**RAPORT Z REALIZACJI POLITYKI MORSKIEJ  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ W 2019 ROKU**

Warszawa, maj 2021 r.

[**Wstęp** 6](#_Toc72745024)

[**Przyjęte akty prawne.** 7](#_Toc72745025)

[**Prace nad projektami ustaw w 2019 roku.** 9](#_Toc72745026)

[**Rozporządzenia.** 10](#_Toc72745027)

[**DZIAŁANIA RZĄDU RP W ZAKRESIE POLITYKI MORSKIEJ.** 11](#_Toc72745028)

[**Realizacja priorytetowych zadań na rzecz rozwoju gospodarki morskiej.** 11](#_Toc72745029)

[**Realizacja priorytetowych działań na rzecz rozwoju gospodarki wodnej.** 19](#_Toc72745030)

[**Działania inwestycyjne na rzecz rozwoju infrastruktury oraz dostępności do portów.** 20](#_Toc72745031)

[**Umowy w sprawie unikania podwójnego opodatkowania.** 22](#_Toc72745032)

[**Uczestnictwo w pracach grup roboczych na forum UE i w układzie regionalnym.** 24](#_Toc72745033)

[**Zaangażowanie Rzeczypospolitej Polskiej na forum ONZ w dziedzinie prawa morza.** 29](#_Toc72745034)

[**Ważniejsze wydarzenia 2019 roku związane z tematyką morską.** 30](#_Toc72745035)

[**DZIAŁANIA NA RZECZ UPROSZCZENIA PROCEDUR W ZAKRESIE ODPRAW TOWARÓW W POLSKICH PORTACH MORSKICH.** 33](#_Toc72745036)

[**Realizacja działań podejmowanych w 2019 r. w zakresie zwiększenia efektywności obrotu towarowego w portach.** 33](#_Toc72745037)

[**Uczestnictwo Krajowej Administracji Skarbowej w pracach międzynarodowych grup roboczych i projektach UE.** 36](#_Toc72745038)

[**Działania Krajowej Administracji Skarbowej w zakresie bezpieczeństwa granicy morskiej.** 36](#_Toc72745039)

[**NAUKA I BADANIA MORSKIE.** 37](#_Toc72745040)

[**Działalność akademii morskich oraz uczelni prowadzących kierunki związane z realizacją polityki morskiej RP.** 37](#_Toc72745041)

[**Uniwersytet Morski w Gdyni.** 37](#_Toc72745042)

[**Akademia Morska w Szczecinie.** 42](#_Toc72745043)

[**Uniwersytet Gdański.** 47](#_Toc72745044)

[**Akademia Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte w Gdyni.** 57](#_Toc72745045)

[**Uniwersytet Szczeciński.** 59](#_Toc72745046)

[**Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie.** 62](#_Toc72745047)

[**POLITYKA MORSKA RP W  ODNIESIENIU DO REGIONU ARKTYKI I ANTARKTYKI.** 64](#_Toc72745048)

[**Zaangażowanie Rzeczypospolitej Polskiej w regionie Arktyki i Antarktyki.** 64](#_Toc72745049)

[**Realizowane projekty i badania naukowe w regionach polarnych w 2019 r.** 66](#_Toc72745050)

[**OCHRONA ŚRODOWISKA MORSKIEGO.** 68](#_Toc72745051)

[**Działania w ramach Ramowej Dyrektywy w sprawie Strategii Morskiej.** 68](#_Toc72745052)

[**Działania na rzecz ochrony środowiska morskiego na forum UE.** 71](#_Toc72745053)

[**Działania w ramach Konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego.** 72](#_Toc72745054)

[**Działania w ramach Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego.** 76](#_Toc72745055)

[**Działania w ramach Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO-MEPC).** 78](#_Toc72745056)

[**BEZPIECZEŃSTWO ŻEGLUGI.** 79](#_Toc72745057)

[**Działania Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (SAR).** 80](#_Toc72745058)

[**Działania Straży Granicznej.** 81](#_Toc72745059)

[**Działania Marynarki Wojennej RP.** 88](#_Toc72745060)

[**Działania Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej.** 91](#_Toc72745061)

[**WZMOCNIENIE BEZPIECZEŃSTWA ENERGETYCZNEGO KRAJU.** 93](#_Toc72745062)

[**RACJONALNE KORZYSTANIE Z ZASOBÓW NATURALNYCH ŚRODOWISKA MORSKIEGO.** 95](#_Toc72745063)

[**Realizacja zadań wynikających z kontraktu na eksplorację polimetalicznych siarczków masywnych na Atlantyku.** 96](#_Toc72745064)

[**Wspólna Organizacja Interoceanmetal.** 96](#_Toc72745065)

[**SYTUACJA PRZEMYSŁU STOCZNIOWEGO.** 97](#_Toc72745066)

[**Światowy rynek stoczniowy w 2019 r.** 97](#_Toc72745067)

[**Sytuacja polskich stoczni w 2019 r.** 97](#_Toc72745068)

[**Realizacja projektów i programów stoczniowych w 2019 r.** 98](#_Toc72745069)

[**Sytuacja spółek stoczniowych w 2019 r.** 100](#_Toc72745070)

[**PLANOWANIE PRZESTRZENNE NA MORZU i LĄDZIE.** 106](#_Toc72745071)

[**Prace w zakresie opracowania planów zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich.** 106](#_Toc72745072)

[**System Informacji Przestrzennej Administracji Morskiej (SIPAM).** 108](#_Toc72745073)

[**Aktywność przedstawicieli Rzeczypospolitej Polskiej na forum międzynarodowym.** 109](#_Toc72745074)

[**RYBOŁÓWSTWO I PRZETWÓRSTWO RYB W POLSCE.** 110](#_Toc72745075)

[**Polityka rybołówstwa.** 110](#_Toc72745076)

[**Informacja o polskiej flocie rybackiej.** 111](#_Toc72745077)

[**Zarządzanie żywymi zasobami morza.** 112](#_Toc72745078)

[**Działania w ramach Porozumienia o ochronie małych waleni ASCOBANS.** 113](#_Toc72745079)

[**Przetwórstwo ryb w Polsce w 2019 r.** 113](#_Toc72745080)

[**Popularyzacja produktów rybnych wśród konsumentów.** 113](#_Toc72745081)

[**Wspieranie organizacji producenckich.** 114](#_Toc72745082)

[**Wymiana handlowa w 2019 r.** 114](#_Toc72745083)

[**TURYSTYKA W REGIONACH NADMORSKICH.** 114](#_Toc72745084)

[**Działalność turystyczna w obszarach nadmorskich w 2019 r.** 114](#_Toc72745085)

[**Działania Głównego Inspektora Sanitarnego i organów Państwowej Inspekcji Sanitarnej.** 115](#_Toc72745086)

[**Działania Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku.** 117](#_Toc72745087)

[**ZARZĄDZANIE MORSKIE.** 120](#_Toc72745088)

[**Zespół Trójstronny ds. żeglugi i rybołówstwa morskiego.** 120](#_Toc72745089)

[**Zespół Trójstronny ds. prowadzenia dialogu społecznego w sektorze portów morskich.** 121](#_Toc72745090)

[**Zespół Trójstronny ds. przemysłu stoczniowego.** 121](#_Toc72745091)

[**Zakończenie** 123](#_Toc72745092)

# **Wstęp**

„Raport z realizacji polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej” jest dokumentem rządowym, przedstawiającym działania podjęte w 2019 r. przez Polskę na rzecz realizacji polityki morskiej państwa w powiązaniu ze zintegrowaną polityką morską UE.

Dokument został przygotowany zgodnie z przyjętą zasadą monitorowania wdrażania polityki morskiej RP dla dokumentu rządowego pt.: „Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020   
(z perspektywą do 2030 roku)”.

Dokument prezentuje najważniejsze działania Rządu RP wpisujące się w proces realizacji polityki morskiej państwa oraz najważniejsze wydarzenia związane z prowadzeniem polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, jakie miały miejsce w 2019 roku.

Dokument został opracowany na podstawie informacji przekazanych przez resorty, instytucje współpracujące, instytucje podległe oraz inne podmioty, a także z wykorzystaniem materiałów i opracowań własnych byłego Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

**DZIAŁANIA LEGISLACYJNE W ZAKRESIE POLITYKI MORSKIEJ**

## **Przyjęte akty prawne.**

* **Ustawa z dnia 4 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. poz. 1702)**

Celem ustawy jest wdrożenie do polskiego porządku prawnego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2109 z dnia 15 listopada 2017 r. zmieniającej dyrektywę Rady 98/41/WE w sprawie rejestracji osób podróżujących na pokładzie statków pasażerskich płynących do portów państw członkowskich Wspólnoty lub z portów państw członkowskich Wspólnoty oraz dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich (Dz. Urz. UE L 315 z 30.11.2017, str. 52). Dodatkowym motywem powstania ustawy było wdrożenie do polskiego porządku prawnego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2110 z dnia 15 listopada 2017 r. w sprawie systemu inspekcji na potrzeby bezpiecznej eksploatacji statków pasażerskich typu ro-ro i szybkich jednostek pasażerskich uprawiających żeglugę na linii regularnej oraz zmieniającej dyrektywę 2009/16/WE i uchylającej dyrektywę Rady 1999/35/WE (Dz. Urz. UE L 315 z 30.11.2017, str. 61).

* **Ustawa z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o portach i przystaniach morskich oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1716)**

Celem ustawy jest dostosowanie aktów prawnych regulujących organizację i funkcjonowanie portów do postanowień rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352 z dnia 15 lutego 2017 r. ustanawiającego ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów (Dz. Urz. UE L 57 z 3.03.2017, str. 1). Ustawa ma również na celu wzmocnienie pozycji podmiotów zarządzających portami i przystaniami morskimi oraz usprawnienie funkcjonowania portów. Poprawa funkcjonowania polskich portów i przystani morskich, w tym świadczonych w polskich portach i przystaniach morskich usług, ma wpłynąć na wzmocnienie ich pozycji na międzynarodowym rynku, przede wszystkim w basenie Morza Bałtyckiego, celem pełnienia kluczowej roli węzłów logistycznych w globalnych łańcuchach dostaw zwłaszcza dla Europy Środkowo-Wschodniej.

* **Ustawa z dnia 9 sierpnia 2019 r. o zmianie ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz.U. z 2019 r. poz. 1834)**

Celem ustawy była realizacja stanowiska Komisji Europejskiej przedstawionego w toku postępowania w sprawie notyfikacji środka pomocowego dla armatorów statków morskich, przyjętego w art. 118 ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu, zmieniającego art. 21 ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych. Przedmiotowy środek pomocowy polegał na zwolnieniu   
z podatku dochodowego dochodów marynarzy uzyskanych z tytułu pracy na statkach morskich   
o polskiej przynależności, wykonywanej łącznie przez okres co najmniej 183 dni w roku podatkowym,   
w żegludze międzynarodowej na statkach wykorzystywanych do przewozu ładunku lub pasażerów.   
W opinii Komisji Europejskiej przepis ten należało rozszerzyć na statki morskie o przynależności państw członkowskich UE oraz Europejskiego Obszaru Gospodarczego, celem zapobieżenia dyskryminacji tych państw. Aby uniknąć zarzutu dyskryminacji marynarzy pracujących na statkach innych niż o polskiej przynależności, art. 21 ust. 1 pkt 23c ustawy o podatku dochodowym rozszerzono o statki   
o przynależności państw członkowskich UE oraz EOG. Dzięki temu możliwość uzyskania zwolnienia od podatku dochodowego uzyskali marynarze pracujący nie tylko na statkach pod polską banderą, ale również pod banderami państw UE i EOG. Zmiana umożliwiła w dniu 16 grudnia 2019 r. wydanie pozytywnej decyzji o zgodności pomocy publicznej z rynkiem wewnętrznym przez Komisję Europejską i dołączenie Polski do grona większości państw członkowskich stosujących „Wytyczne Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego ” (Dz. Urz. UE C 13 z 17.01.2004, s. 3).

Na mocy tej decyzji, zgodnie ze zmianą ww. ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych,   
z obowiązku płacenia podatku dochodowego zwolnieni są marynarze pracujący na statkach   
o przynależności państw członkowskich UE oraz EOG pod warunkiem wykonywania przez marynarzy pracy na statkach morskich podnoszących banderę państwa członkowskiego UE lub państwa należącego do Europejskiego Obszaru Gospodarczego używanych do przewozu ładunku lub pasażerów w żegludze międzynarodowej, jeżeli jest ona w danym roku podatkowym wykonywana łącznie przez okres co najmniej 183 dni (pół roku). Ze względu na specyfikę zawodu marynarza, do okresu tego zalicza się również m.in. okresy:

- podróży do miejsca rozpoczęcia pracy na statku oraz powrotu ze statku,

- repatriacji i oczekiwania na repatriację w rozumieniu ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu,

- pobierania zasiłku chorobowego lub zasiłku macierzyńskiego oraz okresy niezdolności do pracy   
z tytułu wypadku przy pracy lub choroby, które miały miejsce w okresie zatrudnienia na statku,

- szkolenia lub przeszkolenia, zgodnie z wymogami Konwencji STCW, a także szkolenia lub przeszkolenia, na które marynarz został skierowany przez armatora, a obowiązek odbycia tego szkolenia wynika z odrębnych przepisów,

- urlopu wypoczynkowego lub okolicznościowego, jeżeli marynarska umowa o pracę w rozumieniu ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu przewiduje jego uzyskanie,

- wolnego od pracy pobytu na lądzie, udzielonego na podstawie przepisów dotyczących czasu pracy marynarzy, bezpośrednio po czasie pracy na statku obsługiwanym przez kolejno wymieniające się załogi statku lub część załogi statku,

- urlopu wyrównawczego, o którym mowa w art. 56 ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu oraz wolnego od pracy pobytu na lądzie, udzielonego na podstawie przepisów dotyczących czasu pracy marynarzy.

Zgodnie z art. 2 ustawy z dnia 9 sierpnia 2019 r. o zmianie ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych przepisy stosuje się począwszy od roku, w którym Komisja Europejska wydała pozytywną decyzję o zgodności pomocy publicznej z rynkiem wewnętrznym. W związku z faktem, że Komisja Europejska wydała taką decyzję w dniu 16 grudnia 2019 r. to powyższe przepisy (zwolnienie w kształcie im nadanym) znalazły zastosowanie do dochodów uzyskanych w 2019 r., a tym samym mogły być zastosowane po raz pierwszy w rozliczeniu dochodów w zeznaniach za 2019 r.

* **Ustawa o inwestycjach z zakresu budowy portów zewnętrznych z dnia 9 sierpnia 2019 r.   
  (Dz. U. z 2019 r. poz. 1924).**

Ustawa wprowadza ułatwienia proceduralne usprawniające budowę portów zewnętrznych (powstających w wyniku zalądowienia obszarów morskich) w ramach rozbudowy portów   
o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej: Szczecin - Świnoujście, Gdynia i Gdańsk. Dalszy rozwój tych portów wymaga zwiększenia ich możliwości przeładunkowych przez budowę: Portu Centralnego w Gdańsku, Portu Zewnętrznego w Gdyni i głębokowodnego terminalu kontenerowego   
w Świnoujściu. Dla całej gospodarki narodowej duże znaczenie ma zwiększenie potencjału przeładunkowego polskich portów - w 2018 r. przeładunki w portach przekroczyły 100 mln ton, w samym porcie Gdańsk przeładunek wzrósł o 20,7% w stosunku do 2017 r. Rozwój portów pozwala także osiągać znaczące wpływy budżetowe - należności z tytułu ceł, podatków i akcyzy.

Przygotowana specustawa portowa zawiera rozwiązania przyspieszające budowę portów zewnętrznych w portach: Szczecin, Świnoujście, Gdynia i Gdańsk. Chodzi przede wszystkim o ułatwienia   
w nabywaniu nieruchomości pod inwestycje dotyczące budowy portów zewnętrznych. Ustawa zawiera również przepisy szczegółowo regulujące kwestie odszkodowań za wywłaszczone grunty (przede wszystkim wskazuje sposób ustalania odszkodowania z tytułu utraty praw do nieruchomości) oraz odszkodowań za ograniczenie praw do nieruchomości.

Na mocy ustawy decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie budowy portu zewnętrznego (decyzja lokalizacyjna) będzie wydawana przez wojewodę na wniosek inwestora (podmiotu zarządzającego portem morskim lub dyrektora urzędu morskiego). Na wydanie tej decyzji wojewoda będzie miał miesiąc. Decyzja lokalizacyjna będzie podstawą do wydania przez wojewodę decyzji   
o wygaśnięciu trwałego zarządu lub zarządu w odniesieniu do gruntów będących w zarządzie Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe (z wyłączeniem nieruchomości położonych na terenie parków narodowych, rezerwatów przyrody lub obszarów Natura 2000). Łatwiej będzie można też uzyskać inne decyzje poprzedzające uzyskanie decyzji lokalizacyjnej, np. decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla realizacji inwestycji w zakresie budowy portu zewnętrznego.

Ustawa zakłada, że ostateczna decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie budowy portu zewnętrznego będzie miała skutek decyzji wywłaszczeniowej - przedmiotem wywłaszczenia będą wyłącznie te nieruchomości, które zostały wskazane przez inwestora (podmiot zarządzający portem morskim lub dyrektora urzędu morskiego) we wniosku o ustalenie lokalizacji inwestycji w zakresie budowy portów zewnętrznych. Inwestor, w tym przypadku podmiot zarządzający portem morskim,   
z mocy prawa nabędzie z dniem, w którym decyzja lokalizacyjna stanie się ostateczna, prawo użytkowania wieczystego wywłaszczonych nieruchomości wraz z prawem własności budynków, urządzeń i lokali na nich się znajdujących. Ustawa gwarantuje także ułatwienia w zajmowaniu terenów wód płynących, dróg publicznych bądź terenów kolejowych na czas realizacji inwestycji.

* **Ustawa z dnia 11 września 2019 r. o pracy na statkach rybackich (Dz. U. poz. 2197)**

Ustawa kompleksowo reguluje kwestie związane z życiem i pracą rybaków na statkach rybackich,   
jak również ich uprawnienia oraz obowiązki armatorów statków rybackich wobec nich. Podstawowym celem projektu jest implementacja do prawa krajowego dyrektywy Rady (UE) 2017/159 z dnia   
19 grudnia 2016 r. wdrażającej Umowę w sprawie wdrożenia Konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej pracy w sektorze rybołówstwa z 2007 r. zawartą dnia 21 maja 2012 r. między Generalną Konfederacją Spółdzielni Rolniczych przy Unii Europejskiej (COGECA), Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) oraz Stowarzyszeniem Krajowych Organizacji Przedsiębiorstw w Sektorze Rybołówstwa w Unii Europejskiej (Europêche) (Dz. Urz. UE L 25 z 31.01.2017, str. 12), która weszła w życie dnia 16 listopada 2017 r. Ponadto, ustawa wdraża międzynarodowe normy w zakresie stosunków pracy na statkach rybackich, określone w Konwencji   
nr 188 dotyczącej pracy w sektorze rybołówstwa, przyjętej przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy w Genewie dnia 30 maja 2007 r., które są transponowane do prawa Unii Europejskiej przedmiotową dyrektywą. Wdrożenie do prawa krajowego regulacji unijnych i międzynarodowych dotyczących pracy rybaków ma na celu poprawę warunków pracy i życia rybaków oraz zapewnienie ochrony zdrowia i bezpieczeństwa pracowników sektora rybołówstwa morskiego, pracujących na statkach rybackich pływających pod polską banderą.

## **Prace nad projektami ustaw w 2019 roku.**

Pozostałe działania obejmowały prace związane z projektem ustawy o zmianie ustawy o pracy na morzu. Celem projektu ustawy jest implementacja do polskiego prawa zmian wynikających z Poprawek do Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. (Konwencja MLC), które zostały przyjęte przez Specjalny Trójstronny Komitet w dniu 27 kwietnia 2018 r., a następnie zatwierdzone przez Międzynarodową Konferencję Pracy w dniu 5 czerwca 2018 r. Poprawki te podnoszą poziom ochrony praw pracowniczych marynarzy w przypadku uwięzienia na statku w wyniku piractwa lub zbrojnej napaści na statek. Przedmiotowe poprawki wchodzą w życie w dniu 26 grudnia 2020 r.

Ponadto, projekt ustawy wprowadza zmiany do ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz.U. z 2019 r. poz. 1889) wypracowane przez Zespół Trójstronny do spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego, mające poprawić funkcjonowanie przedmiotowej ustawy.

W dniu 4 czerwca 2019 r. Minister Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej wystąpił z wnioskiem o ratyfikację - za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie - Konwencji nr 188 dotyczącej pracy w sektorze rybołówstwa przyjętej przez Międzynarodową Konferencję Pracy w 2007 r. Konwencja została ratyfikowana przez Prezydenta RP w dniu 8 listopada 2019 r., a fakt ten został notyfikowany Dyrektorowi Generalnemu Międzynarodowego Biura Pracy 17 grudnia 2019 r. Konwencja nr 188 wejdzie w życie w stosunku do Polski w dniu 17 grudnia 2020 r.

Zgodnie z art. 19 ust. 5 b Konstytucji Międzynarodowej Organizacji Pracy Minister Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej przedłożył w dniu 29 maja 2019 r. Marszałkowi Sejmu RP tekst Poprawek z 2018 r. do Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. W porozumieniu z Ministerstwem Gospodarki Morskiej   
i Żeglugi Śródlądowej zainicjowana została procedura ratyfikacji - również za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie - Poprawek z 2018 r. Poprawki te wejdą w życie, jeżeli do końca wyznaczonego terminu,   
tj. do dnia 26 czerwca 2020 r. sprzeciwu nie złoży więcej niż 40 % państw-stron Konwencji według stanu na dzień 5 czerwca 2018 r.

## **Rozporządzenia.**

* Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 14 maja 2019 r.   
  w sprawie utworzenia obwodów głosowania na polskich statkach morskich w wyborach do Parlamentu Europejskiego w Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. poz. 920);
* 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. poz. 1701).
* Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 18 września 2019 r. w sprawie utworzenia obwodów głosowania na polskich statkach morskich w wyborach do Sejmu i do Senatu (Dz. U. poz. 1800);
* Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 30 września 2019 r. w sprawie powierzenia prowadzenia rejestru jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m i administrowania nim (Dz. U. z 2019 r. poz. 1908);
* Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 21 listopada 2019 r. w sprawie wzoru karty zdrowia dla rybaka na statku rybackim (Dz.U. poz. 2318);
* Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 4 grudnia 2019 r. w sprawie liczenia osób odbywających podróż na statkach (Dz. U. poz. 2391);
* Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 18 grudnia 2019 r. w sprawie trybu przeprowadzania inspekcji warunków pracy i życia rybaków na statku rybackim (Dz.U. poz. 20);
* Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 19 grudnia 2019 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie szczegółowego sposobu podziału ogólnych kwot połowowych i dodatkowych kwot połowowych (Dz. U. poz. 2492).
* Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 20 grudnia 2019 r. w sprawie inspekcji państwa portu (Dz. U. z 2020 r. poz. 90);
* Rozporządzenie Ministra Aktywów Państwowych z dnia 23 grudnia 2019 r. w sprawie szczegółowych kryteriów wyboru projektów do udzielenia wsparcia ze środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu (Dz.U. z 2019 r. poz. 2526);
* Rozporządzenie Ministra Aktywów Państwowych z dnia 23 grudnia 2019 r. w sprawie szczegółowych warunków udzielania oraz sposobu rozliczania wsparcia udzielonego   
  ze środków Funduszu Niskoemisyjnego Transportu (Dz.U. z 2019 r. poz. 2538);
* Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 24 grudnia 2019 r. w sprawie kontroli przestrzegania przepisów o czasie pracy i odpoczynku rybaków (Dz.U. z 2020 r. poz. 58);
* Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 24 grudnia 2019 r. w sprawie wzoru wniosku o wydanie zgody w sprawie wykorzystania pasa technicznego do innego celu niż utrzymanie brzegu w stanie zgodnym z wymogami bezpieczeństwa i ochrony środowiska oraz wykazu dokumentów, które należy dołączyć do wniosku ([Dz.U. 2019 poz. 2545](http://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20190002545));
* Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 31 grudnia 2019 r. w sprawie wzoru Rybackiego Certyfikatu Pracy (Dz.U. poz. 37).

Jednocześnie w 2019 r. trwały prace nad następującymi projektami rozporządzeń:

* projekt rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie inspekcji i audytów statku morskiego;
* projekt rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie sposobu prowadzenia rejestru jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m;
* projekt rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie wysokości opłat związanych z rejestracją jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m;
* projekt rozporządzenia Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie rejestracji jachtów i innych jednostek pływających o długości do 24 m;
* projekt rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie listy załogi statku rybackiego;
* projekt rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie wymagań   
  w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy i życia na statkach rybackich oraz szczegółowych wymagań technicznych w zakresie ich konstrukcji i wyposażenia;
* projekt rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie określenia współczynników przeliczeniowych na rok 2020 do przeliczania ilości organizmów morskich danych gatunków podlegających wymianie w ramach wymiany indywidualnych kwot połowowych pomiędzy armatorami statków rybackich oraz szczegółowych warunków wymiany tych kwot;
* projekt rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie zniesienia Urzędu Morskiego w Słupsku;
* projekt rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie określenia terytorialnego zakresu działania dyrektorów urzędów morskich i siedzib urzędów morskich;
* projekt rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej w sprawie granic morskich portów wojennych  
   (6 portów - Ustka, Kołobrzeg, Hel-Zachód, Gdynia, Dziwnów, Świnoujście);
* projekt rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej w sprawie stref zamkniętych na morskich wodach wewnętrznych oraz na morzu terytorialnym Rzeczypospolitej Polskiej;
* projekt rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej zmieniającego rozporządzenie w sprawie przepływu okrętów wojennych obcych państw przez polskie morze terytorialne oraz warunków wejścia tych okrętów na polskie morskie wody wewnętrzne.

# **DZIAŁANIA RZĄDU RP W ZAKRESIE POLITYKI MORSKIEJ.**

## **Realizacja priorytetowych zadań na rzecz rozwoju gospodarki morskiej.**

* **Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku.**

W dniu 17 września 2019 r. Rada Ministrów przyjęła Uchwałę nr 100 Rady Ministróww sprawie przyjęcia programu pod nazwą: „Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku”. Ten strategiczny dokument rządowy przygotowany został w celu dalszego usprawnienia funkcjonowania polskich portów morskich, wzmocnienia procesu ich rozwoju, a także wykorzystania w pełni potencjału, jakim porty dysponują. Program jest dokumentem o charakterze operacyjno-wdrożeniowym, realizującym także cele zawarte w „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku” w zakresie portów morskich, a także „Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)”, tj. najważniejszego strategicznego dokumentu w obszarze średnio- i długofalowej polityki gospodarczej, w której wskazany został jako jeden z tzw. projektów strategicznych.

Program określa cele i priorytety rozwojowe portów, wskazuje najważniejsze kierunki ich rozwoju,   
a także wyznacza konkretne przedsięwzięcia inwestycyjne do realizacji. Celem głównym programu jest trwałe umocnienie polskich portów morskich jako liderów wśród portów morskich basenu Morza Bałtyckiego, pełniących rolę kluczowych węzłów globalnych łańcuchów dostaw dla Europy Środkowo-Wschodniej oraz zwiększenie ich udziału w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju.

W programie kompleksowo uregulowano problematykę rozwoju polskich portów i przystani morskich. Oprócz działań ściśle związanych z inwestycjami w infrastrukturę portową zdefiniowano w nim również działania dotyczące rozwoju infrastruktury dostępowej do portów morskich od strony morza i lądu,   
w tym rozwój korytarzy drogowych i kolejowych oraz szlaków rzecznych, zapewniających lepszą dostępność transportową do portów morskich, a także wskazano działania służące ochronie środowiska i poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu portowego.

Wśród najważniejszych inwestycji ujętych w programie znajduje się m.in.: budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską, modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m oraz budowa Portu Centralnego w Gdańsku, Portu Zewnętrznego w Gdyni i Terminala Kontenerowego w Świnoujściu.

Program obejmuje trzy województwa: pomorskie, zachodniopomorskie oraz warmińsko-mazurskie. Uwzględniono w nim: 4 porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście), 28 portów niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej, w tym 9 portów regionalnych i 19 portów lokalnych oraz 50 przystani. Na wszystkie inwestycje wskazane w planie finansowym programu trzeba będzie przeznaczyć blisko 40 mld zł. Realizowane będą one m.in. z budżetu państwa, przy wsparciu środków UE, a także w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego.

* **Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany** **z Zatoką Gdańską na lata 2016 - 2022.**

Przedsięwzięcie realizowane jest w ramach Programu wieloletniego pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską na lata 2016 - 2022”, przyjętego w dniu 24 maja 2016 r. uchwałą   
nr 57/2016 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.

W 2019 r. zmianie uległa wartość Programu - z kwoty 880 mln zł na kwotę 1 987,5 mln zł, przede wszystkim z uwagi na wzrost cen materiałów na rynku budowlanym, a także zakres Programu   
(w ramach przedsięwzięcia przewidziano również likwidację mostu w Nowakowie). Wykonawcą Programu jest Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej sprawuje nadzór nad realizacją Programu. Program finansowany jest w całości ze środków z budżetu państwa. Realizacja zawartych umów pomiędzy Inwestorem - Urzędem Morskim w Gdyni   
a wykonawcami wyłonionymi w ramach przetargów, odbywa się na podstawie zawartych z nimi umów, zgodnie z załączonymi do tych umów harmonogramami.

Najistotniejsze osiągnięte w 2019 r. zadania w ramach realizacji inwestycji:

- Decyzja wojewody pomorskiego z dnia 15 lutego 2019 r. o zezwoleniu na realizację inwestycji   
w zakresie infrastruktury dostępowej pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”, część województwa pomorskiego.

- Decyzja wojewody pomorskiego z dnia 24.06.2019 r. o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie infrastruktury dostępowej pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”, część zlokalizowana w województwie warmińsko-mazurskim.

- w dniu 4.10.2019 r. podpisano umowę na roboty budowlane – zatwierdzona kwota kontraktowa brutto: 991 622 781,98 zł.

- w dniu 18.10.2019 r. Urząd Morski w Gdyni przekazał plac budowy Wykonawcy robót budowlanych.

- w dniu 09.12.2019 r. podpisano umowę na Oczyszczenie dna z materiałów ferromagnetycznych w tym wybuchowych na obszarze Zalewu Wiślanego w granicach Toru Wodnego i na obszarze Rzeki Elbląg w ramach projektu pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” (2 cześć zamówienia) - kwota brutto: 4 786 963,20 zł.

Pod koniec 2019 r. trwała ocena ofert w przetargu nieograniczonym na wyłonienie Inżyniera Kontraktu część I projektu „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoka Gdańską” oraz w przetargu nieograniczonym na sprawowanie nadzoru środowiskowego w trakcie realizacji robót budowlanych   
w ramach projektu.

* **Program ochrony brzegów morskich.**

Program ochrony brzegów morskich został przyjęty ustawą z dnia 28 marca 2003 r. o ustanowieniu programu wieloletniego „Program ochrony brzegów morskich” (Dz. U. z 2016 r. poz. 678). Program ma na celu ochronę najbardziej zagrożonych odcinków brzegu morskiego (w Programie zostały wskazane odcinki, na których mogą być prowadzone działania). Okres realizacji Programu: lata 2004-2023. Całkowita wartość Programu: 911 000 tys. zł. Wykonawcami Programu są Dyrektorzy Urzędów Morskich.

W ustawie budżetowej na rok 2019 zabezpieczono na realizację Programu wydatki w łącznej kwocie   
34.000 tys. zł, z przeznaczeniem dla jednostek realizujących jego zadania, tj. Urzędów Morskich w Gdyni, Słupsku i Szczecinie. Planowane nakłady z budżetu państwa na realizację zadań przewidzianych Programem nie mogą być w poszczególnych latach mniejsze niż 34.000 tys. zł. Powyższe wydatki zostały zrealizowane w kwocie 33.989 tys. zł, co stanowiło 99,9% kwoty zaplanowanych w 2019 r. środków budżetowych. Środki w wysokości 11 tys. zł nie zostały wydatkowane.

Na podstawie art. 2 a ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o ustanowieniu programu wieloletniego „Program ochrony brzegów morskich” wskaźnikiem realizacji Programu w danym roku jest długość linii brzegowej zabezpieczonej przed zjawiskiem erozji i powodzi od strony morza, liczona w kilometrach.

W 2019 r. zaplanowano realizację zadań w ramach Programu na 8,0 km linii brzegowej. Na koniec   
2019 r. wykonano zabezpieczenia brzegu morskiego przed zjawiskiem erozji i powodzi od strony morza na łącznej długości 12,38 km. Wyższe wykonanie wartości miernika osiągnięto w wyniku wprowadzenia nowych zadań do realizacji w trakcie roku budżetowego.

W wybranych lokalizacjach zapewniono minimalne poziomy bezpieczeństwa brzegu morskiego oraz zapewniono położenie brzegu morskiego po odwodnej stronie granicznej linii ochrony brzegu morskiego.

Urząd Morski w Gdyni zaplanował na realizację zadań 14.847 tys. zł (plan po zmianach), z czego zrealizowano zadania na kwotę 14.841 tys. zł.

Urząd Morski w Słupsku zaplanował na realizację zadań 11.000 tys. zł (plan po zmianach), z czego zrealizowano zadania na kwotę 10.994,7 tys. zł.

Urząd Morski w Szczecinie zaplanował na realizację zadań 8.152,6 tys. zł (plan po zmianach), z czego zrealizowano zadania na kwotę 8.152,5 tys. zł.

Od rozpoczęcia realizacji Programu do dnia 31 grudnia 2019 r. zrealizowano zadania na łączną kwotę   
539 717 tys. zł, co daje wykonanie wydatków na poziomie 59,24 %.

* **Program wieloletni pn. „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 o parametrach wynikających z aktualnie obowiązujących przepisów. Tory wodne, których parametry limitują możliwość korzystania z portów przez statki morskie podlegają stałemu spłycaniu - dla niezakłóconego funkcjonowania portów niezbędne jest ich ciągłe 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.

Do osiągniętych rezultatów (kamieni milowych) w 2019 r. można zaliczyć wykonanie następujących zadań:

- prace czerpalno - refulacyjne o kubaturze ok. 462 500 m3,

- prace konserwacyjno - remontowe na polach refulacyjnych,

- remont stawy zachodniej II BT i stawy wschodniej BT na TWŚ-S,

- remont znaków stałego oznakowania nawigacyjnego - stawa dolna nabieżnika Młyny,

- remont znaków stałego oznakowania nawigacyjnego - stawa cyplowa wyspy Mielin,

- prace konserwacyjno - remontowe i wymiana systemu odbojowego w obiektach UMS,

- remont Stawy światła sektorowego Domańce,

- remont pomostu cumowniczego do stawy światła sektorowego Domańce,

- remont oznakowania nawigacyjnego - remont dalb 40, 41,

- remont ostróg przy falochronie Centralnym w Świnoujściu,

- prace konserwacyjno-remontowe ostróg wyspy Chełminek.

* **Inwestycje morskie realizowane w 2019 r. współfinansowane ze środków unijnych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.**

- **Modernizacja wejścia do portu wewnętrznego (w Gdańsku). Etap IIIA** - projekt Urzędu Morskiego w Gdyni. Wartość projektu: 116 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 98,60 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 mb), Nabrzeże Flisaków (307,0 mb), Nabrzeże Retmanów (938,0 mb), Nabrzeże Polski Hak (355,0 mb), Nabrzeże Motławy nr XVIII (531,0 mb).

- **Modernizacja toru wodnego do Portu Północnego w Gdańsku** - projekt Urzędu Morskiego w Gdyni. Wartość projektu: 161mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 136,8 mln zł. Istotą projektu jest przebudowa toru wodnego wraz z dostosowaniem oznakowania nawigacyjnego zlokalizowanego na Zatoce Gdańskiej w rejonie Portu Północnego, będącego częścią Portu Morskiego w Gdańsku, mająca na celu powiększenie szerokości toru w dnie do docelowej 600 m oraz głębokości technicznej do docelowej 18 m.

- **Modernizacja układu falochronów osłonowych w Porcie Północnym w Gdańsku** - projekt Urzędu Morskiego w Gdyni. Wartość projektu: 795 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.

- **Pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia. Etap II – Pogłębienie toru podejściowego** - projekt Urzędu Morskiego w Gdyni. Wartość projektu: 70 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 59,5 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 (przebudowa) wejścia do portu   
z pozostawieniem szerokości wejścia głównego 140 m.

- **Zintegrowany system oznakowania nawigacyjnego z elementami e-Navigation** ­- projekt Urzędu Morskiego w Gdyni. Wartość projektu: 41 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 34,84 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 - ląd).

- **Wymiana taboru pływającego Urzędu Morskiego w Gdyni** ­- projekt Urzędu Morskiego w Gdyni. Wartość projektu: 80,98 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 68,79 mln zł. Projekt obejmuje zakup 5 jednostek taboru pływającego: specjalistyczna jednostka hydrograficzna wraz z wyposażeniem w postaci nowego systemu gromadzenia i obróbki danych hydrograficznych, jednostka dla obsługi Kapitanatu Portu Gdynia, jednostka do obsługi oznakowania nawigacyjnego na wodach Zalewu Wiślanego oraz 2 szybkie jednostki kontrolno-inspekcyjne.

- **Budowa morskiego systemu łączności w niebezpieczeństwie - GMDSS-PL** - projekt Urzędu Morskiego w Gdyni. Wartość projektu: 19 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 16,16 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.

- **Ochrona brzegów morskich w rejonie Półwyspu Helskiego** – projekt Urzędu Morskiego w Gdyni. Wartość projektu: 75 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 63,75 mln zł. Głównym elementem przedsięwzięcia jest odbudowa ostróg Władysławowo -  Kuźnica. Odnowiony system będzie się składał z około 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.

- **Zabezpieczenie przeciwpowodziowe Krynicy Morskiej** – projekt Urzędu Morskiego w Gdyni. Wartość projektu: 35 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 29,75 mln zł. W ramach projektu wykonana zostanie: budowa nowych wałów przeciwpowodziowych, przebudowa istniejących wałów przeciwpowodziowych przez podwyższenie korony wału oraz montaż mobilnych zapór przeciwpowodziowych. Celem projektu jest poprawa sprawności reagowania w sytuacji wystąpienia powodzi sztormowych, w szczególności zabezpieczenie miasta Krynica Morska przed powodziami od strony Zalewu Wiślanego, poprawa ochrony brzegu Morza Bałtyckiego oraz minimalizowanie strat wynikających z erozji lądu i cofania się brzegu.

- **Przegląd i aktualizacja wstępnej oceny ryzyka powodziowego od strony morza, w tym morskich wód wewnętrznych** - projekt Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Wartość projektu: 0,7 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 0,58 mln zł. W ramach projektu wykonano m.in. identyfikację obszarów narażonych na niebezpieczeństwo powodzi, na których stwierdza się istnienie dużego ryzyka powodziowego lub obszarów, na których wystąpienie dużego ryzyka jest prawdopodobne. Wyniki aktualizacji zostały wykorzystane do opracowania map zagrożenia powodziowego i map ryzyka powodziowego, a w konsekwencji do sporządzenia planów zarządzania ryzykiem powodziowym*.*

-**Przegląd i aktualizacja planów zarządzania ryzykiem powodziowym od strony morza, w tym morskich wód wewnętrznych** - projekt Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Wartość projektu: 2,0 mln zł w tym dofinansowanie ze środków UE: 1,7 mln zł. Projekt ma na celu opracowanie przeglądu i aktualizacji planów zarządzania ryzykiem powodziowym przyjętych przez Radę Ministrów w formie rozporządzeń w sprawie przyjęcia planów zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszarów dorzeczy Odry i Wisły w odniesieniu do zagrożenia powodzią od strony morza, w tym morskich wód wewnętrznych oraz opracowanie planów zarządzania ryzykiem powodziowym w zakresie zgodnym z wymogami ustawy - Prawo wodne. Celem nadrzędnym planów zarządzania ryzykiem powodziowym jest ograniczenie potencjalnych negatywnych skutków powodzi dla życia i zdrowia ludzi, środowiska, dziedzictwa kulturowego oraz działalności gospodarczej. W ramach projektu wykonano m.in. identyfikację obszarów narażonych na niebezpieczeństwo powodzi, na których stwierdza się istnienie dużego ryzyka powodziowego lub obszarów, na których wystąpienie dużego ryzyka jest prawdopodobne. Wyniki aktualizacji zostały wykorzystane do opracowania map zagrożenia powodziowego i map ryzyka powodziowego, a w konsekwencji do sporządzenia planów zarządzania ryzykiem powodziowym.

- **Modernizacja toru wodnego Świnoujście - Szczecin do głębokości 12,5 m** - projekt Urzędu Morskiego w Szczecinie. Wartość projektu: 1,44 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. Ponadto, zakresem projektu objęto również odcinek Kanału Grabowskiego o długości ok. 0,43 km między Obrotnicą Orli Przesmyk i Obrotnicą na Kanale Grabowskim (na wysokości Kanału Dębickiego) oraz odcinek toru wodnego o długości ok. 0,39 km między Nabrzeżem Zbożowym i Obrotnicą Kanał Grabowski/Kanał Dębicki. Wykonane zostaną również następujące roboty: przebudowa (regulacja) skarp brzegowych bez umocnień, niwelacja dna   
w strefie Świnoujścia (Kanały Piastowski i Mieliński), budowa i przebudowa umocnień brzegowych   
i budowli hydrotechnicznych wraz z przylegającą infrastrukturą, przebudowa kolidujących sieci branżowych, pogłębienie i poszerzenie 3 obrotnic statków (na wysokości Polic, przy Przesmyku Orlim na Przekopie Mieleńskim u wejścia do Kanału Grabowskiego oraz na połączeniu Kanału Grabowskiego i Basenu Dębickiego).

W 2019 r. w ramach projektu zrealizowano prace koncepcyjno-projektowe, prace geologiczne, saperskie (tj. oczyszczanie z niewybuchów), a także pozyskanie terenu dla realizacji inwestycji „Modernizacja toru wodnego Świnoujście - Szczecin do głębokości 12,5 m”. Przeprowadzono także procedurę przetargową na wyłonienie Wykonawcy zadania „Modernizacja obiektów Bazy Oznakowania Nawigacyjnego Urzędu Morskiego w Szczecinie” oraz przekazano plac budowy Wykonawcy robót budowlanych.

W 2019 roku, łącznie wydano środki finansowe w wysokości 44.331,3 tys. zł, z przeznaczeniem na:

- projekt wykonawczy  dla Modernizacji obiektów Bazy Oznakowania Nawigacyjnego Urzędu Morskiego w Szczecinie;

- koszty ogólne wykonawcy kontraktu na „Zaprojektowanie oraz wykonanie robót budowlanych   
i pogłębiarskich w ramach modernizacji toru wodnego Świnoujście - Szczecin do głębokości 12,5 m”;

- usunięcie obiektów ferromagnetycznych oraz obiektów niebezpiecznych;

- Inżynierów  Kontraktu (dla obu podzadań);

- obsługę prawną inwestycji (dla obu podzadań);

- promocję projektu;

- dodatki zadaniowe wraz z pochodnymi;

- nabycie gruntów pod inwestycję, uzyskanie prawa do dysponowania nieruchomością na cele budowlane.

Ponadto w dniu 20 grudnia 2019 r. Wykonawcę złożył wniosek o pozwolenie na budowę.

- **Budowa dwóch wielozadaniowych jednostek pływających** - projekt Urzędu Morskiego w Szczecinie. Wartość projektu: 222,27 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 188,87 mln zł. Jednostki będą pełnić funkcję lodołamaczy, a także służyć do obsługi oznakowania nawigacyjnego, holowania statków, prowadzenia prac hydrograficznych i zwalczania rozlewów. Będą mogły również służyć jako jednostki o funkcjach ratowniczych i przeciwpożarowych, wspomagając w tych zadaniach inne służby.

- **Zabezpieczenie zagrożonych odcinków zachodniego wybrzeża** - projekt Urzędu Morskiego   
w Szczecinie. Wartość projektu: 53 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 45,05 mln zł. Przedmiotowy projekt realizowany jest w celu zabezpieczenia brzegu morskiego pomiędzy Dziwnówkiem a Dziwnowem (km 385,40 - 388,30) oraz Rewalem a Trzęsaczem (km 372,00 - 373,50). W ramach projektu wykonana zostanie modernizacja grupy ostróg,  budowa opaski brzegowej kamiennej oraz sztuczne zasilanie brzegu morskiego na wybranych odcinkach.

**- Przebudowa wraz z rozbudową istniejącego systemu umocnień brzegowych na wysokości miejscowości Mielno** - projekt Urzędu Morskiego w Słupsku. Wartość projektu: 54 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 45,90 mln zł. W ramach przedsięwzięcia wykonana zostanie  modernizacja opasek brzegowych, remont ostróg oraz sztuczne zasilanie brzegu morskiego w rejonie Mielna. Celem projektu jest odbudowa oraz zabezpieczenie brzegu morskiego pomiędzy 297,7 a 301,0 km wybrzeża.

- **Budowa wielozadaniowego statku ratowniczego dla Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa** - projekt Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa. Wartość projektu: 280 mln zł,   
w tym dofinansowanie ze środków UE: 238 mln zł. Statek będzie posiadać następujące funkcje: poszukiwanie i ratowanie rozbitków, udzielanie im pomocy medycznej, możliwość stworzenia ośrodka koordynacyjnego w przypadku masowych akcji ratowniczych, zwalczanie zagrożeń chemicznych na morzu, w tym zagrożeń olejowych, gaszenie pożarów na statkach w celu ratowania życia, a także awaryjny odładunek statku będącego w niebezpieczeństwie, holowania awaryjne i asysta ratownicza. Planowana całkowita długość nowego statku to max 85 m, zanurzenie max 5,5 m.

- **Pogłębianie 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: 557 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 Nabrzeża Gościnnego oraz przebudowa Nabrzeża Indyjskiego   
i Nabrzeża Helskiego.

- **Rozbudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia - przebudowa   
i elektryfikacja** - projekt Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. Wartość projektu: 40,6 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 19,80 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.

- **Budowa publicznego terminalu promowego w Porcie Gdynia** - projekt Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. Wartość projektu: 289,4 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 116,83 mln zł. Projekt zakłada budowę nowego terminalu promowego we wschodniej części Portu Gdynia wraz   
z infrastrukturą towarzyszącą, umożliwiającą sprawną obsługę ładunków i pasażerów oraz poprawę dostępności transportowej portu oraz przebudowę układu komunikacyjnego do wschodniej części Portu Gdynia w obrębie Węzła Ofiar Grudnia ’70. Terminal przejmie funkcje dotychczas eksploatowanego, niedużego terminalu na Nabrzeżu Helskim II.

- **Budowa infrastruktury portowej do odbioru ścieków sanitarnych ze statków w Porcie Gdynia** - projekt Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. Wartość projektu: 27,06 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 18,70 mln zł. Projekt ma na celu poprawę konkurencyjności poprzez wykonanie nowej   
i dostosowanie istniejącej infrastruktury kanalizacyjnej do odbierania ścieków sanitarnych ze statków   
i zrzut tych ścieków do sieci kanalizacji sanitarnej miasta Gdynia. Projekt polega na budowie zbiorczego systemu kanalizacji sanitarnej grawitacyjno-tłocznej do odbioru ścieków sanitarnych ze statków wraz   
z budową i przebudową niezbędnej infrastruktury podziemnej i naziemnej, pracami rozbiórkowymi   
i odtworzeniowymi. Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie Portu Gdynia, we wschodniej części Gdyni i obejmuje nabrzeże Francuskie, Belgijskie, Polskie oraz ciąg ul. Polskiej i plac XXVII.

- **Poprawa dostępu do Portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego** - projekt Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Wartość projektu: 423,5 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: 311 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 128 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 zalądowanie 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: 118,08 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 57,60 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.

- **Zakup statku pożarniczego dla Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście** - projekt Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Wartość projektu: 28 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 23 mln zł. Inwestycja polega na budowie statku mającego za zadanie prowadzenie akcji ratowniczo-gaśniczych, zabezpieczanie akwenu portowego przed pożarem, ochronę przeciwpożarową i asystę, np. gazowców w granicach portu Szczecin i Świnoujście.

- Kompleksowe zabezpieczenie przeciwpowodziowe Żuław – etap II – Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku -

## **Realizacja priorytetowych działań na rzecz rozwoju gospodarki wodnej.**

W 2019 r. kontynuowano współpracę międzyrządową z krajami graniczącymi z Polską na poziomie komisji dwustronnych. W dniach 9-30 sierpnia 2019 r. odbyło się 18. posiedzenie Polsko - Ukraińskiej Komisji do Spraw Wód Granicznych. Strony podsumowały roczną współpracę w gospodarce wodnej   
w zlewni Bugu i Sanu w okresie od września 2018 r. do sierpnia 2019 r. Zakres współpracy obejmuje m.in. badania i wymianę danych hydrometeorologicznych i hydrogeologicznych, ochronę wód granicznych przed zanieczyszczeniem, ochronę przeciwpowodziową i przeciwdziałanie skutkom suszy oraz planowanie w gospodarce wodnej. Prace są prowadzone w ramach czterech grup roboczych.

W dniu 17 października 2019 r. odbyło się III Posiedzenie Wspólnego Komitetu do spraw wdrożenia Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Federalnej Niemiec o wspólnej poprawie sytuacji na drogach wodnych na pograniczu polsko-niemieckim (ochrona przeciwpowodziowa, warunki przepływu i żeglugi). Omówiono stan zaawansowania poszczególnych zadań inwestycyjnych na Odrze granicznej wynikających z podpisanej w 2015 r. umowy. Komitet zobowiązał grupę roboczą do przedstawienia wspólnego harmonogramu prac, który uwzględni konieczność jak najszybszego rozpoczęcia działań w najważniejszych miejscach limitujących przepływ wód i zdefiniowanych   
w umowie jako priorytetowe.

W dniach 22-23 października 2019 r. w Brnie odbyło się coroczne posiedzenie Polsko-Czeskiej Komisji ds. Wód Granicznych. Podsumowano najważniejsze zadania zrealizowane przez administracje obydwu krajów w odniesieniu do utrzymania cieków przygranicznych, planowania inwestycji, współpracy   
w dziedzinie prognozowania hydrometeorologicznego i monitorowania jakości wód. Bieżąca współpraca na wodach granicznych jest realizowana w czterech polsko-czeskich tematycznych grupach roboczych. Grupy spotykają się regularnie w ciągu roku w celu wymiany informacji i koordynacji działań wyznaczonych przez Polsko-Czeską Komisję Wód Granicznych.

W dniach 18-19 listopada 2019 r. w Brześciu odbyło się III posiedzenie Polsko-Białoruskiej grupy roboczej ds. odbudowy szlaku wodnego E40 na odcinku Dniepr-Wisła. Podczas posiedzenia przedyskutowano podjęte działania na rzecz rozwoju E40, zaproponowano rozważenie powołania międzynarodowej komisji ds. funkcjonowania E40 oraz przedstawiono koncepcję utworzenia regularnego połączenia wodnego śródlądowego na odcinku granicznym pomiędzy Brześciem (Białoruś) i Małaszewiczami (Polska).

* **Program Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły**

W 2019 r. kontynuowane były prace nad opracowaniem Studium wykonalności dla drogi wodnej E-40: „Studium wykonalności dla modernizacji drogi wodnej E-40 dla rzeki Wisły na odcinku od Gdańska do Warszawy i E-40 na odcinku od Warszawy do granicy Polska-Białoruś (Brześć) oraz drogi wodnej E-70 na odcinku od Wisły do Zalewu Wiślanego (do Elbląga)”. Celem opracowania jest m.in. szczegółowa analiza zasadności kompleksowego zagospodarowania wymienionych dróg wodnych oraz sprawdzenie, czy istnieją ograniczenia techniczne, środowiskowe, finansowe, organizacyjne, prawne i inne, które uniemożliwiają jego realizację. Studium ma też określić zakres projektowanego przedsięwzięcia i jego główne parametry techniczne. Celem dokumentu jest też oszacowanie nakładów inwestycyjnych niezbędnych do realizacji programu oraz określenie harmonogramu wydatków i potencjalnych źródeł finansowania. Studium ma też zawierać analizę popytu na transport śródlądowy, towarowy i pasażerski dla dróg wodnych będących przedmiotem opracowania, tak w aspekcie krajowym, jak i europejskim. Zatwierdzony zaktualizowany Harmonogram przewiduje rozpoczęcie procedury odbiorowej Studium w dniu 30 kwietnia 2020 r.

## **Działania inwestycyjne na rzecz rozwoju infrastruktury oraz dostępności do portów.**

W „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku” (SRT2030,) stanowiącej załącznik do uchwały nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. w sprawie przyjęcia „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku (M.P poz. 1054), ujęto w ramach polityki morskiej szereg działań i projektów strategicznych w ramach poszczególnych kierunków interwencji. Zostało to przygotowane w ścisłej współpracy z MGMiŻŚ i odnosi się m.in. do rozwoju infrastruktury polskich portów morskich, poprawy parametrów szlaków wodnych, lepszego powiązania transportu morskiego z transportem od strony lądu, poprawy standardów bezpieczeństwa i systemów wspomagających, zwiększenia atrakcyjności usług polskich przedsiębiorców operujących w ramach transportu morskiego, zwiększenia potencjału polskich armatorów morskich, unowocześniania i cyfryzacji transportu morskiego, zmniejszenia presji oddziaływania transportu morskiego na środowisko naturalne, zapewnienia odpowiedniej jakości kadry pracowników, czy też stworzenia instrumentów prawnych i finansowych służących powyższym. Wśród projektów strategicznych w SRT2030 wymieniono: Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku, Program wieloletni pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską na lata 2016 - 2022”, Port Centralny w Gdańsku, Port Zewnętrzny w Gdyni, Terminal kontenerowy w Świnoujściu, Modernizację toru wodnego Świnoujście-Szczecin do 12,5 m oraz Program wieloletni pn. „Utrzymanie dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2019-2028".

Ministerstwo Infrastruktury podejmowało działania na rzecz zwiększenia dostępności do portów m.in.   
w zakresie infrastruktury drogowej (budowa autostrad i dróg ekspresowych) w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023. Drogami kluczowymi dla dostępu do polskich portów morskich jest autostrada A1 oraz drogi ekspresowe S3, S6 oraz S7. W roku 2019 oddano do użytku następujące odcinki ww. dróg:

- w ciągu autostrady A1 odcinki od węzła Pyrzowice do węzła Blachownia o łącznej długości 36,6 km. Ponadto w trybie tymczasowej organizacji ruchu został udostępniony odcinek od węzła Blachownia do węzła Rząsawa (21,2 km),

- w ciągu drogi ekspresowej S6 sześć odcinków realizacyjnych miedzy węzłem Goleniów a początkiem obwodnicy Koszalina o łącznej długości 119,4 km,

- w ciągu drogi ekspresowej S7 odcinek Koszwały – Nowy Dwór Gdański o długości 20,5 km.

W roku 2019 rozpoczęto budowę odcinków: Bełchatów - Kamieńsk w ciągu autostrady A1 (24,2 km), Miękowo - koniec obwodnicy Brzozowa na drodze ekspresowej S3 (26,1 km), Luzino - Gdynia Wielki Kack na drodze ekspresowej S6 (30,5 km), Napierki - Płońsk na drodze ekspresowej S7 (71,2 km). Ogłoszono również przetargi na projektowanie i budowę odcinka Świnoujście - Troszyn na drodze ekspresowej S3 (33 km) oraz odcinka Płońsk - Czosnów na drodze ekspresowej S7 (34,6 km).

W dniu 17 września 2019 r. weszła w życie ustawa z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o portach   
i przystaniach morskich oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1716). Ustawa nie tylko wzmacnia pozycję podmiotów zarządzających portami i przystaniami morskimi oraz usprawnia funkcjonowanie portów, ale także dostosowuje akty prawne regulujące organizację i funkcjonowanie portów do postanowień rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352 z dnia 15 lutego 2017 r. ustanawiającego ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów (Dz. Urz. UE L 57 z 03.03.2017, str. 1).

W kwestii poprawy dostępu drogowego do portu w Gdyni należy wskazać, że powyższa ustawa zmienia m.in. przepisy ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, wprowadzając następujące zmiany:

- w art. 5 po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. W przypadku konieczności zapewnienia dostępu drogowego w standardzie wymaganym dla transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) do polskich portów wymienionych w załączniku II do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r.   
w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej   
i uchylającego decyzję nr 661/2010/UE (Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013, str. 1, z późn. zm.) minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej, po zasięgnięciu opinii właściwych sejmików województw, a w miastach na prawach powiatu – opinii rad miast, w drodze rozporządzenia, zalicza drogi do kategorii dróg krajowych, mając na uwadze kryteria zaliczenia określone w ust. 1.”;

- w art. 19 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. W granicach miast na prawach powiatu zarządcą wszystkich dróg publicznych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych oraz dróg, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 5 ust. 2a, jest prezydent miasta”.

Jednocześnie należy wskazać, że w art. 19 ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o portach   
i przystaniach morskich oraz niektórych innych ustaw ustawodawca określił maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem finansowym ustawy. Limit ten wynosi w latach 2019 - 2028 do 2 mld zł. Organem właściwym do monitorowania wykorzystania limitu wydatków jest minister właściwy do spraw transportu.

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.

Natomiast dostępność drogowa portu w Gdańsku poprawiła się dzięki inwestycjom infrastrukturalnym w Gdańsku, przede wszystkim dzięki tzw. Trasie Sucharskiego. W 2012 r. oddane zostały kluczowe dla obsługi Deepwater Container Terminal Gdańsk (DCT Gdańsk) odcinki trasy między: ul. Elbląską   
a Południową Obwodnicą oraz między mostem Jana Pawła II przez Martwą Wisłę a węzłem Ku Ujściu, z którym łączy się ul. Kontenerowa.

Na etapie dokumentacyjnym znajdują się drogowe projekty prowadzone przez miejską spółkę „Gdańska Agencja Rozwoju Gospodarczego”. Projekty dotyczą drogi Nowe Kaczeńce, która połączy ul. Majora Sucharskiego z DCT Gdańsk oraz część ul. Nowa Portowa, która ma zapewnić dostęp od ul. Nowe Kaczeńce do Pomorskiego Centrum Dystrybucyjnego na zapleczu DCT Gdańsk.

W przypadku Gdańskiego Terminala Kontenerowego kluczową inwestycją było „Połączenie Portu Lotniczego z Portem Morskim Gdańsk - Trasa Słowackiego” wraz z wydrążeniem tunelu pod Martwą Wisłą, co umożliwia wyjazd z rejonów portowych z ominięciem centrum Gdańska. Inwestycja została ukończona w 2016 r.

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 2013 r. została ukończona inwestycja „Przebudowa ulicy Struga” w ciągu drogi krajowej nr 10. W 2019 r. rozpoczęła się realizacja 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. Zgodnie ze znowelizowanym we wrześniu 2019 r. „Programem Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)”, odcinek drogi ekspresowej S3 Świnoujście - Troszyn zostanie zbudowany w latach 2022-2024. Należy wyjaśnić, że wersja Programu z 2015 r. nie gwarantowała realizacji tego odcinka, gdyż stawiała go na odległym miejscu listy priorytetów przy założonym budżecie o 100 mld zł niższym niż wartość wszystkich zadań ujętych w Programie.

Inwestycje na liniach kolejowych, które dofinansowane są przez ministra właściwego do spraw transportu, realizowane są w oparciu o Krajowy Program Kolejowy obowiązujący do 2023 roku (KPK), który jest programem wieloletnim. Dokument ten realizuje strategie przyjęte przez Radę Ministrów,   
w tym „Strategię na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)" oraz „Strategię Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku". KPK obowiązuje do roku 2023, czyli do momentu, w którym kończy się możliwość dofinansowania projektów w ramach perspektywy finansowej UE na lata 2014-2020. Dokument ten określa wielkość i źródła finansowania (w tym środki z UE oraz środki krajowe), a także stanowi podstawę dla zapewnienia finansowania inwestycji zgodnie z ustawą o finansach publicznych.

W ramach KPK Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. prowadzi szereg inwestycji związanych   
z poprawą dostępu kolejowego do portów morskich:

- Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni,

- Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk,

- Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa),

- Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu.

Projektami współuczestniczącymi w poprawie dostępu do ww. portów morskich są:

- Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz - Trójmiasto (linia kolejowa nr 201),

- Prace w ciągu C-E 65 na odcinku Zduńska Wola - Inowrocław - Tczew na obszarach LCS Zduńska Wola Karsznice, LCS Inowrocław, LCS Bydgoszcz Główna i LCS Tczew.

## **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 osiąganych z eksploatacji w transporcie międzynarodowym statków morskich oraz dochodów z tytułu pracy najemnej wykonywanej na pokładzie statku morskiego eksploatowanego w transporcie międzynarodowym.

Dodatkowo UPO zawierają także regulacje dotyczące stosowanej przez państwa metody unikania podwójnego opodatkowania, która może mieć wpływ na opodatkowanie w Polsce również uzyskiwanych przez polskich rezydentów podatkowych dochodów, o których mowa powyżej.

Należy wskazać, że zawierane przez Polskę UPO są co do zasady wzorowane na Modelowej Konwencji OECD w sprawie podatku od dochodu i majątku (MK OECD). MK OECD w kształcie nadanym   
w 2017 r. definiuje transport międzynarodowy jako wszelki transport statkiem morskim lub statkiem powietrznym, poza przypadkami, gdy statek jest eksploatowany wyłącznie między miejscami położonymi w umawiającym się państwie i gdy przedsiębiorstwo, które eksploatuje statek morski lub powietrzny nie jest przedsiębiorstwem tego państwa (art. 3 ust. 1 lit. e MK OECD). W zakresie opodatkowania zysków pochodzących z eksploatowania przez przedsiębiorstwo umawiającego się państwa statków morskich lub powietrznych w transporcie międzynarodowym, opodatkowanie tychże zysków może nastąpić wyłącznie w tym umawiającym się państwie, w którym działa takie przedsiębiorstwo (art. 8 ust. 1 MK OECD). Zasady takie są stosowane także w odniesieniu do zysków pochodzących z uczestnictwa w umowie poolowej, we wspólnym przedsięwzięciu lub w międzynarodowym związku eksploatacyjnym (art. 8 ust. 2 MK OECD). Zgodnie z MK OECD wynagrodzenie uzyskane w związku z wykonywaniem pracy najemnej na pokładzie statku morskiego lub statku powietrznego eksploatowanego w transporcie międzynarodowym w charakterze regularnego członka załogi takiego statku, może być opodatkowane tylko w tym umawiającym się państwie, którego rezydentem podatkowym jest osoba wykonująca taką pracę, chyba że praca jest wykonywana na pokładzie statku morskiego lub powietrznego eksploatowanego wyłącznie w drugim umawiającym się państwie (art. 15 ust. 3 MK OECD).

* **Negocjacje bilateralne UPO w 2019 r.**

W 2019 r. prowadzone były negocjacje w celu zawarcia nowych UPO oraz protokołów zmieniających obowiązujące UPO (które dotyczą również kwestii, o których mowa powyżej) z szeregiem partnerów traktatowych, m.in. z:

- Brazylią, Cyprem, Gruzją, Hiszpanią, Francją – nowe UPO;

- Maltą, Holandią, Szwecją, Niderlandami, Niemcami – protokoły zmieniające UPO.

Niektóre z negocjacji/renegocjacji już się zakończyły (tj. zostały parafowane projekty UPO/protokołów zmieniających), jednakże w 2019 r. nie doszło do podpisania żadnej UPO/protokołu zmieniającego UPO. Nie jest zatem możliwe w sposób pewny wskazanie ostatecznych rozwiązań przyjętych   
w ww. UPO/protokołach we wskazanym powyżej zakresie. Dopiero bowiem po podpisaniu danej UPO/protokołu można mówić w sposób definitywny o przyjęciu konkretnych regulacji.

Z perspektywy prac prowadzonych w 2019 r. kluczowe jest wynegocjowanie UPO z Brazylią. Ma to duże znaczenie, gdyż obecnie Polski i Brazylii nie łączy UPO, Brazylia jest zaś dla Polski najważniejszym partnerem handlowym w Ameryce Łacińskiej, a rynek brazylijski z uwagi na swoją wielkość oraz perspektywy rozwoju może odgrywać w przyszłości ważną rolę dla Polski. W parafowanym projekcie UPO zakładane jest przyjęcie rozwiązań zgodnych z aktualnym brzmieniem MK OECD. Podpisanie UPO jest wstępnie planowane na 2020 r., jednakże wskazać należy, że jest to zależne od dostępności partnera traktatowego.

Jednocześnie warto podkreślić, że zgodnie z ustawą o umowach międzynarodowych, każdorazowo przed rozpoczęciem negocjacji UPO/protokołów zmieniających UPO oraz przed podpisaniem UPO/protokołów zmieniających UPO odbywa się procedura uzyskania zgody na rozpoczęcie negocjacji UPO/podpis UPO, która obejmuje również konsultacje międzyresortowe. W ramach tych uzgodnień, projekty ww. dokumentów są przedstawiane wszystkim Ministrom.

* **Zmiany wynikające z Konwencji MLI**

Dodatkowo wskazania wymaga, że niezależnie od bilateralnych negocjacji UPO, Polska przystąpiła do Konwencji wielostronnej implementującej środki traktatowego prawa podatkowego mające na celu zapobieganie erozji podstawy opodatkowania i przenoszeniu zysku, sporządzonej w Paryżu w dniu 24 listopada 2016 r. (Konwencja MLI). Jeden przepisów Konwencji MLI przewiduje możliwość zmiany metody unikania podwójnego opodatkowania (o której mowa powyżej) z metody wyłączenia (zwolnienia) z progresją na metodę odliczenia (zaliczenia/kredytu) proporcjonalnego.

W poniższej tabeli zaprezentowano UPO z państwami, w których metoda unikania podwójnego opodatkowania została już zmieniona przez Konwencję MLI, bądź zostanie zmieniona w najbliższym czasie (dane Ministerstwa Finansów).

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Dochody uzyskiwane  od 1 stycznia2019 r. | Dochody uzyskiwane  od 1 stycznia 2020 r. | Dochody uzyskiwane  od 1 stycznia2021 r. |
| Austria  Słowenia | Wielka Brytania  Irlandia  Finlandia  Izrael  Japonia  Litwa  Nowa Zelandia  Słowacja | Norwegia  Belgia  Kanada  Dania |

## 

## **Uczestnictwo w pracach grup roboczych na forum UE i w układzie regionalnym.**

Przedstawiciele Polski aktywnie uczestniczyli w pracach grup roboczych Komisji Europejskiej i Rady, organizacji międzynarodowych systemu Narodów Zjednoczonych oraz organizacji regionalnych, których zakres działalności dotyczy spraw morskich.

* **Grupa Ekspertów Państw Członkowskich do spraw Zintegrowanej Polityki Morskiej   
  wraz z podgrupami roboczymi (grupa KE).**

Grupa stanowi najważniejsze forum dyskusyjne na poziomie eksperckim umożliwiające wymianę bieżących informacji dotyczących prowadzenia zintegrowanej polityki morskiej na szczeblu UE   
oraz w państwach członkowskich. W 2019 r. przedmiotem prac Grupy była poprawa procesu wymiany informacji między organami nadzoru morskiego, który jest jednym z kluczowych celów strategicznych UE w ramach zintegrowanej polityki morskiej. Przedmiotem dyskusji były dokumenty przygotowane przez Komisję Europejską dotyczące głównych działań oraz procesu zarządzania fazą przejściową CISE. Zgodnie z dokumentem koncepcyjnym przedstawiającym zakres i cele okresu przejściowego   
w dokumentach szczegółowo opisano kwestie techniczne, ramy operacyjne i administracyjne, które należy wprowadzić w celu ułatwienia przejścia do fazy operacyjnej CISE po 2020 r. Dyskutowano także o działaniach, jakie państwa członkowskie powinny podjąć na szczeblu krajowym w celu zapewnienia spójnego zarządzania fazą przejściową. Podkreślano nadrzędne znaczenie CISE dla zapewnienia właściwego nadzoru i wymiany informacji w obszarach morskich UE oraz jego znaczenie dla bezpieczeństwa morskiego w powiązaniu ze zrewidowanym Planem Działań Europejskiej Strategii Bezpieczeństwa na Morzu.

* **Grupa Przyjaciół Prezydencji Rady UE do spraw Zintegrowanej Polityki Morskiej.**

W 2019 r. przedmiotem prac Grupy był projekt Konkluzji Rady w sprawie zintegrowanej polityki morskiej, dotyczących zarządzania oceanicznego, które koncentrowały się na następujących obszarach: oceany i zmiany klimatyczne, wiedza o morzu, bezpieczeństwo morskie i nadzór morski, zrównoważona niebieska gospodarka, śmieci morskie i odpady z tworzyw sztucznych oraz region Arktyki.

Ważnym punktem kilku posiedzeń Grupy były uzgodnienia dotyczące listy dobrowolnych zobowiązań UE na konferencję wysokiego szczebla „Our Ocean”, która odbyła się w dniach 23-24 października   
2019 r. w Norwegii. Głównym celem dorocznej konferencji oceanicznej organizowanej z inicjatywy Komisji Europejskiej jest wzmocnienie współpracy i partnerstwa między różnymi zainteresowanymi stronami z branży morskiej, co przekłada się na konkretne i możliwe do podjęcia zobowiązania. Tematyka konferencji koncentruje się przede wszystkim na wpływie zmian klimatu na oceany, zanieczyszczeniu mórz i ochronie wrażliwych ekosystemów morskich, zrównoważonym rybołówstwie, morskich obszarach chronionych, a także „niebieskiej” gospodarce oraz bezpieczeństwie morskim. Ostatecznie podczas konferencji podjęto 370 zobowiązań o łącznej wartości 63 bln dolarów, a 80%   
z nich to zobowiązania sektora prywatnego.

Przedmiotem pracy Grupy był również projekt deklaracji politycznej wraz z listą dobrowolnych zobowiązań, która miała zostać zaprezentowana w imieniu UE podczas Konferencji Oceanicznej Narodów Zjednoczonych (2020 UN Ocean Conference), współorganizowanej przez rządy Kenii   
i Portugalii w dniach 2-6 czerwca 2020 r. w Lizbonie. Zgodnie z deklaracją polityczną UE chce odgrywać wiodącą rolę w międzynarodowym zarządzaniu oceanami, również w dyskusjach na forum ONZ. Celem Konferencji jest wzmacnianie wysiłków społeczności międzynarodowej na rzecz tworzenia   
i stymulowania nowych rozwiązań opartych na nauce i innowacjach w dziedzinie globalnych działań oceanicznych, m.in. dla realizacji celów zrównoważonego rozwoju, w tym szczególnie celu 14 podkreślającego potrzebę ochrony oraz zrównoważonego wykorzystywania światowych oceanów, mórz i zasobów morskich.

Tematem prac grupy był również projekt porozumienia w sprawie deklaracji ustanawiającej strategiczne partnerstwo oceaniczne pomiędzy UE i Kanadą. Grupa otrzymała od Komisji Europejskiej informacje na temat stanu negocjacji partnerstwa, które jest efektem kilkuletnich dwustronnych rozmów między KE a Kanadą i ma na celu wzmocnienie współpracy w kluczowych obszarach zarządzania oceanami, takich jak realizacja celów zrównoważonego rozwoju w zakresie oceanów, promowanie ochrony środowiska morskiego i zrównoważonego „niebieskiego wzrostu”, badania morskie, międzynarodowe zarządzanie rybołówstwem oraz zwiększanie skuteczności systemów kontroli, inspekcji i egzekwowania, godne warunki pracy, wspólne wyzwania i możliwości związane z Oceanem Arktycznym i Oceanem Atlantyckim, zwalczanie połowów NNN i bezpieczeństwo morskie.

Podczas spotkań Grupy Komisja Europejska zaprezentowała także raport dotyczący Wspólnego sprawozdania dla Parlamentu Europejskiego i Rady: „Poprawa międzynarodowego zarządzania oceanem - dwa lata postępów”, który obejmuje lata 2016-2018. KE poinformowała, że wszystkie 50 działań, które wymienia wspólny komunikat „Międzynarodowe zarządzanie oceanami - program działań na rzecz przyszłości oceanów” - ([JOIN(2016) 49](https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/join-2016-49_en.pdf)) jest realizowanych lub zostało zrealizowanych. Zdaniem KE wszystkie te działania wzmocniły rolę UE jako wiarygodnego partnera w budowaniu systemu zarządzania oceanami opartego na Konwencji UNCLOS.

Komisja Europejska przedstawiła ponadto najnowszy raport KE dotyczący niebieskiej gospodarki, który został oficjalnie zaprezentowany przez komisarza Karmenu Vellę podczas obchodów Europejskiego Dnia Morza 2019. W najnowszym raporcie pojawiły się nowe elementy w stosunku do poprzednich edycji - uwzględniono nowe sektory i aktywności, nowe sekcje oraz nowe analizy (m.in. kosztów łagodzenia zmian klimatycznych, finansowania niebieskiej gospodarki, znaczenia sektora badań   
i edukacji). Raport koncentruje się na kwestiach związanych z pobudzeniem „niebieskiej” gospodarki, zrównoważonym wykorzystaniem zasobów oceanicznych dla wzrostu gospodarczego, poprzez przedsiębiorczość, inwestycje oraz badania i innowacje. Wskazuje też znaczenie nowych sektorów niebieskiej gospodarki, które w perspektywie rozwoju w najbliższych latach odnotują znaczny wzrost nakładów inwestycyjnych i będą miały istotny wkład w zwiększanie zatrudnienia w niebieskiej gospodarce.

Przedmiotem rozmów były również przygotowania do obchodów Europejskiego Dnia Morza 2019, które odbyły się w dniach 15 - 17 maja 2019 r. w Lizbonie, a także przebieg pierwszego forum interesariuszy UE - Chiny (5 września 2019 r. w Brukseli) poświęconego realizacji strategicznego partnerstwa oceanicznegomiędzy UE a Chinami, w którym wzięło udział 150 podmiotów z UE oraz Chin. KE poinformowała, że 9 kwietnia odbył się 21. Szczyt UE - Chiny, podczas którego strony zobowiązały się dalej zacieśniać partnerstwo strategiczne. Podczas Szczytu przywódcy potwierdzili wagę walki ze zmianą klimatu. Strony zgodziły się zintensyfikować realizację porozumienia paryskiego, a także potwierdziły wolę współpracy w innych kwestiach, takich jak zanik bioróżnorodności, czy zanieczyszczenie mórz.

* **Grupa Przyjaciół Prezydencji Rady UE do spraw Europejskiej Strategii Bezpieczeństwa na Morzu.**

Podczas pierwszego posiedzenia Grupy zorganizowanego w ramach prezydencji fińskiej dyskutowano na temat dokumentu roboczego Komisji Europejskiej w sprawie implementacji i postępów we wdrażaniu wspólnego mechanizmu wymiany informacji CISE w poszczególnych państwach członkowskich UE. Poprawa procesu wymiany informacji między organami nadzoru morskiego jest jednym z kluczowych celów strategicznych UE w ramach zintegrowanej polityki morskiej, która ma na celu zapewnienie bardziej spójnego podejścia do kwestii morskich, przy zwiększonej koordynacji między różnymi obszarami europejskich polityk (transport, ochrona środowiska, rybołówstwo, kontrola graniczna, ogólne egzekwowanie prawa, cła i obrona). KE wskazała, że głównym celem dokumentu roboczego ds. CISE jest przedstawienie działań podjętych przez państwa członkowskie oraz instytucje uczestniczące we wdrażaniu wspólnego mechanizmu wymiany informacji od 2014 r., ze szczególnym uwzględnieniem współpracy EFCA, EMSA i Frontex.

W spotkaniu dyskutowano również o zagrożeniach wynikających z morskich ataków hybrydowych, jak również o obecnych problemach i wyzwaniach w odniesieniu do Arktyki oraz współpracy między agencyjnej w kontekście bezpieczeństwa morskiego w UE. Podkreślano, że UE powinna dążyć, by Arktyka pozostała regionem pokojowej współpracy i strefą obniżonego napięcia międzynarodowego.

Podczas dyskusji w związku z prezentacją poświęconą zagrożeniom związanym z atakami hybrydowymi na morzu podkreślano, że zagrożenia hybrydowe są atakami przemyślanymi   
i ukierunkowanymi na zakłócenia konkretnych obszarów bezpieczeństwa, szczególnie w momentach kryzysowych. Głównym wyzwaniem w walce z atakami hybrydowymi jest identyfikacja źródła ataku, które w zamyśle od samego początku mają wprowadzić dezorientację. Zwracano uwagę, że zagrożenia hybrydowe stanowią ogromny problem w żegludze międzynarodowej generując ogromne straty ekonomiczne z powodu opóźnień dostaw ładunków.

W trakcie spotkań Grupa omówiła także problem cyberbezpieczeństwa w kontekście współczesnych wyzwań dla sektora morskiego, w tym zakłóceń w funkcjonowaniu branży morskiej, spowodowanych atakami w sieci. Podmioty odpowiedzialne za żeglugę morską muszą być świadome zagrożeń występujących w cyberprzestrzeni, dlatego też kwestie cyberbezpieczeństwa muszą stać się integralną częścią zarządzania bezpieczeństwem w branży morskiej.

Ponadto przedmiotem prac grupy były ostatnio poczynione postępy we współpracy w regionie Morza Czarnego, zwłaszcza w kontekście przyjętego w dniu 8 maja 2019 r. Strategicznego programu badań   
i innowacji w regionie Morza Czarnego (Black Sea Strategic Research and Innovation Agenda) oraz przyjętej w dniu 21 maja 2019 r. w Bukareszcie przez przedstawicieli 7 państw (tj. Rumunii, Bułgarii, Gruzji, Mołdowy, Rosji, Turcji oraz Ukrainy) Deklaracji Ministrów w sprawie wspólnej agendy morskiej dla Morza Czarnego (Ministerial Declaration a Common Maritime Agenda for the Black Sea). Wzór dla podjęcia regionalnej współpracy w basenie Morza Czarnego stanowiły funkcjonujące już inicjatywy dotyczące innych akwenów europejskich (Morza Bałtyckiego, Morza Śródziemnego) oraz Oceanu Atlantyckiego.

Grupa dokonała przeglądu dotychczasowych działań w ramach Planu Działania Europejskiej Strategii Bezpieczeństwa na Morzu w kontekście współpracy oraz wymiany informacji między unijnymi agencjami (EMSA, EFCA, Frontex), w tym dotyczących implementacji ram prawnych w zakresie współpracy pomiędzy agencjami w wykonywaniu funkcji straży przybrzeżnej (w szczególności poprzez współpracę z państwami członkowskimi oraz innymi agencjami UE). Przedstawiono również priorytety Frontex i EMSA dla realizacji wskazanych działań horyzontalnych na rok 2020, w tym m.in. promocję współpracy z władzami państw UE w celu stworzenia efektywnych mechanizmów komunikacji. Jako przykład tego typu działań wskazano dotychczas przeprowadzone wielofunkcyjne operacje morskie (multipurpose maritime operations).

Ponadto KE, ESDZ, EDA przekazały informacje na temat najważniejszych działań swoich instytucji prowadzonych w celu wdrożenia Planu Działania Europejskiej Strategii Bezpieczeństwa na Morzu   
(m.in. CISE, MARSUR, współpraca z NATO, współpraca z państwami Azji, seminarium w sprawie niewybuchów i innych niebezpiecznych materiałów wojskowych porzuconych na dnie morza).   
KE poinformowała też o nowym narzędziu, przy pomocy którego zamierza monitorować postępy we wdrażaniu Planu Działania Europejskiej Strategii Bezpieczeństwa na Morzu w państwach członkowskich, którego struktura jest zgodna z Planem Działania EUMSS.

Przedstawiono również informacje dotyczące aktywności Europejskiego Forum Straży Przybrzeżnej (ECGFF) w latach 2019 - 2020, które obecnie skupia ponad 30 krajowych organów straży przybrzeżnej z krajów UE oraz stowarzyszonych krajów Schengen zajmując się kwestiami współpracy w ramach działań międzyagencyjnych, czy morskich operacji międzynarodowych. Podczas spotkania omawiano współpracę między organami pełniącymi funkcje straży przybrzeżnej, która prowadzi do zwiększenia ogólnego poziomu bezpieczeństwa na morzu. ECGFF gromadząc zarówno cywilne, jak i wojskowe organy straży przybrzeżnej z całej Europy przyczynia się bezpośrednio do realizacji Planu Działania Europejskiej Strategii Bezpieczeństwa na Morzu.

* **Grupa robocza Rady UE ds. żeglugi morskiej.**

W 2019 r. w ramach Grupy roboczej Rady UE ds. żeglugi morskiej w obszarze transportu morskiego prowadzone były m.in. prace dotyczące wypracowania skoordynowanych stanowisk UE oraz dokumentów na posiedzenia Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC), Grupy Roboczej   
ds. Emisji Gazów Cieplarnianych z transportu morskiego (ISWG-GHG) oraz Podkomitetu   
ds. Zapobiegania Zanieczyszczaniu oraz Zwalczania Zanieczyszczeń Morza (PPR) Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO).

W 2019 r. w ramach prac Grupy prowadzone były m.in. prace nad projektem Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (UE) 2015/757 w celu właściwego uwzględnienia globalnego systemu gromadzenia danych dotyczących zużycia paliwa olejowego przez statki. Procedowany w ramach Grupy roboczej wniosek Komisji Europejskiej COM(2019) 038 dotyczy monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego w celu ograniczania wpływu sektora transportu morskiego na globalny klimat. Wniosek zawierał propozycję zmiany rozporządzenia UE 2015/757 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego, która ma na celu częściową harmonizację wymagań tego rozporządzenia z analogicznymi wymaganiami dotyczącymi monitorowania, raportowania i weryfikacji, ustanowionymi w 2016 r. przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO). Zmiana ma uprościć procedury administracyjne dla przedsiębiorstw i administracji związane z wymaganiami UE oraz IMO, jednocześnie zachowując cele rozporządzenia UE. Założeniem jest zmniejszenie obciążenia administracyjnego związanego z funkcjonowaniem dwóch odrębnych systemów monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla ze statków. Polska wyrażała poparcie dla wniosku Komisji COM(2019) 38 w celu zmniejszenia obciążenia administracyjnego przedsiębiorstw żeglugowych i organów krajowych stojąc jednocześnie na stanowisku, że przede wszystkim na poziomie globalnym należy kontynuować działania zmierzające do dalszej harmonizacji wymagań wynikających z dwóch systemów monitorowania, raportowania i weryfikacji, co w jeszcze większym stopniu pozwoliłoby na zmniejszenie obciążeń administracyjnych przedsiębiorstw żeglugowych i innych podmiotów zaangażowanych w proces weryfikacji emisji. Na posiedzeniu COREPER I w dniu 25 października 2019 r. przyjęto mandat do negocjacji projektu rozporządzenia z Parlamentem Europejskim.

* **Grupa robocza UE do spraw prawa morza (COMAR).**

Przedstawiciele Polski regularnie uczestniczą w pracach Grupy roboczej Rady ds. prawa morza (COMAR). Podczas spotkań Grupy omawiane są różnorodne zagadnienia dotyczące problematyki międzynarodowego prawa morza, w szczególności wypracowywane jest stanowisko państw UE, które następnie prezentowane jest na forum Zgromadzenia Ogólnego ONZ. W 2019 r. lwia część prac COMAR związana była z przygotowaniem stanowiska państw członkowskich UE oraz samej UE (Komisja Europejska) na kolejne tury negocjacji Porozumienia implementacyjnego do Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 r. (UNCLOS) w sprawie ochrony i zrównoważonego wykorzystania różnorodności biologicznej poza granicami jurysdykcji państw (w 2019 r. odbyły się dwie tury negocjacji Porozumienia).

* **Podgrupa Ekspertów ds. Single Window**

W 2019 r. odbyły się dwa posiedzenia Podgrupy Ekspertów do Spraw Single Window. Posiedzenia odbyły się w połączeniu z posiedzeniami Grupy Celnej. Podczas spotkań dyskutowane były kwestie dotyczące nowego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1239 z dnia 20 czerwca 2019 r. ustanawiającego europejski system morskich pojedynczych punktów kontaktowych i uchylającego dyrektywę 2010/65/UE, mapowania danych przekazywanych do single window, wymogów krajowych w zakresie formalności sprawozdawczych. W związku z opublikowaniem rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1239 z dnia 20 czerwca 2019 r. ustanawiającego europejski system morskich pojedynczych punktów kontaktowych i uchylającego dyrektywę 2010/65/UE (Dz. Urz. UE L 198 z dnia 25.07.2019, s. 64) przedmiotowa podgrupa będzie dalej funkcjonować jako Podgrupa Ekspertów ds. Środowiska Europejskiego Morskiego Single Window (EMSWe). W jej ramach został powołany Zespół ds. Danych i Zespół ds. Interfejsu.

* **Forum ds. Cyfryzacji Transportu i Logistyki (DTLF)**

W 2019 r. odbyły się trzy posiedzenia Forum ds. Cyfryzacji Transportu i Logistyki. Forum ma charakter horyzontalny, gdyż dotyczy wszystkich gałęzi transportu. Forum zostało powołane celem wspomagania Komisji Europejskiej w implementacji działań i programów UE mających na celu cyfryzację sektora transportu i logistyki oraz promujących elektroniczną wymianę informacji, co ma przyczynić się do usuwania barier technicznych, operacyjnych i administracyjnych. Forum ma koordynować   
m.in. inicjatywy związane z implementacją aplikacji usług ładunków w transporcie kolejowym,   
w żegludze śródlądowej oraz w transporcie morskim. W pracach Forum uczestniczą zarówno przedstawiciele państw członkowskich UE, jak i również przemysłu. W ramach Forum funkcjonuje grupa robocza ds. transportowych dokumentów elektronicznych, która w 2019 r. odbyła cztery spotkania,   
a także grupa robocza ds. optymalizacji przepływu ładunku, która w 2019 r. odbyła trzy spotkania.

* **Europejskie Forum Portowe**

W 2017 r. Komisja Europejska powołała Europejskie Forum Portowe. w skład forum weszli przedstawiciele administracji rządowej państw członkowskich oraz przedstawiciele przemysłu, w tym organizacje zrzeszające podmioty zarządzające portami, czy pracownicy portowi, użytkownicy portowi, pozarządowe organizacje ds. ochrony środowiska. Forum ma służyć wymianie informacji na temat inicjatyw Komisji Europejskiej, państw członkowskich oraz przedstawicieli branży portowej w zakresie podejmowanych działań odnośnie portów morskich, w tym w celu przekazywania wskazówek i wymiany doświadczeń w zakresie promowania i wspierania realizacji rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352 z dnia 15 lutego 2017 r. ustanawiającego ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów (Dz. Urz. UE L 57   
z 3.03.2017, str. 1). W 2019 r. odbyło się posiedzenie podgrupy ds. zrównoważonego rozwoju portów powołanej w ramach przedmiotowego forum, która ma za zadanie wypracować zalecenia i środki dotyczące ekologizacji portów, dobrowolnych zróżnicowanych schematów opłat, sposobów poprawy gospodarki odpadami i gospodarki wodnej w portach.

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

Kierunek bałtycki pozostaje istotnym wektorem polskiej polityki zagranicznej. W 2019 r. Polska aktywnie uczestniczyła w pracach reformującej się Rady Państw Morza Bałtyckiego (RPMB).

W dniach 3-4 kwietnia 2019 r. prezydencja łotewska zorganizowała w Jurmali konferencję pn. „Rozwój zrównoważonej gospodarki morskiej: szanse i wyzwania dla małych i średnich portów w regionie Morza Bałtyckiego” z udziałem państw członkowskich RPMB oraz KE. Tematami, wokół których koncentrowała się dyskusja podczas sesji panelowych był rozwój małych i średnich portów w regionie, ich rola   
w rozwoju gospodarczym regionu bałtyckiego oraz społeczności nadmorskich, a także strategiczne planowanie na rzecz stymulowania „niebieskiego wzrostu” w regionie w kontekście realizacji Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego oraz innych formatów współpracy regionalnej. Dyskutowano także na temat dostępnych narzędzi finansowania rozwoju małych i średnich portów oraz najlepszych praktyk w tym zakresie. Podczas konferencji odbyło się spotkanie Grupy Eksperckiej ds. Zrównoważonej Gospodarki Morskiej, a także przedstawione zostały priorytety zbliżającej się duńskiej prezydencji   
w Radzie.

W dniu 3 czerwca 2019 r. minister spraw zagranicznych Rzeczypospolitej Polskiej wziął udział w kończącym prezydencję łotewską spotkaniu ministrów spraw zagranicznych Rady w Jurmali, podczas którego przyjęto tzw. Deklarację z Jurmali oraz mapę drogową w sprawie reformy RPMB w latach 2018-2020. Po raz pierwszy w spotkaniu Rady wziął udział przedstawiciel państwa - obserwatora (Białoruś).

Najważniejszym wyzwaniem, z jakim mierzyła się organizacja w drugiej połowie 2019 r. były prowadzone pod przewodnictwem prezydencji duńskiej prace nad finalizacją reformy RPMB w kierunku wzmocnienia jej politycznego znaczenia, pogłębienia - w duchu spójności i synergii - jej współpracy z pozostałymi formatami w regionie oraz zwiększenia zdolności organizacji do realizacji konkretnych projektów. Polska wspierała prezydencję Danii w jej działaniach na rzecz reformy organizacji, które wpisywały się w priorytety polskiego przewodnictwa w RPMB w latach 2015 - 2016.

Zaangażowanie w prace RPMB może mieć bezpośrednie przełożenie na wzmacnianie polskiej polityki morskiej, m.in. poprzez pełne wykorzystanie szans, jakie daje możliwość aktywnego udziału w pracach Grupy Eksperckiej ds. Zrównoważonej Gospodarki Morskiej.

W październiku 2019 r. przedstawiciel Ministerstwa Środowiska wziął udział w 21 spotkaniu Grupy Ekspertów do Spraw Zrównoważonego Rozwoju - Bałtyk 2030 (EGSD) w Helsinkach, dotyczącym przeglądu działania Horyzontalnego HA Climate, działań grupy ekspertów EGSD, Nordyckiej Rady Ministrów oraz państw członkowskich, zorganizowanym podczas duńskiej prezydencji w Radzie Państw Morza Bałtyckiego.

W ramach spotkania dokonano również wyboru tematów do seminarium na temat adaptacji do zmian klimatu, które odbędzie się w Kopenhadze wiosną 2020 r. Wśród wiodących propozycji analizowano tematy w zakresie: „Ocena i mapowanie ryzyka erozji wybrzeża”, „Innowacyjna i całościowa adaptacja klimatu w strefie przybrzeżnej”, a także „Zarządzanie ryzykiem powodziowym z uwzględnieniem elementów ochrony przyrody”.

W wyniku dyskusji uznano, że propozycja dotycząca innowacyjnego i całościowego podejścia do adaptacji do zmian klimatu w rejonie przybrzeżnym, będzie najwłaściwszym tematem seminarium na temat adaptacji do zmian klimatu, podczas trwającego wydarzenia.

Przedstawiciel Polski, zaprezentował również zrealizowany przez Ministerstwo Środowiska w latach 2017 - 2019, projekt pn. „Opracowanie planów adaptacji do zmian klimatu w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców”, w wyniku którego powstały dokumenty zawierające diagnozę zagrożeń klimatycznych oraz ocenę wrażliwości dla poszczególnych miast - partnerów w Projekcie. Delegowany wskazał również, że wśród 44 miast biorących udział w Projekcie były miasta leżące na wybrzeżu lub w bliskim sąsiedztwie Morza Bałtyckiego, takie jak: Gdańsk, Gdynia, Sopot, Szczecin i Słupsk.

W trakcie spotkania, przedstawiciel Nordyckiej Rady Ministrów poinformował zgromadzonych, że Rada zamierza poszerzyć współpracę z innymi krajami regionu Morza Bałtyckiego. Ponadto przedstawiciel RPMB wskazał, że w planach jest również zaproszenie Białorusi do współpracy, w związku z jej zaangażowaniem we wdrażanie celów zrównoważonego rozwoju - SDG (Białoruś zadeklarowała utworzenie grupy ekspertów do tego zadania).

## **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. Podstawowym dokumentem w dziedzinie spraw morskich jest rezolucja Zgromadzenia Ogólnego Narodów Zjednoczonych „Oceany i prawo morza”. Jest ona przyjmowana corocznie przez Zgromadzenie Ogólne i ma charakter horyzontalny, odzwierciedlając w sposób kompleksowy szereg wydarzeń z danego roku, które miały miejsce w dziedzinie prawa i polityki morskiej. Przegląd podejmowanych w niej zagadnień daje wykaz poszczególnych jej rozdziałów, poświęconych m.in. implementacji Konwencji o prawie morza (UNCLOS) i powiązanych umów międzynarodowych, spotkaniu Państw-Stron Konwencji o prawie morza, pokojowemu rozwiązywaniu sporów dotyczących prawa morza, efektywnemu funkcjonowaniu Międzynarodowej Organizacji Dna Morskiego oraz Międzynarodowego Trybunału Prawa Morza, szelfowi kontynentalnemu i pracy Komisji Granic Szelfu Kontynentalnego, bezpieczeństwu morskiemu, środowisku morskiemu oraz zasobom morskim, biologicznej różnorodności morskiej, wiedzy na temat oceanów, procesowi raportowania i oceny dotyczących stanu środowiska morskiego, współpracy regionalnej, a także koordynacji i kooperacji. Zgromadzenie Ogólne Narodów Zjednoczonych 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.

W 2019 r. odbyły się dwa posiedzenia Międzyrządowej Konferencji odpowiedzialnej na forum ONZ za wypracowanie tekstu Porozumienia implementacyjnego Konwencji o prawie morza z 1982 r. w sprawie ochrony i zrównoważonego wykorzystania morskiej różnorodności biologicznej poza granicami jurysdykcji państw. Zaplanowane jest jeszcze jedno posiedzenie Konferencji.

Do innych spotkań na forum ONZ mających znaczenie dla reżimu prawnego mórz i oceanów zaliczyć należy 29. spotkanie Państw-Stron Konwencji o prawie morza, które odbyło się w dniach 17 - 19 czerwca 2019 r.

## **Ważniejsze wydarzenia 2019 roku związane z tematyką morską.**

* **Rejs Niepodległości**

W 2019 r. zakończył się zainagurowany w dniu 20 maja 2018 r. w Gdyni Rejs Niepodległości. Żaglowiec „Dar Młodzieży” podczas całej trasy był obecny w 23 portach rozsianych po całej kuli ziemskiej, a w roku 2019 zawinął do portów w: Acapulco (9-11 stycznia), Panamie (22-28 stycznia), Kartagenie (30 stycznia-1 lutego), Miami (9-11 lutego), Ponta Delgada (4-6 marca), Londynie (18-20 marca) i Gdyni (28 marca).

Przedsięwzięcie zrealizowało założone cele polityczne, promocyjne, kulturalne, gospodarcze oraz dyplomatyczne. Każde wpłynięcie do portu było organizowane w szczególny sposób, aby możliwie jak najlepiej propagować ideę przewodnią całego przedsięwzięcia - „Pokaż światu jaka piękna jest Polska”.

W każdym z odwiedzanych portów istniała możliwość zaprezentowania polskiej kultury i gospodarki oraz zorganizowania rozmów o charakterze dyplomatycznym, czy biznesowym. Każdorazowo statek udostępniano do zwiedzania społeczności lokalnej, promując przy tym Polskę i polskie tradycje morskie. Na pokładzie statku organizowano również spotkania z miejscową Polonią oraz z lokalnymi władzami.

Wizyty „Daru Młodzieży” były okazją do spotkań politycznych najwyższego szczebla. Przedstawiciele kierownictwa Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej spotkali się z Ministrem   
ds. Morskich Panamy Panem Jorge Barakatem Pitty, Ministrem ds. Morskich Meksyku Admirałem Jose Rafaelem Ojedą Duranem oraz Ministrem Transportu Wielkiej Brytanii Panem Chrisem Graylingiem.

Wizyty „Daru Młodzieży” uwzględniały również aspekt biznesowe. w każdym z portów organizowane były seminaria biznesowe lub bankiety z udziałem lokalnych przedsiębiorców. Szczególne zainteresowanie wzbudziło seminarium organizowane w Londynie pn. „Polskie porty bramą do Europy Środkowo-Wschodniej w dobie Brexitu”.

* **VII Międzynarodowy Kongres Morski w Szczecinie**

W dniach 5 i 6 września 2019 r. w Szczecinie po raz siódmy odbył się Międzynarodowy Kongres Morski. Kolejna edycja tego ważnego wydarzenia dla branży morskiej w Polsce zgromadziła ponad 600 uczestników - ministrów, parlamentarzystów, dyplomatów, przedstawicieli władz lokalnych, prezesów portów, szefów i menedżerów firm stoczniowych, żeglugowych oraz wielu innych przedsiębiorstw kooperujących z branżą morską.

W trakcie oficjalnej inauguracji Kongresu podpisane zostało porozumienie o współpracy pomiędzy portami w Szczecinie i Świnoujściu a włoskim portem Triest. Porozumienie zakłada poszerzenie dwustronnej współpracy pomiędzy portami Triest oraz Szczecin i Świnoujście, w tym podejmowanie wspólnych działań zarządów obu portów w obszarze transportu morskiego, ze szczególnym uwzględnieniem transportu intermodalnego, przemysłu portowego, promocji i wymiany informacji. Porozumienie przewiduje ponadto wizyty studyjne specjalistów z obu portów ukierunkowane na wymianę dobrych praktyk i wzajemnych doświadczeń. Możliwe będzie także utworzenie dwustronnych zespołów eksperckich, które zajmą się wdrażaniem postanowień podpisanego aktu.

Pierwszy dzień Kongresu upłynął pod znakiem trzech międzynarodowych debat plenarnych, podczas których rozmawiano m.in. o inicjatywie Trójmorza, jako gospodarczym impulsie rozwoju Europy. Podkreślano, że koncepcja Trójmorza łączy wszystkie kwestie związane z budową trwałych połączeń północ-południe, czyli infrastruktury drogowej, kolejowej i wodnej. Ma to ogromne znaczenie dla rozwoju wszystkich gałęzi transportu, rozwoju międzynarodowych szlaków handlowych i przyszłej współpracy gospodarczej w ramach Trójmorza.

Kolejna międzynarodowa debata była okazją do przeanalizowania obszarów współpracy europejskich portów w świetle globalnych wyzwań. Podkreślano, że we wszystkich państwach morskich to porty są motorem rozwoju całej gospodarki generując ogromne przepływy finansowe i zapewniając istotne wpływy do budżetów państw. W ujęciu międzynarodowym rozważano kwestie strategicznych aliansów, które są odpowiedzią na wciąż zmieniające się warunki w biznesie portowym, który musi reagować na zmiany koniunktury i szukać szans na ciągły rozwój.

Trzecia debata poświęcona była szeroko rozumianemu bezpieczeństwu w branży morskiej. Uczestnicy debaty rozważali kwestie bezpieczeństwa ludzi i towarów w żegludze międzynarodowej w kontekście zagrożeń zarówno w postaci katastrof naturalnych, jak też ze strony m.in. ataków hakerskich. Odpowiedzią na stale pojawiające się zagrożenia związane m.in. z postępem technologicznym, które mogą skutkować zakłóceniami w funkcjonowaniu branży morskiej jest ścisła współpraca wszystkich podmiotów biorących udział w międzynarodowym obrocie morskim.

W 2019 r. program kongresu w dużej mierze koncentrował się na tematach związanych   
z wykorzystaniem nowych technologii w gospodarce morskiej. Po trzech debatach pierwszego dnia kongresu, drugi dzień upłynął pod znakiem dyskusji w ramach 18 paneli eksperckich ujętych w bloki tematyczne: żegluga, porty i stocznie, innowacje oraz edukacja. Wśród poruszanych tematów znalazły się kwestie paliw alternatywnych w transporcie morskim w świetle ograniczania emisji, przyszłość autonomicznych jednostek pływających, sztuczna inteligencja, rzeczywistość wirtualna i nowoczesne techniki multimedialne wykorzystywane w szkoleniach załóg oraz edukacji studentów uczelni morskich, a także digitalizacja i wykorzystanie nowych technologii w działalności portowej oraz branży produkcji stoczniowej i konstrukcji stalowych.

* **Konwent Morski**

Konwent Morski jest organem doradczym ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej oraz opiniotwórczym w obszarze gospodarki morskiej. Zadaniem Konwentu powołanego z inicjatywy ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marka Gróbarczyka jest rekomendowanie inicjatyw oraz przedkładanie projektów założeń i koncepcji rozwoju gospodarki morskiej oraz żeglugi śródlądowej. Wśród zagadnień, na które Konwent Morski kładzie nacisk jest m.in. przywrócenie żeglowności polskich rzek, ożywienie polskiego przemysłu stoczniowego, rozwój edukacji morskiej oraz powrót narodowej bandery. W skład tego forum eksperckiego zrzeszającego ludzi morza wchodzą przedstawiciele szeroko pojętego środowiska specjalistów i ekspertów wielu morskich branż, m.in. prezesów spółek morskich, wykładowców akademickich oraz kapitanów.

W dniu 9 lutego 2019 r. w auli Politechniki Gdańskiej po raz siódmy obradował Konwent Morski. Posiedzenie poświęcone było perspektywom rozwoju przemysłu stoczniowego na przykładzie działalności Remontowa Holding S.A. Podczas spotkania przedstawiono prezentację poświęconą Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” oraz zaprezentowano referat na temat wkładu Politechniki Gdańskiej w rozwój gospodarki morskiej.

Podczas spotkania wręczono odznaczenia państwowe osobom zasłużonym w działalności publicznej i społecznej - Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski za wybitne zasługi w działalności publicznej i społecznej oraz za propagowanie wartości patriotycznych oraz Złoty Krzyż Zasługi - za działalność społeczną na rzecz rozwoju gospodarki morskiej.

* **XX Międzynarodowe Targi Morskie BALTEXPO w Gdańsku**

Ponad 250 firm i organizacji z 23 krajów wzięło udział w 20. jubileuszowej edycji Międzynarodowych Targów Morskich i Konferencji BALTEXPO, które odbyły się w dniach 9 - 11 września 2019 r. To jedno z największych w Polsce wydarzeń poświęconych technologiom i rozwojowi różnorodnych aspektów gospodarki morskiej, takich jak: przemysł okrętowy, offshore, infrastruktura portów i przemysłu morskiego, logistyka w transporcie morskim, żegluga morska i przybrzeżna, żegluga śródlądowa   
i gospodarka wodna, bezpieczeństwo i ochrona portów i żeglugi, ochrona środowiska morskiego oraz edukacja morska.

Każda edycja targów spotyka się z dużym zainteresowaniem przedstawicieli przemysłu oraz administracji z Polski i zagranicy, służąc jako wizytówka polskiej gospodarki morskiej. Międzynarodowy charakter tego wydarzenia oraz udział wystawców i gości z zagranicy, organizowane podczas targów międzynarodowe seminaria i warsztaty, przyczyniają się do promocji polskich przemysłów morskich za granicą i ułatwiają nawiązywanie współpracy kooperacyjnej pomiędzy polskimi i zagranicznymi przedsiębiorstwami.

Podczas ceremonii otwarcia targów podpisano umowę pomiędzy Centrum Unijnych Projektów Transportowych a Zarządem Morskiego Portu Gdynia na dofinansowanie projektu „Rozbudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia - przebudowa i elektryfikacja”. Projekt jest elementem realizacji dostępu kolejowego od strony lądu do Portu Gdynia w celu zwiększenia potencjału przeładunkowego portu, szczególnie w obszarze terminali kontenerowych.

Podczas uroczystego otwarcia targów tradycyjnie przyznano również „Złote Kotwice” - nagrody dla wyróżniających się podmiotów i osób związanych z branżą morską. Kapituła konkursu, w skład której wchodzą eksperci gospodarki morskiej i przemysłu okrętowego, przyznaje „Złote Kotwice”   
w kategoriach: „Produkt”, „Usługa” oraz „Osobowość Roku Gospodarki Morskiej”. W 2019 r. Złotą Kotwicę w kategorii „Produkt” otrzymała stocznia Remontowa Shipbuilding za dwa promy pasażersko-samochodowe o napędzie hybrydowym.

Pierwszego dnia BALTEXPO 2019 podczas debaty otwarcia pn. „Przemysł stoczniowy i porty: Jaka rola dla państwa”, rozmawiano o roli Funduszu Rozwoju Spółek w restrukturyzacji i wsparciu kapitałowym dla polskiego przemysłu stoczniowego i w odnowie floty polskich armatorów. Omówiono także zaangażowanie w pomoc dla producentów jednostek pływających w dobie światowej dekoniunktury   
w budownictwie okrętowym, jak również wspieranie sektora okrętowego poprzez finansowanie prac badawczo-rozwojowych w dziedzinie nowych technologii okrętowych. Uczestnicy debaty omawiali również wielkie inwestycje infrastrukturalne i plany ekspansji polskich portów jako szanse na rozwój regionów nadmorskich i gospodarki kraju.

Oprócz debaty otwarcia odbyły się także: Debata XX edycji BALTEXPO „Dwadzieścia razy dookoła BALTEXPO - debata premierów”; konferencja „Nowy Jedwabny Szlak - szansa czy zagrożenie dla polskich portów?”, seminarium informacyjne „Granty norweskie dla branży morskiej – finansowanie inwestycji” oraz konferencja pt.: „Okręt nawodny nowego typu”.

* **Podpisanie umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Państwa Zjednoczonych Emiratów Arabskich o transporcie morskim**

W dniu 20 listopada 2019 r. Marek Gróbarczyk, Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Abdullah Belhaif Al Nuaimi, Minister Infrastruktury i Rozwoju Zjednoczonych Emiratów Arabskich podpisali umowę o współpracy w zakresie transportu morskiego. Podpisana umowa przyczyni się do rozwoju współpracy handlowej pomiędzy Polską a ZEA. Przy okazji wizyty odbyło się Polsko-Emirackie Gospodarcze Seminarium Morskie.

Celem Umowy jest rozwój współpracy w dziedzinie żeglugi morskiej pomiędzy Polską a ZEA, wspólne przyczynianie się do rozwoju żeglugi międzynarodowej oraz przestrzegania zasad bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska morskiego. Umowa stanowi podstawę prawno-traktatową do rozwoju dwustronnego handlu i współpracy gospodarczej pomiędzy oboma krajami, jak również krajami Bliskiego Wschodu.

Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem ZEA o transporcie morskim oparta jest na zasadach przyjętych w żegludze międzynarodowej, tj. na zasadach wolności żeglugi   
i niedyskryminacji. Jej podstawowym elementem jest przyznanie przez każdą ze Stron statkom drugiej Strony w swoich portach, na morzu terytorialnym i innych obszarach morskich podlegających jej suwerennym prawom takiego samego traktowania, jakie jest przyznawane statkom państwa najbardziej uprzywilejowanego (klauzula najwyższego uprzywilejowania).

Umowa zawiera postanowienia dotyczące m.in. nieograniczonego udziału przedsiębiorstw żeglugi morskiej Stron w przewozie towarów i pasażerów, a także wzajemnego uznawania dokumentów tożsamości członków załóg upoważniających do przekraczania granicy państwowej. Ponadto pozwala   
na tworzenie przedstawicielstw i oddziałów handlowych przedsiębiorstw żeglugi na terytorium drugiego państwa, wzajemne uznanie dokumentów statków, gwarantuje opiekę członkom załogi i pasażerom oraz pomoc statkom w razie wypadku morskiego na wodach terytorialnych któregoś z państw.

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

## **Realizacja działań podejmowanych w 2019 r. w zakresie zwiększenia efektywności obrotu towarowego w portach.**

W 2019 r. zostały wprowadzone ułatwienia dla podatników, w tym dokonujących importu towarów w portach morskich w zakresie:

* rozliczania podatku VAT z tytułu importu towarów bezpośrednio w deklaracji podatkowej poprzez:
* wyznaczenie jednego naczelnika urzędu celno-skarbowego do przedkładania zaświadczeń   
  o braku zaległości we wpłatach należnych składek na ubezpieczenie społeczne oraz we wpłatach poszczególnych podatków stanowiących dochód budżetu państwa, a także potwierdzenia zarejestrowania podatnika jako podatnika VAT czynnego - art. 33 pkt 2 lit. c ustawy z dnia 31 lipca 2019 r. o zmianie niektórych ustaw w celu ograniczenia obciążeń regulacyjnych, który wejdzie w życie 1 lipca 2020 r.;
* zniesienie obowiązku zawiadomienia naczelnika urzędu celno-skarbowego i naczelnika urzędu skarbowego o zamiarze rozliczania podatku VAT z tytułu importu towarów w deklaracji podatkowej oraz o rezygnacji z rozliczania podatku w deklaracji podatkowej - art. 33 pkt 2 lit. d ustawy z dnia 31 lipca 2019 r. o zmianie niektórych ustaw w celu ograniczenia obciążeń regulacyjnych, który wejdzie w życie 1 lipca 2020 r.;
* odstąpienie od obowiązku przedstawiania dokumentów potwierdzających rozliczenie kwoty podatku należnego z tytułu takiego importu - art. 1 pkt 7 ustawy z dnia 4 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019 r. poz. 1520), który wejdzie w życie 1 października 2020 r.;
* uznania rozliczenia zamknięcia, o którym mowa w art. 175 rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2015/2446 z dnia 28 lipca 2015 r. uzupełniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 w odniesieniu do szczegółowych zasad dotyczących niektórych przepisów unijnego kodeksu celnego jako dokumentu, w którym podatnik obowiązany będzie do obliczenia i wykazania kwoty podatku VAT z tytułu importu towarów w przypadkach określonych w art. 324 i art. 325 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/2447 z dnia 24 listopada 2015 r. ustanawiającego szczegółowe zasady wykonania niektórych przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 ustanawiającego unijny kodeks celny (Dz. Urz. UE L 343 z 29.12.2015, str. 558, z późn. zm.) - art. 1 pkt 6 ustawy z dnia 4 lipca 2019 r. o zmianie ustawy   
  o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw, który wszedł w życie 1 września   
  2019 r.
* **Centrum Urzędowego Dokonywania Odpraw (CUDO) wewnętrzne i graniczne.**

Centrum Urzędowego Dokonywania Odpraw(CUDO) wyodrębnione zostało na podstawie zaakceptowanej przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej (KAS) „Koncepcji konsolidacji odpraw celnych” w granicznych i wewnętrznych oddziałach celnych Delegatur w Gdyni i Gdańsku.   
To wyspecjalizowana komórka analityczno-merytoryczna do elektronicznej obsługi zgłoszeń celnych. 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 rozwiązanie wpływa na poprawę jakości obsługi interesantów, ujednolicenie procedur oraz skracanie czasu obsługi zgłoszeń celnych.

* **System Koordynacji Kontroli Porty 24 h.**

Wraz z wejściem w życie z dniem 1 stycznia 2015 r. ustawy o ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej (Dz. U. z 2014 r. poz. 1662), 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 umożliwia przeprowadzenie kontroli w określonym miejscu i terminie (wraz z dokładną godziną). Czas trwania kontroli liczony jest od chwili przedstawienia towaru do kontroli (złożenia kompletnego wniosku o dokonanie kontroli do właściwych organów oraz przekazania informacji o godzinie i miejscu kontroli) do zwolnienia towaru do procedury celnej. Poniższe zestawienie obrazuje średni czas przeprowadzania kontroli przez wszystkie służby:

|  |  |
| --- | --- |
| Rok | Średni efektywny czas przeprowadzania czynności kontrolnych przez wszystkie inspekcje i funkcjonariuszy celno-skarbowych (bez czasu oczekiwania na złożenie zgłoszenia celnego przez dysponenta): |
| 2016 | 7 h 11 min. |
| 2017 | 6 h 36 min. |
| 2018 | 11 h 24 min. |
| 2019 | 8 h 25 min. |

Ustawowy termin maksymalnie 24 godzin odpraw towarów w praktyce jest znacznie krótszy, choć 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 ww. systemu ułatwia i przyspiesza obrót towarem przez przedsiębiorcę dzięki skróceniu czasu przeprowadzania wszystkich czynności urzędowych i kontrolnych niezbędnych do dopuszczenia towarów do obrotu.

* **Projekt Single Window – Pojedyncze okno w obrocie towarowym z zagranicą.**

KAS realizuje Program „Platforma Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnych - PUESC”, którego głównym celem jest usprawnienie procesów realizowanych przez klientów Krajowej Administracji Skarbowej w obszarze granicznym, celnym i akcyzowym oraz poszerzenie zakresu spraw, które mogłyby być obsłużone w drodze elektronicznej. Zakres Programu przewiduje m.in. budowę i modernizację szeregu komponentów Systemu Informacyjnego Skarbowo-Celnego (SISC). Jednym z systemów budowanych w ramach w ramach PUESC jest „PKWD - SINGLE WINDOW (Platforma Koordynacji i Wymiany Danych - Single Window), który świadczyć będzie usługę określaną jako „Pojedyncze okno w obrocie towarowym z zagranicą”. Usługa umożliwi sprawną obsługę transportu w ruchu morskim m.in. poprzez elektroniczną wymianę informacji i dokumentów między różnymi jednostkami administracji publicznej zaangażowanymi w odprawę towarów oraz przedsiębiorcami. Tego rodzaju działanie wpisuje się w ideę uproszczenia działalności gospodarczej w obrocie towarowym z zagranicą oraz ułatwia przedsiębiorcom działalność międzynarodową.

* **System SATOS (System Awizacji Towarów i Osób).**

Projektowana usługa/system awizacji, dotycząca międzynarodowego transportu drogowego, lotniczego, kolejowego i morskiego, zapewni:

- systemowe podejście do operatorów dokonujących obrotu towarowego w zakresie wyprzedzającej kontroli i obsługi przesyłek,

- korzyści i ułatwienia dla operatorów w zakresie jakości tego obrotu, poprzez elektronizację dokumentów papierowych,

- wyprzedzającą wstępną i automatyczną analizę ryzyka w stosunku do wszystkich transportowanych towarów,

- redystrybucję raz pozyskanych w ramach awizacji danych, w kolejnych etapach procesu obsługi celnej towaru w oparciu o matrycę danych,

- tworzenie wydajnych mechanizmów wymiany, udostępniania i składowania dokumentów elektronicznych w sposób zapewniający re-używalność informacji w nich zawartych.

System zapewni działanie procesu poprzez sekwencję zdarzeń: awizacji → automatycznej AR→ manualnej AR → przesłania wyniku analizy ryzyka do systemu obsługi zgłoszeń w momencie przedstawienia towaru i wysłania zgłoszenia/deklaracji/powiadomienia do „odprawowych” systemów operacyjnych, za pośrednictwem systemu analizy ryzyka ZISAR.

System awizacyjny zapewni integrację m.in. z systemami terminalowymi operatorów w portach morskich. System będzie wdrożony do końca 2020 r.

* **System AWIPRO (Awizacja Prototyp).**

System wdrożony został w maju 2018 r. i rozwijany był w 2019 r. Podstawowym przeznaczeniem systemu AWIPRO jest pozyskanie oraz przetwarzanie danych awizacyjnych wejść/wyjść statków gromadzonych przez Administrację Morską w ramach Maritime National Single Window na potrzeby planowania i realizacji kontroli jednostek pływających przez organy Krajowej Administracji Skarbowej. System informatyczny AWIPRO spełnia jednocześnie funkcję prototypu dla projektowanego systemu awizacyjnego SATOS. Dzięki Systemowi właściwe jednostki Krajowej Administracji Skarbowej uzyskały dostęp do danych sprawozdawczych dotyczących wejść i wyjść statków, gromadzonych przez Administrację Morską, w ramach własnego zasobu. Jednocześnie zapewniło to możliwość swobodnego przetwarzania tego zasobu na potrzeby typowania statków do kontroli oraz gromadzenie informacji   
o czynnościach kontrolnych. Proces typowania jest wspierany predefiniowanymi mechanizmami analizy ryzyka.

## **Uczestnictwo Krajowej Administracji Skarbowej w pracach międzynarodowych grup roboczych i projektach UE.**

Służba Celno-Skarbowa w portach morskich jest istotnym elementem systemu ochrony granicy zewnętrznej UE. Odgrywa ważną rolę w monitorowaniu i zarządzaniu wymianą towarową oraz w procesie zapewnienia bezpieczeństwa łańcucha dostaw. Współpraca w skali międzynarodowej, rozwijana i realizowana w ramach grup funkcjonujących pomiędzy administracjami celnymi krajów UE a operatorami portowymi ułatwia legalny obrót towarowy. Dobra współpraca przedsiębiorców z administracjami celnymi powoduje, że relatywnie wzrasta szybkość obsługi przez funkcjonariuszy poprzez zmniejszenie liczby kontroli. Ułatwia to przedsiębiorcom współpracującym z operatorami skuteczne konkurowanie na wspólnym rynku. Funkcjonariusze Krajowej Administracji Skarbowej, analogicznie jak w latach ubiegłych, brali również udział w wielu projektach międzynarodowych:

**SSTL** - KAS aktywnie uczestniczy w projekcie SSTL (Smart and Secure Trade Lanes) mającym na celu wypracowanie standardów kontroli celnej ułatwiających wymianę handlową w morskim obrocie towarowym pomiędzy UE i Chinami. W projekcie od 2008 r. uczestniczy Port Gdańsk. Działania w ramach projektu dotyczą w szczególności zapewnienia bezpiecznego łańcucha dostaw od miejsca załadunku do docelowego miejsca rozładunku, jak również skutecznego funkcjonowania uzgodnionych profili ryzyka. W ramach programu przy aktywnym uczestnictwie przedstawicieli Polski, trwały intensywne prace mające na celu zbudowanie nowej platformy wymiany informacji pomiędzy portami uczestniczącymi w projekcie. Obecnie Pomorski Urząd Celno-Skarbowy w Gdyni jest na etapie dokonywania uzgodnień z kolejnymi podmiotami dokonującymi obrotu towarowego z Chinami w zakresie ich ewentualnego przystąpienia do projektu SSTL.

**MAR-Info Północ** - kontynuacja aktywnego uczestnictwa funkcjonariuszy KAS w działaniach Grupy MAR-Info Północ w ramach zapoczątkowanego w 1986 r. systemu MAR-Info. System ten służy do przesyłania informacji pomiędzy administracjami celnymi krajów europejskich basenu północnego Atlantyku, Morza Północnego i Bałtyku. Przesyłane w ramach tego systemu informacje o ujawnieniach narkotyków, prekursorów, towarów wysokoakcyzowych oraz towarów naruszających przepisy   
o znakach towarowych i własności intelektualnej transportowanych drogą morską, mają na celu zapobieganie naruszeniom przepisów celnych i podatkowych oraz realizację działań operacyjnych na wyżej wymienionym obszarze.

**RALFH -** kontynuacja uczestnictwa przedstawicieli KAS w pracach Grupy Kontaktowej Portów Morskich RALFH. Podczas spotkań grupy formułuje się inicjatywy dotyczące dalszej harmonizacji obsługi celnej oraz ujednolicenia podejścia do analizy ryzyka i kontroli. Grupa realizuje m.in. projekt „RALFH Rummage” (wymiana doświadczeń i doskonalenie umiejętności funkcjonariuszy celnych zaangażowanych w portach morskich RALFH w rewizje i przeszukania jednostek pływających), a także projekt „RALFH Scan Group Meeting” (wymiana doświadczeń i doskonalenie umiejętności funkcjonariuszy celnych odpowiedzialnych za obsługę skanerów działających w portach RALFH i ODYSSUD - południowe porty UE oraz osób odpowiedzialnych za koordynację ich pracy).

## **Działania Krajowej Administracji Skarbowej w zakresie bezpieczeństwa granicy morskiej.**

Funkcjonariusze Krajowej Administracji Skarbowej wykonują działania związane z ochroną rynku UE na morskiej granicy państwowej wykorzystując w codziennej pracy m.in. łodzie patrolowe. W 2019 r. do floty jednostek pływających KAS dołączyły dwie 15 metrowe łodzie patrolowe zakupione ze środków Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego w ramach porozumienia zawartego pomiędzy Ministerstwem Finansów a Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i Administracji. W ramach działań kontrolnych   
w 2019 r. jednostki pływające KAS przeprowadziły 255 patroli, podczas których stwierdzono 70 przypadków naruszeń prawa. W czasie realizacji czynności służbowych na polskich obszarach morskich i w portach funkcjonariusze PUCS w Gdyni stwierdzili w 23 przypadkach naruszenie przepisów. Dodatkowo, funkcjonariusze celno-skarbowi cyklicznie uczestniczą w ćwiczeniach z innymi formacjami z MSWiA lub MON, w których wykorzystywane są możliwości posiadanych łodzi patrolowych oraz ich załóg. Funkcjonariusze Krajowej Administracji Skarbowej brali także czynny udział w ćwiczeniach antyterrorystycznych i ratowniczych, które odbywały się na wodach Zatoki Gdańskiej.

Funkcjonariusze KAS w ramach międzynarodowych i krajowych operacji celnych aktywnie uczestniczyli w następujących akcjach kontrolnych:

* „30 Days sea Phase II”, pod patronatem Interpolu przy współpracy z Europolem i Agencją Frontex, ukierunkowanej na zwalczanie nielegalnego transgranicznego przemieszczania odpadów drogą morską oraz przeciwdziałanie zanieczyszczeniu morza i terenów przybrzeżnych;
* „DEMETER” - organizowanej przez WCO i polegającej na kontroli transgranicznego przemieszczania odpadów (tym również substancji zubożających warstwę ozonową - ODS)   
  m.in. w obrocie morskim;
* „SILVER AXE” - w zakresie nielegalnego handlu środkami ochrony roślin i substancjami czynnymi;
* „EU LARGE SCALE JOINT ACTION DAY” - w zakresie zwalczania przemytu prekursorów, środków odurzających i substancji psychoaktywnych, narkotyków syntetycznych, m.in. w kontenerach oraz środkach transportu z krajów azjatyckich oraz innych krajów źródłowych;
* EEL-LICIT TRADE2” - w zakresie nielegalnego handlu produktami z węgorza europejskiego (Anguilla anguilla) gatunku zagrożonego wyginięciem, objętego ochroną postanowień Konwencji Waszyngtońskiej;
* HYGIEA, koordynowanej przez OLAF a ukierunkowanej na produkty łatwo zbywalne mogące naruszać prawa własności intelektualnej, przywożone w kontenerach drogą morską;
* Wartownik - organizowanej przez Federalną Służbę Celną Federacji Rosyjskiej, której celem jest ujawnianie i przeciwdziałanie przestępstwom związanym z nielegalnym przemieszczaniem środków odurzających, substancji psychotropowych i ich prekursorów oraz nowych środków psychoaktywnych w ramach towarowych i pasażerskich przewozów międzynarodowych,   
  m.in. w ruchu morskim.

# **NAUKA I BADANIA MORSKIE.**

## **Działalność akademii morskich oraz uczelni prowadzących kierunki związane z realizacją polityki morskiej RP.**

Prace związane z działalnością badawczo-rozwojową uczelni prowadzących działalność w obszarze gospodarki morskiej finansowane są ze środków Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego, Narodowego Centrum Nauki w Krakowie oraz Narodowego Centrum Badań i Rozwoju w Warszawie. Szczegółowy wykaz projektów naukowo-badawczych z obszaru polityki morskiej realizowanych   
w 2019 r. przez uczelnie oraz jednostki naukowe według obowiązującej ustawowo klasyfikacji przedstawia załącznik nr 3 do sprawozdania.

### **Uniwersytet Morski w Gdyni.**

Uniwersytet Morski w Gdyni kształci specjalistów zgodnie ze strategią rozwoju szkolnictwa wyższego w Polsce, jak i z założeniami polityki morskiej RP. Oferowane programy nauczania spełniają krajowe   
i międzynarodowe standardy oraz pozwalają absolwentom skutecznie konkurować na rynku pracy. Uczelnia kształci studentów na czterech wydziałach: Nawigacyjnym, Mechanicznym, Elektrycznym oraz Przedsiębiorczości i Towaroznawstwa.

W 2019 r. na Uniwersytecie Morskim w Gdyni łącznie na wszystkich rodzajach studiów zdobywało wiedzę 4074 studentów, w tym 1527 studentów kształciło się zgodnie z wymaganiami Konwencji STCW.

Zgodnie z rozporządzeniem określającym nową klasyfikację dziedzin i dyscyplin oraz zgodnie z Komunikatem Centralnej Komisji ds. Tytułów, Uniwersytet Morski w Gdyni posiada uprawnienia do nadawania stopnia naukowego:

- stopień doktora habilitowanego w dziedzinie nauk inżynieryjno-technicznych, w dyscyplinie Automatyka, elektronika i elektrotechnika oraz w dziedzinie nauk społecznych, w dyscyplinie Nauki   
o zarządzaniu i jakości;

- stopień doktora:

- w dziedzinie nauk inżynieryjno-technicznych, w dyscyplinie Automatyka, elektronika i elektrotechnika;

- w dziedzinie nauk inżynieryjno-technicznych, w dyscyplinie Inżynieria lądowa i transport;

- w dziedzinie nauk inżynieryjno-technicznych, w dyscyplinie Inżynieria mechaniczna;

- w dziedzinie nauk społecznych, w dyscyplinie Nauki i zarządzaniu i jakości.

W 2019 r. sześciu pracowników kadry naukowej uzyskało stopień naukowy doktora habilitowanego,   
a siedemnastu asystentów otrzymało stopień naukowy doktora.

Obok kształcenia przyszłych kadr morskich ważnym obszarem działalności Uniwersytetu Morskiego   
w Gdyni jest działalność naukowo-badawcza i badawczo-rozwojowa. Na czterech wydziałach prowadzone są prace badawcze finansowane ze środków przeznaczonych na działalność statutową   
w ramach subwencji budżetowej. Ze środków przyznanych wydziałom na działalność badawczą finansowane są projekty zespołowe i indywidualne. Ponadto środki finansowe na realizację projektów   
o charakterze badawczym i badawczo-rozwojowym Uniwersytet Morski w Gdyni pozyskuje również z Narodowego Centrum Nauki w Krakowie, Narodowego Centrum Badań i Rozwoju w Warszawie, Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego oraz instytucji UE i organizacji międzynarodowych. Prowadzone badania naukowe, liczne publikacje oraz uczestnictwo w krajowych i zagranicznych konferencjach naukowych przyczyniają się do rozwoju kadry badawczo-dydaktycznej uczelni.

W 2019 r. w struktury Uniwersytetu Morskiego w Gdyni włączony został Instytut Morski w Gdańsku, który również realizuje projekty badawczo-rozwojowe finansowane przez wyżej wymienione instytucje.

Pracownicy Uniwersytetu Morskiego w Gdyni biorą także udział w pracach naukowo-badawczych  
i badawczo-rozwojowych wykonywanych na zlecenie krajowych oraz międzynarodowych przedsiębiorstw.

W 2019 r. w ramach programów bądź konkursów badawczych w Uniwersytecie Morskim w Gdyni realizowano następujące projekty:

- 3 projekty z zakresu badań podstawowych finansowane z Narodowego Centrum Nauki;

- 3 projekty finansowane przez Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego, w tym jeden projekt związany z rozwojem badań oraz realizowany w ramach Regionalnej Inicjatywy Doskonałości oraz dwa projekty o charakterze badawczym;

- 1 projekt badawczy realizowany w ramach programów strategicznych - WaterPUCK - modelowanie wpływu gospodarstw rolnych i struktur użytkowania terenu zlewni na Przykładzie Gminy Puck na jakość wód lądowych i morskich zlokalizowanych w strefie przybrzeżnej Morza Bałtyckiego – BIOSTRATEG III;

- 2 projekty badawczo-rozwojowe finansowane przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju;

- 2 projekty współfinansowane przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju oraz ze środków UE;

- 1 projekt współfinansowany w ramach Programu Operacyjnego Polska Cyfrowa;

- 2 projekty krajowe finansowane ze środków UE w ramach programu regionalnego Województwa Pomorskiego;

- 6 projektów międzynarodowych finansowanych ze środków UE;

- 2 projekty międzynarodowe finansowane ze środków UE w ramach Seed Money at the Swedish Institiute;

- 3 projekty międzynarodowe finansowane przez International Association of Maritime Universities (IAMU).

Uniwersytet Morski w Gdyni realizując założenia polityki morskiej RP oraz kierując się priorytetami strategii rozwoju uczelni prowadził w 2019 r. współpracę z instytucjami międzynarodowymi oraz z  zagranicznymi uczelniami. Przedstawiciele Uniwersytetu Morskiego w Gdyni w 2019 r. uczestniczyli w charakterze ekspertów rządu RP na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) podczas 6. sesji Podkomitetu ds. bezpieczeństwa żeglugi, radiokomunikacji oraz poszukiwań i ratownictwa (NCSR), 6. sesji Podkomitetu ds. przewozu ładunków i kontenerów (CCC) oraz 6. sesji Podkomitetu   
ds. Projektowania i Konstrukcji Statku (SDC). Ponadto na zaproszenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej przedstawiciel uczelni uczestniczył w ramach delegacji polskiej w Zgromadzeniu Ogólnym IMO, mającej na celu promocję Polski kandydującej do Rady IMO. Wieloletnia współpraca z IMO, a także uczestnictwo w spotkaniach poszczególnych grup ekspertów przynosi uczelni wymierne korzyści w zakresie budowania kompetencji profesjonalnych oraz doskonalenia procesu dydaktycznego, zwłaszcza na prowadzonych specjalnościach morskich.

Warto podkreślić, że uczelnia uczestniczyła w przygotowaniu przez Ministerstwo Cyfryzacji, jako instytucji wiodącej, stanowiska RP na Światową Konferencję Radiokomunikacyjną 2019 (WRC-19), które uwzględniało zagadnienia związane ze służbą ruchomą morską, m.in. Earth Stations In Motion - stacje ziemskie w ruchu oraz Global Maritime Distress and Safety System - Ogólnoświatowy Morski System Bezpieczeństwa i Alarmowania. Zatwierdzone przez Prezesa Rady Ministrów stanowisko Polski zaprezentowane podczas WRC-19 było w tej kwestii zbieżne ze stanowiskiem Europejskiej Konferencji Administracji Poczty i Telekomunikacji (European Conference of Postal and Telecommunications Administrations - CEPT).

Uniwersytet Morski w Gdyni od 2000 r. aktywnie współpracuje z International Association of Maritime Universities (IAMU). Przedstawiciele uczelni wzięli udział w jubileuszowym 20-tym Zgromadzeniu Ogólnym IAMU - 20th Annual General Assembly of IAMU w Japonii. Przedstawiciele uczelni złożyli także sprawozdania z realizacji projektów badawczych: CYMET (IAMU FY 2018) oraz CoeffVoltEff (IAMU FY 2019). Natomiast w części naukowej tego wydarzenia zaprezentowano trzy referaty, których autorami lub współautorami byli pracownicy Uniwersytetu Morskiego. Dwoje studentów Wydziału Nawigacyjnego reprezentowało społeczność studencką uczelni podczas konferencji IAMU dedykowanej studentom. Warto podkreślić, że w wyniku decyzji, które zapadły na forum IAMU, Uniwersytet Morski w Gdyni ponownie został członkiem International Executive Board (IEB) IAMU   
i w latach 2020-2022 będzie przewodniczył komisji ds. akademickich - Academic Affairs Committee (AAC).

W 2019 r. Uniwersytet Morski w Gdyni i Shanghai Maritime University obchodziły 35-lecie współpracy naukowo-dydaktycznej. Dzięki tej współpracy dwóch studentów Wydziału Nawigacyjnego odbyło w Shanghai Maritime University semestralne studia w ramach Programu „The Exchange Program   
of International Class for Maritime Studies”. W ramach tej wymiany do Gdyni przyjechały po raz pierwszy cztery studentki z Shanghai Maritime University na jeden semestr studiów.

W 2019 r. odbyło się również XVI Polsko-Niemieckie Seminarium Studenckie „Managing Cultral Diversity in Europe” w Bremerhaven i w Gdyni, w którym uczestniczyli studenci i nauczyciele akademiccy Hochschule Bremerhaven i Uniwersytetu Morskiego.

W oparciu o przyznaną na lata 2014-2020 Erasmus Charter for Higher Education, Uniwersytet Morski kontynuował wymianę studentów i pracowników w ramach programu Erasmus+ z 45 uczelniami partnerskimi z 17 państw. Łącznie na część studiów wyjechało 42 studentów, natomiast do Gdyni przyjechało 48 studentów. Pracownicy uczelni zrealizowali łącznie 9 wyjazdów w celu prowadzenia zajęć dydaktycznych oraz szkoleniowych. W ramach wymiany kadry dydaktycznej Uniwersytet Morski gościł w 2019 r. dwóch nauczycieli akademickich z uczelni partnerskich w celu prowadzenia zajęć dydaktycznych oraz w celach szkoleniowych.

Nową inicjatywą uczelni w 2019 r. był I Pomorski „Staff Week”, w którym uczestniczyło 26 osób z 15 różnych uczelni. Inicjatywa narodziła się dzięki współpracy Uniwersytetu Morskiego z Politechniką Gdańską, Uniwersytetem Gdańskim, Gdańskim Uniwersytetem Medycznym, Akademią Sztuk Pięknych, Akademią Muzyczną, Wyższą Szkołą Administracji i Biznesu im. E. Kwiatkowskiego, Urzędem Marszałkowskim Województwa Pomorskiego, Urzędem Miejskim w Gdańsku, Agencją Rozwoju Pomorza oraz Centrum Wsparcia Imigrantów i Imigrantek. Tematem wydarzenia było „University - City - Region Cooperation”.

Ponadto, Uniwersytet Morski w Gdyni w 2019 r. był organizatorem lub współorganizatorem trzech naukowych konferencji międzynarodowych:

* 45th International Scientific Congress on Powertrain and Transport Means;
* Turystyka i praca - lepsza przyszłość dla wszystkich;
* 13th International Conference on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation TransNav 2019.

Międzynarodową Konferencję „TransNav 2019 on Marine Navigation and Safety of Sea Transportion”. zorganizował Wydział Nawigacyjny Uniwersytetu Morskiego w Gdyni wspólnie z prestiżowym brytyjskim The Nautical Institute w dniach 12 - 14 czerwca 2019 r. Było to już trzynaste tego typu spotkanie,   
a siódme od czasu, gdy nadany mu został szerszy wymiar międzynarodowy. Uczelnia gościła praktyków i teoretyków nawigacji i transportu morskiego, marynarzy, żeglarzy, transportowców, badaczy morza, rektorów, dziekanów, dyrektorów instytutów, profesorów i członków ich zespołów badawczych, przedstawicieli stowarzyszeń naukowych i zawodowych, administracji morskiej, portów, armatorów, firm żeglugowych i transportowych oraz producentów urządzeń nawigacyjnych niemal z całego świata. Uczestnikami tej edycji konferencji, czynnymi i biernymi, było około 300 osób z 66 państw. Na 42 sesjach tematycznych wygłoszono 202 referaty.

W 2019 r. uczelnia podpisała umowy o współpracy z Kherson State Maritime Academy (Ukraina), Kaliningrad State Maritime University (Rosja) oraz PhD Training Mobility Agreement z Wuhan University of Technology (Chiny), a także Addendum do umowy z Australian Maritime College podpisanej   
w 1992 r. Podpisano także list intencyjny z International Maritime University of Panama podczas wizyty w Panamie „Daru Młodzieży” w ramach „Rejsu Niepodległości”.

Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji pozytywnie zweryfikował wniosekUniwersytetu Morskiego w Gdyni i na mocy decyzji z dnia 23 września 2019 r. zatwierdził potrzeby przyjmowania cudzoziemców w celu prowadzenia badań naukowych lub prac rozwojowych na okres 5 lat oraz na potrzeby przyjmowania cudzoziemców w celu podjęcia stażu na okres 2 lat.

Ponadto Uniwersytet Morski w Gdyni prowadził w 2019 r. działania, które zainicjowały szereg spotkań   
poświęconych podjęciu współpracy w ramach realizacji projektów badawczo-rozwojowych finansowanych ze źródeł zewnętrznych planowanych na rok 2020. Uczelnia mając na celu określenie obszarów współpracy, wzmocnienia wzajemnych relacji oraz wymiany doświadczeń na wspólnych płaszczyznach działalności, w tym badawczych i edukacyjnych podpisała dwa porozumienia z podmiotami gospodarczymi z branży morskiej - Ocean Network Express (Europe) Ltd. Sp. z o.o. oraz STBU Brokerzy ubezpieczeniowi Sp. z o.o.

W 2019 r. Uniwersytet Morski w Gdyni kontynuował współpracę z Zarządem Morskiego Portu Gdańsk S.A. w ramach uruchomionego wspólnie konkursu grantowego „Kierunek Port - morze możliwości” dedykowanego studentom uczelni celem zaangażowania ich w prace badawcze oraz transfer technologii ze świata nauki do biznesu.

W ramach oferty współpracy dedykowanej dla otoczenia gospodarczego uczelnia zawarła umowę na udostępnienie na rzecz Remontowa Electrical Solutions Sp. z o.o. urządzeń należących do infrastruktury badawczej uczelni.

Uczelnia jako jeden z wielu członków konsorcjum Narodowego Centrum Badań Bałtyckich włączała się również w integrację i wzmacnianie potencjału środowiska naukowego w zakresie inicjatyw związanych   
z badaniami Morza Bałtyckiego.

W 2019 r. Uniwersytet Morski w Gdyni kontynuował także działalność wynalazczą, a powstające rozwiązania nakierowane były na rozwój innowacji w branży morskiej. W tym celu uczelnia dokonała komercjalizacji bezpośredniej dwóch rozwiązań (wynalazek, baza danych) powstałych w wyników działalności naukowej pracowników uczelni. Uczelnia udostępniła bazy danych na rzecz Remontowa Electrical Solution Sp. z o.o. zawierające wyniki pomiarów napięć na szynach rozdzielnic głównych statków oraz prądów prądnic okrętowych i wybranych odbiorników zgromadzonych w wyniku prowadzonej w uczelni działalności naukowej w latach 1999-2019.

Uniwersytet Morski w Gdyni od kilku lat prowadzi działalność badawczą ukierunkowaną na rozwój wielu dziedzin gospodarki krajowej i europejskiej, a prowadzone prace badawczo-rozwojowe są zgodne z wieloma priorytetowymi kierunkami badań w ramach Inteligentnych Specjalizacji Regionów oraz Krajowych Inteligentnych Specjalizacji.

W roku 2016 zawiązano porozumienie na rzecz inteligentnych specjalizacji woj. pomorskiego (ISP), którego jednym z sygnatariuszy była Akademia Morska w Gdyni (obecnie Uniwersytet Morski w Gdyni). Wówczas uczelnia wzięła udział w formułowaniu założeń, strategii i rozwoju dla wiodących obszarów: „Technologie offshore i portowo-logistyczne”, „Technologie ekoefektywne w produkcji, przemyśle, dystrybucji i zużyciu energii i paliw oraz w budownictwie” oraz „Technologie medyczne w zakresie chorób cywilizacyjnych i okresu starzenia”.

Dziś Uniwersytet Morski w Gdyni jest podmiotem identyfikującym swoją działalność z ISP dotyczącymi w szczególności obszaru „Technologie offshore i portowo-logistyczne” oraz „Technologie interaktywne w środowisku nasyconym informacyjnie”.

W 2019 r. Uniwersytet Morski w Gdyni podpisał II Porozumienie na rzecz Inteligentnych Specjalizacji Pomorza (ISP) z obszaru „Technologie interaktywne w środowisku nasyconym informacyjnie”. Głównym celem tego działania jest budowanie i wzmacnianie konkurencyjności przedsiębiorstw sektora ICT woj. pomorskiego. Cele te są i będą realizowane poprzez prace badawczo-rozwojowe na rzecz przedsiębiorstw oraz budowanie potencjału intelektualnego służącego kreowaniu innowacyjnych rozwiązań w obszarze technologii interaktywnych w środowisku nasyconym informacyjnie.

Porozumienia na rzecz ISP to dla uczelni również współpraca związana ze wzrostem poziomu nauczania w zakresie logistyki morskiej, podnoszeniem kompetencji kadry oraz szkoleniem wysokiej jakości specjalistów w kierunku pobudzania innowacji i tworzenia nowych rozwiązań technologicznych służących gospodarce, jak również zwiększania pozycji przedsiębiorstw na rynkach światowych. W ramach działalności na rzecz ISP w 2019 r. przedstawiciele uczelni uczestniczyli w spotkaniach Rady ISP aktywnie włączając się w monitorowanie i poszukiwania kierunków współpracy oraz kreowania wspólnych innowacji w regionie. Uczelnia przygotowała ofertę usług B+R wpisujących się m.in. w obszary ISP i realizowanych przez uczelnię poprzez wydział elektryczny, mechaniczny, nawigacyjny oraz przedsiębiorczości i towaroznawstwa. Nowa oferta B+R została zaprezentowana na stronie internetowej uczelni oraz przedstawiona i udostępniona uczestnikom podczas XX edycji Międzynarodowych Targów Morskich BALTEXPO w Gdańsku w dniach 9‑11 września 2019 r.

W  2019 r. uczelnia podejmowała liczne działania związane z budowaniem sieci relacji partnerskich mających na celu wzmocnienie współpracy z otoczeniem biznesowym i społeczno-gospodarczym, w tym działań wpisujących się w obszar ISP. W konsekwencji uczelnia podpisała łącznie 15 umów z podmiotami gospodarczymi, z czego 6 porozumień o współpracy w zakresie prac badawczych i szeroko pojętego kształcenia.

Pracownicy Uniwersytetu Morskiego w Gdyni aktywnie uczestniczyli w roli organizatora, inicjatora, panelisty lub moderatora w licznych przedsięwzięciach i wydarzeniach mających na celu budowanie właściwego dialogu w środowisku społeczno-gospodarczym. W 2019 r. pracownicy uczelni uczestniczyli jako moderatorzy lub paneliści podczas Forum Gospodarki Morskiej Gdynia 2020, Forum Wizja Rozwoju 2019, Międzynarodowego Kongresu Morskiego w Szczecinie, czy Międzynarodowych Targów Morskich BALTEXPO 2019.

W ramach realizacji polityki morskiej RP Dział Armatorski podjął w 2019 r. następujące działania:

- współpraca z HZS (Hogere Zeevaartschool Antwerpen) w zakresie realizacji praktyk morskich na statku „Dar Młodzieży”;

- nawiązanie współpracy z Uniwersytetem Morskim w Panamie i realizacja praktyk morskich na statku „Dar Młodzieży” w czasie Rejsu Niepodległości;

- Rejs Niepodległości statku „Dar Młodzieży” dla uczczenia setnej rocznicy odzyskania niepodległości przez Polskę;

- dwa rejsy statku „Horyzont II” na Spitsbergen w celu przetransportowania polskich naukowców i zaopatrzenia Polskiej Stacji Polarnej w Hornsund;

- współpraca w zakresie realizacji praktyk morskich na statkach „Dar Młodzieży” i „Horyzont II”   
z następującymi szkołami morskimi: Zespół Szkół Morskich w Gdańsku, Zespół Szkół Morskich   
w Świnoujściu, Zachodniopomorskie Centrum Edukacji Morskiej i Politechnicznej ze Szczecina;

- współpraca z przedsiębiorstwami gospodarki morskiej.

### **Akademia Morska w Szczecinie.**

Akademia Morska w Szczecinie, jako innowacyjny i nowoczesny ośrodek naukowo-dydaktyczny prowadzi badania w odpowiedzi na aktualne potrzeby gospodarki morskiej, wynikające ze światowych trendów wskazujących kierunki rozwoju branży. Są to badania i innowacje m.in. w zakresie inżynierii ruchu morskiego, energii odnawialnej, żeglugi śródlądowej, logistyki i transportu intermodalnego, eksploatacji obiektów pływających i urządzeń portowych oraz nowoczesnych technologii informatycznych.

Akademia Morska w Szczecinie do 30 września 2019 r. kształciła studentów na trzech wydziałach: Nawigacyjnym, Mechanicznym i Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu, a od 1 października 2019 r. kształci studentów na pięciu Wydziałach: Nawigacyjnym, Mechanicznym, Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu, Mechatroniki i Elektrotechniki oraz Informatyki i Telekomunikacji. Na Wydziale Nawigacyjnym kształcenie odbywa się na kierunkach: Nawigacja, Transport, Geodezja i kartografia, Geoinformatyka, Oceanotechnika; na Wydziale Informatyki i Telekomunikacji na kierunku: Informatyka (do 30 września 2019 r. kierunek realizowany w ramach Wydziału Nawigacyjnego); na Wydziale Mechanicznym na kierunku: Mechanika i budowa maszyn; na Wydziale Mechatroniki i Elektrotechniki na kierunku Mechatronika (do 30 września 2019 r. kierunek realizowany w ramach Wydziału Mechanicznego); na Wydziale Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu na kierunkach: Logistyka, Transport, Zarządzanie i Inżynieria Produkcji.

Akademia Morska w Szczecinie na potrzeby gospodarki morskiej, w zależności od wydziału i kierunku, kształci studentów na pierwszym, drugim lub trzecim stopniu studiów. W 2019 r. w Akademii Morskiej w Szczecinie zdobywało wiedzę łącznie 2 570 studentów, w tym na studiach stacjonarnych pierwszego i drugiego stopnia 1 949, niestacjonarnych pierwszego i drugiego stopnia 622, trzeciego stopnia 24.

Rozwijając stopień umiędzynarodowienia Uczelni Akademia Morska w Szczecinie dba o to, by przygotować absolwentów kierunków morskich do pracy w międzynarodowym środowisku.   
W związku z tym uczelnia zwiększa udział studentów zagranicznych: wg stanu na 31.12.2019 r. w AMS studiowało 2792 studentów w tym 320 cudzoziemców czyli 11,5% ich łącznej liczby. Najwięcej cudzoziemców studiuje na Wydziale Nawigacyjnym – 162 osoby, na Wydziale Mechanicznym 64 osób, a na Wydziale Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu - 80 osób, na Wydziale Informatyki   
i Telekomunikacji – 6 osób (nowy wydział utworzony od 1.10.2019 r.), na Wydziale Mechatroniki   
i Elektrotechniki – 8 osób (nowy wydział utworzony 1.10.2019 r.). W roku 2019 uczelnia przyjęła na kierunek Nawigacja prowadzony w pełni w języku angielskim 18 studentów z 10 krajów (kierunek ten został otwarty w 2017 r.). W 2019 r. na bieżąco modernizowano i aktualizowano trzyjęzyczną stronę poświęconą rekrutacji studentów zagranicznych (pod adresem [www.marine-edu.com](http://www.marine-edu.com)).

Akademia współpracowała z uczelniami oraz instytucjami zagranicznymi z 18 krajów w ramach 41 aktywnych umów lub porozumień o współpracy. W ramach jednej z umów z Batumi State Maritime Academy w Gruzji zorganizowano również dwa przyjazdy studentów z Gruzji na semestr nauki na Wydziale Nawigacyjnym.

Obecnie uczelnia posiada 23 umowy dotyczące wymiany w ramach programu Erasmus+, w tym pięć z krajami partnerskimi (Rosja, Gruzja, Indonezja, Szwajcaria i Ukraina).

W 2019 r. w Akademii Morskiej w Szczecinie realizowane były następujące projekty badawcze:

- Projekt GOSPOSTRATEG – Inteligentny system produkcji statystyk transportu drogowego i morskiego z wykorzystaniem wielkich wolumenów danych na rzecz kształtowania polityki transportowej kraju. Celem projektu jest unowocześnienie systemu produkcji statystyk transportu drogowego i morskiego poprzez wykorzystanie wielkich zbiorów danych, wprowadzenie nowych produktów oraz stworzenie warunków do prowadzenia analiz funkcjonowania oraz zarządzania systemami transportowymi do nowoczesnego planowania i kształtowania polityki transportowej kraju. Projekt prowadzony jest w ramach Konsorcjum z Politechniką Krakowską oraz Głównym Urzędem Statystycznym, który jest liderem Konsorcjum.

- Projekt EUFAL *-* Electric urban freight and Logistics – celem projektu jest ocena efektywności zastosowania pojazdów elektrycznych w systemach logistyki miejskiej w oparciu o wybrane dobre praktyki oraz określenie zaleceń dla wdrażania elektromobilności w tym obszarze.

- SARA - Wspomaganie Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa i Obserwacji Morskiej przy użyciu systemu EGNSS wysokiej dokładności – celem projektu jest zaprojektowanie i rozpoczęcie wdrożenia specjalistycznego rozwiązania opartego na już istniejącym prototypie do wykorzystania w ramach działalności Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (SAR) i obserwacji obszarów morskich. Technologia wytworzona w ramach projektu SARA ma na celu zbudowanie półautomatycznego systemu wykorzystującego dane z obserwacji Ziemi do wstępnego wykrywania trajektorii podejrzanych pontonów (obserwacja i nadzór) i wspieranie operacji Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (SAR) w oparciu o wdrożony system RPAS (zdalnie sterowany system lotniczy), który jest ściśle sprzężona z architekturą statku poprzez kabel (uwiązany lot): gdy tylko potrzebne jest jego użycie, samolot opuszcza specjalny hangar na szczycie statku i staje się „wirtualnym pylonem”, który przemieszcza czujnik VIS-TIR (Visual Spectrum and Thermal Infrared); uchwycone obrazy są przetwarzane w czasie rzeczywistym przez lokalny komputer.

- Projekt CSHIPP Clean Shipping Project Platform – celem projektu jest połączenie ponadnarodowych projektów i ich kluczowych uczestników celem zapewnienia efektywnego wykorzystania, większej trwałości i możliwości przenoszenia wyników projektów. Działania CSHIPP koncentrują się wokół dwóch kluczowych tematów: wpływ na środowisko i wydajność żeglugi w regionie Morza Bałtyckiego oraz synteza dostępnych analiz naukowych i badań przeprowadzonych w ramach projektów oraz ich dostępność dla kluczowych grup docelowych: organizacji rządowych, przedsiębiorców i decydentów.

- Projekt DORSZE 2 – celem projektu jest poprawa własności selektywnych bałtyckich worków dorszowych poprzez wprowadzenie istotnych, innowacyjnych zmian w ich konstrukcjach. Opracowane nowe rozwiązania korzystnie wpłyną na zmianę struktury śmiertelności połowowej dorszy bałtyckich, zmniejszając tym samym negatywną presję rybołówstwa na środowisko morskie. Zakłada się, że w wyniku realizacji projektu powstaną innowacyjne rozwiązania techniczne, które po wdrożeniu do praktyki wpłyną korzystnie na stan zasobów dorsza bałtyckiego poprzez redukcję tzw. nieujawnionego odrzutu.

- Projekt MORGAV – celem projektu jest opracowanie technologii pozyskiwania i eksploracji danych grawimetrycznych z przybrzeża polskich obszarów morskich oraz jego pobrzeża. Projekt zakłada harmonizację morskich pomiarów wysokościowych z Systemem EVRS poprzez wykorzystanie różnic potencjału siły ciężkości do poziomu odniesienia Normaal Amsterdams Peil.

- Projekt WECANet – A pan-European Network for Marine Renewable Energy – celem projektu jest umożliwienie współpracy w zakresie pozyskiwania energii z fal morskich i oceanicznych oraz identyfikacji kluczowych zatorów. Obszar energii odnawialnej pozyskiwanej z fal morskich i oceanicznych zmaga się z wyzwaniami, które wymagają podjęcia szerokich badań naukowych, szczególnie dotyczących aspektów technicznych i ekonomicznych związanych z uzyskiem energii z fal. W Europie występują znaczące nierówności w zakresie zasobów energii pochodzącej z fal, przedsiębiorstw zajmujących się tym obszarem, jak również krajowych programów i inwestycji. Dodatkowo ten sektor energetyczny musi pozyskać zaufanie inwestorów poparte m.in. redukcją ryzyka technologicznego i nie-technologicznego. Wymienione wyzwania wymagają pan-europejskiej współpracy inżynierów, ekonomistów, naukowców, decydentów, ekspertów itd.

- EUROfusion – Implementation of activities described in the Roadmap to Fusion during Horizon 2020 through a Joint programme of the members of the EUROfusion consortium – celem projektu jest wspólne prowadzenie badań w ramach prac realizowanych przez konsorcjum EUROfusion z zakresu fuzji jądrowej.

- Projekt SOUTH COAST BALTIC – celem projektu jest utworzenie trwałego transgranicznego zarządzania marinami w oparciu o sieć współpracy MARRIAGE. Projekt ma pozwolić na dalszą promocję regionu Południowego Bałtyku jako tętniącego życiem transgranicznego obszaru dla uprawiania turystyki żeglarskiej, który zapewnia wysokie standardy jakości. Zostanie to osiągnięte poprzez kampanie informacyjne, wymianę wiedzy i kompetencji pomiędzy marinami, stowarzyszeniami żeglarskimi oraz innymi interesariuszami, poprawę jakości usług skierowanych do żeglarzy w oparciu   
o badania i analizę potrzeb, a także rozwój kształcenia w zakresie zarządzania marinami.

- Projekt SBOIL – South Baltic Oil Spill Response through clean-up with Biogenic Oil Binders – celem projektu jest usprawnienie systemu szybkiego reagowania na wyciek ropy w niesprzyjających warunkach pogodowych i płytkich wodach. Zostanie to zrealizowane poprzez wdrożenie nowej koncepcji reakcji na wyciek ropy naftowej z wykorzystaniem absorbentów o nowych możliwościach aplikacji. Sprzęt do reakcji na wyciek ropy będzie stacjonował w gotowości w regionie Bałtyku Południowego, przez co ogólna zdolność do reagowania na wycieki ropy naftowej wzrośnie, a potencjalny wpływ zrzutów zanieczyszczeń oleju zostanie znacznie zmniejszony. Inwestycja powinna poprawić zdolności reagowania na wyciek i działać jako demonstrator promowania tego rodzaju koncepcji. Krajowe i międzynarodowe warsztaty podniosą poziom świadomości na różnych poziomach operacji reagowania na wyciek oleju, nowej koncepcji i odpowiadających im obowiązków i możliwości różnych interesariuszy.

- Projekt Low Carbon Logistics – celem projektu jest przedstawienie najlepszych dobrych praktyk w zakresie miejskiego transportu towarowego w czterech wybranych miastach regionu Południowego Bałtyku. Przedsięwzięcie obejmuje: analizę funkcjonowania miejskiego transportu towarowego w badanych miastach, opracowanie wspólnej koncepcji rozwoju logistyki opartej na niskiej emisji dwutlenku węgla dla regionu Południowego Bałtyku oraz wdrażanie rozwiązań pilotażowych w wybranych miastach.

- Projekt Go LNG – Value chain for clean shipping, green ports and Blue growth in Baltic Sea Region – celem projektu jest zlikwidowanie przeszkód, które blokują rozwój technologii LNG na obszarze Morza Bałtyckiego poprzez: zmniejszenie ceny i zwiększenie dostępności LNG; rozwój czystych technologii; szkolenie personelu; zapewnienie trwałości rozwiązań LNG.

- Projekt MARELITT Baltic – Zmniejszenie wpływu śmieci morskich w postaci porzuconych narzędzi połowu na środowisko Morza Bałtyckiego. Projekt MARELITT jest międzynarodową inicjatywą poszukiwania i wyławiania zagubionych narzędzi połowowych z dna Bałtyku. Zagubione sieci bowiem nadal łowią ryby, ptaki i ssaki morskie. Mogą być też źródłem mikrodrobin tworzyw sztucznych, wpływając tym samym negatywnie na stan ekosystemu morskiego. Celem Projektu MARELITT jest opracowanie prostych, efektywnych kosztowo i bezpiecznych dla środowiska metod wyławiania z dna Bałtyku zagubionych sieci, dostosowanych do różnych warunków geograficznych oraz znalezienie systemowego rozwiązania problemu środowiskowego związanego z zagubionym sprzętem połowowym.

- Projekt ENVISUM – Oddziaływanie na środowisko paliwa o niskiej zawartości siarki: pomiary i strategie modelowania. Celem projektu jest opracowanie sposobu mierzenia i oceny wpływu emisji siarki ze statków na środowisko i jakość powietrza w regionie Morza Bałtyckiego. Wyniki mają dostarczyć nowych informacji na temat sposobu dalszej poprawy stanu powietrza w jak najbardziej opłacalny i ekonomiczny sposób.

- Projekt DIAMENTOWY GRANT – Model systemu synchronizacji manewru ostatniej chwili dwóch pełnomorskich statków autonomicznych w celu unikania kolizji i minimalizacji szkód. Celem projektu jest opracowanie podstaw teoretycznych dotyczących minimalizowania szkód kolizji statków morskich oraz opracowanie technologii pozwalającej na wspomaganie decyzji operatora statku w sytuacjach nadmiernego zbliżenia.

W 2019 r. Akademia Morska w Szczecinie kontynuowała realizację kilku projektów dydaktycznych,   
m.in. projektu Academic Business Coach - MELES 2.0 w ramach partnerstwa strategicznego na rzecz szkolnictwa wyższego Erasmus+. Program realizowany jest od 01.09.2017 r. do 31.05.2020 r., a jego liderem jest Akademia Morska w Szczecinie. Partnerami projektu są Politechnika Białostocka, Uniwersytet w Lipsku (Niemcy), Uniwersytet Egejski (Grecja) i Uniwersytet w Aveiro (Portugalia). Projekt “Academic Business Coach - MELES 2.0” jest kontynuacją projektu MELES - “More Entrepreneurial Life at European Schools”, którego celem było opracowanie, przetestowanie oraz wdrożenie nauczania na uczelniach technicznych przedmiotu „przedsiębiorczość”. Efektem jest wiele studenckich przedsięwzięć biznesowych, które wymagają dalszego wsparcia na różnych etapach rozwoju. Systematycznej pomocy potrzebują również pracownicy naukowi zaangażowani w projekty B+R o wysokim potencjale komercjalizacji. Dlatego powstał projekt „Academic Business Coach - MELES 2.0”, którego celem jest opracowanie, przetestowanie i wdrożenie programu kształcenia akademickich trenerów biznesu.

Kontynuowano również realizację projektu „CZAS na STAŻ II” (wartość 2 mln zł). Projekt realizowany był w okresie od 01.01.2018 r. do 30.09.2019 r., a w ramach projektu 64 studentów kierunków logistyka, zarządzanie i inżynieria produkcji, transport oraz geodezja i kartografia zrealizowało czteromiesięczne staże głównie w przedsiębiorstwach z branży geodezyjnej, TSL oraz branży morskiej. Projekt skierowany był łącznie do 146 studentów.

Kolejnym projektem realizowanym przez Akademię Morską w Szczecinie jest program Nowe Horyzonty (wartość 7,2 mln zł), który obejmuje szeroki wachlarz działań. Projekt realizowany jest w okresie od 1 września 2018 r. do 31 września 2022 r. i składa się z 8 zadań:

- utworzenie nowego kierunku studiów Oceanotechnika;

- utworzenie nowego kierunku studiów Geoinformatyka;

- realizacja zajęć przez wykładowców z zagranicy;

- podnoszenie kompetencji studentów;

- realizacja staży;

- podnoszenie kompetencji kadry dydaktycznej;

- podniesienie jakości narzędzi informatycznych służących do zarządzania uczelnią;

- podnoszenie kompetencji kadry kierowniczej.

Głównym celem projektu jest podniesienie do 31 lipca 2022 r. jakości kształcenia oraz zarządzania   
w Akademii Morskiej w Szczecinie poprzez:

- wykształcenie na nowych kierunkach 48 absolwentów (z 80 osób przyjętych), na których jest zapotrzebowanie rynku pracy;

- podniesienie kompetencji (w tym zawodowych, poprzez zdobycie doświadczenia w pracy) 372 studentów AM wszystkich kierunków;

- podniesienie jakości dydaktyki w uczelni poprzez podniesienie kompetencji 54 osób z własnej kadry dydaktycznej i przyjęcie 20 uznanych dydaktyków z zagranicy;

- podniesienie kompetencji 50 osób z kadry zarządzającej oraz wdrożenie narzędzi IT usprawniających zarządzenie uczelnią oraz informacjami o uczelni i jej ofercie.

Akademia Morska w Szczecinie w 2019 r. realizowała umowę z dnia 11 lipca 2018 r., której przedmiotem jest finansowanie, realizacja i rozliczanie kosztów procedury uzyskiwania zagranicznych akredytacji/reakredytacji/certyfikatów jakości kształcenia wymienionych w „Katalogu akredytacji kwalifikowalnych zagranicznych akredytacji i certyfikatów jakości” Nautical Institute Accreditation – NIA. W lipcu 2019 r. Akademia Morska w Szczecinie jako jedyna publiczna morska jednostka edukacyjna w Polsce uzyskała reakredytację NIA jakości kształcenia w zakresie dynamicznego pozycjonowania statków, której czas trwania przewidziany jest do 4 kwietnia 2022 r.

Akademia Morska w Szczecinie w 2019 r. była organizatorem lub współorganizatorem m.in. takich konferencji naukowych jak:

- Konferencja Naukowa „INLAND SHIPPING 2019” - organizator: Instytut Zarządzania Transportem (WI-ET); współorganizatorzy zewnętrzni: Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomor­skiego oraz Zachodniopomorski Klaser Morski;

- Konferencja Naukowa „TECHNOLOGIE EDUKACYJNE 2019” - organizator: firma ADVSEO   
Sp. z o. o., współorganizator: Instytut Eksploatacji Siłowni Okrętowych Wydział Mechaniczny (WM);

- XVIII/XV Międzynarodowa Konferencja Naukowo-Techniczna „Ochrona Człowieka w Środowisku Pracy. Obsługiwanie Maszyn i Urządzeń. Zintegrowane Systemy Zarządzania: Jakość-Środowisko-Bezpieczeństwo-Technologia” – OMiU 2019 - organizator: Instytut Eksploatacji Siłowni Okrętowych Wydział Mechaniczny oraz Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu (WM/WIET), współorganizatorzy zewnętrzni: Instytut Inżynierii Produkcji Politechniki Śląskiej, Morskie Biuro Podróży Szczecin, PŻB S.A. Polferries;

- XVIII Międzynarodowa Konferencja Naukowo-Techniczna „Inżynieria Ruchu Morskiego” MTE - ISIS’2019 - organizator: Instytut Inżynierii Ruchu Morskiego (WN), współorganizator zewnętrzny: Niemiecki Instytut Nawigacji (DGON).

Ośrodki szkoleniowe Akademii Morskiej w Szczecinie (Ośrodek Szkoleniowy Ratownictwa Morskiego, Studium Doskonalenia Kadr Oficerskich, Morski Ośrodek Szkoleniowy w Świnoujściu, Ośrodek Szkoleniowy Rybołówstwa Bałtyckiego w Kołobrzegu/Morski Ośrodek Szkoleniowy w Kołobrzegu) prowadzą szkolenia i przeszkolenia dla szeroko pojętej kadry gospodarki morskiej w celu uzyskania wymaganych kwalifikacji zawodowych, a także w istotny sposób przyczyniają się do rozwoju gospodarki morskiej w regionie. Ośrodki prowadziły również kursy dla pracowników instytucji i organów nadzoru morskiego, służb ratowniczych oraz instytucji i urzędów zajmujących się eksploracją i ochroną zasobów morskich. Zapewnianie przez Ośrodki Akademii Morskiej wysokiego poziomu nauczania kadr ratowniczych i porządkowych państwa wpływa na zapewnienie ładu publicznego i bezpieczeństwa mieszkańców regionu. Szkolenia organizowane w Ośrodkach prowadzone są na podstawie programów szkoleń przez wykwalifikowaną kadrę dydaktyczną w odpowiednio wyposażonych salach i na sprzęcie zapewniającym właściwe przeprowadzenia szkolenia.

W 2019 r. ośrodki szkoleniowe AMS przeszkoliły 5 531 osób podczas 566 kursów. Wymierny wpływ na wysokie kwalifikacje zawodowe kadr morskich miało również praktyczne szkolenie studentów i absolwentów Akademii. Obowiązek zapewnienia praktyk morskich i lądowych spoczywa na Dziale Spraw Morskich i Praktyk. W 2019 roku praktyki studenckie zrealizowało 1 313 studentów i absolwentów.

Studium Nauki Języków Obcych prowadziło kursy doszkalające z morskiego języka angielskiego dla pracowników sektora gospodarki morskiej. W uczelni działa również Maritime English Center, które jest akredytowanym Centrum Egzaminacyjnym Marlins, weryfikującym znajomość rejestru morskiego języka angielskiego oraz wydającym certyfikaty językowe zgodne z wymogami MCA.

Biuro Karier Akademii Morskiej w Szczecinie wzięło także udział w IV Ogólnopolskiej Konferencji ABK „Biura Karier 2.0 - moc współpracy na współczesnym rynku pracy” jako współorganizator w ramach Zachodniopomorskiej Sieci Biur Karier oraz w targach Ocean Business w Southampton. Uczelnia prezentowała swój potencjał podczas spotkań z delegacjami z różnych państw, m.in. Chin, Hiszpanii, Belgii, Niemiec oraz podczas spotkań branży morskiej np. Herring 2019 oraz Dni Morza.

Uczelnia w 2019 r. współpracowała z firmami działającymi w branży morskiej, obsługującej technicznie i sprzętowo, np. statki, symulatory, itp.: Enamor, Alphatron, Kongsberg. W tym samym roku podpisano również porozumienia o współpracy m.in. z Urzędem Żeglugi Śródlądowej, RZGW Wody Polskie, InterOceanMetal, Mevo S.A. oraz Państwowym Instytutem Geologicznym – Państwowym Instytutem Badawczym.

Celem promocji swoich osiągnięć technicznych, Akademia Morska w Szczecinie wzięła udział w Międzynarodowych targach morskich BALTEXPO 2019, które odbyły się w dniach 8-11 września 2019 r. w Gdańsku. Promując edukację i naukę morską w społeczeństwie (w szczególności dla dzieci i młodzieży) uczelnia aktywnie uczestniczyła w realizacji Morskiego Centrum Nauki im. prof. Jerzego Stelmacha w Szczecinie budowanego ze środków samorządu województwa Zachodniopomorskiego (rola opiniodawcy w Radzie Programowej, prowadzenie zajęć w Uniwersytecie Jungów).

Akademia Morska w Szczecinie każdego roku dokonuje wynalazków w dziedzinie nauk technicznych, a w 2019 r. uczelnia otrzymała patenty na:

- Sposób wzorcowania układu sensorów do pomiaru mimośrodowości wirującego wału zwłaszcza wału łożyska ślizgowego z uszczelnieniem promieniowym (patent krajowy);

- Sposób separacji składników kompozytów opakowaniowych zawierających celulozę, aluminium i polietylen lub inne składniki nieorganiczne (patent krajowy);

- Sposób i urządzenie do klejenia elementów pian metalicznych i niemetalicznych (patent krajowy);

- Homogenizator statyczny (patent krajowy).

Ponadto uczelnia zgłosiła do ochrony w Urzędzie Patentowym RP następujące wynalazki:

- Samonastawna, toczna podpora pryzmowa wału oraz sposób sterowania podporą - Klej do łączenia przygotowanych elementów pian metalicznych i niemetalicznych z usytuowanym prepregiem;

- Urządzenie i sposób do diagnozowania aparatury wtryskowej tłokowych silników spalinowych z zastosowaniem symptomów sygnału przyśpieszeń drgań;

- Ruchoma platforma samowykładowcza;

- Telemetryczne urządzenie pomiarowe;

- Sposób i układ stabilizacji częstotliwości i napięcia autonomicznych zespołów prądotwórczych;

- Uniwersalny oporowy układ wspomagający kalibrację czujników rezystancyjnych w systemach nadzoru maszyn energetycznych, zwłaszcza silników spalinowych;

- Zmodyfikowany metakrylan metalu z monomerem metakrylanu metylowego;

- Adaptacyjny i odporny system automatycznej stabilizacji kursu statku.

### **Uniwersytet Gdański.**

Uniwersytet Gdański to dynamicznie rozwijająca się uczelnia, która łączy tradycję z nowoczesnością. Uniwersytet Gdański realizuje dewizę „in mari via tua” (*w morzu droga twoja*), służąc rozwojowi regionu pomorskiego, którego bogactwem jest morze. Kształcenie we wszystkich niemal dziedzinach wiedzy akademickiej oraz zawodach poszukiwanych na rynku pracy połączone jest z nowoczesnymi warunkami studiowania w jednym z największych na Pomorzu uniwersyteckich ośrodków, który jest rozbudowywany w ramach Bałtyckiego Kampus Uniwersytetu Gdańskiego.

Uniwersytet Gdański to 11 wydziałów i dwie międzynarodowe agendy badawcze, 87 kierunków studiów, 205 specjalności i blisko 22 tysiące studentów. Na uczelni realizowane są studia doktoranckie w 26 dyscyplinach nauki, na których kształci się 929 doktorantów. Od nowego roku akademickiego 2019/2020 funkcjonują również trzy Szkoły Doktorskie. Na uczelni studiuje 540 studentów cudzoziemców, 37 doktorantów z zagranicy oraz 62 słuchaczy studiów podyplomowych z zagranicy.

Morski autorytet uczelni budują znakomite stacje badawcze o międzynarodowej renomie, takie jak Stacja Morska Instytutu Oceanografii w Helu, Stacja Badania Wędrówek Ptaków, czy Stacja Biologiczna. Morski wizerunek uczelni to także kierunki studiów, specjalności i badania naukowe związane z morzem, zwłaszcza pobrzeżem Bałtyku. Dotyczy to przede wszystkim Wydziału Oceanografii i Geografii, Wydziału Biologii, czy Wydziału Chemii i takich kierunków jak oceanografia, geografia, geologia, gospodarka wodna i ochrona zasobów wód, biologia i ochrona środowiska czy akwakultura - biznes i technologia.

Również na innych wydziałach realizowana jest tematyka morska. Na Wydziale Prawa i Administracji prace skupione są na badaniach prawa morskiego, międzynarodowego prawa morza, prawa i ustroju miast pomorskich, czy kryminalistyki morskiej. Na Wydziale Ekonomicznym funkcjonuje Instytut Transportu i Handlu Morskiego, którego pracownicy prowadzą badania dotyczące ekonomicznych aspektów funkcjonowania transportu i handlu morskiego oraz prowadzą specjalność: międzynarodowy transport i handel morski, kształcąc specjalistów w tym zakresie. Zainteresowania literaturoznawców koncentrują się na mieście i regionie. Kontynuowane są długofalowe projekty badania związków literatury różnych epok z marynistyczną problematyką Pomorza. Trwają prace nad folklorystyką Polski północno-wschodniej i mitologią bałtosłowiańską. W badaniach historyków dominuje problematyka regionu Morza Bałtyckiego, historia Gdańska i Pomorza.

Uniwersytet Gdański osiąga znaczące sukcesy naukowe umacniając pozycję lidera, szczególnie w zakresie aktywności i badań związanych z morzem. Uczelnia współpracuje w tym zakresie z ośrodkami badawczo-naukowymi ze wszystkich niemal krajów świata. Jako jedna z pięciu polskich uczelni Uniwersytet Gdański tworzy sieć uniwersytetów europejskich, wybranych w konkursie Komisji Europejskiej - European Universities. Uczelnia dwukrotnie została laureatem specjalnego Programu Fundacji na Rzecz Nauki Polskiej - Międzynarodowe Agendy Badawcze, który zakłada tworzenie w Polsce innowacyjnych centrów doskonałości z udziałem najlepszych naukowców z całego świata. Uniwersytet Gdański uzyskał 76 mln zł na stworzenie dwóch agend: Międzynarodowego Centrum Badań nad Szczepionkami Przeciwnowotworowymi (International Centre for Cancer Vaccine Science), które prowadzi dwóch światowej klasy naukowców - prof. Ted Hupp oraz prof. Robin Fahraeus oraz Międzynarodowego Centrum Teorii Technologii Kwantowych (International Centre for Theory of Quantum Technologies, ICTQT), którego dyrektorem jest prof. Marek Żukowski.

Uczelnia cały czas prowadzi intensywne działania zmierzające do podniesienia jakości prowadzonych badań naukowych i uzyskała na ten cel dofinansowanie w ramach programu Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego - „Strategia Doskonałości - Uczelnia Badawcza”.

Uniwersytet Gdański aktywnie uczestniczy we współpracy bałtyckiej poprzez realizację międzynarodowych projektów naukowych, m.in. w ramach programów Horyzont 2020 (projekt Assamble Plus) oraz Interreg Południowy Bałtyk (projekt Seaplanspace – unikatowa sieć współpracy europejskiej w zakresie zrównoważonego zarządzania morzem). Jest także liderem Konsorcjum Narodowego Centrum Badań Bałtyckich, w skład którego wchodzą uczelnie wyższe z Pomorza oraz instytuty badawcze. Jako jedyna polska uczelnia posiada nowoczesny statek naukowo-badawczy, katamaran r/v „Oceanograf”, przeznaczony do prowadzenia interdyscyplinarnych badań środowiska i przyrody Morza Bałtyckiego oraz prowadzenia zajęć dydaktycznych dla studentów.

Uniwersytet proponuje zróżnicowane formy kształcenia - część z nich ma charakter interdyscyplinarny, niektóre są realizowane we współpracy z innymi ośrodkami akademickimi, krajowymi i zagranicznymi, w tym poprzez programy wymiany studentów, takie jak Most, czy Erasmus Plus oraz w ramach bilateralnych umów. Oferta jest skierowana do bardzo szerokiego kręgu odbiorców niezależnie od ich wieku, sytuacji zawodowej, miejsca zamieszkania oraz dotychczasowego wykształcenia.

Na Uniwersytecie Gdańskim prowadzone są liczne kierunki oraz specjalności pozwalające na kształcenie specjalistów niezbędnych dla rozwoju gospodarki morskiej, czy realizacji polityki morskiej państwa. Zajęcia o tematyce morskiej prowadzone są głównie przez Wydział Oceanografii i Geografii, Wydział Biologii, Wydział Chemii, Wydział Ekonomiczny oraz Wydział Prawa i Administracji. Kształcenie studentów w zakresie morskim odbywa się przede wszystkim na kierunku Oceanografia na I   
(specjalności biologiczna, geologiczno-chemiczna, fizyczna) i II (specjalności Biologia morza, Ochrona i zarządzanie zasobami morza, Chemia morza i atmosfery, Geologia morza, Fizyka morza, Ekobiotechnologia morska) stopniu studiów stacjonarnych. Do kierunków, które realizują treści nauczania w zakresie wiedzy o środowisku morskim należą również Geografia i Geografia przestrzenna. Do obszarów tematycznych objętych zajęciami kursowymi na tych kierunkach należą m.in. hydrologia, meteorologia i klimatologia, geografia fizyczna i kształtowanie środowiska, czy planowanie przestrzenne na morzu. Geologia (studia I stopnia) to kolejny kierunek, który podejmuje tematykę funkcjonowania środowiska morskiego, w szczególności strefy brzegowej i dna morskiego. Poruszana w ramach wykładów i ćwiczeń tematyka to m.in.: metody badań geologicznych dna morskiego, geologia dna morskiego, hydrogeologia i ochrona wód podziemnych, surowce mineralne mórz i oceanów, bezinwazyjne metody badań dna morskiego czy ochrona brzegów morskich.

W roku akademickim 2019/2020 uruchomiony został na Wydziale Oceanografii i Geografii nowy kierunek Akwakultura - Biznes i Technologia. Jest to kierunek praktyczny, poruszający m.in. zagadnienia: rybactwo morskie i śródlądowe, akwarystyka i wędkarstwo, hydroekologia, systematyka i podstawy biologii organizmów hodowlanych,  technologia oczyszczania wód i odpadów poprodukcyjnych, ekotoksykologia w akwakulturze, choroby i dobrostan ryb, podstawy fizjologii bezkręgowców hodowlanych, choroby bezkręgowców hodowlanych, czy podstawy prawne akwakultury.

Wydział Ekonomiczny to miejsce kształcenia studentów w ramach kierunku Międzynarodowe stosunki gospodarcze ze specjalnością poświęconą Międzynarodowemu transportowi i handlowi morskiemu, który realizowany jest na I i II stopniu studiów stacjonarnych i niestacjonarnych. Na Uniwersytecie Gdańskim istnieje interdyscyplinarny kierunek Ochrona Środowiska prowadzony wspólnie przez Wydziały Chemii, Biologii oraz Oceanografii i Geografii. Kształcenie odbywa się na studiach I i II stopnia w trybie stacjonarnym i niestacjonarnym. Wśród zajęć kursowych znajdują się m.in. Funkcjonowanie ekosystemów morskich, Antropogeniczne przekształcanie środowiska morskiego, Polityka ochrony środowiska, Globalny system hydroklimatyczny, Zasoby morza, ich ochrona i wykorzystanie, Cywilizacyjne problemy stanu środowiska morskiego czy Teledetekcja środowiska morskiego. Pracownicy Wydziału Prawa i Administracji prowadzą wykłady i seminaria dotyczące aspektów morskich na różnych kierunkach, specjalnościach i stopniach studiów m.in. na kierunku: Administracja, I stopnia- specjalność Samorząd terytorialny i terenowa administracja rządowa (Obszary morskie   
i administracja morska), European Business Administration, I stopnia (European Maritime Policy), Prawo, Oceanografia, II stopnia (Prawo morskie, Prawo morza), Gospodarka wodna i ochrona środowiska wodnego, I stopnia (Podstawy prawne w ochronie środowiska i gospodarce wodnej). Ten ostatni kierunek powadzony jest na Wydziale Oceanografii i Geografii od roku akademickiego 2014/2015 jako kierunek praktyczny. Oprócz oferty zajęć praktycznych (zajęcia terenowe, laboratoria, warsztaty i konwersatoria) studenci odbywają pełny semestr praktyki zawodowej w przedsiębiorstwach i instytucjach związanych z gospodarką wodną/morską.

Wydział Oceanografii i Geografii UG jest jedyną placówką uniwersytecką w Polsce kształcącą studentów oceanografii na wszystkich stopniach kształcenia (studia I stopnia, studia II stopnia, studia III stopnia). Przy Wydziale Oceanografii i Geografii od lat działają Środowiskowe Studia Doktoranckie - morskie, interdyscyplinarne studia czteroletnie (stacjonarne i niestacjonarne). Od 2019 roku równolegle obecni na wydziale są słuchacze szkół doktorskich, którzy przygotowują się do uzyskania stopnia naukowego doktora w dziedzinie: Nauk ścisłych i przyrodniczych w dyscyplinie Nauki o Ziemi   
i środowisku. Wydział posiada bogatą ofertę edukacyjną oraz doskonale wyposażoną bazę dydaktyczną, w tym laboratoria specjalistyczne, stację morską i statek badawczy Oceanograf, wysoki poziom badań naukowych, aktywną współpracę krajową i międzynarodową oraz dobrze przygotowaną, specjalistyczną kadrę.

Na Wydziale Oceanografii i Geografii realizowane są liczne działania zmierzające do stałego podnoszenia jakości kształcenia. Jednym z takich sposobów jest tutoring, innowacyjna metoda dydaktyczno-wychowawcza, służącą rozwijaniu potencjału i motywowaniu do samorozwoju. Tutoriale rozwijają wiedzę studentów oraz ich kompetencje miękkie w zakresie zarządzania czasem, wyznaczania celów, ustalania priorytetów, rozwoju zawodowego, a także uczenia się przez całe życie. W roku 2019 zrealizowano 14 tutoriali związanych z tematyką morską. Studenci przygotowali 8 tekstów opublikowanych w czasopiśmie Tutoring Gedanensis, gdzie publikowane są teksty studentów, które powstały podczas spotkań tutorskich oraz teksty będące zbiorem doświadczeń tutorskich nauczycieli akademickich.

Mistrzowie dydaktyki – to działanie w ramach kolejnego projektu Programu Operacyjnego Wiedza Edukacja Rozwój - POWER na Uniwersytecie Gdańskim. Celem projektu dofinansowanego ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego w ramach Programu Operacyjnego Wiedza Edukacja Rozwój jest rozwijanie tutoringu akademickiego i innych innowacyjnych metod dydaktycznych w Uniwersytecie Gdańskim. Uczestniczący w nim wykładowcy UG biorą udział w kilkudniowych wizytach studyjnych   
i szkoleniach na renomowanych uczelniach europejskich, plasujących się w pierwszej setce rankingu szanghajskiego. Zdobyte umiejętności wykorzystają obejmując opieką tutorską studentów. W projekcie bierze udział 38 nauczycieli ze wszystkich Wydziałów UG oraz 114 studentów (budżet projektu wynosi 328 776 zł.). W roku 2019 szkolenia tutorskie odbywały się w ośrodku akademickim w Uniwersytecie w Groningen (Holandia). Podczas szkolenia wykorzystywane były innowacyjne metody dydaktyczne, tj. Course design, Active Learning, Microstructure of a Lesson, Video observation, Micro-teaching (with camera) i oczywiście Tutoring.

W 2018 r. rozpoczęła się współpraca Wydziału Oceanografii i Geografii z Islandią (umowa dotycząca mobilności studentów Erasmus+ pomiędzy Wydziałem Oceanografii i Geografii UG a Uniwersytetem   
w Akureyri School of Business in Science). W 2019 r. Wydział dołączył do konkursu stypendialnego PISCES (Polish Icelandic Scholarship - Exchange Studies) realizowanego przez Północnoatlantycką Organizację Producentów wraz z Wydziałem Zarządzania Uniwersytetu Gdańskiego i Uniwersytetem   
w Akureyri oraz School of Business in Science w Islandii. Konkurs wspiera polskich studentów zamierzających studiować na Uniwersytecie w Akureyri w ramach Programu Stypendialnego Erasmus. W ramach programu studenci I roku kierunku Akwakultura Biznes i Technologia uczestniczyli w cyklu wykładów dotyczących: historii rybołówstwa i przetwórstwa ryb w Islandii, nowoczesnych technologii   
w przetwórstwie ryb, ochrony populacji ryb przed przełowieniem i certyfikacji produktów zrównoważonego rybołówstwa. Studenci odwiedzili także chłodnie magazynowo - przeładunkowe   
w Dalekomorskim Porcie Rybackim w Gdańsku.

Projekt NoZ na Staż 2.0 - to kolejny program stażowy dla studentów Nauk o Ziemi (dofinansowanie   
w ramach Programu Operacyjnego Wiedza Edukacja Rozwój). Główny cel projektu to podniesienie praktycznych kompetencji odpowiadających potrzebom gospodarki, w tym gospodarki morskiej, rynku pracy i społeczeństwa przez studentów studiów II stopnia kierunków: oceanografia, geografia, gospodarka przestrzenna oraz studiów I stopnia na kierunku geologia na Wydziale Oceanografii   
i Geografii w zakresach: GIS (System Informacji Geograficznej) i analiza przestrzenna, Monitoring środowiska i zrównoważony rozwój, Gospodarka morska, Geologia w praktyce. Jedyną formą wsparcia dla studentów w ramach tego projektu są staże zawodowe.

Kolejnym realizowanym działaniem związanym z podnoszeniem jakości kształcenia jest projekt PROgram Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego (ProUG), który został dofinansowany w ramach Programu Operacyjnego Wiedza Edukacja Rozwój ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego (01.10.2018-30.09.2022). Zakłada on wdrożenie innowacyjnego podejścia do procesu kształcenia, polegającego m.in. na wprowadzeniu do modyfikowanych programów kształcenia wspólnych przedmiotów: fizyka, statystyka, ABC IT, przedsiębiorczości i prawa oraz odpowiedzialność społeczna. Podjęte działania w ramach modyfikacji programów kształcenia kładą nacisk na rozwój kompetencji, które mogą być uznane za potrzebne w rozwoju gospodarki morskiej.

W ramach projektu dla studentów studiów licencjackich jak i uzupełniających studiów magisterskich na Oceanografii wprowadzone zostały nowe przedmioty obowiązkowe, zajęcia warsztatowe i laboratoryjne realizowane w pełnym wymiarze na nowoczesnym statku naukowo-badawczym r/v Oceanograf,  m.in. podstawy interdyscyplinarnych badań Morza Bałtyckiego oraz zaawansowane metody interdyscyplinarnych badań Morza Bałtyckiego. Przedmioty te realizowane są w oparciu o specjalnie przygotowane skrypty dla studentów, które pozwolą na skuteczną naukę oraz sprawny przebieg projektów badawczych realizowanych na statku. Dodatkowo każdy student uczestniczący w tych zajęciach przejdzie również certyfikowane przeszkolenie w zakresie indywidualnych technik ratunkowych (ITR).

Kolejny nowy przedmiot obowiązkowy w języku angielskim wspólny dla licencjatu oraz MSU  to Recent findings in ocean research, który będzie prowadzony przez wykładowców z zagranicy. Dzięki kontaktowi z najlepszymi oceanografami na świecie studenci poznają najnowsze trendy w badaniach oceanów, co pomoże zaplanować ich ścieżki kariery zawodowej. Wśród przedmiotów do wyboru znalazły się:

- Innowacje w oceanografii - spojrzenie w przyszłość - do poprowadzenia tego wykładu zaproszeni zostaną praktycy i przedstawiciele pracodawców;

- Interdyscyplinarne warsztaty/zadania praktyczne oparte na technikach Case Study Solving. Warsztaty powadzone będą przez pracodawców oraz pracowników naukowych Wydziału w oparciu o 18 Case Studies bazujących na rzeczywistych przypadkach. Studenci Oceanografii rozwiązujący Case Studies wraz ze studentami Gospodarki przestrzennej będą objęci superwizją przez prowadzących;

- Płatne staże zawodowe - 20 studentów studiów licencjackich z Wydziału OiG weźmie udział w stażach i otrzyma stypendium, zwrot za dojazdy, dofinansowanie do zakwaterowania i ubezpieczenie na czas stażu.

Na kierunku Gospodarka przestrzenna dodatkowo pojawią się przedmioty obowiązkowe w języku angielskim Recent findings in urban socio-economic development oraz Innowacyjna gospodarka przestrzenna – spojrzenie w przyszłość.

Ważną częścią rozwoju przyszłych naukowców, pracowników morza, administracji morskiej i innych dziedzin gospodarki morskiej jest zaangażowanie studentów w działania realizowane na Uniwersytecie. Na Wydziale Oceanografii i Geografii działa 6 kół naukowych: Studenckie Koło Naukowe Oceanografów (SKNO), Studenckie Koło Naukowe Oceanografii Operacyjnej (SKNOO), Studenckie Koło Naukowe GIS „Gisoteka”, Studenckie Koło Naukowe Geologów (SKNG), Studenckie Koło Naukowe Geografów oraz Studenckie Koło Naukowe Geomorfologów (PINGO). Morskie aspekty są również obecne   
w działaniach: Morskiego Koła Naukowego (MKN) przy Instytucie Transportu i Handlu Morskiego (ITiHM), a na Wydziale Historycznym aktywną działalność, związaną z regionem Morza Bałtyckiego, prowadzi Studenckie Koło Naukowe Etnologów. Koła naukowe aktywnie uczestniczą w prowadzeniu badań naukowych, działaniach popularyzujących.

Instytut Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego (IO UG) jest jednym z jedenastu głównych partnerów (full partner) projektu MARES (Doctoral Programme on Marine Ecosystem Health and Conservation). Jest to projekt międzynarodowych studiów doktoranckich finansowany przez Komisję Europejską   
w ramach programu ERASMUS MUNDUS. W projekcie bierze udział 24 partnerów (uniwersytety oraz instytuty naukowo-badawcze) z Europy, USA i Australii. Poszczególne rozprawy doktorskie są realizowane jednocześnie w co najmniej dwóch placówkach naukowo-dydaktycznych w ramach wspólnych projektów badawczych.

W 2019 r. Uniwersytet Gdański znalazł się w elitarnym gronie 17 międzynarodowych konsorcjów – laureatów konkursu Komisji Europejskiej „European Universities”. Konkurs jest finansowany w ramach Programu Erasmus+. Uniwersytet Gdański tworzy konsorcjum Europejskiego Uniwersytetu Nadmorskiego (European University of the Seas - SEA-EU) wraz z partnerami: Uniwersytetem w Kadyksie (Hiszpania), Uniwersytetem w Splicie (Chorwacja), Uniwersytetem Zachodniej Bretanii (Francja), Uniwersytetem Christiana-Albrechta w Kilonii (Niemcy) i Uniwersytetem Maltańskim (Malta). Grant jest przeznaczony na rozwój współpracy m.in. w dziedzinie kształcenia, badań i wymiany akademickiej. Możliwe będzie powoływanie wspólnych kierunków studiów, wymiana kadry akademickiej i studentów, wspólne projekty badawcze, a w przyszłości także wspólny dyplom wszystkich sześciu uczelni. Uczelnia w ramach otrzymanych środków wdrażać będzie zupełnie nowy model kształcenia i wymiany akademickiej z uniwersytetami partnerskimi.

Sektor morski ma strategiczne znaczenie dla gospodarek sześciu regionów nadmorskich, z których pochodzą partnerzy projektu. Stanowi on jeden z głównych celów edukacji i badań naukowych prowadzonych przez uczelnie tworzące konsorcjum SEA-EU. W uniwersytetach SEA-EU, a więc m.in. na Uniwersytecie Gdańskim kształci się studentów na wielu kierunków studiów związanych z dyscyplinami morskimi, wiele grup badawczych pracuje nad tematyką związaną z morzem, a  społeczność biznesowa dynamicznie rozwija się w sektorze produkcji i usług dedykowanych gospodarce morskiej. Uczelnie zaangażowane w SEA-EU zobowiązały się do wspólnej realizacji tego projektu, we współpracy z partnerami stowarzyszonymi (w przypadku Uniwersytetu Gdańskiego są nimi: Instytut Oceanologii PAN w Sopocie, Instytut Morski w Gdańsku i Stowarzyszenie Erasmus Student Network UG), kluczowymi publicznymi agencjami badawczymi, administracją krajową i regionalną oraz firmami zaangażowanymi w badania i działalność gospodarczą związaną z morzami i oceanem.

Uniwersytet Gdański realizuje dwa projekty związane z cyfrowym udostępnieniami zasobów nauki,   
w tym wiedzy z zakresu oceanologii. MOST DANYCH (Multidyscyplinarny Otwarty System Transferu Wiedzy etap II: Open Research Data) realizowany jest przez Uniwersytet Gdański (Wydział Oceanografii i Geografii) w partnerstwie z Gdańskim Uniwersytetem Medycznym i Politechniką Gdańską (lider). Projekt zakłada budowę repozytorium nauki, pozwalającego na łatwe i intuicyjne wyszukiwanie oraz uzyskiwanie dostępu do zasobów nauki, adresowanych do szerokiego grona odbiorców - nie tylko dla środowiska naukowego, ale również przedsiębiorców i społeczeństwa,   
w szczególności nauczycieli i uczniów różnych szczebli edukacji. Budżet projektu to ponad 26,7 mln zł, w tym UG 2,7 mln zł.

Kolejny projekt realizowany przez Wydział Oceanografii i Geografii UG to Elektroniczne Centrum Udostępniania Danych Oceanograficznych eCUDO.pl” (Program Operacyjny Polska Cyfrowa). Liderem jest Instytut Oceanologii Polskiej Akademii Nauk, a obok Uniwersytetu Gdańskiego partnerami są: Uniwersytet Morski w Gdyni (Instytut Morski), Morski Instytut Rybacki - PIB, Państwowy Instytut Geologiczny - PIB, Uniwersytet Szczeciński oraz Akademia Pomorska w Słupsku. Budżet projektu to ok. 15 mln zł, w tym budżet UG to blisko 1,8 mln zł. W ramach projektu eCUDO.pl utworzony zostanie system informatyczny zapewniający zunifikowany dostęp do krajowych zasobów nauki z zakresu oceanografii.  System eCUDO.pl składać się będzie z systemu centralnego, modułu wyszukiwania i pozyskiwania metadanych z instytucji zewnętrznych oraz integracja systemów sfederowanych. Realizacja projektu przyczyni się do odblokowania potencjału społeczno-gospodarczego zasobów nauki z zakresu oceanologii, co będzie szczególnie istotne dla takiej grupy interesariuszy, jak administracja rządowa i samorządowa wraz z podległymi im jednostkami zaangażowanymi w eksploatację bądź ochronę Bałtyku. Efektami zainteresowani będą także pracownicy jednostek naukowo-badawczych i uczelni oraz studenci i doktoranci związani z badaniami morskimi. Przedsiębiorcy działający w obrębie wielu branż, różne organizacje działające w obszarze ochrony środowiska oraz szersze grono odbiorców (nie tylko instytucjonalnych) również będzie mogło odnieść szereg korzyści społeczno-gospodarczych w związku z realizacją celu głównego projektu.

Uniwersytet Gdański w 2019 r. realizował szereg projektów finansowanych ze środków międzynarodowych: Programu Interreg - Region Morza Bałtyckiego oraz Południowy Bałtyk, BONUS-185, Horizon 2020, kontynuowano SEAPLANSPACE (Wydział Prawa i Administracji), Baltic Pride, Baltic Heritage Routes (Wydział Ekonomii), Blue Platform, ECOMAP, ASSEMBLE+, COMPLETE   
i zakończono projekt InnoAquaTech (Wydział Oceanografii i Geografii).

W ramach projektu Blue Platform (Bioekonomia na rzecz „błękitnego wzrostu” w regionie Morza Bałtyckiego) odbywała się głównie wymiana międzynarodowa i współpraca z krajami nadbałtyckimi. Projekt Blue Platform wykorzystywać będzie wyniki z siedmiu już realizowanych lub zakończonych projektów współpracy terytorialnej Interreg oraz trzech projektów finansowanych przez UE z innych źródeł, dotyczących promocji niebieskiej biogospodarki (m.in. Smart Blue Regions, Baltic Blue Biotechnology Alliance, Baltic Blue Growth, InnoAquaTech, MUSES, AquaBest, Plan4Blue, BlueWEBS, BIOCAS, BalticRIM) realizowanych przez sieć Submariner, w której uczestniczy również UG. Pozwoli to w pełni wykorzystać możliwości związane z opracowanymi i pokrewnymi rozwiązaniami dla niebieskiej biogospodarki wokół Morza Bałtyckiego, a także z innowacjami w tej dziedzinie. Ponadto projekt przyczyni się do: stworzenia platformy pozwalającej na wymianę rezultatów pomiędzy partnerami i pozostałymi interesariuszami oraz integrację wiedzy i ekspertyz w całym regionie Morza Bałtyckiego. Projekt będzie realizowany w konsorcjum składającym się z dziewięciu partnerów Całkowity budżet projektu to ponad 1 mln euro, natomiast budżet UG to blisko 100 tys. euro.

Projekt „AquaVIP” (Platforma rozwoju kariery w akwakulturze w regionie Południowego Bałtyku) to kolejny projekt w ramach Programu Interreg Południowy Bałtyk realizowany rzez Wydział Oceanografii i Geografii (Uniwersytet Gdański - lider, partnerzy: Uniwersytet w Rostocku, Uniwersytet w Kłajpedzie, Park Naukowo-Technologiczny w Kłajpedzie). Podejmuje on aspekt budowania kariery w akwakulturze. Działania projektu obejmują rozpowszechnianie wizerunku nowoczesnej akwakultury jako dostępnego obecnie źródła produkcji białka, kreowania rynku zarówno dla produktów z hodowli, jak i nowoczesnych technologii oraz profesjonalnej edukacji w krajach regionu Południowego Bałtyku. Głównym celem projektu jest wzmocnienie rynku pracy w sektorze akwakultury poprzez rozwój transgranicznych szkoleń, budowanie sieci kontaktów i wzmacnianie zdolności biznesowych. W rezultacie powstanie oferta rozwoju kariery dla studentów i młodych profesjonalistów (AquaYouth), sieć szkolenia zawodowego (AquaProfi) dla profesjonalistów oraz wirtualna platforma z modułami e-learningowymi (AquaTION). Grupy docelowe projektu to: MŚP, studenci, hodowcy, stowarzyszenia rolników, instytucje badawcze i edukacyjne, ośrodki kariery, władze lokalne/regionalne. Całkowity budżet projektu dla konsorcjum to ponad 1 mln euro.

W roku 2019 realizowane były szkolenia w ramach projektu SEAPLANSPACE, którego liderem jest Uniwersytet Gdański. Pierwszy etap zaplanowanych w tym działaniu szkoleń prowadzony był równocześnie przez partnerów projektu, m.in.  z Danii, Szwecji i Litwy. W pierwszej polskiej edycji szkoleń wzięło udział 83 uczestników. Zajęcia prowadzone były przez polskich i zagranicznych specjalistów, zajmujących się problematyką morskiego planowania przestrzennego. Druga edycja szkoleń planowana jest na kwiecień - czerwiec 2020 r. i obejmuje kolejne grupy uczestników (ok. 60 osób). Uruchomiona zostanie równolegle w Gdańsku i w Szczecinie.

W 2019 r. na Uniwersytecie realizowanych było 20 (z czego 19 w Instytucie Oceanografii, Wydział Oceanografii i Geografii) projektów Narodowego Centrum Nauki dotyczących środowiska morskiego (Preludium, Sonatina, Miniatura, Opus). Wśród tematów wiodących znajdują się:

- „Transfer troficzny labilnej rtęci w organizmach bentosowych w ekosystemie morskim strefy umiarkowanej”. Projekt podejmuje ważne temat globalnych zanieczyszczeń środowiska, spośród których rtęć jest jednym z najbardziej niebezpiecznych. Głównym źródłem rtęci w organizmie człowieka jest spożywanie ryb i owoców morza. Celem projektu jest rozpoznanie udziału poszczególnych form rtęci w organizmach bentosowych, jak również oszacowanie wielkości transferu rtęci w łańcuchu pokarmowym oraz wskazanie czynników, które na niego wpływają. Organizmy bentosowe, czyli rośliny i zwierzęta żyjące na dnie, stanowią aż 98% gatunków występujących w morzach i oceanach. Stanowią cenne źródło pożywienia ryb i narybku, a także człowieka. Zwierzęta bentosowe przyczyniają się także do oczyszczania wody morskiej, poprzez jej filtrowanie. Może skutkować to jednak podwyższonym stężeniem substancji toksycznych w tych organizmach, szczególnie w rejonach zanieczyszczonych. Badania transferu labilnych form rtęci w organizmach bentosowych zostaną przeprowadzone w Zatoce Puckiej, cechującej się największą bioróżnorodnością spośród obszarów morskich południowego Bałtyku. Rezultaty projektu pozwolą na ocenę potencjalnego ryzyka dla zdrowia człowieka, wynikającego ze wzmożonej konsumpcji morskich bezkręgowców.

- „Obserwacje i modelowanie interakcji lodu morskiego z warstwą graniczną atmosfery i oceanu”. Globalne zmiany klimatu obejmują całą Ziemię, lecz poprzez szereg sprzężeń zwrotnych manifestują się szczególnie wyraźnie w rejonach polarnych obydwu półkul. Jednym z objawów tych zmian jest obserwowany w ostatnich latach trend całkowitego zasięgu, będący przedmiotem ożywionych dyskusji zarówno wśród naukowców, jak i opinii publicznej. Bardzo ważne – i niezwykle trudne – pytanie brzmi, czy i w jaki sposób procesy drobnoskalowe mają wpływ na to, co dzieje się w skali regionalnej, a nawet globalnej. Celem tego projektu jest pogłębienie naszej wiedzy o oddziaływaniach lodu morskiego z oceanem i atmosferą, zachodzących w skali porównywalnej z wielkością kier lodowych. Ogólnie, identyfikacja tych efektów procesów drobnoskalowych, które są znaczące w większej skali oraz ich uwzględnienie w modelach klimatu pozwoli na sporządzanie lepszych, bardziej wiarygodnych prognoz, zarówno globalnych jak i regionalnych. Wyniki tego projektu powinny przybliżyć nas o parę kroków do tego celu.

Wśród tematów, które zostały podjęte w 2019 r. znalazły się również: Różnorodność genetyczna pasożytów ssaków morskich - badania na przykładzie ekto- i endopasożytów wybranych gatunków fok; Galaretowaty zooplankton w Oceanie Arktycznym - ekologia, różnorodność i rozmieszczenie w dobie zmian klimatu; Submezoskalowe procesy w warstwie granicznej atmosfery nad niejednorodną pokrywą lodową; Badania nad mechanizmem przeciwgrzybiczego działania związków produkowanych przez cyjanobakterie bałtyckie - poszukiwanie inhibitorów proteaz aspartylowych Sap; BATLANTIC - Czy istnieje uniwersalne narzędzie do oceny stanu przybrzeżnych stref środowiska morskiego; Rozpoznanie wpływu kolonii ptaków morskich na strefę płytkiego litoralu Wyspy Niedźwiedziej (Svalbard), Morskie, mikrobialne endolity: bioróżnorodność i funkcja, Organizmy bentosowe jako wskaźnik źródeł rtęci w strefie brzegowej Antarktyki (Zatoka Admiralicji), „Metabolity bałtyckich cyjanobakterii jako naturalna biblioteka związków wyjściowych w poszukiwaniu nowych leków antywirusowych; Czy sinice i mikroglony w powietrzu strefy brzegowej Bałtyku mogą stanowić potencjalne zagrożenie dla zdrowia ludzkiego.

W 2019 r. pracownicy Uniwersytetu Gdańskiego organizowali lub współorganizowali konferencje, sympozja naukowe, spotkania grup roboczych, warsztaty, szkoły letnie oraz rejsy. Wśród najważniejszych konferencji i seminariów należy wymienić:

- „II Konferencję Naukową Polskich Badaczy Morza” - Wydział Oceanografii i Geografii Uniwersytetu Gdańskiego wraz z Komitetem Badań Morza Polskiej Akademii Nauk w dniach 24-25 września 2019 r. zorganizował II Konferencję Naukową Polskich Badaczy Morza. Podstawowym celem konferencji była integracja środowiska polskich badaczy mórz i oceanów reprezentujących wszystkie aspekty badań oceanograficznych (biologia, chemia, fizyka i geologia morza, zagadnienia hydrotechniki morskiej, ochrony środowiska morskiego oraz aspektów społeczno-prawnych). Zagadnienia te są przedmiotem badań kilkudziesięciu polskich instytucji badawczych rozproszonych po całym kraju. Wiodąca tematyka konferencji koncentrowała się wokół szeroko rozumianej wiedzy o stanie i trendach zmian w środowisku morskim. Konferencja dedykowana była również przedstawicielom administracji wszystkich szczebli zarządzających zrównoważonym rozwojem środowiska morskiego. Konferencja zgromadziła ponad 300 badaczy morza z całego kraju. To znakomita większość wszystkich polskich badaczy mórz i oceanów. W jej trakcie wygłoszono 93 referaty oraz przedstawiono 112 prezentacji posterowych. W ramach konferencji odbyła się również plenarna sesja Młodych Badaczy Morza, którzy walczyli o nagrodę Przewodniczącego Komitetu Badań Morza PAN. Wzięło w niej udział 10 uczestników. Dopełnieniem było zwiedzanie ekspozycji Muzeum Emigracji oraz zacumowanego przy Nabrzeżu Francuskim statku badawczego Uniwersytetu Gdańskiego r/v Oceanograf;

- VIII Seminarium Naukowe „Najnowsze osiągnięcia młodych geologów morza” (Instytut Oceanografii Gdynia), organizator: Zakład Geologii Morza IO UG i Sekcję Geologii Morza KBM PAN;

- XVIII „Sympozjum Młodych Oceanografów” zorganizowane przez Instytut Oceanografii UG, mający na celu przegląd najlepszych prac z zakresu środowiska morskiego (konkurs na najlepszą pracę z zakresu badań biologicznych i abiotycznych w środowisku morskim);

- Seminarium pt.: „Wody balastowe i kadłuby statków - spójne procedury dla regionu Morza Bałtyckiego” służące zmniejszeniu ryzyka wprowadzania gatunków inwazyjnych przez transport morski zorganizowane w dniu 12 września 2019 r. w siedzibie Instytutu Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego w Gdyni dla interesariuszy związanych z gospodarką morską, ochroną środowiska i żeglarstwem rekreacyjnym. Celem seminarium była wymiana wiedzy i kompetencji w zakresie zagadnień związanych przede wszystkim z Międzynarodową Konwencją o Kontroli i Postępowaniu z Wodami Balastowymi   
i Osadami ze Statków, jej ratyfikacją przez Polskę i procedurą udzielania zwolnień w ramach prawidła A-4, jak również z wytycznymi Międzynarodowej Organizacji Morskiej w/s porastania kadłubów statków (MEPC.207(62)) i łodzi rekreacyjnych (MEPC.1/Circ. 792). Seminarium jest organizowane w ramach projektu COMPLETE;

- Druga Letnia Szkoła BONUS ECOMAP (27-31.08.2019) - zorganizowana w ramach projektu ECOMAP w Stacji Morskiej Instytutu Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego w Helu. Wzięło w nim udział 14 uczestników z Niemiec, Polski, Holandii, Albanii, Nigerii, Indii i Turcji. Byli to głównie doktoranci   
i magistranci oraz stażyści z firm zajmujących się nieinwazyjnymi pomiarami morskimi i lądowymi. Głównym celem szkoły było zapoznanie uczestników z nowoczesnymi metodami nieinwazyjnej teledetekcji dna morskiego i jego siedlisk z wykorzystaniem różnych technik hydroakustycznych   
i LiDAR. Wykładowcami w szkole byli uznani specjaliści z zakresu oceanografii fizycznej i oceanografii akustycznej, pomiarów hydroakustycznych i pomiarów LiDAR, informatyki oraz oprogramowania do gromadzenia i przetwarzania danych. Główne tematy omawiane podczas kursu to: podstawowe zjawiska akustyczne, struktura i właściwości osadów dennych, budowa geologiczna Morza Bałtyckiego, pęcherzyki gazu w dnie morskim i słupie wody, siedlisko dna, budowa urządzeń hydroakustycznych   
i LiDAR, przygotowanie do pomiarów i zbieranie danych akustycznych i LiDAR, oprogramowanie do gromadzenia, przetwarzania i klasyfikacji danych, klasyfikacja akustyczna osadów dennych i siedlisk. Kolejnym bardzo ważnym elementem Szkoły był jednodniowy rejs badawczy na statku Oceanograf należącym do Instytutu Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego, podczas którego uczestnicy poznali użycie urządzeń hydroakustycznych, konfigurację oprogramowania Quinsy, zastosowali nowoczesną echosondę płytkich wód i wykonali mapowanie wraku t/s Franken. Wykazano również metody pobierania próbek osadów dennych. Kurs obejmował wykłady, pokazy polowe na morzu i post-przetwarzanie danych prowadzone przez kadrę naukową z Uniwersytetu Gdańskiego, Uniwersytetu   
w Kilonii, Uniwersytetu w Kopenhadze oraz wielu specjalistów;

- „Warsztaty oceanograficzne - biotopy bentosowe strefy przybrzeżnej i głębokowodnej Morza Bałtyckiego” (wrzesień/październik 2019 r.). Uczestniczyli w nich studenci z Instytutu Oceanografii   
(11 osób) i Uniwersytetu w Rostoku (9 osób). W trakcie trwania warsztatów studenci uczestniczyli w dwudniowym rejsie na niemieckim statku badawczym Elisabeth Mann Borgese, badaniach terenowych w strefie brzegowej Zatoki Puckiej oraz analizach odbywających się na Stacji Morskiej w Helu;

- W ramach realizacji projektu ASSEMBLE Plus (pakiet roboczy GENOMIC OBSERVATORIES), Instytut Oceanografii UG uczestniczył w ogólnoświatowej kampanii jednoczesnego pobierania próbek   
z mórz i oceanów (Ocean Sampling Day 2019). Kampania ma na celu poznanie różnorodności biologicznej organizmów jednokomórkowych w Oceanie Światowym w oparciu o sekwencjonowanie DNA środowiskowego. Koordynatorem OSD 2019 jest Institute of Marine Biology, Biotechnology and Aquaculture of the Hellenic Center for Marine Research, Grecja.

- Statek naukowo-badawczy Uniwersytetu Gdańskiego „Oceanograf” odbył pierwszy zagraniczny rejs. Celem rejsu do Kłajpedy było podpisanie umowy o współpracy naukowej i dydaktycznej pomiędzy Uniwersytetem Gdańskim a Uniwersytetem w Kłajpedzie. Umowa została podpisana przez Prorektora ds. Rozwoju i Współpracy z Gospodarką Uniwersytetu Gdańskiego i Rektora Uniwersytetu w Kłajpedzie. Umowę podpisano na pokładzie w dniu 17 października 2019 r. Obie strony liczą na owocną współpracę i wspólną realizację licznych projektów naukowych i dydaktycznych.

- Rejs naukowy we pracowników Instytutu Oceanografii UG w ramach współpracy z Uniwersytetem   
w Kłajpedzie dotyczący hydroakustycznych badań makrofauny dennej oraz oszacowanie zasobów dla potrzeb The Environmental Protection Agency.

W ramach działań Narodowego Centrum Badań Bałtyku (NCBB) w 2019 r. odbyły się spotkania dotyczące działań, które zainicjowane zostały przez NCBB:

- udział w XVII Sympozjum Stowarzyszenia Krajowej Rady Koordynatorów Projektów Badawczych EU (KRAB): Projekt NARODOWE CENTRUM BADAŃ BAŁTYCKICH jako punkt Polskiej Mapy Drogowej Infrastruktury Badawczej (13.05.2019, Gdańsk)

- Seminarium NCBB: Zalew Wiślany w badaniach i analizach – stan obecny i perspektywy. Otwarty panel dyskusyjny związany z tym przedsięwzięciem oraz jego wpływem na środowisko (28.06.2019, Gdańsk).

Ponadto w ramach konsorcjum NCBB podjęto działania zmierzające do stworzenia programu „Zatoka Wiedzy”, jako narzędzia umożliwiającego zwiększenie bezpieczeństwa środowiskowego obszarów morskich i nadmorskich Zatoki Gdańskiej. Jest to program pilotażowy, który w nieodległej przyszłości powinien objąć swoim zasięgiem całe polskie wybrzeże. „Zatoka Wiedzy” to system pozyskiwania, analizowania i udostępniania informacji o stanie środowiska w Zatoce Gdańskiej zasilany danymi przez instytucje naukowe zrzeszone w NCBB, instytucje realizujące program monitoringu środowiska (WIOŚ, GIOŚ, IMGW), SANEPID, urzędy morskie, porty, nadmorskie zakłady przemysłowe, instytucje użyteczności publicznej (uzdrowiska, sanatoria itp.) oraz mieszkańców nadmorskich obszarów   
i turystów.

Współpraca naukowa Uniwersytetu Gdańskiego z gospodarką morską odbywa się na wielu płaszczyznach, w tym m.in. w ramach udziału przedstawicieli uczelni jako ekspertów w wielu przedsięwzięciach lub realizując projekty, których partnerami lub beneficjentami są różne gałęzie gospodarki morskiej i administracja różnego szczebla związana z morzem. Wśród realizowanych   
w 2019 r. działań można wymienić:

- badania środowiskowe (rozpoczęte w grudniu): wpływ hałasu na ssaki morskie w akwenach zaplanowanych w projekcie pod budowę morskiej farmy wiatrowej realizowane przez Instytut Oceanografii UG (Baltic Trade & Invest);

- badania środowiskowe (marzec): Badania ichtiofauny na potrzeby oceny oddziaływania na środowisko w rejonie planowanej elektrowni wiatrowej Baltic II oraz w rejonie infrastruktury przyłączeniowej (zmienność czasowa i przestrzenna ichtiofauny i form larwalnych w rejonie północnego stoku Ławicy Słupskiej (Baltic Trade & Invest);

- badania środowiskowe (wiosna-lato zmienność czasowa ichtiofauny w rejonie planowanej inwestycji rozbudowy Portu w Gdyni (Zarządu Portu Morskiego Gdynia);

- w maju 2019 r. Instytut Oceanografii UG w ramach projektu [Interreg BSR COMPLETE](https://balticcomplete.com/) rozpoczął badania gatunków obcych w czterech polskich marinach i portach jachtowych, tj. Krynicy Morskiej, Gdańsku, Gdyni i Kołobrzegu (uzyskane w ich trakcie wyniki posłużą do określenia potencjalnego ryzyka introdukcji i rozprzestrzeniania gatunków obcych przez łodzie rekreacyjne i przyczepy do ich transportu w regionie Morza Bałtyckiego). Badania oparte są na opracowanym w ramach ww. projektu i przetestowanym wcześniej w Finlandii protokole zbioru organizmów bentosowych porastających zanurzone powierzchnie w marinach i portach jachtowych oraz na oszacowaniu stopnia porośnięcia kadłubów łodzi tam cumujących. Oprócz Polski analogiczne badania są prowadzone na Łotwie. Dodatkowo wśród żeglarzy przypływających do polskich marin i portów jachtowych prowadzone są badania ankietowe, których wyniki umożliwią oszacowanie prawdopodobieństwa pojawiania się i rozprzestrzeniania gatunków obcych;

- w ramach InnoAquaTech udział w Konferencji Producentów Ryb Łososiowatych połączonych z Technologicznymi Targami Akwakultury, Organizatorem było Stowarzyszenie Producentów Ryb Łososiowatych;

- udział w Konferencji Aquaculture Europe 2019, pod tytułem „Our Future – growing from water”. Aquaculture Europe to co roczne największe wydarzenie w branży akwakultury w Europie. Konferencja zgromadziła ponad 2700 uczestników z 85 krajów, odbyło się 56 sesji tematycznych oraz ponad 1000 abstraktów przedstawionych w formie prezentacji i posterów na tematy dotyczące hodowli ryb, skorupiaków, glonów, mięczaków, systemów zintegrowanych, recyrkulacyjnych, akwaponiki, różnorodnych rozwiązań technologicznych, energetyki, pasz, dobrostanu zwierząt, chorób, rozrodu, genetyki, modelowania, zmian klimatycznych, polityki, prawodawstwa, zarządzania, przetwórstwa, rynku, marketingu produktów, certyfikacji i wielu, wielu innych. Ponadto udział w wydarzeniach branżowych towarzszących konferencji, takich jak warsztaty EuroShrimp, na których prezentowano doświadczenia związane ze zrównoważoną hodowlą krewetek i  jej rozwojem oraz strony poświęconej polskiemu pilotażowi i hodowli krewetki białej.

- prof. dr hab. Hanna Mazur-Marzec kierownik Zakładu Biotechnologii Morskiej, pracownik Instytutu Oceanografii, Wydziału Oceanografii i Geografii UG została laureatką Polskiej Nagrody Inteligentnego Rozwoju 2019 w kategorii „Naukowiec przyszłości” za realizację projektów „Peptydy produkowane przez bałtyckie cyjanobakterie - od identyfikacji do wyboru związku wiodącego (from hits to leads H2L), „Oligopeptydy produkowane przez cyjanobakterie - od ekologii do biotechnologii” oraz „Małocząsteczkowe metabolity cyjanobakterii Morza Bałtyckiego jako potencjalne inhibitory funkcji mikroRNA”. Laureatami tego prestiżowego wyróżnienia zostają od czterech lat podmioty i osoby, które w swej pracy wykazują się nieustannym ukierunkowaniem na przyszłość, stanowiąc podstawę zrównoważonego rozwoju gospodarczego kraju. Partnerem merytorycznym Nagrody jest Śląskie Centrum Etyki Biznesu i Zrównoważonego Rozwoju przy Politechnice Śląskiej, a organizatorem Centrum Inteligentnego Rozwoju.

Ponadto Uniwersytet Gdański realizuje szereg działań ukierunkowanych na poszerzanie wiedzy społeczeństwa o środowisku morskim, jego zasobach żywych, bogactwach naturalnych, potencjale turystycznym i gospodarczym. Wiedza o zmianach tego środowiska wynikających z działalności człowieka, ale też niezależnych od niego w istotny sposób wpływa na bezpieczeństwo pojedynczego człowieka, jak i całego społeczeństwa. Niezmiernie istotne są edukacja proekologiczna oraz dostarczanie informacji i wiedzy dla różnych grup wiekowych oraz warstw społeczeństwa na temat Morza Bałtyckiego, m.in. stanu jego środowiska oraz obserwowanych i potencjalnych zagrożeń.

W roku 2019 Uniwersytet Gdański był zaangażowany w działania edukacyjne i informacyjne upowszechniające wiedzę naukową w społeczeństwie, w działania na rzecz ochrony i rozważnej eksploatacji zasobów przyrodniczych morza, a także w promowanie zasad zrównoważonego i trwałego rozwoju cywilizacyjnego społeczności nad Bałtykiem. W ramach umowy o współpracę pomiędzy UG   
i Centrum Nauki Experyment w Gdyni w marcu odbyło się wydarzenie pn. Zawód NAUKOWIEC - OCENOGRAF, czyli spotkanie z pasjonatami nauki. W maju 2019 r. odbyła się w weekend majowy Majówka z Oceanografią i w ramach tego działania Instytut Oceanografii przygotował warsztaty, wykłady oraz pokazy (około 500 do 1000 osób).

W lipcu 2019 r. po raz piętnasty odbył się Dzień Ryby w Helu. Pomysłodawcą i jednym z organizatorów jest Stacja Morska Uniwersytetu Gdańskiego im. Profesora Krzysztofa Skóry w Helu we współpracy z organizacjami pozarządowymi, przy wsparciu Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Gdańsku oraz Grupy LOTOS. Głównym założeniem Dnia Ryby w Helu jest zwiększenie świadomości społecznej dotyczącej roli ryb w ekosystemie Morza Bałtyckiego oraz zwrócenie uwagi na gatunki chronione i ich siedliska. Gatunkami przewodnimi Dnia Ryby w Helu były ryby babkowate, zarówno rodzime, jak i inwazyjne. W Zatoce Puckiej żyją cztery rdzenne gatunki babek (czarna, czarnoplamka, piaskowa i  mała) i jeden inwazyjny (babka śniadogłowa, zwana także byczą). Wszystkie rodzime babki podlegają ochronie częściowej obejmującej m.in. zakaz umyślnego zabijania, ale także zabierania ze środowiska naturalnego do domowych akwariów oraz posiadania żywych lub martwych okazów.

### **Akademia Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte w Gdyni.**

Akademia Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte w Gdyni ze względu na wieloletnią tradycję oraz swój morski charakter realizuje zadania wpisujące się w realizację priorytetowych kierunków polityki morskiej RP zarówno w obszarze prowadzenia badań naukowych, jak i dydaktyki. Uczelnia kształci studentów na czterech wydziałach, z czego w 2019 r. na Wydziale Nawigacji i Uzbrojenia Okrętowego wiedzę zdobywało 395 studentów, na Wydziale Mechaniczno-Elektrycznym 466 studentów, na Wydziale Nauk Humanistycznych i Społecznych 457 studentów, zaś na Wydziale Dowodzenia i Operacji Morskich 905 studentów.

Akademia Marynarki Wojennej jako uczelnia wojskowa, prowadzi działalność naukową na potrzeby resortu obrony narodowej, która wpisuje się w kluczowe obszary badawcze zdefiniowane w dokumencie   
pn. „Priorytetowe kierunki badań w resorcie obrony narodowej na lata 2017-2026”. W ramach tych właśnie kierunków badań realizowana jest działalność naukowa uczelni, która ukierunkowana jest w dużej mierze na projekty o charakterze związanym z obronnością i bezpieczeństwem państwa.

Rok 2019 był kolejnym rokiem realizacji w konsorcjum krajowym projektu pn. „Badania i symulacje skutków oddziaływania impulsów HPM” realizowanego w ramach strategicznego programu badań naukowych i prac rozwojowych na rzecz obronności i bezpieczeństwa państwa pn. „Nowe systemy uzbrojenia i obrony w zakresie energii skierowanej”.

W ramach międzynarodowego konsorcjum naukowego składającego się z państw: Holandia, Norwegia, Hiszpania oraz Polska (Akademia Marynarki Wojennej) uczelnia realizuje kolejny etap badań na potrzeby Europejskiej Agencji Obrony (EDA) pn. „Analiza wpływu pól fizycznych okrętów na sensory min morskich faza 2” (Signature Response Analysis on Multi Influence Sensors II – SIRAMIS II). Celem badania jest modelowanie i symulacja oddziaływania pól fizycznych (sygnatur) jednostek pływających na sensory wielokanałowych min morskich.

Obszarem badań istotnym z punktu widzenia realizacji polskiej polityki morskiej jest obszar ratownictwa morskiego, w którym od ponad 10 lat uczelnia kontynuuje swoje badania. Przykładem tych badań jest realizowany w 2019 r. projekt „Zwiększenie trwałości doświadczeń zdobytych w projektach ChemSAR, Hazard, DiveSmart Baltic i MIg-Ex dotyczących wytycznych, planów operacyjnych i procedur oraz ćwiczeń związanych z incydentami na morzu i w portach”.

Projektem równie istotnym z uwagi na wdrożenie systemu wspomagania decyzji i bezpieczeństwa są badania naukowe realizowane we współpracy międzynarodowej „Wsparcie decyzyjne w zakresie zatopionej amunicji - praktyczne zastosowanie”.

W 2019 r. Akademia Marynarki Wojennej zrealizowała również szereg badań aplikacyjnych służących potrzebom przemysłu stoczniowego oraz instytucji współpracujących z przemysłem morskim takich jak: „Wykonanie badań wytrzymałościowych, modułu Younga laminatu poliestrowo szklanego wykonanego w technologii L-RTM” lub „Naprawa (odtworzenie stanu technicznego) sprzętu stacji kontrolno- pomiarowych pól fizycznych, stacji demagnetyzacji w latach 2019-2021”.

Niejednokrotnie na potrzeby instytucji cywilnych zespoły badawcze Akademii Marynarki Wojennej wykonywały ekspertyzy niezbędne do realizacji projektów. Przykładem jest projekt realizowany w roku 2019 pn. „Analiza wpływu pracy planowanego w miejscowości Wyczechowo (gmina Somonino, woj. pomorskie) parku elektrowni wiatrowych na urządzenia radarowe oraz systemy komunikacji”.

Badania naukowe nie są jedynym obszarem, w ramach którego uczelnia inicjuje działania i aktywność międzynarodową. Akademia Marynarki Wojennej realizuje wszechstronną współpracę międzynarodową w wielu dziedzinach, w tym utrzymuje bliskie kontakty z uczelniami morskimi innych państw. Zasadnicze cele współpracy międzynarodowej uczelni to:

- poszerzenie współpracy o kolejnych partnerów zagranicznych;

- zapoznanie się z zagranicznymi systemami kształcenia;

- wymiana podchorążych i studentów cywilnych na praktykach;

- zintensyfikowanie spotkań nauczycieli akademickich i słuchaczy;

- wymiana referatów i publikacji pomiędzy uczelniami;

- motywowanie kadry i słuchaczy AMW poprzez liczne kontakty zagraniczne do doskonalenia znajomości języka angielskiego;

- stworzenie szerokich możliwości do publikacji naukowych oraz uczestnictwa w międzynarodowych konferencjach i sympozjach;

- stworzenie dla podchorążych jak najszerszych możliwości współzawodnictwa w relacji z rówieśnikami z uczelni zagranicznych (głównie uczestnictwo w regatach żeglarskich).

Akademia Marynarki Wojennej utrzymuje szczególnie bliskie kontakty z:

- Niemiecką Oficerską Szkołą Marynarki Wojennej w Flensburgu (Marineschule Murwik);

- Rumuńską Akademią Marynarki Wojennej (Mircea cel Batran Naval Academy);

- Bułgarską Akademią Marynarki Wojennej (Nikola Vaptsarov Naval Academy);

- Królewską Holenderską Akademią Marynarki Wojennej w Den Helder (Royal Netherlands Naval College);

- Królewską Duńską Akademią Marynarki Wojennej w Kopenhadze (Royal Danish Naval Academy);

- Brytyjską Królewską Akademią Marynarki Wojennej (Britannia Royal Naval College);

- Akademią Marynarki Wojennej Stanów Zjednoczonych w Annapolis (US Naval Academy);

- Grupą zbrojeniową Saab (SAAB Kockums Karlskrona);

- University of Split, Chorwacja (Sveučilište u Splitu);

- University of Dubrownik, Chorwacja (Sveučilište u Dubrovniku).

W 2019 r. roku współpraca ta polegała m.in. na spotkaniach Rektorów-Komendantów uczelni, w tym Sup’s Conference, wizytach i rewizytach okrętów szkolnych, realizacji Międzynarodowego szkolenia METOC for midshipmen, wymianie nauczycieli akademickich oraz wymianie podchorążych w ramach praktyk na okrętach i uczestnictwie w balach podchorążych. Ponadto uczelnia realizowała współpracę międzynarodową poprzez uczestnictwo w międzynarodowych regatach i zawodach sportowych oraz międzynarodowych konferencjach i sympozjach, udział w konsultacjach naukowych w ramach prowadzonych tematów badawczych, realizację długoterminowych umów w zakresie praktyk akademickich i przemysłowych studentów wojskowych i cywilnych z WME w Saab Kockums w Karlskronie, organizację wykładów otwartych prowadzonych przez specjalistów i ekspertów z firmy Saab dla studentów, nauczycieli, pracowników Akademii Marynarki Wojennej oraz uczestników spoza uczelni, a także udział w programie EMILYO.

W 2019 r. podpisane zostały nowe umowy z ośrodkami w Grecji, Austrii, Rumunii, Portugalii i we Włoszech na studia i praktyki, a w ramach programu wymiany Erasmus+ udział wzięło 95 studentów. Wynikiem współpracy międzynarodowej było m.in. poznanie innych systemów nauczania i systemów praktyk, a także szkolenia na symulatorach, pozyskanie wykładowców w ramach wymiany nauczycieli akademickich oraz wymiana podchorążych w ramach Dnia Podchorążego.

### **Uniwersytet Szczeciński.**

Uniwersytet Szczeciński 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 strefą przybrzeżną.

Aktywność Uniwersytetu Szczecińskiego w ramach polityki morskiej przejawiała się w uczestnictwie   
w projektach badawczych oraz wykonywaniu usług na rzecz podmiotów gospodarczych i społecznych działających w ramach szeroko rozumianego sektora morskiego.

W Uniwersytecie Szczecińskim na Wydziale Nauk o Ziemi działa Instytut Nauk o Morzu i Środowisku, który prowadzi badania naukowe związane z tematyką morską oraz prowadzi kształcenie na kierunkach powiązanych z tą tematyką. W roku 2019 r. Instytut realizował działania związane z kierunkami priorytetowymi polityki morskiej RP, w tym działania o charakterze monitoringowym dotyczące morskiej strefy brzegowej:

* „Elektroniczne Centrum Udostępniania Danych Oceanograficznych eCUDO.pl” *-* projekt finansowany ze środków europejskich w ramach Programu Operacyjnego Polska Cyfrowa, Poddziałanie 2.3.1 - Cyfrowe udostępnianie zasobów administracji i nauki - realizowany przez konsorcjum 7 instytucji zajmujących się badaniami na obszarze Bałtyku pod kierunkiem Instytutu Oceanologii PAN (z udziałem m.in. Uniwersytetu Szczecińskiego);
* 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;
* Monitoring ekologiczny środowiska morskiego w rejonie budowy Gazoportu w Świnoujściu   
  i w rejonach zrzutu urobku inwestycji Gazoport Świnoujście - realizowane przez Zespół Oceanografii Biologicznej;
* Współpraca z Urzędem Morskim w Szczecinie dotycząca opracowania wytycznych i warunków technicznych pozyskania danych skanowania laserowego oraz zdjęć lotniczych na potrzeby opracowania NMT, MNPT oraz ortofotomapy w ramach monitoringu brzegu morskiego;
* Edukacja dotycząca środowiska Morza Bałtyckiego oraz jego strefy brzegowej prowadzona w Stacji Morskiej Uniwersytetu Szczecińskiego w Międzyzdrojach;
* Współorganizacja INTEROCEANMETAL JOINT ORGANIZATION (IOM) 2019 TRAINING PROGRAMME.

W ramach rozwoju morskich badań naukowych przedstawiciele Instytutu Nauk o Morzu i Środowisku realizowali szereg działań ważnych dla realizacji polskiej polityki morskiej. Do działań tych należą m.in. następujące projekty badawcze dotyczące spraw morskich:

- „Ewolucja delty Hainan na północno-zachodnim szelfie Morza Południowochińskiego jako reakcja na paleośrodowiskowe zmiany od późnego plejstocenu (ERES)” – grant NCN oraz umowa bilateralna z Guangzhou Marine Geological Survey w Chinach;

- „Rekonstrukcja wahań produktywności wód powierzchniowych w strefie tropikalnej i okołobiegunowej na przełomie eocenu i oligocenu na podstawie wysokoczułej ilościowej analizy zmienności zespołów fitoplanktonu krzemionkowego oraz zawartości krzemionki biogenicznej w osadach Oceanu Indyjskiego”, grant NCN;

- The Genus Haslea, new marine resources for blue biotechnology and Aquaculture (GHaNA)”, grant Horyzont 2020 (ERC, działanie Research & Innovation Action, Innovation Action;

- „Kształtowanie wybrzeży klifowych pod wpływem lokalnych i globalnych procesów sprawczych ujętych w zróżnicowanych skalach czasowych”, grant NCN;

- „Rekonstrukcja zmian klimatycznych na podstawie fauny otwornicowej raf koralowych z Florida Keys fauny otwornicowej raf koralowych z Florida Keys”, grant NCN;

- „Wpływ żółwi morskich Caretta caretta (Linnaeus 1758) na biogeografię okrzemek (Bacillariophyta) w świetle badań na wybrzeżach Morza Śródziemnego”, grant NCN;

- „Badania eksperymentalne akumulacji lipidów w komórkach morskich okrzemek (Bacillariophyta): wpływ cyklu życiowego, fizjologii i filogenezy”, grant NCN;

- „Temperatura jako czynnik warunkujący biogeograficzne rozmieszczenie okrzemek (Bacillariophyta) i procesy zachodzące w ekosystemach wybrzeży Afryki Południowej w wyniku współczesnych zmian klimatycznych”, grant NCBiR;

- „Biocenozy morskich i estuariowych środowisk pelagicznych i osadowych: zmienność pod wpływem czynników naturalnych i antropogenicznych” – realizowane przez Zespół Oceanografii Biologicznej.

W 2019 r. na Uniwersytecie Szczecińskim realizowane były również inne działania związane z polityką morską, w tym m.in.:

- udział pracowników Instytutu Ekonometrii i Statystyki w realizacji  badania „Prognozowanie, programowanie i planowanie rozwoju portu”, w ramach realizacji zakresu nr 2 przedmiotu działalności przedsiębiorstwa podmiotu zarządzającego - Zarządu Morskich Portów Szczeci-Świnoujście. Oprócz praktycznych zadań związanych z prognozowaniem wielkości przeładunków portowych, zaproponowano unikatową metodologię diagnozowania i prognozowania działalności portowej;

- napisanie i złożenie projektu NCN przez pracownika Instytutu Gospodarki Przestrzennej i Geografii Społeczno-Ekonomicznej w ramach konkursu Miniatura 3 „Polskie porty morskie w obsłudze obrotów ładunkowych”, któremu przyznano finansowanie w kwocie 11 000 zł (realizacja projektu przypada na 2020 r.);

- napisanie i złożenie projektu „Identyfikacja przestrzennych, ekonomicznych i gałęziowych uwarunkowań rozwoju usług transportowych w Polsce” przez pracownika Instytutu Gospodarki Przestrzennej i Geografii Społeczno-Ekonomicznej w ramach projektu „Doskonalenie jakości badań naukowych w naukach ekonomicznych ze szczególnym uwzględnieniem sektora usług”  realizowanego w ramach programu „Regionalna Inicjatywa Doskonałości”. Po akceptacji projektu rozpoczęcie jego realizacji nastąpiło w 2019 r., a jego kontynuacja jest planowana w latach kolejnych. W ramach projektu zakupiono najbardziej kompleksową bazę danych dotyczącą przewozów w transporcie morskim,   
tj. SHIPPAX;

- kontynuacja współpracy w ramach Projektu „TRANS - PORT Praktycy w nauce - nauka w praktyce” na bazie porozumienia podpisanego w czerwcu 2015 r. Współpraca przedstawicieli przedsiębiorstw portowych ze Szczecina oraz pracowników Uniwersytetu Szczecińskiego związana była m.in. z:

* wizytami studyjnymi w porcie Szczecin studentów kierunku Logistyka (w czerwcu 2019 r. wizyty dwóch grup III roku odbyły się w rejonie Basenu Kaszubskiego portu Szczecin),
* praktykami studenckimi studentów podejmujących w swoich pracach tematykę portową,
* udziałem pracowników uczelni w licznych spotkaniach roboczych organizowanych przez przedstawicieli środowiska portowego,
* organizacją przez pracowników uczelni konferencji, w których aktywny udział brali przedstawiciele praktyki gospodarki morskiej i państwowej administracji morskiej (konferencja Intermodal 2019,   
  12-14 czerwca 2019 r.),
* współpracą pracowników uczelni z przedstawicielami środowiska portowego Szczecina przy realizacji badań naukowych i wykorzystaniu wyników tych badań w publikacjach naukowych,
* zaangażowaniem pracowników uczelni w powstawanie lub aktualizację ważnych opracowań eksperckich na rzecz podmiotów gospodarki morskiej Szczecina;

- wzbogacenie dotychczasowego dorobku naukowego pracowników uczelni z zakresu problematyki morskiej i rzecznej (głównie z obszaru zarządzania portami morskimi i przedsiębiorstwami prowadzącymi na ich terenie swoją działalność gospodarczą oraz morsko – lądowych łańcuchów transportowych, w tym łańcuchów rzeczno–morskich) poprzez wydanie licznych publikacji w tym zakresie;

- udział przedstawiciela Uniwersytetu Szczecińskiego w działalności Rady ds. Promocji Żeglugi Śródlądowej działającej przy ministrze właściwym do spraw żeglugi śródlądowej jako organ opiniodawczo-doradczy (w tym opiniowanie wniosków armatorów śródlądowych ubiegających się   
o preferencyjne kredyty na zakup jednostek pływających) oraz aktywny udział w spotkaniach w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w ramach procesu przygotowania Programu Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej;

- zaangażowanie pracowników uczelni w proces recenzji jedynego w skali Polski kompleksowego opracowania polskiej i światowej statystyki morskiej (rocznika „Gospodarka Morska. Przegląd Statystyczny 2019”);

- udział przedstawicieli uczelni w Międzynarodowej Konferencji Naukowej „Funkcje przemysłu i usług w rozwoju społeczno-ekonomicznym układów przestrzennych”, która odbyła się w Krakowie w dniach 2-3 grudnia 2019 r. oraz na Uniwersytecie Immanuela Kanta w Kaliningradzie w dniach 29-31 sierpnia 2019 r.

W 2019 r. Instytut Nauk o Morzu i Środowisku Uniwersytetu Szczecińskiego prowadził współpracę międzynarodową w zakresie badań morskich z:

* Helmholtz-Zentrum Geesthacht, Institute of Coastal Research (Niemcy);
* Hamburg University of Technology (TUHH);
* Guangzhou Marine Geological Survey (Chiny);
* China University of Gesciences, Wuhan (Chiny);
* Sun Yat-Sen University, School of Marine Sciences (Chiny);
* Duke University, Durham, Karolina Północna, USA;
* Hiszpańska Służba Geologiczna;
* University of Cadiz, Department of Earth Sciences (Hiszpania);
* University of Wales, Trinity St David, Swansea (Walia);
* Centro de Investigação Marinha e Ambiental, Universidade do Algarve (Portugalia);
* Federal Agency for Nature Conservation, Putbus (Niemcy);
* Shirshov Institute of Oceanology of Russian Academy of Sciences, Moscow (Rosja);
* Faculty of Chemistry and Geosciences, Vilnius University, Vilnius (Litwa);
* Institute of Geology and Geography, Nature Research Centre, Vilnius (Litwa);
* Institute of Ecology, Tallinn University (Estonia);
* Yale University (USA);
* University College of London (Wielka Brytania);
* University of Southampton (Wielka Brytania).

### **Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie.**

W 2019 r. na Wydziale Techniki Morskiej i Transportu Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie (ZUT) kontynuowano kształcenie kadr inżynierskich dla gospodarki morskiej w ramach studiów pierwszego i drugiego stopnia na kierunkach oceanotechnika (specjalności: projektowanie i budowa okrętów, budowa i eksploatacja siłowni okrętowych), transport (specjalności: zintegrowany transport wodny i lądowy, transport portowy i przemysłowy), inżynieria bezpieczeństwa, chłodnictwo i klimatyzacja oraz budowa jachtów oferując nowoczesne, poszukiwane specjalności zawodowe zaspokajające potrzeby przyszłych pracodawców, w tym z sektora przemysłu okrętowego   
i sektora „offshore”. We wrześniu 2018 r. Wydział otrzymał uprawnienia do prowadzenia kierunku logistyka, z orientacją także na zagadnienia związane z gospodarką morską.

W zakresie działalności naukowej Wydział Techniki Morskiej i Transportu uzyskał akredytowanie przez Polskie Centrum Akredytacji (Certyfikat Akredytacji ważny do 7 sierpnia 2023 r.) obejmujące swym zakresem 31 metod badawczych, w tym 7 metod dotyczących badań materiałów i wyrobów stosowanych na statkach, wymaganych w Międzynarodowym Kodeksie Stosowania Prób Ogniowych (IMO 2010 FTP Code) oraz 2 metody badań podatności na samozagrzewanie ładunków przewożonych drogą morską. Laboratorium posiada także aktualne świadectwo uznania Polskiego Rejestru Statków (data ważności 30 marca 2021 r.), które jest uznawane przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO). Działalność naukowo - badawcza Laboratorium Badań Cech Pożarowych Materiałów obejmuje: badania właściwości materiałów decydujących o pożarowym zagrożeniu związanym z ich zastosowaniem w obiektach morskich i lądowych, badania z zakresu biernej i czynnej ochrony przeciwpożarowej obiektów morskich, badania cech pożarowych materiałów w aspekcie ich wykorzystania do ilościowej oceny poziomu zagrożenia pożarowego obiektów technicznych.

W zakresie działalności dydaktycznej Wydział Techniki Morskiej i Transportu bierze udział w konsorcjum prowadzącym projekt EMSHIP+, czyli konsorcjum sześciu uczelni europejskich realizujących projekt EMSHIP w ramach programu Erasmus Mundus, polegającego na prowadzeniu studiów na poziomie studiów II stopnia. Studia te przeznaczone są dla osób legitymujących się tytułem inżyniera lub równoważnym. Czas trwania studiów wynosi 4 semestry. Projekt ten finansowany jest ze środków Komisji Europejskiej. W ramach tego projektu podpisana została z Uniwersytetem w Liege umowy   
o podwójnym dyplomie (double degree) w zakresie projektowania i budowy okrętów, obiektów offshore i morskich elektrowni wiatrowych. W wyniku decyzji Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego ZUT stracił prawo do prowadzenia kierunku Oceanotechnika na drugim stopniu kształcenia i tym samym uczelnia została zmuszona do ograniczenia swojej roli w tym projekcie.

Wydział kontynuował współpracę z uczelniami europejskimi w zakresie kształcenia okrętowego poprzez przyjmowanie i wysyłanie studentów w celu odbycia części (z reguły jednego semestru studiów) na innej uczelni w ramach programu Erasmus. W tym zakresie Wydział współpracuje z następującymi uczelniami:

- Fachhochschule Stralsund, Niemcy;

- Technische Universitaet Hamburg-Harburg, Niemcy;

- Technical University of Lisbon, Portugalia;

- Chalmers University of Technology, Szwecja;

- Istanbul Teknik Universitesi, Turcja;

- Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Hiszpania;

- Uniwersytet w Genui (zgłoszenie do International School of Marine Technology).

Wśród szeregu innych działań Wydziału obejmujących obszar przemysłów morskich i gospodarki morskiej wymienić należy między innymi:

- udział w klastrach, mających na celu integrację gospodarki morskiej;

* Zachodniopomorskim Klastrze Morskim,
* Klastrze Morskim Pomorza Zachodniego,
* Klastrze „Polskie Jachty”,
* Zachodniopomorskim Klastrze Żeglarskim,

- udział w działaniach Towarzystwa Okrętowców Polskich „Korab”, Oddział Szczecin;

- udział w komitetach doradczych i radach instytucji związanych z okrętownictwem i gospodarką morską:

* Lloyd’s Register,
* DNV-GL,
* Polskiego Rejestru Statków,
* Centrum Techniki Okrętowej,

- członkostwo w instytucjach związanych z okrętownictwem i gospodarką morską:

* Royal Institution on Naval Architects,
* International Ship and Offshore Structure Congress,
* International Maritime Organization oraz Sekcje Krajowe IMO (Projektowania i Konstrukcji Statków, Statkowych Systemów i Wyposażenia, Przewozu Ładunków i Kontenerów),
* Izba Morska, eksperci sądowi.

Na Wydziale Nauk o Żywności i Rybactwa w zakresie działalności naukowej realizowane są projekty finansowane z Programu Operacyjnego Rybactwo i Morze 2014-2020, programu Horyzont 2020, Program Interreg Południowy Bałtyk oraz inne projekty. W 2019 r. w ramach Programu Operacyjnego Rybactwo i Morze 2014-2020 Wydział zrealizował dwa projekty: „Pilotażowe badania wpływu wybranych mikroorganizmów na ograniczenie eutrofizacji wód południowego Bałtyku, ze szczególnym uwzględnieniem estuarium Odry” (okres realizacji 01.02.2019 r. - 28.02.2022 r.) oraz „Wzmacnianie naturalnych populacji najcenniejszych ichtiotaksonów (w tym wędrownych ryb łososiowatych) w oparciu o przyjazne środowisku innowacyjne przedsięwzięcia w postaci nowatorskich technik wylęgarniczych, w tym urządzanie 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” (okres realizacji 01.06.2018 r. - 30.06.2022 r.).

W ramach międzynarodowej współpracy naukowo-badawczej realizowanej w 2019 r. w ramach programu Horyzont 2020 Wydział Nauk o Żywności i Rybactwa realizował trzy projekty międzynarodowe: „GAIN - Green Aquaculture Intensification in Europe”, „SEAFOODTOMORROW - Nutritious, safe and sustainable seafood for consumers of tomorrow” oraz „CERES - Climate change and European aquatic RESources”. Ponadto w ramach Programu Interreg Południowy Bałtyk Wydział realizował projekt pn. „Drobne rybołówstwo bałtyckie i jego dziedzictwo jako potencjał do rozwoju turystyki (FISH MARKET)”.

Liczba studentów w 2019 r. łącznie na wszystkich wydziałach ZUT wg stanu na dzień 31 grudnia   
2019 r. wynosiła 6922 osoby.

# **POLITYKA MORSKA RP W  ODNIESIENIU DO REGIONU ARKTYKI I ANTARKTYKI.**

## **Zaangażowanie Rzeczypospolitej Polskiej w regionie Arktyki i Antarktyki.**

Częścią polskiej polityki morskiej jest polityka RP wobec obszarów położonych w regionach polarnych, tj. w Arktyce oraz w Antarktyce. Polityką Rzeczypospolitej Polskiej w relacji do tych dwóch obszarów zajmuje się Grupa Robocza ad hoc do spraw polarnych, tzw. Polar Task Force (PTF), powołana decyzją Ministra Spraw Zagranicznych w 2011 r. Grupa jest forum dialogu i współpracy przedstawicieli organów administracji państwowej, środowisk naukowych, biznesu oraz organizacji pozarządowych. Podczas dorocznego spotkania PTF, które odbyło się w dniu 18 grudnia 2019 r. poruszono i przedyskutowano   
w gronie ekspertów m.in. takie zagadnienia, jak: problematyka skutecznego zarządzania polityką polarną, wyzwania związane z zanieczyszczeniem mórz i oceanów, narzędzia skutecznej dyplomacji cyfrowej w promowaniu polityki polarnej państwa oraz nowe inicjatywy polskich naukowców w wymiarze międzynarodowym.

Ponadto w 2019 r. kontynuowany był proces przyjęcia „Polityki Polarnej Państwa” przez Radę Ministrów, w ramach którego przeprowadzono uzgodnienia wewnątrz- i międzyresortowe. Zakończenie prac nad dokumentem rządowym w sprawie polityki polarnej przewidziane jest w II kwartale 2020 r.

Status prawny Oceanu Arktycznego wynika w szczególności z Konwencji Narodów Zjednoczonych   
o prawie morza z 1982 r. (UNCLOS). Natomiast najważniejszym forum międzyrządowym zajmującym się regionem Arktyki jest powołana w 1996 r. Rada Arktyczna (RA), skupiająca osiem państw, których terytoria znajdują się na północ od koła podbiegunowego (Dania, Finlandia, Islandia, Kanada, Norwegia, Rosja, Stany Zjednoczone i Szwecja). Polska uczestniczy w pracach Rady od początku jej istnienia jako obserwator, postrzegając tę organizację jako głównego aktora zdolnego zapewnić perspektywiczny rozwój i prawno-międzynarodowy ład w Arktyce.

Rada Arktyczna koncentruje się na sprawach zrównoważonego rozwoju Arktyki, a więc na ochronie środowiska, prowadzeniu wszechstronnych badań naukowych, monitoringu następstw zachodzących zmian klimatycznych oraz rozwiązywaniu problemów i wspieraniu rozwoju społeczno-gospodarczego ludności rodzimej. W obszarze zainteresowania Rady znajdują się także takie kwestie jak rozwój szlaków żeglugowych w Arktyce, czy bezpieczeństwo zarządzania bogactwami naturalnymi regionu.

W ostatnich latach rola Rady Arktycznej znacznie wzrosła i z forum kształtującego decyzje stała się organem je podejmującym (dwie pierwsze prawnie wiążące umowy międzynarodowe dotyczące poszukiwań i ratownictwa, tzw. SAR oraz w sprawie reagowania na zanieczyszczenie morza olejami między ośmioma państwami arktycznymi, wynegocjowano pod auspicjami Rady Arktycznej). Natomiast w 2019 r. kontynuowano prace nad praktycznymi stosowaniem umowy o współpracy naukowej   
z 2018 r. Zdecydowana większość tych decyzji i rekomendacji politycznych ma swoje źródła oraz w znacznej mierze kształtowana jest na poziomie sześciu grup roboczych Rady Arktycznej, grup eksperckich oraz grup zadaniowych. Udział obserwatorów w tych grupach zapewnia nie tylko dostęp do danych naukowych, ale przede wszystkim największy wpływ na decyzje Rady. Ma również bezpośrednie przełożenie na ogólne postrzeganie danego kraju obserwatora, a w konsekwencji na jego rolę w sprawach związanych z obszarem Arktyki. Udział Polski w pracach grup roboczych w 2019 r. podobnie jak w latach poprzednich nie był znaczący, jednakże od 2019 r. w pracach grupy zadaniowej   
ds. zanieczyszczeń metanem i sadzą zaczęli aktywnie uczestniczyć przedstawiciele Ministerstwa Środowiska/Ministerstwa Klimatu.

W 2019 r. Polska kontynuowała uczestnictwo w konferencjach i posiedzeniach organizowanych przez prezydencję fińską i islandzką (od maja 2019 r.) w Radzie Arktycznej, w tym w posiedzeniach Wyższych Urzędników Arktycznych.

W kontekście rosnącej roli Rady Arktycznej Polska popiera wzmocnienie roli i odpowiedzialności Rady za przyszłość Arktyki. Z polskiej inicjatywy zapoczątkowany został pragmatyczny, regularny dialog Prezydencji Rady Arktycznej z państwami obserwatorami, tzw. Format Warszawski (2010, 2013, 2015, 2016). Ostatnie spotkanie tej inicjatywy odbyło się we wrześniu 2019 r. Format Warszawski to unikalne forum, w ramach którego państwa obserwatorzy mają szansę na dyskusję pomiędzy sobą oraz z aktualnym przewodnictwem w Radzie Arktycznej.

W 2019 r. przedstawiciele Polski brali też aktywny udział w najważniejszych międzynarodowych konferencjach i inicjatywach dotyczących Arktyki takich, jak Arctic Frontiers (Norwegia), Arctic Forum (Rosja), czy Arctic Circle (Islandia).

Polska jest także członkiem Rady SAON (Sustaining Arctic Observing Networks), ciała inicjującego   
i koordynującego długoterminowe międzynarodowe obserwacje arktyczne, powstałego z inicjatywy Rady Arktycznej, ale niezależnego od niej. Głównym celem SAON jest rozszerzenie międzynarodowej współpracy naukowej w Arktyce, w szczególności rozbudowa i lepsze wykorzystanie istniejących sieci pomiarowych, logistyka operacji arktycznych, organizacja i zarządzanie serwisami baz danych   
i informacji o środowisku Arktyki. Udział w SAON umożliwia ukierunkowanie polskich badań w Arktyce zgodnie z najbardziej aktualnymi trendami światowymi.

Stałym priorytetem Polski w Arktyce są badania naukowe, a zwłaszcza zapewnienie praktycznej implementacji zasady swobody prowadzenia tych badań w regionie. Polsce zależy na wszechstronnym rozwijaniu współpracy międzynarodowej w odniesieniu do badań naukowych w Arktyce oraz na szerszym dostępie do europejskich źródeł finansowania badań w tym rejonie. Dla polskiego środowiska badaczy polarnych najważniejszym polem do realizacji polityki morskiej państwa jest bezpośrednia działalność naukowa oraz stymulowanie nowych kierunków badawczych oraz projektów naukowych. Polska ma wieloletnią tradycję w badaniach arktycznych i antarktycznych, a badania morza zajmują w tych pracach ważne miejsce. Stałe bazy naukowe usytuowane na Antarktydzie (Polska Stacja Antarktyczna im. Henryka Arctowskiego pod opieką Zakładu Biologii Antarktyki Instytutu Biochemii   
i Biofizyki PAN) oraz w Arktyce (Polska Stacja Polarna w Hornsudzie, Svalbard, należąca do Instytutu Geofizyki PAN) leżą w bezpośredniej bliskości morza i znaczna część ich działalności poświęcona jest badaniu środowiska morskiego. Od 1988 r. Instytut Oceanologii PAN z pokładu r/v Oceania w ramach projektów międzynarodowych prowadzi regularne, kompleksowe badania wód Arktyki Europejskiej, w tym szelfu Spitsbergenu, a od 1996 r. monitoring dwóch fiordów (wspólnie z Norwegią Kongsfjorden i samodzielnie Hornsund).

W 2019 r. kontynuowano realizację licznych międzynarodowych projektów badawczych w Arktyce. Były to przede wszystkim granty z Programu Polsko-Norweska Współpraca Badawcza, dzięki którym realizowane są projekty będące doskonałym przykładem udanej współpracy w wymiarze krajowym oraz międzynarodowym służące realizacji polskiej polityki morskiej.

Polskie uczelnie prowadzą badania naukowe środowiska morskiego i przybrzeżnego w obszarze Arktyki i Antarktyki. Uniwersytet Gdański realizuje badania biologiczne w koloniach ptaków morskich znajdujących się w obszarach wód przybrzeżnych fiordów i strefy brzegowej przy lodowcach uchodzących do morza południowego Spitsbergenu.

Polskie stacje polarne obok funkcji naukowej pełnią też w praktyce bardzo istotną rolę ratowniczą, stanowiąc element wzmacniający bezpieczeństwo w rejonach polarnych. Polska Stacja Polarna na Spitsbergenie jest nowoczesną placówką naukową na poziomie światowym. Realizowane na Stacji badania właściwości fizycznych środowiska przyrodniczego stanowią istotny wkład dla określenia procesów globalnych, ujętych w programie międzynarodowym Global Change, uznanym jako priorytetowy, zarówno przez Europejską Fundację Nauki w Strasburgu, jak i Komisję Europejską.   
Za względu na walory środowiska i możliwości badawcze oraz dorobek Stacji, Fiord Hornsund wraz ze Stacją Polarną został uznany za europejskie miejsce flagowe badań lądowych i morskich ekosystemów (European Marine Biodiversity Flagship Site).

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. Oznacza to, iż obok pozostałych   
28 państw posiadających ten status, Polska ma równoważne prawo głosu we wszystkich decyzjach dotyczących zarządzania Antarktyką.

W kontekście zaangażowania Polski w sprawy Antarktyki należy wymienić dwa ważne spotkania - w dniach od 1 do 11 lipca 2019 r. w Pradze odbyło się XLII Spotkanie Konsultatywne Państw-Stron Układu Antarktycznego (ATCM) oraz XXII 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:

* statusu obserwatorów oraz inspekcji przeprowadzanych na podstawie Układu Antarktycznego i Protokołu madryckiego;
* bioposzukiwań (bioprospecting) w Antarktyce;
* działalności pozarządowej (m.in. turystycznej) w obszarze antarktycznym, w tym strategii i przepisów krajowych regulujących problem wydawania zgód na wyprawy pozarządowe;
* uwarunkowań środowiskowych związanych z bezpieczeństwem działalności prowadzonej w obszarze antarktycznym (na morzu, na lądzie w tym na stacjach i w powietrzu);
* wyzwań oraz współpracy naukowej, wpływu zmian klimatu na zarządzanie obszarem antarktycznym;
* odpowiedzialności państw za zdarzenia nieporządne w obszarze antarktycznym;
* wymiany informacji oraz edukacji.

Obrady CEP koncentrowały się wokół problematyki wpływu działalności człowieka na środowisko oraz zarządzania obszarami objętymi różnego rodzaju ochroną (Antarctic Specially Protected Area (ASPA), Antarctic Specially Managed Area (ASMA), Historic Site and Monument, Marine Protected Area, obszary objęte tzw. site guidelines)[[1]](#footnote-1), włączając w to budowę nowych urządzeń, ograniczenia wwozu i użytkowania mikrodrobin tworzyw sztucznych, zarządzania turystyką i bezpieczeństwem użytkowania pojazdów zdalnie sterowanych.

## **Realizowane projekty i badania naukowe w regionach polarnych w 2019 r.**

Stałym priorytetem Polski w Antarktyce są badania naukowe prowadzone na stacji badawczej im.   
H. Arctowskiego. W 2019 r. były to następujące projekty:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Lp. | **Projekt realizowany na Stacji im. H. Arctowskiego  w 2019 r.** | **Instytucja realizująca** |
| 1 | Ilościowa ocena transportu osadów z lodowców Szetlandów Południowych na podstawie wybranych metod teledetekcyjnych | Instytut Biochemii i Biofizyki PAN |
| 2 | Dystrybucja 90Sr i 137Cs w organizmach fauny i flory obszarów polarnych w aspekcie topniejących lodowców, jako wtórnego źródła izotopów pochodzenia antropogenicznego | Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej - Państwowy Instytut Badawczy |
| 3 | Role of foliar endophytes on the fotoprotection of the Antarctic vascular flora: effects on fitness and phenotypic plasticity in Colobanthus quitensis and Deschampsia antárctica | Universidad de Talca, Chile  Universidad Católica del Maule, Chile |
| 4 | Organizmy bentosowe, jako wskaźnik źródeł rtęci w strefie brzegowej Antarktyki (Zatoka Admiralicji) | Uniwersytet Gdański, Wydział Oceanografii i Geografii; Instytut Oceanologii Polskiej Akademii Nauk; |
| 5 | Rozpoznanie i wybór markerów zanieczyszczeń wprowadzonych do Zatoki Admiralicji (Antarktyka Morska) poprzez bezpośrednie odprowadzanie ścieków bytowych na przykładzie Polskiej Stacji Antarktycznej im H. Arctowskiego | Politechnika Gdańska  Uniwersytet Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy |
| 6 | Effect of warming on leaf hydraulic properties of Antarctic plants | Universidad de Concepcion (UDEC), Chile |
| 7 | Analiza uwarunkowań i współpraca w zakresie bezpieczeństwa surowcowego Polski na tle czynników międzynarodowych - uczestnictwo w badaniach antarktycznych | Państwowy Instytut Geologiczny - Państwowy Instytut Badawczy |
| 8 | Zmienność mikrobiomu porostów antarktycznych w gradiencie troficznym i czasowo przestrzennym (King George Island, South Shetland Islands) | Instytut Biochemii i Biofizyki PAN  Uniwersytet Warmińsko-Mazurski  w Olsztynie |
| 9 | MICROSFERA: A vida microbiana na criosfera antarctica (Microbial life in antarctic cryosphere) | Intituto Oceanografico - Universidade de Sao Paulo, Brazylia |
| 10 | Evolution and dispersion of bipolar Antarctic species of bryophytes and lichens | University of Brasilia, Brazylia  Federal University of Mato grosso do Sul, Brazylia |

Ponadto w 2019 r. Instytut Biochemii i Biofizyki PAN kontynuował monitoring morskiwprowadzony do programu stałych monitoringów stacji Arctowski w listopadzie 2018 r. Inicjalne pomiary według nowych wytycznych przeprowadzono w dniu 9 listopada 2018 r. Badania oceanograficzne przeprowadzano przy użyciu sondy CTD umożliwiającej pomiary przede wszystkim przewodności właściwej i temperatury wody w profilu pionowym. Oprócz tych podstawowych parametrów użytkowany sprzęt pozwalał na pomiary pH, zasolenia, natlenienia (ilość́ tlenu rozpuszczonego w wodzie), mętności czy ilości chlorofilu w wodzie na rożnych głębokościach. Właściwości te mierzono w 22 punktach rozmieszczonych w Zatoce Admiralicji w trzech profilach: między lodowcami Viewille, Ekologii i Lange oraz 2 krótkich transektach równoległych do czoła lodowca Lange. W miarę̨ możliwości pomiary były wykonywane   
w dniach przelotów nad Zatoką Admiralicji satelitów Landsat 8 i Sentinel 2, w związku z powyższym pożądana częstotliwość́ pomiarów CTD to był około 1 pomiar w tygodniu. W sierpniu 2019 r. formuła badań oceanograficznych uległa modyfikacji i od października 2019 r. pomiary wykonywano dodatkowo w zatoce Ezcurra. Oprócz sondy CTD badania morskie prowadzono również z powietrza przy użyciu drona Parrot Bluegrass, wykonującego fotografie powierzchni zatoki w świetle widzialnym i bliskiej podczerwieni. W roku 2019 wykonano 36 monitoringów.

# **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 w ramach Ramowej Dyrektywy w sprawie Strategii Morskiej.**

Zachowanie dobrego stanu środowiska mórz europejskich przy jednoczesnym zapewnieniu oraz utrzymaniu ich zasobów i możliwości korzystania z usług morskich to ogromne wyzwanie wymagające zintegrowanego podejścia państw UE. Realizacja tego założenia odbywa się głównie poprzez zapobieganie degradacji środowiska morskiego, odtwarzanie ekosystemów morskich oraz zapobieganie i eliminowanie zanieczyszczeń środowiska morskiego, poprzez opracowanie i wdrożenie strategii morskiej, będącej zbiorem typowych instrumentów ochrony środowiska ukierunkowanych na ochronę środowiska morskiego.

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/WE ustanawiająca ramy działań Wspólnoty Europejskiej w dziedzinie polityki środowiska morskiego (Ramowa Dyrektywa w sprawie Strategii Morskiej - RSDM) z dnia 17 czerwca 2008 r. (Dz. Urz. UE L 164 z 25.06.2008, str. 19, z późn. zm.) została transponowana do prawodawstwa polskiego przede wszystkim poprzez ustawę z dnia   
4 stycznia 2013 r. o zmianie ustawy - Prawo wodne oraz niektórych innych ustaw. Celem dyrektywy jest osiągnięcie dobrego stanu środowiska wód morskich (Good Environmental Status - GES) do 2020 r. Zgodnie z wymaganiami RDSM każde państwo członkowskie UE zostało zobligowane do opracowania dla swoich wód morskich strategii morskiej. Ramowa Dyrektywa w sprawie Strategii Morskiej została zmieniona Dyrektywą Komisji (UE) 2017/845 z dnia 17 maja 2017 r. ze względu na doprecyzowanie powiązań pomiędzy wskaźnikami jakości a kryteriami oceny oraz lepszymi powiązaniami elementów ekosystemu, presji antropogenicznych i oddziaływań wywieranych na środowisko morskie ze wskaźnikami jakości.

Polska uczestniczy we wdrażaniu strategii morskiej, która jest zbiorem typowych instrumentów ochrony środowiska ukierunkowanych na ochronę środowiska morskiego, na którą składają się następujące elementy:

- opracowanie wstępnej oceny stanu środowiska wód morskich,

- opracowanie zestawu właściwości typowych dla dobrego stanu środowiska wód morskich,

- opracowanie zestawu celów środowiskowych dla wód morskich i związanych z nimi wskaźników,

- opracowanie i wdrożenie programu monitoringu wód morskich,

- opracowanie i wdrożenie krajowego programu ochrony wód morskich.

Kolejnym etapem wdrażania strategii morskiej realizowanym w latach 2019-2022 jest ustanowienie zaktualizowanych programów monitoringu oraz zaprojektowanie przyszłych działań ujętych w programie ochrony wód morskich, które będą minimalizować negatywny wpływ oddziaływania antropogenicznego na środowisko morskie. Przywołane powyżej aktualizacje stanowią podstawę do opracowania przez organ Inspekcji Ochrony Środowiska (Głównego Inspektora Ochrony Środowiska) aktualizacji programu monitoringu wód morskich. Po konsultacjach społecznych projekt aktualizacji programu monitoringu wód morskich został przekazany ministrowi właściwemu ds. gospodarki morskiej do dalszego procedowania.

Wskutek wyrażenia zgody Rady Ministrów na przedłożenie Komisji Europejskiej projektu aktualizacji wstępnej oceny stanu środowiska wód morskich wraz z zestawem właściwości typowych dla dobrego stanu środowiska wód morskich oraz zestawu celów środowiskowych dla wód morskich, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne, prowadzono prace nad realizacją obowiązku sprawozdawczego wynikającego z przepisów dyrektywy RDSM, polegającym na cyklicznym (co sześć lat) raportowaniu danych wynikających z dokonanych aktualizacji do Komisji Europejskiej. Działania te zostały zakończone w dniu 15 kwietnia 2019 r.

W ramach prac grupy RDSM w 2019 r. uczestniczono w procesie wdrażania decyzji KE w sprawie definicji i kryteriów dobrego stanu środowiska wód morskich oraz załącznika III do dyrektywy z 17 maja 2017 r. W związku z pracami nad raportowaniem aktualizacji programów monitoringu wód morskich państw członkowskich UE, polscy eksperci uczestniczyli w pracach grup roboczych pod kierunkiem przedstawicieli organu doradczego KE - Wspólnego Centrum Badawczego (Joint Research Centre – JRC) w celu opracowaniu ujednoliconych dla regionów morskich list gatunków (dla różnorodności biologicznej i gatunków obcych) oraz ujednoliconej listy substancji zanieczyszczających dla regionu Morza Bałtyckiego. W ramach prac grupy WG DIKE rozpoczęto prace nad formularzami do raportowania aktualizacji programu monitoring wód morskich, zgodnie z art. 11 RDSM.

Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej prowadziło prace nad przyjęciem wymaganych ustawą - Prawo wodne rozporządzeń w sprawie przyjęcia aktualizacji zestawu właściwości typowych dla dobrego stanu środowiska morskiego oraz w sprawie przyjęcia aktualizacji celów środowiskowych dla wód morskich, których przyjęcie zaplanowane było na II kwartał 2020 r.

W dniu 18 stycznia 2019 r. Rada Ministrów przyjęła projekt uchwały Rady Ministrów w sprawie wyrażenia zgody na przedłożenie Komisji Europejskiej aktualizacji wstępnej oceny stanu środowiska wód morskich wraz z projektem aktualizacji zestawu właściwości typowych dla dobrego stanu środowiska wód morskich.

W dniu 13 lutego 2019 r. w Monitorze Polskim została opublikowana uchwała Rady Ministrów nr 170 z dnia 15 listopada 2018 r. w sprawie wyrażenia zgody na przedłożenie Komisji Europejskiej projektu aktualizacji zestawu celów środowiskowych dla wód morskich. Opracowana aktualizacja została ostatecznie zaraportowana do systemu Komisji Europejskiej w wymaganej formie (w postaci raportów tekstowych oraz formularzy raportowych) w dniu 30 maja 2019 r. W terminie 6 miesięcy od tej daty Komisja nie odrzuciła dokumentu.

W grudniu 2019 r. rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie przyjęcia zestawu celów środowiskowych dla wód morskich zostało zgłoszone do wykazu prac legislacyjnych Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

W dniu 13 marca 2019 r. w Monitorze Polskim została opublikowana uchwała Rady Ministrów nr 8   
z dnia 18 stycznia 2019 r. w sprawie wyrażenia zgody na przedłożenie Komisji Europejskiej projektu aktualizacji wstępnej oceny stanu środowiska wód morskich wraz z projektem aktualizacji zestawu właściwości typowych dla dobrego stanu środowiska wód morskich. Opracowana aktualizacja została ostatecznie zaraportowana do systemu Komisji Europejskiej w wymaganej formie (w postaci raportów tekstowych oraz formularzy raportowych) w dniu 30 maja 2019 r. W terminie 6 miesięcy od tej daty Komisja nie odrzuciła dokumentu.

W grudniu 2019 r. rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie przyjęcia zestawu właściwości typowych dla dobrego stanu środowiska wód morskich zostało zgłoszone do wykazu prac legislacyjnych Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

**Krajowy Program Ochrony Wód Morskich.**

Ścieki są jednym ze źródeł fosforu wpływającego do Morza Bałtyckiego. W Krajowym Programie Ochrony Wód Morskich (KPOWM), przyjętym w dniu 11 grudnia 2017 r. ujęto działanie ukierunkowane na zwiększenie stopnia usuwalności fosforu w ścieków odprowadzanych z oczyszczalni. Propozycja ta związana była z zapewnieniem właściwego wdrażania zapisów dyrektywy RDSM, w powiązaniu   
z dyrektywą ściekową i dyrektywą azotanową oraz zaleceń HELCOM. Działanie zostało zaplanowane do realizacji w perspektywie do roku 2020 r. i zakłada promowanie wśród operatorów oczyszczalni idei zmniejszenia ładunku fosforu odprowadzanego do wód oraz zachęcanie operatorów do dobrowolnego dostosowania się do limitów postulowanych przez HELCOM, tj. 0,5 mg P/l w przypadku oczyszczalni   
o wielkości ponad 100 000 RLM i 1 mg P/l w przypadku mniejszych oczyszczalni (zalecenie).

W 2019 r. kontynuowano działania związane z realizacją piątej aktualizacji Krajowego programu oczyszczania ścieków komunalnych (V AKPOŚK 2017). Polska przystępując do UE zobowiązała się do wypełnienia wymogów dyrektywy Rady 91/271/EWG z dnia 21 maja 1991 roku dotyczącej oczyszczania ścieków komunalnych (Dz. Urz. WE L 135 z 30.05.1991 r., str. 40-52, z późn. zm.; Dz. Urz. WE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 15, t. 002, str. 26).

Rada Ministrów przyjęła piątą aktualizację Krajowego programu oczyszczania ścieków komunalnych (KPOŚK), który utworzono, aby zidentyfikować faktyczne potrzeby w zakresie uporządkowania gospodarki ściekowej oraz uszeregować ich realizację w taki sposób, aby wywiązać się ze zobowiązań traktatowych. Przyjęta przez rząd aktualizacja ww. programu zawiera listę zadań zaplanowanych przez samorządy do realizacji w latach 2016 - 2021 w obszarze gospodarki ściekowej. Z przedstawionych przez aglomeracje zamierzeń inwestycyjnych wynika, że potrzeby finansowe na realizację ww. przedsięwzięć wynoszą 27,85 mld zł. Jak wykazały dane sprawozdawcze za lata 2003 - 2017, w wyniku realizacji Krajowego Programu Oczyszczania Ścieków Komunalnych (KPOŚK) dotychczas   
w aglomeracjach wybudowano  87 339 km sieci kanalizacyjnej oraz zakończono budowę 410 nowych oczyszczalni ścieków. Na realizację tych zadań wydano około 65,8 mld zł, w tym około 45,9 mld zł przeznaczone zostało na zbiorcze systemy kanalizacyjne.

W związku z trwającymi pracami nad nową perspektywą finansową na lata 2021 - 2027 oraz możliwością otrzymania środków finansowych na inwestycje w gospodarce ściekowej w Polsce, podjęto prace zmierzające do opracowania VI aktualizacji Krajowego programu oczyszczania ścieków komunalnych (VI AKPOŚK), dzięki czemu zidentyfikowane zostaną faktyczne potrzeby w zakresie uporządkowania gospodarki ściekowej w celu wywiązania się ze zobowiązań traktatowych. Dokument ten ma zawierać zgłoszone do Programu przez władze samorządowe inwestycje, które są niezbędne do spełnienia wymogów dyrektywy ściekowej, jak również prawodawstwa polskiego lub utrzymania już osiągniętych wskaźników.

W 2019 r. zostało zrealizowane działanie „Zwiększenie wymagań w zakresie usuwania fosforu   
w ściekach odprowadzanych z oczyszczalni” polegające na przeprowadzeniu skierowanej do operatorów oczyszczalni niskonakładowej internetowej akcji uświadamiającej znaczenie redukcji fosforu dla ochrony wód oraz promującej rekomendacje HELCOM w tym zakresie. W dniu   
8 października 2019 r. odbyło się w siedzibie Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej spotkanie przeznaczone dla operatorów oczyszczalni ścieków, naukowców, przedstawicieli administracji i innych interesariuszy pn. „Zwiększanie stopnia redukcji fosforu w ściekach odprowadzanych z oczyszczalni”. Podczas spotkania przekazano informacje dotyczące redukcji fosforu w świetle ustawodawstwa UE oraz rekomendacji HELCOM, Technologie odzysku fosforu   
w oczyszczalniach ścieków oraz przykłady inwestycji ze zwiększoną efektywnością oczyszczania ścieków.

**Działania w zakresie oczyszczania ścieków komunalnych.**

Działania w zakresie polityki morskiej realizowane w Narodowym Funduszu Ochrony Środowiska   
i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW), nadzorowanym przez Ministra Klimatu, w roku 2019 związane były ze zbieraniem i oczyszczaniem ścieków, przyczyniając się tym samym do ochrony wód Morza Bałtyckiego. W 2019 r. ze środków krajowych Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w ramach programu priorytetowego „Gospodarka wodno-ściekowa w aglomeracjach”, część 1 „Gospodarka ściekowa w ramach Krajowego Programu Oczyszczania Ścieków Komunalnych”, realizowanych było 18 projektów o łącznej wartości całkowitej 340,4 mln zł, w tym kwota dofinansowania NFOŚiGW to 175,5 mln zł. Projekty te dają efekt ekologiczny wynoszący 650 tys. RLM, w tym 19 120 RLM to liczba dodatkowych osób korzystających z ulepszonego oczyszczania ścieków, a 630 189 RLM to przepustowość urządzeń/obiektów poddanych modernizacji.

Ponadto w ramach działania 2.3 „Gospodarka wodno-ściekowa w aglomeracjach” Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 realizowane były inwestycje w zakresie budowy infrastruktury komunalnej zapewniającej odprowadzanie i efektywne oczyszczanie ścieków komunalnych, a także właściwe zagospodarowanie osadów ściekowych. Celem działania jest zwiększenie liczby ludności korzystającej z ulepszonego systemu oczyszczania ścieków komunalnych, zapewniającego podwyższone usuwanie biogenów. W zakresie polityki ochrony Morza Bałtyckiego realizowane inwestycje przyczyniają się do ochrony i zachowania stanu ekologicznego wód Bałtyku. Ich realizacja pozwoli na znaczne ograniczenie ładunku zanieczyszczeń (w tym biogennych) z sektora komunalnego, dopływających do Morza Bałtyckiego, a tym samym będzie miała bezpośredni wpływ na ograniczenie procesu eutrofizacji wód Bałtyku. Sektor komunalny obok zanieczyszczeń obszarowych z rolnictwa jest istotnym źródłem substancji biogennych, stanowiących zagrożenie dla jakości wód powierzchniowych, w tym Morza Bałtyckiego. Przedsięwzięcia w tym obszarze będą przyczyniać się również do osiągania celów Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego w ramach Obszaru Priorytetowego NUTRI. Zmniejszenie odprowadzania substancji odżywczych do morza do akceptowalnych poziomów będą miały podstawowe znaczenie dla ochrony i zapobieżenia degradacji środowiska morskiego Bałtyku. Do końca 2019 r. w zakresie tego działania podpisano 357 umów   
o dofinansowanie na łączną wartość ogółem ok. 15,4 mld zł, dofinansowanie UE ok. 8,1 mld zł. Alokacja w działaniu 2.3 wynosi ok. 8,1 mld zł. Zakontraktowano w tym działaniu 100% alokacji.

## **Działania na rzecz ochrony środowiska morskiego na forum UE.**

W 2019 r. na forum grupy WG POMESA (grupa ds. programów działań i analiz społeczno-ekonomicznych) toczyły się prace nad opracowaniem zmian przewodnika do raportowania programów działań. Prace te zostały podjęte w związku z aktualizacją programów, którą mają przeprowadzić poszczególne państwa w 2021 roku. Za uzgodnienie zmian przewodnika do raportowania programów działań odpowiadali przedstawiciele Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, z uwagi na fakt, że Wody Polskie odpowiedzialne są za opracowanie aktualizacji Programu Ochrony Wód Morskich. Dodatkowo na posiedzeniach grupy WG POMESA uzgadniano plan pracy grupy na następny cykl raportowy w ramach wdrażania Strategii Morskiej. W posiedzeniach grupy POMESA biorą udział również przedstawiciele Ministerstwa Gospodarki Morskiej.

W 2019 r. przedstawiciel Polski uczestniczył w 8. posiedzeniu grupy roboczej Europejskiego Forum Zrównoważonej Żeglugi (ESSF) ds. emisji atmosferycznych ze statków, które poświęcone było przede wszystkim sprawom dotyczącym emisji tlenków siarki, w tym zagadnieniom wynikającym z 5. posiedzenia podkomitetu Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) ds. zapobiegania zanieczyszczaniu oraz zwalczania zanieczyszczeń morza (PPR 5, 5-9.02.2018r.). Omawiane były sprawy strategii egzekwowania wymagań siarkowych, najlepszych praktyk i inteligentnych środków wdrażania; systemu kar za naruszenia wymagań; aspektów operacyjnych w obszarach kontroli emisji, wniosków wyciągniętych z wykorzystania paliw w obszarach kontroli emisji, najlepszych praktyk i promowania świadomości; metodologii weryfikacji zawartości siarki w paliwie; konwencjonalnych lub alternatywnych metod zgodności i wpływu metod alternatywnych na emisję; pokładowego monitorowania emisji w czasie rzeczywistym; modelowania i monitorowania emisji ze statków, pierwotnej i wtórnej emisji sadzy; wykorzystania satelitarnych technik telemetrii emisji; wdrażania i egzekwowania wymagań dotyczących obszarów kontroli emisji NOx; prac poświęconych Kodeksowi technicznemu NOx; metod ograniczania emisji NOx.

Przedstawiciel Polski uczestniczył także w 6. posiedzeniu Komitetu ds. wdrażania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/802 z dnia 11 maja 2016 r. odnoszącej się do redukcji zawartości siarki w niektórych paliwach ciekłych. Komitet zebrał się w celu oceny stanu wdrażania dyrektywy 2016/802 i decyzji 2015/253 / UE w sprawie strategii pobierania próbek i sprawozdawczości oraz w celu wypracowania zaleceń w związku z przygotowaniami niezbędnymi do wejścia w życie globalnego limitu siarki w paliwie żeglugowym na poziomie 0,5% od 2020 r. w UE i na świecie. Komitet rozważył kwestię potencjału nowych oraz ulepszonych metod i narzędzi umożliwiających wspólne i skuteczne egzekwowanie przepisów dyrektywy w odniesieniu do operatorów statków, zarówno w portach, jak i na otwartym morzu, oraz w odniesieniu do dostawców paliw żeglugowych. Podczas posiedzenia przedstawione zostały informacje na temat monitorowania zgodności z wymaganiami w zakresie częstotliwości inspekcji oraz próbkowania paliw żeglugowych, a także informacje   
o inwentaryzacji emisji w oparciu o rzeczywisty ruch statków. Omówione zostały zagadnienie krajowych mechanizmów wyboru statków do inspekcji siarkowych oraz dostępnych instrumentów, które mogą wspierać działanie tych mechanizmów. Przedstawiony został również rezultat wizyt kontrolnych EMSA w państwach członkowskich UE i wynikające z nich wnioski dotyczące efektywności kosztowej stosowanych instrumentów. Kwestia przygotowań do wejścia w życie globalnego limitu siarki w paliwie żeglugowym na poziomie 0,5% od 2020 r. w UE i na świecie poddana została dyskusji w szczególności w aspekcie zakazu przewożenia przez statki w celu użycia paliw niespełniających wymagań siarkowych, wytycznych kontroli państwa portu, zawiadomień o niedostępności paliw, a także krajowych kategoryzacji paliw i wytycznych branżowych w tym zakresie oraz ujednolicenia metodologii weryfikacji zawartości siarki w paliwach żeglugowych. Omówiona została również sprawa krajowego raportowania zgodnie z dyrektywą, sprawa zrzutu wód technologicznych z urządzeń oczyszczania spalin oraz sprawa wzmocnienia kontroli emisji na Morzu Śródziemnym.

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

Konwencja o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego (tzw. konwencja helsińska) określa zasady współpracy wszystkich państw nadbałtyckich w zakresie kompleksowej ochrony Bałtyku przed zanieczyszczeniami, a jej organem wykonawczym jest Komisja Helsińska (HELCOM) z siedzibą   
w Helsinkach. Komisja monitoruje wdrażanie konwencji i podejmuje decyzje służące realizacji założonych celów. Działania HELCOM dotyczą zarówno wód morskich, jak również całego obszaru zlewiska Morza Bałtyckiego, do którego należy 99,7% powierzchni Polski. W ramach prac eksperckich grup roboczych HELCOM wypracowywane są zalecenia do podjęcia odpowiednich działań na szczeblu krajowym w celu osiągnięcia dobrego stanu środowiska wód morskich Morza Bałtyckiego do roku 2021. Działania te dotyczą zarówno samych wód morskich, jak i całego obszaru zlewiska Morza Bałtyckiego.

Polska aktywnie uczestniczy i współpracuje w działaniach prowadzonych przez Komisję Ochrony Środowiska Morskiego Bałtyku (Komisja Helsińska/HELCOM) w celu wypełnienia zobowiązań prawnych w dziedzinie ochrony środowiska morskiego Morza Bałtyckiego. Prace HELCOM prowadzone są w 5 stałych grupach, 3 grupach czasowych i wielu grupach zadaniowych, aby w pełni wykorzystać potencjał ekspertów i skupić się na nadrzędnym celu, jakim jest osiągnięcie dobrego stanu środowiska Morza Bałtyckiego do 2021 r.

W 2019 r. Polska kontynuowała swój aktywny udział i współpracę w działaniach prowadzonych przez HELCOM, w celu wypełnienia zobowiązań prawnych w zakresie ochrony środowiska morskiego Morza Bałtyckiego. Główne prace Komisji Helsińskiej związane były z aktualizacją Bałtyckiego Planu Działania (BSAP), która ma mieć miejsce w 2021 r., zaś działania przedstawicieli Polski koncentrowały się na przekazywaniu danych raportowych, opracowywaniu dokumentów i analiz, a także zapewnieniu udziału ekspertów i przedstawicieli odpowiednich resortów i środowisk naukowych w spotkaniach grup roboczych HELCOM zarówno stałych, jak i ad hoc oraz we wszystkich nowych inicjatywach tego forum. Instytucjami zaangażowanymi w prace Komisji Helsińskiej są Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi, Ministerstwo Rozwoju, Ministerstwo Środowiska/Ministerstwo Klimatu, Ministerstwo Zdrowia, Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska, Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oraz jednostki nadzorowane lub podległe ww. podmiotom. Za koordynację spraw związanych z członkostwem Polski w Komisji Helsińskiej odpowiada Sekretariat HELCOM w Polsce, który jest zlokalizowany w Departamencie Gospodarki Morskiej w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Dodatkowo Dyrektor Departamentu Gospodarki Morskiej pełni funkcję Przewodniczącego Delegacji Polskiej w HELCOM.

**HELCOM GEAR - grupa robocza ds. wdrażania podejścia ekosystemowego**

Głównym zadaniem grupy HELCOM GEAR jest wspieranie państw-stron konwencji w procesie wdrażania poszczególnych elementów strategii morskich w regionie Morza Bałtyckiego. W ramach prac grupy HELCOM GEAR kontynuowano działania mające na celu zapewnienie synergii działań w regionie Morza Bałtyckiego, również w ramach tzw. wdrażania podejścia ekosystemowego - kluczowego elementu Bałtyckiego Planu Działań (BSAP). Główną częścią prac tego gremium w 2019 r. był proces rewizji aktualnie obowiązującej wersji Planu. Najważniejszymi elementami koordynowanymi w regionie są: programy monitoringu, wskaźniki służące do oceny dobrego stanu środowiska, ocena presji na środowisko morskie, a także programy działań.

W 2019 r. prace grupy skupiały się także na zaplanowaniu realizacji projektu HOLAS III, mającego na celu opracowanie trzeciej oceny holistycznej stanu środowiska Bałtyku. Kluczowym elementem była również dyskusja nad organizacją przyszłych prac HELCOM w zakresie wypełnienia luk w systemie oceny przez wskaźniki celem dostosowania do wymagań decyzji Komisji (UE) 2017/848 z dnia 17 maja 2017 r. ustanawiającej kryteria i standardy metodologiczne dotyczące dobrego stanu środowiska wód morskich oraz specyfikacje i ujednolicone metody monitorowania i oceny oraz uchylającej decyzję 2010/477/UE. W tym zakresie przedstawiciele Polski włączyli się w prace powołanej w ramach stałej grupy HELCOM GEAR grupy ad hoc HELCOM „indicator core group”, dedykowanej pracom nad strategią opracowania wskaźników, które będą wykorzystane w trzeciej ocenie holistycznej. Głównym celem powołania grupy jest wyznaczenie wskaźników do oceny stanu środowiska wód morskich Morza Bałtyckiego na rzecz wypełnienia luki w ocenie 11 cech dobrego stanu. W 2019 r. w ramach prac grupy kontynuowano prace nad priorytetyzacją wskaźników podstawowych, które nie mogły zostać wykorzystane w drugiej holistycznej ocenie ze względu na ich niedostateczną operacyjność. W pracach grupy HELCOM GEAR biorą udział przedstawiciele Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska, Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie.

**HELCOM STATE & CONSERVATION - grupa robocza ds. monitoringu ocen i oraz ochrony bioróżnorodności**

Głównym zadaniem grupy roboczej HELCOM STATE & CONSERVATION jest zapewnienie koordynacji działań w cyklu monitoring - wskaźnik - ocena oraz podejmowanie działań na rzecz ochrony przyrody Bałtyku. W ramach pracy grupy opracowywane są m.in. zestawy wskaźników podstawowych do oceny stanu środowiska morskiego, w tym do oceny holistycznej Bałtyku z uwzględnieniem indeksów presji, programy monitoringu, jak również narzędzia do wykonywania ocen bioróżnorodności oraz zanieczyszczenia substancjami niebezpiecznymi. W Polsce za realizację działań w ramach grupy   
w części dotyczącej monitoringu i ocen odpowiada Główny Inspektorat Ochrony Środowiska,   
zaś część odnosząca się do ochrony bioróżnorodności znajduje się w kompetencjach Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska.

W 2019 r. działania grupy skoncentrowane były m.in. na kontynuacji zadań związanych z opracowaniem aktualizacji programu monitoringu wód morskich w związku z realizacją zadań wynikających z Ramowej Dyrektywy w sprawie Strategii Morskiej - RDSM na poziomie regionu Morza Bałtyckiego. Prace polegały na dostosowaniu aktualnej struktury programu monitoringu (tj. Programy i Podprogramy) do wynikającej z dyrektywy 845/20187/UE z dnia 17 maja 2017 r. zmieniającej dyrektywę 2008/56/WE. W 2019 r. kontynuowano również prace nad trzecią holistyczną oceną stanu środowiska morskiego HELCOM (HELCOM HOLAS III). Opracowano wstępny harmonogram prac nad trzecią oceną holistyczną, zawierający: okres objęty oceną (2016-2021), termin zakończenia prac nad wskaźnikami do wykorzystania w ocenie (III kwartał 2021), harmonogram raportowania danych i ich weryfikacji (II kwartał 2022), terminy opracowania raportów wskaźnikowych (IV kwartał 2022) oraz raportu o stanie Morza Bałtyckiego (II kwartał 2023), terminy prac nad publikacją na stronie internetowej HELCOM i jego publikacji (IV kwartał 2023).

W 2019 r. MGMiZS aktywnie angażowało się w prace grupy HELCOM STATE &CONSERVATION ds. ochrony różnorodności biologicznej i monitorowania stanu środowiska morskiego poprzez udział w przygotowaniu i prowadzeniu wspólnych warsztatów dla HELCOM i OSPAR z zakresu przypadkowych połowów ptaków i ssaków morskich (Incidental bycatch WS 1/2019), które odbyło się w Kopenhadze w dniach 3-5 września 2019 r. Celem warsztatów była ocena dostępności danych z zakresu przypadkowych połowów gatunków chronionych, proces wyznaczania obszarów o wysokim ryzyku przypadkowego połowu oraz wypracowanie propozycji oceny podejścia do wyznaczania wartości progowych dla przypadkowych połowów ptaków i ssaków morskich. W warsztatach wzięło udział ponad 50 uczestników z wielu państw europejskich, w tym m.in. z Danii, Finlandii, Hiszpanii, Portugalii, Niemiec, Norwegii, Szwecji i Wielkiej Brytanii.

**HELCOM PRESSURE - grupa robocza ds. zanieczyszczeń pochodzenia lądowego**

Głównym zadaniem grupy HELCOM PRESSURE jest koordynacja działań Państw-Stron Konwencji w zakresie zmniejszenia presji wywieranych przez obszar zlewisk Morza Bałtyckiego. 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 Bałtyku. Główne obszary rozpatrywane pod kątem ich negatywnego wpływu na stan środowiska morskiego to: biogeny, substancje niebezpieczne, odpady trafiające do morza i hałas podwodny.

W 2019 r. grupa PRESSURE głównie zajmowała się kwestiami związanymi z aktualizacją Bałtyckiego Planu Działania oraz związanymi z tym analizami wystarczalności działań dla osiągnięcia celów HELCOM, a także przeglądem aktualnych danych na temat krajowej realizacji zaleceń HELCOM dotyczących zakresu działania grupy PRESSURE. Grupa zajmowała się również oceną ładunków zanieczyszczeń odprowadzanych do Bałtyku (PLC-7), wdrażaniem działań Regionalnego Planu Działania HELCOM w sprawie odpadów w morzu, opracowaniem Regionalnego Planu Działania HELCOM w sprawie hałasu podwodnego, skonsolidowania raportów HELCOM i IMO dotyczących składowania urobku z pogłębiania. Grupa PRESSURE kontynuowała także prace nad wdrażaniem postanowień uzgodnionej w marcu 2018 r. Deklaracji Ministerialnej, m.in. poprzez prace nad opracowaniem zalecenia w sprawie zarządzania wewnętrznymi rezerwami biogenów. W pracach grupy biorą udział przedstawiciele Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi, Ministerstwa Rozwoju oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie.

**HELCOM MARITIME - grupa robocza ds. morskich**

W ramach grupy roboczej HELCOM MARITIME podejmowane są działania mające na celu zapobieganie zanieczyszczeniom ze statków, w tym spowodowanym przez celowe zrzuty, jak i będącym następstwem wypadków na morzu. Celem współpracy prowadzonej przez grupę HELCOM MARITIME jest zapewnienie, by międzynarodowe regulacje dotyczące ochrony środowiska morskiego przed zanieczyszczeniami ze statków były przestrzegane i egzekwowane efektywnie oraz jednolicie w obrębie Morza Bałtyckiego. Do zadań grupy należy również identyfikacja i promowanie działań mających na celu ograniczenie zanieczyszczeń spowodowanych przez transport morski, przy jednoczesnym zapewnieniu bezpieczeństwa żeglugi.

Polskę w posiedzeniach grupy roboczej HELCOM MARITIME reprezentuje przedstawiciel MGMiŻŚ oraz przedstawiciele urzędów morskich.

Prace grupy HELCOM MARITME w 2019 r. skupiały się między innymi na aktualizacji Bałtyckiego Planu Działania, zaś szczególną uwagę poświecono zadaniom przypisanym w BSAP grupie HELCOM MARITIME w zakresie „Działania morskie prowadzone w sposób przyjazny dla środowiska”. Grupa zajmowała się przeglądem aktualnych danych na temat krajowej realizacji zaleceń HELCOM dotyczących zakresu działania grupy MARITIME, opracowaniem propozycji nowych działań, które mogłyby zostać uwzględnione w zaktualizowanym BSAP, a także podjęto prace nad analizami wystarczalności działań dla osiągnięcia celów HELCOM.

W 2019 r. na posiedzeniach grupy HELCOM MARITIME odbyły się dyskusje dotyczące działań związanych z poprawą dostępności portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, a także nad zwróceniem się do Federacji Rosyjskiej o informacje odnośnie przepisów regulujących egzekwowanie wymogów w zakresie emisji SOx ze statków oraz o to, by przekazywane były dane na temat inspekcji statków w zakresie statków w portach rosyjskich.

Pod auspicjami grupy HELCOM MARITIME działa również grupa zadaniowa „Joint HELCOM/OSPAR Task Group on Ballast Water Exemptions” (HELCOM/OSPAR TG BALLAST). Celem prac przedmiotowej grupy zadaniowej jest wypracowanie praktycznych rozwiązań związanych z procedurą udzielania statkom zwolnień na podstawie wytycznych opracowanych przez grupę HELCOM/OSPAR TG BALLAST - „Wspólnej Zharmonizowanej Procedury dla państw - Stron HELCOM i OSPAR w zakresie udzielania zwolnień w ramach Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, Prawidło A-4” (HELCOM-OSPAR Joint Harmonized Procedure for BWMC A-4 exemptions).

W pracach grupy HELCOM/OSPAR TG BALLAST biorą udział zarówno przedstawiciele administracji morskich państw-stron konwencji helsińskiej oraz OSPAR, przedstawiciele instytucji naukowych oraz armatorzy.

**HELCOM RESPONSE - grupa robocza ds. reagowania**

Celem prac grupy HELCOM RESPONSE są działania mające na celu organizację zwalczania i reagowania na zanieczyszczenia olejowe i inne niebezpieczne substancje na morzu oraz na brzegu morskim, które mogą wystąpić na skutek wypadków morskich w regionie Morza Bałtyckiego.

W 2019 r. posiedzenie grupy HELCOM RESPONSE odbyło się w Warszawie i tak jak w przypadku innych grup roboczych HELCOM skupiało się głównie na aktualizacji Bałtyckiego Planu Działania. Grupa zajmowała się przeglądem aktualnych danych na temat krajowej realizacji zaleceń HELCOM dotyczących zakresu działania grupy RESPONSE, opracowaniem propozycji nowych działań, które mogłyby zostać uwzględnione w zaktualizowanym BSAP, a także podjęto prace nad analizami wystarczalności działań dla osiągnięcia celów HELCOM. Ważnym zagadnieniem spotkań były również operacje zwalczania zanieczyszczeń na brzegu oraz udzielanie pomocy zaolejonym zwierzętom. Dodatkowo dyskutowano nad kwestiami związanymi z wrakami i innymi niebezpiecznymi zatopionymi obiektami.

W prace grupy z Polski włączeni są eksperci Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz wskazani przez nich eksperci m.in. z Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, urzędów morskich oraz Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej.

**HELCOM HOD - posiedzenia przewodniczących delegacji w HELCOM**

Spotkania Przewodniczących Delegacji w HELCOM (HELCOM HOD) odbywają się dwa razy w roku. w 2019 r. posiedzenia HOD skupiały się na wdrożeniu zobowiązań wynikających z przyjętej w marcu 2018 r. w Deklaracji Ministerialnej oraz kwestiach związanych z aktualizacją Bałtyckiego Planu Działania.

**HELCOM AGRI - grupa robocza ds. zrównoważonego rolnictwa**

Celem grupy roboczej HELCOM AGRI jest rozwijanie dialogu między przedstawicielami sektora rolnictwa i środowiska w zakresie zrównoważonych praktyk rolniczych, dzięki którym wpływ rolnictwa na stan wód Morza Bałtyckiego może zostać zminimalizowany. W prace grupy zaangażowani byli przede wszystkim przedstawiciele resortu rolnictwa.

**HELCOM FISH - grupa robocza ds. zrównoważonego rybołówstwa**

Głównym celem grupy HELCOM FISH jest wdrażanie ekosystemowego podejścia do rybołówstwa. Jednym z głównych zadań jest również opracowanie wytycznych dla całego sektora rybołówstwa w zakresie działań koniecznych do podjęcia w celu osiągnięcia dobrego stanu środowiska Morza Bałtyckiego do 2021 r.

Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej było aktywnie zaangażowane w prace grupy ds. zrównoważonego rybołówstwa w oparciu o podejście ekosystemowe (HELCOM FISH) oraz podgrupy ds. ryb migrujących (HELCOM FISH-M). Dzięki aktywnemu uczestnictwu Polski w pracach Grupy udało się m.in. opracować dokument tzw. Roadmap w sprawie danych rybackich do oceny wskaźników dotyczących przypadkowych połowów ptaków i ssaków oraz oddziaływania rybołówstwa na dno morskie. Ponadto, przy udziale Polski powstał kwestionariusz dotyczący testów alternatywnych narzędzi połowowych w obszarze Morza Bałtyckiego, który jest na bieżąco aktualizowany przez państwa członkowskie biorące udział w posiedzeniach grupy HELCOM FISH. Kwestionariusz ten obecnie wykorzystywany jest w pracach różnych grup roboczych HELCOM (np. EG MAMA), HELCOM STATE&CONSERVATION, jak również w pracach grup działających poza HELCOM, np. ICES WGBYC.

W 2019 r. przedstawiciele MGMiŻŚ aktywnie uczestniczyli w posiedzeniach grup, włączając w to przewodniczenie spotkaniu HELCOM FISH 10/2019 w dniach 25-26 czerwca 2019 r. w Kopenhadze. Ponadto, w dniu 27 czerwca 2019 r. odbyły się w Kopenhadze warsztaty w zakresie interakcji między fokami a rybakami (rybołówstwem) HELCOM SFI WS 1/2019, które były współorganizowane i prowadzone przez stronę polską (MGMIŻS). Podczas warsztatów szukano takich rozwiązań konfliktu między fokami a rybołówstwem, jak regulacja populacji oraz inne, nie letalne metody łagodzenia konfliktu (np. alternatywne narzędzia połowowe), analizowano również stan i rozmieszczenie populacji fok w Morzu Bałtyckim oraz perspektywy na przyszłość.

Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej było gospodarzem warsztatów HELCOM SOM FISH WS1/2019 w dniach 4 - 6 listopada 2019 r., poświęconych ocenie wystarczalności środków w celu poprawy stanu środowiska Morza Bałtyckiego w odniesieniu do morskich ryb i rybołówstwa.

## **Działania w ramach Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego.**

Strategia UE dla regionu Morza Bałtyckiego (SUE RMB) jest pierwszą makroregionalną strategią UE, utworzoną w 2009 r. Obejmuje Polskę, Danię, Szwecję, Finlandię, Litwę, Łotwę, Estonię oraz północne kraje związkowe Niemiec.

Polska współkoordynuje 3 z 13 Obszarów Tematycznych Strategii:

- Obszar Tematyczny Biogeny (Policy Area NUTRI) - Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej[[2]](#footnote-2) wspólnie z Finlandią;

- Obszar Tematyczny Innowacje (PA INNO)  - Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego wspólnie   
z Estonią i Finlandią[[3]](#footnote-3);

- Obszar Tematyczny Kultura (PA CULTURE) - Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego wspólnie z Niemcami.

Narodowy Koordynator SUE RMB jest umiejscowiony w Departamencie Polityki Europejskiej Ministerstwa Spraw Zagranicznych. W związku z powyższym w 2019 r. przedstawiciele resortu spraw zagranicznych brali udział w cyklicznych spotkaniach Narodowych Koordynatorów ds. SUERMB oraz w międzynarodowych konferencjach i seminariach dotyczących współpracy w regionie Morza Bałtyckiego. Jednym z głównych zadań grupy Narodowych Koordynatorów w 2019 r. była współpraca państw członkowskich w zakresie rewizji Planu Działania SUERMB (planowane zakończenie   
w pierwszej połowie 2020 r.).

W 2019 r. działania Narodowego Koordynatora koncentrowały się także na przygotowaniach do organizacji 10. Dorocznego Forum Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego, które odbyło się w Gdańsku w dniach 12 - 13 czerwca 2019 r. Głównymi organizatorami Forum był Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego oraz Organizacja Współpracy Subregionalnej Państw Morza Bałtyckiego (BSSSC) pod przewodnictwem Norwegii. Ministerstwo Spraw Zagranicznych RP, obok Komisji Europejskiej, było jednym ze współorganizatorów wydarzenia.

Tematem przewodnim 10. Forum była gospodarka obiegu zamkniętego w kontekście wyzwań środowiskowych i demograficznych w regionie. W ramach wydarzenia zaaranżowano 5 sesji plenarnych oraz 19 seminariów równoległych. Uroczystego otwarcia, w zastępstwie Premiera, dokonał Pan Marcin Ociepa, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Przedsiębiorczości i Technologii; ponadto Pan Mieczysław Struk, Marszałek Województwa Pomorskiego; Pani Elżbieta Bieńkowska, Komisarz ds. rynku wewnętrznego, przemysłu i przedsiębiorczości oraz Pan Roger Ryberg, Przewodniczący BSSSC. Ambasador Estonii w Warszawie M. Roger odczytał przekaz od Premiera J. Ratasa.

Kanwę do dyskusji podczas sesji plenarnych stanowiły m.in. trzy raporty tematyczne, zlecone przez organizatorów wydarzenia. Jednym z nich była publikacja jubileuszowa MSZ RP „Better together. 10 years of the EU Strategy for the Baltic Sea Region”, podsumowująca 10 lat wdrażania pierwszej strategii makroregionalnej UE z perspektywy jej interesariuszy.

W ramach krajowych działań koordynacyjnych w dniu 20 listopada 2019 r. Narodowy Koordynator zorganizował spotkanie z udziałem przedstawicieli resortów i instytucji wdrażających SUERMB, głównie Punktów Kontaktowych (tzw. Focal Points), polskich Koordynatorów Obszarów Tematycznych (MNiSW, MKiDN, MGMiŻŚ) oraz Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej. Podczas spotkania wymieniono się bieżącymi informacjami na temat aktywności w ramach SUERMB oraz odniesiono się do najważniejszych wyzwań dotyczących przyszłości formatu, szczególnie w kontekście rewizji Planu Działania SUERMB oraz prac nad nowymi Wieloletnimi Ramami Finansowymi i nowym okresem programowania.

* **Działania w ramach obszaru tematycznego Biogeny (PA NUTRI).**

Z dniem 9 stycznia 2018 r. zagadnienia związane z ochroną wód zostały przekazane   
w kompetencje resortu gospodarki wodnej. W związku z tym koordynacja PA NUTRI od marca 2018 r. jest realizowana w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej przez Departament Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej, a nowym współkoordynatorem ze strony Polski został pracownik tego departamentu.

W 2019 r. PA NUTRI realizował cele SUE RMB m.in. poprzez działania mające na celu identyfikację, selekcję i zapewnienie wsparcia projektom flagowym, bieżącym oraz potencjalnym, a także innym projektom, których cele wpisują się w zadania tego obszaru, tj. przyczyniają się do ograniczenia zrzutów substancji biogennych do Morza Bałtyckiego i łagodzenia tym samym problemu eutrofizacji.

Według stanu na koniec 2019 r. w ramach PA NUTRI zidentyfikowanych jest 10 projektów flagowych –   
8 zakończonych i 2 bieżące. PA NUTRI jest także partnerem stowarzyszonym dwóch platform projektowych - SuMaNu i BSR Water.

Podczas 10. Dorocznego Forum SUERMB w Gdańsku w czerwcu 2019 r. PA NUTRI wraz z HELCOM zorganizowało seminarium tematyczne pn. „Safe nutrient recycling for cleaner Baltic Sea”, w którym wzięło udział około 40 osób. Przygotowano również stoisko informacyjne prezentujące wdrażane projekty i platformy, na którym udzielano informacji wszystkim zainteresowanym interesariuszom.

Pod koniec listopada 2019 r. rozpoczęto prace nad przygotowaniem i rozpoczęciem procedury zbierania i oceniania wniosków projektów zalążkowych w ramach naboru Seed Money Interreg Regionu Morza Bałtyckiego. Do obszaru NUTRI wpłynęło 9 wniosków.

Ponadto w ramach PA NUTRI Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej prowadziło akcje promocyjno-informacyjne:

* opracowanie i wykonanie ulotek dotyczących obszaru Biogeny w języku polskim i angielskim;
* przygotowanie artykułu promującego SUERMB i obszar Biogeny pt.: „Status Flagship w Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego, czyli jak zwiększyć zasięg projektu i zapewnić szeroką dystrybucję jego rezultatów”, opublikowanego we wrześniowym numerze miesięcznika Gospodarka Wodna;
* przygotowanie i prezentacja „Zarządzanie biogenami w ramach wdrażania Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego w obszarze PA NUTRI” podczas akcji informacyjnej dla operatorów oczyszczalni ścieków dotyczącej zwiększania stopnia redukcji fosforu w ściekach odprowadzanych z oczyszczalni – w dniu 8 października 2019 r.;
* udział w warsztatach i spotkaniach oraz promocja Strategii i projektów w obszarze Biogeny.

## **Działania w ramach Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO-MEPC).**

W 2019 r. na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) przedstawiciele Polski brali udział   
w 74. sesji Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC 74), 6. sesji Grupy Roboczej ds. Emisji Gazów Cieplarnianych z transportu morskiego (ISWG-GHG 6) oraz 6. sesji Podkomitetu   
ds. Zapobiegania Zanieczyszczaniu oraz Zwalczania Zanieczyszczeń Morza (PPR 6).

Podczas sesji MEPC 74 dominującym tematem była realizacja „Wstępnej strategii IMO w sprawie redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków”. Sesja miała duże znaczenie w odniesieniu do kwestii działań IMO na rzecz przeciwdziałania zmianom klimatu i usprawnienia współpracy z Ramową Konwencją Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu (UNFCCC). Przedmiotem posiedzenia były następujące kwestie: poprawki do konwencji MARPOL w zakresie elektronicznych książek zapisu, EEDI i parafin oraz kodeksów NOx, IBC i BCH; zagadnienia konwencji o wodach balastowych, certyfikatów IBWM, doświadczeń z wdrażania konwencji, testowania systemów BWM, próbkowania   
i analiz, urządzeń odbiorczych; zagadnienia ograniczania zanieczyszczeń powietrza tlenkami siarki, jakości paliw żeglugowych, bezpieczeństwa paliw niskosiarkowych, dostępności paliw i raportowania; zagadnienia środków projektowych na rzecz poprawy efektywności energetycznej żeglugi; systemu gromadzenia danych o zużyciu paliw przez statki i metodologii analizy danych; środków wdrażania strategii IMO w zakresie ograniczania emisji gazów cieplarnianych, oceny wpływu środków, działalności badawczo-rozwojowej i współpracy technicznej w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych; studium IMO w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych; działań portowych na rzecz redukcji emisji gazów cieplarnianych; kwestii organizacyjnych dotyczących dalszych prac IMO w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych; funduszu na rzecz redukcji emisji gazów cieplarnianych; zagadnienia działań dla ograniczania odpadów z tworzyw sztucznych znajdujących się w środowisku morskim,   
w tym wyniki prac korespondencyjnych; wyniki prac Podkomitetu ds. zapobiegania i reagowania na zanieczyszczenia PPR 6, w tym m.in. kwestie emisji NOx, spalarek pokładowych, konwencji OPRC   
i protokołu OPRC-HNS, paliwa żeglugowego używanego i przewożonego na wodach arktycznych, systemów oczyszczania gazów spalinowych, zawartości siarki w paliwie żeglugowym, systemów przeciwporostowych, recyklingu statków, budowania doświadczeń związanych z konwencją BWM, oceny substancji płynnych transportowanych luzem, przewozu mieszanek biopaliw, klasyfikacji substancji płynnych zgodnie z załącznikiem II do konwencji MARPOL oraz kodeksem IBC dotyczącym produktów parafinowych, kwestii ESPH oraz zagadnień ochrony obszarów specjalnych i PSSAs.

Podczas 6. sesji Grupy Roboczej ds. Emisji Gazów Cieplarnianych z transportu morskiego (ISWG-GHG 6) kontynuowano prace poświęcone przyjętej w kwietniu 2018 r. Strategii IMO w sprawie redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków. Strategia określa wizję ograniczenia emisji gazów cieplarnianych   
z żeglugi międzynarodowej i obejmuje m.in. scenariusze emisji; poziom ambicji; zasady przewodnie; listę potencjalnych krótko-, średnio- i długoterminowych dalszych środków wraz z możliwymi terminami ich realizacji oraz oceną ich wpływu na państwa; bariery i działania wspierające; budowanie potencjału i współpracę techniczną; badania i rozwój; działania następcze na rzecz opracowania zrewidowanej strategii; okresowy przegląd strategii. Polska poparła przyjęcie strategii. Po przyjęciu strategii Międzynarodowa Organizacja Morska przystąpiła do prac mających na celu wdrażanie zawartych w niej zapisów, które w 2019 r. prowadzone były m.in. w ramach Grupy roboczej ISWG-GHG.

Podczas sesji PPR 6 rozważane były natomiast m.in. sprawy ładunków chemicznych i zmian kodeksu IBC; zaktualizowanych wskazówek próbkowania i analizy wód balastowych; zaktualizowanych wskazówek metodologii zliczania organizmów żywych; poprawek do konwencji AFS o zakazie stosowania szkodliwych systemów przeciwporostowych; wpływu emisji sadzy z żeglugi międzynarodowej na region Arktyki; spójnego wdrażania wymagań konwencji MARPOL w zakresie ograniczania emisji związków siarki; poprawek do prawideł Załącznika VI do konwencji MARPOL związanych z dedykowanym punktem poboru próbek paliwa żeglugowego; standardów obróbki termicznej odpadów na statkach i powiązanych zmian prawideł Załącznika VI do konwencji MARPOL; przeglądu wytycznych IMO w sprawie systemów oczyszczania gazów spalinowych; opracowania środków redukcji ryzyka związanego z używaniem i przewożeniem ciężkich paliw żeglugowych na wodach Arktyki; przeglądu wytycznych zintegrowanych systemów obróbki wód zęzowych oraz poprawek do certyfikatów IOPP i książek zapisów olejowych; poprawek do wytycznych wdrażania standardów jakości ścieków oraz wydajności testów dla statkowych oczyszczalni ścieków; wskazówek wz. wdrażania konwencji OPRC o gotowości do zwalczania zanieczyszczeń morza olejami oraz współpracy w tym zakresie i protokołu OPRC-HN; ujednoliconych interpretacji wymagań konwencji IMO w zakresie ochrony środowiska. Jednym z najważniejszych tematów sesji były sprawy emisji tlenków siarki, w szczególności w kontekście egzekwowania wymagań siarkowych; nadzoru nad dostępnością paliw i egzekwowania wymagań jakościowych od dostawców paliw w oparciu o konwencję MARPOL; systemów oczyszczania spalin; Kontroli Państwa Portu; zakazu przewożenia paliwa niespełniającego wymagań; aspektów operacyjnych eksploatacji statków; wytycznych branżowych w zakresie paliw; charakterystyki nowych paliw; metod testowania i weryfikacji paliw dostarczanych i używanych na statkach.

Posiedzenia MEPC, PPR i ISWG-GHG były ważnym elementem procesu tworzenia przez Międzynarodową Organizację Morską globalnych regulacji dla żeglugi.

# **BEZPIECZEŃSTWO ŻEGLUGI.**

W 2019 r. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji w ramach Międzyresortowego Zespołu do Spraw Zagrożeń Terrorystycznych, działającego na podstawie zarządzenia nr 162 Prezesa Rady Ministrów z dnia 25 października 2006 r. w sprawie utworzenia Międzyresortowego Zespołu do Spraw Zagrożeń Terrorystycznych, prowadziło prace mające na celu dokonanie analizy obowiązujących przepisów i procedur w kontekście realizacji działań antyterrorystycznych na morzu, w tym na wodach międzynarodowych, przez właściwe służby i organy. Rezultatem prac było przyjęcie rekomendacji zawierających propozycje zmian legislacyjnych oraz organizacyjnych, które w ocenie członków Zespołu pozwolą na usprawnienie współdziałania poszczególnych służb i organów w tym zakresie.

Ponadto w ramach Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego 2014 - 2020 MSWiA pełni funkcję Organu Odpowiedzialnego. Fundusz Bezpieczeństwa Wewnętrznego to mechanizm finansowy ustanowiony na lata 2014-2020. Fundusz funkcjonuje w ramach dwóch komponentów: Instrument na rzecz wsparcia finansowego w zakresie granic zewnętrznych i wiz (FBW-Granice i Wizy) oraz Instrument na rzecz wsparcia finansowego współpracy policyjnej, zapobiegania i zwalczania przestępczości oraz zarządzania kryzysowego (FBW-Policja). Każdy z Instrumentów ma określone cele szczegółowe oraz cele krajowe. Celem ogólnym Instrumentu FBW-Granice i Wizy jest przyczynianie się do zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa w UE przy jednoczesnym ułatwieniu legalnego podróżowania dzięki jednolitej i na wysokim poziomie kontroli granic zewnętrznych oraz dzięki skutecznemu rozpatrywaniu wniosków wizowych Schengen, zgodnie ze zobowiązaniem UE do poszanowania podstawowych wolności i praw człowieka. Z kolei celem ogólnym Instrumentu FBW-Policja jest przyczynianie się do zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa w UE. Obecnie dwa projekty mogą wpisywać się w obszar polityki morskiej RP:

- Projekt pn. „Pełnomorska jednostka patrolowa OPV”, realizowany przez Morski Oddział Straży Granicznej w ramach instrumentu FBW-Granice i Wizy,

- Projekt pn. „Doposażenie Izby Administracji Skarbowej w Gdańsku w łodzie patrolowe”, realizowany przez Krajową Administrację Skarbową w ramach instrumentu FBW-Policja”.

## **Działania Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (SAR).**

Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (MSPiR - Służba SAR) realizuje zadania poszukiwania   
i ratowania życia na morzu oraz zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego. 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, 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 ramach realizacji zadań określonych w ustawie z dnia z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim oraz ustawie z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa przeprowadziła w 2019 r. 327 akcji ratowniczych, w tym: 134 akcje ratowania życia na morzu, 29 ewakuacji medycznych, 56 asyst ratowniczych, 3 akcje zwalczania rozlewów olejowych oraz 105 akcji wyjaśniających.

W wyniku podjętych w 2019 r. działań poszukiwawczych i ratowniczych uratowano 55 osób.

Jednostki organizacyjne Służby SAR, tj.: morskie statki ratownicze, specjalistyczne statki do zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń, brzegowe stacje ratownicze oraz ochotnicze drużyny ratownicze, pozostają w ciągłej gotowości do prowadzenia działań ratowniczych przez 24 godziny na dobę, 365 dni w roku.

W celu nabycia i utrzymania najwyższych umiejętności i sprawności niezbędnych do prowadzenia działań ratowniczych w ekstremalnych warunkach pogodowych ratownicy Służby SAR realizują regularnie szkolenia, ćwiczenia i treningi.

W 2019 r. jednostki organizacyjne Służby SAR przeprowadziły 321 ćwiczeń poszukiwawczo-ratowniczych, w tym 77 ćwiczeń współdziałania ze śmigłowcami ratowniczymi Marynarki Wojennej RP, 22 ćwiczenia we współdziałaniu z jednostkami organizacyjnymi Morskiego Oddziału Straży Granicznej, Marynarki Wojennej RP, Lotos Petrobaltic, Państwowej Straży Pożarnej, Ochotniczej Straży Pożarnej, Sił Specjalnych, urzędów morskich, Policji, uczelni morskich oraz Wodnego Ochotniczego Pogotowia Ratunkowego.

Doskonaleniu współdziałania międzynarodowego w dziedzinie poszukiwania i ratowania życia na morzu poświęcone było organizowane corocznie ćwiczenie ratownicze „ZATOKA 2019” z udziałem morskich służb ratowniczych Polski, Rosji i Litwy. Przedstawiciele administracji morskiej i Służby SAR uczestniczyli również w pracach instytucji międzynarodowych, w tym Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), Komisji Helsińskiej (HELCOM), Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA), Międzynarodowej Federacji Ratownictwa Morskiego (IMRF).

W sierpniu 2019 r. największy statek ratowniczy MSPiR „M/S Kapitan Poinc” brał aktywny udział w międzynarodowych ćwiczeniach BALEX DELTA 2019, dotyczących zwalczania zanieczyszczeń na akwenie morza Bałtyckiego. Ćwiczenia te zorganizowano w Danii na wyspie Bornholm, a uczestniczyło w nich łącznie 18 statków specjalistycznych z 8 państw leżących nad Bałtykiem oraz jedna jednostka czarterowana przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA). Oprócz aktywnego uczestnictwa w operacyjnej części tych ćwiczeń, Służba SAR brała również udział w aplikacyjnej części tych ćwiczeń (Balex Bravo), które poświęcone zostały sprawdzeniu procedur alarmowania oraz oferowania pomocy transgranicznej.

Służba SAR zorganizowała oraz przeprowadziła w październiku 2019 r. dwustronne polsko-niemieckie ćwiczenia ratownicze POLGER 2019, które odbyły się w okolicach portu w Świnoujściu. w ćwiczeniach tych oprócz strony polskiej udział wzięły również dwie specjalistyczne jednostki niemieckie.

Siły i środki Służby SAR uczestniczyły również w jednym z epizodów ćwiczeń antykryzysowych „Gniazdo 19” zorganizowanych przez Wydział Zarządzania Kryzysowego Zachodniopomorskiego Urzędu Wojewódzkiego. Epizod ten poświęcony był reagowaniu na zanieczyszczenie plaży przez substancje ropopochodne, a zaangażowani w to przedsięwzięcie zostały załogi dwóch Brzegowych Stacji Ratowniczych (Dziwnów i Kołobrzeg). Służba SAR brała również aktywny udział w przygotowaniu i przeprowadzeniu ćwiczeń zwalczania zanieczyszczeń w porcie Gdynia „Port 2019” - organizatorem ćwiczeń był Zarząd Portu Gdynia.

Ogółem w 2019 r. przeprowadzono 43 ćwiczeń zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego z wykorzystaniem statków specjalistycznych „M/S Kapitan Poinc” i „M/S Czesław II” oraz innych jednostek należących do MSPiR (w tym również BSR-ów).

W 2019 r. statki i Brzegowe Stacje Ratownicze przeprowadziły łącznie 217 własnych ćwiczeń   
i treningów. Obejmowały one działanie pojedynczych jednostek, jak i współdziałanie 2-3 jednostek pływających oraz BSR.

W dniu 13 grudnia 2017 r. podpisana została umowa pomiędzy Morską Służbą Poszukiwania   
i Ratownictwa oraz Centrum Unijnych Projektów Transportowych na dofinansowanie ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (POIiŚ) budowy wielozadaniowego statku ratowniczego przeznaczonego do realizacji zadań zwalczania zanieczyszczeń olejowych   
i zagrożeń chemicznych na morzu, a także gaszenia pożarów na statkach, awaryjnego odładunku   
i holowania statków będących w niebezpieczeństwie oraz pełnienia funkcji ośrodka koordynacyjnego   
w przypadku masowych akcji ratowniczych i w każdej sytuacji kryzysowej na morzu. Koszt zakupu statku określono na 280 mln zł, z czego 85% zostanie sfinansowane ze środków POIiŚ 2014-2020.   
W ramach realizacji tego projektu w lutym 2019 r. MSPiR podpisała umowę na pełnienie funkcji inżyniera kontraktu budowy nowego statku. W lipcu ogłoszono przetarg na wykonawcę zadania głównego,   
tj. budowy statku w trybie zaprojektuj - wybuduj.

W ramach działań inwestycyjnych polegających na zakupie maszyn, urządzeń i wyposażenia w 2019 r. dla Służby SAR zrealizowano:

- budowę nowego slipu do wodowania łodzi ratowniczej na rzece Wiśle przy BSR Świbno składającego się z: pochylni ustawionej pod kątem właściwym do bezpiecznych wodowań łodzi z przyczepy do wody wraz z ściankami oporowymi, szerokich ścianek oporowych umożliwiających przycumowanie łodzi ratowniczej po akcji i bezpieczny transport ratowanej osoby z łodzi na brzeg wraz z układem pachołów cumowniczych, utwardzonego i uporządkowanego terenu wokół slipu, umożliwiającego bezpieczne manewrowanie samochodem ciągnącym przyczepę z łodzią, umocnienia brzegu rzeki wokół slipu zabezpieczającego go przed podmyciem i uszkodzeniem przez krę, oświetlenia ledowego umożliwiającego bezpieczne cumowanie w warunkach nocnych, kamery monitorującej slip oraz przestrzeń wokół niego;

- zakup serwera dla systemu poczty elektronicznej;

- zakup macierzy dyskowej do systemu wykonywania kopii zapasowych;

- modernizację statku m/s Czesław II;

- wymianę urządzeń do łączności wewnętrznej na statku r/v Monsun;

- modernizację plotera radarowego na statku r/v Szkwał;

- zakupiono dwie siatki ratownicze dla łodzi ratowniczych R24 i R28;

- zakupiono ciągnik holowniczy Multi Mover dla BSR Darłowo;

- zakupiono i zamontowano wciągarkę holowniczą w BSR Świbno;

- zakupiono łódź do zwalczania zanieczyszczeń olejowych na wodach płytkich.

## **Działania Straży Granicznej.**

Straż Graniczna (SG) realizując swoje ustawowe zadania wykonywała działania związane z ochroną morskiej granicy państwowej, sprawowaniem nadzoru nad eksploatacją polskich obszarów morskich oraz przestrzeganiem przez statki przepisów obowiązujących na tych obszarach. Ponadto, formacja brała udział w działaniach na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi i ochrony portów morskich oraz ochrony środowiska morskiego. Straż Graniczna prowadziła bieżącą współpracę m.in. z Marynarką Wojenną RP, Krajową Administracją Skarbową, Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa, administracją morską oraz Głównym Inspektoratem Rybołówstwa Morskiego.

W ramach działań w 2019 r. jednostki pływające Straży Granicznej zrealizowały 1390 wyjść w celu ochrony granicy państwowej oraz sprawowania nadzoru nad polskimi obszarami morskimi, 119 eskortowań statków, głównie w ramach ochrony infrastruktury krytycznej oraz 69 wyjść interwencyjnych wobec sprawców lub podejrzanych o możliwość naruszenia przepisów. W trakcie realizacji czynności służbowych funkcjonariusze Straży Granicznej (na morzu i w portach) przeprowadzili 730 kontroli statków, w trakcie których stwierdzono 366 naruszeń przepisów obowiązujących na polskich obszarach morskich, w tym: 113 przypadków przekroczenia granicy państwowej wbrew przepisom, 56 wejść statków w strefy zamknięte dla żeglugi i rybołówstwa, 9 nietrzeźwych osób na jednostkach pływających, 188 przypadków zwrócenia uwagi na kwestie bezpieczeństwa żeglugi, ochrony środowiska morskiego oraz wykonywania rybołówstwa, a także podjęto 12425 m nieoznakowanych narzędzi połowowych.

W wyniku przeprowadzonej w 2019 r. kontroli ruchu granicznego osób i środków transportu w morskich przejściach granicznych odprawiono granicznie 168 684 osoby i 13 218 statków. Ponadto w ramach prowadzonej analizy ryzyka w systemach teleinformatycznych SG dokonano sprawdzeń 445 021 osób oraz 20 324 statków. Do zadań Straży Granicznej należy również zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi i ochrony portów morskich realizowane poprzez:

- monitorowanie żeglugi i przestrzegania przepisów obowiązujących na polskich obszarach morskich,

- udział w akcjach ratowniczych i ćwiczeniach w zakresie poszukiwania i ratowania życia na morzu (SAR) - jednostki pływające SG brały udział w 13 akcjach SAR;

- w zakresie funkcjonowania morskich przejść granicznych opiniowano 23 oceny stanu ochrony obiektów portowych oraz 29 planów ochrony obiektów portowych;

- ochronę środowiska morskiego, w tym udział Wojewódzkich Inspektorów Ochrony Środowiska w rejsach na jednostkach pływających SG w celu pobierania próbek wody w ramach realizacji programu HELCOM - zrealizowano 25 rejsów jednostkami pływającymi SG z udziałem inspektorów WIOŚ.

W ramach współpracy Straży Granicznej z innymi podmiotami zrealizowano na polskich obszarach morskich 33 wspólne patrole z funkcjonariuszami Policji, 15 z inspektorami GIRM, 5 z inspektorami urzędów morskich oraz 2 z Krajową Administracją Skarbową.

Do ochrony morskiego odcinka granicy państwowej Rzeczypospolitej Polskiej z powietrza wykorzystywano statki powietrzne Lotnictwa Straży Granicznej, które w ramach wykonywania działań na polskich obszarach morskich w 2019 r. zrealizowały 50 lotów patrolowych oraz 10 lotów doraźnych. Ich zadania polegały m.in. na monitorowaniu obszaru morskiego pod względem legalności pobytu jednostek nawodnych w danym obszarze oraz przeszukiwaniu powierzchni wody za pomocą zintegrowanych systemów obserwacji lotniczej i radarów, celem rozpoznawania jednostek pływających, które naruszyły przepisy na morzu, w tym wpłynęły na akweny zamknięte dla żeglugi, zanieczyściły środowisko morskie, lub z których płetwonurkowie wykonywali przeszukiwania wraków statków bez wymaganego zezwolenia. W czasie realizacji lotów patrolowych wspierano akcje SAR. Statki powietrzne Straży Granicznej podczas realizacji zadań nad morzem terytorialnym 15 razy ujawniły rozlew olejowy w rejonie wraku statku „Georg Büchner”, o czym zgodnie z właściwością na bieżąco informowano administrację morską.

W dniach od 6 do 12 września 2019 r. jednostki pływające Straży Granicznej brały udział w eskortowaniu statków z węglem zmierzających do portu w Gdańsku, a także w działaniach dozorowych w Porcie Północnym i na redzie portu Gdańsk. Prowadzono działania interwencyjne wobec aktywistów z organizacji „Green Peace”, którzy w oparciu o statek bazowy „RAINBOW WARRIOR” bandery holenderskiej oraz jednostki pomocnicze typu ponton zakłócały żeglugę statków z węglem oraz proces ich rozładunku w Porcie Północnym. W związku ze stwierdzeniem naruszenia przepisów z zakresu bezpieczeństwa żeglugi przez aktywistów, w tym niestosowanie się do poleceń wydawanych przez Kapitanat Potu Gdańsk i dowódców jednostek pływających Straży Granicznej, podjęte zostały przez funkcjonariuszy Wydziału Zabezpieczenia Działań Morskiego Oddziału Straży Granicznej działania abordażowe i interwencyjne na statku „RAINBOW WARRIOR”. Jednocześnie statki powietrzne Straży Granicznej realizowały loty patrolowe, w trakcie których rejestrowano naruszenia przepisów przez aktywistów i współdziałano z jednostkami pływającymi Straży Granicznej w celu ograniczenia niekorzystnych dla gospodarki państwa skutków ich działania.

Jednostki pływające Straży Granicznej brały udział w eskortowaniu okrętów Marynarki Wojennej RP transportujących niewybuchy z okresu II wojny światowej, a także statków z materiałami niebezpiecznymi podczas załadunku i wyjścia z portu.

Straż Graniczna realizowała także działania związane z ochroną infrastruktury przemysłowej zlokalizowanej na polskich obszarach morskich w zakresie bezpieczeństwa energetycznego państwa. Jednostki pływające dywizjonów Straży Granicznej prowadziły działania w ramach zapewnienia bezpieczeństwa w trakcie przejścia do portu, prac rozładunkowych i wyjścia z portu zbiornikowców LNG w Gazoporcie w Świnoujściu.

Przedstawiciele Straży Granicznej uczestniczyli w spotkaniach dotyczących budowy i rozbudowy infrastruktury znajdującej się na polskich obszarach morskich, szczególnie istotnej dla bezpieczeństwa energetycznego oraz rozwoju gospodarczego państwa, to jest budowy linii gazociągu Baltic Pipe oraz realizacji inwestycji polegającej na rozbudowie tzw. Portu Zewnętrznego w Świnoujściu i zapewnieniu miejsca bazowania jednostek pływających Pomorskiego Dywizjonu Straży Granicznej na terenie Terminala LNG w Świnoujściu.

Prowadzone były również działania związane z monitorowaniem bezpieczeństwa podwodnej linii kablowej wysokiego napięcia pomiędzy Polską i Szwecją z wykorzystaniem Zautomatyzowanego Systemu Radarowego Nadzoru polskich obszarów morskich.

W zakresie zarządzania granicami zewnętrznymi UE, sektor - granice morskie, w dniach od 26 do 28 marca 2019 r. przeprowadzona została w Morskim Oddziale Straży Granicznej Misja Ewaluacyjna Schengen. W skład komisji ewaluacyjnej wchodzili przedstawiciele Komisji Europejskiej oraz państw członkowskich UE. Ewaluacji podlegały obszary dotyczące ochrony morskiej granicy państwowej Rzeczypospolitej Polskiej, stanowiącej odcinek zewnętrznej granicy UE, sprawowanie nadzoru nad polskimi obszarami morskimi, dokonywanie kontroli granicznej w morskich przejściach granicznych, dokonywanie analizy ryzyka między innymi w zakresie podejmowania decyzji o kontroli granicznej statków niepodlegających odprawie, a także realizowane zadania w zakresie przeciwdziałania nielegalnej migracji.

W lutym 2019 r. w Bałtyckim Terminalu Kontenerowym BCT Gdynia oraz w Porcie Gdańsk (nabrzeża Wiślane oraz Szczecińskie) uruchomiono instalacje radiometryczne wybudowane w ramach realizacji Memorandum o porozumieniu między Departamentem Energii Stanów Zjednoczonych Ameryki   
a Ministrem Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Ministrem Finansów Rzeczypospolitej Polskiej w sprawie współpracy przy zwalczaniu nielegalnego obrotu specjalnymi materiałami jądrowymi i innymi materiałami radioaktywnymi. W skład systemu radiometrycznego w BCT Gdynia weszło 14 monitorów promieniowania, natomiast instalacja w porcie Gdańsk składa się z 11 bramek radiometrycznych.

W 2019 r. rozpoczęła się również realizacja zamówienia patrolowej jednostki pływającej o długości do 20 m. Środki finansowe na ten cel przewidziane zostały w ustawie z dnia 15 grudnia 2016 r. o ustanowieniu „Programu modernizacji Policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej i Służby Ochrony Państwa w latach 2017 - 2020”. Odebranie patrolowej jednostki pływającej i zakończenie projektu ma nastąpić do listopada 2020 r.

W 2019 r. zawarto Porozumienie Finansowe pomiędzy Ministerstwem Spraw Wewnętrznych   
i Administracji, Centrum Obsługi Projektów Europejskich MSWiA oraz Beneficjentem, tj. Komendantem Głównym Straży Granicznej, dotyczące realizacji projektu na zakup pełnomorskiej jednostki patrolowej OPV – projekt dofinansowany jest ze środków Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego. Jednostka będzie posiadać zdolność do niezależnego działania z dala od bazy przez 12 dni z maksymalnie 34 osobami na pokładzie bez uzupełniania zapasów. W 2019 r. wszczęto procedurę zamówień publicznych. Zakończenie projektu i odebranie pełnomorskiej jednostki patrolowej OPV ma nastąpić najpóźniej w listopadzie 2022 r.

W maju 2019 r. podpisano umowę na wykonanie robót budowlanych w Bazie Jednostek Pływających Straży Granicznej w Starej Pasłęce. W pierwszym etapie inwestycji zostanie wybudowany budynek dla załóg poduszkowców oraz jednostek pływających Straży Granicznej. W drugim etapie planuje się wykonanie hangaru do garażowania poduszkowców i jednostki pływającej typu ponton z zapleczem magazynowym i warsztatowym. Nowa inwestycja poprawi warunki służby załóg jednostek pływających oraz warunki bazowania jednostek pływających, jak również przyczyni się do podniesienia poziomu ochrony granicy państwowej na Zalewie Wiślanym. Zakończenie realizacji umowy planuje się w drugiej połowie 2020 r.

W 2019 r. rozpoczęła się budowa obiektów w Placówkach Straży Granicznej w Krynicy Morskiej oraz w Elblągu. Inwestycje poprawią warunki pełnienia służby oraz realizacji bieżących zadań. W powyższych placówkach Straży Granicznej znajdują się między innymi ośrodki nadzoru, w których operatorzy prowadzą ciągłą obserwację sytuacji żeglugowej na ochranianym odcinku granicy państwowej. Placówki te wyposażone są również w lekkie środki pływające typu ponton wykorzystywane do sprawowania nadzoru nad przestrzeganiem przez statki przepisów obowiązujących głównie na Zalewie Wiślanym. Odbiory nowej infrastruktury przewidziane są w 2020 roku.

W 2019 r. realizowane było zadanie inwestycyjne pod nazwą „Budowa bazy dla statków powietrznych w m. Gdańsk - Rębiechowo”, którego zakończenie ma nastąpić w listopadzie 2020 r. W skład kompleksu budynków mają wejść: hangar dla statków powietrznych Straży Granicznej, pomieszczenia biurowe oraz magazyny. Statki powietrzne I Wydziału Lotniczego z siedzibą w Gdańsku Biura Lotnictwa Straży Granicznej wykonują zadania związane z patrolowaniem przestrzeni powietrznej znajdującej się nad polskimi obszarami morskimi, monitorowaniem sytuacji żeglugowej na tych obszarach oraz współdziałaniem z jednostkami pływającymi Straży Granicznej.

Funkcjonariusze Straży Granicznej zabezpieczali w 2019 r. szereg imprez masowych, w tym m.in.:

* „Dni Morza 2019”, która odbywały się 16 czerwca 2019 r. w rejonie Bulwarów Chrobrego w Szczecinie - w czasie realizacji zadań współdziałano z funkcjonariuszami Policji;
* Międzynarodowy zlot żaglowców „Baltic Sail Gdańsk 2019” w dniach od 5 do 8 lipca 2019 r. zabezpieczony przez jednostki pływające Kaszubskiego Dywizjonu Straży Granicznej na morskich wodach wewnętrznych portu Gdańsk i Zatoki Gdańskiej;
* Festiwal Widowisk Pirotechnicznych w Szczecinie - PyroMagic 2019 w dniach od 9 do 10 sierpnia 2019 r - Straż Graniczna wspólnie z innymi służbami zapewniała bezpieczeństwo w rejonie wydarzenia, ze szczególnym uwzględnieniem wód Portu Szczecin;
* uroczystości z okazji dwudziestolecia istnienia Dowództwa Wielonarodowego Korpusu Północno-Wschodniego w Szczecinie od strony rzeki Odry w dniach od 21 do 22 września 2019 r.

Przedstawiciele Straży Granicznej uczestniczyli w inicjatywach, do których należały m.in.:

* IV Forum Bezpieczeństwa Morskiego Państwa w Warszawie w dniu 24 stycznia 2019 r.;
* Ćwiczenie funkcjonariuszy Placówki Straży Granicznej w Gdańsku z funkcjonariuszami Pomorskiego Urzędu Celno-Skarbowego w Gdyni zgodnie z Planem współdziałania Krajowej Administracji Skarbowej i Straży Granicznej na 2019 r.;
* Konferencja dotycząca projektu Sat4Envi – „Dane satelitarne w monitorowaniu środowiska naturalnego”, która odbyła się w Instytucie Meteorologii i Gospodarki Wodnej - Państwowym Instytucie Badawczym w Warszawie;

W ramach współpracy z Siłami Zbrojnymi RP Straż Graniczna uczestniczyła w ćwiczeniu   
pk. „RENEGADE/SAREX - 19” w dniach od 28 do 30 maja 2019 r. zorganizowanego przez Dowództwo Operacyjne Rodzajów Sił Zbrojnych. Celem ćwiczenia było doskonalenie procedur z zakresu współdziałania i przeciwdziałania zagrożeniom terrorystycznym z powietrza, a także poszukiwania i ratownictwa morskiego oraz lotniczego. W ćwiczeniu brała udział jednostka pływająca Kaszubskiego Dywizjonu Straży Granicznej oraz statek powietrzny Biura Lotnictwa Komendy Głównej Straży Granicznej.

W dniach od 15 do 25 czerwca 2019 r. odbyło się ćwiczenie taktyczne z wojskami pk. „DRAGON-19” zorganizowane przez Dowództwo Generalne Rodzajów Sił Zbrojnych. Celem ćwiczenia było przygotowanie wojska do strategicznej operacji obronnej, w tym we współdziałaniu z organami administracji publicznej. W ćwiczeniu brała udział jednostka pływająca Straży Granicznej-311.

W dniach od 7 do 11 października 2019 r. odbyło się ćwiczenie dowódczo - sztabowe pk. „OKOŃ-19” zorganizowane przez Dowództwo 3. Flotylli Okrętów. Ze strony Straży Granicznej w ćwiczeniu uczestniczył funkcjonariusz Morskiego Oddziału Straży Granicznej.

W dniach od 19 do 29 listopada 2019 r. na polskich obszarach morskich odbyło się ćwiczenie   
pk. „JESION-19”, w którym głównym ćwiczącym było Centrum Operacji Morskich - Dowództwo Komponentu Morskiego w Gdyni. Siły i środki Straży Granicznej przeznaczone były do odgrywania roli zespołu podgrywającego w ramach Joint Theatre Level System (JTLS). Straż Graniczna reagowała w przypadku wystąpienia zdarzeń związanych z naruszeniem przepisów na polskich obszarach morskich.

W dniach od 9 do 13 września 2019 r. w Kaszubskim Dywizjonie Straży Granicznej odbyło się szkolenie z zakresu działania grup kontrolnych z jednostek pływających Straży Granicznej, w którym uczestniczyło 18 kadetów Straży Przybrzeżnej Kuwejtu – studentów Akademii Marynarki Wojennej oraz funkcjonariusze Straży Granicznej. Szkolenie zostało przeprowadzone przez instruktorów z Morskiego Oddziału Straży Granicznej oraz z Centralnego Ośrodka Szkolenia Straży Granicznej.

* **Forum Współpracy Służb Granicznych Państw Regionu Morza Bałtyckiego – BSRBCC (Baltic Sea Region Border Control Cooperation Conference)**

W 2019 r. w ramach przewodnictwa Straży Przybrzeżnej i Policji Królestwa Danii w Forum Współpracy Służb Granicznych Państw Regionu Morza Bałtyckiego – BSRBCC, przedstawiciele Straży Granicznej (SG) uczestniczyli w:

* I spotkaniu ekspertów Bałtyckiego Komitetu Granicznego – Baltic Border Committee (BBC), Helsingør w Danii w dniach od 5 do 7 marca 2019 r.;
* warsztatach ekspertów ds. analizy ryzyka z zakresu zagrożeń w rejonie Morza Bałtyckiego,   
  ATA I w Helsingør/Dania w dniach od 14 do 16 maja 2019 r.;
* seminarium pn. „Document control and profiling in maritime border control”, którego celem była wymiana informacji dotyczących najnowszych trendów w zakresie metod wykrywania fałszerstw dokumentów i identyfikacji osób na podstawie dokumentów podróży oraz sposobu profilowania zagrożeń i typowania osób przez pierwszą linię kontroli - Kopenhaga/Dania w dniach od 3 do 5 czerwca 2019 r.;
* seminarium w zakresie doskonalenia technik przeszukania statku, Kopenhaga/Dania w dniach od 10 do 13 września 2019 r.;
* warsztatach ekspertów ds. analizy ryzyka - ATA II, Kopenhaga/Dania w dniach od 1 do 2 października 2019 r.;
* II spotkaniu ekspertów BBC, Kopenhaga/Dania w dniach od 4 do 6 listopada 2019 r.;
* XXII Konferencji Szefów BSRBCC, Kopenhaga/Dania w dniach od 3 do 5 grudnia 2019 r., podczas której dokonano podsumowania i oceny planu duńskiej prezydencji oraz zaplanowano i zatwierdzono cele i założenia do realizacji w ramach planu przewodnictwa Niemiec (Policji Federalnej Niemiec - BPOL), która będzie koordynować współpracę służb granicznych w BSRBCC w 2020 r.
* dodatkowo, w 2019 r. prowadzono bieżącą wymianę informacji z wybranymi uczestnikami forum dotyczącą ruchu jednostek pływających, osób, dokumentów, środków transportu oraz przeciwdziałania i zwalczania przestępczości transgranicznej.

W 2019 r. w ramach Forum Współpracy Służb Granicznych Państw Regionu Morza Bałtyckiego przeprowadzono wspólnie następujące operacje morskie:

- Baltic Approach I w dniach od 3 do 7 kwietnia 2019 r. Działania prowadzone były w regionie Morza Bałtyckiego. W założeniach do operacji podkreślono zagrożenia płynące z działalności zorganizowanych grup przestępczych zajmujących się przemytem, w tym m.in. samochodów luksusowych;

- Baltic Tracking w dniach od 27 maja do 7 czerwca 2019 r. Głównym celem operacji były skoordynowane, wzmożone działania monitorująco - kontrolne, takie jak działania w ramach odprawy granicznej, ochrony granicy morskiej i nadzór nad przestrzeganiem przepisów na obszarach morskich. Operacja była realizowana w regionie Morza Bałtyckiego i obejmowała głównie kontrole w portach,   
a także w rejonach przyległych;

- Customs Control sea borders with focus at cruise liners w dniach od 17 do 28 czerwca 2019 r.;

- Baltic Approach II w dniach od 9 do 22 września 2019 r.

* **Agencja Frontex**

Straż Graniczna bierze aktywny udział w działaniach podejmowanych przez Europejską Agencję Straży Granicznej i Przybrzeżnej - Frontex włączając w to: uczestnictwo we wspólnych operacjach na granicach, szczególnie w rejonach Europy narażonych na wzmożoną nielegalną migrację, w tym w działaniach Europejskich Zespołów Straży Granicznej (EBGT), dostarczanie sprzętu w ramach Puli Wyposażenia Technicznego (TEP), wymianę informacji i analiz ryzyka, udział w warsztatach i różnego rodzaju szkoleniach, a także uczestnictwo we wspólnych operacjach służących readmisji cudzoziemców i związanych z nimi działaniach. W ramach działań Frontexu utworzono platformę skupiającą analityków ze służb granicznych/policyjnych państw członkowskich UE (FRAN). Ich współpraca obejmuje przede wszystkim bieżącą wymianę informacji i analiz na temat zdarzeń oraz zagrożeń dotyczących zjawiska nielegalnej migracji.

Corocznie Straż Graniczna bierze udział we wzrastającej liczbie wspólnych operacji Agencji Frontex na granicach lądowych, morskich i powietrznych państw członkowskich UE wysyłając swoich funkcjonariuszy, jak również sprzęt (głównie obserwacyjny i lotniczy). Operacje służą zarówno bieżącemu wsparciu w kontroli granic na odcinkach szczególnie zagrożonych (zwłaszcza w obszarze Morza Śródziemnego), zwalczaniu przestępczości granicznej, jak również prewencji, doskonaleniu współdziałania i wymianie najlepszych praktyk. Straż Graniczna przyjmuje także funkcjonariuszy -ekspertów innych państw UE i państw trzecich w Polsce

Współpraca z Agencją Frontex, a także współkształtowanie rozwoju Agencji ma bardzo istotne znaczenie dla polskiej Straży Granicznej z uwagi na ochronę szczególnie długiego odcinka zewnętrznej granicy UE.

W 2019 r. przedstawiciele Straży Granicznej brali udział w następujących przedsięwzięciach agencji Frontex:

- Coast Guard Event 2019 w dniach 15 - 17.04.2019 r. w Świnoujściu;

- warsztatach z zakresu ochrony żeglugi w dniu 14.05.2019 r. w Lizbonie, komponent morski systemu Copernicus – „Copernicus Maritime Surveillance” (CMS);

- szkoleniu European Coast Guard Functions Officers Training 2 - 2019 w dniach 20 - 24.05.2019 r. w Pratica di Mare/ Włochy;

- warsztatach „Maritime Surveillance aerostat Trial” w dniach 24 - 26.07.2019 r. w Samos/ Grecja;

- szkoleniu dla funkcjonariuszy ds. nadzoru granic – granica morska (Border Surveillance Officer – Maritime Operations) w dniach 11 - 12.09.2019 r. w Warszawie;

- szkoleniu dla funkcjonariuszy ds. nadzoru granic - granica morska (Border Surveillance Officer – Maritime Operations) w dniach 14 - 18.10.2019 r. w Turku/ Finlandia.

* **Współpraca w ramach Europejskiego Forum Funkcji Straży Przybrzeżnych – European Coast Guard Functions Forum (ECGFF)**

Straż Graniczna zaangażowana jest również w działania Europejskiego Forum Funkcji Straży Przybrzeżnych (European Coast Guard Functions Forum - ECGFF). Jest to forum mające na celu koordynację współpracy służb europejskich z funkcjami straży przybrzeżnych oraz rozwój funkcji straży przybrzeżnej, realizowanych w poszczególnych krajach przez różne służby i instytucje. Straż Graniczna uczestniczy w pracach forum  poprzez udział w szkoleniach, wspólnych ćwiczeniach oraz corocznych Konferencjach Plenarnych, podczas których m.in. przekazywane jest przewodnictwo na kolejny okres. W ramach Forum Straż Graniczna jest także uczestnikiem - obserwatorem projektu ECGFA NET, którego celem jest m.in. utworzenie sieci Akademii Funkcji Straży Przybrzeżnych, wzmocnienie współpracy między służbami oraz wymiana studentów/ekspertów w ramach akademii.

W 2019 r. w ramach współpracy ECGFF przedstawiciele Straży Granicznej uczestniczyli w następujących działaniach:

- warsztatach „A new European environmental commitment”, Lizbona/Portugalia w dniach od 26 do 28 lutego 2019 r.;

- warsztatach „Coast Guard functions in the framework of maritime security”, Rzym/Włochy w dniach   
od 2 do 4 kwietnia 2019 r.;

- warsztatach ECGFF i EFCA „Multipurpose Maritime Operation”, Katania/ Włochy w dniach od 3 do 5 czerwca 2019 r.;

- Konferencji Plenarnej, Wenecja/Włochy w dniach od 12 do 15 listopada 2019 r.

Ponadto, partycypowano w opracowaniu podręcznika dotyczącego współpracy w zakresie funkcji europejskiej straży przybrzeżnej („Practical Handbook on European cooperation on coast guard functions”).

* **Współpraca w ramach instytucji Pełnomocnika Granicznego RP Odcinka Bałtyckiego**

Współpracę w ramach instytucji Pełnomocnika Granicznego RP Odcinka Bałtyckiego i FR Odcinka Kaliningradzkiego należy ocenić pozytywnie. Postanowienia Planu współdziałania obu służb były realizowane na bieżąco. Spotkania robocze stron były wywoływane zgodnie z potrzebami wynikającymi z bieżącej oceny sytuacji na wspólnie ochranianym odcinku granicy państwowej. Nie odnotowano utrudnień w zakresie organizacji spotkań, które przebiegały sprawnie i bez zakłóceń. Zgodnie z zasadami współdziałania określonymi w Protokole z posiedzenia Pełnomocników Granicznych Stron prowadzona była wymiana informacji dotycząca zdarzeń na granicy państwowej związanych z jej ochroną. Utrzymywana była także bieżąca łączność pomiędzy jednostkami organizacyjnymi realizującymi bezpośrednie zadania w ochronie morskiej (Zatoka Gdańska i Zalew Wiślany) i lądowej (Mierzeja Wiślana) granicy państwowej. Wymiana informacji była realizowana na stosunkowo wysokim poziomie i nie odnotowano utrudnień w tym zakresie.

W 2019 r. odbyły się dwa spotkania Pełnomocników Granicznych Stron, jedno spotkanie Zastępców Pełnomocników Granicznych Stron i jedno spotkanie Pomocników Pełnomocników Granicznych Stron.

Poza wspomnianą współpracą funkcjonariusze Straży Granicznej brali udział w szeregu wydarzeń   
o charakterze międzynarodowym, wśród których wymienić należy :

* udział w spotkaniu Cruise ship meeting, Kopenhaga/Dania w dniu 29.01.2019 r.;
* uczestniczono w spotkaniach w sprawie opracowania podręcznika nt. współpracy europejskiej w zakresie funkcji straży przybrzeżnej, Vigo/ Hiszpania w dniach 29.01.2019 r. oraz 28.11.2019 r.;
* udział w 43 sesji Komitetu Ułatwień (FAL) oraz w pracach powołanych na sesji Grup Roboczych/Redakcyjnych, International Maritime Organization (IMO) w siedzibie w Londynie w dniach od 8 - 12.04.2019 r.;
* międzynarodowa wizyta prokuratorów ENPRO (Sieci Prokuratorów do Spraw Przestępczości Przeciwko Środowisku Naturalnemu Państw Regionu Morza Bałtyckiego), z udziałem 11 przedstawicieli państw członkowskich w dniu 11.06.2019 r. w Morskim Oddziale Straży Granicznej;
* wizyta robocza Doradcy ds. Morskich Programu EXBS na Ukrainie w dniach od 17 do   
  20.09.2020 r. w Morskim Oddziale Straży Granicznej - spotkanie poświęcone omówieniu struktury Morskiego Oddziału Straży Granicznej, ze szczególnym uwzględnieniem dywizjonów, ich zadań oraz uprawnień na polskich obszarach morskich. Zaprezentowane zostały jednostki pływające Straży Granicznej, a także omówiono proces szkolenia grup kontrolnych jednostek pływających Straży Granicznej;
* polsko - niemieckie ćwiczenie z zakresu zwalczania zagrożeń chemicznych i olejowych na morzu pk. POLGER 2019 w dniu 25.09.2019 r. w Świnoujściu;
* spotkanie Coast Guard Global Summit Working Level Meeting 2019 w dniach od 19 - 22.11.2019 r. w Tokio/Japonia;
* dwa spotkania Grupy Zadaniowej Państw Morza Bałtyckiego ds. Zwalczania Przestępczości Zorganizowanej (BSTF), w skład której wchodzą: Niemcy, Estonia, Islandia, Finlandia, Dania, Łotwa, Litwa, Szwecja, Norwegia, Rosja, Polska oraz przedstawiciele EUROPOL-u, Interpolu i Sekretariatu Rady Państw Morza Bałtyckiego (CBSS). Ze strony Polski zespołowi przewodniczy krajowy koordynator z Komendy Głównej Policji. W skład delegacji wchodzi również przedstawiciel Departamentu Zwalczania Przestępczości Ekonomicznej Ministerstwa Finansów. BSTF zajmuje się problematyką dotyczącą walki z przestępczością zorganizowaną w państwach regionu, której priorytetem jest zwalczanie nielegalnego handlu narkotykami oraz przeciwdziałanie nielegalnej migracji. W związku z tym w powyższych obszarach zostały powołane grupy eksperckie, których spotkania odbywają się równolegle do posiedzeń BSTF. Do pozostałych kluczowych zadań BSTF zalicza się m.in.: planowanie przeprowadzania wspólnych operacji ukierunkowanych na przestępczość zorganizowaną, prowadzenie prac zmierzających do opracowania regionalnej analizy zagrożeń przestępczością oraz działania na rzecz poprawy współpracy i usprawnienia procesu wymiany informacji pomiędzy organami ścigania państw regionu. Przewodnictwo w Grupie sprawowane jest rotacyjnie przez okres dwóch lat przez każde z państw. W latach 2019 - 2020 grupie przewodniczą Niemcy, a Polska udziela wsparcia w zakresie organizacji spotkań operacyjnych.

## **Działania Marynarki Wojennej RP.**

W 2019 r. Inspektor Marynarki Wojennej podpisał z upoważnienia Ministra Obrony Narodowej umowę międzynarodową (Amendment n. 1 to the Project Arrangement No B-1481-CAT) w sprawie dalszego wsparcia systemu Maritime Surveillance Networking (MARSUR) przez Europejską Agencję Obrony (European Defence Agency - EDA). W maju 2019 r. strona polska przekazała obowiązki Przewodniczącego Grupy Sterującej MARSUR przedstawicielowi Grecji.

W 2019 r. kontynuowano udział w projekcie dotyczącym morskich bezzałogowych środków przeciwminowych MAS MCM (Maritime Semi-Autonomous Mine Counter Measures) realizowanym w ramach Stałej Współpracy Strukturalnej PESCO (Permament Structured Cooperation).

Ponadto, kontynuowano udział w międzynarodowym projekcie Harbour and Maritime areas Surveillance & Protection (HARMSPRO) - Nadzór i ochrona wód portowych i przybrzeżnych w ramach Stałej Współpracy Strukturalnej PESCO. Celem jest opracowanie systemu nadzoru  i ochrony wód portowych i przybrzeżnych, który w aspekcie Polski będzie przydatny z punktu widzenia ochrony głównych portów cywilnych i baz morskich znajdujących się w obszarze polskiego wybrzeża, tj. Gdynia, Gdańsk oraz Świnoujście - Szczecin. Państwa uczestniczące w projekcie to: Włochy (państwo wiodące), Polska, Grecja i Portugalia. W 2019 r. zdefiniowane zostały ogólne cele projektowe (Common Staff Target), zidentyfikowane zostały założenia projektowanego systemu w zakresie sensorów i efektorów (Work Breakdown Structure) oraz przystąpiono do opracowywania wymagań projektowanego systemu (Common Staff Requirement).

Uczestniczono także w pracach nad dokumentem pn. „Skoordynowana Obecność Morska” w ramach Military Advice on Coordinated Maritime Presence Concept oraz w opracowaniu zasad współpracy i obiegu informacji między wszystkimi krajowymi podmiotami realizującymi zadania, które na poziomie UE zakwalifikowane zostały do tzw. Funkcji Europejskiej Straży Przybrzeżnej w ramach European Cost Guard Functions.

W 2019 r. Dowództwo Operacyjne Rodzajów Sił Zbrojnych (DO RSZ) poprzez Centrum Operacji Morskich - Dowództwo Komponentu Morskiego (COM-DKM), realizując swoje zadania w ramach szeroko rozumianego zapewnienia bezpieczeństwa i ochrony żeglugi na morzu oraz realizacji polityki morskiej RP, wykonało szereg przedsięwzięć, z których najważniejsze to:

* 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;

- BOSB WG (Baltic Ordnance Safety Board Working Group) - Grupy Roboczej państw nadbałtyckich ds. konwencjonalnych historycznych obiektów niebezpiecznych;

* monitorowanie stanu bezpieczeństwa żeglugi:

- uczestnictwo w pracach międzynarodowej inicjatywy SUCBAS (Sea Surveillance Cooperation Baltic Sea) oraz w projekcie UE MARSUR (Maritime Surveillance), zwiększających morską świadomość sytuacyjną (Maritime Situational Awareness – MSA);

- realizacja trójstronnego porozumienia Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni, Dowódcy Marynarki Wojennej Rzeczypospolitej Polskiej i Komendanta Morskiego Oddziału Straży Granicznej z dnia 09.01.2004 r. w oparciu o System Wymiany Informacji Bezpieczeństwa Żeglugi (SWIBŻ) w krajowym systemie monitorowania ruchu morskiego;

- w zakresie ochrony granicy państwowej Rzeczypospolitej Polskiej realizacja przedsięwzięć wynikających z zapisów Planu Współdziałania Komendanta Morskiego Oddziału Straży Granicznej i Dowódcy Centrum Operacji Morskich - Dowódcy Komponentu Morskiego z dnia 18 lutego 2019 r. w zakresie ochrony granicy państwowej, obejmującego m.in. przekazywanie w systemie służb dyżurnych informacji o ważnych zdarzeniach mających wpływ na bezpieczeństwo obszarów morskich;

- ciągły monitoring i analiza ruchu statków z ładunkami niebezpiecznymi oraz jednostek badawczych,   
z wykorzystaniem w tym celu systemów SWIBŻ i PHICS (Polish Harbours Information & Control System). Dane z monitoringu i analizy ruchu statków z ładunkami niebezpiecznym były przekazywane do Centralnego Ośrodka Analizy Skażeń, który pełni rolę Centrum Dyspozycyjnego jednolitego Krajowego Systemu Wykrywania Skażeń i Alarmowania;

- zgodnie z zadaniami Ośrodka Analizy Skażeń, utrzymywanie gotowości do sporządzania i przekazywania do Krajowego Koordynatora Ostrzeżeń Nawigacyjnych komunikatów ostrzegawczych o skażeniach dla cywilnych jednostek pływających w formatach komunikatów CBRN (Chemical, Biological, Radiological & Nuclear) MERWARN (Warnings to Merchant Ships at Sea).

Ochrona żeglugi, portów i innych obiektów infrastruktury krytycznej przed zagrożeniami terrorystycznymi realizowana była poprzez udział w ćwiczeniu z zakresu reagowania kryzysowego   
pk. KAPER, którego głównym celem było zgrywanie i sprawdzenie procedur współdziałania Sił Zbrojnych RP w zakresie reagowania na zagrożenie terrorystyczne z morza. Koordynacja działań na morzu, w tym wsparcie wojsk specjalnych w prowadzeniu operacji było głównym zadaniem realizowanym przez COM-DKM. W celu ochrony żeglugi, portów i innych obiektów infrastruktury prowadzono koordynację działalności operacyjnej wydzielonych sił dyżurnych w czasie zawinięć jednostek specjalistycznych (tankowce klasyczne - przewóz ropy i materiałów pochodnych, tankowce LNG - dostawy gazu skroplonego) do terminali w Świnoujściu (LNG) i Naftoportu w Gdańsku. Dzięki koordynacji tych działań możliwa jest bezpośrednia wymiana informacji z przedstawicielami zarządów portów, odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo obiektów i infrastruktury portowej oraz jednostek tam cumujących, pozwala na efektywne zarządzanie siłami Marynarki Wojennej.

W ramach realizacji zadań działalności operacyjnej Marynarki Wojennej okręty wydzielone do pełnienia dyżurów bojowych prowadziły monitorowanie sytuacji morskiej w polskich obszarach morskich w czasie dostaw drogą morską gazu do terminala LNG w Świnoujściu. W roku 2019 zrealizowano 14 rejsów patrolowych w czasie przejścia tankowców LNG.

W 2019 r. Marynarka Wojenna prowadziła również przedsięwzięcia z zakresu ratownictwa morskiego i lotniczego realizowane poprzez sprawowanie taktycznego dowodzenia 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 2019 r. uczestniczono w 28 akcjach poszukiwawczo-ratowniczych, realizując 33 wyloty dyżurnych statków powietrznych. W ramach działań udzielono pomocy 16 osobom.

W 2019 r. w Marynarce Wojennej kontynuowano działania zmierzające do pozyskania nowych zdolności operacyjnych, poprzez realizację projektów zapisanych w „Programie operacyjnym - zwalczanie zagrożeń na morzu w latach 2013 - 2022/2030”, m.in. zakończono próby morskie SAT (Sea Acceptance Trials) oraz próby zdawczo-odbiorcze korwety patrolowej ORP „ŚLĄZAK”. W dniu 8 listopada 2019 r. podpisano protokół zdawczo-odbiorczy, a w dniu 28 listopada 2019 r. odbyło się pierwsze podniesienie bandery wojennej na okręcie.

W 2019 r. w Związkach Taktycznych Marynarki Wojennej (ZT MW) i jednostkach podległych zorganizowano i przeprowadzono ponad 20 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.

Najważniejszymi przedsięwzięciami szkoleniowymi realizowanymi w układzie narodowym w 2019 r. było ćwiczenie taktyczne z wojskami pk. DRAGON-19 oraz główne przedsięwzięcie szkoleniowe z zakresu ochrony bezpieczeństwa żeglugi oraz przeciwdziałania zagrożeniom terrorystycznym z morza, jakim było ćwiczenie taktyczno-specjalne pk. KAPER-19, polegające na doskonaleniu procedur przeciwdziałania zagrożeniom terrorystycznym z morza oraz wsparcie Straży Granicznej i współdziałanie z układem niemilitarnym.

Procedury współdziałania z układem pozamilitarnym realizowane były aplikacyjnie, skupiono się natomiast w głównej mierze na doskonaleniu procedur współdziałania w relacji dyżurnych służb operacyjnych wszystkich zaangażowanych w trening elementów, a w szczególności na przeprowadzeniu procesu planowania operacji, wypracowaniu dokumentów rozkazodawczych oraz opracowaniu wariantów użycia sił i środków wydzielonych z Sił Zbrojnych RP.

Realizacja ćwiczeń potwierdziła sprawnie funkcjonujący system kierowania i dowodzenia, właściwą współpracę pomiędzy komponentami w trakcie planowania użycia sił oraz zasadność obowiązujących procedur i przyjętych rozwiązań w reagowaniu na zagrożenia terrorystyczne z morza.

W 2019 r. kontynuowano udział przedstawicieli Sił Zbrojnych RP w PKW EU SOPHIA (na mocy postanowienia Prezydenta RP) związany z zaangażowaniem w operacji wojskowej UE w południowym rejonie środkowej części Morza Śródziemnego - Operacja EUNAVFOR MED SOPHIA. Jest to operacja, która rozpoczęła się w dniu 18 maja 2015 r. jako część kompleksowego podejścia UE w obszarze nielegalnej imigracji. Ma na celu podjęcie próby rozbicia przemytniczo-biznesowego modelu nielegalnego handlu i przerzutu ludzi z Libii do Europy przez południowo-centralną część Morza Śródziemnego. EUNAVFOR MED Operation SOPHIA jest ważnym elementem w zwalczaniu nielegalnej imigracji i handlu, jak również w budowaniu i szkoleniu sił Straży Przybrzeżnej oraz Marynarki Wojennej Libii. PKW EU SOPHIA prowadził działania związane z pozyskiwaniem i wymianą informacji dotyczących nielegalnego handlu oraz przemytu ludzi w rejonie południowego rejonu środkowej części Morza Śródziemnego. Ponadto, oficerowie Marynarki Wojennej RP realizowali zadania w ramach operacji ATALANTA (jest to operacja antypiracka UE - dowództwo obecnie znajduje się w Rocie).

## **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 2019 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 morskiej służby hydrograficznej BHMW prowadzi krajowy zasób danych hydrograficznych, gromadząc i weryfikując dane hydrograficzne z prac pomiarowych realizowanych przez administrację morską i inne podmioty w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej. BHMW bierze również udział w opiniowaniu projektów budowli hydrotechnicznych realizowanych na polskich obszarach morskich oraz w opiniowaniu planów zagospodarowania przestrzennego.

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 BALTICO 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, Słupsku i Szczecinie, Morski Oddział Straży Granicznej, Uniwersytet Gdański, Lotos-Petrobaltic, Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych i Pogłębiarskich, Instytut Morski w Gdańsku, VTS Zatoka, VTMS Szczecin-Świnoujście, Słupsk Traffic Control.

W 2019 r. rozpowszechniono łącznie 303 ostrzeżenia nawigacyjne, dotyczące 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 nawigacyjnego oznakowania stałego i pływającego, prac badawczych wykonywanych przez jednostki polskie i zagraniczne.

Realizując zadania obejmujące prowadzenie bieżącego serwisu publikacji nautycznych BHMW wydało:

* „Spis Świateł i Sygnałów Nawigacyjnych” (numer katalogowy 521);
* „Spis Świateł i Sygnałów Nawigacyjnych” (numer katalogowy 522);
* „Katalog map morskich i publikacji nautycznych wydawanych przez BHMW” (numer katalogowy 552) – wydawany wyłącznie w wersji PDF;
* „Spis Radiostacji Nautycznych” (numer katalogowy 530) jako nową publikację zastępującą dotychczasowe trzy tomy Spisu Radiostacji Nautycznych o numerach 531, 532 i 533. Publikacja ta, z przyczyn niezależnych od BHMW ukazała się jednak dopiero na początku stycznia 2019 r.

Ponadto, BHMW kontynuowało opracowywanie i wydawanie zeszytów „Wiadomości Żeglarskie”, które od 1 stycznia 2013 r. rozpowszechniane są wyłącznie w ogólnodostępnej elektronicznej formie na stronie internetowej BHMW. Kontynuowano również opracowanie informacji związanej z prowadzeniem korekty publikacji nautycznych BHMW (numery katalogowe 502, 521, 522, 523, 531, 532, 533 i 552) w oparciu o dane przetwarzane z zagranicznych map i publikacji nautycznych z państw obszaru Morza Bałtyckiego (GE, DK, SE, FI, RU, EST, LV, LT).

BHMW utrzymywało również serwis internetowy ostrzeżeń nawigacyjnych prowadzony na bazie strony internetowej BHMW (www.bhmw.mw.mil.pl, zakładka Ostrzeżenia Nawigacyjne) z uwzględnieniem treści ostrzeżeń NAVTEX, Coastal i Local, rozpowszechnianych przez BALTICO, BHMW oraz urzędy morskie w Gdyni, Słupsku i Szczecinie. Serwis ten ma za zadanie ułatwić dostęp do jednolitej informacji dotyczącej ostrzeżeń nawigacyjnych wszystkim użytkownikom morza. Jednocześnie w 2019 r. podjęto działania mające na celu opracowanie i wdrożenie nowej strony internetowej dostosowanej do współczesnych oczekiwań użytkowników, m.in. dającej się wyświetlać na urządzeniach mobilnych. Strona taka w nowej domenie (bhmw.gov.pl) została uruchomiona w dniu 7 stycznia 2019 r.

Wypełniając zadania w zakresie kartografii morskiej, BHMW utrzymuje kolekcję 60 map morskich dla obszaru Morza Bałtyckiego, z których 19 należy do kolekcji międzynarodowej. W 2019 r. wydano ogółem 15 nowych wydań map morskich, w tym 4 mapy kolekcji międzynarodowej. Ponadto w ramach zawartego porozumienia z niemiecką służbą hydrograficzną (BSH - Federal Maritime and Hydrographic Agency), BHMW systematycznie opracowuje 3 zestawy „Map dla małych jednostek”, obejmujące swym zasięgiem polskie obszary morskie. W 2019 r. wydano jeden zestaw obejmujący rejon Zatoki Gdańskiej   
i Zalewu Wiślanego (nr 3022), a także opracowano zestawy map dla małych jednostek na Zatokę Pomorską i Zalew Szczeciński (nr 3020) oraz rejon polskiego wybrzeża od Zatoki Pomorskiej do Mierzei Helskiej (nr 3021), których wydanie planuje się przed otwarciem sezonu żeglarskiego w 2020 r.

Poza klasycznymi, papierowymi mapami morskimi BHMW utrzymuje serwis 63 komórek Elektronicznej Mapy Nawigacyjnej (ENC), obejmujący swym zasięgiem polskie obszary morskie. Zgodnie z podpisanym przez Polskę (reprezentowaną przez BHMW) porozumieniem z Norweską Służbą Hydrograficzną (NHS - Norwegian Hydrographic Service) dystrybucję ENC dla celów nawigacyjnych prowadzono w ramach Regionalnego Centrum Elektronicznej Mapy Nawigacyjnej PRIMAR (Stavanger, Norwegia). Ponadto, dystrybucję ENC prowadzono w ramach utrzymywanego przez BHMW serwisu narodowego, poprzez który ENC były przekazywane na okręty Marynarki Wojennej. W ramach oddzielnych umów i porozumień odbiorcami ENC były m.in.: Morski Oddział Straży Granicznej, służby ratownicze, urzędy morskie, instytucje rządowe i uczelnie morskie. W ramach podpisanych umów licencyjnych przekazywano ENC podmiotom prywatnym w celu tworzenia produktów pochodnych (DPP) lub formatów systemowych (SENC).

W 2019 r. przedstawiciele BHMW uczestniczyli w pracach komitetów oraz grup roboczych międzynarodowych organizacji morskich:

* Radzie Międzynarodowej Organizacji Hydrograficznej (International Hydrographic Organisation Council) - organ zarządzający IHO, działający w okresie między kolejnymi Zgromadzeniami Ogólnymi IHO; 2. Posiedzenie Rady w dniach 15 - 17 października 2019 r., Monaco;
* Podkomitecie Bezpieczeństwa Żeglugi, Radiokomunikacji oraz Poszukiwań i Ratownictwa (NCSR - Navigation, Communications and Search and Rescue) Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO). Podkomitet zajmuje się tematyką z zakresu tras żeglugowych, systemów meldunkowych, systemów rozgraniczenia ruchu, E-nawigacji, standardów systemów ECDIS, rozpowszechniania ostrzeżeń nawigacyjnych Służby NAVTEX w ramach światowego systemu NAVAREA, wymagań technicznych urządzeń okrętowych LRIT, problematyki dotyczącej SAR, przeglądu wytycznych   
  w zakresie wykorzystania Systemów Automatycznej Identyfikacji (AIS) i norm eksploatacyjnych dla urządzeń radiokomunikacyjnych. Przedstawiciele BHMW uczestniczyli w obradach jako eksperci wspierający polską delegację, jednocześnie uczestnicząc w pracach grupy roboczej ds. tras żeglugowych; termin 16 - 25 stycznia 2019 r. Londyn, Wielka Brytania;
* Komisji Hydrograficznej 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 2019 r. Komisja obradowała w terminie 11 - 12 września w Gdańsku;
* Komitecie Standardów i Serwisów Hydrograficznych (HSSC - The Hydrographic Services and Standards Committee) - jednym z dwóch głównych komitetów IHO, zajmującym się kierowaniem pracami nad utrzymywaniem i rozwojem obecnych standardów hydrograficznych oraz wdrażaniem nowych - w dniach 6 - 9 maja 2019 r. w Cape Town, Afryka Południowa;
* Komitecie Doradczym PRIMAR (PAC - PRIMAR Advisory Committee), stanowiącego najwyższą władzę zarządzającą Regionalnego Centrum Elektronicznej Mapy Nawigacyjnej PRIMAR, zajmującą się strategicznymi i finansowymi aspektami funkcjonowania PRIMAR - w dniach 2 -3 października 2019 r. w Stavanger, Norwegia.
* grupie roboczej ds. monitorowania postępu prac hydrograficznych na torach żeglugowych HELCOM (MWG - Re Survey Monitoring Working Goup). Grupa monitoruje postęp prac hydrograficznych oraz wypracowuje zalecenia dla Komisji Hydrograficznej Morza Bałtyckiego w sprawie bezpieczeństwa żeglugi na torach żeglugowych. Obszarem zainteresowania grupy są także standardy prowadzenia pomiarów oraz wykorzystanie środków UE na realizację prowadzenia pomiarów hydrograficznych w rejonach torów żeglugowych HELCOM. W 2019 r. grupa obradowała w dniach 16-17 kwietnia w Tallinie w Estonii oraz 10 września w Gdańsku w Polsce;
* grupie roboczej do spraw morskiej infrastruktury informacji przestrzenne (MSDI - Baltic Sea North Sea Marine Spatial Data Infrastructure Working Group). Grupa zajmuje się zagadnieniami dotyczącymi zarządzania informacją geoprzestrzenną, formatów wymiany danych geoprzestrzennych, dostępem użytkownika publicznego do danych geoprzestrzennych oraz krajową infrastrukturą informacji geoprzestrzennej. W 2019 r. grupa obradowała w dniach 20-21 sierpnia w Gdańsku w Polsce;
* grupie roboczej do spraw koordynacji wytwarzania międzynarodowych map morskich Morza Bałtyckiego (BSICCWG - Baltic Sea International Charting Coordination Working Group) jest podgrupą Komisji Hydrograficznej Morza Bałtyckiego (BSHC - the Baltic Sea Hydrographic Commission) odpowiadającą za koordynowanie prac związanych z wytwarzaniem oficjalnych map nawigacyjnych zarówno w formie papierowej, jak i cyfrowej (ENC) na obszar Morza Bałtyckiego, opracowywanych i aktualizowanych przez narodowe służby hydrograficzne. W 2019 r. grupa obradowała w dniach 3 - 4 kwietnia w Rydze, Łotwa;
* stałej grupie technicznej PRIMAR (TEWG - Technical Experts Working Group), która zajmuje się aspektami technicznymi funkcjonowania Regionalnego Centrum Elektronicznej Mapy Nawigacyjnej PRIMAR (RENC PRIMAR) w dniach 29 - 30 października 2019 r. Stavanger, Norwegia;
* grupie roboczej do spraw układu wysokościowego map morskich (CDWG - Chart Datum Working Group). Głównym celem grupy jest koordynacja działań mających na celu wprowadzenie przez wszystkie państwa nadbałtyckie wspólnego układu wysokościowego Baltic Sea Chart Datum 2000 (BSCD2000). W 2019 r. grupa obradowała w dniach 5 - 6 lutego w Aalborgu w Danii.

W ramach realizacji projektu HELCOM BHMW koordynowało w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej prace hydrograficzne na zalecanych trasach żeglugowych HELCOM kategorii I, II i III. W 2019 r. wykonano pomiary hydrograficzne na kolejnych odcinkach tras o powierzchni około 570 km².   
Do wykonania pozostało:

* trasy HELCOM kategorii I: 1001,5 km² (29% całości obszaru kat. I),
* trasy HELCOM kategorii II: 104,4 km² (12% całości obszaru kat. II),
* trasy HELCOM kategorii III: 20826,2 km² (83% całości obszaru kat. III).

Kontynuowano również modernizację hydrograficznego sprzętu pomiarowego. Zamontowano na okrętowych łodziach pomiarowych i uruchomiono dwa systemy przeznaczone do prowadzenia pomiarów batymetrycznych i sonarowych na obszarach przybrzeżnych i płytkowodnych. Pozyskano sześć szt. dronów do wsparcia realizacji pomiarów geodezyjnych na potrzeby kartografii morskiej. Podnosząc zdolność BHMW w zakresie produkcji map morskich i specjalnych pozyskano nowe oraz uaktualniono dotychczas wykorzystywane oprogramowanie specjalistyczne. Kontynuowano zapoczątkowany w 2015 r. proces implementacji Systemu Jednolitej Bazy Danych Morskiej Informacji Geoprzestrzennej (HPD), pozwalającego na wytwarzanie map morskich i publikacji nautycznych z jednej centralnej bazy danych.

# **WZMOCNIENIE BEZPIECZEŃSTWA ENERGETYCZNEGO KRAJU.**

Jednym z priorytetów polityki morskiej RP jest wzmocnienie bezpieczeństwa energetycznego kraju, którego celem jest wykorzystanie obszarów morskich dla produkcji energii i dostaw surowców energetycznych. Zgodnie z projektem „Polityki energetycznej Polski do 2040 r.” energetyka wiatrowa na morzu wdrożona zostanie od 2025 r., a moc zainstalowana osiągnie ok. 5,9 GW w 2030 r. oraz ok. 8-11 GW w 2040 r.[[4]](#footnote-4)

W roku 2019 Minister Energii, a następnie Minister Aktywów Państwowych prowadził prace nad projektem ustawy o promowaniu wytwarzania energii elektrycznej w morskich farmach wiatrowych. Prace te wspierało Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Projekt ustawy jest odpowiedzią na potrzebę znacznego zwiększenia udziału odnawialnych źródeł energii w krajowym miksie energetycznym, poprzez wprowadzenie systemu wsparcia dla sektora morskiej energetyki wiatrowej oraz usprawnień administracyjnych, umożliwiających bardziej efektywne prowadzenie procesu inwestycyjnego w zakresie morskich elektrowni wiatrowych. Systemowe wydzielenie morskiej energetyki wiatrowej z dotychczasowych regulacji w obszarze odnawialnych źródeł energii ma na celu stworzenie jednolitego, zamkniętego obszaru dedykowanego temu zagadnieniu, co poprawi przejrzystość przepisów, a tym samym ułatwi proces inwestycyjny.

W projekcie ustawy zawarto również zagadnienie odnoszące się do rozwoju lokalnego łańcucha dostaw oraz zawarto regulacje, które wspierać będą rozwój portów morskich ukierunkowanych na obsługę sektora morskiej energetyki wiatrowej oraz kwestie związane z rozwojem sieci przesyłowych dedykowanych dla sektora morskiej energetyki wiatrowej. Prace nad tą regulacją trwały do końca 2019 roku.[[5]](#footnote-5)

* **Budowa gazociągu Baltic Pipe**

Budowa gazociągu ma na celu połączenie polskiego i duńskiego systemu przesyłowego z norweskimi złożami gazu. Gazociąg umożliwi przesył norweskiego gazu do Danii, Polski i krajów sąsiedzkich, jak również eksport gazu do Danii i Szwecji. Przepustowość gazociągu w kierunku Polski wyniesie 10 mld m3 rocznie, natomiast w kierunku Danii i Szwecji 3 mld m3. Budowa Baltic Pipe niesie ze sobą konieczność rozbudowy polskiego systemu przesyłowego. W 2019 r. realizowano proces uzyskiwania decyzji administracyjnych dla odcinków lądowych i morskich niezbędnych do planowanego na maj   
2020 r. rozpoczęcia prac związanych z układaniem gazociągu. Ponadto uzyskano 215 mln euro dofinansowania z funduszy UE w ramach instrumentu finansowego CEF-Energy na realizację prac budowlanych. Dokonano również wyboru dostawców rur, a także uruchomiono postępowania przetargowe na wybór wykonawcy inwestycji. Należy wskazać, że inwestycja uzyskała status projektu wspólnego zainteresowania UEV na lata 2020-2022.

* **Rozbudowa terminalu regazyfikacyjnego LNG w Świnoujściu**

Ze względu na prognozowane zwiększenie zapotrzebowania na gaz ziemny w Polsce podjęto decyzję o rozbudowie instalacji, co doprowadzi m.in. do zwiększenia przepustowości terminalu do 7,5 mld m3 rocznie. Realizowany Program Rozbudowy Terminalu, oprócz zwiększenia przepustowości zakłada umożliwienie przeładunku LNG na cysterny kolejowe i kontenery ISO, budowę III zbiornika oraz budowę nabrzeża do przyjmowania i przeładunku LNG na mniejsze jednostki i bunkrowania statków. W dniu 24 kwietnia 2019 r. została podpisana umowa o dofinansowanie pomiędzy spółką Polskie LNG a Instytutem Nafty i Gazu, zgodnie z którą realizacja inwestycji zostanie wsparta kwotą 461 mln zł ze środków UE w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 - 2020. Przeprowadzono analizy techniczne oraz dialog z potencjalnymi wykonawcami inwestycji oraz uruchomiono postępowania przetargowe na realizację prac budowlanych.

* **Terminal regazyfikacyjny typu FRSU (Floating and Regasification Unit) w Zatoce Gdańskiej**

W 2019 r. uzyskano status projektu wspólnego zainteresowania UE (PCI) na lata 2020-2022, co umożliwia ubieganie się o dotacje z instrumentu „Łącząc Europę”. Realizowano również prace planistyczne i koncepcyjne związane z realizacją projektu.

* **Terminal Naftowy w Gdańsku**

W 2016 r. PERN S.A. zakończył budowę I etapu Terminalu Naftowego. W jego wyniku zbudowane zostało sześć zbiorników na ropę naftową o łącznej pojemności 375 tys. m3. W dalszej kolejności realizując strategię firmy w roku 2016 uruchomiono realizację II etapu w zakresie budowy kolejnych pojemności magazynowych. W zakres II etapu TNG wchodzi budowa trzech zbiorników o pojemności netto 100 tys. m3 każdy oraz dwóch zbiorników o pojemności netto 45 tys. m3 każdy.

Budowa II etapu Terminalu zwiększy w znaczący sposób możliwość dywersyfikacji dostaw ropy naftowej dla krajowych rafinerii o dodatkowe 390 m3, co pozytywnie wpłynie na bezpieczeństwo dostaw surowca do tychże rafinerii oraz tym samym podniesie bezpieczeństwo energetyczne kraju. Planowany termin przekazania do eksploatacji inwestycji szacowany jest na drugie półrocze 2020 r.

* **Rozbudowa parku zbiornikowego w Bazie Gdańsk**

Projekt obejmuje wybudowanie dwóch zbiorników magazynowych na ropę naftową o pojemności 100 tys. m3 każdy wraz z infrastrukturą towarzyszącą niezbędną do ich eksploatacji. Realizacja projektu,   
tj. rozbudowa pojemności magazynowej na ropę naftową w Bazie Gdańsk wspiera możliwości dywersyfikacji dostaw z innych źródeł niż dostawy z rurociągami ropy naftowej. Na odcinku wschodnim powiązanie inwestycji z projektem budowy II nitki rurociągu Gdańsk - Płock znacznie wpłynie na możliwość tzw. separacji różnych gatunków ropy dostarczanej do Naftoportu. Przewidywany termin oddania do eksploatacji inwestycji to pierwsze półrocze 2020 r.

# **RACJONALNE KORZYSTANIE Z ZASOBÓW NATURALNYCH ŚRODOWISKA MORSKIEGO.**

W 2019 r. Ministerstwo Środowiska/Ministerstwo Klimatu prowadziło prace związane z realizacją „Programu Rozpoznania Geologicznego Oceanów” - PRoGeO, a także Umowy w sprawie eksploracji siarczków polimetalicznych pomiędzy Ministrem Środowiska RP a Międzynarodową Organizacją Dna Morskiego (MODM). Polscy delegaci uczestniczyli w dwóch częściach 25. sesji MODM, współpracując na arenie międzynarodowej m.in. w zakresie opracowania regulacji wydobywczych (Mining Code).

W 2019 r. Ministerstwo Środowiska/Ministerstwo Klimatu uczestniczyło w opiniowaniu projektów decyzji Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej o pozwolenie na prowadzenie badań naukowych na polskich obszarach morskich przez obce państwa (zgodnie z art. 28 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej). Dodatkowo, w dwóch rejsach badawczych brali udział przedstawiciele wyznaczeni przez Ministra Środowiska/Klimatu. Efektem ich pobytu na statkach podczas rejsów badawczych są przekazane do MGMiŻŚ sprawozdania.

W 2019 r. na polskich obszarach morskich zostały zatwierdzone dwie dokumentacje geologiczno-inwestycyjne złóż gazu ziemnego B-4 i B-6 oraz zostało zmienionych sześć koncesji w zakresie dostosowania do wymogów Prawa geologicznego i górniczego.

Ministerstwo Środowiska/Ministerstwo Klimatu w zakresie swoich właściwości jako organu administracji geologicznej realizowało zadania związane z zatwierdzaniem projektów robót geologicznych oraz dokumentacji geologicznych dotyczących obszarów morskich Rzeczypospolitej Polskiej na podstawie ustawy – Prawo geologiczne i górnicze. W tym zakresie w 2019 r. minister właściwy do spraw środowiska wydał decyzje zatwierdzające m.in. dla takich inwestycji jak:

- Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m;

- Badania dna morskiego dla gazociągu podmorskiego B4-B6-Władysławowo;

- Pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia;

- Budowa nabrzeża statkowego do załadunku, rozładunku i bunkrowania statków w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu;

- Terminal Paliw PKN ORLEN S.A.;

- na potrzeby projektu polskiej części gazociągu BALTIC PIPE,

- planowanego zespołu morskich farm wiatrowych Baltic Power.

W 2019 r. Ministerstwo ponadto zajmowało się opiniowaniem wniosków dotyczących wznoszenia lub wykorzystywania sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń oraz kabli lub rurociągów w polskich obszarach morskich, a także opiniowało posadowienie i wykorzystywanie ujętych w Polityce morskiej Rzeczypospolitej Polskiej morskich farm wiatrowych. Ministerstwo brało także udział w opracowywaniu projektów morskich planów zagospodarowania przestrzennego Morza Bałtyckiego, w tym uzgadniało projekty morskich planów zagospodarowania przestrzennego Morza Bałtyckiego, zalewów Szczecińskiego i Kamieńskiego oraz portów w Świnoujściu, Trzebieży, Dziwnowie, Policach   
i Szczecinie. Minister właściwy do spraw środowiska postanowieniem z dnia 18 lipca 2018 r. odmówił uzgodnienia planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000 (RD267).

## **Realizacja zadań wynikających z kontraktu na eksplorację polimetalicznych siarczków masywnych na Atlantyku.**

W dniu 12 lutego 2018 r. Minister Środowiska w imieniu Rządu RP podpisał kontrakt na eksplorację polimetalicznych siarczków masywnych na Atlantyku zawartego pomiędzy Ministerstwem Środowiska a Międzynarodową Organizacją Dna Morskiego (MODM) upoważniający do 15-letniej eksploracji dna morskiego w obszarze północnej części Grzbietu Śródatlantyckiego. W ramach przygotowań do realizacji zadań wynikających z zapisów kontraktu część zadań powierzono PIG-PIB. W 2019 r. głównym celem przedsięwzięcia było prowadzenie prac przygotowawczych do realizacji pierwszego rejsu badawczego w obszarze objętym kontraktem.

W ramach realizacji powierzonego zadania wykonane zostało opracowanie pn.: „Przegląd informacji (publikacji) zawierających wyniki dotychczasowych badań przeprowadzonych w obrębie (bądź w bliskim otoczeniu) obszaru koncesyjnego Rzeczpospolitej Polskiej na Grzbiecie Śródatlantyckim w ramach realizowanego kontraktu z Międzynarodową Organizacją Dna Morskiego (MODM), w tym na przeprowadzenia badań podstawowych oraz oszacowanie zasięgu wystąpień oraz wielkości złóż masywnych siarczków”.

Rozpoczęto również prace nad opracowaniem planu rejsu badawczego na Ryft Śródatlantycki. W tym celu zlecono Akademii Morskiej wykonanie projektu pomiarów batymetrycznych w obrębie obszaru objętego kontraktem z ISA: „Bathymetric survey and positioning procedure for the exploration area of Mid-Atlantic Ridge located between the Hayes, Atlantis and Kane transforms faults/fracture zones (26°09'-32°50' N)”.

## **Wspólna Organizacja Interoceanmetal.**

W Radzie Wspólnej Organizacji Interoceanmetal (IOM) pełnomocnym przedstawicielem Rzeczypospolitej Polskiej jest obecnie Dyrektor Departamentu Geologii i Koncesji Geologicznych   
w Ministerstwie Środowiska/Klimatu. Zgodnie z ustaleniami podejmowanymi podczas posiedzeń   
w 2019 r. Wspólna Organizacja Interoceanmetal kontynuowała prace związane z kolejnymi etapami eksploracji działki na polu konkrecji polimetalicznych, na którym posiada prawa do badań udzielone przez Międzynarodową Organizację Dna Morskiego. W ramach prowadzonych prac przeprowadzono oceaniczną ekspedycję badawczą w rejon eksploracji.

Celem badań od strony geologicznej było wykonanie prac pozwalających na określenie potencjału złożowego i warunków geologicznych usytuowania złoża konkrecji dla bloków pierwszej kolejności wydobycia znajdujących się w granicach działki eksploracyjnej. Dodatkowo badano topograficzne   
i morfologiczne cechy dna w celu określenia granic dla operacji wydobywczych. W czasie prac geologicznych wykonano badania sonarem bocznym (łącznie 313 km profili), podwodną kamerą holowaną (łącznie 418 km profili), odebrano 32 próby próbnikiem skrzynkowym oraz 4 próby próbnikiem grawitacyjnym. Wszystkie próby geologiczne zostały następnie przebadane w laboratoriach statkowych, określano charakterystyki geologiczne osadów, stopień pokrycia dna konkrecjami i masową gęstość pokrycia, a także badania geologii inżynierskiej. Zabezpieczono próby dla badań zawartości metali, które następnie przeprowadzane będą w instytucjach krajów Interoceanmetal. W oparciu o nowe wyniki badań przeprowadzone zostanie nowe wyliczenie zasobów konkrecji.

Celem badań środowiskowych było pozyskanie danych o parametrach fauny głębokowodnej oraz fizyko-chemicznych właściwości wybranych bloków eksploracyjnych i obszarów chronionych. Badano cztery kategorie: parametry fizyczno-chemiczne oceanograficzne, charakterystyki osadów, wody porowe oraz właściwości biologiczne. W tym celu przeprowadzono następujące badania: sondowanie wody i pobór prób dla badań fitoplanktonu i zawartości zawiesin metali przy pomocy sondy CTD, badania prób podjętych próbnikiem skrzynkowym, badania makrofauny oraz fauny konkrecji, pobór prób dla badań molekularnej taksonomii, badania fotograficzne dla określenia struktury i bioróżnorodności megafauny. W chwili obecnej pozyskane dane poddawane są analizom w instytutach krajów IOM.

Podczas 73. posiedzenia Rady IOM w 2019 r. podjęto decyzję o przygotowaniu wniosku do Międzynarodowej Organizacji Dna Morskiego o przedłużenie licencji eksploracyjnej na kolejne pięć lat w okresie 2021 - 2026.

# **SYTUACJA PRZEMYSŁU STOCZNIOWEGO.**

## **Światowy rynek stoczniowy w 2019 r.**

Światowy rynek stoczniowy w 2019 r. nadal był w głębokim kryzysie. Portfel zamówień na nowe statki osiągnął nowe, historyczne minimalne wartości, a liczba nowych zamówień znów spadła w stosunku do poprzedniego roku. Wzrosła natomiast nieco wielkość produkcji nowych statków, co jest wynikiem wzrostu nowych zamówień w latach 2017 - 2018. Ceny na nowe statki pozostały stabilne, a indeks cen utrzymał się na poziomie 2018 r.

Najsłabszym punktem światowego rynku okrętowego w 2019 r., podobnie jak w latach poprzednich była bardzo niska liczba kontraktów na nowe statki, co w konsekwencji doprowadziło do zmniejszenia światowego portfela zamówień w stosunku do 2018 r. o około 17,4% pod względem nośności, a pod względem liczby o około 16,5%.

W tej trudnej sytuacji na światowym rynku okrętowym trudno dostrzec pozytywne aspekty. W 2019 r. wzrosła co prawda produkcja nowych statków o 6,3% pod względem liczby statków, 6,1% pod względem CGT i o 21,9% pod względem nośności, jednak jest to wzrost spowodowany nieznacznym zwiększeniem nowych zamówień w poprzednich dwóch latach, który nie wpłynął znacząco na wielkość całego portfela zamówień.

O ponad trzy punkty procentowe wzrósł również udział w światowym portfelu zamówień (pod względem CGT) stoczni europejskich - z 13,9% na koniec 2018 r. do 16,7% na koniec 2019 r. i to pomimo tylko nieznacznego zwiększenia wielkości tego portfela. W 2019 r. nastąpiło również zwiększenie wielkości produkcji nowych statków w stoczniach europejskich pod względem liczby jednostek i CGT oraz ich łącznej wartości.

W 2019 r. wycofano z eksploatacji i oddano do recyklingu o około 25% mniej jednostek (pod względem liczby), niż w 2018 r. i o 45% mniejszej łącznej nośności. Wzrósł nieco średni wiek złomowanych jednostek.

## **Sytuacja polskich stoczni w 2019 r.**

W 2019 r. polskie stocznie funkcjonowały na tle trudnego rynku światowego, ale polska branża stoczniowa utrzymywała zdolność do realizacji i pozyskiwania kontraktów. Należy przy tym podkreślić, że firmy zaplecza kooperacyjnego swoimi możliwościami zdecydowanie przekraczają możliwości absorbcji ich potencjału przez polskie stocznie, zarówno te nowo budujące, jak i remontowe. Dlatego stanowią również zaplecze kooperacyjne innych stoczni w Europie, m.in. w zakresie wytwarzania konstrukcji stalowych, sekcji oraz bloków kadłubowych.

Według danych i opracowań będących w posiadaniu MGMiŻŚ na koniec roku 2019 polskie stocznie wybudowały przynajmniej 5 jednostek: 2 kontenerowce, 2 statki rybackie oraz 1 prom. Na koniec   
2019 r. polskie stocznie dysponowały zamówieniami na 24 statki, o łącznym tonażu skompensowanym brutto na poziomie znacznie ponad 75,9 tys. CGT. Na eksport zostało przekazanych 12 jednostek.

Polskie stocznie nadal, podobnie jak w latach poprzednich, specjalizowały się w budowie kadłubów całkowicie lub częściowo wyposażonych. W 2019 r. zleceniodawcom przekazano aż 38 kadłubów, co stanowi ponad dwukrotny wzrost w stosunku do roku ubiegłego (18 kadłubów). Najwięcej zbudowano kadłubów statków rybackich (24), a w drugiej kolejności innych statków nietowarowych. W 2019 r. w polskich stoczniach powstał także kadłub jednego promu oraz jednego statku pasażerskiego.

Na koniec 2019 roku polskie stocznie dysponowały zamówieniami na 55 kadłubów dla jednostek: rybackich (35), innych statków nietowarowych (17), statków pasażerskich (2) i promu (1). To również ponad dwukrotny wzrost w stosunku do roku 2018, w którym stocznie miały 21 kadłubów w portfelu zamówień na koniec roku. Należy podkreślić, że wszystkie ww. kadłuby z portfela zamówień przeznaczone były na eksport.

W 2019 r. polskie stocznie wykonały łącznie 504 remonty o wartości 292,2 mln USD, z czego ponad 85% stanowiły remonty eksportowe (pod względem liczby). Dane liczbowe za 2018 rok są bardzo podobne - wykonano łącznie 527 remontów, w tym 82% remontów na eksport.

Według danych na koniec 2019 r. portfel zamówień na remonty statków obejmował 119 remontów   
o łącznej wartości 114,1 mln USD, z czego 86,5% stanowiły remonty na eksport (pod względem liczby). Dane te znacznie różnią się od danych za rok poprzedni pod względem ilości remontów w portfelu zamówień (rok 2018 to 66 remontów), natomiast udział remontów na eksport pozostawał na porównywalnym poziomie (rok 2018 - 86%).

## **Realizacja projektów i programów stoczniowych w 2019 r.**

W ramach realizacji Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju w części dotyczącej reindustrializacji Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej patronuje m.in. pracom nad projektem flagowym „Batory”. Celem projektu jest stymulowanie rozwoju gospodarki morskiej i przemysłu stoczniowego (w zakresie projektowania, technologii i budowy nowych jednostek pływających   
i konstrukcji morskich oraz ich recyklingu) w oparciu o nowe technologie, innowacje i specjalizacje   
o wysokiej wartości dodanej. Działania te spowodują przesunięcie sektora stoczniowego w kierunku produkcji innowacyjnych produktów oraz zapewnią jak najpełniejsze wykorzystanie potencjału polskich stoczni. W ramach projektu „Batory” ustanowione zostały poniżej wymienione cztery filary.

* **Budowa nowego promu typu ro-pax dla polskiego armatora**

Projekt jest realizowany przez podmioty prawa handlowego na rynkowych warunkach i jest weryfikowany przez Skarb Państwa na poziomie korporacyjnym. W dniu 8 marca 2017 r. Morska Stocznia Remontowa Gryfia S.A. i Polska Żegluga Bałtycka S.A. zawarły kontrakt dotyczący zaprojektowania i wybudowania promu samochodowo-pasażerskiego ro-pax, przeznaczonego do eksploatacji w żegludze morskiej oraz przewozów drogą morską pasażerów i ładunków ro-ro między polskim portem Świnoujście i szwedzkim portem Ystad. Prace te prowadzone są w ramach wymiany floty polskich armatorów na nowoczesne jednostki, wykorzystujące aktualne rozwiązania technologiczne i spełniające wymogi w zakresie ochrony środowiska naturalnego.

Zgodnie z zawartym kontraktem Morska Stocznia Remontowa „Gryfia” S.A. jest odpowiedzialna za realizację projektu od strony projektowej oraz budowlanej. Wykonawca promu działa w uzgodnionej przez strony Kontraktu formule zaprojektuj i zbuduj. W ramach realizacji Kontraktu zostały ukończone i odebrane prace nad Projektem kontraktowym. W ramach realizowanej przez Morską Stocznię Remontową Gryfia S.A. i Polską Żeglugę Bałtycką S.A. inwestycji wystąpiły opóźnienia. W związku z opóźnieniami w procesie projektowym przewiduje się zakup na rynku gotowego projektu promu, który będzie mógł być wykorzystany przez polskich armatorów.

* **Zielona Stocznia**

Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej zaangażowane jest w prace związane z nowoczesnym projektem z zakresu gospodarki w obiegu zamkniętym pn. „Zielona Stocznia w Polsce”, który dotyczy recyklingu statków. Resort wspólnie z Krajową Izbą Gospodarczą (KIG) rozpoczął prace nad projektem, m.in. utworzono pod auspicjami MGMiŻŚ i KIG grupę roboczą, której głównym zadaniem są dalsze prace nad rozwojem projektu oraz opracowanie założeń do studium wykonalności projektu i źródeł jego finansowania oraz wstępnych rekomendacji. Prace nad utworzeniem „Zielonej stoczni” są już zaawansowane - umowa powołująca spółkę celową została podpisana w dniu 4 lipca 2019 r. przez Krajową Izbę Gospodarczą i Morską Stocznię Remontową Gryfia S.A. Równolegle prowadzone są też inne działania w ramach projektu, takie jak uruchomienie projektu badawczo - rozwojowego związanego z recyklingiem statków, w który jest zaangażowana m.in. Akademia Morska w Szczecinie. Oficjalne rozpoczęcie realizacji projektu badawczego nastąpiło w pierwszej połowie 2019 r.

Powodem dla podjęcia realizacji tego projektu jest chęć optymalnego wykorzystania posiadanych przez Polskę zasobów przemysłowych, w tym możliwość wykorzystania części infrastruktury stoczniowej,   
a w ślad za tym wykreowanie nowych miejsc pracy. Zakład ma prowadzić działalność polegającą na demontażu statków w celu odzyskania tych elementów, które mogą być ponownie przetworzone oraz przygotowania ich do ponownego użycia. Jednocześnie zakład ma w sposób bezpieczny i zgodny z normami środowiskowymi zabezpieczać odpady niebezpieczne.

* **Inteligentne technologie okrętowe INNOship**

Program sektorowy INNOship został zainicjowany przez Związek Pracodawców FORUM OKRĘTOWE, którego członkami są stocznie produkcyjne i remontowe, dostawcy usług, kooperanci i producenci wyposażenia okrętowego, a także inne firmy i instytucje aktywne w branży przemysłu stoczniowego.

W odpowiedzi na skierowane przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju do podmiotów zrzeszających przedstawicieli poszczególnych sektorów gospodarki zaproszenie do składania ofert na przygotowanie studium wykonalności programu sektorowego, Związek Pracodawców FORUM OKRĘTOWE w 2017 r. złożył studium wykonalności programu sektorowego, będące jednocześnie wnioskiem o jego ustanowienie. Głównym celem Programu jest wzrost konkurencyjności polskiego sektora stoczniowego.

Cel główny programu będzie realizowany w powiązaniu z następującymi celami szczegółowymi wyznaczającymi strategię osiągnięcia celu głównego:

- Cel szczegółowy 1. Wzrost innowacji produktowej i technologicznej w polskim sektorze stoczniowym. Cel ten będzie realizowany poprzez wdrożenie innowacyjnych rozwiązań takich jak: technologie, metody, procedury i wyroby opracowane podczas realizacji programu sektorowego.

- Cel szczegółowy 2. Zwiększenie aktywności podmiotów z sektora stoczniowego w zakresie działalności B+R. Cel ten będzie realizowany poprzez finansowe wsparcie dla projektów innowacyjnych przedsiębiorstw sektora. Współfinansowanie prac badawczych i rozwojowych technologii/produktów   
z zaangażowaniem środków publicznych otworzy nowe możliwości rozwoju polskich przedsiębiorstw   
w sektorze stoczniowym i pozytywnie przełoży się na wzrost aktywności tych podmiotów w zakresie działalności B+R, pozwalając na wzrost ich konkurencyjności i pozyskiwanie zleceń w nowych niszach rynkowych.

Konkurs INNOship skierowany był do przedsiębiorstw składających wniosek o dofinasowanie samodzielnie lub w konsorcjum. Dofinansowane mogły być tylko projekty realizowane poza województwem mazowieckim (kategoria regionów słabiej rozwiniętych). Termin nadsyłania zgłoszeń minął 31 lipca 2018 r. Do dnia 30 listopada 2018 r. trwała ocena wniosków. Zgodnie z harmonogramem II konkurs w ramach programu INNOship ogłoszony został w dniu 15 kwietnia 2019 r., a nabór wniosków trwał od 17 czerwca 2019 r. do 16 września 2019 r. W 2019 r. nie zakończyła się procedura oceny wniosków złożonych w ramach II konkursu.

* **Offshore**

W dniu 4 grudnia 2017 r. podpisany został list intencyjny pomiędzy Grupą MARS Shipyards & Offshore i Grupą LOTOS S.A. dotyczący współpracy w zakresie recyklingu platform używanych w górnictwie morskim. Projekt I-offshore będzie miał za zadanie przygotowanie podstaw do stworzenia nowoczesnych produktów szeroko rozumianej branży offshore, w tym nowoczesnej modułowej platformy offshore, usystematyzowanie potrzeb i możliwości pełnego wykorzystania branży. Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wytypowało podmioty potencjalnie zainteresowane współpracą w ramach przedmiotowego projektu. W chwili obecnej trwają działania zmierzające do powołania członków grupy roboczej do spraw realizacji projektu I-offshore jako przedstawicieli zaproszonych podmiotów. Grupa robocza złożona będzie z przedstawicieli administracji rządowej, ekspertów branżowych i nauki.

## **Sytuacja spółek stoczniowych w 2019 r.**

* **Fundusz Rozwoju Spółek S.A.**

Fundusz Rozwoju Spółek S.A. z siedzibą w Warszawie (FRS), działający pod obecną nazwą utworzono dnia 5 sierpnia 2016 r. na bazie majątku spółki Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego” S.A. w likwidacji. Jedynym właścicielem Funduszu od chwili jego powstania jest Skarb Państwa, reprezentowany obecnie przez Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

W wyniku alokacji do FRS celowo wyodrębnionych środków finansowych (na rozwój gospodarki morskiej oraz obszarów bezpośrednio z nią powiązanych), a także poprzez nabycie 100% udziałów w Stoczni Szczecińskiej Sp. z o.o. z siedzibą w Szczecinie oraz większościowego pakietu (92,36%) akcji Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A. z siedzibą w Szczecinie (MSR Gryfia), FRS stał się wyspecjalizowaną spółką finansową, która wraz z przejętymi aktywami stoczniowymi tworzy grupę kapitałową o łącznych aktywach przekraczających wartość 0,5 mld zł (na koniec roku 2019).

Szczególną rolą FRS miał być udział w odbudowie potencjału produkcyjnego w spółkach zależnych do stopnia umożliwiającego realizowanie budów i remontów dużych jednostek, w tym promów typu ro-pax. W roku 2019 FRS konsekwentnie wspierał te działania, natomiast z przyczyn niezależnych od FRS nie doszło do wiążących ustaleń dotyczących budowy serii promów w ramach realizacji projektu „Batory”.

W roku 2019 FRS efektywnie zarządzał posiadanymi aktywami i kapitałem oraz brał aktywny udział w restrukturyzacji i wsparciu finansowym spółek zależnych. Na początku 2019 r. FRS rozpoczął przeprowadzanie koniecznych zmian osobowych w organach zarządzających i nadzorczych swoich spółek zależnych, a w połowie roku 2019 znacząco zaangażował się w proces restrukturyzacji MSR Gryfia, a także finansowe wsparcie właścicielskie dla tej spółki. W szczególności FRS zorganizował dla MSR Gryfia finansowanie remontu jednostki ORP „Lublin” oraz budowę czterech lodołamaczy dla RZGW Gdańsk, na co wydatkował kwotę 38,1 mln zł. Ponadto przejął zabezpieczenia udzielonych poręczeń i gwarancji. Tym samym FRS udzielił poręczeń i gwarancji MSR Gryfia na kwotę 23,5 mln zł. Niezależnie od tego FRS udzielił MSR Gryfia także poręczenia limitu kontraktowych gwarancji ubezpieczeniowych w PZU S.A. Transakcja ta została uruchomiona poprzez zawarcie pomiędzy Funduszem a MSR Gryfia umowy o udzieleniu poręczenia wekslowego i wystawienie przez FRS weksla in blanco wraz z deklaracją wekslową na rzecz PZU S.A.

W ramach działań wskazanych w strategicznych dokumentach kierunkowych FRS prowadził także prace związane z zarządzaniem nieruchomościami, dążąc do ich ostatecznego zbycia. W celu obniżenia obciążeń finansowych dotyczących zarządzanych nieruchomości, FRS podejmował przedsięwzięcia związane z uzyskaniem dochodów z posiadanych nieruchomości oraz działania ograniczające koszty utrzymania i zarządzania tymi nieruchomościami. Wszelkie działania podejmowane przez FRS 2019 r. nadal pozostawały w ścisłym związku z założeniami „Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020” (z perspektywą do 2030 r.)”. Natomiast aktywność FRS w realizacjach wszystkich przedsięwzięć gospodarczych opierała się na zasadach w pełni rynkowych, komercyjnych, popartych testami prywatnego inwestora/wierzyciela, a zatem przy wykluczeniu wszelkich elementów, które mogłyby skutkować uznaniem działań finansowych FRS za niedozwoloną pomoc publiczną.

* **Morska Stocznia Remontowa „Gryfia” S.A.**

Morska Stocznia Remontowa Gryfia S.A. z siedzibą w Szczecinie (MSR Gryfia) oferuje usługi w zakresie remontów, przebudowy i budowy nowych jednostek pływających. Wykonuje remonty awaryjne i przeglądy klasowe statków. Spółka prowadzi działalność w dwóch lokalizacjach: w Szczecinie i Świnoujściu.

W 2019 r. stocznia zrealizowała 162 projekty różnego typu, w tym na 7 jednostkach dokonała montażu systemu Ballast Water Treatment System. W  roku 2019 kontynuowano realizację zamówienia Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku na wybudowanie czterech lodołamaczy rzecznych. We wrześniu 2019 r. zakończono budowę kadłuba lodołamacza czołowego, a w listopadzie 2019 r. kadłuba lodołamacza liniowego i rozpoczęto prace wyposażeniowe na tych jednostkach. Ponadto kontynuowano remont jednostki „ORP Lublin” dla Komendy Portu Wojennego w Świnoujściu, który jest realizowany w konsorcjum ze Stocznią Remontową „Nauta” S.A. W listopadzie 2019 r. został zakończony drugi etap remontu tego okrętu.

Ponadto w lipcu 2019 r. MSR Gryfia zawiązała wraz z Krajową Izbą Gospodarczą w Warszawie spółkę „Zakład Recyklingu Statków Szczecin” Sp. z o.o. jako spółkę celową, przeznaczoną do realizacji rządowego projektu „Zielona Stocznia w Polsce”. Realizując zapisy umowy zamiany udziałów i akcji, zawartej w dniu 19 grudnia 2018 r. pomiędzy MARS FIZ z siedzibą w Warszawie a Funduszem Rozwoju Spółek S.A. z siedzibą w Warszawie, w lipcu 2019 r. nastąpiło ostateczne przeniesienie reszty akcji imiennych MSR Gryfia (posiadanych dotychczas przez MARS FIZ) na Fundusz Rozwoju Spółek. Tym samym FRS S.A. z siedzibą w Warszawie posiada 92,36% akcji MSR Gryfia. Pozostałą część akcji posiadają obecni i byli pracownicy MSR Gryfia oraz krajowe osoby prawne.

* **Stocznia Szczecińska Sp. z o.o.**

100% udziałów w spółce Stocznia Szczecińska Sp. z o.o. z siedzibą w Szczecinie należy do Funduszu Rozwoju Spółek S.A. z siedzibą w Warszawie. Stocznia Szczecińska zarządza majątkiem, który umożliwia prowadzenie produkcji w zakresie budowy statków i wielkogabarytowych konstrukcji stalowych. Na terenie stoczni funkcjonuje ok. 70 podmiotów. Są to podmioty z branż związanych przede wszystkim z produkcją okrętową i offshore, które prowadzą m.in. budowy kadłubów statków, sekcji okrętowych, konstrukcji offshore, konstrukcji obiektów lądowych, instalacji technicznych do fabryk   
i elektrowni, remonty i przebudowy jednostek pływających, czy dostawy gazów technicznych.

Spółka posiada kapitał obrotowy wystarczający do finansowania bieżącej działalności operacyjnej. Stocznia prowadzi aktywnie akcję kontraktacyjną. Budowa wielkogabarytowych konstrukcji stalowych dla kontrahenta zagranicznego przyniosła w 2019 r. ponad 50% przychodów. Długoterminowym celem jest rozwój działalności w zakresie budowy statków.

Stocznia Szczecińska posiada certyfikaty towarzystw klasyfikacyjnych potwierdzające jej pełną zdolność do budowy statków. We wrześniu 2019 r. w ramach rozszerzenia zakresu technologicznego objętego certyfikacją, odbył się audyt prowadzony pod nadzorem DNV GL, mający na celu uznanie stosowanych w stoczni technologii spawalniczych. Audyt zakończył się pozytywnie przyznaniem w listopadzie 2019 r. Stoczni Szczecińskiej certyfikatu Welding Workshop Approval WWA00001Y3, uznającego stosowane w stoczni technologie spawania w zakresie spawania kadłuba, nadbudówek oraz elementów wyposażenia kadłubowego. Stocznia uzyskała również certyfikat wydany przez Centrum Certyfikacji Jakości przy Wojskowej Akademii Technicznej potwierdzający, że „SZJ” w Stoczni Szczecińskiej w zakresie „Budowa i remonty jednostek pływających" jest zgodny z wymaganiami normy ISO 9001:2015 oraz spełniający wymagania publikacji NATO AQAP 2110:2016.

W listopadzie 2019 r. odbył się audyt nadzoru „SZJ” wg normy ISO 9001:2015 w zakresie „Zarządzanie projektami budowy i remontu jednostek pływających” prowadzony pod nadzorem DNV GL, na okoliczność zgodności istniejącego systemu zarządzania z wymogami normy oraz skuteczności jego funkcjonowania. Audytorzy DNV GL zarekomendowali utrzymanie certyfikatu DNV GL do grudnia   
2021 r.

W 2019 r. spółka osiągała stabilne wyniki finansowe, wykazywała dodatnią rentowność, weszła na ścieżkę organicznego wzrostu. Aktywizuje wynajem nieruchomości poprzez projektowanie zabudowy wolnych powierzchni, budowę tzw. udźwigowionych hal produkcyjnych i jednocześnie sukcesywnie zwiększa działalność produkcyjną. Stocznia Szczecińska czwarty rok z rzędu wypracowała dodatni wynik finansowy. Generowane własne środki finansowe spółka konsekwentnie inwestuje w modernizację i rozwój infrastruktury stoczniowej.

* **Stocznia Remontowa NAUTA S.A.**

Stocznia Remontowa NAUTA S.A. jest najstarszą stocznią działającą w Polsce z ponad 90-letnim doświadczeniem na rynku stoczniowym. Stocznia zajmuje się remontami cywilnych i wojskowych jednostek pływających. Stocznia jest posiadaczem licznych certyfikatów pozwalających na realizację projektów dla Ministerstwa Obrony Narodowej w zakresie modernizacji okrętów Marynarki Wojennej RP. Na początku roku 2019 stocznia zakończyła przebudowę trałowca ORP Drużno oraz zwodowała jednostkę realizowaną na rzecz norweskiego kontrahenta. Warto odnotować, że spółka reagując na zmiany zachodzące na rynku pracy w Polsce, podpisała umowę o współpracy z Branżową Szkołą   
I Stopnia Powiatowego Zespołu Szkół im. Stanisława Staszica w Kłaninie. Ponadto w roku 2019 Nauta rozpoczęła współpracę przy realizacji prac do projektu badawczo-rozwojowego mogącego przyczynić się do wzrostu jej innowacyjności.

Stocznia przez lata zbudowała swoją renomę na ryku stoczniowym, co pozwoliło na znaczną poprawę przychodów z tytułu remontów i przebudów jednostek cywilnych w 2019 r. Spółka w roku 2019 pozyskała nowego klienta z Monako, dla którego zrealizowała sześć remontów klasowych połączonych z instalacją Ballast Water Treatment System. Realizacja ponad 120 projektów oraz zwiększony udział projektów charakteryzujących się wyższą wartością dodaną, tj. instalacje BWTS i scrubberów, których realizacja wymaga specjalistycznego know-how, pozwoliły spółce na zauważalny wzrost marży brutto ze sprzedaży z tytułu remontów i przebudów jednostek cywilnych względem 2018 r., ponadto spółka dzięki utrzymaniu strategicznej decyzji z 2018 r. dotyczącej ograniczenia działalności w segmencie nowych budów, istotnie poprawiła wysokość zrealizowanej marzy brutto ze sprzedaży ogółem.

* **ST3 Offshore**

Spółka ST3 Offshore Sp. z o.o. (dalej „ST3 Offshore”) była właścicielem majątku fabryki umożliwiającej produkcję stalowych fundamentów do morskich farm wiatrowych. Szczecińska fabryka została zaprojektowana jako zakład produkcji seryjnej kratownic, fundamentów pośrednich i jednopalowych.   
W skład majątku fabryki wchodziła najwyższa w Europie suwnica (120 m wysokości, 1400 t udźwigu), przeznaczona do finalnego montażu i załadunku produkowanych konstrukcji.

ST3 Offshore Sp. z o.o. w 2019 r. była Spółką, w której uprawnienia w zakresie wykonywania praw   
z udziałów nie należały do Skarbu Państwa. Spółka posiadała dwóch udziałowców, nie posiadających statusu podmiotu publicznoprawnego - MARS Fundusz Inwestycyjny Zamknięty (80% udziału w kapitale Spółki) i ST3 Holding GmbH (20% udziału w kapitale). MARS FIZ, działający zgodnie z ustawą z dnia 27 maja 2004 r. o funduszach inwestycyjnych i zarządzaniu alternatywnymi funduszami inwestycyjnymi (Dz. U. z 2020 r. poz. 95) nie podlegał również nadzorowi Ministra Aktywów Państwowych i był zarządzany przez spółkę zależną od spółki z udziałem Skarbu Państwa – Polską Grupę Zbrojeniową S.A., tj. MS Towarzystwo Funduszy Inwestycyjnych S.A. Spółka ST3 Offshore zgodnie z przepisami ustawy o rachunkowości (…) oraz Kodeksu spółek handlowych, nie była również Spółką zależną od PGZ S.A.

Trudna sytuacja ST3 Offshore w 2019 r. w porównaniu do 2018 r. (pomimo przyjętego w 2018 r. planu restrukturyzacji i trwających działań dotyczących poszukiwania inwestora branżowego dla Spółki) nie uległa zmianie. Sytuacja Spółki była konsekwencją strat poniesionych na pierwszych kontraktach zawartych w latach 2015-2016, kiedy to udziałowcem większościowym był inwestor niemiecki i które to kontrakty okazały się nierentowne. W związku z realizacją wyżej wymienionych kontraktów Spółka regularnie notowała wielomilionowe straty na koniec każdego roku swojej działalności. W efekcie ponoszonych strat, już w drugiej połowie 2017 r., Spółka złożyła do sądu wniosek o wszczęcie restrukturyzacji uproszczonej, a sąd w październiku 2017 r. otworzył przyspieszone postępowanie układowe. Przyspieszone postępowanie układowe trwało niewspółmiernie długo względem założeń ustawodawcy, wywierając bardzo negatywny wpływ na zdolności kontraktowe Spółki i jej finanse.   
W celu stabilizacji finansowej większościowy wspólnik w pierwszej połowie 2019 r. udzielał i organizował udzielenie Spółce pożyczek przeznaczonych na pozyskanie nowych kontraktów i zabezpieczenie zatwierdzenia układu w celu uniknięcia upadłości i konieczności zwrotu dotacji. W dniu 2 czerwca   
2019 r. Zgromadzenie Wierzycieli przyjęło propozycje układowe. W lipcu 2019 r. nastąpiło zawarcie umowy, pomiędzy MARS FIZ a ARP S.A., w sprawie zaliczki na poczet transakcji nabycia udziałów ST3 Offshore przez ARP S.A., umożliwiającej wsparcie finansowe ST3 Offshore przed zatwierdzeniem układu przez sąd w Szczecinie.

W okresie III i IV kwartału 2019 r. MARS FIZAN udzielił następnych pożyczek na rzecz ST3 Offshore, w celu umożliwienia Spółce spełnienia wymogów niezbędnych do zatwierdzenia układu przez sąd. Dodatkowo, we wrześniu 2019 r. ARP S.A. złożyła do depozytu notarialnego środki na poczet nabycia przedsiębiorstwa od Spółki, z przeznaczeniem na spłatę układu z wierzycielami. W dniu 8 października 2019 r. odbyło się pierwsze posiedzenie sądu w sprawie zatwierdzenia układu, na którym sąd odroczył posiedzenie do 5 listopada 2019 r. Na drugim posiedzeniu w dniu 5 listopada 2019 r., nastąpiło kolejne odroczenie do 26 listopada 2019 r. W dniu 26 listopada 2019 r. na trzecim posiedzeniu sąd w Szczecinie wydał postanowienie o zatwierdzeniu układu z wierzycielami Spółki, który następnie czekał na uprawomocnienie. Zatwierdzenie układu dawało Spółce szansę na pomyślne zakończenie restrukturyzacji. W dniach 26-27 listopada 2019 r. sędzia komisarz wydał postanowienie blokujące możliwość udzielania dalszych pożyczek Spółce przez jakikolwiek podmiot, w tym blokujące ST3 Offshore już udzieloną zaliczkę przez ARP S.A. na poczet spłaty układu. Tym samym Spółka została odcięta od jakiejkolwiek możliwości pozyskania środków finansowych z zewnątrz, w tym od MARS FIZ, ARP S.A. i PGZ S.A. Wobec negatywnego wyniku Testu Prywatnego Inwestora, który został wykonany na zlecenie ARP S.A. oraz uchylenia przez sędziego komisarza uchwały Rady Wierzycieli w sprawie wyrażenia zgody na udzielenie spółce zaliczki, niezbędnej dla spłaty układu z wierzycielami, ARP S.A. wycofała się z transakcji nabycia przedsiębiorstwa lub udziałów spółki. Utrata perspektyw na pozyskanie środków niezbędnych dla podtrzymania płynności i spłaty układu, brak własnych środków i możliwości zawarcia nowych kontraktów oraz wycofanie się inwestora strategicznego, spowodowało, że Spółka złożyła w dniu 30 grudnia 2019 r. wniosek o ogłoszenie upadłości. Spółka uregulowała wszystkie należne do dnia 31 grudnia 2019 r. wynagrodzenia pracowników ST3 Offshore, wykorzystując środki   
z pożyczek właścicielskich.

* **Stocznia Marynarki Wojennej S.A. / PGZ Stocznia Wojenna**

Podstawowym przedmiotem działalności przedmiotowej stoczni jest produkcja, modernizacja i serwis okrętów wojennych oraz innych specjalistycznych okrętów i pomocniczych jednostek pływających. Spółka posiada także kompetencje w zakresie projektowania, produkcji oraz serwisowania różnego rodzaju systemów w zakresie łączności, nawigacji, zabezpieczeń technicznych, a także sieci teleinformatycznych, uzbrojenia i broni podwodnej. W tym zakresie PGZ Stocznia Wojenna w ostatnim kwartale 2019 r. rozpoczęła współpracę strategiczną z OSI Maritime Systems (OSI) w zakresie dostaw Zintegrowanych Systemów Nawigacyjnych i Taktycznych na wyposażenie okrętów Marynarki Wojennej. Trwała również realizacja projektu badawczego w ramach programu INNOship „Wykonanie demonstracyjnego laboratorium Zintegrowanego Systemu Łączności” z terminem realizacji do 2022 r.

W zakresie infrastruktury stoczniowej stocznia dysponuje m.in. dokiem pływającym o długości 150 m, podnośnikiem SL o możliwości obsługi jednostek o długości do 100 m, dwoma halami wyposażeniowymi/montażowymi i dobrym udźwigowieniem. W 2019 r. zrealizowano liczne inwestycje związane z modernizacją infrastruktury stoczni, mające na celu optymalizację procesów operacyjnych i zwiększenie efektywności (m.in. modernizacja oświetlenia, przeprowadzka części wydziałów produkcyjnych do zmodernizowanych pomieszczeń i hal, opisane powyżej działania mające na celu odbudowę potencjału Ośrodka Uzbrojenia i Elektroniki PGZ SW). Majątek spółki jest wolny od obciążeń. Stocznia graniczy z obu stron z Portem Wojennym w Gdyni, co stanowi istotną zaletę w zakresie lokalizacji, ułatwiając bieżącą współpracę. Dla dalszej działalności stoczni podstawowe znaczenie będzie miała realizacja programów morskich w ramach Planu modernizacji technicznej Sił Zbrojnych RP, w tym zwłaszcza projektu MIECZNIK.

Wśród kontraktów realizowanych przez stocznię najważniejsze w 2019 r. były naprawy główne-dokowe trzech okrętów: ORP Czernicki, ORP Arctowski i ORP Gen. Tadeusz Kościuszko zakontraktowane w 2019 r. z perspektywą zakończenia prac na wszystkich trzech jednostkach do końca 2020 r. Dodatkowo w 2019 r. PGZ Stocznia Wojenna przekazała do Marynarki Wojennej okręt patrolowy ORP Ślązak. Dodatkowo przez cały rok 2019 trwały prace związane z przygotowaniem dokumentacji (projektu wykonawczego) dla okrętu ratowniczego kr. Ratownik.

* **Stocznia Crist S.A.**

Stocznia CRIST S.A. obecnie jest jedną z najszybciej rozwijających się firm branży stoczniowej, która dobrze radzi sobie z niepewnością i ryzykiem, jakie niesie ze sobą działalność w szeroko pojętej gospodarce morskiej. Stocznia koncentruje swój rozwój wokół budowy specjalistycznych statków i konstrukcji dla przemysłu morskiego.

Stocznia CRIST zakończyła rok 2019 z wieloma rozpoczętymi i zakończonymi projektami dla zagranicznych armatorów. Stocznia zbudowała częściowo wyposażony kadłub największego na świecie promu hybrydowego Color hybrid typu plug-in (ładowanego z lądu). Prom jest wyposażony w hybrydowy system napędu głównego, który połączony z odpowiednimi parametrami jednostki zapewnia jej wysoką manewrowość. Na promie zastosowano nowoczesne rozwiązania w zakresie zmniejszenia hałasu i emisji. Statek nie emituje przy tym szkodliwych związków azotu i siarki oraz dwutlenku węgla. W stoczni został zbudowany oraz w pełni wyposażony fish carrier NB SC 75/2 - druga z serii, a trzecia w historii jednostka budowana dla Arctic Group AS. Jednostka zwodowana w lipcu 2019 r. zajmuje się transportem ryb i owoców morza z farm morskich prosto do przetwórni. Statek został zaprojektowany do transportu żywego łososia, pstrąga, dorsza i innych gatunków hodowlanych ryb morskich.

W czerwcu 2019 r. stocznię opuścił w pełni wyposażony, hybrydowy prom pasażersko-samochodowy przekazany islandzkiemu armatorowi Vegagerðinowi. Jednostka ma obsługiwać wymagające kursy pomiędzy wyspami islandzkiego archipelagu Westmana. Statek jest wyposażony w hybrydowy system napędu głównego.

Na początku września 2019 r. Stocznia CRIST przekazała częściowo wyposażony statek dla morskiej energetyki wiatrowej. Jednostka powstała na zamówienie stoczni Ulstein Verft AS. To statek typu Offshore Service Vessel, wykorzystywany podczas budowy, montażu oraz prac konserwacyjnych na morskich farmach wiatrowych.

Stocznia w kwietniu 2019 r. zakończyła budowę częściowo wyposażonego kadłuba jednego z najbardziej innowacyjnych statków pasażerskich na świecie za zlecenie armatora Lindblad Expeditions - National Geographic Endurance. Jednostka mieści 126 pasażerów w 69 przestronnych kabinach i apartamentach. Endurance posiada najwyższą klasę lodową i jest budowany zgodnie z opatentowanym projektem kadłubów z linii X-BOW. Zastosowanie tego rozwiązania w statku pasażerskim zmniejsza uderzenia fal o kadłub, co zwiększa komfort podróżowania oraz ogranicza hałas i wibracje. Endurance jest w stanie dostosować się do niesprzyjających warunków na morzu, przepływając przez obszary arktyczne. Dzięki zastosowaniu opatentowanego kadłuba X-BOW jednostka będzie miała dużo mniejszy wpływ na środowisko, przy jednoczesnym zmniejszeniu codziennych kosztów operacyjnych.

* **Remontowa Holding**

Remontowa Holding jest największą grupą kapitałową w polskim przemyśle stoczniowym. Liderami grupy są dwie stocznie, tj. Remontowa Shipbuilding S.A. budująca w pełni wyposażone statki i okręty oraz Gdańska Stocznia „Remontowa” S.A., która specjalizuje się w remontach i przebudowach statków różnych typów oraz platform wiertniczych, a także utrzymuje pozycję europejskiego lidera w instalowaniu na statkach scrubberów, czyli płuczek do odsiarczania spalin oraz instalacjach systemów oczyszczania wód balastowych.

* **Remontowa Shipbuilding S.A.**

Remontowa Shipbuilding S.A. członek grupy Remontowa Holding od wielu lat jest jedną z najbardziej cenionych stoczni budujących nowoczesne statki i okręty, m.in. promy pasażersko - samochodowe, statki zaopatrzeniowe, okręty wojenne, jednostki specjalistyczne oraz wielozadaniowe statki przeznaczone do obsługi szeroko pojętej branży offshore. W 2019 r. stocznia przekazała trzy częściowo wyposażone trawlery. Dwa z nich przeznaczone do połowu ryb za pomocą włoków dennych i pelagicznych ciągnionych za statkiem, przekazano klientowi z Danii, a jeden przystosowany do połowu ryb okrężnicą i włokiem, wyposażony w 11 chłodzonych ładowni - dla klienta z Norwegii. W ciągu roku stocznia zwodowała 10 jednostek pływających.

Ponadto stocznia zawarła nowy kontrakt na budowę w pełni wyposażonego promu klasy „Salish”, napędzanego skroplonym gazem ziemnym (LNG) dla największego w Ameryce Północnej operatora promowego, a także kontynuowała realizację programu produkcyjnego liczącego 18 jednostek, w tym:

- dwa seryjne niszczyciele min projektu 258 „Kormoran II” dla Marynarki Wojennej RP,

- sześć holowników dla Marynarki Wojennej RP,

- dwa statki wielozadaniowe dla Urzędu Morskiego w Szczecinie i Gdyni,

- dwa lodołamacze liniowe dla Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie,

- cztery dwustronne promy fiordowe z elektrycznym napędem hybrydowym dla armatora z Norwegii,

- dwa serwisowce offshore z elektrycznym napędem hybrydowym dla armatora ze Szwecji.

* **Gdańska Stocznia Remontowa S.A.**

W roku 2019 stocznia wyremontowała 172 statki, w tym aż 30 o długości ponad 200 m. Największymi z nich były kontenerowce Safmarine Nomazwe, Laust Maersk i Lexa Maersk (265,84 m) oraz tankowiec wahadłowy Navion Oceania (265 m). Ponadto stocznia wykonała przebudowy na czterech jednostkach. Stocznia kontynuowała także instalacje systemów odsiarczania spalin (scrubberów) oraz systemów zarządzania wodami balastowymi (Ballast Water Treatment) na statkach. W roku 2019 wyposażyła w scrubbery kolejnych 10 statków, w tym m.in. kontenerowców kombinowanych Grupy Grimaldi (seria Grande Lagos), podpisała też kontrakty na montaż takich systemów na kolejnej serii (Grande Marocco) tego armatora. Pod koniec 2019 r. w zestawieniu Clarksons Research stocznia została sklasyfikowana pod kątem łącznej liczby instalacji scrubberów na statkach na 1 miejscu w Europie i 7 na świecie (w tym 1 wśród stoczni spoza Azji). Zamontowała też systemy BWT na 19 kolejnych statkach różnych typów.

Stocznia zakończyła także przebudowę platformy wiertniczej na morskie centrum produkcyjne ropy i gazu dla LOTOS Petrobaltic S.A. Platforma Petrobaltic została przekazana i odholowana na bałtyckie złoże B8.

Zakończono także program przebudowy dwóch promów pasażersko - samochodowych klasy Spirit 2 dla armatora z Kanady (BC Ferries), polegający na wymianie systemu napędowego na nowy, zasilany skroplonym gazem ziemnym (LNG), modyfikacji systemów statku i modernizacji przestrzeni pasażerskich. Stocznia przekazała armatorowi drugi prom tej serii (Spirit of Vancouver Island).

Ponadto w roku 2019 przebudowano także dwa (Mazarine, Palatine) z trzech statków ro-ro dla firmy CLdN (Cobelfret). Projekt polegał na dobudowaniu dodatkowego, nowego pokładu ro-ro oraz zainstalowaniu nowej hydraulicznej rampy wjazdowej. Dzięki temu powierzchnia ładunkowa każdego z tych statków zwiększyła się z 2907 do 3678 m linii ładunkowej.

Kontynuowano realizację kontraktu na dostawę, montaż i integrację systemów rozpoznania elektronicznego na okrętach ORP Hydrograf i ORP Nawigator oraz naprawę główną i dokową ORP Hydrograf, której zakres został rozszerzony.

* **Baltic Operator / Stocznia Gdańsk / GSG Towers**

Baltic Operator jest spółką z ograniczoną odpowiedzialnością funkcjonującą w ramach Grupy ARP od 2018 r. Spółka ta zajmuje się aktywnym zarządzaniem, optymalizacją i rozwojem technik wytwórczych w szeroko rozumianym segmencie produktów z branży stoczniowej i morskiej energetyki wiatrowej. W zakresie swojej działalności ściśle współpracuje i korzysta z doświadczeń Stoczni Gdańsk i GSG Towers. Baltic Operator w swoich działaniach koncentruje się w szczególności na rozwoju biznesu w kierunku nowoczesnych, wysoce przetworzonych produktów wytwarzanych z zastosowaniem najlepszych dostępnych technologii i technik zarządzania. Dzięki zwiększeniu kapitału spółka uzyskała środki finansowe niezbędne do realizacji założonego planu inwestycyjnego, mającego na celu odbudowę i rozwój potencjału wytwórczego grupy. Baltic Operator realizuje funkcję integratora organizacyjnego oraz występuje jako lider konsorcjum przemysłowego obejmującego zarówno Stocznię Gdańsk, jak i GSG Towers. Konsolidacja działalności obu spółek Stoczni Gdańsk i GSG Towers pozwala uzyskać efekt synergii w zakresie produktowym oraz uzyskać wysoką efektywność zarządzania, szczególnie istotną w aspekcie funkcjonowania w obszarze wysoce konkurencyjnego globalnego rynku producentów szeroko pojętych konstrukcji stalowych.

Po dzierżawie przedsiębiorstw Stoczni Gdańsk i GSG Towers, Baltic Operator działa od 2019 r. jako wiodący podmiot w grupie, korzystając z dostępu do nabrzeża, nowoczesnej płyty montażowej przy nabrzeżu, największej w Europie hali produkcyjnej (6,5 ha), nowoczesnych zautomatyzowanych linii spawalniczych oraz dużego obszaru produkcyjnego, umożliwiając firmie bycie integratorem prefabrykowanych elementów większych oraz bardziej skomplikowanych konstrukcji offshore i infrastruktury morskiej (energetyka wiatrowa, oil&gas). Ponadto Baltic Operator współpracuje z największymi europejskimi stoczniami w zakresie wykonywania bloków na promy pasażerskie. W tym zakresie celem jest bezkonkurencyjna jakość i stała współpraca przy cienkościennych konstrukcjach. Baltic Operator rozwija również współpracę w obszarze wykonywania częściowo wyposażonych kadłubów i w pełni wyposażonych jednostek.

W 2019 r. Baltic Operator wykonał oraz zakontraktował ponad 40 projektów, dających łącznie ponad 35 000 ton konstrukcji stalowych. Wśród produktów są między innymi: sekcje i bloki okrętowe dla stoczni fińskich, norweskich, duńskich i francuskich, 125 sekcji wież wiatrowych oraz konstrukcje z zakresu offshore i infrastruktury dla firm skandynawskich. W kolejnych latach Baltic Operator planuje dalszą współpracę z obecnymi partnerami oraz rozszerzenie zakresów produkcji i rozpoczęcie projektów pilotażowych dla produktów, dla których firma nie posiadała dotychczas referencji.

# **PLANOWANIE PRZESTRZENNE NA MORZU i LĄDZIE.**

## **Prace w zakresie opracowania planów zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich.**

* **Projekt planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich w skali   
  1 : 200000.**

W dniu 2 stycznia 2019 r. Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni działając w imieniu Dyrektorów Urzędów Morskich w Słupsku i Szczecinie poinformował o zakończeniu kolejnego etapu prac nad projektem planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000 w wersji v2, wraz z oceną oddziaływania na środowisko, które zostały opracowane w grudniu 2018 r.

W okresie stycznia i lutego 2019 r. trwały uzgodnienia z właściwymi organami projektu planu, zgodnie z procedurą określoną w artykule 37e ust. 1 pkt. 8 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polski i administracji morskiej.

W dniach 4 i 5 czerwca 2019 r. odbyło się trzecie międzynarodowe spotkanie konsultacyjne. Spotkanie miało miejsce w Warszawie i byli na nim obecni przedstawiciele wszystkich krajów bałtyckich,   
z wyjątkiem Estonii.

W dniu 6 czerwca 2019 r. w Warszawie doszło do czwartego krajowego spotkania konsultacyjnego – konferencji końcowej, w której udział brało ponad 200 uczestników, zarówno przedstawicieli organów rządowych, samorządowych, organizacji pozarządowych, jak i prywatnych inwestorów. Konferencja miała charakter podsumowania całego trzyletniego procesu planistycznego i pracy związanej z tworzeniem planu. W dniu 5 lipca 2019 r. opublikowano trzecią informację dla mediów (Artykuł III).

Dnia 8 sierpnia 2019 r. zaprezentowano wersję v3 planu zagospodarowania przestrzennego, w którym uwzględniono wniesione wcześniej opinie, uwagi i wnioski. Plan został opublikowany przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni działającego w porozumieniu z Dyrektorami Urzędów Morskich w Szczecinie i Słupsku. Wraz z wersją v3 wyłożono również aktualizację oceny oddziaływania na środowisko. Od dnia wyłożenia planu do 27 września 2019 r. możliwe było składanie nowych wniosków, uwag i opinii do ustaleń w zakresie oceny oddziaływania na środowisko.

W pracach nad projektem uczestniczyło wiele resortów i instytucji, w tym również przedstawiciele Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego. W trakcie prac nad tym dokumentem planistycznym wypracowany został standard zasad ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków na polskich obszarach morskich, zaakceptowany zarówno przez organ planistyczny, jak i organ nadzorujący.

Należy również odnotować, że Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego prowadziło prace zmierzające do opracowania standardu podwodnych badań archeologicznych. Działająca przy Ministrze Rada Ochrony Dziedzictwa Archeologicznego podjęła na posiedzeniu w dniu 18 grudnia 2019 r. decyzję o powołaniu odrębnego zespołu, któremu powierzone zostanie opracowanie ww. standardów, co powinno nastąpić w 2020 r. Po ich opracowaniu standardy te zostaną przekazane wojewódzkim konserwatorom zabytków, w trybie art. 90 ust. 3 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami,   
w formie wytycznych Generalnego Konserwatora Zabytków dotyczących postępowania organów konserwatorskich w sytuacji, gdy zaistnieje konieczność przeprowadzenia badań archeologicznych na obszarze morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej RP.

* **Plany zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich we właściwości Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni**

W dniu 10 kwietnia 2019 r. Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni ogłosił postępowanie w trybie nieograniczonego przetargu na wybór wykonawcy O**pracowań projektów planów zagospodarowania przestrzennego wraz z prognozami oddziaływania na środowisko dla wód portowych Gdańska, Gdyni, Władysławowa i Helu**. Ogłoszenie zostało zamieszczone na głównej stronie urzędu, a także na stronie internetowej Platforma e-Usług Smart PZP oraz w Suplemencie do Dziennika Unii Europejskiej. W dniu 25 maja 2019 r. postępowanie zostało unieważnione, ponieważ nie zgłoszono żadnej oferty niepodlegającej odrzuceniu.

W dniu 11 października 2019 r. Dyrektor ogłosił postępowanie w trybie nieograniczonego przetargu na wybór wykonawcy O**pracowań projektów planów zagospodarowania przestrzennego wraz z prognozami oddziaływania na środowisko dla wód portowych Gdańska, Gdyni i Helu oraz Opracowanie projektu planu zagospodarowania przestrzennego wraz z prognozą oddziaływania na środowisko dla Zatoki Gdańskiej. W dniu 23 października 2019 r. zamawiający dokonał wyboru najkorzystniejszej oferty.**

**Następnie w dniu 30 października 2019 r. Dyrektor ogłosił postępowanie w trybie nieograniczonego przetargu na wybór wykonawcy Opracowania projektu planu zagospodarowania przestrzennego wraz z prognozami oddziaływania na środowisko dla wód portowych Władysławowa. W dniu 28 listopada 2019 r. dokonano wyboru najkorzystniejszej oferty.**

* **Plany zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich we właściwości Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku**

W dniu 10 lipca 2019 r. odbyło się pierwsze spotkanie konsultacyjne dotyczące projektów planu zagospodarowania wód wewnętrznych portów morskich w Łebie, Rowach i Ustce. Spotkanie odbyło się w Ustce. W dniu 4 września 2019 r. odbyło się pierwsze spotkanie dotyczące projektów planu zagospodarowania wód wewnętrznych portów morskich w Darłowie, Kołobrzegu i Dźwirzynie. Spotkanie odbyło się w Kołobrzegu.

* **Plany zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich we właściwości Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie**

W dniu 13 lutego 2019 r. zakończono proces zbierania uwag i wniosków do projektów planów zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich dla Zalewu Szczecińskiego i Kamieńskiego wraz z oceną oddziaływania na środowisko (Projekty zostały wyłożone do publicznej konsultacji w dniu 27 grudnia 2018 r.). Dnia 16 stycznia 2019 r. odbyła się publiczna debata nad projektami planów w siedzibie Urzędu Morskiego w Szczecinie. Po zakończeniu procesu zbierania uwag i wniosków projekty zostały przekazane do ponownych uzgodnień z właściwymi organami projektu planu, zgodnie z procedurą określoną w artykule 37e ust. 1 pkt. 8 ustawy z dnia 21 marca   
1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polski i administracji morskiej.

W dniu 23 maja 2019 r. w siedzibie Urzędu Morskiego w Szczecinie odbyło się spotkanie z przedstawicielami Republiki Federalnej Niemiec w sprawie planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych zalewu Szczecińskiego. Strona niemiecka była reprezentowana przez przedstawicieli Ministerstwa Energii, Infrastruktury i Rozwoju Kraju Meklemburgii - Pomorza Przedniego, Biura Planowania Przestrzennego i Zagospodarowania Pomorza Przedniego oraz Federalnego Urzędu Żeglugi Morskiej i Hydrografii. Stronę polską reprezentowali pracownicy urzędu morskiego, pracownicy Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz wykonawcy opracowania. Celem spotkania było przedstawienie stronie niemieckiej planu zagospodarowania Zalewu Szczecińskiego oraz prezentacja oceny oddziaływania na środowisko.

## **System Informacji Przestrzennej Administracji Morskiej (SIPAM).**

Liderem projektu jest Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, a partnerami urzędy morskie w Gdyni, Słupsku i Szczecinie. Głównym celem przedsięwzięcia jest cyfryzacja i udostępnianie danych przestrzennych gromadzonych przez administrację morską poprzez digitalizację zasobów analogowych, integrację i harmonizację danych oraz zbudowanie cyfrowego repozytorium, a także upowszechnienie informacji na temat zgromadzonych zasobów poprzez promocję wśród odbiorców.

Na początku 2019 r. odebrano ostatnie produkty w ramach umowy na dostawę i instalację infrastruktury sprzętowo - programowej na potrzeby wdrożenia projektu „System Informacji Przestrzennej Administracji Morskiej (SIPAM).

Przeprowadzono także postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na „Zaprojektowanie, budowę i wdrożenie Systemu Informacji Przestrzennej Administracji Morskiej (SIPAM) wraz z przetworzeniem i migracją danych”. W dniu 14 marca 2019 r. podpisano umowę w ramach ww. zamówienia z terminem realizacji do dnia 14 lipca 2020 r. Przedmiotem zamówienia było zaprojektowanie, budowa, instalacja, uruchomienie oraz wdrożenie oprogramowania Systemu Informacji Przestrzennej Administracji Morskiej (SIPAM), umożliwiającego gromadzenie szeroko rozumianych danych przestrzennych oraz opisowych, ich wyszukiwanie, przetwarzanie, przeglądanie, pobieranie, analizowanie, a także uruchomienie usług danych przestrzennych świadczonych drogą elektroniczną. Zamówienie obejmowało swoim zakresem: zaprojektowanie, wykonanie i wdrożenie repozytorium danych plikowych; zaprojektowanie, wykonanie i wdrożenie bazy danych GIS; opracowanie jednolitych modeli danych dla zbiorów danych objętych projektem; zaprojektowanie, wykonanie i wdrożenie serwera danych przestrzennych; zaprojektowanie, wykonanie i uruchomienie serwera metadanych; zaprojektowanie, wykonanie i wdrożenie repozytorium RDF i interfejsu SPQRQL; zaprojektowanie, wykonanie i wdrożenie systemu zasilającego SIPAM; zaprojektowanie i wdrożenie dedykowanego oprogramowania; przetworzenie i zharmonizowanie danych administracji morskiej; zaprojektowanie, wykonanie i wdrożenie portalu informacyjnego w technologii CMS; zaprojektowanie, wykonanie i wdrożenie geoportalu z warstwami GIS; zaprojektowanie, wykonanie i wdrożenie interfejsu dostępu do danych (API), w tym zaprojektowanie, wykonanie i wdrożenie mechanizmu eksportu danych do PRG; przeprowadzenie testów funkcjonalnych i wydajnościowych w środowisku docelowym oraz przeprowadzenie cyklu szkoleń z obsługi SIPAM. Wykonawca systemu SIPAM w 2019 r. zrealizował następujące zadnia: Oprogramowanie licencyjne GIS, Digitalizacja dokumentów administracji morskiej i włączenie ich do SIPAM.

Pod koniec 2019 r. wszczęto podstępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na usługi związane z informacją i promocją projektu. Celem działań informacyjno-promocyjnych jest rozpowszechnienie i skuteczne dotarcie z informacją o zakresie i celu projektu SIPAM oraz o produktach, które zostaną wytworzone w ramach jego realizacji, do wszystkich grup interesariuszy projektu oraz do jak największej liczby pojedynczych przedstawicieli tych grup (odbiorców rezultatów projektu), jak również szeroko pojętej opinii publicznej. Celem promocji projektu jest również upowszechnienie wiedzy o usługach dedykowanych dla odbiorców projektu, jak również promowanie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Programu Operacyjnego Polska Cyfrowa.

## **Aktywność przedstawicieli Rzeczypospolitej Polskiej na forum międzynarodowym.**

W 2019 r. 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 MSP - grupa KE) oraz Grupy roboczej HELCOM-VASAB do spraw morskiego planowania przestrzennego (HELCOM-VASAB MSP WG).

Celem Grupy ekspertów państw członkowskich ds. planowania przestrzennego obszarów morskich (MSEG MSP) jest doradztwo Komisji Europejskiej we wszystkich aspektach planowania przestrzennego obszarów morskich. W 2019 r. odbyły się dwa spotkania MSEG MSP: 16-te w dniu 9 kwietnia w Brukseli (Belgia) i 17-te w dniach 18-19 listopada w Rydze (Łotwa).

Celem grupy 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 takich planów jest realizacją regionalnych celów zawartych w Dyrektywie ustanawiającej ramy planowania przestrzennego obszarów morskich (2014/89/UE).   
W pracach grupy biorą udział przedstawiciele Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska. W 2019 r. obyły się dwa spotkania grupy: 18-te w dniach 27-28 marca 2019 r. w Hamburgu (Niemcy) oraz 19-te w dniach 28-29 października 2019 r. w Petersburgu (Rosja). W 2019 r. kontynuowała prace także podgrupa HELCOM-VASAB do spraw danych przestrzennych do morskiego planowania przestrzennego (MSP Data Expert Sub-Group).   
W 2019 r. w ramach MSP Data Expert Sub-Group odbyły się następujące posiedzenia: w dniach 3-4 kwietnia w Kopenhadze (Dania) r. oraz 3-4 października w Warszawie. Celem grupy jest wypracowanie rekomendacji w zakresie wymiany danych do morskiego planowania przestrzennego w odniesieniu do obszaru Morza Bałtyckiego.

Strona polska prowadziła współpracę transgraniczną także w ramach projektu „Pan Baltic Scope”. Celem tej współpracy było osiągnięcie spójnych planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich w obszarze Morza Bałtyckiego oraz zbudowanie długotrwałych mechanizmów współpracy transgranicznej w zakresie planowania. W ramach prac opracowano wspólne narzędzia i podejścia, które mają na celu wsparcie krajowych rozwiązań planistycznych. Konferencja podsumowująca projekt odbyła się w dniach 17 - 19 listopada 2019 r. w Rydze. Wszystkie wyniki projektu: raporty, broszury oraz wykorzystywane narzędzia dostępne są online na stronie internetowej poświęconej wynikom projektu.

Strona polska wzięła także udział w 2019 r. w spotkaniu konsultacyjnym projektów planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich zorganizowanych przez Szwecję oraz opiniowała projekt ww. planów.

# **RYBOŁÓWSTWO I PRZETWÓRSTWO RYB W POLSCE.**

## **Polityka rybołówstwa.**

Podczas prezydencji rumuńskiej w Radzie kontynuowane były prace nad wypracowaniem mandatu negocjacyjnego Rady w odniesieniu do projektu rozporządzenia o Europejskim Funduszu Morskim i Rybackim (EFMR) na lata 2021-2027. Prace te prowadzone były na forum Grupy roboczej   
ds. Wewnętrznej Polityki Rybołówstwa. Priorytetem dla Polski jest kontynuacja wsparcia strukturalnego dla rybołówstwa morskiego, akwakultury i przetwórstwa w jak najszerszym zakresie, dlatego też przedstawiciele RP aktywnie uczestniczyli w pracach nad projektem rozporządzenia, zgłaszając propozycje istotnych dla polskiego rybactwa zmian przepisów oraz inicjując dyskusję w ramach grupy roboczej. Jednocześnie od początku prac nad projektem przedstawiciele Polski zwracali uwagę na fakt, iż nowy fundusz nie odpowiada na potrzeby sektora rybactwa w regionie Morza Bałtyckiego, dla którego doradztwo Międzynarodowej Rady Badań Morza (ICES) na rok 2020 rekomendowało TAC (całkowite dopuszczalne połowy) dla stada dorsza wschodniego oraz śledzia zachodniego na poziomie „0”. Zgłaszając uwagi do projektu rozporządzenia Polska szukała poparcia wśród innych państw członkowskich dla dokonania stosownych zmian przepisów, tak aby nowy fundusz zawierał bardziej elastyczne mechanizmy, które pozwolą państwom członkowskim reagować na problemy pojawiające się w ich regionach. W wyniku prac Grupy roboczej ds. Wewnętrznej Polityki Rybołówstwa oraz COREPER I przygotowany został dokument stanowiący częściowe podejście ogólne Rady   
w odniesieniu do projektu rozporządzenia o EFMR. Dokument ten w dniu 18 czerwca 2019 r. został przyjęty przez Radę ds. Rolnictwa i Rybołówstwa. Polska nie poparła propozycji kompromisowej opracowanej przez prezydencję rumuńską.

W drugiej połowie roku w trakcie prezydencji fińskiej prowadzone były prace nad rozporządzeniem Rady ustalającym uprawnienia do połowów na 2020 rok w odniesieniu do niektórych stad ryb i grup stad ryb   
w Morzu Bałtyckim, które sfinalizowano podczas posiedzenia Rady UE ds. Rolnictwa i Rybołówstwa   
w dniach 14-15 października 2019 r. W odniesieniu do poszczególnych stad eksploatowanych przez Polskę Rada przyjęła następujące ustalenia na 2020 rok (w porównaniu do kwot połowowych obowiązujących na rok 2019):

- dorsz stada zachodniego (podobszary 22-24 Morza Bałtyckiego) – zmniejszono kwotę o – 60%.

Dodatkowo dla dorsza stada zachodniego od dnia 1 lutego do 31 marca, w podrejonach 22-23 i od   
1 czerwca do 31 lipca w podrejonie 24, ustanowiony został okres ochronny. W podobszarze 24 niedozwolone są ukierunkowane połowy dorsza i jest możliwy włącznie przyłów;

- dorsz stada wschodniego (podobszary 25-32 Morza Bałtyckiego) – zmniejszono kwotę o – 92%.

Kwota połowowa dorsza stada wschodniego będzie mogła zostać wykorzystana wyłącznie na przyłów. Zakazane będą połowy ukierunkowane tego gatunku w celach innych niż naukowe. Dodatkowo dla dorsza stada wschodniego od dn. 1 maja do dn. 31 sierpnia, w podrejonach 25-26, ustanowiony został okres ochronny.

W zakresie rybołówstwa rekreacyjnego Rada wprowadziła następujące rozwiązania:

- połowy dorsza nie będą dopuszczalne w podobszarach 25-26; w podobszarze 24 zakazane będą połowy powyżej 6 Mm;

- w podobszarach 22-23 i w podobszarze 24 do 6 Mm zatrzymać będzie można maksymalnie   
5 sztuk dorsza na osobę na dzień, a w okresie od 1 lutego do 31 marca w podobszarach 22-23  
i w podobszarze 24 do 6 Mm maksymalnie 2 sztuki na osobę na dzień.

Podczas prezydencji fińskiej prowadzone były również prace nad rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającym rozporządzenie (UE) 2016/1139 w zakresie wprowadzenia pułapów zdolności połowowej w odniesieniu do dorsza atlantyckiego ze wschodniej części Morza Bałtyckiego, gromadzenia danych i środków kontroli na Morzu Bałtyckim oraz zmieniającym rozporządzenie (UE)   
nr 508/2014 w odniesieniu do trwałego zaprzestania działalności połowowej flot poławiających dorsza atlantyckiego ze wschodniej części Morza Bałtyckiego. Celem rozporządzenia jest łagodzenie skutków społeczno-gospodarczych związanych z decyzją o zamknięciu w 2020 r. ukierunkowanych połowów dorsza we wschodnim Bałtyku i znacznym ograniczeniu działalności połowowej mającej wpływ na to stado dorsza. Doszło również do znacznego zmniejszenia możliwości połowowych dotyczących dorsza i śledzia w zachodniej części Bałtyku.

Podczas posiedzenia Rady UE ds. Rolnictwa i Rybołówstwa w dniach 16-17 grudnia 2019 r. Rada ustaliła podejście ogólne w sprawie ww. rozporządzenia nowelizującego. Zgodnie z uzgodnionym przez Radę UE kompromisowym tekstem prezydencji, państwa członkowskie po spełnieniu warunków określonych w rozporządzeniu będą mogły stosować środki na rzecz trwałego zaprzestania działalności połowowej. Wypracowane podejście ogólne stanowiło mandat Rady UE do negocjacji z Parlamentem Europejskim.

W zakresie realizacji polityki rybołówstwa poza obszarem Morza Bałtyckiego najistotniejsze było przyjęcie na posiedzeniu Rady UE ds. Rolnictwa i Rybołówstwa w dniach 16-17 grudnia 2019 r. rozporządzenia Rady ustalającego uprawnienia do połowów na 2020 rok dla pewnych stad ryb i grup stad ryb, stosowane w wodach UE oraz – w odniesieniu do statków UE – w niektórych wodach nienależących do UE. Polska popiera zarządzanie zasobami zgodnie z celami WPRyb (ustalanie TAC na podstawie dostępnego doradztwa naukowego, przyjętych planów zarządzania i osiągniecia MSY do roku 2020). W zakresie TAC ustalanego dla stad ważnych dla Polski Polska zaakceptowała propozycję. Kluczowe dla Polski przyjmowane na grudniowej Radzie UE kwoty to: dorsz na obszarze Svalbard (obszar I i IIB), halibut niebieski obszaru I,II (wody międzynarodowe NEAFC) karmazyn Morza Irmingera, karmazyn obszaru I,II (wody międzynarodowe NEAFC) oraz makrela i śledź na północnym Atlantyku, wykorzystywane przez flotę dalekomorską.

Kontynuowano również prace nad projektem rozporządzenia o Europejskim Funduszu Morskim   
i Rybackim na lata 2021-2027. Kompromisowy dokument opracowany pod przewodnictwem prezydencji fińskiej został rozpatrzony i przyjęty w trakcie posiedzenia Rady UE ds. Rolnictwa i Rybołówstwa w dniu 15 października 2019 r. Jednocześnie przedstawiciele Polski ponownie zwracali uwagę na fakt, iż nowy fundusz nie odpowiada na potrzeby sektora rybactwa w regionie Morza Bałtyckiego. Dla Polski była to kwestia fundamentalna, szczególnie wobec drastycznego pogorszenia w ostatnim czasie sytuacji   
w sektorze rybołówstwa morskiego w związku z wejściem w życie rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/1248 z dnia 22 lipca 2019 r. ustanawiającego środki w celu zmniejszenia poważnego zagrożenia dla ochrony stada dorsza atlantyckiego (Gadus morhua) ze wschodniej części Morza Bałtyckiego oraz wydaniem rozporządzenia Rady (UE) 2019/1838 z dnia 30 października 2019 r. ustalającego uprawnienia do połowów na 2020 rok w odniesieniu do niektórych stad ryb i grup stad ryb w Morzu Bałtyckim oraz zmieniającego rozporządzenie (UE) 2019/124 w odniesieniu do uprawnień do połowów w innych wodach, co spowodowało dla większości polskich armatorów utratę możliwości prowadzenia działalności zarobkowej opartej na komercyjnych połowach dorsza.

Mając na uwadze dynamikę zmian uwarunkowań prawnych w odniesieniu do sektora rybołówstwa morskiego, Polska nie poparła dokumentu określającego stanowisko Rady UE wobec projektu rozporządzenia o EFMR na kolejną perspektywę finansową UE z uwagi na jego małą elastyczność   
w zakresie specyfik regionalnych. Przyjęcie podejścia ogólnego Rady UE umożliwiło prezydencji fińskiej sformułowanie założeń mandatu i podjęcie negocjacji trójstronnych. W trakcie prezydencji fińskiej zaplanowano dwa trilogi – w dniu 19 listopada 2019 r. oraz w dniu 10 grudnia 2019 r.

## **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 2019 r. polska flota bałtycka liczyła 825 statków rybackich o łącznej zdolności połowowej 15 924,84 GT i 62 820,10 kW. Z kolei polska flota dalekomorska w tym samym czasie liczyła 2 statki rybackie o łącznej zdolności połowowej 16 403,00 GT i 17 400,00 kW. Statki te operowały wyłącznie na wodach poza Morzem Bałtyckim oraz poza polskimi morskimi wodami wewnętrznymi.

## **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), który przygotowuje roczny raport na temat bieżącego stanu zasobów rybołówstwa i jego przyszłego potencjału. 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 stanu zasobów zawierają szeroką analizę stanu zasobów wykorzystywaną jako podstawę do przygotowania przez Komisję Europejską propozycji podziału TAC i kwot połowowych oraz długoterminowych propozycji na temat sposobów zrównoważonego zarządzania rybołówstwem na wodach europejskich. Kwoty połowowe są ustalane corocznie w drodze rozporządzenia Rady UE, określającego możliwości połowowe odłowienia danych stad ryb 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 UE. Państwa członkowskie UE wspólnie korzystają z ekosystemów morskich, od których zależy również polski 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 2019 rok zostały określone w Rozporządzeniu Rady (UE) 2018/1628 z dnia 30 października 2018 r. ustalającym uprawnienia do połowów na 2019 rok w odniesieniu do niektórych stad ryb i grup stad ryb w Morzu Bałtyckim oraz zmieniającym rozporządzenie (UE) 2018/120 ustalające uprawnienia do połowów   
(Dz. Urz. UE L 272 z dnia 31.10.2018 r.).

Poniższa tabela przedstawia wysokość ogólnych kwot połowowych dla UE i Polski na rok 2019 r. (dane MGMiZS):

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Gatunek** | **Podobszary ICES** | **Kwota dla UE na rok 2019 (ton)** | **Ogólna kwota połowowa dla Polski na rok 2019 (ton)** |
| **Śledź** | 22-24 | 9 001 | 1 171 |
| **Śledź** | 25-27,28.2, 29 i 32 | 170 360 | 42 444 |
| **Dorsz** | 25-32 | 24 112 | 6 377 |
| **Dorsz** | 22-24 | 9 515 | 1 111 |
| **Gładzica** | 22-32 | 10 122 | 1 518 |
| **Łosoś\*** | 22-31 | 91 132 | 5 729\* |
| **Szprot** | 22-32 | 270 772 | 79 497 |

\*kwota łososia wyrażona w sztukach

Krajowy podział ogólnych kwot połowowych na Morzu Bałtyckim na rok 2019 został zrealizowany w oparciu o przepisy ustawy z dnia 19 grudnia 2014 r. o rybołówstwie morskim oraz rozporządzenia Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 22 września 2015 r. w sprawie szczegółowego sposobu podziału ogólnych kwot połowowych i dodatkowych kwot połowowych, a także rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 14 marca 2019 r. w sprawie ustalenia ogólnej kwoty połowowej dobijaka i tobiasza na rok 2019. W celu zapewnienia pokarmu dla gatunku dorsza na gruncie prawa krajowego podtrzymano, wprowadzone po raz kolejny limitowanie kwot połowowych na dobijaka i tobiasza.

## **Działania w ramach Porozumienia o ochronie małych waleni ASCOBANS.**

Pod nadzorem Ministerstwa Klimatu i Środowiska jako resortu wiodącego przedstawiciele Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej biorą również udział w spotkaniach ASCOBANS (Porozumienie o ochronie małych waleni Bałtyku, Północno-Wschodniego Atlantyku, Morza Północnego i Irlandzkiego) zajmującego się ochroną małych waleni, zwłaszcza w zakresie zagadnień dotyczących przypadkowego połowu małych waleni w sieci rybackie, tzw. przyłowu, który został uznany za największe zagrożenie dla waleni pochodzenia antropogenicznego.

Ponadto, ASCOBANS analizuje i poszukuje rozwiązań w odniesieniu do ograniczania oddziaływania człowieka na małe walenie, zarówno od strony rybołówstwa (przyłów), zanieczyszczenia, transportu morskiego (zanieczyszczenie i hałas), turystyki (hałas, zanieczyszczenie morza), czy przedsięwziąć infrastrukturalnych na morzu jak sztuczne wyspy, czy farmy wiatrowe. W 2019 r. przedstawiciele Ministerstwa Środowiska//Ministerstwa Klimatu, Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz eksperci ze Stacji Morskiej im. Profesora Krzysztofa Skóry w Helu, brali aktywny udział we wszystkich najważniejszych spotkaniach Porozumienia, w tym w 15. posiedzeniu grupy JASTARNIA (grupa skupiająca się na ochronie małych waleni – morświnów w obszarze Morza Bałtyckiego) w dniach 18-20 marca 2019 r. w Turku, Finlandia oraz 25. Komitecie Doradczym ASCOBANS AC (17-19 września 2019 r., Stralsund, Niemcy).

## **Przetwórstwo ryb w Polsce w 2019 r.**

Na koniec września 2019 r. przetwórstwem ryb w kraju zajmowało się 240 zakładów dopuszczonych do handlu wewnątrz Wspólnoty, spośród których 67 posiadało uprawnienia do sprzedaży produktów rybołówstwa na rynki państw trzecich, tj. aż o 16 mniej niż rok wcześniej. Wielkość i wartość produkcji przetwórstwa rybnego systematycznie zwiększa się w ostatnich latach. W 2019 r. zakłady przetwórstwa rybnego wyprodukowały 588,4 tys. ton produktów rybnych o wartości blisko 12 mld zł. W strukturze produkcji dominowały ryby przetworzone lub zakonserwowane (272 tys. ton), filety świeże i mrożone (115 tys. ton) oraz ryby wędzone (85 tys. ton). Wydajność pracy w przetwórstwie ryb w 2019 r. przekroczyła średnią w przemyśle spożywczym, a produktywność zarówno majątku ogółem, jak   
i majątku trwałego była wyraźnie większa od średniej w całym przemyśle spożywczym. Sytuacja ekonomiczno - finansowa przedsiębiorstw przemysłu rybnego pogorszyła się, ale stan finansowy przedsiębiorstw oceniany był na względnie bezpieczny, o czym świadczył m.in. wysoki udział środków własnych oraz wskaźnik bieżącej płynności finansowej. Zakłady przetwórcze zatrudniały ok. 16,5 tys. osób.

**Konsumpcja ryb w Polsce w 2019 r.**

Spożycie ryb i owoców morza w Polsce w 2019 r. oszacowano na poziomie 13,11 kg na osobę. Najchętniej kupowane gatunki to: śledzie (2,64 kg/osobę, mintaje (2,03 kg/osobę) oraz makrele (1,33 kg/osobę).

## **Popularyzacja produktów rybnych wśród konsumentów.**

W latach 2017 - 2019 r. przedstawiciele branży rybnej w Polsce uczestniczyli m.in. w międzynarodowych targach „Seafood Expo Global” w Brukseli. Znaczący potencjał zakładów przetwórczych branży rybnej (wartość produkcji szacowana jest na 11,7 mld zł), wymaga stałego poszukiwania nowych dostawców i odbiorców na rynkach światowych. Ponadto organizacje producentów i stowarzyszenia realizowały własne kampanie promujące spożycie ryb. Działania te były współfinansowane ze środków Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego (EFMR), w ramach Priorytetu 5. „Wspieranie obrotu i przetwarzania”, zawartego w Programie Operacyjnym „Rybactwo i Morze”.

## **Wspieranie organizacji producenckich.**

W końcu 2019 r. funkcjonowało 17 uznanych organizacji producentów produktów rybołówstwa   
i akwakultury, w tym jedna organizacja międzybranżowa. Wszystkie organizacje w 2019 r. realizowały zatwierdzone plany produkcji i obrotu na 2019 rok, zgodnie z art. 30 ustawy z dnia 5 grudnia 2008 r.   
o organizacji rynku rybnego. W 2019 r. zatwierdzono sprawozdania z wykonania planów produkcji   
i obrotu ww. organizacji w 2018 roku. Zatwierdzone plany produkcji i obrotu będą podstawą rozliczenia wsparcia dla organizacji producentów ze środków Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego (EFMR), w zakresie działania 5.1 „Plany produkcji i obrotu” w ramach Priorytetu 5. Wspieranie obrotu   
i przetwarzania”, zawartego w Programie Operacyjnym „Rybactwo i Morze”.

## **Wymiana handlowa w 2019 r.**

W 2019 r. wysłano za granicę 543,5 tys. ton ryb i ich przetworów. Wartość eksportu wyniosła 2 300 mln euro, co oznacza wzrost o ponad 100 mln euro w stosunku do roku 2018. W 2019 r. warunki handlu zagranicznego pogorszyły się pod wpływem zahamowania spadku cen podstawowych dla polskiego rynku gatunków ryb importowanych i ich szybkiego wzrostu. Wpłynęło to na osłabienie dynamiki wzrostu sprzedaży głównych grup produktów, przy rosnącej wartości. Eksportowano głównie ryby mrożone, filety, ryby wędzone oraz konserwy. Pod względem gatunków dominowały łososie (wędzone), śledzie   
i dorsze. Głównymi rynkami zbytu są kraje UE, głównie Niemcy, Francja, Dania, Wielka Brytania   
i Włochy. Import ryb i przetworów w 2019 r. wyniósł ponad 607 tys. ton o wartości 2 314 mln euro.   
W strukturze ilościowej importu dominują produkty o niewielkim stopniu przetworzenia, które   
w zdecydowanej większości kierowane są do krajowych przetwórni (ryby świeże, chłodzone, mrożone oraz filety i mięso z ryb). Wśród gatunków importowano głównie łososie, śledzie, mintaje, makrele, dorsze i czarniaki. Sprowadzane są głównie ryby morskie. Polska jest importerem ryb głównie   
z Norwegii, Szwecji, Niemiec, Rosji, Danii i Chin.

# **TURYSTYKA W REGIONACH NADMORSKICH.**

## **Działalność turystyczna w obszarach nadmorskich w 2019 r.**

Potencjał turystyczny każdego województwa tworzą jego walory przyrodnicze, kulturowe, infrastruktura turystyczna oraz dostępność komunikacyjna. Najczęściej jednak jest on określany poprzez liczbę turystycznych obiektów noclegowych lub też miejsc noclegowych oferowanych turystom, a jego wykorzystanie mierzone jest m.in. poprzez liczbę korzystających, liczbę udzielonych noclegów oraz średnią długość pobytu turystów w obiektach.

Według metodologii Eurostatu, w Polsce do obszarów nadmorskich zaliczonych zostało 55 gmin. Są one usytuowane nad Morzem Bałtyckim lub pozostają w bezpośredniej bliskości morza: 23 gminy położone są w województwie zachodniopomorskim, 26 - w pomorskim oraz 6 - w warmińsko-mazurskim. Obejmują obszar 7,9 tys. km2 (2,5% powierzchni Polski) i według stanu w końcu czerwca 2019 r. zamieszkiwało je 1,6 mln osób (tj. 4,1% ogółu ludności kraju).

Zgodnie z metodologią Eurostatu przyjętą na potrzeby statystyki w dziedzinie turystyki za obszar nadmorski uznaje się obszary przybrzeżne składające się z gmin (w innych krajach z odpowiednich jednostek administracyjnych) graniczących z morzem lub usytuowanych w jego pobliżu. Obszary nadmorskie w odróżnieniu od pozostałych są klasyfikowane na podstawie odległości danej gminy od morza: jeżeli gmina graniczy z morzem, jest ona z zasady nadmorska; jeżeli gmina nie graniczy   
z morzem, ale 50% jej powierzchni znajduje się w odległości 10 km od morza, również uznaje się ją za gminę nadmorską.

Wg danych Głównego Urzędu Statystycznego[[6]](#footnote-6) w 2019 r. na obszarach nadmorskich funkcjonowało   
2 700 turystycznych obiektów noclegowych, które stanowiły 24,0% ogółu obiektów w kraju.   
W porównaniu z rokiem poprzednim liczba obiektów noclegowych na obszarach nadmorskich zwiększyła się o 76, tj. o 2,9%. Baza noclegowa na obszarach nadmorskich ma charakter typowo sezonowy, znajduje się tu ponad połowa (54%) wszystkich obiektów sezonowych działających   
w Polsce. Najliczniejszą grupę obiektów tworzyły pokoje gościnne - 1 071, które stanowiły 40% wszystkich obiektów działających na obszarach nadmorskich. Drugim rodzajem obiektów pod względem liczebności były ośrodki wczasowe - 513 (19%). Poza wymienionymi baza noclegowa obejmowała jeszcze m.in. 239 zespołów domków turystycznych, 233 hotele, 91 kempingów i pól biwakowych oraz 39 ośrodków kolonijnych.

W 2019 r. spośród ogółu turystów korzystających z obiektów noclegowych pobyt na obszarach nadmorskich lub górskich wybrał co trzeci turysta krajowy i co czwarty turysta zagraniczny. W obiektach zlokalizowanych na obszarach nadmorskich przebywało w 2019 r. 5,3 mln turystów, czyli 14,8% nocujących w obiektach turystycznych na terenie całego kraju. W porównaniu z rokiem poprzednim liczba turystów była większa o 335,7 tys., tj. o 6,8%. Na każde 1000 osób mieszkających na tych terenach przypadało średnio 3 366 turystów.

Zdecydowana większość turystów, bo 2,4 mln (46,0%) korzystała z noclegów w hotelach. Duża liczba turystów wybrała pobyt w ośrodkach wczasowych - 919,6 tys. i innych obiektach hotelowych - 484,5 tys., a po ponad 300 tys. osób przebywało w zakładach uzdrowiskowych i pokojach gościnnych.

Wg danych GUS wśród ogółu korzystających z noclegów w turystycznych obiektach noclegowych 75,9% (4,0 mln) stanowili turyści krajowi, a 24,1% (1,3 mln) - turyści zagraniczni. W odniesieniu do   
2018 r. liczba turystów krajowych była większa o 6,9%, a turystów zagranicznych o 6,3%. Liczba udzielonych noclegów wyniosła 23,1 mln i stanowiła 24,8% wszystkich noclegów udzielonych   
w obiektach w Polsce. Były to pobyty obejmujące przeciętnie 4,4 noclegu (średnia dla kraju wyniosła 2,6 noclegu). Turyści krajowi skorzystali w 2019 r. z 18,1 mln noclegów, a turyści zagraniczni z 5,0 mln. Stopień wykorzystania miejsc noclegowych w obiektach położonych na obszarach nadmorskich   
w 2019 r. wyniósł 50,4%, podczas gdy analogiczny wskaźnik dla całego kraju osiągnął wartość 40,6%.

Na obszarach nadmorskich wyraźne nasilenie ruchu turystycznego występuje w miesiącach letnich.   
W 2019 r. w lipcu i sierpniu w turystycznych obiektach noclegowych położonych na obszarach nadmorskich przebywało łącznie 1,8 mln turystów (892,2 tys. w lipcu oraz 897,4 tys. w sierpniu),   
tj. ponad 1/3 turystów przebywających w ciągu roku na tym obszarze. Liczba korzystających z obiektów noclegowych w tych dwóch miesiącach była niemal czterokrotnie wyższa niż w tzw. najmniej obłożonych, tj. styczniu i grudniu, kiedy to z pobytu w turystycznych obiektach noclegowych skorzystało odpowiednio 234,5 tys. i 248,8 tys. osób. Wyraźny wzrost liczby turystów wystąpił w maju (435,0 tys.)   
i trwał do września (460,0 tys.).

## **Działania Głównego Inspektora Sanitarnego i organów Państwowej Inspekcji Sanitarnej.**

Główny Inspektor Sanitarny wykonuje zadania związane z ochroną zdrowia publicznego wpisujące się w realizację polityki morskiej państwa poprzez wykonywanie przez podległe Graniczne Stacje Sanitarno-Epidemiologiczne (GSSE) w Gdyni, Szczecinie, Świnoujściu i Elblągu działań z zakresu:

* nadzoru sanitarnego nad jednostkami pływającymi o polskiej i obcej przynależności:
* łącznie przeprowadzono 601 kontroli jednostek w celu wydaniaŚwiadectwa Zwolnienia Statku z Zabiegów Sanitarnych (Ship Sanitation Control Exemption Certificate (SSCEC). Wydano taką samą liczbę certyfikatów;
* łącznie przeprowadzono 49 kontroli punktów medycznych na jednostkach o obcej przynależności celem wydania Certyfikatu Medycznego (Medical Certificate) dotyczącego 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 29 kontroli na zlecenie armatorów i właścicieli jednostek pływających, celem wydania przez urząd morski Karty Bezpieczeństwa Żeglugi;
* nadzoru sanitarnego nad portowymi obiektami lądowymi (punkty gastronomiczne, infrastruktura portowa, zakłady pracy) i przystaniami - łącznie przeprowadzono 1615 kontroli;
* nadzoru sanitarnego 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 701 kontroli;
* nadzoru nad wszelkimi zabiegami dezynfekcyjnymi, dezynsekcyjnymi i deratyzacyjnymi wykonywanymi na terenie obiektów portowych i na statkach;
* wykonywania obowiązków wynikających z międzynarodowych przepisów zdrowotnych i konwencji międzynarodowych ratyfikowanych przez Polskę, w tym wykonywanie szczepień ochronnych wymaganych w ruchu międzynarodowym. Łączna liczba wykonanych szczepień w 2019 r. to 947:
* 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.Liczba szczepień w 2019 r. to 915*;*
* w Granicznej Stacji Sanitarno-Epidemiologicznej w Świnoujściu również znajduje się Międzynarodowy Punkt Szczepień (MPR), w którym wykonano 32 szczepienia przeciwko żółtej febrze;
* poradnictwa z zakresu medycyny podróży i szczepień obowiązkowych i zalecanych oraz profilaktyki chorób zakaźnych i pasożytniczych - w 2019 r. udzielono 1995 porad;
* kontroli, zapobiegania i nadzoru nad przypadkami zachorowań na choroby zakaźne zawleczone drogą morską, przeprowadzanie wywiadów i dochodzeń epidemiologicznych:
* przeprowadzono 2 czynności kontrolne na jednostkach przybyłych ze strefy o potencjalnym zagrożeniu epidemiologicznym, celem wydania dokumentu Prawo Wolności Ruchów (Free Pratique);
* współdziałania przy organizowaniu i kierowaniu akcją sanitarną w przypadku zaistnienia stanów masowego zagrożenia i stanów awaryjnych na obszarze wód terytorialnych;
* nadzoru nad warunkami sanitarnymi transportu pasażerskiego na przejściach granicznych morskich;
* nadzoru sanitarnego 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 2019 r. pobrano 434 próbki wody pitnej ze zbiorników statków morskich, jednostek żeglugi śródlądowej oraz infrastruktury portowej do badań mikrobiologicznych);
* uczestniczenia w dopuszczeniu do użytku statków morskich;
* uzgadniania lub opiniowania 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.

Należy wspomnieć również o aspekcie turystycznym, w którym szczególnym zainteresowaniem cieszy się połączenie Świnoujście - Szwecja (a w sezonie letnim również Świnoujście - Dania), gdzie rok do roku odnotowuje się wzrost liczby wykonywanych podróży, co jednocześnie wpływa na wzrost potencjału przewozowego. Do końca III kwartału 2019 r. na Terminalu Promowym w Świnoujściu przeładowano 6 mln ton ładunku oraz odprawiono prawie 1,1 mln pasażerów.

Wpisując się w ramy realizacji polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, organy Państwowej Inspekcji Sanitarnej realizowały również 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 kąpieli (Dz.U. 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 2019 r. wydawane były oceny dotyczące bieżącej jakości wody w kąpielisku. W przypadku przekroczeń dopuszczalnych wartości ww. parametrów wydawany był zakaz kąpieli. Przywrócenie możliwości bezpiecznego kąpania następuje po wykonaniu kolejnego badania wody, które potwierdzi brak przekroczeń. W sezonie kąpielowym w 2019 r. na 163 kąpieliska morskie dla   
4 wydano ocenę bieżącą o nieprzydatności wody do kąpieli 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 2019 r. na 163 kąpieliska morskie dla 47 wydawana była ocena bieżąca o nieprzydatności wody do kąpieli z uwagi na wystąpienie masowego zakwitu sinic. Zjawisko zakwitów z czasem nasiliło się, co jest związane ze wzrostem eutrofizacji Morza Bałtyckiego oraz wzrostem temperatury wody w wyniku globalnego ocieplenia, ale również czynnikami środowiska wpływającymi na pojawianie się sinicowych zakwitów wody, tj. dostępność soli biogenicznych (zwłaszcza fosforanów). Należy wskazać, iż organy Państwowej Inspekcji Sanitarnej realizują zadania z zakresu potencjalnego wpływu zanieczyszczenia wód na stan zdrowia osób korzystających z kąpielisk, za które jest odpowiedzialny resort zdrowia, nie prowadzą jednak analiz możliwych do wdrożenia działań, które pozwoliłby na zabezpieczenie i ochronę gospodarowania wodami.

Ponadto, corocznie w celu zapewnienia aktywnego rozpowszechniania aktualnej informacji dotyczącej jakości wody w kąpieliskach oraz dostępnej infrastruktury kąpieliskowej, Główny Inspektorat Sanitarny zgodnie z przepisami art. 347 ust.3 ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. - Prawo wodne prowadzi Serwis kąpieliskowy. Serwis kąpieliskowy funkcjonuje w postaci strony internetowej, która umożliwia 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. Serwis kąpieliskowy w 2019 r. cieszył się dużym zainteresowaniem wśród osób planujących wyjazd w okresie letnim nad Morze Bałtyckie i miał bez wątpienia wpływ na rozwój turystyki w miejscowościach, które posiadały kąpieliska, jak również przyczynił się do podniesienia bezpieczeństwa zdrowotnego osób korzystających z kąpielisk, jak również pozwalał na świadomy wybór miejsca do rekreacji w skali całego kraju.

## **Działania Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku.**

Realizacją założeń polityki morskiej RP w zakresie ochrony morskiego dziedzictwa kulturowego zajmuje się przede wszystkim Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku (NMM), będące państwową instytucją kultury, działającą na podstawie statutu nadanego przez jego organizatora - Ministra Kultury   
i Dziedzictwa Narodowego. Do głównych zadań NMM należy upowszechnianie wiedzy w dziedzinie muzealnictwa morskiego przez ukazywanie działalności społeczeństw na morzach i oceanach oraz wodach śródlądowych, ze szczególnym uwzględnieniem tradycji morskich Rzeczypospolitej Polskiej, polskiej techniki morskiej, a także krzewienie wartości artystycznych i estetycznych oraz ochrona kulturowego dziedzictwa morskiego.

Misją Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku jest ochrona kulturowego i technicznego dziedzictwa morskiego realizowana poprzez gromadzenie i zabezpieczanie zabytków związanych ze szkutnictwem, okrętownictwem, żeglugą rzeczną i morską, rybołówstwem, żeglarstwem, militarystką i edukacją morską oraz upowszechnianie wiedzy o nich, a także o morskiej historii Polski i jej gospodarce na przestrzeni dziejów.

W 2019 r. Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku działając na mocy porozumienia z dnia 30 września 2005 r. w sprawie prowadzenia spraw z zakresu właściwości Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Gdańsku (Dz. U. Woj. Pom. Nr 105 poz. 2112) wydawało uzgodnienia pozwoleń Urzędu Morskiego w Gdyni i Słupsku na prowadzenie badań archeologicznych oraz pozwoleń wydawanych na przeszukiwanie wraku statku, a także wydało opinie archeologiczne dotyczące inwestycji planowanych na polskich obszarach morskich.

We współpracy z zespołem płetwonurków Baltictech w zakresie dokumentacji stanu zachowania wraków okrętów „Goya” i „General von Steuben” – mających statut mogił wojennych, przeprowadzono badania, będące kontynuacją działań podejmowanych w roku 2018. Badania te potwierdziły, że pomimo objęcia ww. wraków ochroną na mocy zarządzenia Dyrektorów Urzędów Morskich w Słupsku i w Gdyni są one systematycznie penetrowane, również w celach rabunkowych, przez nurków działających wbrew zakazom i bez pozwoleń. Należy podkreślić, że przeprowadzenie pełnego rozpoznania stanu zachowania wraków zalegających na znacznej głębokości jest możliwe jedynie w przypadku zaangażowania firmy nurkowej dysponującej wykwalifikowanym zespołem nurków i odpowiednim zapleczem technicznym.

Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku w 2019 r. wzięło udział w dwóch znaczących projektach europejskich:

* **BalticRIM** - **Baltic Sea Region Integrated Maritime Cultural Heritage Management** - **zintegrowane zarządzanie dziedzictwem morskim w regionie Morza Bałtyckiego**

BalticRIM ma za zadanie dokonać analizy zależności między morskim dziedzictwem kulturowym (maritime cultural heritage - MCH). Poprzez serię zorganizowanych warsztatów MCH & MSP zgromadzi ekspertów w dziedzinie morskiego dziedzictwa kulturowego i morskiego planowania przestrzennego w celu wspólnej optymalizacji i wdrożenia instrumentów planowania przestrzennego oraz lepszego zrozumienia metod ich tworzenia. Główną grupą docelową projektu są organy odpowiedzialne za planowanie przestrzenne i rozwój regionalny w krajach uczestniczących w projekcie. Ponieważ ta podstawowa grupa docelowa jest bezpośrednio zaangażowana w projekt jako partner projektu i jako partner stowarzyszony, oczekuje się, że zalecenia te mogą być bezpośrednio wykorzystane w przygotowywanych obecnie morskich planach przestrzennych. Obszarem testowym dla polskich obszarów morskich jest Zatoka Gdańska, dla której sporządzono w ramach projektu Plancoast w roku 2008 „Pilotażowy projekt planu zagospodarowania przestrzennego zachodniej części Zatoki Gdańskiej”. Wykonawcą tego planu był biorący udział w obecnym projekcie Instytut Morski w Gdańsku. Pozwala to na porównanie stanu wiedzy z momentu zakończenia pierwszej próby utworzenia planu w 2008 r. z wynikami osiągniętymi w projekcie BalticRim. Wpisuje się to w przygotowywane obecnie plany przestrzenne portów Zatoki Gdańskiej. W 2019 r. przeprowadzono prace terenowe, na podstawie których zostaną wskazane najskuteczniejsze obecnie metody wyznaczania zasięgu obszarów, na których może występować dziedzictwo kulturowe związane z osadnictwem pradziejowym.

* **Virtual Arch Visualize to Valorize** **– For a better utilisation of hidden archaeological heritage in Central Europe**

Projekt realizowany jest w ramach Interreg Central Europe w okresie 01.07.2017 r. - 30.06.2020 r.,   
a jego celem jest wykorzystanie walorów kulturowych regionów reprezentowanych w projekcie w budowaniu atrakcyjnego produktu turystycznego. Partnerem wiodącym w Virtual Arch jest Archeological Heritage Office of Saxony w Dreźnie. Pozostałymi partnerami są Fundacja Bruno Kesslera (Trento, Włochy), Muzeum Historii Naturalnej (Wiedeń, Austria), Instytut Archeologii Uniwersytetu Mikołaja Kopernika (Toruń, Polska), Instytut Archeologii Czeskiej Akademii Nauk (Praga, Czechy), Departament Dziedzictwa Kulturalnego Autonomicznej Prowincji Trento (Włochy), Instytut Ochrony Dziedzictwa Kulturalnego Słowenii (Ljubljana, Słowenia), Instytut Archeologii Słowackiej Akademii Nauk (Nitra, Słowacja), Miasto Puck (Polska), Miasto Zadar (Chorwacja).

Projekt Virtual Arch ukazuje regionalne dziedzictwo archeologiczne znajdujące się pod ziemią lub zanurzone pod wodą o znaczeniu globalnym (UNESCO), jak i lokalnym, w tym szczególnie podmiotom lokalnym i regionalnym, które są odpowiedzialne za rozwój gospodarczy. Działania koncentrują się na zrównoważonym użytkowaniu oraz ochronie dotychczas niedostępnego, niewidocznego i mało znanego dziedzictwa archeologicznego poprzez zwiększenie udziału tychże podmiotów publicznych, a także wprowadzenie innowacyjnych podejść i metod wizualizacji.

Polscy partnerzy - Miasto Puck, Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu oraz Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku, jako partner stowarzyszony, mieli za zadanie opisanie i zaprezentowanie podwodnego stanowiska archeologicznego w Pucku w sposób atrakcyjny i maksymalnie dostępny dla wszystkich typów zwiedzających. Jednym z narzędzi temu służących było przygotowanie wirtualnej rekonstrukcji wczesnośredniowiecznego portu w Pucku. W 2019 r. dokonano przygotowania oraz weryfikacji danych dla punktu informacyjnego WiFi utworzonego w porcie rybackim w Pucku, pozwalającego prezentować podwodne dziedzictwo turystom i mieszkańcom korzystającym z własnych urządzeń mobilnych oraz udzielano wsparcia merytorycznego w przygotowaniu wizualizacji 3D, dzięki której możliwe jest zaprezentowanie w budynku bosmanatu w porcie rybackim w Pucku pozostałości wczesnośredniowiecznego portu, wpisanego do rejestru zabytków jako podwodne stanowisko archeologiczne. Opracowana wizualizacja pokazuje zachowane pozostałości podmorskiego portu, niedostępne dotychczas dla szerokiej publiczności, a także pokazuje jak port ten mógł wyglądać   
w okresie swojego funkcjonowania. Pozwala to na „odwiedzenie” zabytku, który ze względu na swą niezwykle delikatną strukturę oraz usytuowanie pod wodą był do tej pory niedostępny dla większości turystów. Projekt będzie kontynuowany.

Narodowe Muzeum w Gdańsku w 2019 r. realizowało również krajowy program Ministerstwa Kultury   
i Dziedzictwa Narodowego pn. „Ochrona zabytków archeologicznych”, w ramach którego realizowano projekt „Wirtualny Skansen Wraków Zatoki Gdańskiej. Ewidencja i inwentaryzacja podwodnego dziedzictwa archeologicznego - etap 3”. W trakcie jego realizacji wykonano inwentaryzację czterech wraków z zastosowaniem technik fotogrametrycznej dokumentacji cyfrowej. Metoda dokumentacji fotogrametrycznej 3D podwodnych stanowisk archeologicznych pozwoliła na bezinwazyjne dokumentowanie obiektów in situ, co stanowi alternatywę dla tradycyjnej podwodnej dokumentacji rysunkowej. Metoda przydatna jest także w celu określania stanu zachowania obiektów podwodnych oraz monitorowania zmian na stanowiskach. Poza sporządzeniem dokumentacji 3D podwodnych stanowisk archeologicznych przeprowadzone badania pozwoliły na dokładne rozpoznanie konstrukcji obiektów (wymiary elementów konstrukcji, sposoby łączenia elementów konstrukcji), a uzyskane wyniki zaprezentowane zostały na stronie internetowej „Wirtualny Skansen Wraków Zatoki Gdańskiej”.

W ramach współpracy międzynarodowej przedstawiciele NMM uczestniczyli w 19. Międzynarodowym Kongresie Muzeów Morskich (International Congress of Maritime Museums), który odbył się w dniach 15 - 20 września 2019 r. w Narodowym Muzeum Morskim i Muzeum Okrętu „Vasa” w Sztokholmie oraz w Muzeum Morskim w Mariehamn (Finlandia). W konferencji wzięło udział ponad 120 osób z 29 krajów, a NMM reprezentował dyrektor NMM, który wygłosił referat zatytułowany „Future of museum-ship Sołdek”.

W dniach 22 i 23 października 2019 r. w ramach współpracy z Komitetem ds. Dziedzictwa Regionu Bałtyku NMM gościło po raz kolejny Grupę Roboczą ds. Podwodnego Dziedzictwa Kulturowego. Działa ona od 2000 r. i zrealizowała jak dotąd szereg projektów dotyczących szeroko pojętego morskiego dziedzictwa kulturowego Bałtyku. Komitet ds. Dziedzictwa Regionu Bałtyku powołany w 1998 r. przez ministrów kultury krajów bałtyckich, w tym Norwegii, działa obecnie pod egidą Rady Państw Morza Bałtyckiego. Opracowuje on spójną strategię zarządzania dziedzictwem kulturowym w regionie. Realizacja zadań Komitetu odbywa się poprzez wdrażanie konkretnych projektów prowadzonych przez grupy robocze.

Przedstawiciele NMM w Gdańsku uczestniczyli w szóstym seminarium Europejskiej Sieci Muzeów Rzecznych, które odbyło się w dniach 10 - 13 września 2019 r. w jednym z 8 oddziałów LWL-Industriemuseum - Muzeum Dziedzictwa Przemysłowego Westfalii - Podnośni dla Statków Henrichenburg w Waltrop w Niemczech. Zgromadziło ono przedstawicieli 10 instytucji z Niemiec, Francji, Wielkiej Brytanii, Austrii, Serbii i Polski. NMM reprezentowali: dr hab. Jerzy Litwin, dr Marcin Westphal, który opowiedział o ostatnim roku w NMM ze szczególnym uwzględnieniem nowego oddziału - Sali BHP oraz Jadwiga Klim, która przedstawiła prezentację poświęconą wystawie czasowej „Uzbrojone rzeki. Flotylle Niepodległej”.

W dniach 20 - 21 czerwca 2019 r. odbyło się VII Spotkanie Państw-Stron Konwencji z 2001 r. o ochronie podwodnego dziedzictwa kulturowego w siedzibie UNESCO w Paryżu we Francji. Ponadto dwoje pracowników NMM dołączyło do składu Komisji doradczej ds. nowotworzonego Muzeum Wraków VRAK w Sztokholmie. W komisji zasiada ok. 20 osób reprezentujących najważniejsze instytucje zajmujące się podwodnymi badaniami archeologicznymi na Bałtyku.

W dniach 18 - 19 czerwca 2019 r. odbyło się spotkanie Programu Współpracy Transgranicznej Polska-Rosja 2014 - 2020, które odbyło się w Kaliningradzie. Podczas spotkania przedstawiono stan realizacji programu oraz dwanaście projektów, które zostały wybrane do dofinansowania w ramach Celu Tematycznego „Dziedzictwo” (wśród nich znalazł się projekt pt.: „2 statki – wspólne morze. Sołdek i Vityaz: dziedzictwo morskie Polski i Rosji”).

W 2019 r. NMM nawiązało również współpracę z duńskim Langelands Museum. Instytucja ta posiada oddział o nazwie Muzeum Zimnej Wojny (Koldkrigsmuseum Langelandsfort), na który składa się kilkunastohektarowy kompleks umocnień nadbrzeżnych, bunkrów, stanowisk ogniowych oraz szereg zabytków techniki wojskowej. Duńskie muzeum planuje w partnerstwie z NMM oraz Stowarzyszeniem Żołnierzy i Sympatyków „Niebieskich Beretów” zorganizować w 2021 r. wystawę czasową, opowiadającą o planach inwazji Układu Warszawskiego na Danię oraz roli, jaką w tych planach odegrać miały polskie siły desantowe.

# **ZARZĄDZANIE MORSKIE.**

## **Zespół Trójstronny ds. żeglugi i rybołówstwa morskiego.**

Zespół działa od listopada 2002 r. i został powołany na wniosek partnerów społecznych przez Ministra Pracy i Polityki Społecznej. Z powodów organizacyjnych i merytorycznych, jest umiejscowiony przy Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, które 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 związanych   
z realizacją celów Zespołu.

W skład Zespołu wchodzą przedstawiciele strony pracowników wyznaczeni przez: Krajową Sekcję Morską Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów   
i Marynarzy (FZZ) oraz Federację Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków (OPZZ), pracodawców (Związek Armatorów Polskich) oraz strony rządowej (minister właściwy ds. gospodarki morskiej, minister właściwy ds. rybołówstwa, minister właściwy ds. pracy, minister właściwy ds. finansów). Ponadto w skład Zespołu, w charakterze doradczym, wchodzą przedstawiciele Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych, Związku Agentów i Morskich Przedsiębiorstw Rekrutacyjnych „APMAR” oraz Północnoatlantyckiej Organizacji Producentów Sp. z o.o.

W 2019 r. odbyły się dwa posiedzenia, podczas których Zespół zajmował się m.in. ustawą regulującą zwolnienie z podatku dochodowego dla marynarzy zamieszkałych na terenie Rzeczypospolitej Polskiej, ubezpieczeniami społecznymi polskich marynarzy, ustawą o pracy na statkach rybackich, zmianami ustawy o pracy na morzu, ratyfikacją poprawek do Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. przyjętych przez Międzynarodową Organizację Pracy w 2016 r. oraz 2018 r., sytuacją w Morskiej Służbie Poszukiwania i Ratownictwa, szkoleniami zawodowymi marynarzy, poziomem oferowanej edukacji morskiej oraz realizacją programów szkoleń dla marynarzy, a także finansowaniem obowiązkowych praktyk dla studentów uczelni morskich. Ponadto, w ramach Zespołu funkcjonuje grupa robocza ds. zmian ustawy o pracy na morzu, która w 2019 r. odbyła dwa spotkania.

## **Zespół Trójstronny ds. prowadzenia dialogu społecznego w sektorze portów morskich.**

Zespół został powołany w 2018 r. na wniosek strony pracowników i strony pracodawców Rady Dialogu Społecznego uchwałą nr 59 z dnia 25 kwietnia 2018 r. przez Ministra Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej. 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. Zespół z powodów organizacyjnych i merytorycznych umiejscowiony jest przy Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, które zapewnia jego obsługę w formie sekretariatu.

W skład Zespołu wchodzą przedstawiciele strony pracowników (NSZZ „Solidarność”, Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, Forum Związków Zawodowych), strony pracodawców (Konfederacja Lewiatan, Pracodawcy RP, Business Centre Club - Związek Pracodawców) oraz strony rządowej (minister właściwy ds. gospodarki morskiej, minister właściwy ds. pracy, minister właściwy ds. gospodarki, minister właściwy ds. transportu). Ponadto w skład Zespołu, w charakterze doradczym, wchodzą 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 S.A., Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., Zarząd Morskich Portów Szczecin-Świnoujście S.A.

W 2019 r. odbyło się jedno posiedzenie Zespołu, podczas którego Zespół zajmował się kwestiami nowelizacji ustawy o portach i przystaniach morskich, ujednoliceniem i wzajemnym uznawaniem uprawnień przez organy jednostek dozoru technicznego (TDT/UDT/WDT), nowelizacją rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 6 lipca 1993 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy w portach morskich i śródlądowych oraz sporami zbiorowymi dotyczącymi wykonywania prac przeładunkowych przez firmy zewnętrzne.

W 2019 r. w ramach Zespołu funkcjonowały trzy zespoły robocze:

- do spraw nowelizacji ustawy o portach i przystaniach morskich,

- do spraw ujednolicenia uprawnień przez organy jednostek dozoru technicznego (TDT/UDT/WDT),

- do spraw BHP w portach.

Dwa pierwsze zespoły w 2019 r. zakończyły już swoje prace, natomiast w ramach zespołu roboczy   
ds. BHP prace są nadal kontynuowane.

## **Zespół Trójstronny ds. przemysłu stoczniowego.**

Zespół został powołany na wniosek, z którym 6 stycznia 2006 r. wystąpiła do Ministra Pracy i Polityki Społecznej Sekcja Krajowa Przemysłu Okrętowego NSZZ „Solidarność”. Decyzję o utworzeniu Zespołu Minister Pracy i Polityki Społecznej podjął w porozumieniu z Ministrem Gospodarki na początku lutego 2006 r. Zadaniem Zespołu jest wypracowywanie, na zasadzie konsensusu, wspólnych stanowisk w sprawach ważnych z punktu widzenia polityki państwa oraz interesów pracowników i pracodawców w sektorze stoczniowym.

W skład zespołu wchodzą przedstawiciele strony rządowej, czyli reprezentanci resortów gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej, rozwoju, finansów, rodziny, pracy i polityki społecznej oraz obrony narodowej. Stronę związkową reprezentują przedstawiciele: Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych, Forum Związków Zawodowych, Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność”. Stronę pracodawców reprezentują przedstawiciele Konfederacji „Lewiatan” oraz Pracodawców RP.

Zespół Trójstronny ds. Przemysłu Stoczniowego wznowił działalność w dniu 8 kwietnia 2013 r. Jego współprzewodniczącymi są Marek Gróbarczyk - minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej, Grzegorz Landowski - Prezes Zarządu Portal Morski Sp. z o.o. oraz Mirosław Piórek - Przewodniczący Sekcji Krajowej Przemysłu Okrętowego, Przewodniczący NSZZ „Solidarność” w Gdańskiej Stoczni Remontowej S.A.

W 2019 r. odbyło się jedno posiedzenie Zespołu Trójstronnego do Spraw Przemysłu Stoczniowego.   
W posiedzeniu licznie udział wzięli przedstawiciele związków zawodowych, przedstawiciele strony pracodawców branży stoczniowej oraz przedstawiciele portów. Na posiedzeniu omówiono kwestie związane z „Manifestem partnerów społecznych Sektora Stoczniowego”, tj. specjalnej strategii przemysłowej mającej sprostać wszelkim wyzwaniom społecznym i gospodarczym zagrażającym sektorowi stoczniowemu. Ponadto podczas posiedzenia omówiono najważniejsze sprawy dotyczące aktualnej sytuacji branży stoczniowej oraz perspektywy jej rozwoju. Szczegółowo omawiano sytuację i perspektywy rozwoju poszczególnych stoczni. Przedmiotem posiedzenia były też kwestie rynku pracy, szkolnictwa wyższego i zawodowego, polityki kadrowej dla przemysłu stoczniowego, proces wdrażania Europejskich Standardów Zatrudnienia. Dyskutowano także na temat realizacji projektów stoczniowych w ramach Strategii na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju oraz założeń Morskiego Funduszu Rozwoju, jako mechanizmu finansowania polskiej gospodarki morskiej. Ponadto omówiono najważniejsze, planowane do realizacji w najbliższych latach inwestycje portowe, m.in. rozbudowę portów centralnego i zewnętrznego w Gdyni i w Gdańsku.

## **Zakończenie**

Dokument pt.: „Raport z realizacji polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej w 2019 r.” stanowi roczne 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.

Na szczeblu krajowym prowadzone były prace legislacyjne nad dostosowaniem aktów prawnych regulujących organizację i funkcjonowanie portów do postanowień rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352 z dnia 15 lutego 2017 r. ustanawiającego ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów.   
Ustawa ma również na celu wzmocnienie pozycji podmiotów zarządzających portami i przystaniami morskimi oraz usprawnienie funkcjonowania portów. Poprawa funkcjonowania polskich portów   
i przystani morskich, w tym świadczonych w polskich portach i przystaniach morskich usług, ma na celu wzmocnienie ich pozycji na międzynarodowym rynku, przede wszystkim w basenie Morza Bałtyckiego.

W dniu 17 września 2019 r. Rada Ministrów przyjęła „Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku” - dokumentu operacyjno-wdrożeniowego, który został przygotowany w celu dalszego rozwoju polskich portów morskich oraz wzmocnienia procesu wykorzystania ich potencjału. Dokument realizujące także cele zawarte w „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku” w zakresie portów morskich, a także „Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020   
(z perspektywą do 2030 r.)”. Głównym celem programu jest trwałe umocnienie pozycji polskich portów morskich jako liderów wśród portów morskich basenu Morza Bałtyckiego, pełniących rolę kluczowych węzłów globalnych łańcuchów dostaw dla Europy Środkowo-Wschodniej oraz zwiększenie ich udziału w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju.

W 2019 r. kontynuowano realizację inwestycji o strategicznym znaczeniu dla państwa oraz dla rozwoju regionów nadmorskich, w tym inwestycji pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”, dla której w 2019 r. wydano decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie infrastruktury dostępowej. Otwarcie Zalewu Wiślanego na Morze Bałtyckie oraz na inne drogi wodne spowoduje zniesienie istniejących barier infrastrukturalnych, ograniczających rozwój północno-wschodniej części Polski. Dzięki temu nastąpi pełne wykorzystanie istniejącego w regionie potencjału logistycznego, odbudowa i rewitalizacja potencjału społeczno-gospodarczego Elbląga, jako regionalnego ośrodka rozwoju oraz przywrócenie gospodarczego znaczenia Zalewu Wiślanego.

W 2019 r. kontynuowane były także prace związane z opracowaniem planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich. Wersja v3 planu zagospodarowania przestrzennego uwzględniająca zgłoszone wcześniej opinie, uwagi i postulaty została opublikowana wraz z aktualizacją oceny oddziaływania na środowisko. Kontynuowano proces składania kolejnych wniosków, uwag i opinii do ustaleń w zakresie oceny oddziaływania na środowisko.

W roku 2019 drugi raz z rzędu w polskich portach morskich udało się przeładować ponad 100 mln ton towarów w skali roku. W 2019 r. przeładunki wzrosły o dodatkowych kilka procent i ustanowiony został nowy rekord w portach na poziomie ok. 110 mln ton (z uwzględnieniem masy własnej jednostek ładunkowych).

Rok 2019 był kolejnym rekordowym rokiem pod względem wielkości dokonanych przeładunków na gdańskich nabrzeżach i w terminalach. Przeładowano ponad 52 mln ton (dla porównania w całym roku 2018 było to ok. 49,0 mln ton towarów). To duży sukces Portu Gdańsk, potwierdzający duży potencjał całej gospodarki morskiej. Dynamika wzrostu przeładunków wyniosła 6,4% rok do roku. Przeładowano m.in. ok. 17,5 mln ton paliw płynnych (+12,8%), ok. 22,9 mln ton drobnicy (z czego ponad 91% skonteneryzowanej) (+6,9%), ok. 4,1 mln ton innych masowych (+5,1%), ok. 6,8 mln ton węgla (-5,8%), ok. 0,6 mln ton zboża (+9,4%).

W przypadku Portu Gdynia w roku 2019 został osiągnięty jeszcze lepszy wynik przeładunków, niż w roku 2018 - cały rok zamknął się przeładunkami na poziomie blisko 24,0 mln ton (+2,0% r/r).   
W 2019 r. przeładowano m.in. ok. 2,9 mln ton węgla i koksu, ok. 3,2 mln ton zboża, ok. 0,4 mln ton drewna, ok. 14,1 mln ton drobnicy (w tym kontenerów) i ok. 1,9 mln ton paliw.

Zespół portów Szczecin-Świnoujście zakończył rok 2019 wynikiem 32 174,8 tys. ton obsłużonych towarów. Dla porównania w rekordowym 2018 r. towarów było o 3,3% więcej, tj. 33 257,4 tys. ton. Na szczycie tabeli wzrostów z dwucyfrowym wynikiem plasowały się zboża (+19%) oraz paliwa (+11%), w tym LNG +22%. W przypadku obrotów gazem LNG przeładowano w 2019 r. 2 406,8 tys. ton   
(30 statkami w tym: 17 statków z Kataru, 10 z USA i 3 z Norwegii). Dla porównania w 2018 r. obsłużono 1 977,4 tys. ton (23 statki w tym: 18 z Kataru, 4 z Norwegii i 1 z USA).

Zarządy portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej zgodnie z założeniami polityki morskiej państwa oraz swoimi głównymi celami strategicznymi kontynuowały prace związane   
z realizacją największych inwestycji w historii odpowiadając na istniejące wyzwania gospodarcze, ekologiczne i technologiczne. Tzw. specustawa portowa z dnia 9 sierpnia 2019 r. o inwestycjach   
w zakresie budowy portów zewnętrznych wprowadzająca ułatwienia proceduralne usprawniające budowę portów zewnętrznych w ramach rozbudowy portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej przyspieszy dodatkowo proces rozbudowy polskich portów morskich i tym samym przyczyni się do umocnienia ich pozycji wśród portów europejskich.

W perspektywie finansowej 2021-2027 planowana jest kontynuacja wsparcia modernizacji portów   
o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Przewiduje się również podjęcie działań na rzecz włączenia wybranych mniejszych portów do sieci kompleksowej TEN-T. Włączenie małych portów, stanowiących ważne ogniwa rozwoju społeczno-gospodarczego do sieci kompleksowej TEN-T, przyczyniłoby się do ich dalszego rozwoju oraz stanowiłoby dodatkowy atut dla pozyskania kolejnych inwestorów stymulujących rozwój polskiej gospodarki morskiej i transportu, z wykorzystaniem możliwości przeładunkowych portów.

Priorytetem dla Polski, jak i dla wszystkich krajów nadbałtyckich jest osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego Morza Bałtyckiego oraz zrównoważony rozwój całego regionu. Polska, jako strona Konwencji Helsińskiej w 2019 r. aktywnie uczestniczyła w działaniach prowadzonych zarówno przez HELCOM w celu zapobiegania i eliminowania zanieczyszczenia Bałtyku, ale również w ramach wszystkich grup roboczych na szczeblu UE oraz IMO wypełniając tym samym zobowiązania międzynarodowe w dziedzinie ochrony środowiska morskiego. Zadania te wymagają ścisłej współpracy ekspertów z różnych dziedzin, w szczególności badaczy środowiskowych, ekonomistów zajmujących się aspektami środowiskowymi oraz administracji państwowej.

Na forum UE podczas prezydencji rumuńskiej w Radzie na forum Grupy Roboczej ds. Wewnętrznej Polityki Rybołówstwa prowadzone były prace nad projektem rozporządzenia o Europejskim Funduszu Morskim i  Rybackim na lata 2021-2027, kontynuowane następnie przez prezydencję fińską. Pod przewodnictwem prezydencji fińskiej przygotowany został kompromisowy dokument, przyjęty następnie przez Radę UE ds. Rolnictwa i Rybołówstwa w październiku 2019 r. Polska od początku prac nad projektem nowego funduszu zgłaszała propozycje istotnych dla polskiego rybactwa zmian przepisów zwracając uwagę na fakt, iż proponowany kształt nowego funduszu nie odpowiada na potrzeby sektora rybactwa w regionie Morza Bałtyckiego.

Prezydencja rumuńska, przy poparciu Polski, doprowadziła do zaawansowania prac poświęconych zmianie rozporządzenia UE 2015/757 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego, mającej na celu częściową harmonizację wymagań rozporządzenia z analogicznymi wymaganiami dotyczącymi monitorowania, raportowania   
i weryfikacji ustanowionymi w 2016 r. przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO). Prace zainicjowane wnioskiem Komisji Europejskiej w okresie prezydencji rumuńskiej prowadzone były   
w organach przygotowawczych Rady ds. środowiska. Uwagi strony polskiej zgłaszane podczas prac doprowadziły m.in. do uwzględnienia istotnych z punktu widzenia systemu monitorowania kwestii dotyczących urządzeń zużywających paliwo, definicji paliw oraz stosownych aktualizacji wykazów urządzeń i rodzajów zużywanych paliw w trakcie okresu raportowego, co wpłynie na spójność wymagań UE oraz regulacji IMO.

W okresie prezydencji rumuńskiej przedstawiciele Polski uczestniczyli także w pracach dotyczących projektu Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie minimalnego poziomu wyszkolenia marynarzy, które koncentrowały się na wprowadzeniu zmian dyrektywy w celu ujednolicenia oraz uproszczenia unijnych regulacji prawnych dotyczących wyszkolenia marynarzy i wydawania im świadectw. Ponadto w okresie prezydencji rumuńskiej Rada UE zakończyła prace nad projektem rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającym system europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych  uchylające dyrektywę 2010/65/UE przyjęciem podejścia ogólnego w dniu 3 grudnia 2018 r. Projekt został uzgodniony z Parlamentem Europejskim w trakcie trilogów, a następnie przyjęty przez PE w dniu 18 kwietnia 2019 r.

W drugiej połowie roku w trakcie prezydencji fińskiej prowadzone były także prace nad rozporządzeniem Rady ustalającym uprawnienia do połowów na 2020 rok w odniesieniu do niektórych stad ryb i grup stad ryb w Morzu Bałtyckim, które sfinalizowano podczas posiedzenia Rady UE ds. Rolnictwa i Rybołówstwa w październiku 2019 r.

W 2019 r. zakończył się „Rejs Niepodległości” - wyjątkowe morskie wydarzenie o symbolicznym znaczeniu, zorganizowane dla uczczenia setnej rocznicy odzyskania przez Polskę niepodległości.   
W rejsie „Daru Młodzieży” dookoła świata wzięło udział niemal 1000 uczestników, z czego ponad 500 stanowili studenci i uczniowie szkół morskich, a 400 osób to laureaci ogólnopolskiego konkursu. Żaglowiec odwiedził 23 porty w kilkunastu państwach świata na pięciu kontynentach promując polską historię. Pokład „Daru Młodzieży” odwiedziło wielu gości oficjalnych, a podczas całego rejsu tysiące ludzi miały okazję usłyszeć o historii Polski i setnej rocznicy odrodzenia państwa polskiego, jak również o jego bogatej morskiej tradycji. W ramach tego morskiego wydarzenia zorganizowano szereg ciekawych wydarzeń kulturalnych promujących polską kulturę, historię i sztukę oraz spotkań biznesowych i międzyrządowych, co zaowocowało podpisaniem wielu umów dotyczących współpracy bilateralnej.

1. ASPA: Szczególnie Chronione Obszary Antarktyki; ASMA: Szczególnie Zarządzane Obszary Antarktyki. [↑](#footnote-ref-1)
2. Wcześniej: Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej. [↑](#footnote-ref-2)
3. Do połowy 2018 r. w miejsce Finlandii obszar koordynowała Nordycka Rada Ministrów. [↑](#footnote-ref-3)
4. Polityka energetyczna Polski do roku 2040 została przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 2 lutego 2021 r. [↑](#footnote-ref-4)
5. Ustawa z dnia 17 grudnia 2020 r. o promowaniu wytwarzania energii elektrycznej w morskich farmach wiatrowych (Dz. U. z 2021 r. poz. 234) weszła w życie w dniu 18 lutego 2021 r. [↑](#footnote-ref-5)
6. Główny Urząd Statystyczny „Turystyka w 2019 r.”, Warszawa, Rzeszów 2020, str.53. [↑](#footnote-ref-6)