w tym zbrojnego ataku na Ukrainę oraz działań hybrydowych ze strony Rosji i Białorusi, Prezes Rady Ministrów na podstawie art. 16 ust. 1 ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o działaniach antyterrorystycznych podpisał zarządzenie dotyczące obowiązywania drugiego stopnia alarmowego (BRAVO) także wobec polskiej infrastruktury energetycznej mieszczącej się poza granicami Polski. Wobec tej infrastruktury stopień alarmowy BRAVO obowiązuje od dnia 6 października 2022 r. do dnia 29 lutego 2024 r., z możliwością jego przedłużenia.

WZMOCNIENIE BEZPIECZEŃSTWA ENERGETYCZNEGO KRAJU.

W 2023 roku Ministerstwo Klimatu i Środowiska realizowało działania legislacyjne na rzecz wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych na morzu. Ustawą z dnia 17 sierpnia 2023 r. o zmianie ustawy o odnawialnych źródłach energii oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. 2023 poz. 1762) wprowadzono zmiany do ustawy z dnia 17 grudnia 2020 r. o promowaniu wytwarzania energii elektrycznej w morskich farmach wiatrowych (Dz. U. z 2023 r. poz. 1385, z późn. zm.), dalej: ustawa offshore wind. Zmiany dotyczyły zwiększenia wolumenu mocy i terminów aukcji dla morskiej energetyki wiatrowej. Z zakładanych wcześniej 5 GW (po 2,5 GW w 2025 roku i 2027 roku), obecnie przewiduje się aukcje na maksymalną łączną moc na poziomie 12 GW:

- po 4 GW w 2025 i 2027 roku
- po 2 GW w 2029 i 2031 roku.

Zmiany te nie mają zastosowania do dnia wydania pozytywnej decyzji Komisji Europejskiej o zgodności pomocy publicznej przewidzianej w tych przepisach z rynkiem wewnętrznym albo uznania przez Komisję Europejską, że zmiany te nie stanowią nowej pomocy publicznej. Polska rozpoczęła procedurę tzw. prenotyfikacji ww. rozwiązań. Dodatkowo, z uwagi na kształtujące się doświadczenie wytwórców, którzy uzyskali prawo do pokrycia ujemnego salda, a także formowanie się rynku dostawców i usługodawców dla morskiej energetyki wiatrowej ustawą z dnia 28 lipca 2023 r. o zmianie ustawy – Prawo energetyczne oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. 2023 poz. 1681) zmieniono przepisy ustawy offshore wind. Ww. zmiany umożliwiły wytwórcom przedstawienie miarodajnych i pełniejszych danych dotyczących tzw. „local content” poprzez:

- wydłużenie do 18 miesięcy terminu na złożenie pierwszego ze sprawozdań z realizacji planu łańcucha dostaw materiałów i usług (dotychczasowe 6 miesięcy było za krótkie na rzetelne zebranie, zweryfikowanie i przeanalizowanie otrzymanych od dostawców informacji);
- zagwarantowanie zabezpieczenia informacji objętych tajemnicą przedsiębiorstwa w aktualizacjach i sprawozdaniach przekazywanych Prezesowi URE.

W 2023 r. opublikowano również obwieszczenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 27 marca 2023 r. w sprawie kursu wymiany euro przyjętego do obliczenia ceny maksymalnej, oraz wysokości ceny maksymalnej w przeliczeniu na euro zgodnie z tym kursem (M.P. poz. 370).

Pozwolenia lokalizacyjne (tzw. PSZW) i wyniki konkurencyjnych postępowań rozstrzygających na nowe lokalizacje pod morskie farmy wiatrowe.

Minister Aktywów Państwowych jest współodpowiedzialny, z racji nadzoru nad kluczowymi podmiotami z sektora paliwowo-energetycznego, za kształtowanie polityki energetycznej Polski, w tym także w zakresie rozwoju morskiej energetyki wiatrowej.

W budowę morskiej energetyki wiatrowej są zaangażowane zarówno podmioty prywatne, jak i spółki Skarbu Państwa. Obecnie są rozwijane projekty o łącznej mocy ok. 8,4 GW mocy, z czego projekty o mocy 5,9 GW realizowane są w tzw. I fazie rozwoju sektora morskich farm wiatrowych w perspektywie do roku 2030, którym przyznano już wsparcie w postaci decyzji Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki. Pozostałe 2,5 GW mocy to projekty z tzw. II fazy, które będą ubiegały się o przyznanie wsparcia na podobnych zasadach do funkcjonujących już aukcji OZE.

Ponad 60% inwestycji w sektor morskiej energetyki wiatrowej (tylko w I fazie rozwoju) w perspektywie 2030 r. zrealizują Spółki Skarbu Państwa. Z 5,9 GW mocy zainstalowanej dostępnej w I fazie rozwoju sektora morskiej energetyki wiatrowej w perspektywie 2030 r. 3,7 GW mocy zainstalowanej zrealizują spółki nadzorowane przez Ministra Aktywów Państwowych (2 projekty PGE i 1 projekt Orlen).

W II fazie rozwoju sektora morskich farm wiatrowych najprawdopodobniej Spółki Skarbu Państwa zrealizują blisko 100% nowych inwestycji w sektor morskiej energetyki wiatrowej w perspektywie 2040 roku. Grupa PGE otrzymała 5 nowych pozwoleń lokalizacyjnych na nowych obszarach morskich z 11 dostępnych w postępowaniach lokalizacyjnych na przyznanie pozwoleń na wznoszenie sztucznych wysp, a Grupa ORLEN otrzymała kolejnych 5 nowych pozwoleń lokalizacyjnych na nowych obszarach morskich z 11 dostępnych, zatem to Spółki Skarbu Państwa będą wiodły rolę lidera w rozwoju w II fazie rozwoju sektora offshore w Polsce.

Grupa PGE w konkurencyjnych przetargach lokalizacyjnych (w tzw. postępowaniu rozstrzygającym) dot. 11 nowych lokalizacji dla farm wiatrowych organizowanych przez Ministra Infrastruktury pozyskała pozwolenia lokalizacyjne na 5 nowych obszarach morskich (obszary: 43.E.1 (MFW 990 MW), 60.E.3 (MFW 1185 MW), 45.E.1 (MFW 210 MW), 44.E.1 (MFW 975 MW) i 60.E.4 (MFW 555 MW) – łącznie ok. 4 GW nowych mocy, a projekty te będą realizowane w II fazie rozwoju sektora morskich farm wiatrowych w konkurencyjnym systemie aukcyjnym.

Grupa ORLEN w konkurencyjnych przetargach lokalizacyjnych (w tzw. postępowaniu rozstrzygającym) dot. 11 nowych lokalizacji dla farm wiatrowych organizowanych przez Ministra Infrastruktury pozyskała pozwolenia na 5 nowych obszarach morskich (obszary: 46.E.1 (MFW 966 MW), 14.E.4 (MFW 1204 MW), 14.E.3 (MFW 1204 MW), 14.E.2 (MFW 896 MW) i 14.E.1 (MFW 812 MW) – łącznie ok. 5 GW nowych mocy, a projekty te będą realizowane w II fazie rozwoju sektora morskich farm wiatrowych w konkurencyjnym systemie aukcyjnym.

Oprócz planów związanych z nowymi planowanymi morskimi farmami wiatrowymi (MFW) Grupa PGE posiada 3 decyzje w sprawie PSZW, rozwija kolejne 3 projekty morskich farm wiatrowych, 2 projekty realizowane są w I fazie rozwoju sektora MFW w oparciu o kontrakt CfD (łączna moc 2 projektów to ok. 2,5 GW), a jeden projekt MFW ok. 0.9 GW przygotowywany jest do udziału w aukcji OZE. W 2030 roku moc farm wiatrowych na Bałtyku należących do Grupy Kapitałowej PGE ma wynieść 2,5 GW, a do 2040 r. – 6,5 GW.

Oprócz planów związanych z nowymi planowanymi morskimi farmami wiatrowymi Grupa ORLEN otrzymała 1 decyzję w sprawie PSZW, rozwijała 1 projekt morskich farm wiatrowych realizowany w I fazie rozwoju sektora MFW w oparciu o kontrakt CfD. W ramach projektów I fazy Grupa ORLEN konsekwentnie realizowała projekt morskiej farmy wiatrowej Baltic Power o maksymalnej mocy zainstalowanej elektrycznej na poziomie 1,2 GW MW wraz z infrastrukturą przyłączeniową do KSE.

[Prace Zespołu eksperckiego do spraw rozwoju morskiej energetyki wiatrowej.](#)

Minister Aktywów Państwowych w związku z transformacją sektora energetycznego w Polsce, obejmującą w szczególności proces rozwoju sektora morskich farm wiatrowych zgodnie z przepisami ustawy z dnia 17 grudnia 2020 r. o promowaniu wytwarzania energii elektrycznej w morskich farmach wiatrowych (Dz. U. z 2023 r. poz. 1385, 1681 i 1762) oraz realizacją inwestycji w zakresie morskich farm wiatrowych na Morzu Bałtyckim podejmowanych przez podmioty, w których Minister Aktywów Państwowych wykonuje prawa z akcji albo udziałów oraz podmioty przez niego nadzorowane, powołał Zespół ekspercki do spraw rozwoju morskiej energetyki wiatrowej. Zespół działał w 2023 r. na podstawie zarządzenia Ministra Aktywów Państwowych z dnia 2 maja 2023 r. w sprawie Zespołu eksperckiego do spraw rozwoju morskiej energetyki wiatrowej (Dz. Urz. Min. Akt. Państw, poz. 13).

Efektom prac ww. Zespołu było określenie kluczowych dla rozwoju tematów, których realizacja w przyszłości będzie wpływać na tempo rozwoju sektora morskiej energetyki wiatrowej, takich jak:

- racjonalne wykorzystanie obszarów morskich RP - budowa potencjału rozwoju dla morskiej energetyki wiatrowej z poszanowaniem dla wszystkich użytkowników morza;
- wykorzystanie potencjału polskich stoczni i rozwój „local content” dla morskiej energetyki wiatrowej;

- przygotowanie nadzorowanych przez MAP podmiotów do rozwiązania problemu nadmiaru energii z OZE z MFW – problemu dotyczącego potencjalnego redysponowania mocy z morskiej farmy wiatrowej przez operatora systemu przesyłowego lub operatora systemu dystrybucyjnego;
- sposoby wykorzystania potencjalnych nadwyżek energii z MFW;
- kwestie przyłączenia do sieci;
- project finance planowanych morskich farm wiatrowych;
- monitoring dostępności floty statków instalacyjnych w perspektywie najbliższych kilku lat;
- kwestie dot. konieczności pogłębienia tematyki security i defence – współpracy kluczowych podmiotów z sektora energetycznego z wojskiem, w tym zakresie także jest istotna współpraca resortów energii, infrastruktury i aktywów państwowych z resortem obrony narodowej;
- rozwój szkolnictwa i możliwości pozyskania kadr niezbędnych dla rozwoju sektora offshore na Morzu Bałtyckim.

Zespół ten skończył prace z końcem 2023 r. rekomendując podjęcie przedstawionej tematyki w roku 2024 oraz w latach następnych.

Porozumienie sektorowe na rzecz rozwoju morskiej energetyki wiatrowej w Polsce.

Kontynuowano prace w ramach podpisanego w dniu 15 września 2021 r. Porozumienia sektorowego na rzecz rozwoju morskiej energetyki wiatrowej w Polsce. W 2023 r. odbyły się trzy Rady Koordynacyjne ds. Morskiej Energetyki Wiatrowej (21.02.2023, 30.06.2023, 9.11.2023). Listopadowa Rada Koordynacyjna, w której wzięli udział również koordynatorzy grup roboczych, przybrała charakter podsumowujący stan realizacji celów strategicznych oraz postanowień Porozumienia sektorowego jakie udało się osiągnąć w 2023 r. Na posiedzeniu przedstawiono także informacje o planowanych działaniach służących rozwojowi nowoczesnych sektorów budujących przewagę konkurencyjną polskiej gospodarki oraz wzmacniających jej bezpieczeństwo i suwerenność energetyczną, do jakich zalicza się morską energetykę wiatrową. Według stanu na dzień 31 grudnia 2023 r. stronami Porozumienia było 261 podmiotów.

Współpraca międzynarodowa w dziedzinie morskiej energetyki wiatrowej.

W ramach prac Baltic Electricity Market Interconnection Plan (BEMIP) w grupie Offshore Wind Working Group, Polska wraz z Komisją Europejską współprzewodniczy obszarowi II. „Morskie planowanie przestrzenne dotyczące morskich farm wiatrowych”. Prace BEMIP Offshore Wind Working Group (BEMIP OW WG) w 2023 r. koncentrowały się głównie na monitorowaniu postępu projektów morskich farm wiatrowych i stworzeniu kalendarza aukcji dla offshore w regionie Morza Bałtyckiego, a także na włączaniu się w działania prowadzone przez ENTSO-E dotyczące stworzenia planu rozwoju sieci morskiej BEMIP (Offshore Network Development Plan; ONDP). W 2023 r. odbyły się 2 techniczne spotkania grupy BEMIP OW.

Na posiedzeniach technicznych w dniach 28 kwietnia i 10 listopada omawiano działania prowadzone w ramach współpracy energetycznej na Morzu Północnym, jak również kwestie aktualizacji CEF-RES, mechanizmu finansowania energii odnawialnej i zmienionej dyrektywy w sprawie odnawialnych źródeł energii (art. 9) oraz pakietu Komisji dotyczącego energii wiatrowej. W grudniu 2023 r. odbyło się posiedzenie plenarne BEMIP, w trakcie którego zaproponowano cele dla grupy BEMIP OW na 2024 rok.

Dnia 19 stycznia 2023 r. odbyły się również spotkania grup tematycznych TEN-E dotyczące morskiej energetyki wiatrowej, które miały na celu przyjęcie niewiążących porozumień w sprawie celów na rok 2050 z etapami pośrednimi w latach 2030 i 2040, dotyczących produkcji energii z morskich źródeł odnawialnych w każdym z pięciu basenów morskich UE. Cele wyznaczone dla Polski to 5.9 GW do 2030 roku i 10.9 GW do 2040 roku, zaś dla całego obszaru Morza Bałtyckiego to co najmniej 22,5 GW do 2030 r., 34,6 GW do 2040 r. i 46,8 GW do 2050 r.

Komitet Sterujący dla Terminala Instalacyjnego dla Morskich Farm Wiatrowych w Morskim Porcie Gdańsk.

W związku z wejściem w życie uchwały nr 38/2022 Rady Ministrów z dnia 1 marca 2022 r. zmieniającej uchwałę w sprawie terminala instalacyjnego dla morskich farm wiatrowych, która wskazuje morski Port Gdańsk jako lokalizację terminala instalacyjnego przeznaczonego dla potrzeb organizacji procesu budowy i obsługi morskich farm wiatrowych na Bałtyku, Rada Ministrów upoważniła ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do monitorowania postępu prac na rzecz sprawnego wybudowania i wyposażenia terminala instalacyjnego w terminie do dnia 1 czerwca 2025 r.

Zarządzeniem nr 235 Prezesa Rady Ministrów z dnia 5 sierpnia 2022 r. (M.P. poz. 772) utworzony został Komitet Sterujący dla Terminala Instalacyjnego dla Morskich Farm Wiatrowych w Morskim Porcie Gdańsk, który ma przyczynić się do sprawnej i skutecznej realizacji ww. inwestycji. Do zadań Komitetu należy monitorowanie działań podmiotów zaangażowanych w proces budowy terminala instalacyjnego dla morskich farm wiatrowych w morskim Porcie Gdańsk oraz opracowywanie propozycji działań w zakresie budowy terminala instalacyjnego dla morskich farm wiatrowych w morskim Porcie Gdańsk. W skład Komitetu wchodzi przedstawiciele administracji rządowej, podmiotów branżowych sektora offshore wind w Polsce, realizujących projekty morskich farm wiatrowych, jak również przedstawiciele środowiska naukowego.

W 2023 r. odbyły się po dwa posiedzenia Komitetu podczas których omawiano stan realizacji porozumienia w sprawie przygotowania Terminala Instalacyjnego dla Morskich Farm Wiatrowych w Morskim Porcie Gdańsk, jakie zawarte zostało pomiędzy zainteresowanymi stronami przedmiotowej inwestycji. Prace tego gremium w 2023 r. potwierdzały przygotowanie zaangażowanych podmiotów uczestniczących w procesie budowy Terminala Instalacyjnego dla Morskich Farm Wiatrowych w Morskim Porcie Gdańsk w terminie do dnia 1 czerwca 2025 r.

Lokalizacja ww. terminala w Morskim Porcie Gdańsk ma zapewnić spełnienie wszystkich kryteriów inwestorów branżowych i pozwolić na terminową realizację I fazy rozwoju sektora morskiej energetyki wiatrowej w Polsce w perspektywie do 2030 r.

Budowa i modernizacja morskiej infrastruktury przesyłowej i magazynowej umożliwiającej dywersyfikację dostaw surowców energetycznych

W celu przygotowania Polski do dywersyfikacji dostaw ropy naftowej do krajowych rafinerii w latach 2019-2021 prowadzone były inwestycje w rozbudowę TNG (Terminal Naftowy w Gdańsku) i Bazy Magazynowej Gdańsk. Inwestycje miały na celu umożliwienie sprowadzania ropy naftowej z różnych kierunków i o różnych parametrach (separowanie poszczególnych gatunków sprowadzanej z morza ropy naftowej).

Inwestycja była realizowana w 2 etapach – łącznie w ramach inwestycji pojemność zbiorników wzrosła o 590 tys. m³.

Rozbudowa Bazy Gdańsk	2 zbiorniki x 100 000 m ³ Łącznie: 200 000 m³	Data przekazania do eksploatacji: 30.06.2020
TNG II Etap	3 zbiorniki x 100 000 m ³ , 2 zbiorniki x 45 000 m ³ Łącznie: 390 000 m³	Data przekazania do eksploatacji: 26.10.2020 (3 zb. 100.000 m ³ , 1 zb. 45.000 m ³) 23.08.2021 (1 zb. 45.000 m ³)

Tab. 5. Informacja na temat inwestycji w zakresie rozbudowy baz ropy w nową pojemność zbiornikową.

Realizacja ww. inwestycji oceniana jest jako wystarczająca. W 2023 r. spółka PERN nie realizowała dodatkowych inwestycji w rozbudowę zdolności magazynowych w Porcie Gdańskim.

Zwiększenie pojemności i zdolności przeładunkowej portowych terminali dla ropy, węgla oraz innych surowców energetycznych.

Naftoport Sp. z o.o. wykonuje przeładunki ropy naftowej i produktów naftowych w Porcie Gdańskim. Spółka stanowi istotny element logistyki dostaw ropy dla rafinerii polskich i niemieckich oraz jej tranzytu, a także lądowo-morskiego przeładunku produktów naftowych.

Naftoport zapewnia rafineriom podłączonym do systemu rurociągów „Przyjaźń” alternatywną drogę zaopatrzenia w ropę naftową. Terminal może w całości pokryć zapotrzebowanie na ten strategiczny surowiec nie tylko rafinerii w Gdańsku i Płocku, ale także dwóch niemieckich zakładów rafineryjnych w Schwedt i Leun. Obecnie infrastruktura Terminalu obejmuje pięć stanowisk przeładunkowych umożliwiających przeładunek ok. 40 mln ton ropy naftowej i produktów naftowych rocznie.

W 2023 r. wykorzystano maksymalne możliwości przeładunkowe Naftoportu, którego infrastrukturę stanowi 5 stanowisk przeładunkowych. W 2023 r. rozpoczęto budowę 6 stanowiska przeładunkowego. Inwestycja polega na budowie szóstego stanowiska, które będzie przystosowane do przyjmowania wielkich zbiornikowców oceanicznych klasy VLCC (o długości ponad 300 m i szerokości do 60 m, przy ich zanurzeniu ograniczonym do 15 m). To przekłada się na maksymalną partię ładunkową wielkości ok. 180 tys. ton. Praktyczne możliwości technologiczne nowego stanowiska to około 9 mln ton rocznie.

W 2023 r. uzyskano prawomocną decyzję środowiskową oraz złożono w MKiŚ dokumentację Geologiczno-Inżynierską.

RACJONALNE KORZYSTANIE Z ZASOBÓW NATURALNYCH ŚRODOWISKA MORSKIEGO.

Zrównoważone wykorzystanie zasobów mineralnych środowiska morskiego.

Podstawą zaangażowania Polski w działania w Obszarze¹³ jest „Program Rozpoznania Geologicznego Oceanów” – PRoGeO (M.P. 2021 poz. 726, z późn. zm.), zwany dalej „PRoGeO”, którego Wykonawcą jest minister właściwy ds. środowiska. Głównym celem PRoGeO jest rozszerzenie bazy surowcowej poprzez przeprowadzenie badań struktur złożowych charakterystycznych dla obszarów dna oceanicznego. Aby tego dokonać należy rozpoznać bogate w metale głębokomorskie złoża polimetaliczne i ocenić ich potencjał zasobowy. Metale pozyskane z dna oceanu będą niezbędne do prawidłowej transformacji energetycznej i gospodarczej. Okres realizacji PRoGeO to lata 2017-2033. Współpraca międzynarodowa dotycząca działań w Obszarze, realizowana w ramach PRoGeO, miała na celu przede wszystkim reprezentację interesów krajowych na arenie międzynarodowej, wzmocnienie pozycji RP na forach międzynarodowej współpracy oraz kształtowanie pozytywnego wizerunku Polski. W tym kontekście najważniejszy w 2023 r. był udział polskiej delegacji w negocjacjach regulacji wydobywczych w Obszarze (Mining Code) podczas trzech części 28. Sesji MODM. Polska zgłosiła szereg uwag do części negocjowanych regulacji, tak aby zabezpieczyć interesy RP odnoszące się do działalności poszukiwawczej (obecne) i wydobywczej (w przyszłości) w Obszarze. Dzięki temu Polska zabezpiecza przede wszystkim racjonalność już podjętych i realizowanych przedsięwzięć (w tym polskich badań na środkowym Atlantyku, czy też uczestnictwa we Wspólnej Organizacji Interoceanmetal (IOM). Polska delegacja brała aktywny udział w negacjach regulacji wydobywczych podczas prac wszystkich grup roboczych, jak również na forum plenarnym.

W toku realizacji PRoGeO we współpracy Ministerstwa Klimatu i Środowiska z Państwowym Instytutem Geologicznym – Państwowym Instytutem Badawczym (PIG-PIB) kontynuowano przygotowania oraz zrealizowano badania na polskiej koncesji, w ramach Umowy w sprawie eksploracji siarczków polimetalicznych między Ministrem Środowiska RP a Międzynarodową Organizacją Dna Morskiego

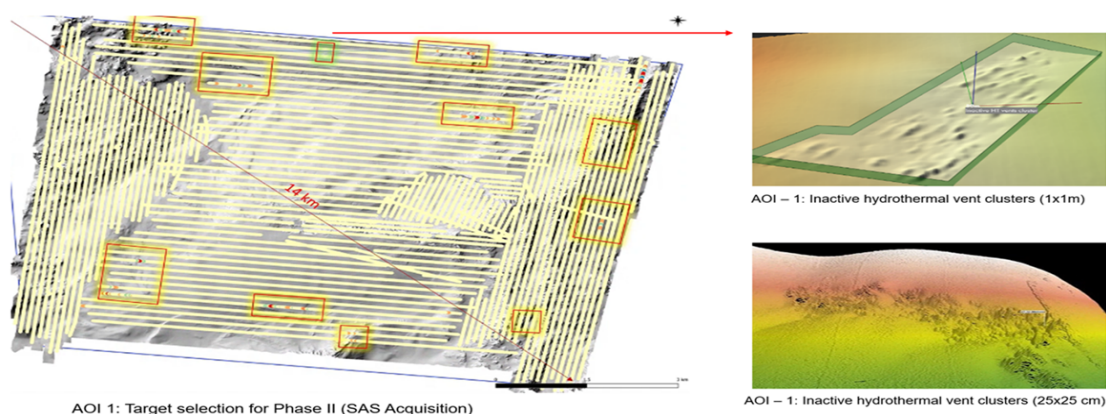
¹³ „Obszar” w rozumieniu art. 1(1) Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza oznacza znajdujące się poza granicami jurysdykcji państwowej dno mórz i oceanów oraz ich podglebie.

(MODM) z dnia 12 lutego 2018 r. Przedsięwzięcie to realizowano w ramach umowy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW) oraz PIG-PIB, na podstawie powierzenia Głównego Geologa Kraju. Głównym zadaniem zrealizowanym przez PIG-PIB w 2023 r. było zorganizowanie i przeprowadzenie drugiego rejsu naukowo-badawczego w obszar objęty ww. Umową z MODM. Celem rejsu była akwizycja danych geofizycznych i środowiskowych w ultra wysokiej rozdzielczości blisko dna przy wykorzystaniu autonomicznej platformy pływającej AUV (autonomous underwater vehicle). Prace wykonano w trzech obszarach klastra A (AOI- 1, -2, -3) o łącznej powierzchni 230 km², wytypowanych jako perspektywiczne dla wystąpień siarczków masywnych w oparciu o analizę danych pozyskanych podczas pierwszego rejsu naukowo-badawczego. Obszary te posiadają zróżnicowaną i trudną konfigurację dna, co utrudnia akwizycję danych, jednak wykorzystanie zaawansowanych technologii AUV umożliwiło pozyskanie kompleksowych danych dotyczących uwarunkowań geologicznych badanego obszaru oraz struktur morfologicznych dna.

Prace pomiarowo - badawcze w ramach Leg 2 zostały podzielone na dwie fazy:

- Faza I poświęcona była akwizycji danych geofizycznych i środowiskowych przy użyciu echosondy wielowiązkowej MBES wraz z danymi backscatterowymi oraz z kolumny wody WCD, płytkich profilowań osadów SBP, anomalii magnetycznych oraz potencjału elektrycznego, a także sensorów monitorujących parametry kolumny wody w celu rozpoznania anomalii związanych z aktywnością hydrotermalną (zmętnienie, metan, temperatura, pH, potencjał redox). Dane te były przetwarzane w czasie rzeczywistym na pokładzie statku w celu identyfikacji struktur związanych z aktywnością hydrotermalną i nagromadzeniami siarczków na potrzeby Fazy II.
- Faza II została poświęcona szczegółowemu obrazowaniu sonarowemu dna SAS w 8 wytypowanych miejscach obszaru AOI-1 wykazujących potencjał mineralizacji siarczków.

Dzięki realizacji pomiarów blisko dna (pułap 20-70 m) pozyskano unikatowe dane łącznie z 1512,61 km linii profilowych (głębokości 1210 - 3430 m) otrzymując obrazy batymetryczne o ultrawysokiej rozdzielczości (echosonda MBES: 25 cm -1 m) oraz obrazy SAS wybranych powierzchni dna morskiego (3-5 cm). Uzyskane wyniki pozwoliły na rozpoznanie kluczowych struktur morfologicznych dna, w tym na odkrycie nieaktywnego pola hydrotermalnego o powierzchni ok. 15 000 m² wraz z charakterystycznymi strukturami (kominy hydrotermalne o wysokości do 2-3 m) oraz szeregiem innych, niezidentyfikowanych struktur wymagających pogłębionej interpretacji. W AOI-1 rozpoznano łącznie 8 miejsc z nieaktywnymi strukturami hydrotermalnymi (kominy, kopce) wykazującymi anomalie związane z mineralizacją siarczków.



Ryc. Obszar AOI-1. Z lewej miejsca wykazujące anomalie geofizyczne potencjalnie związane z mineralizacją siarczków. Z prawej obraz batymetryczny odkrytego nieaktywnego pola hydrotermalnego o powierzchni ok 15 000 m² ze strukturami o wysokości do 3 m.

Dodatkowo dzięki zastosowaniu poszukiwaniu anomalii w kolumnie wody (pogłos akustyczny) odkryto emisję pióropuszy (smug) hydrotermalnych związanych z istnieniem nowych aktywnych systemów hydrotermalnych w pozostałych dwóch badanych obszarach, tj. AOI-2 i AOI-3. Efektem prac jest osiągnięcie celów zapisanych w planie badawczym, co potwierdza zdolność i gotowość PIG-PIB do

prowadzenia skomplikowanych prac poszukiwawczych w obszarach głębokomorskich, a uzyskany postęp pracy oraz wyniki wzmacniają pozycję Polski na arenie międzynarodowej oraz rozpoznawalność PIG-PIB i pozwalają rozszerzyć współpracę z wiodącymi ośrodkami badawczymi w zakresie badań oceanicznych.

W ramach przygotowań do realizacji kolejnych etapów Umowy z MODM równolegle była rozwijana przez PIG-PIB współpraca na poziomie krajowym i międzynarodowym oraz z ekspertami w zakresie eksploracji obszarów grzbietów oceanicznych i siarczków masywnych. Efektem są obustronne uzgodnienia z Hiszpańską Służbą Geologiczną dotyczące wspólnych badań w obszarze klastra A i C polskiego obszaru licencyjnego z pokładu r/v Sarmiento de Gamboa i wykorzystaniu portugalskiego ROV 6000 „Luzo” celem identyfikacji i rozpoznania systemów hydrotermalnych (również foto-video) oraz poboru próbek geologicznych, w tym siarczków masywnych, a także żywa dyskusja z konsorcjum francuskim IFREMER – ABYSSA na temat organizacji wspólnych prac badawczych na Atlantyku.

Udzielanie koncesji na polskich obszarach morskich w zakresie poszukiwania i rozpoznawania złóż ropy naftowej i gazu ziemnego, wydobywania ropy naftowej i towarzyszącego jej gazu ziemnego oraz wydobywania kruszywa naturalnego.

W 2023 Ministerstwo Klimatu i Środowiska podjęło następujące działania dotyczące m.in. udzielania koncesji:

1. Zatwierdzenie dwóch opracowań w przedmiocie złóż gazu ziemnego położonych w granicach Polskiej Wyłącznej Strefy Ekonomicznej tj.:

- 1) dodatku nr 1 do dokumentacji geologiczno-inwestycyjnej złoża gazu ziemnego „B6” zatwierdzonego decyzją Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 10 stycznia 2023 r.,
- 2) dodatku nr 1 do dokumentacji geologiczno-inwestycyjnej złoża gazu ziemnego „B4” zatwierdzonego decyzją Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 11 sierpnia 2023 r.

2. Wydanie dwóch decyzji w przedmiocie zmian koncesji, tj.:

- 1) decyzji z dnia 5 kwietnia 2023 r. w sprawie zmiany koncesji nr 2/2006 na wydobywanie gazu ziemnego z części złoża B6,
- 2) decyzji z dnia 20 grudnia 2023 r. w sprawie zmiany koncesji nr 38/2001/Ł na poszukiwanie i rozpoznawanie złóż ropy naftowej gazu ziemnego oraz wydobywanie ropy naftowej i gazu ziemnego ze złóż w obszarze „Rozewie”.

3. Zatwierdzenie 14 projektów robót geologicznych lub dodatków do nich dotyczących geologii inżynierskiej lub hydrogeologii dla inwestycji w polskich obszarach morskich, tj.:

- 1) dodatku do projektu robót geologicznych dla potrzeb ustalenia warunków geologiczno-inżynierskich w rejonie przewidywanej lokalizacji posadowienia turbin elektrowni wiatrowych w obszarach morskich Baltica- 2 i Baltica-3 - badania sejsmiczne wysokiej rozdzielczości,
- 2) projektu robót geologicznych dla określenia warunków geologiczno-inżynierskich w podłożu dna morskiego na potrzeby poprowadzenia eksportowej linii kablowej w obszarze wyłącznej strefy ekonomicznej oraz morza terytorialnego Rzeczypospolitej Polskiej z planowanego zespołu morskich farm wiatrowych BC-Wind,
- 3) projektu robót geologicznych dla określenia warunków geologiczno-inżynierskich w podłożu dna morskiego na potrzeby posadowienia morskich turbin wiatrowych, morskiej stacji elektroenergetycznej oraz sieci kabli średniego napięcia (66kV) dla obszaru planowanego zespołu morskich farm wiatrowych BC-Wind,
- 4) dodatku do projektu robót geologicznych w celu określenia warunków geologiczno-inżynierskich na potrzeby projektowanej inwestycji pn. Rozbudowa terminala kontenerowego DCT Gdańsk w Porcie Północnym w Gdańsku,

- 5) projektu robót geologicznych na potrzeby wstępnego rozpoznania warunków geologiczno-inżynierskich podłoża dna morskiego dla zespołu Morskiej Farmy Wiatrowej Baltica 1 wraz z morską infrastrukturą przyłączeniową,
 - 6) projektu robót geologicznych dla określenia warunków geologiczno-inżynierskich w podłożu dna morskiego oraz lądowego odcinka trasy linii kablowej z projektowanej morskiej farmy wiatrowej BC-Wind, na potrzeby wyprowadzenia eksportowej linii kablowej na ląd oraz przyłączenia do sieci elektroenergetycznej,
 - 7) projektu robót geologicznych w celu określenia warunków geologiczno-inżynierskich w rejonie projektowanej stawy pomiarowej w laboratorium brzegowym Instytutu Budownictwa Wodnego Polskiej Akademii Nauk w Lubiatowie,
 - 8) projektu robót geologicznych w celu określenia warunków geologiczno-inżynierskich w podłożu projektowanej inwestycji polegającej na budowie Portu Zachodniego w Ustce, Gmina Ustka, powiat słupski, woj. pomorskie,
 - 9) projektu robót geologicznych w celu ustalenia warunków geologiczno-inżynierskich na potrzeby posadawiania obiektów budowlanych dla:
 - inwestycja nr 1: „Budowa rurociągu r1n oraz rozbiórka rurociągu r1 na terenie bazy przeładunku paliw płynnych Naftoport w Gdańsku”,
 - inwestycja nr 2: „Budowa przeładunkowego stanowiska głębokowodnego zlokalizowanego w bazie przeładunku paliw płynnych Naftoport w Gdańsku”,
 - 10) projektu robót geologicznych dla wykonania badań geofizycznych w podłożu dna morskiego obszaru planowanego zespołu morskich farm wiatrowych Baltic Power,
 - 11) projektu robót geologicznych dla określenia warunków geologiczno-inżynierskich na potrzeby posadowienia gazociągu i terminala FSRU w części morskiej w ramach projektu Budowa Terminala FSRU (Pływającej Jednostki Magazynująco-Regazyfikacyjnej LNG) w Zatoce Gdańskiej,
 - 12) dodatku do projektu robót geologicznych dla określenia warunków geologiczno-inżynierskich w podłożu dna morskiego na potrzeby posadowienia morskich turbin wiatrowych, morskiej stacji elektroenergetycznej oraz sieci kabli średniego napięcia (66kV) dla obszaru planowanego zespołu morskich farm wiatrowych BC-Wind,
 - 13) projektu robót geologicznych dla ustalenia warunków geologiczno-inżynierskich w podłożu budynku załóg jednostek pływających Straży Granicznej i nabrzeża wraz z infrastrukturą towarzyszącą w Świnoujściu,
 - 14) projektu robót geologicznych w celu określenia warunków geologiczno-inżynierskich na potrzeby posadowienia obiektów budowlanych ławy kablowej (inwestycji liniowej) wchodzących w skład zespołu urządzeń służących do wyprowadzania mocy z morskiej farmy wiatrowej Baltica-1 na odcinku projektowanego przejścia kablowego ląd-morze.
4. Zatwierdzenie 15 dokumentacji geologiczno-inżynierskich lub hydrogeologicznych dla inwestycji w polskich obszarach morskich, tj.:
- 1) dokumentacji geologiczno-inżynierskiej dla określenia warunków geologiczno-inżynierskich w podłożu projektowanej Inwestycji pn: Przebudowa infrastruktury dostępu dla statków w Basenie V - Faza 2 w Porcie Gdynia, gm. M. Gdynia, pow. m. Gdynia, woj. pomorskie,
 - 2) dokumentacji geologiczno-inżynierskiej dla obiektów budowlanych inwestycji liniowych określającej warunki geologiczno-inżynierskie w rejonie przewidywanego posadowienia przyłącza elektroenergetycznego dla wyprowadzenia mocy z Morskiej Farmy Wiatrowej Baltic Power na odcinku od Morskich Stacji Transformatorowych do granicy lądu,
 - 3) dokumentacji geologiczno-inżynierskiej dla potrzeb ustalenia warunków geologiczno-inżynierskich w rejonie projektowanego przyłącza elektroenergetycznego dla wyprowadzenia mocy z Morskiej

Farmy Wiatrowej Baltic Power na odcinku od studni kablowych do granicy łądu z morzem, gmina Choczewo, powiat wejherowski, woj. pomorskie,

- 4) dokumentacji geologiczno-inżynierskiej w celu określenia warunków geologiczno-inżynierskich na potrzeby posadawiania obiektów budowlanych dla zadania pn. „Budowa zdolności przeładunkowej portu morskiego w Świnoujściu do obsługi potrzeb morskiej energetyki wiatrowej, dz. ew. 1/18 obręb Warszów 14, gmina i powiat Świnoujście, województwo zachodniopomorskie,
- 5) dokumentacji geologiczno-inżynierskiej dla potrzeb określenia warunków geologiczno-inżynierskich w podłożu projektowanych falochronów północnych w ramach projektu Budowy Portu Zewnętrznego w Porcie Gdynia. Etap I-3. Gdynia, woj. pomorskie,
- 6) dokumentacji geologiczno-inżynierskiej dla określenia warunków geologiczno-inżynierskich w podłożu projektowanej przebudowy Falochronu Wschodniego, w ramach Projektu przebudowy falochronów w Porcie Darłowo wraz z poprawą warunków falowania wewnątrz basenu poprzez budowę nowych obiektów hydrotechnicznych, gm. M. Darłowo, pow. sławieński, woj. zachodniopomorskie,
- 7) dokumentacji geologiczno-inżynierskiej dla określenia warunków geologiczno-inżynierskich w podłożu projektowanej przebudowy Falochronu Zachodniego, w ramach Projektu przebudowy falochronów w Porcie Darłowo wraz z poprawą warunków falowania wewnątrz basenu poprzez budowę nowych obiektów hydrotechnicznych, gm. M. Darłowo, pow. sławieński, woj. zachodniopomorskie,
- 8) dokumentacji geologiczno-inżynierskiej dotyczącej wstępnego rozpoznania warunków geologiczno-inżynierskich dna morskiego na potrzeby posadowienia zespołów morskich farm wiatrowych „B-WIND” i „C-WIND”,
- 9) dokumentacji geologiczno-inżynierskiej w celu określenia warunków geologiczno-inżynierskich na potrzeby posadawiania obiektów budowlanych dla zadania pn. „Rozbudowa morskiego terminalu kontenerowego Baltic Hub w Porcie Północnym w Gdańsku o nowoprojektowany terminal T5, gmina i powiat m. Gdańsk, województwo pomorskie,
- 10) dokumentacji geologiczno- inżynierskiej dla potrzeb określenia warunków geologiczno-inżynierskich w podłożu projektowanych falochronów wschodniego i północno-wschodniego w ramach projektu Budowy Portu Zewnętrznego w Porcie Gdynia. Etap I-1. Gdynia, woj. pomorskie,
- 11) dokumentacji hydrogeologiczna określająca warunki hydrogeologiczne w związku z zamierzonym wykonywaniem przedsięwzięcia mogącego negatywnie oddziaływać na wody podziemne, w tym powodować ich zanieczyszczenie, tj. kanałów wody chłodzącej i kanału zrzutowego wód pochłodniczych elektrowni jądrowej - wariant lokalizacji Lubiatowo- Kopalino,
- 12) dokumentacji geologiczno-inżynierskiej dla określenia warunków geologiczno-inżynierskich pod posadowienie platformy typu jack-up, która będzie wykorzystana do odwiercenia projektowanych otworów w ramach koncesji Wolin (nr 9/2017/Ł),
- 13) dokumentacji geologiczno-inżynierskiej dla określenia warunków geologiczno-inżynierskich w podłożu projektowanego terminalu kontenerowego w ramach projektu Budowy Portu Zewnętrznego w Porcie Gdynia. Etap I-2. Gdynia, woj. pomorskie,
- 14) dokumentacji geologiczno-inżynierskiej w celu określenia warunków geologiczno-inżynierskich w rejonie projektowanej stawy pomiarowej w laboratorium brzegowym Instytutu Budownictwa Wodnego Polskiej Akademii Nauk w Lubiatowie, gmina Choczewo, powiat wejherowski, województwo pomorskie,
- 15) dokumentacji geologiczno-inżynierskiej na potrzeby posadowienia morskiej farmy wiatrowej oraz urządzeń wchodzących w skład zespołu urządzeń służących do wyprowadzenia mocy w rejonie przewidywanej lokalizacji turbin elektrowni wiatrowych w obszarach morskich Baltica-3 i Baltica-2.

5. Przyjęcie jednej dokumentacji geologicznej „innej” dot. obszarów morskich pt.: Dokumentacja geologiczna inna niekończąca się udokumentowaniem zasobów złoża kopaliny sporządzona w celu rozpoznania budowy geologicznej z uwzględnieniem specyfiki oceny lokalizacji obiektu jądrowego, obejmującej charakterystykę podłoża czwartorzędowego, trzeciorzędowego i starszego podłoża w części morskiej Obszaru lokalizacji - wariant lokalizacji Lubiatowo-Kopalino.

Ponadto podkreślenia wymaga, iż zgodnie z regulacjami art. 8 ustawy z dnia 9 czerwca 2011 r. - Prawo geologiczne i górnicze, decyzje ministra właściwego do spraw środowiska, które dotyczyły morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego oraz pasa nadbrzeżnego wymagały uzgodnienia z dyrektorem właściwego urzędu morskiego, natomiast decyzje, które dotyczyły wyłącznej strefy ekonomicznej, wymagały uzgodnienia z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej.

SYTUACJA PRZEMYSŁU STOCZNIOWEGO.

PGZ Stocznia Wojenna Sp. z o.o.

Stocznia specjalizuje się w projektowaniu, remontach, przebudowach, modernizacji, konserwacji oraz budowach nowych jednostek pływających, głównie dla Marynarki Wojennej.

Realizowane projekty.

Fregaty Miecznik – fregaty typu Miecznik będą najnowocześniejszymi i najlepiej wyposażonymi jednostkami w historii polskiej Marynarki Wojennej. Jednostki budowane są w oparciu o projekt fregat Type-31 (Royal Navy) brytyjskiej firmy Babcock i elementy wyposażenia pochodzące od światowych liderów w poszczególnych obszarach (MBDA, Thales, Lockheed Martin, OSI, Rolls Royce, Therma itd.). Jednocześnie planowane jest jak największe wykorzystanie potencjału PGZ SW oraz maksymalne wykorzystanie możliwości lokalnych podwykonawców i dostawców. Budowa fregat Miecznik zapewnia unikalne możliwości współpracy z takimi zagranicznymi dostawcami jak m.in. MBDA, Thales, Rolls Royce MTU, MAN, SAAB, Kongsberg, Rohde Schartz, Raytheon, Terma, co przyczyni się do zwiększenia kompetencji stoczni i jej możliwości wykonywania zleceń zarówno dla polskiej, jak i innych marynarek wojennych.

Fizyczna budowa pierwszej jednostki rozpoczęła się w sierpniu 2023 roku. Do końca roku wykonano kilka sekcji stępkowych, dzięki czemu 31 stycznia 2024 r. możliwe było jej położenie. W tym okresie wykonano również osprzęt niezbędny do budowy okrętów, który odgrywa zasadniczą rolę w procesie produkcji.

Rok 2023 to także okres wyężonej pracy w zakresie kontraktacji zakupów wartego setki milionów złotych wyposażenia fregat budowanych w PGZ Stoczni Wojennej. Do końca roku udało się wybrać dostawców, przeprowadzić i zamknąć negocjacje oraz doprowadzić do podpisania kontraktów z kluczowymi dostawcami wyposażenia i uzbrojenia tych jednostek, w tym m.in. z Thales (zintegrowany system walki), Lockheed Martin (wyrzutnie rakiet VLS), MBDA (system SeaCeptor) czy Leonardo (armaty).

Kormoran II – dostawa systemów specjalnych.

Z wykorzystaniem kompetencji stocznioowego Ośrodka Elektroniki i Uzbrojenia w ramach programu Kormoran II PGZ SW dostarcza systemy łączności wewnętrznej i zewnętrznej (wraz z integracją z urządzeniami kryptograficznymi), system zarządzania i dystrybucji wiadomościami taktycznymi MHS Hermes oraz zintegrowany system nawigacji zbudowany we współpracy z kanadyjską firmą OSI. Stocznia jest wraz z Remontową Shipbuilding (lider) i Ośrodkiem Badawczo - Rozwojowym Centrum Techniki Morskiej członkiem konsorcjum realizującego program Kormoran II, jednostki 2 i 3 oraz jednostki 4 - 6. Prace nad drugą serią Kormoranów w roku 2023 były na wczesnym etapie, prowadzone były głównie negocjacje umów z poddostawcami oraz praca nad dokumentacją.

Budowa sekcji fregat Type-31.

W ramach programu Miecznik, PGZ Stocznia Wojenna blisko współpracuje z Babcock International, firmą zbrojeniową z Wielkiej Brytanii, która równolegle prowadzi program budowy pięciu bliźniaczych w stosunku do Miecznika fregat Type-31. Brytyjska firma doceniła zmiany jakości produkcji PGZ SW powierzając jej do realizacji kontrakt na wykonanie sekcji fregat Type-31 dla Royal Navy.

Remonty i modernizacje jednostek MW RP.

Remonty i modernizacje jednostek Marynarki Wojennej RP w 2023 roku odpowiadały za znaczną część portfela zamówień PGZ SW. Stocznia realizowała 6 tego typu kontraktów, a główna część przychodów z tego segmentu pochodziła z programów modernizacji trałowców oraz okrętów raketowych.

Technologie dual use.

Stocznia podjęła działania zmierzające do pozyskania zaawansowanych technologii umożliwiających budowę zdalnie sterowanych małych jednostek pływających zdolnych do realizacji szerokiego zakresu zadań – zarówno militarnych, jak i cywilnych (dual use). W tym celu PGZ SW zaangażowała się w dwa programy akceleracyjne dla startupów rozwijających takie technologie, w rezultacie czego nawiązano współpracę z jednym z nich, jedynym polskim laureatem NATO-wskiego programu DIANA.

Systemy specjalne.

Stoczniowy Ośrodek Elektroniki i Uzbrojenia poszerzył współpracę z OSI, kanadyjskim potentatem w zakresie produkcji oraz integracji wyspecjalizowanych systemów elektronicznych dla marynarek wojennych. Obydwie firmy zaprojektowały, wybudowały, dostarczyły i zainstalowały na obu okrętach pierwszej serii na Kormorany II systemy Zintegrowanego Mostka Nawigacyjnego i Nawigacji Taktycznej. Stocznia zintensyfikowała również współpracę z dostawcą w zakresie rozwiązań łączności, wiodącą w tym obszarze firmą Rohde&Schwartz.

Wchodzenie do łańcucha dostaw zagranicznych firm zbrojeniowych.

Stocznia stopniowo wchodzi do łańcucha dostaw uznanych światowych graczy branży zbrojeniowej, a dzięki wspólnej udanej realizacji projektów współpraca z partnerami zagranicznymi stopniowo się zacieśnia. Dobrym przykładem jest kooperacja z kanadyjskim potentatem w zakresie dystrybucji, serwisowania i szkoleń dostarczanych przez tą firmę zaawansowanych zintegrowanych taktycznych systemów operacyjnych używanych przez wiele marynarek krajów NATO. Współpraca zacieśniana jest również ze specjalizującą się w systemach łączności dla okrętów wojennych niemiecką firmą Rohde&Schwartz oraz wspomnianym Babcock International, dla którego PGZ SW wykonało sekcje fregat Type-31.

Stocznia Remontowa NAUTA S.A.

Stocznia Remontowa NAUTA S.A. jest podmiotem z wieloletnim doświadczeniem w branży stoczniowej. Jako firma cechuje się dużymi kompetencjami i wysoką renomą w przemyśle stoczniowym. Spółka realizuje kontrakty stoczniowe w oparciu o zasoby własne oraz zasoby z Grupy Kapitałowej i kooperantów zewnętrznych, stanowiących jej zaplecze produkcyjno-remontowe. W 2023 roku stocznia dołączyła do Grupy Kapitałowej Polskiej Grupy Zbrojeniowej S.A.

Stocznia dzięki realizowanej strategii biznesowej opartej na koncentracji działalności na segmencie remontów i przebudów jednostek pływających, trwale odzyskała rentowność i osiąga dodatnie wyniki. Na koniec 2023 roku zysk netto wyniósł 13,9 mln zł.

W 2023 roku kondycja Stoczni Remontowej NAUTA S.A. pozostawała stabilna, zobowiązania były na bieżąco regulowane, w tym zobowiązania wynikające z zatwierdzonego układu z wierzycielami, co jednocześnie pozwalało na bieżącą, nieprzerwaną działalność operacyjną i realizację projektów remontowych.

Spółka nieustannie dąży do odbudowania kapitału, co ściśle będzie wiązało się z poprawieniem wizerunku stoczni jako solidnego partnera oraz w kontekście możliwości pozyskiwania finansowania

zewnątrznego. Stabilna sytuacja finansowa pozwala Spółce na bieżącą, nieprzerwaną działalność operacyjną i realizację projektów remontowych.

Fundusz Rozwoju Spółek S.A.

Fundusz Rozwoju Spółek S.A. (FRS S.A.) jest jednoosobową spółką Skarbu Państwa, wyposażoną w kapitał inwestycyjny wykorzystywany do realizacji przedsięwzięć z zakresu szeroko pojmowanej gospodarki morskiej, wodnej i żeglugi śródlądowej. Finansowy udział FRS S.A. w realizacji przedsięwzięć w tym zakresie w założeniach opiera się na zasadach rynkowych, wykluczając udzielanie wsparcia stanowiącego niedozwoloną pomoc publiczną. Misją Funduszu jest udział w rozwoju potencjału produkcyjnego i remontowego spółek stoczniowych wchodzących w skład Grupy Kapitałowej FRS, a szerzej wspomaganie rozwoju krajowego przemysłu stoczniowego. Działalność Spółki ma wspomagać rozwój krajowego przemysłu morskiego, jak również wpisywać się w programy na poziomie sektorowym (branżowym), ogólnokrajowym oraz na poziomie unijnym, takich jak:

- „Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku”,
- „Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)”,
- „Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)”.

Fundusz jest udziałowcem lub większościowym akcjonariuszem następujących spółek stoczniowych:

- Stoczni Szczecińskiej „Wulkan” Sp. z o.o. z siedzibą w Szczecinie (SSW), w której FRS jest właścicielem 100% udziałów,
- Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” S.A. z siedzibą w Szczecinie (MSR Gryfia), w której FRS jest właścicielem większościowego pakietu 92,36% akcji.

FRS S.A. wraz z dwiema ww. spółkami stanowi Grupę Kapitałową. Fundusz powiązany jest również kapitałowo ze spółką Zakład Recyklingu Statków Szczecin Sp. z o.o. z siedzibą w Szczecinie, która nie wchodzi w skład Grupy Kapitałowej FRS. Fundusz ma 33,3% udziału w kapitale zakładowym tej spółki, MSR Gryfia – 16,7% udziału, a Krajowa Izba Gospodarcza z siedzibą w Warszawie pozostałe 50% udziału. Spółka ta do końca 2023 r. nie rozpoczęła jednak działalności operacyjnej.

W roku 2023 Fundusz kontynuował finansowanie budowy przez SSW doku przeznaczonego docelowo dla MSR Gryfia. Budowa nowego doku pływającego o nośności do 27 000 DWT i długości 235,6 m jest największym zadaniem inwestycyjnym realizowanym w Grupie Kapitałowej FRS od 2020 r. Ponadto Fundusz uczestniczy w finansowaniu zadań realizowanych przez MSR Gryfia w ramach Planu Modernizacji tej stoczni. Zasadniczym elementem Planu Modernizacji jest wykonanie inwestycji infrastrukturalnych i hydrotechnicznych na terenie MSR Gryfia na potrzeby umiejscowienia budowanego doku i jego późniejszej eksploatacji. FRS finansuje tę inwestycję długoterminową pożyczką dla MSR Gryfia.

Fizyczna budowa doku rozpoczęła się w I kwartale 2021 r., a oddanie do użytkowania obowiązujący kontrakt przewiduje na III kwartał 2024 r. Termin oddania doku do użytkowania wstępnie zaplanowano na I półrocze 2022 r., jednak terminu nie udało się dotrzymać i uległ on przesunięciu. Na opóźnienie wpłynęły zmiany projektowe, jak również czynniki zewnętrzne: pandemia Covid-19, wojna w Ukrainie, kryzys energetyczny, wzrost kosztów robocizny oraz wzrost cen na rynku stali.

Po wprowadzeniu w I kwartale 2024 zmian w zarządach FRS S.A., SSW oraz MSR Gryfia zainicjowano procesy weryfikacji stanu realizacji budowy doku oraz modernizacji nabrzeża w MSR Gryfia. Podjęte działania mają na celu ocenę dotychczasowych działań podejmowanych w związku z tą inwestycją, określenie realnych terminów zakończenia ww. przedsięwzięć oraz zweryfikowanie poziomu wymaganych do poniesienia nakładów inwestycyjnych.

W roku 2023 FRS S.A. finansował również podmioty działające w sektorze gospodarki wodnej, a także uczestniczył w finansowaniu innych zadań realizowanych przez podmioty zależne. Ponadto, Fundusz powiększył zasoby środków przeznaczonych na działalność statutową dzięki sprzedaży nieruchomości w Złotorzy oraz Otwocku.

Stocznia Szczecińska „Wulkan” Sp. z o.o.

Stocznia Szczecińska „Wulkan” Sp. z o.o. z siedzibą w Szczecinie (SSW) prowadzi działalność usługową w zakresie wynajmu nieruchomości i infrastruktury stoczniowej, zarządzania budowami statków i innych jednostek pływających oraz świadczy specjalistyczne usługi dla partnerów stoczniowego hubu przemysłowego na swoim terenie.

W 2023 roku na terenie stoczni działalność prowadziło kilkadziesiąt podmiotów gospodarczych, którym SSW udostępniała specjalistyczne przestrzenie technologiczne wraz z infrastrukturą techniczną i dostawą gazów technicznych, a także świadczyła szeroki zakres usług w zakresie budowy konstrukcji stalowych. Większość podmiotów działa w branżach związanych z produkcją okrętową oraz offshore. Podmioty te prowadzą samodzielnie albo jako firmy podwykonawcze budowy kadłubów statków, sekcji okrętowych, remonty i przebudowy jednostek pływających, jak również specjalistyczne budowy konstrukcji typu offshore oraz konstrukcji obiektów lądowych i instalacji technicznych.

Kluczowym projektem własnym stoczni jest realizacja kontraktu na zaprojektowanie i budowę doku pływającego o nośności 27 000 DWT na zamówienie FRS S.A., przeznaczonego docelowo do eksploatacji przez MSR Gryfia.

Według wstępnych danych rok obrotowy 2023 SSW zamknęła stratą netto w wysokości 4,38 mln zł. Spółka odnotowała także ujemny wynik na podstawowym poziomie operacyjnym w wysokości 16,46 mln zł, co Spółka uzasadnia przede wszystkim znaczącym wzrostem kosztów zużycia materiałów (budowa doku i realizacja nowych kontraktów związanych z produkcją okrętową), kosztów wynagrodzeń i ubezpieczeń społecznych (nastąpił wzrost zatrudnienia o ponad 100 pracowników) oraz usług obcych (koszty podwykonawców, media).

W I kwartale 2024 r. doszło do zmian w radzie nadzorczej i zarządzie stoczni. Proces oceny realizacji strategicznego kontraktu budowy doku może przynieść zmiany niektórych pozycji rachunku wyników i bilansu za 2023 rok. Na koniec 2023 roku w stoczni zatrudnionych było 297 pracowników.

Stocznia kontynuowała diagnostykę urządzeń przemysłowo-stoczniowych, naprawy bieżące i okresowe urządzeń produkcyjnych, przede wszystkim pod kątem wykorzystywania przy budowie doku. Ponadto kontynuowano modernizację pochylni Odra Nowa dla potrzeb budowy doku, prowadzono modernizację sieci elektroenergetycznej i gazów technicznych, dokonano zakupów urządzeń spawalniczych oraz wyposażenia posiadanych maszyn w nowe funkcjonalności. W 2023 r. podjęto działania zmierzające do pozyskania kolejnych kontraktów na budowę jednostek pływających oraz konstrukcji stalowych (głównie elementów konstrukcji typu offshore). Efektem tych działań jest przygotowywanie do realizacji w 2024 r. kontraktu offshorowego z firmą Dajin Heavy Industrial. Pomimo wzrostu wartości zleceń produkcyjnych w roku 2023 w stosunku do roku 2022 ich opłacalność stała się dyskusyjna. Dalsze angażowanie się stoczni w realizację kontraktów produkcyjnych będzie uzależnione od wyniku szczegółowej weryfikacji ich opłacalności.

Morska Stocznia Remontowa „Gryfia” S.A.

W przypadku Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” S.A. z siedzibą w Szczecinie (MSR Gryfia) 92,36% akcji należy do FRS S.A. z siedzibą w Warszawie. Pozostała liczba akcji należy do obecnych i byłych pracowników MSR Gryfia oraz krajowych osób fizycznych i prawnych.

MSR Gryfia realizuje usługi w zakresie remontów, przebudów oraz budów nowych jednostek pływających. Wykonuje również remonty klasowe i awaryjne statków wszelkich typów i wielkości, od statków handlowych, promów pasażerskich, specjalistycznych jednostek wielozadaniowych po jednostki wojskowe.

Najważniejszym aktywem umożliwiającym MSR Gryfia realizację największych projektów remontowych i tym samym przynoszącym największe przychody jest dok nr 5 o długości 216 m. Ponadto MSR Gryfia posiada doki nr 3 i 7, które wraz z około 1 200 m nabrzeży na Wyspie Okrętowej Górnej (tzw. Wyspie Gryfia) w Szczecinie, wyposażonych w różnego rodzaju urządzenia transportowe, dźwigowe, żurawie

oraz media pozwalają na prowadzenie działalności przede wszystkim remontowej statków w pełnym zakresie. Spółka dysponuje wdrożonym Zintegrowanym Systemem Zarządzania Jakością opartym na normach: ISO 9001:2015, ISO 45001:2018 oraz posiada wdrożoną normę PN-EN ISO 3834-2. W powyższych zakresach Stocznia Gryfia certyfikowana jest przez PRS S.A., a ponadto posiada uznanie CCJ norm: AQAP 2110:2016 oraz ISO 9001:2015.

Stocznia Gryfia w 2023 r. prowadziła działalność przede wszystkim w segmencie remontów statków odchodząc od segmentu nowych budów i konstrukcji stalowych, co okazało się decyzją słuszną, przynoszącą poprawę wyniku na sprzedaży oraz uzyskanie zysku netto w wysokości 1,4 mln zł.

W ramach działalności handlowej MSR Gryfia w roku 2023 zrealizowała plan sprzedaży w 115%. Wykonywano instalacje do oczyszczania wód balastowych (BWTS) na kolejnych jednostkach oraz remonty tankowców do przewozu ropy naftowej i produktów chemicznych, w tym tankowców klasy MR (50 000 dwt) i do przewozu LPG. W zakresie jednostek offshore MSR Gryfia wykonywała skomplikowane remonty sterów strumieniowych oraz remonty promów pasażersko-samochodowych, w tym w zakresie jednego z nich kompletny remont pokładu ładunkowego nad maszynownią. Dodatkowo prowadziła remont specjalistycznej jednostki pogłębiarskiej wraz z częściową wymianą systemu pogłębiarskiego.

W celu umożliwienia posadowienia i późniejszej eksploatacji budowanego przez Stocznnię Szczecińską „Wulkan” Sp. z o.o. w Szczecinie doku pływającego o nośności 27 000 DWT, MSR Gryfia w styczniu 2023 r. rozpoczęła realizację inwestycji pn. „Modernizacja infrastruktury na potrzeby posadowienia nowego doku pływającego przy nabrzeżu Gdyńskim w Szczecinie”. Generalnym Wykonawcą zadania jest Korporacja Budowlana Doraco Sp. z o.o. Całość inwestycji finansowana jest długoterminową pożyczką udzieloną przez FRS S.A. Zakończenie inwestycji i rozpoczęcie eksploatacji nowego doku w założeniach ma doprowadzić do zwiększenia możliwości świadczenia przez MSR Gryfia usług dokowych w zakresie remontów i modernizacji statków morskich, jednostek specjalistycznych, a także innych obiektów pływających, o parametrach wykorzystujących pogłębienie toru podejściowego do portu w Szczecinie do głębokości 12,5 m.

W ramach realizacji długoterminowej strategii funkcjonowania Spółki w 2023 roku oprócz rozpoczętego zadania inwestycyjnego dotyczącego infrastruktury dla nowego doku, wykonano modernizację doku nr 3 oraz rozpoczęto modernizację doku nr 7, a także zakończono budowę punktu tymczasowego

W I kwartale 2024 r. doszło do zmian w radzie nadzorczej i zarządzie stoczni. Następnie rozpoczęto proces oceny realizacji kontraktów zawartych przez stocznnię, który to proces może przynieść zmiany niektórych pozycji rachunku wyników i bilansu za 2023 r.

PLANOWANIE PRZESTRZENNE NA MORZU I LĄDZIE.

Plany zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich sporządzane są przez dyrektorów urzędów morskich dla obszarów wyłącznej strefy ekonomicznej, morza terytorialnego oraz morskich wód wewnętrznych. Projekty planów opracowywane są zgodnie z wymogami ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej (Dz. U. z 2023 r. poz. 960 z późn. zm.) i przyjmowane są w drodze rozporządzenia Rady Ministrów. W 2023 roku przyjęto cztery plany zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych: portów morskich (Mrzeżyno, Kołobrzeg i Dźwirzyno) oraz Zalewu Szczecińskiego.

[Postępowania w sprawie o wydanie pozwolenia na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich dla przedsięwzięć polegających na budowie morskich farm wiatrowych.](#)

Minister Infrastruktury w latach 2022 - 2023 r. przeprowadził 11 postępowań o wydanie pozwolenia na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich dla przedsięwzięć polegających na budowie morskich farm wiatrowych zlokalizowanych w wyłącznej strefie ekonomicznej (tzw. „pozwolenia lokalizacyjne”) odpowiadających 11 obszarom określonym

w załączniku nr 2 do ustawy z dnia 17 grudnia 2020 r. o promowaniu wytwarzania energii elektrycznej w morskich farmach wiatrowych (Dz. U. z 2023 r. poz. 1385, z późn. zm.), tzw. „ustawa offshore”, przeznaczonych na przedsięwzięcia polegające na pozyskiwaniu energii odnawialnej.

W toku prowadzonego postępowania Minister Infrastruktury wezwał w 2022 r. wszystkich wnioskodawców (w sumie do Ministra Infrastruktury wpłynęło 132 wnioski o wydanie pozwolenia lokalizacyjnego dla morskich farm wiatrowych), którzy złożyli kompletne wnioski o wydanie pozwolenia lokalizacyjnego dla morskich farm wiatrowych do przedłożenia informacji i dokumentów niezbędnych do oceny spełnienia kryteriów określonych w ogłoszeniu o możliwości składania kolejnych wniosków (kryteria określone w oparciu o rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 listopada 2021 r. w sprawie oceny wniosków w postępowaniu rozstrzygającym (Dz. U. poz. 2203, z późn. zm.). Złożone w odniesieniu do poszczególnych obszarów wnioski były oceniane w oparciu o kryteria oceny wniosków określone w ogłoszeniu o możliwości składania kolejnych wniosków, na podstawie rozporządzenia. Po analizie przedłożonych informacji i dokumentów Minister Infrastruktury w 2023 r. ogłosił wyniki prowadzonych postępowań w siedzibie Ministerstwa Infrastruktury oraz Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury. Ogłoszenie wyników dla obszaru 60.E.4 i 44.E.1 nastąpiło w lutym 2023 r., a w maju 2023 r. ogłoszono wyniki dla obszaru 14.E.1, 14.E.2, 14.E.3, 14.E.4, 46.E.1 i 45.E.1.

W postępowaniu prowadzonym w odniesieniu do obszaru 53.E.1 żaden z wnioskodawców nie osiągnął minimum kwalifikacyjnego z uwagi na to, że zaproponowane harmonogramy realizacji przedsięwzięcia nie uwzględniały terminu zakazu wznoszenia i wykorzystywania sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń na obszarze przed końcem 2040 r., który to zakaz został określony w § 62 załącznika nr 2 do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 14 kwietnia 2021 r. w sprawie przyjęcia planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000 (Dz. U. poz. 935, z późn. zm.).

W sierpniu i wrześniu 2023 r. Minister Infrastruktury wydał 10 pozwoleń lokalizacyjnych: dla Elektrowni Wiatrowej Baltica 1 sp. z o.o. – pozwolenie na obszar 60.E.3, Elektrowni Wiatrowej Baltica 5 sp. z o.o. – pozwolenie na obszar 60.E.4, PGE Baltica 4 sp. z o.o. (obecnie Elektrowni Wiatrowej Baltica 7 sp. z o.o.) – pozwolenie na obszar 43.E.1, Elektrowni Wiatrowej Baltica 9 sp. z o.o. – pozwolenie na obszar 44.E.1, Energa MFW 1 sp. z o.o. – pozwolenie na obszar 14.E.1, Energa MFW 2 sp. z o.o. – pozwolenie na obszar 14.E.2, Orlen Neptun III sp. z o.o. – pozwolenie na obszar 14.E.3, Orlen Neptun IV sp. z o.o. – pozwolenie na obszar 14.E.4, Orlen Neptun VIII sp. z o.o. – pozwolenie na obszar 46.E.1 i Elektrownia Wiatrowa Baltica 2 sp. z o.o. – pozwolenie na obszar 45.E.1. Z tytułu wydanych pozwoleń lokalizacyjnych do budżetu państwa wpłynęły opłaty dodatkowe określone w art. 27b ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (tzw. I rata opłaty dodatkowej w wysokości 10% z 1% wartości planowanego przedsięwzięcia określonego we wniosku o wydanie pozwolenia lokalizacyjnego), z wyjątkiem opłaty za wydanie pozwolenia lokalizacyjnego dla obszaru 14.E.3, 14.E.4 i 46.E.1, gdzie ww. termin ma upływać w 2024 r.

W postępowaniu prowadzonym w odniesieniu do obszaru 60.E.3, 43.E.1, 60.E.4, 44.E.1, 14.E.1, 14.E.2, 14.E.3, 14.E.4 oraz 46.E.1 wpłynęły wnioski o unieważnienie postępowania rozstrzygającego. Organ nie uznał zarzutów podnoszonych we wnioskach i odmówił unieważnienia postępowania rozstrzygającego. W postępowaniu prowadzonym w odniesieniu do obszaru 45.E.1 nie wpłynęły wnioski o unieważnienie postępowania rozstrzygającego.

Na wydane przez Ministra Infrastruktury decyzje w przedmiocie odmowy unieważnienia postępowania rozstrzygającego wpłynęły w 2023 r. skargi do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie.

Postępowania w sprawie o wydanie pozwolenia na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich dla przedsięwzięć innych niż polegających na budowie morskich farm wiatrowych oraz postępowania o uzgodnienie lokalizacji i sposobów utrzymywania kabli i rurociągów w wyłącznej strefie ekonomicznej Rzeczypospolitej Polskiej.

W 2023 r. zostało złożonych do Ministra Infrastruktury 19 nowych wniosków o wydanie pozwolenia na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich dla inwestycji innych niż morskie farmy wiatrowe. W związku ze zmianą ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2023 r. poz. 960, z późn. zm.) – zmiana wprowadzona na podstawie ustawy z dnia 27 października 2022 r. o zmianie ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2022 r. poz. 2515), która weszła w życie 22 grudnia 2022 r., zgodnie z którą wnioski o wydanie pozwolenia na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich oraz wnioski o uzgodnienie lokalizacji i sposobów utrzymywania kabli i rurociągów w wyłącznej strefie ekonomicznej Rzeczypospolitej Polskiej składa się i doręcza za pomocą środków komunikacji elektronicznej, a wniosek złożony w inny sposób pozostawia się bez rozpatrzenia – 5 wniosków zostało pozostawionych bez rozpatrzenia, a jeden wniosek został przekazany do Dyrektora Urzędu Morskiego zgodnie z właściwością.

W 2023 r. do Ministra Infrastruktury wpłynęły również 2 wnioski o uzgodnienie lokalizacji i sposobów utrzymywania kabli i rurociągów w wyłącznej strefie ekonomicznej Rzeczypospolitej Polskiej.

Minister Infrastruktury wydał w 2023 r. w sumie 15 decyzji w przedmiocie wydania pozwolenia na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich, w tym 9 decyzji wydanych po rozpatrzeniu wniosków złożonych 2022 r. oraz 6 decyzji wydanych po rozpatrzeniu wniosków złożonych w 2023 r. Jedna decyzja (pozwolenie lokalizacyjne) wydana przez Ministra Infrastruktury w 2023 r. straciła ważność w związku z brakiem opłaty.

W 2023 r. Minister Infrastruktury wydał 2 decyzje w przedmiocie uzgodnienia lokalizacji i sposobów utrzymywania kabli i rurociągów w wyłącznej strefie ekonomicznej Rzeczypospolitej Polskiej, w tym 1 decyzja wydana po rozpatrzeniu wniosku z 2022 r. oraz 1 decyzja wydana po rozpatrzeniu wniosku złożonego w 2023 r.

W trakcie postępowania było 7 wniosków o wydanie pozwolenia na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich i 1 wniosek o uzgodnienie lokalizacji i sposobów utrzymywania kabli i rurociągów w wyłącznej strefie ekonomicznej Rzeczypospolitej Polskiej.

W związku z wydanymi 10 pozwoleniami lokalizacyjnymi dla morskich farm wiatrowych założono wydanie 10 decyzji w przedmiocie uzgodnienia lokalizacji położenia kabla wyprowadzającego moc z morskiej farmy wiatrowej. W 2023 r. do Ministra Infrastruktury został złożony 1 wniosek dotyczący uzgodnienia lokalizacji położenia kabla wyprowadzającego moc z morskiej farmy wiatrowej. Część inwestorów wybrała w 2023 r. uzyskanie decyzji ustalającej lokalizację położenia kabla wydawanej przez wojewodę na podstawie ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o przygotowaniu i realizacji strategicznych inwestycji w zakresie sieci przesyłowych. Minister Infrastruktury zaopiniował 5 wniosków złożonych na podstawie ww. ustawy.

Postępowania w sprawie o wyrażenie zgody na dokonanie czynności prawnej dotyczącej nieruchomości położonych w portach lub przystani.

W 2023 r. Minister Infrastruktury wydał 127 decyzji administracyjnych w trybie art. 3 ust. 1 ustawy o portach i przystaniach morskich, które były składową działań realizujących strategię rozwoju portów morskich. Zgodnie z art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich

(Dz. U. z 2023 r. poz.1796) zgody ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, udzielonej w drodze decyzji administracyjnej, wymaga:

1) przeniesienie własności, użytkowania wieczystego, udziału we własności albo użytkowaniu wieczystym albo oddanie w użytkowanie wieczyste całości albo części nieruchomości;

2) oddanie całości albo części nieruchomości w użytkowanie, dzierżawę lub najem albo zawarcie innej umowy uprawniającej do korzystania lub pobierania pożytków z całości nieruchomości albo jej części przez okres powyżej 10 lat, także jeżeli strony zawierają kolejne umowy, których przedmiotem jest ta sama nieruchomość, albo zawarcie takiej umowy na czas nieoznaczony, której termin wypowiedzenia wynosi powyżej 10 lat

– w przypadku nieruchomości stanowiących własność Skarbu Państwa, jednostki samorządu terytorialnego albo podmiotu zarządzającego portem lub przystanią morską, położonych w granicach portów i przystani morskich.

System Informacji Przestrzennej Administracji Morskiej (SIPAM).

Administracja morska udostępnia swoje dane przestrzenne poprzez dedykowany geoportal. W 2023 roku kontynuowano prace związane z aktualizacją danych oraz utrzymaniem i rozwojem portalu SIPAM m.in. przystąpiono do opracowania studium wykonalności dla planowanego rozwoju tego systemu.

Współpraca międzynarodowa w obszarze morskiego planowania przestrzennego.

W 2023 roku kontynuowano współpracę transgraniczną w zakresie morskiego planowania przestrzennego. Przedstawiciele polskiej administracji morskiej uczestniczyli w spotkaniach Grupy Ekspertów państw członkowskich do spraw morskiego planowania przestrzennego (MSEG on MSP), Grupy roboczej HELCOM-VASAB do spraw morskiego planowania przestrzennego (HELCOM-VASAB MSP WG) oraz w Grupy roboczej ds. morskiego planowania przestrzennego w ramach Polsko-Niemieckiego Komitetu ds. Gospodarki Przestrzennej.

Celem Grupy ekspertów państw członkowskich ds. planowania przestrzennego obszarów morskich (MSEG MSP) jest współpraca oraz doradztwo Komisji Europejskiej we wszystkich aspektach planowania przestrzennego obszarów morskich. W 2023 r. odbyły się dwa spotkania MSEG MSP: 24-te w dniu 25 kwietnia 2023 roku w Santorini (Grecja, spotkanie w formule hybrydowej) oraz 25-te w dniu 10 października 2023 roku w Brukseli. W ramach MSEG MSP została powołana w 2020 roku grupa ekspertów do danych do morskiego planowania przestrzennego (Technical Expert Group on MSP Data – TEG MSP). Celem jej prac jest omówienie możliwości i zaproponowanie rozwiązania jednolitego przedstawiania opracowywanych przez kraje UE morskich planów zagospodarowania przestrzennego. W prace tej grupy jest zaangażowany ekspert z Polski. W 2023 roku miały miejsce dwa spotkanie online: w dniu 18 kwietnia oraz w dniu 3 października.

Celem grupy HELCOM-VASAB Maritime Spatial Planning Working Group (HELCOM-VASAB MSP WG) jest koordynacja działań w regionie Morza Bałtyckiego oraz wypracowywanie wspólnych rozwiązań w zakresie opracowania spójnych transgranicznie, gwarantujących zachowanie podejścia ekosystemowego planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich. Grupa stanowi forum, na którym omawiane są także zagadnienia spójności planów dla Morza Bałtyckiego. Opracowanie planów pozwoli na realizację regionalnych celów zawartych w Dyrektywie ustanawiającej ramy planowania przestrzennego obszarów morskich (2014/89/UE). W 2023 roku odbyły się dwa spotkanie grupy: IC (Informal consultation) 2-2023 w dniach 9–10 marca w Helsinkach oraz IC 3-2023 w dniach 24–25 października w Rydze. W 2023 roku kontynuowała prace także podgrupa HELCOM-VASAB do spraw danych przestrzennych do morskiego planowania przestrzennego (MSP Data Expert Sub-Group). W ramach MSP Data Expert Sub-Group odbyło się jedno posiedzenia online w dniu 2 października 2023 roku. Celem grupy jest współpraca w zakresie danych oraz wypracowanie rekomendacji odnośnie wymiany danych do morskiego planowania przestrzennego w obszarze Morza Bałtyckiego.

W dniach 8–9 maja 2023 r. w Hamburgu miało miejsce ósme spotkanie grupy roboczej ds. morskiego planowania przestrzennego w ramach Polsko-Niemieckiego Komitetu ds. Gospodarki Przestrzennej. Cele grupy roboczej to:

- wymiana informacji na temat strategii planowania przestrzennego na morzu w obu państwach,
- intensyfikacja transgranicznych konsultacji w sprawie planowania przestrzennego na obszarach morskich,
- utrwalenie współpracy jako uzupełnienie formalnych procedur konsultacji.

Stronę niemiecką reprezentują Federalne Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, Budownictwa i Ojczyzny (BMI), Federalny Urząd Żeglugi Morskiej i Hydrografii (BSH), Ministerstwo Energii, Infrastruktury i Rozwoju Kraju Meklemburgii-Pomorza Przedniego oraz Kancelaria Stanu Kraju Szleszwik-Holsztyn. Stronę polską reprezentuje Ministerstwo Infrastruktury oraz Urząd Morski w Szczecinie.

Przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury brali również udział w projekcie pn. „eMSP NBSR: Emerging ecosystem-based Maritime Spatial Planning topics in North and Baltic Sea Regions”. Projekt skupia władze krajowe i regionalne odpowiedzialne za morskie planowanie przestrzenne (MSP), organizacje badawcze i organizacje współpracy międzyrządowej z regionów Morza Północnego i Bałtyckiego. Cele projektu to:

- wspieranie spójności polityki morskiej i planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich w regionach Morza Północnego i Bałtyckiego;
- wsparcie rozwoju MSP w celu identyfikacji obecnych i przyszłych wyzwań oraz stawienia im czoła;
- rozwijanie zdolności do lepszego przygotowania się do sprostania tym wyzwaniom;
- pomoc krajom Morza Bałtyckiego i Morza Północnego w ustanowieniu struktury współpracy transgranicznej i uczenia się;
- zapewnienie praktycznych rozwiązań i zaleceń w odniesieniu do najpilniejszych pojawiających się tematów, zidentyfikowanych jako: zarządzanie oceanami, zarządzanie oparte na ekosystemach, zrównoważona niebieska gospodarka, monitorowanie i ocena MSP oraz przyszłe technologie i dane;
- identyfikacja kluczowych obszarów przyszłej pracy w MSP.

RYBOŁÓWSTWO I PRZETWÓRSTWO RYB W POLSCE.

Działania legislacyjne w zakresie rybołówstwa.

W 2023 r. dwukrotnie nowelizowane było rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 21 sierpnia 2019 r. w sprawie wymiarów i okresów ochronnych organizmów morskich oraz szczegółowych warunków wykonywania rybołówstwa komercyjnego (Dz. U. z 2022 r. poz. 1556 z późn. zm.).

Pierwsza nowelizacja (rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 24 lutego 2023 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wymiarów i okresów ochronnych organizmów morskich oraz szczegółowych warunków wykonywania rybołówstwa komercyjnego (Dz.U. z 2023 r. poz. 362)) stanowiła realizację zapisów rozporządzenia Rady (UE) 2023/194 z dnia 30 stycznia 2023 r. w sprawie ustalenia w odniesieniu do niektórych stad ryb uprawnień do połowów na 2023 r. mających zastosowanie w wodach Unii oraz – dla unijnych statków rybackich – w niektórych wodach nienależących do Unii, a także ustanowienia na lata 2023 i 2024 takich uprawnień do połowów w odniesieniu do niektórych stad głębokowodnych (Dz. Urz. UE L 28 z 31.01.2023, str. 1), w zakresie konieczności ustanowienia 6 miesięcznego okresu ochronnego dla węgorza europejskiego.

Zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady UE zabronione jest prowadzenie komercyjnych połowów węgorza europejskiego, na wszystkich etapach jego życia. Na obszarze Morza Bałtyckiego przepisy określają, że zakaz obowiązuje od dnia 1 października do 31 grudnia 2023 r. oraz przez dodatkowy trzymiesięczny okres, który jest określony przez każde państwo członkowskie w okresie od 1 marca do 31 sierpnia 2023 r. W rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej zdecydowano, że okres dodatkowych trzech miesięcy obowiązywać będzie od dnia 1 marca do dnia 31 maja na obszarze, o którym mowa w art. 9 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 19 grudnia o rybołówstwie morskim i na obszarze zachodnich wód wewnętrznych, co w połączeniu z ustalonym w przepisach unijnych

okresem oznaczać będzie sześć kolejnych miesięcy zakazu połowów węgorza. Na obszarze wschodnich wód wewnętrznych okres ochronny węgorza obowiązywać będzie od dnia 1 marca do dnia 31 marca oraz od dnia 1 czerwca do dnia 31 lipca, oraz od dnia 1 października do dnia 31 grudnia.

Druga nowelizacja (rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi zmieniające rozporządzenie w sprawie wymiarów i okresów ochronnych organizmów morskich oraz szczegółowych warunków wykonywania rybołówstwa komercyjnego z dnia 26 maja 2023 r. (Dz.U. z 2023 r. poz. 1037)) wprowadziła obowiązek sortowania śledzi lub szprot złowionych lub przyłowionych w okresie od dnia 1 maja do dnia 31 sierpnia przed rozpoczęciem ich wyładunku. Wprowadzenie przedmiotowego obowiązku podyktowane było koniecznością ochrony zasobów ryb gatunków pelagicznych oraz dorsza, który odbywa tarło w trakcie tego okresu.

W związku z wprowadzeniem ww. obowiązkiem sortowania śledzi lub szprot złowionych lub przyłowionych w okresie od dnia 1 maja do dnia 31 sierpnia przed rozpoczęciem ich wyładunku, niezbędna była również stosowna nowelizacja rozporządzenia Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 18 września 2015 r. w sprawie wysokości kar pieniężnych za naruszenia przepisów o rybołówstwie morskim. W ramach nowelizacji przedmiotowego rozporządzenia Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi wprowadzone zostały kary pieniężne za nieposortowanie śledzi lub szprotów złowionych lub przyłowionych w okresie od dnia 1 maja do dnia 31 sierpnia na podobszarach 24 i 25 Morza Bałtyckiego przed rozpoczęciem ich wyładunku. Ponadto, w ramach tej samej nowelizacji ww. rozporządzenia wprowadzono również kary pieniężne za naruszenie warunków umożliwiających stosowanie wyjątków określonych w art. 7 ust. 2 oraz 4 rozporządzenia Rady (UE) 2022/2090 z dnia 27 października 2022 r. ustalającego uprawnienia do połowów na 2023 rok w odniesieniu do niektórych stad ryb i grup stad ryb w Morzu Bałtyckim oraz zmieniającego rozporządzenie (UE) 2022/109 w odniesieniu do uprawnień do połowów w innych wodach, a także za nieprawidłowe oznakowanie narzędzi połowowych.

Ponadto, w 2023 r. przeprowadzono nowelizację rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 21 grudnia 2018 r. w sprawie kryteriów, na podstawie których Główny Inspektor Rybołówstwa Morskiego dokonuje oceny wagi stwierdzonego naruszenia przepisów wspólnej polityki rybołówstwa. Nowelizacja stanowiła konsekwencję przeprowadzonego przeglądu kryteriów kwalifikowania naruszeń jako poważnych. W wyniku tego przeglądu stwierdzono, że przyjęte kryterium dotyczące „wartości osiągniętych korzyści finansowych powstałych w wyniku naruszenia przepisów wspólnej polityki rybołówstwa albo wartości rynkowej netto produktów rybołówstwa pozyskanych w wyniku naruszenia tych przepisów” stało się nieadekwatne do aktualnej sytuacji panującej w gospodarce. Progi wskazanego kryterium zostały ustalone w 2018 r. adekwatnie do ówczesnego poziomu wartości pieniądza oraz cen towarów i usług w sektorze rybołówstwa morskiego. Z uwagi na zmiany w sytuacji gospodarczej, które zaszły od tego czasu, progi danego kryterium warunkujące uznanie naruszenia za poważne stały się bardzo niskie. Z kolei surowość kar pieniężnych przewidzianych za poważne naruszenia jest duża i powinna być stosowana jedynie w przypadkach uzasadnionych, to znaczy takich kiedy strona uzyskała dużą korzyść finansową z tytułu naruszenia przepisów. Biorąc pod uwagę znaczną restrykcyjność obowiązujących kryteriów uznawania naruszeń jako poważnych, które to kryteria zostały ustalone w 2018 r., a także bardzo surowe konsekwencje związane z zakwalifikowaniem danego naruszenia jako poważnego, niezbędne było zaktualizowanie załącznika do ww. rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 21 grudnia 2018 r. w sprawie kryteriów, na podstawie których Główny Inspektor Rybołówstwa Morskiego dokonuje oceny wagi stwierdzonego naruszenia przepisów wspólnej polityki rybołówstwa.

[Grupa robocza Rady UE ds. Polityki Rybołówstwa.](#)

W 2023 r. w ramach Grupy Rady UE ds. Polityki Rybołówstwa prowadzone były prace nad projektem rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie Rady nr 1224/2009, oraz zmieniającego rozporządzenie Rady nr 768/2005, nr 1967/2006, nr 1005/2008, i rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2016/1139 w odniesieniu do kontroli rybołówstwa. Celem przedmiotowego projektu była kompleksowa zmiana systemu kontroli rybołówstwa poprzez jego uproszczenie, dostosowanie przepisów do zreformowanej Wspólnej Polityki Rybołówstwa oraz

zmniejszenie obciążeń administracyjnych. W trakcie prezydencji szwedzkiej na spotkaniach Grupy Roboczej w I półroczu 2023 r. podczas trilogu, który odbył się 30 maja 2023 r., osiągnięto porozumienie dotyczące finalnego tekstu projektowanego rozporządzenia. W toku prac nad przedmiotowym dossier, trwających około 5 lat, zastrzeżenia Polski do projektowanego rozporządzenia nie zostały uwzględnione. Z uwagi na poparcie większości państw UE dla przedmiotowego rozporządzenia zostało ono przyjęte podczas posiedzenia Rady do Spraw Zagranicznych w dniu 13 listopada 2023 r.

W ramach przedmiotowej grupy roboczej prowadzone były również prace nad projektem rozporządzenia ustalającego uprawnienia do połowów na rok 2024 w odniesieniu do niektórych stad ryb i grup stad ryb w Morzu Bałtyckim oraz zmieniającego rozporządzenie (UE) 2023/194 w odniesieniu do uprawnień do połowów w innych wodach. Prace grupy roboczej nad ww. rozporządzeniem zakończyły się. Rozporządzenie zostało przyjęte, przy poparciu Polski, podczas posiedzenia Rady ds. Rolnictwa i Rybołówstwa (AGRIFISH) w dniach 23-24 października 2023 r.

Program Fundusze Europejskie dla Rybactwa na lata 2021–2027.

W roku 2023 w resorcie rolnictwa prowadzone były w szczególności prace nad opracowaniem aktów prawa krajowego służących wdrażaniu programu Fundusze Europejskie dla Rybactwa na lata 2021–2027 (FER) oraz umożliwiających otrzymanie pomocy finansowej przez ubiegających się o dofinansowanie z tego programu. W wyniku podjętych przez resort rolnictwa działań przyjęte zostały m.in. akty prawne regulujące:

- szczegółowy tryb przyznawania i wypłaty pomocy finansowej na realizację operacji w ramach Priorytetów 1-4 objętych programem Fundusze Europejskie dla Rybactwa,
- szczegółowe warunki przyznawania i wypłaty pomocy finansowej na realizację operacji w ramach Priorytetów 1,2, 3 i 5 programu FER.

Ponadto został opracowany i opublikowany na stronie internetowej dotyczącej programu FER (fer.gov.pl) harmonogram naboru wniosków o dofinansowanie w ramach programu FER.

Program Fundusze Europejskie dla Rybactwa jest współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury w stosunku: wkład z EFMRA – 512 387 953,00 EUR; środki krajowe – 219 594 837 EUR; łącznie – 731 982 790,00 EUR. Główne cele programu:

- realizacja wspólnej polityki rybołówstwa, unijnej polityki morskiej oraz międzynarodowych zobowiązań Unii w dziedzinie zarządzania oceanami,
- promowanie zrównoważonego rybołówstwa i ochrony żywych zasobów morza,
- zapewnienie bezpieczeństwa żywnościowego dzięki dostawom produktów rybołówstwa i akwakultury,
- przyczynianie się do rozwoju zrównoważonej niebieskiej gospodarki, oraz zapewnienie zdrowego stanu, bezpieczeństwa i czystości mórz i oceanów, ochrony na nich, a także przyczynianie się do zrównoważonego zarządzania nimi.

Zarządzanie żywymi zasobami morza.

Zarządzanie żywymi zasobami morza opiera się na jak najlepszej dostępnej wiedzy naukowej co do stanu żywych zasobów morza. Instytucją przygotowującą doradztwo naukowe dla głównych stad ryb poławianych komercyjnie jest Międzynarodowa Rada Badań Morza (ICES). Przygotowuje ona corocznie ocenę stanu zasobów na podstawie badań naukowych (rejsów badawczych) tych zasobów, w których uczestniczą jednostki naukowe wszystkich państw regionu, a także informacji przekazywanych przez rybaków oraz administrację państw członkowskich. W ocenę stanu zasobów ryb zaangażowany jest również Komitet Naukowo-Techniczny i Ekonomiczny ds. Rybołówstwa (STECF). STECF odgrywa ważną rolę, wspomagając Komisję Europejską w formułowaniu kształtu polityki z zakresu zarówno planowania długoterminowego jak i nadzwyczajnych zamknięć obszarów połowowych, wydając miarodajną i szczegółową opinię naukową. Komitet ten odpowiada również za doradztwo w dziedzinie ekonomii i zagadnień społecznych. Przygotowane przez ICES i STECF corocznie oceny zawierają szeroką analizę stanu zasobów wykorzystywaną jako podstawę do przygotowania przez Komisję

Europejską propozycji podziału kwot połowowych oraz długoterminowych propozycji na temat sposobów zrównoważonego zarządzania rybołówstwem na wodach europejskich. Kwoty połowowe są ustalane corocznie w drodze rozporządzenia Rady Unii Europejskiej, określającego wysokość tych kwot na obszarze Morza Bałtyckiego. Zgodnie z art. 2. i art. 3 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zarządzanie żywymi zasobami morza jest jedną z tych dziedzin, które leżą w wyłącznych kompetencjach Unii Europejskiej. Państwa Unii Europejskiej wspólnie korzystają z ekosystemów morskich, od których zależy nasz sektor rybołówstwa. Działalność jednej floty wywiera zatem bezpośredni wpływ na przyszłe możliwości połowowe innych flot eksploatujących te same stada ryb i te same ekosystemy. Również handel produktami rybołówstwa jest wysoce zintegrowany. Polska, jak i pozostałe kraje UE, jest reprezentowana przez Komisję Europejską na forum organizacji międzynarodowych do spraw zarządzania rybołówstwem oraz regionalnych organizacji rybackich, jak i w dwustronnych umowach rybackich. Istotne jest zapewnienie odpowiedniego uwzględnienia interesów Polski w mandacie negocjacyjnym KE oraz reprezentowania interesów polskich przez KE na forum międzynarodowym.

Ogólne kwoty połowowe na Morzu Bałtyckim ustalone dla Polski przez Radę UE na 2023 rok, określało Rozporządzenie Rady (UE) 2022/2090 z dnia 27 października 2022 r. ustalające uprawnienia do połowów na 2023 rok w odniesieniu do niektórych stad ryb i grup stad ryb w Morzu Bałtyckim oraz zmieniające rozporządzenie (UE) 2022/109 w odniesieniu do uprawnień do połowów w innych wodach - (Dz. Urz. UE 281 z 31.10.2022).

Poniższa tabela przedstawia wysokość ogólnych kwot połowowych dla UE i Polski na Morzu Bałtyckim na rok 2023:

Gatunek	Podobszary ICES	Kwota dla UE na rok 2023 (ton/szt.)	Ogólna kwota połowowa dla Polski na rok 2023 (ton/szt.)
Dorsz	22-24	489 wyłącznie na przyłów	57 wyłącznie na przyłów
Dorsz	25-32	595 wyłącznie na przyłów	159 wyłącznie na przyłów
Śledź	22-24	788 wyłącznie na przyłów	103 wyłącznie na przyłów
Śledź	25-27,28.2, 29 i 32	70 822	17 645
Szprot	22-32	224 114	65 798
Łosoś	22-31	63 811 wyłącznie na przyłów	4011 wyłącznie na przyłów
Gładzica	22-32	11313	1697

Tab. 8. Ogólne kwoty połowowe dla UE i Polski na Morzu Bałtyckim.

Krajowy podział ogólnych kwot połowowych na Morzu Bałtyckim na 2023 rok został zrealizowany w oparciu o przepisy ustawy z dnia 19 grudnia 2014 r. o rybołówstwie morskim (Dz.U. z 2022 r. poz. 540 z późn. zm.) i rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 15 lutego 2019 r. w sprawie szczegółowego sposobu podziału ogólnych kwot połowowych i dodatkowych kwot połowowych (Dz. U. 2019 poz. 370 z późn. zm.).

Informacja o polskiej flocie rybackiej.

Polskie rybołówstwo morskie dzieli się na dwa podstawowe sektory: rybołówstwo bałtyckie, w które zaangażowana jest zdecydowanie przeważająca część polskiej floty rybackiej oraz rybołówstwo dalekomorskie. Na dzień 31 grudnia 2023 r. polska flota bałtycka liczyła łącznie 822 statki rybackie o łącznej zdolności połowowej 15 913,33 GT i 62 869,92 kW.

W tym samym czasie, polska flota dalekomorska liczyła 2 statki rybackie o łącznej zdolności połowowej 19 563,00 GT i 21 000,00 kW. Statki te operowały wyłącznie na wodach poza obszarem Morza Bałtyckiego.

Rynek rybny.

Przetwórstwo ryb.

Na koniec października 2023 r. liczba zakładów przetwórstwa rybnego w Polsce przetwarzających produkty rybołówstwa i uprawnione do wprowadzania do obrotu na rynek UE wyniosła 240 zakłady, z czego 20 miało zawieszoną działalność. Zakłady przetwórcze zatrudniały ok. 18,5 tys. osób.

Szacuje się, że w 2023 r. zakłady przetwórstwa rybnego wyprodukowały 584 tys. ton produktów rybnych o wartości 18,4 mld zł. W strukturze produkcji dominowały ryby przetworzone lub zakonserwowane (258,5 tys. ton), ryby, filety i mięso z ryb mrożone (105 tys. ton), ryby wędzone (97 tys. ton oraz filety i mięso świeże lub schłodzone (97 tys. ton). Sytuacja ekonomiczno-finansowa zakładów przetwórstwa rybnego w ostatnich latach była dobra. Pomimo gorszego wyniku w 2022 r., wynik finansowy netto za I półrocze 2023 r. był dodatni (110 mln zł). Rozwój sektora następuje poprzez zwiększenie eksportu ryb i produktów rybnych.

W końcu 2023 r. funkcjonowało 17 uznanych organizacji producentów produktów rybołówstwa i akwakultury oraz dwie uznane organizacje międzybranżowe. Największe firmy zajmujące się przetwórstwem ryb w kraju zrzeszone są w Polskim Stowarzyszeniu Przetwórców Ryb. Organizacja ta zrzesza ok. 63 członków.

Popularyzacja produktów rybnych wśród konsumentów.

W 2023 r. na krajowym rynku rybnym działania promocyjne ukierunkowane na wzrost spożycia ryb prowadzone były głównie w formie kampanii promocyjnych, współfinansowanych ze środków Programu Operacyjnego Rybactwo i Morze 2014-2020. Działania o najwyższym budżecie zrealizowały w 2023 r.:

- Wolińskie Stowarzyszenie Rybaków (głównie kampania terenowa, w tym degustacje, festyny, kampania reklamowa outdoor),
- Polski Karp Organizacja Producentów (głównie kampania medialna B2C w TV, Digital, Outdoor, badania rynku działania terenowe - degustacje oraz konkursy kulinarne).

Inne działania przeprowadzone w 2023 r. obejmowały:

- kontynuację działań Stowarzyszenia Producentów Ryb Łososiowatych, promujących pstrągi (kampania medialna w Digital),
- działania promocyjne Morskiego Instytutu Rybackiego - PIB, promujące suma afrykańskiego (badania rynku, szkolenia dla przetwórców, HoReCa, promocja targowa, wydanie książki promocyjnej).

Kampanie marketingowe promujące marki produktów rybnych prowadziły też podmioty komercyjne, przy czym działania z największym budżetem (głównie w TV, Digital, Outdoor) reklamowały markę łososia norweskiego - MOWI, markę mrożonek Frosta oraz markę produktów śledziowych Lisner.

Konsumpcja ryb.

Spożycie ryb i owoców morza w Polsce w 2023 r. oszacowano na poziomie 13,51 kg/osobę. Oznacza to, że w porównaniu do roku 2022 r. spożycie zmniejszyło się o ok. 1,2%. Najchętniej spożywane gatunki ryb to: mintaj (2,80 kg/osobę), śledź (2,50 kg/osobę) oraz makrela (1,10 kg/osobę).

Produkcja w akwakulturze.

Szacuje się, że w 2023 r. odnotowano lepsze niż w ubiegłych latach wyniki chowu i hodowli ryb

w akwakulturze. Łączna produkcja ponad 30 gatunków ryb i skorupiaków przeznaczonych do konsumpcji wyniosła szacunkowo 43 tys. ton, w tym wyprodukowano 20,5 tys. ton karpia i ok. 22,0 tys. ton pstrągów i innych ryb łososiowatych.

Wymiana handlowa.

Obroty handlu zagranicznego rybami, owocami morza oraz ich przetworami w 2023 r., mimo problemów związanych z fluktuacjami cenowymi, były nadal wysokie, ale podlegały dużym wahaniom w poszczególnych miesiącach. Z powodu wysokich cen surowców rybnych i pozostałych czynników produkcji, wysokiej inflacji, deprecjacji złotego oraz ataku Rosji na Ukrainę zahamował wzrostowy trend handlu zagranicznego produktami rybnymi w 2023 r.

Szacuje się, że w 2023 r. wysłano za granicę ok. 524,3 tys. ton ryb i ich przetworów. Wartość eksportu wyniosła 3202,3 mln euro, co ze wstępnych danych oznacza wzrost o ponad 11% w stosunku do roku 2022. Według grup towarowych eksportowano głównie przetwory i konserwy z ryb (23,8%), filety i mięso rybie (20,7%) oraz produkty niekonsumpcyjne (18,6%). Najwięcej przychodów z eksportu generowały ryby wędzone, solone i suszone (34,7%), filety i mięso rybie oraz przetwory i konserwy. Pod względem gatunków dominowały łososie (wędzone), śledzie i dorsze. Głównymi rynkami zbytu są kraje UE, głównie Niemcy, Włochy, Francja i Dania.

Import ryb i przetworów w 2023 r. został oszacowany na poziomie ok. 642,9 tys. ton o wartości 3232,8 mln euro. Zdecydowanie polepszyło się ujemne saldo wymiany handlowej przetwórstwa rybnego i wyniosło 30,5 mln euro. W strukturze ilościowej importu dominowały produkty o niewielkim stopniu przetworzenia, które w zdecydowanej większości kierowane były do krajowych przetwórci tj.: ryby świeże lub schłodzone (35%), filety i mięso z ryb (32,8%) oraz ryby mrożone (17,1%). Sprowadzano głównie ryby morskie. Wśród gatunków importowano przede wszystkim: łososie, śledzie, makrele, mintaje i dorsze. Importowane łososie pochodziły głównie z Norwegii w postaci ryb świeżych. Najwięcej ryb i produktów rybnych Polska importowała z krajów skandynawskich m.in. Norwegii, Rosji, Szwecji, Niemiec, Islandii i USA.

Działania w ramach Porozumienia o ochronie małych waleni ASCOBANS.

Od 1996 roku Ministerstwo Klimatu i Środowiska reprezentuje Polskę na forum porozumienia ASCOBANS, czyli „Porozumieniu o ochronie małych waleni Bałtyku, Północno-Wschodniego Atlantyku, Morza Irlandzkiego i Morza Północnego”. Ponadto, ASCOBANS analizuje i poszukuje rozwiązań w odniesieniu do ograniczania oddziaływania człowieka na małe walenie, zarówno od strony rybołówstwa (przyłów w sieci i zanieczyszczenie morza utraconymi narzędziami połowowymi), transportu morskiego (zanieczyszczenie i hałas), czy turystyki (hałas, zanieczyszczenie morza). W prace w ramach porozumienia zaangażowani są również przedstawiciele Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi oraz eksperci Stacji Morskiej Instytutu Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego. W efekcie tych prac zapoczątkowanych przez ASCOBANS ustanowiono na Morzu Bałtyckim okresy wyłączające z rybołówstwa ważne dla morświna akweny. Ustanowiono sposoby odstraszenia morświnów od sieci rybackich, w które wpadają i zaplątują się ponosząc śmierć.

W 2023 r. przedstawiciele Polski brali aktywny udział we wszystkich najważniejszych spotkaniach Porozumienia odbywających się online, w tym w 19. Posiedzeniu grupy JASTARNIA (grupa skupiająca się na ochronie małych waleni – morświnów w obszarze Morza Bałtyckiego), 20-22 marca 2022 r. oraz 28. Spotkaniu Stron ASCOBANS AC (26-28 września 2023 r.). Podczas 28 spotkania ASCOBANS AC w Bonn, Niemcy, przedstawiciel MRiRW poprowadził spotkanie jako przewodniczący grupy wybrany w 2022 r. Ponadto w dniach 15-17 kwietnia 2023 r. pod egidą ASCOBANS odbyły się warsztaty na marginesie międzynarodowej konferencji „Nasze oceany nasza przyszłość” w zakresie ochrony ssaków morskich (European Cetacean Society), dotyczące przypadkowych połowów małych waleni, a także zużytych narzędzi połowowych i zagrożeń jakie powodują dla małych waleni. Odbyły się również warsztaty w zakresie monitoringu i zbioru danych o osobnikach waleni wyrzucanych na brzeg, gdzie przedstawiciel MRiRW przedstawił informację w oparciu o dane Stacji Morskiej Instytutu Oceanografii

Uniwersytetu Gdańskiego w Helu w zakresie grupy wolontariuszy WWF zbierających dane dotyczące martwych i żywych morświnów oraz fok znajdujących na brzegu bądź zaobserwowanych w morzu.

Podobnie jak w latach ubiegłych również w roku 2023 przedstawiciele MKiŚ przygotowali raport krajowy na potrzeby porozumienia ASCOBANS. Natomiast przedstawiciel MRiRW wspólnie z ekspertami ze Szwecji i Niemiec przygotował dokument dotyczący luk w wiedzy w zakresie zagrożeń dla morświnów występujących w Morzu Bałtyckim. Dokument ten jest dostępny na stronie HELCOM w zakładce dotyczącej publikacji HELCOM. Jest to element działania wdrażający punkt B8 zaktualizowanego Bałtyckiego Planu Działania HELCOM.

Ochrona morświna bałtyckiego.

W roku 2023 na łamach regionalnego forum BALT FISH kontynuowano prace nad dodatkowymi środkami ochrony morświnów na Morzu Bałtyckim przed przypadkowymi połowami, zwłaszcza poza obszarami chronionymi, kluczowymi dla występowania morświnów. Jednak finalne decyzje odnośnie dodatkowych środków ochrony nie zostały podjęte. W pracach tych aktywny udział mieli przedstawiciele MRiRW. Dalsze prace nad dodatkowymi środkami ochrony morświnów przed przypadkowymi połowami będą kontynuowane.

TURYSTYKA W REGIONACH NADMORSKICH.

Działania Głównego Inspektora Sanitarnego w zakresie realizacji polityki morskiej RP w 2023 r.

Wpisując się w ramy realizacji polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej organy Państwowej Inspekcji Sanitarnej realizowały cele dotyczące zapewnienia wysokiego poziomu ochrony wody w kąpieliskach. Nadzór organów Państwowej Inspekcji Sanitarnej nad jakością wody w kąpieliskach zlokalizowanych na wodach przybrzeżnych, prowadzony jest m.in. na podstawie rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 17 stycznia 2019 r. w sprawie nadzoru nad jakością wody w kąpielisku i miejscu okazjonalnie wykorzystywanym do kąpeli (Dz.U. z 2019 r. poz. 255). Jakość wody w kąpieliskach jest oceniana przez organy Państwowej Inspekcji Sanitarnej w zakresie parametrów implementowanych do przepisów krajowych zgodnie z Dyrektywą 2006/7/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lutego 2006 r. dotyczącą zarządzania jakością wody w kąpieliskach i uchylającą dyrektywę 76/160/WE (Dz. U. UE L 64 z 04.03.2006, str. 37, z późn. zm.).

Prowadzone badania jakości wody zgodnie z przepisami załącznika nr 1 do rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 17 stycznia 2019 r. obejmują dwa parametry mikrobiologiczne świadczące o zanieczyszczeniu kałowym wody, tj. Escherichia coli i enterokoki. Bakterie te stanowią potencjalnie największe ryzyko zdrowotne dla osób kąpiących się. Dla wszystkich kąpielisk wyznaczonych w sezonie kąpielowym w 2023 r. wydawane były oceny o bieżącej jakości wody w kąpielisku. W przypadku przekroczeń dopuszczalnych wartości ww. parametrów wydawany jest zakaz kąpeli. Przywrócenie możliwości bezpiecznego kąpienia następuje po wykonaniu kolejnego badania wody, które potwierdzi brak przekroczeń. W sezonie kąpielowym w 2023 r. na 182 kąpieliska morskie dla 10 wydano oceny bieżące o nieprzydatności wody do kąpeli z uwagi na przekroczenia parametrów mikrobiologicznych.

Jednocześnie w trakcie trwania sezonu kąpielowego prowadzona jest wizualna ocena wody ze szczególnym uwzględnieniem zakwitów sinic, rozmnożenia się makroalg lub fitoplanktonu morskiego oraz obecności innych zanieczyszczeń stałych, które mogą mieć negatywny wpływ na zdrowie osób kąpiących się. W sezonie kąpielowym w 2023 r. na 182 kąpieliska morskie dla 26 wydano oceny bieżące o nieprzydatności wody do kąpeli z uwagi na wystąpienie masowego zakwitów sinic. Zjawisko zakwitów jest związane m.in. ze wzrostem eutrofizacji Morza Bałtyckiego oraz wzrostem temperatury wody.

Ponadto, corocznie w celu zapewnienia aktywnego rozpowszechniania aktualnej informacji dotyczącej jakości wody w kąpieliskach oraz dostępnej infrastruktury kąpieliskowej, organy Państwowej Inspekcji Sanitarnej zgodnie z przepisami art. 347 ust. 3 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne (Dz.U. z 2023 r. poz. 1478 z późn. zm.) prowadzą Serwis kąpieliskowy. Serwis kąpieliskowy funkcjonuje

w postaci strony internetowej, która umożliwiła szybką i wielostronną wymianę informacji o jakości wody w kąpieliskach podczas trwania sezonu kąpielowego. Zawarte są w nim również informacje dotyczące danych podstawowych kąpieliska, tj. adres kąpieliska, wskazanie właściwej stacji sanitarno-epidemiologicznej prowadzącej nadzór nad danym kąpieliskiem oraz danych dotyczących organizatora, jak i jego infrastruktury.

Główny Inspektor Sanitarny wykonuje zadania związane z ochroną zdrowia publicznego wpisujące się w politykę morską państwa poprzez realizację działań przez podległe Graniczne Stacje Sanitarno-Epidemiologiczne (GSSE) w Gdyni, Szczecinie i Elblągu.

Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Gdyni jest właściwy dla portów i przystani w następujących miastach i miejscowościach: Chałupy, Chłapowo, Dębki, Gdynia, Hel, Jastarnia, Karwia, Kuźnica, Łeba, Mechelinki, Obłuże, Oksywie, Orłowo, Osłonino, Puck, Rewa, Rowy, Swarzewo, Ustka, Władysławowo, Gdańsk, Jantar, Jelitkowo, Kąty Rybackie, Krynica Morska, Piaski, Sopot, Stegna oraz jednostek pływających na obszarze wód terytorialnych.

Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Szczecinie jest właściwy dla portu morskiego w Szczecinie, portów w Policach i Trzebieży oraz jednostek pływających na obszarze wód terytorialnych.

Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Elblągu jest właściwy dla portów w Elblągu, Fromborku, Tolkmicku oraz Nowej Pasłęce.

Ww. działania obejmują:

- nadzór sanitarny nad jednostkami pływającymi o polskiej i obcej przynależności:
 - łącznie przeprowadzono 768 kontroli jednostek w celu wydania Świadectwa Zwolnienia Statku z Zabiegów Sanitarnych (Ship Sanitation Control Exemption Certificate (SSCEC)). Wydano taką samą liczbę certyfikatów;
 - łącznie przeprowadzono 70 kontroli punktów medycznych na jednostkach o obcej przynależności celem wydania Certyfikatu Medycznego (Medical Certificate) dot. spełnienia minimalnych wymagań w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w celu zapewnienia wyższego poziomu leczenia na jednostkach pływających. Wydano taką samą liczbę certyfikatów;
 - łącznie przeprowadzono 2 kontrole na zlecenie armatorów i właścicieli jednostek pływających, celem wydania przez urząd morski Karty Bezpieczeństwa Żeglugi;
- nadzór sanitarny nad portowymi obiektami lądowymi (stocznie, punkty gastronomiczne, infrastruktura portowa, zakłady pracy) i przystaniami;
 - łącznie przeprowadzono 1155 kontroli;
- nadzór sanitarny nad jednostkami pływającymi (promy pasażerskie, rekreacyjne i turystyczne) o polskiej przynależności odbywających rejsy po morskich wodach terytorialnych RP oraz morskich wodach wewnętrznych obejmujących polskie porty:
 - łącznie przeprowadzono 1008 kontroli;
- nadzór nad wszelkimi zabiegami dezynfekcyjnymi, dezynsekcijnymi i deratyzacyjnymi wykonywanymi na terenie obiektów portowych i na statkach;
- wykonywanie obowiązków wynikających z międzynarodowych przepisów zdrowotnych i konwencji międzynarodowych ratyfikowanych przez Polskę, w tym wykonywanie szczepień ochronnych wymaganych w ruchu międzynarodowym:
 - w Granicznej Stacji Sanitarno-Epidemiologicznej w Szczecinie prowadzony jest jeden z nielicznych w kraju referencyjny punkt szczepień ochronnych dla marynarzy oraz osób podróżujących do wszystkich krajów świata. Łączna liczba szczepień w 2023 roku to 230;
- poradnictwo z zakresu medycyny podróży i szczepień obowiązkowych i zalecanych oraz profilaktyki chorób zakaźnych i pasożytniczych:
 - w 2023 roku udzielono 623 porady;
- kontrolę, zapobieganie i nadzór nad przypadkami zachorowań na choroby zakaźne zawleczone drogą morską, przeprowadzanie wywiadów i dochodzeń epidemiologicznych;

- współdziałanie przy organizowaniu i kierowaniu akcją sanitarną w przypadku zaistnienia stanów masowego zagrożenia i stanów awaryjnych na obszarze wód terytorialnych;
- nadzór nad warunkami sanitarnymi transportu pasażerskiego na przejściach granicznych morskich;
- nadzór sanitarny nad jakością wody z urządzeń służących do zaopatrywania w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi i na potrzeby gospodarcze na jednostkach pływających i w obiektach portowych:
 - w 2023 roku pobrano 418 próbek wody pitnej ze zbiorników statków morskich, jednostek żeglugi śródlądowej oraz infrastruktury portowej do badań mikrobiologicznych;
- uczestniczenie w dopuszczeniu do użytku statków morskich;
- uzgadnianie lub opiniowanie dokumentacji projektowej pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych dotyczących budowy oraz zmiany sposobu użytkowania statków morskich, a także związane z przeprowadzaniem oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Wykorzystanie potencjału zasobów Morza Bałtyckiego ma kluczowe znaczenie dla rozwoju gospodarki państwa oraz niewątpliwie bezpośrednio przyczynia się do rozwoju regionów nadmorskich. W ostatnich latach obserwuje się stopniową poprawę warunków technicznych portów i przystani. Stanowi to również wyzwanie w zakresie zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa zdrowotnego ludzi oraz właściwych warunków sanitarno-higienicznych w danym obszarze. Dlatego bardzo ważne są dalsze działania w kierunku zintegrowanej polityki morskiej, która w swojej działalności łączy wszystkie dziedziny życia społecznego i gospodarczego.

Działania Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

W 2023 r. Dyrektor Narodowego Muzeum Morskiego realizował w ramach kompetencji przekazanych przez Ministra Kultury, Dziedzictwa Narodowego i Sportu działania wpisujące się w realizację polityki morskiej RP poprzez:

- upowszechnianie wiedzy w dziedzinie muzealnictwa morskiego poprzez ukazywanie działalności społeczeństw na morzach i oceanach oraz wodach śródlądowych. Czynności te w roku 2023 podejmowano ze szczególnym uwzględnieniem tradycji morskich Polski i polskiej techniki morskiej. Osobnym wymiarem tych działań było krzewienie wartości artystycznych i estetycznych morskiego dziedzictwa kulturowego oraz jego ochrona. Obok bogatego programu lekcji muzealnych, w roku 2023 przygotowano też wystawę pn. „Archeologia podwodna w Polsce. Historia i perspektywy” poświęconą polskim doświadczeniom i osiągnięciom w zakresie ochrony podwodnego dziedzictwa kulturowego, która została otwarta w siedzibie UNESCO w Paryżu w związku z drugą rocznicą ratyfikacji przez Polskę Konwencji UNESCO o ochronie podwodnego dziedzictwa kulturowego;
- realizację projektów mających na celu ochronę obiektów podwodnego dziedzictwa kulturowego znajdujących się na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej. Działania te obejmowały przede wszystkim prowadzenie morskich badań archeologicznych w granicach przewidzianych przepisami prawa krajowego i Konwencji UNESCO o ochronie podwodnego dziedzictwa kulturowego, przyjętej w Paryżu dnia 2 listopada 2001 r, w efekcie czego w roku 2023 do zbiorów Muzeum pozyskano 190 szt. muzealiów;
- wydawanie w trybach administracyjnych, przewidzianych przepisami ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej opinii w sprawie postępowania z zabytkami podczas inwestycji morskich oraz lokalizacji sztucznych wysp i konstrukcji, a także układania i utrzymywania kabli i rurociągów w polskich obszarach morskich;
- prowadzenie bazy danych Ewidencja Podwodnych Stanowisk Archeologicznych (EPSA);
- realizację zadań wynikających z porozumienia o współpracy z Pomorskim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków, takich jak przygotowanie opinii i zaleceń dotyczących postępowania z zabytkami przy inwestycjach;
- rozpoznawanie i monitoring stanu zachowania podwodnego dziedzictwa archeologicznego, w ramach czego w roku w 2023 r. do najważniejszych działań należy zaliczyć:
 - monitoring stanu zachowania pozostałości średniowiecznych konstrukcji nabrzeży portowych przy grodzie/zamku krzyżackim w Gdańsku;

- oględziny oraz dokumentacja podwodna dwóch wraków samolotów z okresu II Wojny Światowej (wrak samolotu szturmowego Ił-2 oraz prawdopodobnie Ławoczkin Ła-7);
- rozpoznanie, inwentaryzacja oraz dokumentacja wraków zagrożonych pracami w ramach inwestycji na obszarach morskich w obrębie Portu Gdańsk (wrak F63.9) oraz na torze wodnym prowadzącym do portu w Elblągu (wrak F76.1);
- oględziny wraków w rejonie Łeby. Rozpoznanie, weryfikacja oraz wstępna inwentaryzacja podwodna 12 obiektów. Wytypowanie zabytków do przyszłych badań oraz wykonania szczegółowej dokumentacji podwodnej;
- oględziny oraz dokumentacja drewnianych fragmentów elementów skutniczych wydobytych w czasie prac pogłębiarskich na torze wodnym prowadzącym do portu Elbląg (wstępne datowanie XVII w.).

ZARZĄDZANIE MORSKIE.

Zespół Trójstronny ds. żeglugi i rybołówstwa morskiego.

Zespół Trójstronny ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego działa od listopada 2002 r. Został powołany na wniosek partnerów społecznych, przez Ministra Pracy i Polityki Społecznej. Z powodów organizacyjnych i merytorycznych Zespół został umiejscowiony przy ministrze właściwym ds. gospodarki morskiej, który zapewnia jego obsługę w formie sekretariatu. Zadaniem Zespołu jest wypracowywanie wspólnych stanowisk w sprawach ważnych z punktu widzenia polityki państwa oraz interesów pracowników i pracodawców.

W skład Zespołu wchodzi przedstawiciele strony rządowej, strony pracowników oraz strony pracodawców. Strona pracowników reprezentowana jest przez przedstawicieli: Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, Federację Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków, Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy. Stronę pracodawców w Zespole reprezentują przedstawiciele wyznaczeni przez Związek Armatorów Polskich. Stronę rządową reprezentują przedstawiciele ministrów właściwych do spraw: gospodarki morskiej, rybołówstwa, finansów publicznych, pracy oraz zabezpieczenia społecznego. Ponadto, w pracach Zespołu biorą udział z głosem doradczym przedstawiciele innych organów administracji rządowej lub instytucji, właściwych dla branży morskiej, tj.: Polski Związek Przedsiębiorców Żeglugowych, Związek Agentów i Morskich Przedsiębiorstw Rekrutacyjnych „APMAR” oraz Dalekomorska Organizacja Producentów Ryb Sp. z o.o. W posiedzeniach Zespołu uczestniczy również Przewodniczący sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. W 2023 r. żadna ze stron dialogu społecznego nie wniosła o zwołanie posiedzenia, stąd posiedzenie Zespołu nie odbyło się.

Zespół Trójstronny ds. prowadzenia dialogu społecznego w sektorze portów morskich.

Zespół Trójstronny ds. prowadzenia dialogu społecznego w sektorze portów morskich został powołany uchwałą nr 59 z dnia 25 kwietnia 2018 r. na wniosek strony pracowników i strony pracodawców Rady Dialogu Społecznego, przez Ministra Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej. Zespół z powodów organizacyjnych i merytorycznych, umiejscowiony jest przy Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, które zapewnia jego obsługę w formie sekretariatu. Celem Zespołu jest wypracowanie wspólnego stanowiska w sprawach ważnych z punktu widzenia polityki państwa wobec sektora, jego rozwoju i konkurencyjności oraz interesów pracowników dotyczących prawa pracy i pracodawców.

W skład Zespołu wchodzi przedstawiciele strony pracowników reprezentujący NSZZ „Solidarność”, Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, Forum Związków Zawodowych, strony pracodawców reprezentujący Konfederację Lewiatan, Pracodawców RP, Business Centre Club – Związek Pracodawców oraz strony rządowej reprezentowanej przez przedstawicieli ministra właściwego ds. gospodarki morskiej i ds. żeglugi śródlądowej, ministra właściwego ds. pracy, ministra właściwego ds. gospodarki, ministra właściwego ds. transportu. Ponadto, w skład Zespołu, w charakterze doradczym wchodzi przedstawiciele Rad Interesantów Portów, Związku Małych Portów Morskich, Polskiego Stowarzyszenia Pilotów Morskich, Związku Zawodowego NSZZ „Solidarność”

Polskiego LNG, Związku Zawodowego NSZZ „Solidarność” Pilotów Morskich, Zarząd Morskiego Portu Gdańsk, Zarząd Morskiego Portu Gdynia, Zarząd Morskich Portów Szczecin-Świnoujście. W 2023 r. żadna ze stron dialogu społecznego nie wniosła o zwołanie posiedzenia, stąd posiedzenie Zespołu nie odbyło się.

Międzyresortowy Zespół do spraw Materiałów Niebezpiecznych Zalegających na Obszarach Morskich Rzeczypospolitej Polskiej.

Międzyresortowy zespół ds. zagrożeń wynikających z zalegających w obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej materiałów niebezpiecznych został powołany Zarządzeniem nr 345 Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 października 2022 r. (M.P. poz. 1042). Zadania realizowane przez Zespół w roku 2023 obejmowały w szczególności:

- przyjęcie planu działań na lata 2023 - 2024,
- analizę obowiązujących regulacji oraz zgłaszanie propozycji zmian i uzupełnień wraz ze wstępną oceną skutków finansowych,
- omówienie możliwych płaszczyzn współpracy między resortami,
- cykliczne przedstawianie przez Członków Zespołu informacji na temat podejmowanych działań związanych z materiałami niebezpiecznymi zalegającymi na obszarach morskich RP,
- spotkanie z przedstawicielami świata nauki, organizacji non-profit oraz sektora prywatnego w celu zapoznania się z dostępnymi oraz opracowywanymi metodami identyfikacji oraz neutralizacji materiałów niebezpiecznych wraz z szacunkową wyceną przedstawionych działań.

W okresie sprawozdawczym odbyło się 5 posiedzeń Zespołu w formie telekonferencji. Członkami zespołu byli przedstawiciele resortów: MI, MKiŚ, MRiT, MAP, MON, MSWiA, MEiN, MSZ i MRiRW. Pomiędzy posiedzeniami prace Zespołu prowadzone były w trybie obiegowym. Protokoły oraz przyjęte plany działań na kolejne lata publikowane są na dedykowanej Zespołowi stronie internetowej.

Zakończenie.

„Raport z realizacji polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej w 2023 r.” stanowi roczne zbiorcze podsumowanie działalności administracji publicznej, uczelni, ośrodków naukowych oraz innych instytucji zaangażowanych w realizację polityki morskiej państwa. Raport prezentuje najważniejsze wydarzenia oraz działania prowadzone na przełomie dwunastu miesięcy wpisujące się w kierunki priorytetowe polskiej polityki morskiej.

W obliczu zmian na kontynencie europejskim wywołanym zbrojną napaścią Federacji Rosyjskiej na Ukrainę sektor gospodarki morskiej stanął przed nowymi zagrożeniami i wyzwaniem. Wojna w Ukrainie pokazała, jak istotne dla europejskiej i światowej gospodarki jest utrzymanie wolności i bezpieczeństwa żegluga oraz wzmocnienie bezpieczeństwa infrastruktury krytycznej i innych kluczowych instalacji znajdujących się w obszarach morskich. Działania wojenne wskazały również jak ważne jest utrzymanie swobodnego przewozu drogą morską krytycznych surowców energetycznych oraz uwidocznili potrzebę modernizacji jednostek odpowiedzialnych za ochronę morskiej infrastruktury krytycznej oraz ochrony morskich granic państwa. Konflikt zbrojny w Ukrainie oraz będące jego efektem światowe sankcje nałożone na Federację Rosyjską spowodowały zwiększony popyt na nośniki energii transportowane drogą morską z innych niż dotychczas kierunków świata. Doprowadziło to do stworzenia nowych połączeń transportowych i nowych łańcuchów dostaw.

W 2023 r. całkowite przeładunki w 10 największych portach na Bałtyku zwiększyły się w porównaniu z rokiem poprzednim. Polskie porty morskie od początku wojny na Ukrainie zaangażowane były w obsługę produktów handlu zagranicznego Ukrainy, m.in. zboża ukraińskiego. W związku z blokadą ukraińskich portów nastąpiła konieczność przetransportowania zalegających w ukraińskich portach produktów rolnych do Polski w celu ich dalszej redystrybucji do odbiorców w krajach Afryki. W skrajnie trudnych uwarunkowaniach uwidocznili się newralgiczna rola polskich portów, kluczowych nie tylko dla gospodarki, lecz także bezpieczeństwa państwa. Wyzwaniem dla polskich portów było rozdysponowanie sprowadzanego drogą morską węgla w związku z kryzysem energetycznym wywołanym wojną na Ukrainie. Przełożyło się na historycznie wysokie wyniki przeładunkowe w grupach towarów węgiel oraz zboża. Jednym z następstw wojny było również wstrzymanie przez Rosję dostaw ropy naftowej do Polski, co uwypukliło strategiczną rolę Naftoportu. Jednocześnie rok 2023 był okresem, w którym coraz mniej odczuwalny wpływ na transport morski miały skutki pandemii Covid-19 z 2020 r., której kolejne fale wpływały na zaburzenia w funkcjonowaniu handlu międzynarodowego.

W 2023 r. kontynuowane były działania na rzecz rozwoju polskich portów morskich, w tym w ramach realizowanego „Programu rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku”, tj. strategicznego dokumentu rządowego, który w całości dedykowany jest problematyce rozwoju polskich struktur portowych. Zarządy portów oraz administracja morska realizowały działania dotyczące rozwoju zarówno infrastruktury portowej, jak i dostępowej do portów morskich od strony morza i ładu, które skutkowały dalszym zwiększaniem ich potencjału przeładunkowego.

Polskie porty podlegały dalszemu unowocześnianiu oraz rozwijany był ich wymiar cyfrowy. Zarządy portów Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście kontynuowały działania związane m.in. z realizacją najważniejszych inwestycji - Port Centralny w Gdańsku, Port Zewnętrzny w Gdyni, Terminal Kontenerowy w Świnoujściu. Kluczowe inwestycje ukierunkowane są na zwiększenie zdolności przeładunkowej portów, poprawę bezpieczeństwa uczestników obrotu portowego oraz ograniczenie negatywnego wpływu działalności portowej na środowisko naturalne, jak również zdrowie i życie ludzi.

W 2023 r. całkowicie zakończono i rozliczono jeden z największych projektów realizowanych przez Urząd Morski w Szczecinie w ostatnich latach, tj. modernizację toru wodnego Świnoujście - Szczecin do głębokości 12,5 m. Inwestycja mająca strategiczne znaczenie dla polskiej gospodarki i bezpieczeństwa państwa niezbędna jest dla dalszego rozwoju zespołu portów morskich Szczecin i Świnoujście, a także zapewnienia bezpieczeństwa żegluga na torze wodnym Świnoujście-Szczecin.

W 2023 r. Urząd Morski w Gdyni realizował prace związane z etapem końcowym inwestycji pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”. W ramach II etapu podpisano Protokół

Odbioru Końcowego dla obiektu mostowego wraz z układem drogowym oraz zakończono etap III budowy. Jednocześnie kontynuowano prace pogłębiarskie na rzece Elbląg w ramach IV etapu.

Biorąc pod uwagę cały 2023 r. (dane na podstawie raportu GUS „Gospodarka Morska w Polsce w 2023 roku”) w przypadku polskich portów wzrosły obroty ładunkowe, zmalał natomiast ruch pasażerów oraz liczba statków zawijających do polskich portów morskich. Według stanu na koniec 2023 r. morską flotę transportową oraz flotę rybacką tworzyła taka sama liczba jednostek jak przed rokiem. W komunikacji międzynarodowej odnotowano spadek ładunków przetransportowanych morską flotą przez polskich przewoźników oraz spadek przewozów pasażerów. Mniejsze niż w 2022 roku były połowy ryb w wodach Morza Bałtyckiego, przy jednoczesnym wzroście wolumenu połowów dalekomorskich. Wg danych GUS obroty ładunkowe w portach morskich w 2023 r. wyniosły 135,9 mln ton, tj. o 14,3% więcej niż w 2022 roku. Wzrost obrotów odnotowano w Gdańsku (o 26,1%), Gdyni (o 10,6%) oraz Szczecinie (o 5,4%), natomiast spadek w Policach (o 36,8%) i Świnoujściu (o 11,2%).

Na szczeblu krajowym zakończono m.in. prace legislacyjne nad ustawą z dnia 13 stycznia 2023 r. o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim, która wprowadziła zmiany w 11 innych ustawach w celu poprawy bezpieczeństwa żeglugi, zwiększenia efektywności działań administracji morskiej w imieniu państwa bandery, usprawnienia nadzoru nad czynnościami uznanych organizacji upoważnionych do wykonywania zadań administracji morskiej, usprawnienia funkcjonowania systemu ochrony żeglugi i portów oraz umożliwienia budowy przez administrację morską portu do obsługi morskich farm wiatrowych. Przyjęto również ustawę z dnia 26 maja 2023 r. o wspieraniu zrównoważonego rozwoju sektora rybackiego z udziałem Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury na lata 2021-2027 oraz ustawę z dnia 7 lipca 2023 r. o zmianie ustawy o ochronie żeglugi i portów morskich oraz niektórych innych ustaw.

W I półroczu 2023 r. na szczeblu unijnym toczyły się intensywne prace nad inicjatywą FuelEU Maritime. Prezydencja szwedzka w ramach swoich priorytetów koncentrowała się przede wszystkim na problematyce dekarbonizacji transportu, jak również pracowała nad kwestiami związanymi z ochroną środowiska i bezpieczeństwem morskim. Podczas prezydencji szwedzkiej odbyło się pięć posiedzeń grupy roboczej Rady Unii Europejskiej ds. morskich w formacie Zintegrowanej Polityki Morskiej (WP IMP), podczas których zakończono prace nad dobrowolnymi zobowiązaniami UE na Konferencję w Panamie pn. „Our Ocean Conference”. W ramach prezydencji szwedzkiej odbyły się także cztery posiedzenia grupy roboczej Rady Unii Europejskiej ds. morskich w formacie Europejskiej Strategii Bezpieczeństwa na Morzu (WP EUMSS). W ramach posiedzeń grupy wypracowano kompromisowy projekt zrewidowanej Europejskiej Strategii Bezpieczeństwa na Morzu (EUMSS) i zaktualizowano jej plan działania.

Prezydencja hiszpańska w II połowie 2023 r. skupiła się na kwestiach związanych z bezpieczeństwem morskim, m.in. wypracowano kompromisy w sprawie czterech wniosków legislacyjnych wchodzących w skład pakietu bezpieczeństwa morskiego. W czasie prezydencji Hiszpanii przyjęto inicjatywę FuelEU Maritime w dniu 25 lipca 2023 r. W ramach prezydencji hiszpańskiej odbyło się dziewiętnaście posiedzeń grupy roboczej Rady Unii Europejskiej ds. żeglugi. Głównymi tematami prac był pakiet bezpieczeństwa morskiego. W ramach prezydencji hiszpańskiej odbyły się cztery posiedzenia grupy roboczej Rady Unii Europejskiej ds. morskich w formacie Europejskiej Strategii Bezpieczeństwa na Morzu, w ramach której prowadzone były prace nad konkluzjami Rady ws. zaktualizowanej Europejskiej Strategii Bezpieczeństwa na Morzu oraz dyskusja nt. przyszłej implementacji planu działań strategii.