

RAPORT Z REALIZACJI POLITYKI MORSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ W 2022 ROKU

Warszawa, sierpień 2023 r.

Wstęp	6
DZIAŁANIA LEGISLACYJNE W ZAKRESIE POLITYKI MORSKIEJ.....	7
Przyjęte akty prawne w 2022 roku.....	7
Rozporządzenia i zarządzenia.....	10
DZIAŁANIA RZĄDU RP W ZAKRESIE POLITYKI MORSKIEJ.....	12
Realizacja priorytetowych zadań na rzecz rozwoju gospodarki morskiej.....	12
Inwestycje morskie realizowane w 2022 r. w tym współfinansowane ze środków unijnych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 oraz CEF.....	18
Realizowane inwestycje związane z rozwojem infrastruktury kolejowej.....	23
Realizowane inwestycje związane z rozwojem infrastruktury drogowej.....	32
Realizacja inwestycji związanych z rozwojem śródlądowych dróg wodnych.....	33
Umowy w sprawie unikania podwójnego opodatkowania.....	35
Uczestnictwo w pracach na forum UE.....	36
Współpraca bałtycka.....	43
Uczestnictwo w pracach komitetów i podkomitetów na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), Organizacji Narodów Zjednoczonych (ONZ) oraz innych organizacji.....	47
DZIAŁANIA NA RZECZ UPROSZCZENIA PROCEDUR W ZAKRESIE ODPRAW TOWARÓW W POLSKICH PORTACH MORSKICH.....	50
Wdrażanie mechanizmów ułatwiających działalność w transporcie morskim.....	50
Uczestnictwo Krajowej Administracji Skarbowej w międzynarodowych działaniach kontrolnych.....	54
Funkcjonowanie Wydziału Morskiego Zwalczenia Przestępczości Pomorskiego Urzędu Celno-Skarbowego.....	55
DZIAŁALNOŚĆ AKADEMII MORSKICH ORAZ UCZELNI PROWADZĄCYCH KIERUNKI ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ POLITYKI MORSKIEJ RP.....	56
Kształcenie kadr branży morskiej.....	56
Uniwersytet Morski w Gdyni.....	57
Politechnika Morska w Szczecinie.....	64
Uniwersytet Gdański.....	69
Uniwersytet Szczeciński.....	72
Politechnika Gdańska.....	76
Akademia Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte w Gdyni.....	79
Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie.....	80
Politechnika Koszalińska.....	83
POLITYKA MORSKA RP W ODNIESIENIU DO REGIONU ARKTYKI I ANTARKTYKI.....	84
Zaangażowanie Rzeczypospolitej Polskiej w regionie Arktyki i Antarktyki.....	84
OCHRONA ŚRODOWISKA MORSKIEGO.....	86
Działania na rzecz ochrony środowiska morskiego na forum IMO.....	86

Działania na rzecz ochrony środowiska morskiego na forum UE.	87
Działania w ramach Ramowej Dyrektywy w sprawie Strategii Morskiej.....	87
Działania w ramach Konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego.....	89
Działania w ramach Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego.	93
BEZPIECZEŃSTWO ŻEGLUGI.	96
Działania Państwowej Komisji Badań Wypadków Morskich.	96
Działania Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (SAR).	97
Działania Straży Granicznej.....	99
Działania Policji.....	102
Działania Marynarki Wojennej RP.....	105
Działania Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej.....	107
Działania mające na celu wzmocnienie bezpieczeństwa żeglugi.	109
WZMOCNIENIE BEZPIECZEŃSTWA ENERGETYCZNEGO KRAJU.....	109
Działania pełnomocnika Rządu ds. Strategicznej Infrastruktury Energetycznej	109
Porozumienie sektorowe na rzecz rozwoju morskiej energetyki wiatrowej w Polsce.	111
Współpraca międzynarodowa w dziedzinie morskiej energetyki wiatrowej.	111
Komitet Sterujący dla Terminala Instalacyjnego dla Morskich Farm Wiatrowych w Morskim Porcie Gdańsk.....	112
RACJONALNE KORZYSTANIE Z ZASOBÓW NATURALNYCH ŚRODOWISKA MORSKIEGO.	112
Realizacja Programu PProGeo.	113
SYTUACJA PRZEMYSŁU STOCZNIOWEGO.	115
Rynek stoczniowy w 2022 r.....	115
Fundusz Rozwoju Spółek S.A.....	116
Stocznia Szczecińska „Wulkan” Sp. z o.o.....	117
Morska Stocznia Remontowa „Gryfia” S.A.....	119
Stocznia Remontowa NAUTA S.A.	121
PGZ Stocznia Wojenna Sp. z o.o.....	121
Remontowa Holding.....	123
Remontowa Shipbuilding S.A.....	123
Gdańska Stocznia Remontowa S.A.....	124
PLANOWANIE PRZESTRZENNE NA MORZU i LĄDZIE.	125
Postępowania w sprawie o wydanie pozwolenia na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich dla przedsięwzięć polegających na budowie morskich farm wiatrowych.	125
Zarządzanie nieruchomościami w granicach portów i przystani morskich.....	125
System Informacji Przestrzennej Administracji Morskiej (SIPAM).	125
Współpraca międzynarodowa w obszarze morskiego planowania przestrzennego.	126

RYBOŁÓWSTWO I PRZETWÓRSTWO RYB W POLSCE.	127
Grupa robocza Rady UE ds. Polityki Rybołówstwa.....	127
Program Fundusze Europejskie dla Rybactwa na lata 2021–2027.	127
Informacja o polskiej flocie rybackiej.....	127
Zarządzanie żywymi zasobami morza.	127
Działania w ramach Porozumienia o ochronie małych waleni ASCOBANS.	130
Ochrona morświna bałtyckiego.	130
TURYSTYKA W REGIONACH NADMORSKICH.	131
Działalność turystyczna w obszarach nadmorskich w 2022 r.	131
Działania Głównego Inspektora Sanitarnego i organów Państwowej Inspekcji Sanitarnej.	132
Działania Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku.	135
ZARZĄDZANIE MORSKIE.	136
Zespół Trójstronny ds. żeglugi i rybołówstwa morskiego.	136
Zespół Trójstronny ds. prowadzenia dialogu społecznego w sektorze portów morskich. .	137
Międzyresortowy zespół ds. zagrożeń wynikających z zalegających w obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej materiałów niebezpiecznych.....	137
Zakończenie	139

Wstęp

„Raport z realizacji polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej” jest corocznym dokumentem rządowym o charakterze sprawozdawczym przedstawiającym działania podejmowane w danym roku 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 2022 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 Ministerstwa Infrastruktury.

DZIAŁANIA LEGISLACYJNE W ZAKRESIE POLITYKI MORSKIEJ.

Przyjęte akty prawne w 2022 roku.

- Ustawa z dnia 12 maja 2022 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków (Dz. U. poz. 1250).

Przyjęty instrument prawny ma na celu w perspektywie długofalowej wyeliminowanie zrzutu odpadów na obszarze Morza Bałtyckiego, stanowiąc część ambitnej polityki środowiskowej realizowanej przez Rząd RP, która wpisuje się w kierunek przyjęty zarówno na poziomie Unii Europejskiej, jak i na forum międzynarodowym, tj. Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Ustawa udoskonala dotychczas funkcjonujące mechanizmy gospodarowania odpadami ze statków w polskich portach i przystaniach morskich. Zarządcy portów obowiązani są do zapewnienia odpowiedniej infrastruktury pozwalającej na odbiór wszystkich kategorii odpadów zgodnie z Międzynarodową konwencją o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Konwencja MARPOL), opracowywania planów gospodarowania odpadami ze statków uwzględniających m.in. nowe taryfy portowe zgodnie z zasadą „zanieczyszczający płaci”, która w swej istocie koncentruje ciężar opłat za gospodarowanie odpadami ze statków na armatorach, których działalność te odpady generuje.

- Ustawa z dnia 7 lipca 2022 r. o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. poz. 1604).

Przyjęta ustawa obejmuje morskie farmy wiatrowe oraz zespoły urządzeń do wyprowadzania mocy certyfikacją realizowaną przez uznane organizacje posiadające upoważnienie do realizacji tych zadań udzielone przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Celem certyfikacji jest zapewnienie bezpieczeństwa procesu projektowania, budowy i eksploatacji morskich farm wiatrowych w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej. Głównym celem proponowanych zmian jest: poprawa bezpieczeństwa żeglugi, zwiększenie efektywności działań administracji morskiej w imieniu państwa bandery, udoskonalenie narzędzi formalnoprawnych w obszarze sprawowania nadzoru nad czynnościami uznanych organizacji upoważnionych do działania w imieniu państwa bandery, uproszczenie i zaktualizowanie ram prawnych w zakresie dopełniania formalności sprawozdawczych z wykorzystaniem Krajowego Pojedynczego Punktu Kontaktowego przez statki wchodzące do i wychodzące z portów morskich, usprawnienie funkcjonowania systemu ochrony żeglugi i portów, umożliwienie budowy przez administrację morską portu do obsługi morskich farm wiatrowych.

- Ustawa z dnia 27 października 2022 r. o zmianie ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. poz. 2515).

Ustawa znowelizowała przepisy dotyczące wydawania pozwoleń na wznoszenie lub wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich oraz pozwoleń lub uzgodnień dla kabli lub rurociągów dotyczących zespołu urządzeń służących do wyprowadzenia mocy. Ustawa miała na celu uporządkowanie przepisów, uproszczenie niektórych procedur i wprowadzenie szeregu ułatwień dla inwestorów. Dodatkowo wprowadzono zmiany w zakresie dotyczącym mechanizmu rozstrzygania faktycznego „remisu” w postępowaniach rozstrzygających. Ponadto, znowelizowano m.in. przepisy dotyczące badań naukowych na morzu oraz określania granic pasa technicznego i ochronnego.

- Ustawa z dnia 15 grudnia 2022 r. o szczególnej ochronie niektórych odbiorców paliw gazowych w 2023 r. w związku z sytuacją na rynku gazu (Dz. U. poz. 2687 z późn. zm.).

Ustawa wprowadziła poprawki do ustawy z dnia 17 grudnia 2020 r. o promowaniu wytwarzania energii elektrycznej w morskich farmach wiatrowych (Dz. U. z 2023 r. poz. 1385 z późn. zm.). Nowe przepisy wprowadziły niezbędne modyfikacje redakcyjno-techniczne w celu wyeliminowania wątpliwości interpretacyjnych. Dodano również przepisy umożliwiające poprawę warunków inwestycyjnych dla realizowanych projektów morskich farm wiatrowych dotyczące m.in. mechanizmu umożliwiającego

wytwórcy zmianę sposobu rozliczania prawa do pokrycia ujemnego salda, a także kwestii waloryzacji poziomu wsparcia.

Powyższą ustawą znowelizowano również ustawę z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2023 r. poz. 960 z późn. zm.). Zaproponowane zmiany dotyczyły m.in. wydłużenia terminu ważności pozwoleń na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń dla morskich farm wiatrowych.

Ponadto, niniejsza ustawa wprowadziła zmiany w ustawie z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. 2023 poz. 1478 z późn. zm.) dotyczące wyłączenia konieczności uzyskania pozwolenia wodnoprawnego dla kabli wyprowadzających moc z morskich farm wiatrowych oraz zmiany w ustawie o bezpieczeństwie morskim dotyczące wyłączenia z obowiązku certyfikacji lądowej części zespołu urządzeń do wyprowadzania mocy z morskich farm wiatrowych.

- Uchwała nr 76/2022 Rady Ministrów z dnia 6 kwietnia 2022 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Budowa Polskiego Ośrodka Szkoleniowego Ratownictwa Morskiego w Szczecinie” (M.P. poz. 441 z późn. zm.).

Celem programu realizowanego w latach 2022-25 jest stworzenie nowoczesnego ośrodka naukowo-dydaktyczno-szkoleniowego spełniającego wymogi efektywnego kształcenia praktycznego studentów oraz zapewniającego warunki do kształcenia wysoko wykwalifikowanych kadr na potrzeby gospodarki morskiej, żeglugi międzynarodowej i śródlądowej, transportu, ratownictwa, geodezji morskiej i lądowej. Wykonawcą programu jest Politechnika Morska w Szczecinie. Umożliwi to m.in. spełnianie międzynarodowych, wspólnotowych i krajowych wymagań w zakresie edukacji morskiej oraz nauczania ustawicznego; rozwinięcie działań integracyjnych w ramach europejskiego wyższego szkolnictwa morskiego; wykorzystanie powstałej infrastruktury w celach naukowo-badawczych, w szczególności do prac w zakresie podstawowej działalności badawczej, eksperymentalnej lub teoretycznej; wypełnienie luki w segmencie szkoleń zarówno dla szeroko pojętej kadry morskiej kształconej przez Politechnikę Morską w Szczecinie, jak również dla pracowników instytucji i organów nadzoru morskiego, służb ratowniczych oraz instytucji i urzędów zajmujących się eksploatacją i ochroną zasobów morskich; szkolenie teoretyczne i praktyczne dla służb bezpieczeństwa publicznego, w szczególności: służb poszukiwania i ratownictwa morskiego (SAR), Straży Granicznej, Policji, Straży Pożarnej, jak również realizację ćwiczeń w ramach międzynarodowych grup reagowania kryzysowego w zakresie wypadków morskich.

Polski Ośrodek Szkolenia Ratownictwa Morskiego (POSRM) będzie pierwszą kompleksową inwestycją na terenie kraju, umożliwiającą realizację międzynarodowych i wspólnotowych wymagań w zakresie edukacji morskiej oraz nauczania ustawicznego, przygotowującego do pracy w sektorze gospodarki morskiej, off-shore ze szczególnym uwzględnieniem energetyki morskiej, w tym farm wiatrowych, w zakresie ochrony środowiska, bezpieczeństwa, ratownictwa i zarządzania kryzysowego.

- Uchwała nr 38/2022 Rady Ministrów z dnia 1 marca 2022 r. zmieniająca uchwałę w sprawie terminala instalacyjnego dla morskich farm wiatrowych.

Warunkiem zapewnienia skutecznego rozwoju polskiego offshore wind, w tym osiągnięcia celów „Polityki energetycznej Polski do 2040 r.”, jest stworzenie odpowiedniego zaplecza portowego do obsługi morskich farm wiatrowych. Szerokie włączenie polskich portów morskich w projekt polskiego offshore wind przełoży się na zwiększenie bezpieczeństwa energetycznego państwa przy pełnym poszanowaniu wymogów środowiskowych, a także zapewni sprawny i skuteczny rozwój nowego sektora gospodarki z możliwie największym udziałem podmiotów krajowego łańcucha dostaw (tzw. local content), na czym skorzysta cały system społeczno-gospodarczy Polski.

W dniu 1 marca 2022 r. Rada Ministrów podjęła uchwałę zmieniającą (nr 38/2022), która wskazuje morski port Gdańsk jako lokalizację terminala instalacyjnego przeznaczonego dla potrzeb organizacji procesu budowy i obsługi morskich farm wiatrowych na Bałtyku. Zmiana lokalizacji w treści uchwały Rady Ministrów wynikała z zawarcia porozumienia biznesowego przez spółki objęte nadzorem

właścicielskim Ministra Aktywów Państwowych odpowiedzialne za realizację ponad 60% planowanych w Polsce inwestycji offshore wind, tj. PGE Polska Grupa Energetyczna S.A. i PKN ORLEN S.A., ich spółki zależne oraz pośrednio nadzorowane przez Kancelarię Prezesa Rady Ministrów w celu przygotowania portu instalacyjnego offshore wind w porcie zewnętrznym w Gdańsku, który spełni wszystkie kryteria inwestorów branżowych i pozwoli na terminową realizację I fazy rozwoju sektora morskiej energetyki wiatrowej w Polsce.

- Uchwała nr 164/2022 Rady Ministrów z dnia 19 lipca 2022 r. w sprawie terminala produktów rolno-spożywczych.

Od początku wojny na Ukrainie polskie porty morskie zaangażowane były w obsługę produktów handlu zagranicznego Ukrainy, w tym m.in. uczestniczyły w eksporcie zboża ukraińskiego. W skrajnie trudnych uwarunkowaniach uwidoczniła się newralgiczna rola polskich portów, kluczowych nie tylko dla gospodarki, lecz także bezpieczeństwa. W portach dokonuje się także przeładunków sprzętu wojskowego na rzecz bezpieczeństwa Polski i całego regionu. Przyjmując uchwałę Rada Ministrów uznała za zasadne zlokalizowanie w Porcie Gdańsk terminala produktów rolno-spożywczych, w szczególności zboża. Rozwiązanie to wniesie wkład w zapewnienie bezpieczeństwa państwa, w szczególności bezpieczeństwa żywnościowego Polski, a także całej społeczności międzynarodowej.

Lokalizacja terminala produktów rolno-spożywczych w Porcie Gdańsk realizuje założenia „Strategii Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej”. Jest to istotny element bezpieczeństwa państwa, biorąc pod uwagę sytuację geopolityczną, spowodowaną konfliktem zbrojnym na Ukrainie. Sytuacja ta dodatkowo zwiększyła zapotrzebowanie na odpowiednio przygotowaną infrastrukturę do obsługi produktów rolno-spożywczych, w tym w postaci dedykowanych terminali cargo w polskich portach morskich, co pozwoli na zwiększenie potencjału w tym zakresie.

- Uchwała nr 165/2022 Rady Ministrów z dnia 26 lipca 2022 r. w sprawie zabezpieczenia zdolności przeładunkowych węgla przez podmioty zarządzające portami morskimi o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej.

Sytuacja geopolityczna spowodowana konfliktem zbrojnym na Ukrainie zwiększyła zapotrzebowanie na odpowiednio przygotowaną infrastrukturę do obsługi strategicznych nośników energii, w tym w postaci dedykowanych morskich terminali przeładunkowych węgla. Rząd uznał za zasadne pilne realizowanie inwestycji przez podmioty zarządzające portami morskimi o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w celu zwiększenia zdolności przeładunkowych węgla w polskich portach morskich. Uchwała wpisuje się w realizację założeń „Strategii Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej”.

Polские porty morskie zaangażowane były i są w zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego RP. W roku 2022 odnotowano w nich rekordowe przeładunki węgla importowanego z różnych kierunków świata. Intencją uchwały było zwiększenie potencjału w zakresie przeładunków węgla. Kwestią kluczową pozostawało m.in. zabezpieczenie dodatkowych zdolności przeładunkowych przez podmioty zarządzające portami morskimi o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej z wykorzystaniem portów morskich Litwy i Łotwy, a także innych dostępnych portów morskich.

- Zarządzenie nr 235 Prezesa Rady Ministrów z dnia 5 sierpnia 2022 r. w sprawie Komitetu Sterującego dla Terminala Instalacyjnego dla Morskich Farm Wiatrowych w Morskim Porcie Gdańsk (M.P. poz. 772).

Do zadań utworzonego przedmiotowym zarządzeniem Komitetu Sterującego, zgodnie z ustaleniami Rady Ministrów z dnia 30 lipca 2021 r. i z dnia 1 marca 2022 r., należy monitorowanie działań podmiotów zaangażowanych w proces budowy terminala instalacyjnego dla morskich farm wiatrowych w morskim Porcie Gdańsk oraz opracowywanie propozycji działań w zakresie budowy terminala instalacyjnego dla morskich farm wiatrowych.

- Zarządzenie nr 345 Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 października 2022 r. w sprawie Międzyresortowego Zespołu do spraw Materiałów Niebezpiecznych Zalegających na Obszarach Morskich Rzeczypospolitej Polskiej (M.P. poz. 1042).

Prace nad projektem Zarządzenia rozpoczęły się w styczniu 2022 r. i obejmowały konsultacje wewnątrzresortowe, międzyresortowe oraz uzgodnienia na forum Komitetu Rady Ministrów. Zarządzenie zostało opublikowane w dniu 2 listopada 2022 r. i weszło w życie 16 listopada 2022 r. Następnie rozpoczęto prace przygotowawcze w celu zwołania pierwszego posiedzenia Zespołu, wraz z ustaleniem listy przedstawicieli resortów wskazanych w Zarządzeniu.

Do zadań Zespołu należy w szczególności: opracowanie planu działania administracji publicznej w zakresie problematyki związanej z materiałami niebezpiecznymi zatopionymi na obszarach morskich, wskazanie podmiotów odpowiedzialnych za realizację poszczególnych zadań, monitorowanie działań administracji publicznej w zakresie identyfikacji oraz ewentualnego wydobycia i unieszkodliwienia materiałów niebezpiecznych.

Rozporządzenia i zarządzenia.

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 stycznia 2022 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Dz. U. poz. 139).

- Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 10 lutego 2022 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków i trybu przyznawania, wypłaty i zwrotu pomocy technicznej zawartej w Programie Operacyjnym „Rybnactwo i Morze” (Dz. U. poz. 380).

- Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 23 marca 2022 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków i trybu przyznawania, wypłaty i zwrotu pomocy finansowej na realizację operacji w ramach Priorytetu 5. Wspieranie obrotu i przetwarzania, zawartego w Programie Operacyjnym „Rybnactwo i Morze” (Dz. U. poz. 704).

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 20 kwietnia 2022 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wykszolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. 1018).

- Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 25 maja 2022 r. w sprawie szczegółowych wymagań dla elementów zespołu urządzeń służących do wyprowadzenia mocy oraz dla elementów stacji elektroenergetycznych zlokalizowanych na morzu (Dz. U. poz. 1257).

- Zarządzenie Nr 11 Ministra Infrastruktury z dnia 9 czerwca 2022 r. w sprawie powołania Zespołu do spraw wypracowania porozumienia sektorowego na rzecz funkcjonowania i rozwoju polskich portów morskich o znaczeniu regionalnym i lokalnym oraz przystani morskich (Dz. Urz. poz. 18).

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 21 czerwca 2022 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie ramowych programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych dla marynarzy działu maszynowego (Dz. U. poz. 1454).

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 21 czerwca 2022 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie ramowych programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych dla marynarzy działu pokładowego (Dz. U. poz. 1474).

- Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 22 lipca 2022 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie podziału środków finansowych na realizację Programu Operacyjnego „Rybnactwo i Morze” (Dz. U. poz. 1629).

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 lipca 2022 r. w sprawie wzoru wniosku o udzielenie zwolnienia z obowiązku wcześniejszego informowania o odpadach ze statków znajdujących się na statku, każdorazowego zdawania odpadów ze statków przed wypłynięciem z portu lub przystani morskiej oraz każdorazowego wnoszenia opłaty pośredniej oraz wzoru zaświadczenia o udzieleniu zwolnienia (Dz. U. poz. 1704).

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 sierpnia 2022 r. w sprawie wzoru formularza raportu dotyczącego funkcjonowania i stopnia wykorzystania portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków (Dz. U. poz. 1741).
- Zarządzenie nr 235 Prezesa Rady Ministrów z dnia 5 sierpnia 2022 r. w sprawie Komitetu Sterującego dla Terminala Instalacyjnego dla Morskich Farm Wiatrowych w Morskim Porcie Gdańsk (M.P. poz. 772).
- Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 5 września 2022 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków i trybu przyznawania, wypłaty i zwrotu pomocy finansowej na realizację operacji w ramach Priorytetu 3. Wspieranie wdrażania Wspólnej Polityki Rybołówstwa, zawartego w Programie Operacyjnym „Rybacko i Morze” (Dz. U. poz. 1905).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 14 września 2022 r. w sprawie minimalnych poziomów bezpieczeństwa brzegu morskiego oraz przebiegu granicznej linii ochrony brzegu morskiego (Dz. U. poz. 1998).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 września 2021 r. w sprawie granicy portu morskiego w Wolinie (Dz. U. poz. 1821).
- Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 10 października 2022 r. w sprawie szczegółowego zakresu ekspertyz technicznych w zakresie oceny wpływu morskiej farmy wiatrowej i zespołu urządzeń służących do wyprowadzenia mocy na systemy obronności państwa oraz na systemy ochrony granicy państwowej na morzu (Dz. U. poz. 2115).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 października 2022 r. w sprawie granicy portu morskiego w Krynicy Morskiej (Dz. U. poz. 2176).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 października 2022 r. w sprawie granicy portu morskiego w Świnoujściu (Dz. U. poz. 2392).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 października 2022 r. w sprawie granicy portu morskiego w Nowym Świecie (Dz. U. poz. 2295).
- Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 28 października 2022 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków i trybu przyznawania, wypłaty i zwrotu pomocy finansowej na realizację operacji w ramach działań prowadzonych w ramach współpracy, objętych Priorytetem 4. Zwiększenie zatrudnienia i spójności terytorialnej, zawartym w Programie Operacyjnym „Rybacko i Morze” (Dz. U. poz. 2346).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 listopada 2022 r. w sprawie granicy portu morskiego w Kątach Rybackich (Dz. U. poz. 2352).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 listopada 2022 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. poz. 2368).
- Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 4 listopada 2022 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków i trybu przyznawania, wypłaty i zwrotu pomocy finansowej oraz wysokości stawek tej pomocy na realizację działań w ramach Priorytetu 2 - Wspieranie akwakultury zrównoważonej środowiskowo, zasobooszczędnej, innowacyjnej, konkurencyjnej i opartej na wiedzy, zawartego w Programie Operacyjnym „Rybacko i Morze” (Dz. U. poz. 2289).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 8 listopada 2022 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie książeczki żeglarskiej (Dz. U. poz. 2296).
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2022 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie przyjęcia planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000 (Dz. U. poz. 2518).

- Oświadczenie rządowe z dnia 15 listopada 2022 r. w sprawie związania Rzeczypospolitej Polskiej Poprawkami do Załącznika I do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, 1973, sporządzonej w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmienionej Protokołem sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. oraz uzupełnionej Protokołem przyjętym w Londynie dnia 26 września 1997 r., przyjętymi w Londynie dnia 17 czerwca 2021 r. (Dz. U. poz. 2538).

- Rozporządzenie Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej z dnia 17 listopada 2022 r. w sprawie wykazu inwestycji w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności kwalifikujących się do objęcia wsparciem o charakterze bezzwrotnym oraz w ramach których wsparcie zwrotne przyznawane w formie pożyczki może podlegać umorzeniu (Dz. U. poz. 2413).

- Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 24 listopada 2022 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków i trybu przyznawania, wypłaty i zwrotu pomocy finansowej na realizację operacji w ramach Priorytetu 5. Wspieranie obrotu i przetwarzania, zawartego w Programie Operacyjnym „Rybnactwo i Morze”(Dz. U. poz. 2458).

- Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 16 grudnia 2022 r. ws. rodzajów przepływów pieniężnych uwzględnianych przy obliczeniu ceny skorygowanej i szczegółowego sposobu kalkulacji tej ceny (Dz. U. poz. 2753).

- Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 16 grudnia 2022 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie podziału środków finansowych na realizację Programu Operacyjnego „Rybnactwo i Morze” (Dz. U. poz. 2712).

- Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 23 grudnia 2022 r. w sprawie określenia współczynników przeliczeniowych na rok 2023 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 (Dz. U. poz. 2799).

DZIAŁANIA RZĄDU RP W ZAKRESIE POLITYKI MORSKIEJ.

Realizacja priorytetowych zadań na rzecz rozwoju gospodarki morskiej.

- **Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską na lata 2016 - 2023.**

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

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

Najistotniejsze osiągnięte w 2022 r. rezultaty w ramach realizacji inwestycji:

- Zakończenie I etapu budowy – uruchomienie kanału żeglugowego przez Mierzęję Wiślaną, oddanie do użytku budynku kapitanatu Nowy Świat.

W roku 2022 uzyskano pozwolenia na użytkowanie dla:

- Budynku Kapitanatu Portu Nowy Świat w dniu 01.04.2022 r.;
- możliwości podnoszenia i obracania Mostu południowego w dniu 07.04.2022 r.;
- Kanału Żeglugowego wraz z bramami śluz oraz infrastrukturą związaną z funkcjonowaniem drogi wodnej w dniu 12.05.2022 r.;

- Portu Osłonowego w zakresie obudowy brzegu w formie wygaszacza fal oraz nabrzeża postojowego południowego i nabrzeża połączeniowego, odcinka toru wodnego wraz z obrotnicą oraz infrastrukturą związaną z funkcjonowaniem drogi wodnej W dniu 09.06.2022 r.;
- Portu Osłonowego w zakresie Falochronu Wschodniego oraz Falochronu Zachodniego a także dla Sztucznej Wypływy w dniu 12.08.2022 r.;
- W dniu 8.09.2022 r. podpisano Protokół Odbioru Końcowego I części robót.

Stan zaawansowania rzeczowe robót budowlanych na dzień 31 grudnia 2022 r.:

- zaawansowanie części I – 100%;
- zaawansowanie części II – 79%.
- zaawansowanie części III – 78%.

W dniu 17 września 2022 r. odbyło się uroczyste otwarcie przekopu na Mierzei Wiślanej – przedsięwzięcia będącego główną częścią drogi wodnej między Zalewem Wiślanym a Zatoką Gdańską. W uroczystości uczestniczyli m.in. Prezydent RP, Prezes Rady Ministrów, Minister Infrastruktury oraz Wicemarszałek Sejmu. Obecni byli również szefowie resortów, parlamentarzyści, przedstawiciele administracji morskiej, przedstawiciele branży morskiej oraz wysocy rangą przedstawiciele instytucji sektora gospodarki morskiej, jak również przedstawiciele władzy samorządowej. Kanał żegludowy przez Mierzę Wiślaną jest częścią nowej drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską. Budowa kanału to jedna z najbardziej skomplikowanych inwestycji hydrotechnicznych w Polsce. Realizacja tej strategicznej dla Polski inwestycji trwała 35 miesięcy. Gwarantuje ona Polsce swobodny dostęp z Zalewu Wiślanego do Zatoki Gdańskiej. Łączna długość kanału to około 1300 m, szerokość w najszerszym miejscu to 120 m i głębokość - 5 m. Całkowita długość drogi wodnej z Zatoki Gdańskiej przez Zalew Wiślany do Elbląga to blisko 25 km. Pierwszą jednostką, która przepełnęła przekop Mierzei Wiślanej podczas uroczystości 17 września był statek Zodiak II należący do Urzędu Morskiego w Gdyni.

Ponadto, zgodnie z uchwałą nr 71/2023 Rady Ministrów z dnia 15 maja 2023 r. zmieniającą uchwałę w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”, wydłużono perspektywę czasową niniejszego projektu do 2024 roku oraz zwiększono budżet programu o 143 mln zł.

- **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. Tory wodne, których parametry determinują możliwość korzystania z portów przez statki morskie podlegają stałemu spłycaaniu, dlatego też dla niezakłóconego funkcjonowania portów niezbędne jest ich cykliczne pogłębianie w celu utrzymania nie pogorszonych 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.

Prace konserwacyjne na polach refulacyjnych w 2022 r. finansowane były ze środków pochodzących z opłat, jakie wносиły podmioty zewnętrzne za odkład urobku na polach Urzędu Morskiego w Szczecinie. Zrealizowano także mniejszy wskaźnik wydobytej kubatury urobku. Prace czerpalne finansowane z programu wieloletniego obejmowały odcinki torów nieobjęte trwającą inwestycją modernizacji toru wodnego Świnoujście-Szczecin do 12,5 m. Łączna kubatura prac wyniosła 205 tys. m³. Pozostałe środki z programu wieloletniego zostały wydatkowane na prace remontowe stałego oznakowania nawigacyjnego oraz paliwo i remonty jednostek pływających Urzędu Morskiego w Szczecinie, które niezbędne są do zapewnienia bezpieczeństwa na torach wodnych zapewniających dostęp do portów o podstawowym znaczeniu.

- **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. poz. 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 2022 zapewniono na realizację Programu wydatki w łącznej kwocie 34 000 tys. zł, z przeznaczeniem dla jednostek realizujących jego zadania, tj. urzędów morskich w Gdyni 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 33 952 tys. zł, co stanowiło 99,9 % kwoty zaplanowanych w 2022 r. środków budżetowych

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 2022 r. zaplanowano realizację zadań w ramach Programu na 5,37 km linii brzegowej, z czego Urząd Morski w Gdyni – 3,2 km, Urząd Morski w Szczecinie – 2,17 km.

Na koniec 2022 r. wykonano zabezpieczenia brzegu morskiego przed zjawiskiem erozji i powodzi od strony morza na łącznej długości 4,73 km, z czego Urząd Morski w Gdyni – 2,68 km, Urząd Morski w Szczecinie – 2,05 km. Niższe niż zakładano wykonanie wartości miernika w przypadku Urzędu Morskiego w Gdyni wynika z unieważnienia postępowania (brak ofert) dla wykonania prac czerpalno – refulacyjnych w rejonie miejscowości Rowy oraz z konieczności zwiększenia wartości wynagrodzeń dla Wykonawców pozostałych inwestycji przewidzianych do wykonania w 2022 r. w zakresie Programu. Również Urząd Morski w Szczecinie zmuszony był dokonać zmian w planie wynikających z wyższych niż zakładano ofert na wykonanie zadań. Zwiększenie kosztów spowodowane było zaistniałymi okolicznościami siły wyższej w postaci wybuchu wojny na terytorium Ukrainy, która w sposób istotny m.in. zaburzyła łańcuch dostaw, doprowadziła do gwałtownego wzrostu cen materiałów i surowców budowlanych oraz kosztów robocizny.

Od rozpoczęcia realizacji Programu do dnia 31 grudnia 2022 r. zrealizowano zadania na łączną kwotę 637 033 tys. zł, co daje wykonanie wydatków w Programie na poziomie 69,9 %.

URZĄD MORSKI W GDYNI

Urząd Morski w Gdyni na realizację zadań w 2022 r. zaplanował 18 360 tys. zł (plan po zmianach), z czego zrealizowano zadania na kwotę 18 312,9 tys. zł.

Mierzeja Wiślana i Zatoka Gdańska

– Umocnienie brzegowe Rewa (km 99,9 – 100,38).

Kontynuacja zadania. Planowane zakończenie: 2024 r. Inwestycja polega na wykonaniu opaski, której głównym materiałem konstrukcyjnym będzie narzut kamienny. Całość budowli zostanie podparta na podbudowie na warstwie separacyjnej w postaci geowłókniny. Konstrukcja od strony lądu zostanie zabezpieczona prefabrykowanym murkiem oporowym, w którym zostaną umieszczone „marki” do założenia mobilnych przegród przeciwpowodziowych. Rzędna góry konstrukcji zostanie ustalona na etapie prac projektowych i ma zapewnić zabezpieczenie zaplecza przed zjawiskami sztormowymi o prawdopodobieństwie 1%. Miejscowości Rewa jest zagrożona powodzią od strony morza, a umocnienie znacząco poprawi ochronę przeciwpowodziową silnie zurbanizowanego zaplecza.

W 2022 r. dla zadania:

- wykonano uzupełnienie projektu budowlanego opaski brzegowej w Rewie;
- procedowane jest uzyskanie pozwolenia na budowę.

Zadanie nie będzie realizowane w 2023 roku ze względu na konieczność zwiększenia środków na zadaniach:

- Przebudowa umocnienia brzegowego w Jastrzębiej Górze (km 134,232-134,465), na wniosek Wykonawcy podpisano aneks do umowy zwiększający wynagrodzenie przysługujące Wykonawcy oraz wydłużający termin realizacji umowy.
- Sztuczne zasilanie w rejonie Władysławowo – Jurata, Wykonawca wystąpił o waloryzację cen za m³ urobku, ze względu na inflację i wzrost cen paliw. Po etapie negocjacyjnym zostanie podpisany aneks zwiększający wartość umowy.

Niezbędne jest również wprowadzenie nowego zadania „Sztuczne zasilanie brzegu morskiego w rejonie Gdańska Brzeźno na km 70,0-71,6” ze względu na konieczność wykorzystania zdeponowanego materiału w ramach Modernizacji Układu Falochronów Portu Północnego w Gdańsku. Poza tym na wskazanym odcinku brzegu istnieje ryzyko przerwania systemu wydym z powodu zbyt wąskich plaż, które są niewystarczające do wygaszenia fali sztormowej.

– Wykonanie wjazdu technologicznego - Wjazd nr 4 Gdynia Oksywie.

Kontynuacja zadania. Planowane zakończenie: 2023 r. Celem inwestycji jest wykonanie wjazdu technologicznego dla służb Ochrony Wybrzeża, który ma służyć do poruszania się samochodów służb oraz ciężkiego sprzętu potrzebnego do remontu, przebudowy umocnień brzegu morskiego, sprzętania osuwisk, gospodarki leśnej.

W dniu 9.05.2022 r. podpisano umowę z wykonawcą robót oraz zrealizowano dostawę płyt drogowych, korytowanie terenu, zbrojenie i betonowanie oczepu platformy, dostawę i montaż prefabrykatów platformy. Zadanie będzie kontynuowane w 2023 r.

– Budowa progów podwodnych Gdynia Orłowo.

Kontynuacja zadania. Planowane zakończenie: 2027 r. Inwestycja polega na wykonaniu progów podwodnych, których zadaniem jest częściowe rozproszenie energii falowania oraz zmniejszenie dysypacji rumowiska morskiego w celu uzyskania możliwie szerokiej i wysokiej plaży. System progów podwodnych dodatkowo utwali sztuczne zasilanie strefy brzegowej.

W 2022 r. wszczęto postępowanie na: „Sporządzenie projektu koncepcyjnego, wykonanie badań terenowych i sporządzenie dokumentacji geologiczno-inżynierskiej, sporządzenie karty informacyjnej przedsięwzięcia”. Ze względu na cenę złożonej oferty postępowanie zostało unieważnione. Postępowanie zostanie wszczęte ponownie. Zadanie będzie kontynuowane w 2023 r.

Otwarte morze

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

Kontynuacja zadania. Planowane zakończenie: 2023 r. Klif w Jastrzębiej Górze jest narażony na silną erozję od strony morza oraz procesy osuwiskowe. Postępujące procesy erozyjne zagrażają bezpieczeństwu budowli usytuowanych na jego koronie. Inwestycja polega na wykonaniu u podnóża skarpy od strony północnej palisady z pali wierconych, zwieńczonej oczepem żelbetowym z narzutem kamiennym od strony wody, oraz wzmocnieniu zbocza skarpy gwoździami gruntowymi i oblicowaniem z siatki stalowej, z matą wegetacyjną, pozwalającą na zazielenienie się zbocza. Długość projektowanego umocnienia – 100 m. W wyniku realizacji zamierzenia nastąpi zwiększenie ochrony podstawy klifu przed niszczącym działaniem morza, zwiększenie stateczności globalnej zbocza, eliminujące możliwość powstania głębokiej powierzchni poślizgu przechodzącej poniżej poziomu morza. Dla inwestycji wydano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach.

W 2022 r. wykonano mapę do celów projektowych, podpisano umowę na nadzór autorski nad realizacją robót, podpisano aneks nr 1 do umowy z wykonawcą robót wydłużający termin realizacji, uzyskano pozwolenie na budowę, podpisano aneks nr 2 zwiększający wynagrodzenie przysługujące Wykonawcy oraz wydłużający termin realizacji umowy oraz zrealizowano prace budowlane i dostawy materiałów: wykonano wykopy, hałdowanie refulatu, dostawy kamienia i gwoździ gruntowych, wykonano narzut z kamienia, kosze zbrojeniowe do pali i koryta odwadniające. Zadanie będzie kontynuowane w 2023 r.

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

Kontynuacja zadania. Planowane zakończenie: 2024 r. W dniu 7.02.2022 roku podpisano umowę z Wykonawcą na wykonanie koncepcji projektowej w 3 wariantach, wykonanie dokumentacji geologiczno-inżynierskiej, a także opracowanie Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia. W ramach zadania wykonano koncepcję projektową odbudowy, remontu i przebudowy umocnienia brzegu w Jastrzębiej Górze. Zadanie będzie kontynuowane w 2023 r.

– **Sztuczne zasilanie w rejonie miejscowości Ustka, Rowy.**

Kontynuacja zadania. Planowane zakończenie: 2023 r. Dnia 19.03.2021 r. podpisano umowę wieloletnią (3-letnią). Szacunkowa objętość prac czerpalno-refulacyjnych ogółem wynosi około 600 000 m³ (minimalna ilość urobku do czerpania wynosi 150 000 m³ w każdym roku trwania umowy).

W 2022 r. wykonano dokumentację projektową i prace czerpalno-refulacyjne związane ze sztucznym zasilaniem brzegu w rejonie miejscowości Ustka na odcinku 231-232 i 229,23-229,38 o kubaturze 150 000 m³. Zadanie będzie kontynuowane w 2023 r.

– **Remont odwodnienia opaski brzegowej w Rozewiu.**

Kontynuacja zadania. Planowane zakończenie: 2023 r. W ramach zadania zostanie wykonany remont odwodnienia opaski brzegowej w Rozewiu, która chroni klif w Rozewiu i rezerwat przyrody Przylądek Rozewski.

W ramach przedmiotowej umowy z Wykonawcą wykonana została dokumentacja geologiczno-inżynierska wraz z analizą stateczności skarpy. Ponadto Wykonawca wystąpił z wnioskiem o aneks terminowy i o możliwość zmiany technologii wykonania remontu odwodnienia. W dniu 7.02.2023 r. podpisano aneks do umowy z Wykonawcą – zakończenie umowy 24 miesiące od podpisania umowy.

Zadanie realizowane jest w formule zaprojektuj i wybuduj. Zadanie będzie kontynuowane w 2023 r.

Półwysep Helski

– **Wykonanie wjazdu technologicznego - OOW Rozewie.**

Celem inwestycji jest wykonanie wjazdu technologicznego dla służb Ochrony Wybrzeża wykonujących zadania w ramach statutowych działań Urzędu Morskiego w Gdyni. Zakres inwestycji obejmuje

wykonanie nawierzchni drogi wraz z odwonieniem oraz umocnienie brzegu na km 12,3 w celu zabezpieczenia konstrukcji zjazdu. W 2022 r. dla zadania:

- podpisano aneks nr 2 do umowy zwiększający wartość umowy, zwiększenie dotyczy robót dodatkowych;
- w dniu 26.05.2022 r. zakończono roboty budowlane;
- rozliczono nadzór autorski;
- uzyskano pozwolenia na użytkowanie i wydzielenie działek.

Zadanie zostało zakończone. Efekt rzeczowy: wjazd technologiczny dla służb Ochrony Wybrzeża.

– **Sztuczne zasilanie w rejonie Władysławowo – Jurata.**

Kontynuacja zadania. Planowane zakończenie: 2023 r. Brzegi morskie Półwyspu Helskiego na wschód od portu we Władysławowie podlegają silnej erozji. Największa erozja dotyczy części nasadowej (km 0-5,5) oraz części centralnej (km 9,5-19,5). Prace czerpalno - refulacyjne prowadzone są w celu zahamowania postępującej erozji i zachowania ciągłości Półwyspu Helskiego. Długookresowe sztuczne zasilanie szczególnie erodowanych odcinków brzegu Półwyspu Helskiego od strony otwartego morza prowadzi do odtworzenia wydmy i plaż, zapewniając bezpieczeństwo zaplecza, przy założeniu odporności na sztorm stuletni. Ze względu na czasowy charakter uzyskanych rezultatów ochronnych wynikający z występowania w przybrzeżu niekorzystnego układu erozyjno-akumulacyjnego, prace refulacyjne powinny być wykonywane co roku.

Wykonano prace czerpalno-refulacyjne związane ze sztucznym zasilaniem brzegu Półwyspu Helskiego na odcinku km 0,100-0,600, 17,5-18,2 i 22,22 - 22,55 o kubaturze 171 291 m³. Zadanie zostało zrealizowane w zaplanowanym zakresie. Zadanie będzie kontynuowane w 2023 r.

Zalew Wiślany, Mierzeja Wiślana (km 0,0 – 47,9), Zatoka Gdańska (km 48,5 – 124), Półwysep Helski (od nasady półwyspu do km 71,5), Otwarte morze, (km 125,0 – 175,33).

– **Monitoring brzegu, badania dotyczące ustalenia aktualnego stanu brzegu morskiego.**

W 2022 r. wykonano monitoring brzegów morskich na podstawie danych uzyskanych metodą lotniczego skanowania laserowego LIDAR, ortofotomapy oraz profili poprzecznych brzegu morskiego. W ramach zadania zostały wykonane kontrole stanu technicznego budowli umocnienia. Dla zadania w 2022 roku wykonano:

- pomiary i zabezpieczenie inklinometru na klifie w Jastrzębiej Górze ok. 133,7 km brzegu morskiego;
- monitoring porealizacyjny szaty roślinnej i siedlisk przyrodniczych projektu: „Ochrona brzegów morskich na wysokości miejscowości Łeba, Rowy, Ustka”;
- opracowanie programu komputerowego do predykcji występowania wysokiego spiętrzenia sztormowego w Krynicy Morskiej i Kątach Rybackich.

Zadanie zostało zakończone. Efekt rzeczowy: długość brzegu morskiego objętego monitoringiem - 315,4 km.

URZĄD MORSKI W SZCZECINIE

Urząd Morski w Szczecinie na realizację zadań w 2022 r. zaplanował 15 640 tys. zł (plan po zmianach), z czego zrealizowano zadania na kwotę 15 639,3 tys. zł.

OTWARTE MORZE

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

Zadanie nie zostało zrealizowane. Po otwarciu ofert kwota, jaką zamawiający posiadał na realizację zadania była niewystarczająca. Ponadto wygenerowane oszczędności na innych zadaniach nie dawały możliwości zrealizowania tego zadania w kwocie jaką zaproponowano w ramach postępowania przetargowego. Powyższe zadanie przeniesiono do planów POBM na 2023 r. zwiększając jego zakres, tj. planowana przebudowa ostróg obejmie odcinek wybrzeża morskiego na km 329,500 - 330,370.

– **Budowa ostróg brzegowych na odcinku brzegu morskiego w miejscowościach Niechorze i Pogorzelica (km 364,30-365,95).**

Inwestycja polegała na budowie systemu ochrony brzegu morskiego w postaci ostróg drewnianych, ażurowych, jednorzędowych na odcinku Niechorze - Pogorzelica w celu zabezpieczenie brzegu morskiego przed negatywnymi skutkami abrazji morskiej. W ramach zadania wykonano dokumentację projektowo- kosztorysową, badania ferromagnetyczne oraz prace budowlane (wraz z dokumentacją powykonawczą).

Zadanie zostało zakończone. Efekt rzeczowy: zabezpieczenie brzegu morskiego (15 szt. ostróg) - długość 1,65 km

– **Wykonanie wielowariantowej koncepcji zadania pn. „Przebudowa zabezpieczeń brzegu w Ustroniu Morskim km 319,00-320,715” - Etap I.**

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

Zadanie zostało zakończone. Efekt rzeczowy: wykonanie 1 kpl. dokumentacji.

– **Sztuczne zasilanie brzegu na Mierzei Jeziora Kopań w miejscowości Wicie km: 260,000-261,190 (w zakresie odcinka 260,790-261,190).**

Zadanie polegało na wykonaniu dokumentacji projektowej (wytycznych do sztucznego zasilania) oraz wykonaniu sztucznego zasilania o kubaturze 50 tys. m², na odcinku brzegu w miejscowości Wicie.

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

– **Skanowanie laserowe morskiej strefy brzegowej w granicach administracyjnych Urzędu Morskiego w Szczecinie (edycja 2022).**

W ramach zadania pozyskano dane przestrzenne obszaru wybrzeża morskiego w technologii lotniczego skanowania laserowego i fotogrametrycznych zdjęć lotniczych oraz je opracowano na potrzeby monitoringu do postaci numerycznego modelu terenu (NMT), numerycznego modelu pokrycia terenu (NMPT), znormalizowanego numerycznego modelu pokrycia terenu (zNMPT) oraz ortofotomapy lotniczej.

Zadanie zostało zakończone. Efekt rzeczowy: długość brzegu morskiego objętego skanowaniem laserowym – 411,2 km.

[Inwestycje morskie realizowane w 2022 r. w tym współfinansowane ze środków unijnych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 oraz CEF.](#)

W 2022 r. w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (POIŚ) realizowano łącznie 19 projektów morskich, którym przyznano łączne dofinansowanie UE w wysokości 3,7 mld zł.

Projekty morskie mają na celu poprawę konkurencyjności polskich portów morskich głównie poprzez: modernizację i rozbudowę infrastruktury portowej i dostępu do portów, inwestycje ograniczające zanieczyszczenia środowiska przez statki, inwestycje dotyczące budowy i modernizacji systemów łączności i nawigacji oraz z zakresu poprawy bezpieczeństwa morskiego. Wsparcie zostały objęte projekty realizowane przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., urzędy morskie w Gdyni i Szczecinie oraz miast: Szczecin i Świnoujście. Poprzez realizację projektów morskich dochodzi do realizacji m.in. wskaźników „Długość zbudowanych lub zmodernizowanych nabrzeży w portach morskich” oraz „Długość zmodernizowanych torów wodnych i podejściowych”. Niektóre projekty morskie dodatkowo służą implementacji dyrektyw oraz umów międzynarodowych, jak projekt pn. „Budowa infrastruktury portowej do odbioru ścieków sanitarnych ze

statków w Porcie Gdynia”, który realizuje Międzynarodową Konwencję o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki (Konwencja MARPOL). Natomiast projekt pn. „Budowa morskiego systemu łączności w niebezpieczeństwie, GMDSS-PL” jest realizowany zgodnie z wytycznymi Międzynarodowej Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (Konwencja SOLAS).

Wśród najważniejszych projektów realizowanych w 2022 r. można wymienić następujące:

- Modernizacja wejścia do portu wewnętrznego (w Gdańsku). Etap IIIA – projekt Urzędu Morskiego w Gdyni. Wartość projektu: 136,54 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 115,90 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: 153,91 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 129,92 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 poszerzenie toru w dnie docelowo do 600 m oraz docelowej głębokości technicznej do docelowej 18 m. Realizacja projektu została zakończona.

- 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 czepalnych 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: 146,5 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 124,5 mln zł. Inwestycja polega na pogłębieniu toru podejściowego do Portu Gdynia do rzędnej 17,00 m (do główek falochronu) oraz poszerzeniu toru podejściowego do 280 m (na długości 3 714 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.

- Wymiana taboru pływającego Urzędu Morskiego w Gdyni - projekt Urzędu Morskiego w Gdyni. Wartość projektu: 80,89 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 68,72 mln zł. Projekt obejmuje zakup 5 jednostek taboru pływającego: specjalistycznej jednostki hydrograficznej wraz z wyposażeniem w postaci nowego systemu gromadzenia i obróbki danych hydrograficznych, jednostki dla obsługi Kapitanatu Portu Gdynia, jednostki do obsługi oznakowania nawigacyjnego na wodach Zalewu Wiślanego oraz 2 szybkich jednostek kontrolno-inspekcyjnych.

- Zintegrowany system oznakowania nawigacyjnego z elementami e-Navigation – projekt Urzędu Morskiego w Gdyni. Wartość projektu: 44,68 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 37,98 mln zł. W ramach projektu planowana jest wymiana i modernizacja systemów oznakowania nawigacyjnego stanowiącego infrastrukturę zapewnienia dostępu do portów (w tym do portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w obszarze Zatoki Gdańskiej), tj. modernizacja infrastruktury Bazy Oznakowania Nawigacyjnego do obsługi technicznej znaków nawigacyjnych, rozbudowa krajowej sieci AIS-PL w rejonie Zalewu Wiślanego, modernizacja wybranych elementów systemu VTS Zatoka Gdańska, dostosowanie informatycznych systemów bezpieczeństwa morskiego do zadań związanych

z wymianą informacji w ramach sieci europejskich, stworzenie narzędzi dla ustanowienia krajowego systemu e-Navigation oraz rozbudowa i modernizacja infrastruktury telekomunikacyjnej dla potrzeb systemów wymiany informacji i bezpieczeństwa morskiego (w tym relacji statek - ład)

- **Budowa morskiego systemu łączności w niebezpieczeństwie - GMDSS-PL** – projekt Urzędu Morskiego w Gdyni. Wartość projektu: 20 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 16,13 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.

- **Modernizacja toru wodnego Świnoujście - Szczecin do głębokości 12,5 m** – projekt Urzędu Morskiego w Szczecinie. Wartość projektu: 1,94 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). Realizacja projektu zakończona w 2022 r.

- **NOSTRIMARIS – budowa dwóch wielozadaniowych jednostek pływających** - projekt Urzędu Morskiego w Szczecinie. Wartość projektu: 217,25 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 183,56 mln zł. Realizacja projektu została zakończona. Jednostki pełnią funkcję lodołamaczy, a także służą do obsługi oznakowania nawigacyjnego, holowania statków, prowadzenia prac hydrograficznych i zwalczania rozlewów. Pełnią również funkcje ratownicze i przeciwpożarowe, wspomagając w tych zadaniach inne służby.

- **Pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia - etapy I i III oraz przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia - etapy II i III** – projekt Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. Wartość projektu: 559,6 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 273 mln zł. W ramach projektu wykonane zostaną następujące prace: przebudowa obrotnicy nr 2 poprzez zwiększenie jej średnicy z 400 m do 480 m wraz z przebudową m.in. Nabrzeża Gościnnego oraz przebudową Nabrzeża Włoskiego, Nabrzeża Norweskiego, Nabrzeża Słowackiego, Nabrzeża Indyjskiego oraz Nabrzeża Helskiego. Projekt obejmuje także pogłębienie akwenów wewnętrznych Portu Gdynia.

- **Rozbudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia - przebudowa i elektryfikacja** – projekt Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. Wartość projektu: 70,16 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 18,29 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** – Wartość projektu: 294,21 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 116,83 mln zł. Realizacja rzeczowa projektu została zakończona. Projekt obejmował 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 Hel skim II.

- Budowa infrastruktury portowej do odbioru ścieków sanitarnych ze statków w Porcie Gdynia – projekt Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. Wartość projektu: 61,77 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: 452,7 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 225,9 mln zł. Inwestycja polega na modernizacji Nabrzeża Czeskiego i Nabrzeża Słowackiego o łącznej długości linii cumowniczej 985 m (do głębokości technicznej 12,5 m i nośności nabrzeża 40 kN/m²), modernizacji infrastruktury technicznej na bezpośrednim zapleczu nabrzeża i likwidację istniejącej rampy ro-ro, dostosowanie parametrów Kanału Dębickiego do obsługi największych statków, jakie mogą zawinąć do portu w Szczecinie, tj. poszerzenie kanału do 200 m na całej jego długości oraz pogłębienie do 12,5 m. Projekt obejmuje też wybudowanie nabrzeża Norweskiego o długości 300 m i głębokości technicznej 12,5 m.

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

- Zakup statku pożarniczego dla Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście - projekt Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Wartość projektu: 42,06 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 34,47 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 portów Szczecin i Świnoujście.

- Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w portach w Szczecinie i w Świnoujściu – projekt Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Wartość projektu: 119,29 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 portów 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.

Inwestycje morskie realizowane w 2022 r. współfinansowane ze środków unijnych w ramach Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF).

Instrument „Łącząc Europę” – CEF (Connecting Europe Facility) wspiera realizację kluczowej infrastruktury w transporcie, energetyce i telekomunikacji. CEF w sektorze transportu służy współfinansowaniu projektów przyczyniających się do rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). Ze środków CEF dofinansowanie mogą otrzymać inwestycje związane z szeroko rozumianym rozwojem portów morskich leżących na sieci TEN-T, w tym m.in. projekty modernizujące dostęp drogowy i kolejowy, tzw. „ostatniej mili” do portów morskich oraz zwiększające dostępność od strony morza, projekty związane z modernizacją infrastruktury portowej, rozwojem autostrad morskich, budowaniem systemów zarządzania ruchem w portach.

Najważniejsze projekty realizowane w 2022 r. w ramach perspektywy 2014-2020:

- Rozbudowa i modernizacja węzłów sieci bazowej w porcie morskim w zakresie dostępowej infrastruktury drogowo-kolejowej (projekt Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A.). Koszt kwalifikowany: 19,36 mln EUR, w tym dofinansowanie z CEF: 3,87 mln EUR.

Celem projektu jest polepszenie dostępności do Portu Gdańsk, zarówno od strony morza, jak i lądu, zwiększenie jego zdolności przeładunkowej oraz podniesienie standardu obsługi statków. Prace dotyczyć będą budowy nowej infrastruktury multimodalnej oraz modernizacji dotychczasowej na odcinku Nabrzeża Przemysłowego, łącznie około 6 km torów kolejowych oraz ok. 1,6 km dróg. Inwestycja wpłynie na usprawnienie połączeń pomiędzy istniejącymi towarowymi multimodalnymi terminalami portowymi oraz siecią TEN-T w obrębie korytarza sieci bazowej Bałtyk – Adriatyk, na odcinku „ostatniej mili”.

- Modernizacja toru wodnego, rozbudowa nabrzeża oraz poprawa warunków żeglugi w Porcie Wewnętrznym w Gdańsku (projekt Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.). Koszt kwalifikowany 110,28 mln EUR, w tym dofinansowanie z CEF: 93,74 mln EUR.

Projekt był realizowany do końca czerwca 2022 r. W ramach projektu została rozbudowana i zmodernizowana infrastruktura portu zwiększająca jego dostępność od strony morza (poszerzenie i pogłębienie toru wodnego w porcie oraz modernizacja nabrzeży) oraz dostosowująca go do zmieniającej się struktury obsługi ładunków i coraz większych rozmiarów obsługiwanych statków (nośność 30 tys. DWT lub długość 250 m i szerokość 35 m). Umożliwi to zwiększenie wolumenu ładunków obsługiwanych w porcie oraz zwiększenie jego wydajności, jak również wpłynie na poprawę warunków nawigacyjnych. W rezultacie nastąpi poprawa takich parametrów jak czas i koszt obsługi statków oraz ładunków, a co za tym idzie wzrost konkurencyjności portu.

- Studium wykonalności wraz z dokumentacją techniczną inteligentnego systemu zarządzania ruchem samochodów ciężarowych w Porcie Gdynia (projekt Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A.). Koszt kwalifikowany 1,35 mln EUR, w tym dofinansowanie z CEF 0,67 mln EUR.

Projekt był realizowany do końca kwietnia 2022 r. Dotyczył opracowania studium wykonalności oraz dokumentacji technicznej dla stworzenia inteligentnego systemu zarządzania ruchem drogowym w Porcie Gdynia. Zakres projektu obejmował również zaprojektowanie narzędzi cyfrowych wspomagających działanie systemu zarządzania ruchem. Realizacja projektu usprawni działania Portu w zakresie szeroko pojętej obsługi ruchu towarowego.

- Rozbudowa infrastruktury dostępu w Porcie Gdynia (projekt Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.). Koszt kwalifikowany 1,35 mln EUR, w tym dofinansowanie z CEF: 0,67 mln EUR.

Projekt polega na wykonaniu prac przygotowawczych prowadzących do rozpoczęcia robót budowlanych związanych z infrastrukturą dostępu dla statków w basenie IV i V Portu Gdynia oraz przebudową dostępu lądowego na odcinku „ostatniej mili”. Opracowana w ramach projektu dokumentacja umożliwi przeprowadzenie projektu inwestycyjnego, który poprawi dostępność transportową portu dla statków.

- Eliminacja wąskich gardeł „ostatniej mili” – budowa parkingu rezerwowego w Terminalu Promowym w Świnoujściu (projekt Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.). Koszt kwalifikowany 6,94 mln EUR, w tym dofinansowanie z CEF 1,39 mln EUR.

Projekt zakończył się we wrześniu 2022 r. Polegał na budowie parkingu dla 278 samochodów ciężarowych oczekujących na odprawę przed wjazdem na promy operujące w ramach autostrady morskiej Szwecja-Polska. Realizacja inwestycji pozwoli na uporządkowanie lokalnego ruchu samochodowego, zwiększając jego płynność i bezpieczeństwo, co przełoży się na eliminację tzw. wąskiego gardła dla dostępu do terminalu promowego oraz tunelu drogowego pod rzeką Świną. W ramach projektu realizowane były m.in. działania związane z opracowaniem dokumentacji projektowej, w tym dokumentacji geologiczno-inżynierskiej geodezyjnej oraz projektu konstrukcji.

- Zrównoważone połączenia morsko-lądowe Polska – Szwecja: Zrównoważona autostrada morska Świnoujście – Trelleborg oparta o ulepszoną infrastrukturę, rozwój transportu intermodalnego oraz integrację korytarzy zaplecza (projekt Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. w partnerstwie ze stroną szwedzką). Koszt kwalifikowany po stronie polskiej 29,81 mln EUR, dofinansowanie z CEF: 22,44 mln EUR.

Celem projektu jest zwiększenie integracji i dostępności europejskich korytarzy transportowych poprzez dodatkowe inwestycje w istniejącą autostradę morską Świnoujście – Trelleborg. Nastąpi zwiększenie przepustowości terminalu promowego w Świnoujściu, dostosowanie portu do obsługi statków o długości całkowitej do 270 m, a także zwiększenie bezpieczeństwa operacji przeładunkowych.

Cargo capacity upgrade and LNG bunkering. Świnoujście – Ystad maritime link - koordynator projektu Gmina Ystad (Szwecja), partnerzy projektu po aneksie nr 1: Polska Żegluga Bałtycka S.A. (PŻB, budowa promu ro-pax z napędem dual-fuel) oraz Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. (dofinansowanie budowy nabrzeża małej skali LNG w porcie zewnętrznym w Świnoujściu). Wyłączony z projektu został Gaz System S.A. (rezygnacja z budowy bunkierki LNG). Aneks wydłuża także okres realizacji projektu do końca 2024 r. Wartość polskiej części projektu 26,4 mln EUR, w tym dofinansowanie ze środków UE 7,9 mln EUR. Cel projektu to rozwój autostrady morskiej Świnoujście – Ystad poprzez zwiększenie przepustowości oraz poprawę efektywności środowiskowej tego połączenia dzięki wprowadzeniu na linię promów z napędem LNG wraz z zapewnieniem dostępu do bunkrowania LNG.

Budowa stacji kolejowej i nabrzeża ciężkiego w Porcie Morskim w Policach - projekt Zarządu Morskiego Portu Police otrzymał dofinansowanie w ramach CEF 2. Wartość projektu 3,477 mln EUR, dofinansowanie 1,738 mln EUR. Projekt ma na celu poprawę dostępności oraz możliwości przeładunkowych Portu Police poprzez budowę dostępu kolejowego oraz dostępności do strony wody poprzez budowę nabrzeża zapewniającego możliwość obsługi statków o zanurzeniu do 12 m. To część globalnego projektu, którego celem jest zwiększenie efektywności i konkurencyjności kompleksowego Portu Police, położonego na korytarzu Morze Północne-Bałtyk. Projekt ten obejmuje opracowanie dokumentacji projektowej robót budowlanych oraz studium wykonalności.

Ponadto w ramach perspektywy finansowej 2021-2027 w dniu 19 stycznia 2022 r. zakończył się pierwszy nabór w ramach CEF-Transport 2021-2027. Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej z udziałem Ministerstwa Infrastruktury oraz Centrum Unijnych Programów Transportowych oceniło przekazane projekty, w tym trzy projekty morskie. Spośród tych projektów dofinansowanie otrzymał projekt złożony przez Port Morski Police „Wzmocnienie trwałości sieci kompleksowej poprzez zwiększenie dostępności i efektywności Portu Police”. Umowa dla tego projektu została podpisana w październiku 2022 roku.

[Realizowane inwestycje związane z rozwojem infrastruktury kolejowej.](#)

W 2022 roku kontynuowane były inwestycje na liniach kolejowych, realizowane w oparciu o „Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku” (KPK). Jest to program wieloletni, który służy wdrażaniu zadań wynikających z dokumentów strategicznych przyjętych przez Radę Ministrów, w tym „Strategii Rozwoju Kraju 2020” oraz „Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku”.

KPK obowiązuje do roku 2023, czyli momentu, w którym kończy się możliwość dofinansowania projektów w ramach perspektywy finansowej Unii Europejskiej na lata 2014-2020. KPK 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.

Zarządca infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. prowadzi na podstawie KPK szereg inwestycji związanych z poprawą dostępu kolejowego do portów morskich, w tym realizuje następujące projekty:

- 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;
- 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

Ogólne cele ww. projektów są następujące: poprawa dostępu i zdolności przeładunkowej polskich portów morskich poprzez likwidację tzw. „wąskich gardeł”, skrócenie czasu dowozu/odwozu ładunków od/do odbiorców/nadawców, poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz ochrony środowiska w obszarze stacji obsługujących porty morskie, jak również wzrost konkurencyjności transportu kolejowego.

Wśród korzyści wynikających z realizacji inwestycji należy wymienić: zapewnienie interoperacyjności kolei, umożliwienie niedyskryminującego dostępu do polskiej infrastruktury kolejowej operatorom z innych krajów, podniesienie parametrów techniczno-eksploatacyjnych infrastruktury kolejowej, jej dostosowanie do potrzeb przewoźników i kontrahentów oraz prognozowanych kierunków rozwoju portów, skrócenie czasu dowozu/odwozu ładunków oraz zapewnienie punktualności realizowanych połączeń całopociągowych, zwiększenie dostępności transportu kolejowego, poprawa przepustowości stacji, skomunikowanie z siecią drogową, poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego i przewożonych ładunków, zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko.

Szczegółowe informacje na temat realizowanych w ramach KPK projektów mających na celu poprawę dostępu kolejowego do portów morskich przedstawiono poniżej:

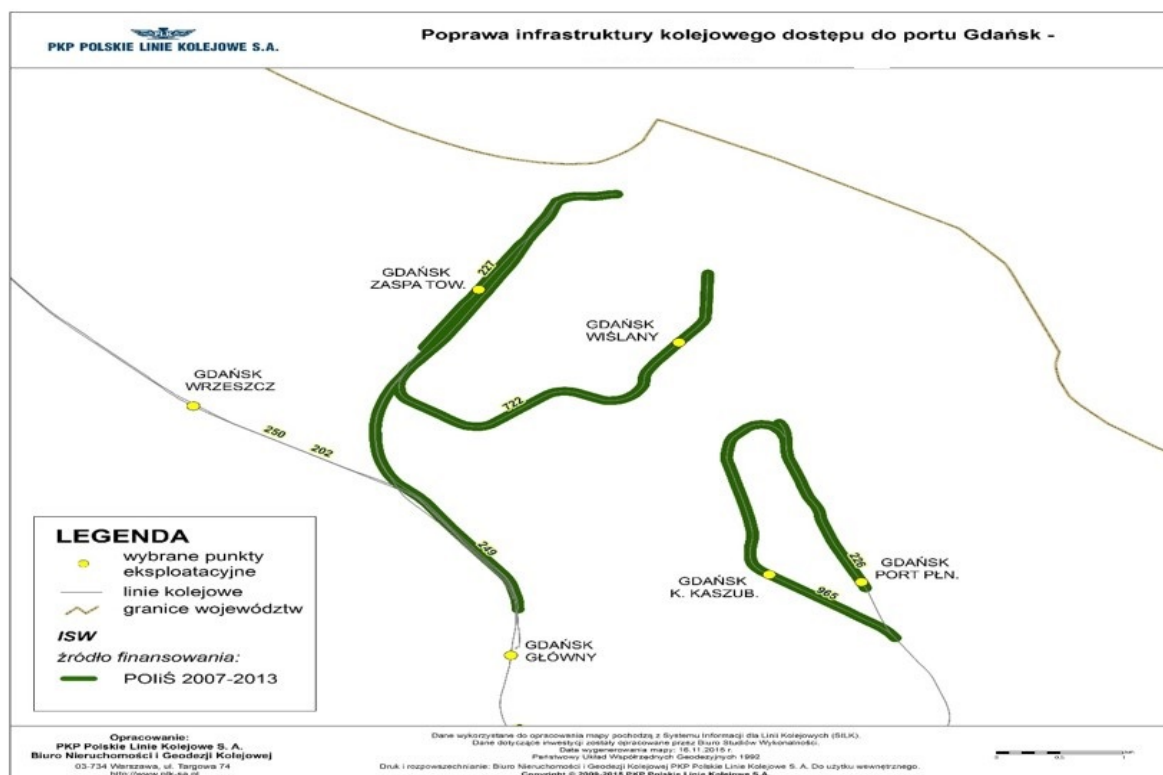
1. Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni.

Źródło finansowania: CEF. Planowany okres realizacji projektu: 2017 – 2023. Koszt kwalifikowany 190,87 mln EUR, w tym dofinansowanie z CEF: 162,24 mln EUR.

Zakładane rezultaty:

Zakładany nacisk na oś	221 kN/oś	
Długość odcinka	15,7 km linii kolejowych wraz z infrastrukturą torów stacyjnych	
Rodzaj inwestycji	modernizacja istniejącej infrastruktury	
Prędkość pociągów:	Przed modernizacją	Po modernizacji
pasażerskich	Nie dotyczy	Nie dotyczy
towarowych	30 km/h	60 km/h

Tab. 1. Poprawa dostępu kolejowego do Portu morskiego w Gdyni.



Celem projektu jest dostosowanie infrastruktury stacji Gdynia Port do potrzeb przewoźników kontrahentów oraz do prognozowanych kierunków rozwoju portu poprzez podniesienie parametrów techniczno-eksploatacyjnych infrastruktury, poprawę bezpieczeństwa i eliminację zakłóceń w ruchu pociągów. Podstawowym zadaniem dla projektu portowego jest dostosowanie układu torowego stacji do zapewnienia obsługi pociągów o długości 740 m i wymaganych nacisków na oś. Ponadto, zmianie uległa organizacja pracy na stacji Gdynia Port. Przebudowane i rozbudowane zostaną również urządzenia sterowania ruchem kolejowym oraz nastąpi elektryfikacja wybranych rejonów stacji. Realizacja inwestycji będzie skutkować utworzeniem dedykowanego korytarza dla transportu ładunków do portu. Po ukończeniu możliwa będzie pełna obsługa prognozowanych dla portu wielkości przeładunków. Umowy z wykonawcą na prace budowlane podpisano 24 czerwca 2019 r. W 2022 r. zmodernizowano: 18,98 km torów, 56 rozjazdów, 2 przepusty, 1 przejazd. W budynkach nastawni GPA i GPW prowadzone są prace wykończeniowe.

Od marca 2022 r. ruch pociągów do portu prowadzony jest z Lokalnego Centrum Sterowania Gdynia Port, wspieranego przez dwie nowe nastawnie. W ramach umowy na dokumentację projektową pozyskano 7 z 8 pozwoleń na budowę. Pozyskanie ostatniego pozwolenia planuje się na II kwartał 2023 r. W dniu 23.11.2022 r. podpisany został Aneks wydłużający okres kwalifikowalności do 31.12.2023 r. Dnia 26.10.2022 r. zawarto umowy na Usługę pełnienia nadzoru autorskiego w okresie realizacji robót budowlanych (data zakończenia umowy 26.10.2023 r.).

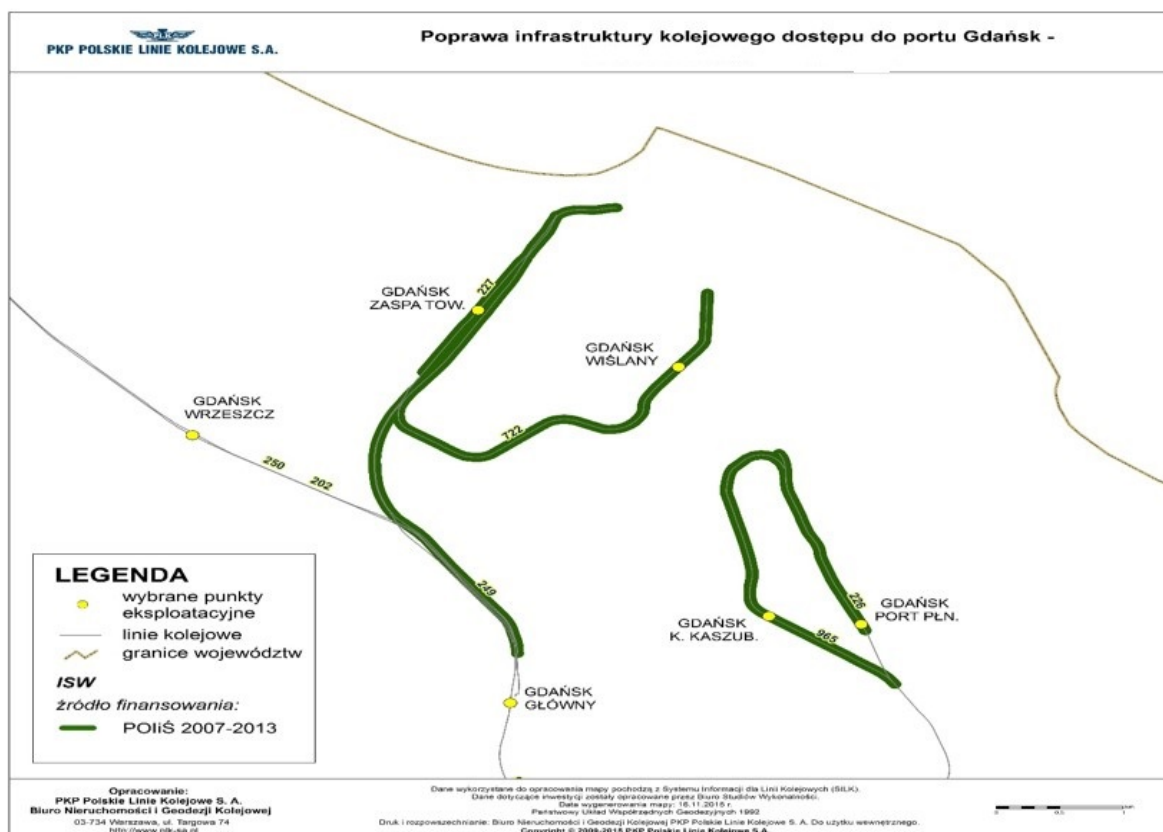
2. Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk.

Źródło finansowania: CEF. Okres realizacji projektu: 2017 – 2022. Koszt kwalifikowany 132,77 mln EUR, w tym dofinansowanie z CEF: 108,54 mln EUR.

Zakładane rezultaty:

Zakładany nacisk na oś	221 kN/oś
Długość odcinka	14,9 km linii kolejowych

Rodzaj inwestycji	modernizacja istniejącej infrastruktury	
Prędkość pociągów:	Przed modernizacją	Po modernizacji
pasażerskich	Nie dotyczy	Nie dotyczy
towarowych	40 km/h	100 km/h



Tab. 2. Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk.

Zakres projektu obejmuje kompleksową przebudowę stacji Gdańsk Port Północny, Gdańsk Kanał Kaszubski, Gdańsk Zaspas Towarowa i jej dostosowanie do wymagań obowiązujących w korytarzach TEN-T, w tym m.in. zapewnienie możliwości obsługi pociągów towarowych o długości do 740 m w nowym układzie funkcjonalnym stacji, dostosowanie układu torowego w torach szlakowych oraz głównych zasadniczych do jazdy z prędkością 60 km/h, a w pozostałych torach stacyjnych do jazdy z prędkością 40 km/h, podniesienie poziomu bezpieczeństwa poprzez rozbudowę Lokalnego Centrum Sterowania na stacji Gdańsk Port Północny oraz poprawę przepustowości układów torowych poprzez budowę dwupoziomowego skrzyżowania droga/kolej.

Zapewnienie możliwości dojazdu składów pociągów trakcją elektryczną bezpośrednio do wybranych rejonów portu. Zmiana organizacji pracy połączonych stacji pracujących w jednym układzie sterowania LCS (dotyczy stacji Gdańsk Port Północny i Gdańsk Kanał Kaszubski) przy zachowaniu możliwości lokalnej obsługi wybranych rejonów stacji.

W dniu 24 czerwca 2019 r. podpisano umowy na roboty budowlane w zakresie dwóch kontraktów: Roboty budowlane na linii 226 i Gdańsk Port Północny, linii 965 i stacji Gdańsk Kanał Kaszubski – odc. 1 oraz Roboty budowlane na linii 227/249 i stacji Gdańsk Zaspas Towarowa oraz linii 722 – odc. 2.

W dniu 30.06.2022 r. zakończona została umowa na Roboty budowlane na linii 226 i Gdańsk Port Północny oraz linii 965 i stacji Gdańsk Kanał Kaszubski. W dniu 28.12.2022 r. złożono wniosek do UTK o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego. Zakłada się

uzyskanie w/w dopuszczenia do 30.06.2023 r. W dniu 24.03.2022 r. zakończona została umowa na roboty budowlane na linii 227/249 i stacji Gdańsk Zaspas Towarowa oraz linii 722. W dniu 28.12.2022 r. złożono wniosek do UTK o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego. Zakładało się uzyskanie w/w dopuszczenia do 30.06.2023 r.

W 2022 r. zmodernizowano: 7,39 km torów, 23 rozjazdów, 1 wiadukt drogowy, 1 przepust, 6 przejazdów oraz 11,64 km sieci trakcyjnej.

3. Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa) - Faza II.

Źródło finansowania: POIiŚ. Planowany okres realizacji projektu: 2015 – 2023. Szacunkowa wartość projektu to 222 041,90 tys. zł.

Zakładane rezultaty:

Zakładany nacisk na oś	221 kN/oś	
Długość odcinka	10,5 km linii kolejowych	
Rodzaj inwestycji	modernizacja istniejącej infrastruktury	
Prędkość pociągów:	Przed modernizacją	Po modernizacji
• pasażerskich	Nie dotyczy	Nie dotyczy
• towarowych	40 km/h	100 km/h

Tab. 3. Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu.

Projekt ma na celu poprawę dostępności Gdańskiego Portu Północnego drogą kolejową i umożliwienie bezawaryjnego transportu ładunków. Inwestycja ma charakter modernizacyjny i zakłada m.in. budowę nowego, dwutorowego mostu na Martwej Wiśle, całkowitą wymianę podtorza i nawierzchni, modernizację obiektów inżynierskich, zwiększenie przepustowości ładunkowej w Porcie Gdańsk po stronie lądu; zwiększenie efektywności systemu sterowania ruchem kolejowym na całej linii poprzez zabudowę stacyjnych i liniowych komputerowych systemów srk, z włączeniem do LCS Gdańsk Port Północny. Wszystkie wskaźniki rzeczowe zostały wykonane w latach wcześniejszych. Zakończono realizację robót torowych.

W II etapie zabudowany zostanie system ERTMS/ETCS poziom 1. Wykonawca przekazał Zamawiającemu kodery LEU oraz balisy systemu ETCS. Zaakceptowana została dokumentacja wstępna. Planowana data zakończenia wszystkich prac to połowa roku 2023. Równolegle trwa proces preautoryzacji Projektu przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej (ERA). Planowany termin wydania ostatecznej decyzji w sprawie ERA wyznaczyła na 30.06.2023 r. Szacowane uzyskanie zezwolenia Prezesa UTK na eksploatację Systemu ETCS to grudzień 2023 r.

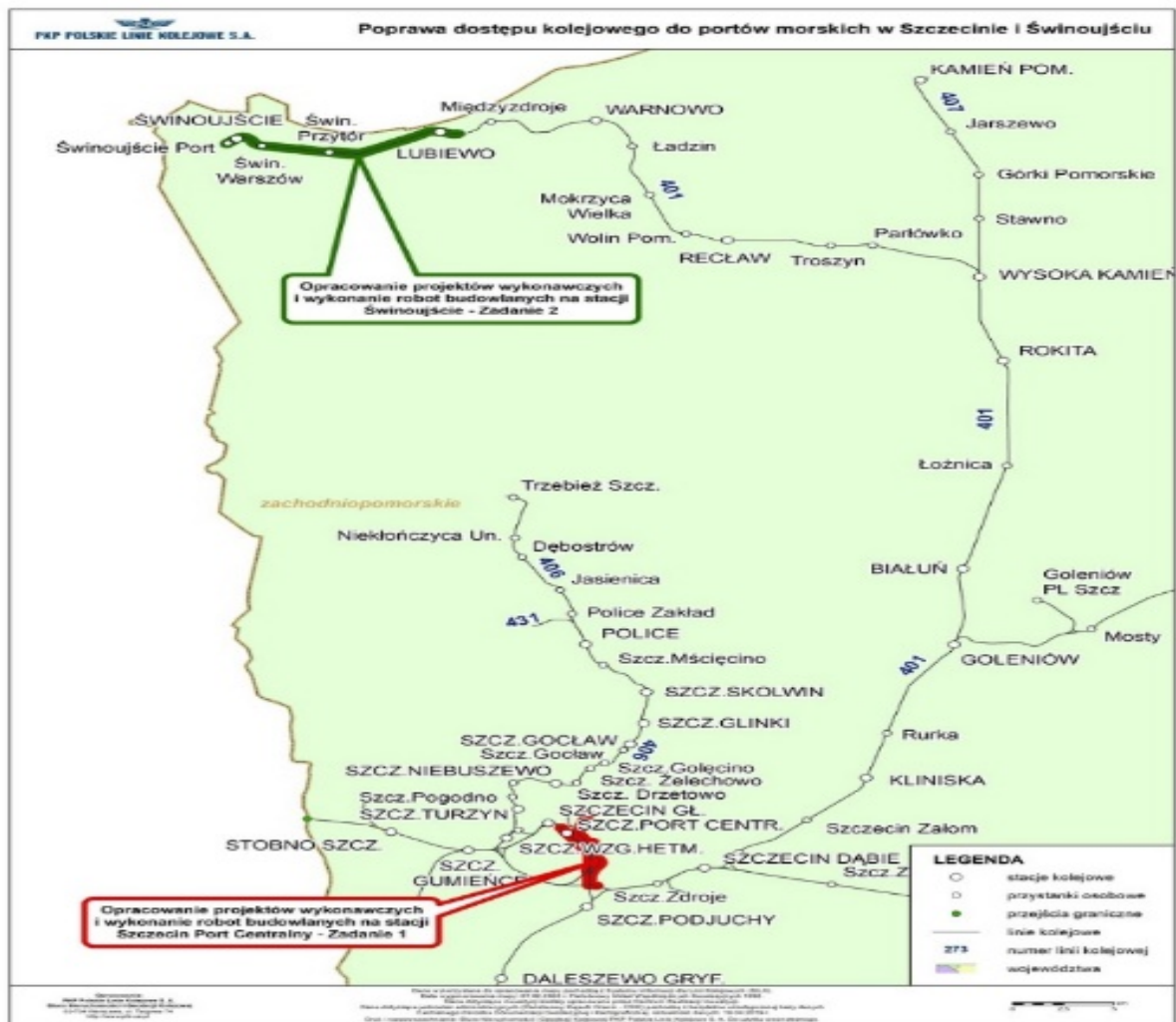
4. Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu.

Źródło finansowania: CEF. Planowany okres realizacji projektu: 2016 – 2023. Koszt kwalifikowany 141,06 mln EUR, dofinansowanie z CEF: 119,90 mln EUR.

Zakładane rezultaty:

Zakładany nacisk na oś	221 kN/oś	
Długość odcinka	32,2	
Rodzaj inwestycji	modernizacja istniejącej infrastruktury	
Prędkość pociągów:	Przed modernizacją	Po modernizacji
• pasażerskich	n/d	n/d
• towarowych	40 km/h	60 km/h
Suma pociągów obsługiwanych w obu portach w dobie	67	133

Tab. 4. Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu.



Realizacja tego projektu została podzielona na dwa zadania:

- nr 1 – stacja Szczecin Port Centralny,
- nr 2 – stacja Świnoujście.

Planowane roboty budowlane obejmują swoim zakresem stację Szczecin Port Centralny (Rejony stacyjne SPA, SPB, SPC, SPD) oraz odcinki linii kolejowych nr 990, 991, 992, 994, 855, 273 bezpośrednio powiązane z ww. stacją oraz grupy terminala kontenerowego Ostrów Grabowski, a także stację Świnoujście oraz powiązane z nią linie kolejowe nr 401, 996 i tory zdawczo-odbiorcze Portu Handlowego Świnoujście.

Celem projektu jest przede wszystkim likwidacja wąskich gardeł, zwiększenie przepustowości linii, skrócenie czasu dowozu i odwozu ładunków w relacji z portami, a także zapewnienie jak najwyższej punktualności realizowanych kolejowych połączeń towarowych. Równie ważne będzie dostosowanie infrastruktury stacji do potrzeb przewoźników i kontrahentów oraz do prognozowanych kierunków rozwoju portu poprzez podniesienie parametrów techniczno-eksploatacyjnych infrastruktury, poprawę bezpieczeństwa i eliminację zakłóceń w ruchu pociągów. Jednym z głównych zadań dla projektu portowego jest dostosowanie układu torowego stacji do zapewnienia obsługi pociągów o długości do 750 m i wymaganych nacisków na oś. Przebudowane i rozbudowane zostaną również urządzenia sterowania ruchem kolejowym oraz nastąpi elektryfikacja wybranych rejonów stacji. Realizacja tej inwestycji stworzy korytarz dedykowany transportowi ładunków do portu. Zakłada się znaczący wzrost jakości oferowanych

przez porty usług oraz podniesienie konkurencyjności zespołu portowego Szczecin – Świnoujście na rynku usług morskich. Umowy z wykonawcą na prace budowlane podpisano 29 sierpnia 2019 r.

W 2022 r. zmodernizowano:

- na stacji Szczecin Port Centralny: 13 km torów, 53 rozjazdy oraz 7 km sieci trakcyjnej;
- na stacji Świnoujście: 16,85 km torów, 9 rozjazdów oraz 7,02 km sieci trakcyjnej.

W ramach projektu w 2022 r. prowadzono roboty ziemne wzmacniające i stabilizujące podtorze. Układana była nawierzchnia torowa wraz z rozjazdami. Prowadzono roboty odwodnieniowe związane z budową ciągów drenarskich wzdłuż torów, regulacją studni i włazów. Montowane były elementy sieci trakcyjnej. W branży elektroenergetycznej wykonywano instalację kablową do oświetlenia oraz zasilania EOR, montaż słupów i opraw oświetleniowych, montaż grzałek EOR. W branży sterowania ruchem zabudowano urządzenia torowe, napędy na rozjazdach.

Ponadto w 2022 roku na zadaniu Szczecin Port Centralny trwały prace nad oddaniem do użytkowania nowego budynku Nastawni Centralnej Szczecin i przeniesieniem sterowania z okręgów SPA, SPB, SPC, SPD i SPM zaś na Świnoujściu zwiększono przepustowość w związku z uruchomieniem linii dwutorowej po oddaniu do eksploatacji toru nr 2 na szlaku wewnętrznym SiA – SiB. W grudniu 2022 r. uruchomiono Miejscowe Centrum Sterowania Świnoujście - ruch ze stacji Lubiewo i okręgu SiA prowadzony jest z MCS Świnoujście. Przebudowano przejazd w km 96,773 z dostosowaniem do planowanej inwestycji miejskiej. W ramach umów na dokumentację projektową pozyskano 24 z 30 pozwoleń na budowę. Pozyskanie ostatniego pozwolenia planuje się na II kwartał 2023 r. W dniu 21.12.2022 r. zawarty został Aneks do GA wydłużający okres kwalifikowalności do 31.08.2024 r.

W 2022 r. kontynuowano realizację umów na roboty budowlane na stacji Szczecin Port Centralny (procedowany jest aneks terminowy wydłużający umowę do 31 marca 2023 r.) oraz na stacji Świnoujście procedowany jest Aneks terminowy wydłużający umowę do 30 września 2023 r., kontynuowano umowę na Zarządzanie i sprawowanie nadzoru inwestorskiego oraz zakończono w marcu 2022 r. umowę na pełnienie nadzoru autorskiego i zakończono w październiku 2022 r. umowę na działania informacyjno - promujące.

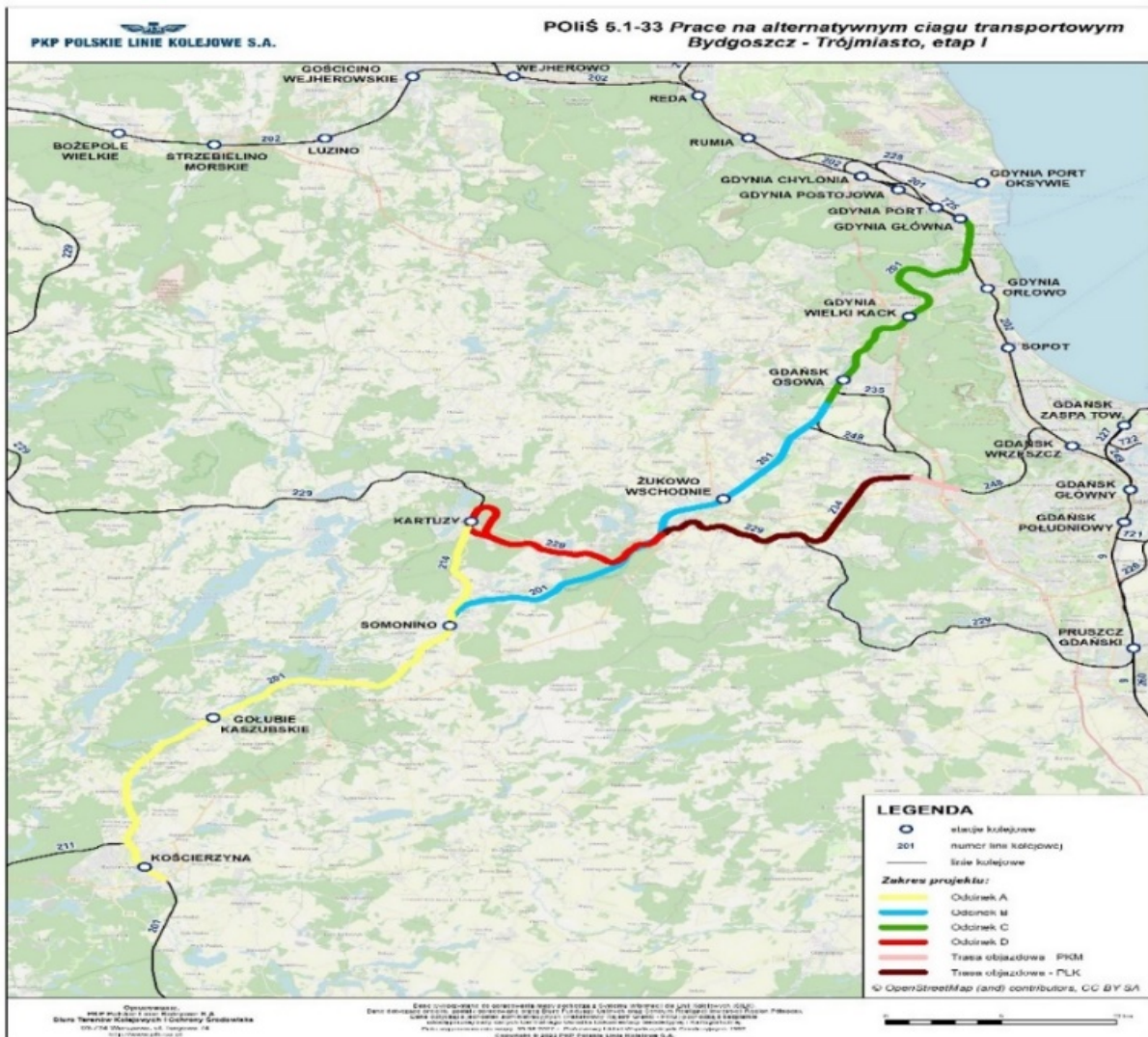
5. Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto.

Źródło finansowania: POIiŚ. Planowany okres realizacji projektu: 2016 – 2023. Szacunkowa wartość projektu to 564 215,8 tys. zł.

Zakładane rezultaty:

Zakładany nacisk na oś	221 kN/oś	
Długość odcinka	21,8 km linii kolejowych	
Rodzaj inwestycji	modernizacja istniejącej infrastruktury	
Prędkość pociągów:	Przed modernizacją	Po modernizacji
pasażerskich	120 km/h – linia nr 201 40 km/h – linia nr 214 80 km/h – linia nr 229	140 km/h – linia nr 201 120 km/h – linia nr 214 100 km/h – linia nr 229
towarowych	80 km/h – linia nr 201 40 km/h – linia nr 214 80 km/h – linia nr 229	100 km/h – linia nr 201 100 km/h – linia nr 214 80 km/h – linia nr 229

Tab. 5. Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto.



Projekt przewidziany jest do etapowania/fazowania i zakończenia do 2027 roku.

W ramach perspektywy finansowej 2014-2020 są realizowane prace na linii 229 Glinicz - Kartuzy wraz z budową łącznicy kolejowej w rejonie stacji Kartuzy (połączenie linii 214 Somonino - Kartuzy z linią 229 Kartuzy - Glinicz zapewniający przejazd pociągów bez konieczności zmiany kierunku jazdy pociągu w stacji Kartuzy), a także prace na „trasie objazdowej” - linii nr 234 i 229 odcinek Kokoszki - Stara Piła – Glinicz. W ramach perspektywy finansowej 2021-2027 planowana jest przebudowa stacji Maksymilianowo – linie kolejowe nr 201 i 131, a także modernizacja linii kolejowej nr 201 na odcinku Maksymilianowo - Gdynia Główna w zakresie układu torowego, podtorza, obiektów inżynierskich, peronów, systemu sterowania ruchem kolejowym, elektroenergetyki nietrakcyjnej i przejazdów w poziomie szyn na odcinkach, elektryfikacji.

W 2022 r. kontynuowano opracowanie dokumentacji projektowej:

- na linii kolejowej nr 201 odcinek Kościerzyna – Gdańsk Osowa, 214 Somonino – Kartuzy trwa pozyskiwanie decyzji lokalizacyjnych (uzyskano komplet dla odcinka A oraz jedną dla odcinka B), pozwoleń wodno – prawnych (uzyskano 1 dla odcinka A, w trakcie rozpatrywania dla odcinka B) oraz w trakcie pozyskiwanie pozwoleń na budowę (do pozyskania 3 pozwoleń, trwa procedura dla Odcinka A). Planowane zakończenie projektowania w II kw. 2023 r.

- na linii kolejowej nr 201 odcinek Gdańsk Osowa – Gdynia Główna – umowa podpisana w dniu 09.07.2018 r. Planowane zakończenie projektowania w III kw. 2023 r., występuje problem po stronie Miasta Gdynia w zakresie przebudowy wiaduktów nad linią 201 w ciągu ul. Wielkopolskiej Gdynia Karwiny.
- na linii kolejowej nr 201 odcinek Maksymilianowo – Kościerzyna (podzielony na 4 odcinki 1-4) - umowa podpisana w dniu 06.11.2018 r., pozyskano ostateczną decyzję DUŚ dla odcinka 1 stacja Maksymilianowo, planowane zakończenie projektowania w IV kw. 2023 r.,
- umowy przyłączeniowe sieci trakcyjnych do podstacji trakcyjnych i kabin sekcyjnych na LK 201 odcinek Kościerzyna – Gdynia Główna, 214 Somonino – Kartuzy i 229 odcinek Glinicz – Kartuzy oraz na LK 201 odcinku Maksymilianowo – Gdynia Główna zawarto w 2018 r. (18 lokalizacji). Planowane zakończenie projektowania I kw. 2025 r., realizacja robót I kw. 2027 r. (Projekt fazowany)

Ponadto w 2022 r. kontynuowano realizację n/w umów na roboty budowlane:

- LK 234 Kokoszeki – Stara Piła, LK 229 Stara Piła – Glinicz (tzw. bajpas) – projektuj i buduj.
Prowadzone były roboty budowlane związane z przebudową nawierzchni torowej na szlakach i stacjach, odwodnienia, teletechniki, srk, budową peronu w Żukowie Zachodnim oraz budynku nastawni w Starej Pile oraz realizowane były roboty związane z usuwaniem kolizji. Dodatkowo prowadzone były prace przygotowawcze do budowy peronów w Kokoszkach, Starej Pile i Leźnie. Na moście w Rutkach trwały prace wykończeniowe. Zakończono fazę opiniowania dokumentacji projektowych. Trwała końcowa faza pozyskiwania decyzji administracyjnych. Nadal brak jest wykonanych wszystkich przyłączy energetycznych przez Energa-Operator. Trwało procedowanie aneksu terminowego na roboty budowlane ze względu na konieczność wykonania centralizacji rozjazdów.
- Odcinek D – LK 229 Glinicz – Kartuzy – buduj.
W 2022 r. Wykonawca zakończył prace związane z modernizacją przepustów, budową toru oraz peronów, usunięciem kolizji i przebudową sieci podziemnej infrastruktury. W dniach od 14-15.10.2022 r. na szlaku Glinicz- Kartuzy odbył się Odbiór eksploatacyjny, który umożliwił zakończenie autobusowej komunikacji zastępczej i przywrócenie ruchu pociągów od dnia 16.10.2022 r. oraz oddanie do eksploatacji toru szlakowego na odcinku Glinicz – Kartuzy, krawędzi peronowej na MPO Dzierżążno oraz tymczasowego peronu na st. Kartuz.

W 2022 r. zmodernizowano: 2,675 km torów, 6 rozjazdów, 7 przepustów oraz wybudowano 0,46 km torów głównych zasadniczych.

6. 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.

Zakładane rezultaty:

Zakładany nacisk na oś	221 kN/oś	
Długość odcinka	Linia nr 131, (46,027 km), Linia nr 732 (0,048 km)	
Rodzaj inwestycji	Prace projektowe	
Prędkość pociągów:	Przed modernizacją	Po modernizacji
Pasażerskich	60 -160 km/h	200 km/h
Towarowych	100 km/h	120 km/h

Tab. 6. 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.

Przedmiotem projektu jest przygotowanie i opracowanie dokumentacji projektowej niezbędnej dla realizacji przedsięwzięcia pn. „Prace w ciągu C-E 65 na odcinku Zduńska Wola – Inowrocław – Tczew” dla poszczególnych Lokalnych Centrów Sterowania.

Prace przygotowawcze będą służyć przyszłym działaniom mającym na celu zwiększenie prędkości dopuszczalnej dla pociągów pasażerskich do 200 km/h, a dla towarowych 120 km/h. Zabudowa urządzeń SRK w ramach Lokalnych Centrów Sterowania. Podniesienie dopuszczalnych nacisków osi

do 221 kN. Dostosowanie do obsługi pociągów o długości - 780 m, długości peronów - 200-400 m. Likwidacja wszystkich przejazdów w poziomie szyn. Rozwiązania techniczne zastosowane w trakcie modernizacji będą zgodne z Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności (TSI) oraz wymaganiami stawianymi liniom kolejowym, należącym do sieci bazowej TEN-T. Rozpoczęcie robót budowlanych zależy od zapewnienia dofinansowania UE.

1. LCS Tczew.

We wrześniu 2022 r. pozyskano ostateczną Decyzję Środowiskową w oparciu o Raport Oddziaływania na Środowisko. Zakończenie etapu projektowania planowane jest na IV kw. 2023 r.

2. LCS Bydgoszcz Główna.

W listopadzie 2022 r. złożono raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko do RDOŚ w Bydgoszczy. Trwa postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz opracowywanie projektów budowlanych.

3. LCS Inowrocław.

Trwa pozyskiwanie decyzji administracyjnych.

4. LCS Zduńska Wola Karsznice.

We wrześniu 2022 r. uzyskano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach.

Wobec wyczerpującej się przepustowości istniejących linii kolejowych nr 9, 131 i 201, a także potrzeby znaczącej poprawy komunikacyjnej Trójmiasta z powstającym Centralnym Portem Komunikacyjnym oraz największymi aglomeracjami kraju konieczna jest realizacja projektów ujętych w przyjętym uchwałą nr 92/2022 Rady Ministrów Planie zamierzeń państwa oraz priorytetów inwestycyjnych związanych z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego - w perspektywie obejmującej Strategię Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku, stanowiących część ciągu nr 1 CPK – Gdańsk, tj. budowa przez CPK Sp. z o.o. linii kolejowych pomiędzy węzłem CPK i Gdańskiem: linie nr 5 i 50 na odc. węzeł CPK – Płock – Włocławek, linie nr 5 i 242 na odc. Grochowalsk – Grudziądz – Warlubie oraz linia na odc. Grudziądz – Gdańsk.

Budowa w/w linii kolejowych pozwoli na skrócenie czasu przejazdu pociągów pasażerskich w relacjach Warszawa – CPK – Gdańsk o około 27% w stosunku do stanu obecnego. Dodatkowo przeniesienie szybkiego ruchu dalekobieżnego na nową linię pozwoli na zwolnienie części przepustowości linii nr 9 na bardzo obciążonym odcinku Tczew – Gdańsk, umożliwiając trasowanie większej liczby pociągów towarowych (m.in. do portów Trójmiasta). W roku 2022 CPK Sp. z o.o. rozpoczęła prace nad opracowaniem Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowych dla w/w projektów, które będą podstawą dalszych etapów ich realizacji.

[Realizowane inwestycje związane z rozwojem infrastruktury drogowej.](#)

Podstawowym działaniem Ministra Infrastruktury mającym na celu zwiększenie dostępności portów morskich w zakresie infrastruktury drogowej jest budowa autostrad i dróg ekspresowych, która realizowana była w ramach „Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)”.

„Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.), został przyjęty uchwałą nr 253/2022 z dnia 13 grudnia 2022 r. Rady Ministrów w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)”.

Drogami kluczowymi dla dostępu do polskich portów morskich są autostrady A1 i A6 oraz drogi ekspresowe S3, S6 i S7.

W grudniu 2022 r. oddany został do ruchu ok. 40,9 km odcinek drogi ekspresowej S6 Bożepole Wielkie – Gdynia Wielki Kack (Trasa Kaszubska) oraz węzeł Kijewo w ciągu autostrady A6 i drogi ekspresowej S3 (1,7 km).

Oddano również do ruchu brakujący pododcinek autostrady A1 Piotrków Trybunalski – Kamieńsk (24,5 km) oraz cały odcinek drogi ekspresowej S7 Napierki – Płońsk (cztery pododcinki realizacyjne o łącznej długości 71,2 km).

Ponadto trwała realizacja następujących odcinków dróg ekspresowych:

- droga ekspresowa S3 Bolków – Lubawka (31,4 km) i Troszyn – Świnoujście (33 km);
- Obwodnica Metropolii Trójmiejskiej, węzeł Chwaszczyno – węzeł Żukowo (16,1 km);
- droga ekspresowa S6 pomiędzy Bożepolem a Koszalinem na odcinkach: Koszalin – Słupsk (46,1 km), Słupsk – Bożepole Wielkie (71,8 km) oraz obwodnica Koszalina i Sianowa na odcinku od km 6+400 do km 14+300 (7,9 km);
- droga ekspresowa S7 Płońsk – Czosnów (34,6 km) – dwa z trzech odcinków realizacyjnych (w. Załuski – w. Modlin i w. Modlin – w. Czosnów). Trwa projektowanie trzeciego pododcinka w. Siedlin – w. Załuski.

W lutym 2022 r. Minister Infrastruktury zatwierdził program inwestycji dla budowy Drogi Czerwonej w Gdyni, w którym zabezpieczone zostały środki finansowe na rozpoczęcie prac przygotowawczych. Realizacja Drogi Czerwonej w Gdyni została uznana za priorytet inwestycyjny, z uwagi na jej powiązanie z portem w Gdyni.

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

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

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

W chwili obecnej 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.

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. Rozpoczęła się realizacja, prowadzonego przez Miasto Szczecin, projektu „Modernizacja Dostępu Drogowego do Portu w Szczecinie: Przebudowa Układu Drogowego w Rejonie Międzyodrza”.

Dostępność do portu w Świnoujściu zapewnia droga krajowa nr 3 – jednojezdniowa droga, w większości w klasie G. Odcinek drogi ekspresowej S3 Świnoujście – Troszyn, który zastąpi obecną drogę, zostanie zbudowany w latach 2022-2024.

Realizacja inwestycji związanych z rozwojem śródlądowych dróg wodnych.

Porty morskie stanowią jedno z najważniejszych – z punktu widzenia rozwoju gospodarczego Polski – węzłów transportowych, których potencjał zależy od efektywnej integracji z łańcuchem logistycznym. Rozwój portów morskich uzależniony jest m.in. od jakości połączeń z ich zapleczem lądowym. Kompleksowe zagospodarowanie dróg wodnych, które przyczyni się do aktywizacji sektora żeglugi śródlądowej będzie miało istotne znaczenie dla portów morskich. Wskazują na to doświadczenia zachodnioeuropejskich portów morskich, gdzie żegluga śródlądowa na odcinkach dostępowych do portów przyczynia się do dywersyfikacji transportu i zmniejszenia kongestii na sieci transportowej.

Zespół portowy Szczecin i Świnoujście regularnie obsługuje barki i statki żeglugi śródlądowej. Niestety w przypadku obu portów parametry drogi wodnej nie pozwalają na większe wykorzystanie tej gałęzi transportu w obsłudze zaplecza, które w roku 2018 wyniosło 2,2% udziału w ogólnym obrocie

ładunkowym. Malejący udział transportu śródlądowego w zespole portowym Szczecin-Świnoujście jest zjawiskiem niepokojącym – jest on trzykrotnie mniejszy niż w roku 1990 i od kilku lat nie przekracza 5%. Zjawisko to jest efektem pogarszających się warunków nawigacyjnych na Odrzańskiej Drodze Wodnej (ODW). Pokazuje jak ważne jest podjęcie działań mających na celu poprawę dostępu do portów od strony łądu za pośrednictwem śródlądowych dróg wodnych. Równie istotne jest zwiększenie konkurencyjności połączenia portów morskich w Gdyni i w Gdańsku z ich zapleczem łądowym i podjęcie działań na rzecz modernizacji Wisły na odcinku od Gdańska do Bydgoszczy. W celu zwiększenia roli transportu wodnego śródlądowego w multimodalnej sieci transportowej i zapewnienia prawidłowego funkcjonowania żeglugi śródlądowej na jak najdłuższych ciągach rzek stanowiących odcinki dostępne do portów morskich konieczne jest zapewnienie warunków nawigacyjnych na szlakach żeglugowych.

Należy podkreślić, że w 2022 r. w wyniku dokonanych analiz wewnętrznych, w szczególności w zakresie możliwości finansowania inwestycji, które ograniczone jest aktualnym i prognozowanym stanem sektora finansów publicznych i budżetu państwa, dokonano priorytetyzacji planowanych zadań. W związku z powyższym, podjęto decyzję o zmianie zakresu rzeczowego planowanych programów poprzez wskazanie do realizacji inwestycji priorytetowych, tj. mających największy wpływ na realizację celów polityki rozwoju żeglugi śródlądowej.

Tym samym działania (sektorowe i inwestycyjne) niezbędne do rozwoju sektora oraz poprawy warunków nawigacyjnych na ODW oraz na Wiśle od Gdańska do Płocka wskazane są w Krajowym Programie Żeglugowym do roku 2030 i dwóch programach wieloletnich: „Kompleksowe zagospodarowanie Dolnej Wisły oraz Kompleksowe zagospodarowanie Odry środkowej”.

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

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

W 2022 r. podjęto następujące działania:

- w dniu 10 lutego 2022 r. rozpoczęła się procedura strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla KPŻ2030, w ramach której przygotowano projekt prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu dokumentu;
- od 11 lipca do 10 sierpnia 2022 r. prowadzono konsultacje społeczne projektu KPŻ2030 wraz z projektem prognozy;
- w grudniu 2022 r. Rząd Republiki Federalnej Niemiec zadeklarował chęć uczestnictwa w procesie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, rozpoczęcie procedury transgranicznej oceny oddziaływania na środowisko.

Kompleksowe zagospodarowanie Dolnej Wisły (PVDW) obejmuje budowę stopnia wodnego na Wiśle poniżej Włocławka w miejscowości Siarzewo do roku 2032. Kompleksowe zagospodarowanie Odry środkowej (PWOŚ) obejmuje realizację dwóch inwestycji na Odrze: stopnia wodnego Lubiąż oraz stopnia wodnego Ścinawa w latach 2023-2030.

Realizacja programów uzupełni projekty zrealizowane na podstawie dokumentów: „Krajowego Programu Żeglugowego do roku 2030” oraz programu wieloletniego „Gospodarowanie zasobami wodnymi w Polsce”. Bez budowy nowej infrastruktury hydrotechnicznej sama rewitalizacja istniejącej zabudowy regulacyjnej uwzględniona w wyżej wymienionych dokumentach nie przełoży się na osiągnięcie kompleksowości zagospodarowania Dolnej Wisły oraz Odry środkowej. Realizacja inwestycji – zarówno na Wiśle jak i Odrze – przyczyni się do rozwoju warunków do prowadzenia żeglugi śródlądowej oraz wzmocnienia integracji portów morskich położonych u ujścia Wisły oraz Odry z zapleczem lądowym. Efektem programów będzie również produkcja energii ze źródeł odnawialnych, zwiększenie poziomu bezpieczeństwa krajowego systemu energetycznego oraz poprawa funkcjonowania gospodarki wodnej w ujęciu regionalnym.

W 2022 r. MI przygotowało projekty programów i złożyło wnioski o wpis do „Wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów”.

Umowy w sprawie unikania podwójnego opodatkowania.

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

UPO Polska–Gruzja.

W dniu 7 lipca 2021 r. podpisana została Umowa między Rzeczpospolitą Polską a Gruzją w sprawie eliminowania podwójnego opodatkowania w zakresie podatków od dochodu oraz zapobiegania uchylaniu się i unikaniu opodatkowania (UPO PL-GRU). W 2022 r. zakończono procedurę jej ratyfikacji.

Bazując na aktualnej wersji Modelowej Konwencji OECD w sprawie podatku od dochodu i majątku (MK OECD) UPO PL-GRU będzie przewidywać, że zyski przedsiębiorstwa umawiającego się państwa osiągnięte z eksploatacji m.in. statków morskich w transporcie międzynarodowym podlegają opodatkowaniu tylko w tym umawiającym się państwie.

W związku z tym, zmianie ulegnie dotychczas obowiązujący przepis, zgodnie z którym tego typu zyski podlegają opodatkowaniu tylko w tym umawiającym się państwie, w którym znajduje się faktyczny zarząd przedsiębiorstwa eksploatującego statki morskie eksploatowane w transporcie międzynarodowym. Ponadto wprowadzono zasadę wyłącznego opodatkowania w państwie rezydencji wynagrodzeń z tytułu pracy najemnej wykonywanej w charakterze członka załogi m.in. statku morskiego.

Zgodnie z brzmieniem dotychczas obowiązującej umowy zasadą było przyznanie prawa do opodatkowania dochodów marynarzy w obu państwach – w państwie w którym marynarz był rezydentem podatkowym, oraz w państwie, w którym znajdował się faktyczny zarząd przedsiębiorstwa. Rodziło to konieczność zastosowania odpowiedniej metody unikania podwójnego opodatkowania w państwie rezydencji (w niniejszym przypadku stosowano metodę zaliczenia proporcjonalnego).

UPO PL-Brazylia.

W dniu 20 września 2022 r. podpisana została Umowa między Rzeczpospolitą Polską a Federacyjną Republiką Brazylii w sprawie eliminowania podwójnego opodatkowania w zakresie podatków od dochodu oraz zapobiegania uchylaniu się i unikaniu opodatkowania (UPO PL-BRA). Na dzień 31.12.2022 r. umowa nie weszła w życie. Trwa procedura ratyfikacji. Warunkiem wejścia w życie umowy jest jej ratyfikacja również przez Brazylię.

Przepis art. 8 UPO PL- BRA zawiera definicję transportu międzynarodowego zgodną z najnowszymi standardami w tym zakresie wynikającymi z MK OECD. Zgodnie z ust. 1 zyski przedsiębiorstwa umawiającego się państwa osiągnięte z eksploatacji statków morskich lub statków powietrznych w transporcie międzynarodowym będą podlegać opodatkowaniu tylko w tym państwie.

Dodatkowo, odnosząc się do kwestii związanych z pracą najemną, wynagrodzenie osiągnięte przez osobę mającą miejsce zamieszkania w umawiającym się państwie w związku z pracą najemną m.in. jako członek stałej załogi statku morskiego, będzie podlegać opodatkowaniu tylko w tym państwie.

W obu powyższych przypadkach prawo do opodatkowania przysługuje wyłącznie państwu rezydencji. Oznacza to, że nie zachodzi potrzeba unikania podwójnego opodatkowania w odniesieniu do przedmiotowych dochodów.

UPO PL-Cypr.

W 2022 r. trwały negocjacje nowej umowy. Kształt przepisów obowiązujących w zakresie transportu międzynarodowego oraz dochodów marynarzy jest trudny do przewidzenia i określenia.

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

Ww. Konwencja zmienia w niektórych polskich umowach metodę unikania podwójnego opodatkowania – z metody wyłączenia z progresją (metoda zwolnienia) na metodę odliczenia proporcjonalnego (metoda zaliczenia/kredytu).

Zgodnie z metodą wyłączenia z progresją dochód osiągnięty za granicą jest zwolniony z podatku w kraju rezydencji podatkowej, natomiast jest brany pod uwagę jedynie przy obliczaniu stawki podatkowej, według której podatnik będzie zobowiązany rozliczyć podatek od dochodów uzyskanych w kraju rezydencji podatkowej.

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

Od 1 stycznia 2022 r. w UPO z następującymi państwami nastąpiła zmiana metody z wyłączenia z progresją na zaliczenie proporcjonalne:

- Grecja - od 1 stycznia 2022 r. państwo rezydencji stosuje metodę zaliczenia proporcjonalnego w celu eliminacji podwójnego opodatkowania wynagrodzenia uzyskanego w związku z wykonywaniem pracy najemnej m.in. na pokładzie statku morskiego eksploatowanego w transporcie międzynarodowym;
- Pakistan - od 1 stycznia 2022 r. państwo rezydencji stosuje metodę zaliczenia proporcjonalnego w celu eliminacji podwójnego opodatkowania zysków osiąganych z eksploatacji statków stanowiących własność lub dzierżawionych przez przedsiębiorstwo jednego z umawiających się państw w przypadku, gdy taki transport wykonywany jest pomiędzy portami drugiego umawiającego się państwa.

Uczestnictwo w pracach na forum UE.

- **Prezydencja francuska (1 stycznia – 30 czerwca 2022 r.).**

W ramach sprawowanej prezydencji w Radzie Unii Europejskiej w pierwszej połowie 2022 roku, Francja koncentrowała się na priorytetach dekarbonizacji transportu oraz wzmocnienia atrakcyjności sektora transportu, w tym na warunkach pracy w sektorze morskim i lotniczym. W ramach dekarbonizacji transportu morskiego wskazano na konieczność sprawnego przeprowadzenia prac nad projektem rozporządzenia ws. stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim (FuelEU Maritime), który jest jednym z elementów pakietu Fit for 55 (Gotowi na 55). Natomiast w ramach priorytetu wzmocnienia atrakcyjności pracy w sektorze morskim zorganizowano konferencję wysokiego szczebla ws. zatrudnienia i umiejętności w sektorze morskim w La Rochelle w dn. 9 lutego 2022 r. Polskę na tym wydarzeniu reprezentowali przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury na szczeblu roboczym (pracownicy Departamentu Gospodarki Morskiej, Departamentu Edukacji Morskiej i Departamentu Współpracy Międzynarodowej). Spotkanie odbyło się w formie hybrydowej, delegacja Ministerstwa uczestniczyła w nim zdalnie. Prezydencja francuska prowadziła też prace nad poprawą

bezpieczeństwa morskiego poprzez rewizję Dyrektywy ws. stateczności (zmiana dyrektywy 2003/25/WE w odniesieniu do włączenia ulepszonych wymogów stateczności i dostosowania jej do wymogów stateczności określonych przez Międzynarodową Organizację Morską). Pracowano też nad przedłożeńiami do Międzynarodowej Organizacji Morskiej w kwestiach związanych z środowiskiem i bezpieczeństwem.

Spotkania na szczeblu ministerialnym.

Podczas prezydencji francuskiej odbyły się trzy wydarzenia na szczeblu ministrów ds. transportu. Na nieformalnym spotkaniu Ministrów ds. Transportu UE w Le Bourget (Francja) w dn. 21- 22 lutego 2022 r. Polskę reprezentował Minister Infrastruktury. Podkreślił on wyzwania stojące przed sektorem transportu w związku z pandemią COVID-19, zaznaczył, że pandemia znacząco wpłynęła na warunki pracy pracowników sektora transportu, w tym transportu morskiego, a także wskazał, że na atrakcyjność zawodów wpływa ciekawa i nowoczesna oferta edukacyjno-szkoleniowa, dostosowana do rozwoju technologicznego i postępującej cyfryzacji. Zaznaczył, że ważne jest nie tylko pozyskiwanie nowych pracowników, w tym osób młodych i kobiet, ale także zapewnienie im takiego przygotowania i warunków pracy, by chcieli rozwijać swoje kariery w sektorze transportu. W tym kontekście podkreślił potrzebę rozwijania kompetencji informatycznych wśród marynarzy, co stanowiłoby odpowiedź na dynamiczną informatyzację w branży morskiej. Na nadzwyczajnym spotkaniu Ministrów ds. Transportu UE w dn. 8 kwietnia 2022 r., zwołanym z inicjatywy Polski w związku z rosyjską agresją na Ukrainę, poruszano m.in. kwestie dotyczące bezpieczeństwa żeglugi na Morzu Czarnym i Morzu Azowskim w kontekście toczącego się konfliktu zbrojnego. Rozmawiano także o wprowadzonych sankcjach na transport morski. W spotkaniu, które odbyło się w formie wideokonferencji Polskę reprezentował Minister Infrastruktury.

Na posiedzeniu Rady ds. Transportu 2 czerwca 2022 r. w Luksemburgu omówiono projekty podejść ogólnych do Inicjatywy FuelEU Maritime oraz do zmiany dyrektywy 2003/25/WE w odniesieniu do włączenia ulepszonych wymogów stateczności. Polskę reprezentował Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury, który w odniesieniu do propozycji podejścia ogólnego do FuelEU Maritime podkreślił, że Polska popiera ogólny cel Inicjatywy, jakim jest dekarbonizacja sektora morskiego. Zaznaczył też, że geograficzny i materialny zakres stosowania projektu rozporządzenia zaproponowany przez Komisję i utrzymany w trakcie prac w Radzie, to dobry i racjonalny kompromis pomiędzy wysiłkami podejmowanymi przez państwa członkowskie i podmioty sektora morskiego a oczekiwanymi celami redukcyjnymi. Podkreślił, że kompromis wypracowany w trakcie prac nad rozporządzeniem pozwala zachować wysoki poziom ambicji dla dekarbonizacji sektora morskiego, przy zachowaniu zaproponowanego przez Komisję harmonogramu redukcji emisji. Przypomniał też, o konieczności utrzymania LNG jako paliwa przejściowego w związku z niskim stopniem gotowości rynkowej innych obecnie rozwijanych paliw alternatywnych dla sektora morskiego. Przedstawiciel podkreślił też, że państwa członkowskie i Instytucje UE powinny dążyć do wypracowania i przyjęcia podobnych środków w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej, by zapewnić inicjatywie bardziej globalny charakter, co pozwoli na zachowanie konkurencyjności europejskich operatorów. Przedstawiciel poparł przyjęcie przez Radę podejścia ogólnego. Przedstawiciel Polski poparł również przyjęcie podejścia ogólnego do propozycji prezydencji ws. zmiany dyrektywy 2003/25/WE w zakresie włączenia ulepszonych wymogów stateczności i dostosowania jej do wymogów stateczności określonych przez Międzynarodową Organizację Morską. Gros prac nad tym dokumentem został wykonany podczas prac w organach przygotowawczych Rady. Przyjęcie podejścia ogólnego odbyło się więc bez dyskusji.

Posiedzenia grup roboczych.

W ramach prezydencji francuskiej odbyły się dwadzieścia cztery posiedzenia grupy roboczej Rady Unii Europejskiej ds. żeglugi (H02). Głównymi tematami prac były Inicjatywa FuelEU Maritime i zmiana dyrektywy dotyczącej wymogów stateczności statków typu ro-ro.

W dyskusjach nad Inicjatywą FuelEU Maritime Polska podkreślała, że zarówno w aspekcie środowiskowym, jak i w aspekcie konkurencyjności podmiotów UE (w tym polskich) względem państw trzecich, najbardziej zasadne docelowo pozostaje wypracowywanie środków na poziomie globalnym, w tym w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), co wynika z globalnego charakteru

żeglugi, jak i wysokiego stopnia konkurencyjności tego sektora. Polska popierała uwzględnione w rozporządzeniu podejście oparte na celu (goal-based approach), które nie wyznacza konkretnych rodzajów paliw (lub ich procentowego udziału) do stosowania, natomiast opiera się na wskaźnikach, które te paliwa powinny spełniać. Podkreślała, że LNG jest jedyną obecnie dostępną technologią o wystarczającej gotowości rynkowej i dlatego wskazane jest, by zostało uznane za tzw. paliwo przejściowe do czasu kiedy inne rodzaje paliw, w tym paliw nisko- i zeroemisyjnych będą bardziej rozwinięte. Polska zaznaczała również, że wypracowanie nowych efektywnych technologii możliwe będzie jedynie przy przeznaczeniu odpowiednich środków finansowych UE na ten cel. W kwestii finansowania, zwracała też uwagę na konieczność przekazywania pieniędzy z nakładanych kar na rozwój branży morskiej i podkreślała zasadność krajowego podejścia do pobierania i zarządzania wpływami z kar. Polska podkreślała też konieczność utrzymania zakresu geograficznego zaproponowanego w oryginalnym wniosku KE, uznając go za bardzo ambitne podejście i przeciwstawiając się wszelkim rozszerzeniom. Rozwiązanie takie w ocenie Polski jest optymalne w aspekcie ograniczenia emisji z sektora morskiego przy jednoczesnym ograniczeniu ryzyka ucieczki emisji. Polska podkreślała też konieczność poparcia dla oryginalnej propozycji KE odnośnie do wielkości statków (pojemność brutto powyżej 5000 t.), co pozwoli na zapewnienie zgodności z rozporządzeniem MRV oraz z działaniami IMO. Polska zwracała uwagę, że Inicjatywa FuelEU Maritime w kształcie i zakresie przedstawionym przez Komisję Europejską będzie już wyzwaniem dla sektora, a zwiększenie zakresów mogłoby stanowić zbyt duże obciążenie i negatywnie wpływać na funkcjonowanie i konkurencyjność branży morskiej w Europie. Polska wielokrotnie podkreślała, że istotne jest niezaostrzanie zaproponowanych we wniosku terminów i etapów ograniczania intensywności emisyjnej. Podnosiła też kwestię konieczności kompleksowego traktowania infrastruktury oraz zwracała uwagę na potrzebę zapewnienia spójności inicjatywy FuelEU Maritime z innymi elementami Pakietu Gotowi na 55, a zwłaszcza AFIR i RED.

W ramach prac nad zmianą Dyrektywy 2003/25/WE Polska wyraziła poparcie dla potrzeby dokonania jej pilnej zmiany w zakresie szczególnych wymogów stateczności dotyczących statków pasażerskich typu ro-ro, celem zapewnienia spójności z niedawno zaktualizowanymi międzynarodowymi normami stateczności w stanie uszkodzonym, uzgodnionymi przez IMO dla statków pasażerskich. Polska podkreślała, że należy dążyć do możliwie pełnego zharmonizowania przepisów Dyrektywy z wymaganiami międzynarodowymi i unikania, jeżeli nie jest to konieczne, wprowadzenia odrębnych, regionalnych standardów. Zaznaczała też, że mając na uwadze potrzebę usuwania barier w żegludze i korzyści płynące z istnienia jednolitego standardu światowego, projekt dyrektywy zmieniającej dyrektywę 2003/25/WE powinien być w możliwie największym stopniu zgodny z wymogami Konwencji SOLAS i nie wychodzić poza ich zakres. Polska stała na stanowisku, że przyjęcie podejścia ogólnego do projektu zmiany dyrektywy 2003/25/WE przyczyni się do podniesienia poziomu bezpieczeństwa oraz zharmonizowania przepisów europejskich z normami międzynarodowymi.

W ramach grupy roboczej Rady ds. żeglugi wypracowywano także skoordynowane stanowiska państw członkowskich na posiedzenie Rady Międzynarodowej Organizacji Morskiej, na którym poruszano kwestie bezpieczeństwa związane z rosyjską agresją na Ukrainę, oraz na posiedzenia komitetów i podkomitetów IMO, w tym:

- Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC 78);
- Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego (MSC 105);
- Międzyseesyjnej grupy roboczej ds. redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków (ISWG-GHG 11 i 12);
- Podkomitetu ds. Statkowych Systemów i Wyposażenia (SSE 8);
- Podkomitetu ds. Czynnika Ludzkiego, Szkolenia Zawodowego i Obowiązków Wachtowych (HTW 8);
- Podkomitetu ds. Bezpieczeństwa Żeglugi, Radiokomunikacji oraz Poszukiwania i Ratownictwa (NCSR 9);
- Podkomitetu ds. Zapobiegania Zanieczyszczeniom i Reagowania (PPR 9);
- Podkomitetu ds. przewozu ładunków i kontenerów (CCC 8);
- Komitetu Ułatwień Międzynarodowej Organizacji Morskiej (FAL 46);

- Podkomitetu ds. Implementacji Instrumentów IMO (III 8);
- Międzysesyjnego spotkania Grupy Ekspertów ds. harmonizacji Danych (EGDH 6).

Polska aktywnie uczestniczyła w tych pracach, popierając m.in. przedstawienie przez UE na MSC 105 i NCSR 9 projektu przedłożenia dotyczącego konsultacji mających na celu opracowanie specyfikacji technicznej i przygotowanie fazy testowej funkcjonalności radiopław II generacji, która ma umożliwić dwukierunkową łączność operatorów morskich ratowniczych centrów koordynacyjnych służb poszukiwania i ratownictwa (SAR – search and rescue) z rozbitkami, a także projekt przedłożenia na ISWG-GHG 11 w sprawie zaktualizowanych wytycznych dotyczących intensywności emisji gazów cieplarnianych i intensywności emisji dwutlenku węgla w cyklu życia paliw oraz projekt przedłożenia na CCC 8 dotyczącego ustandaryzowanej procedury oznakowania i sygnalizacji zagubionych kontenerów. Ponadto Polska aktywnie współdziałała na rzecz wypracowania skoordynowanego stanowiska państw członkowskich w odniesieniu do dokumentów przewidzianych w agendzie 55. posiedzenia Komitetu Memorandum Paryskiego (PSCC) tj. międzynarodowego porozumienia w sprawie inspekcji państwa portu.

W ramach prezydencji francuskiej odbyło się pięć posiedzeń grupy roboczej Rady Unii Europejskiej do Spraw morskich - Zintegrowana Polityka Morska (WP IMP), podczas których wypracowano m.in. Wspólną Deklarację UE na Konferencję Narodów Zjednoczonych ws. Oceanów (UNOC 2022). Polska aktywnie uczestniczyła w pracach nad tą Deklaracją. Ponadto w ramach posiedzeń grupy roboczej WP IMP zapoznano się z:

- Informacją nt. stworzenia Cyfrowego Bliźniaczego Oceanu (Digital Twin of the Ocean –DTO);
- Informacją nt. Międzynarodowego Zarządzania Oceanami (IOG);
- Informacją nt. wydarzenia pn. „One Ocean Summit”;
- Informacją nt. konferencji Our Ocean;
- Informacją Komisji na temat Misji Oceany (Mission Ocean);
- Informacją Komisji nt. Europejskiego Dnia Morskiego (European Maritime Day).

W ramach prezydencji francuskiej odbyło się pięć posiedzeń grupy roboczej Rady Unii Europejskiej do Spraw Morskich - Europejska Strategia Bezpieczeństwa na Morzu (WP EUMSS). W ramach posiedzeń grupy roboczej WP EUMSS zapoznano się m.in. z:

- Informacją Europejskiej Służby Działań Zewnętrznych (ESDZ) na temat Kompas Strategicznego;
- Informacją Komisji i ESDZ nt. postępów rewizji Europejskiej Strategii Bezpieczeństwa na Morzu (EUMSS) i jej planu działania;
- Prezentacją nt. cyberbezpieczeństwa infrastruktury morskiej;
- Informacją nt. świadomości sytuacyjnej na morzach oraz wymiany informacji;
- Prezentacją nt. zagrożeń hybrydowych w sektorze morskim;
- Informacją nt. współpracy pomiędzy Europejską Agencją Straży Granicznej i przybrzeżnej (FRONTEX), Europejską Agencją Kontroli Rybołówstwa (EFCA) i Europejską Agencją Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) w zakresie ochrony przybrzeżnej.

Współpraca z Parlamentem Europejskim.

W czasie trwania prezydencji francuskiej rozpoczęto też prace nad wnioskiem ws. Inicjatywy FuelEU Maritime w Parlamencie Europejskim. W związku z tym Ministerstwo Infrastruktury opracowało materiał informacyjny dla polskich posłów do Parlamentu Europejskiego zasiadających w Komisji ds. Transportu i Turystyki (TRAN), w którym zawarto kluczowe dla Polski zagadnienia i priorytety w zakresie tego wniosku oraz odniesiono się do poszczególnych propozycji zawartych w projekcie sprawozdania Komisji TRAN.

- **Prezydencja czeska (1 lipca – 31 grudnia 2022 r.).**

W ramach sprawowanej prezydencji w Radzie Unii Europejskiej w drugiej połowie 2022 roku Republika Czeska koncentrowała się na priorytetach dekarbonizacji transportu, promując przyjazne dla środowiska rodzaje transportu i infrastrukturę paliw alternatywnych. Jednocześnie skupiła się na

rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) w celu ułatwienia transportu między państwami członkowskimi. W zakresie transportu morskiego, rozpoczęto rozmowy trójstronne Rady z Parlamentem Europejskim i Komisją Europejską w sprawie Inicjatywy FuelEU Maritime. Prowadzono też rozmowy trójstronne ws. zmiany dyrektywy 2003/25/WE w odniesieniu do włączenia ulepszonych wymogów stateczności i dostosowania jej do wymogów stateczności określonych przez IMO.

Spotkania na szczeblu ministerialnym.

Podczas prezydencji czeskiej odbyły się dwa wydarzenia na szczeblu ministrów ds. transportu. Na nieformalnym spotkaniu Ministrów ds. Transportu w Pradze w dniach 20-21 października 2022 r. skupiono się na tematach związanych z transportem kolejowym i nie poruszano kwestii związanych z polityką morską. Na posiedzeniu Rady ds. Transportu dniu 5 grudnia 2022 r. w Brukseli omówiono postępy w pracach nad aktami legislacyjnymi wchodzącymi w skład pakietu Gotowi na 55, w tym Inicjatywy FuelEU Maritime. Polska stała na stanowisku, że należy utrzymywać zapisy i poziomy ambicji ustalone na etapie podejścia ogólnego. Omówiono też postępy prac nad dyrektywą zmieniającą wymogi stateczności statków ro-ro. Oba punkty miały charakter informacyjny i nie przewidziano szerszej dyskusji. Główne prace nad obydwojema aktami legislacyjnymi prowadzone były na poziomie organów przygotowawczych Rady.

Posiedzenia grup roboczych.

W ramach prezydencji czeskiej odbyło się piętnaście posiedzeń grupy roboczej Rady Unii Europejskiej ds. żeglugi (H02). Grupie przewodziła Francja w imieniu prezydencji czeskiej w związku z ustaleniami tria-prezydencji. Głównymi tematami prac były przygotowania do trilogów w zakresie Inicjatywy FuelEU Maritime i zmiany dyrektywy dotyczącej wymogów stateczności statków typu ro-ro. Podczas prezydencji czeskiej odbyły się dwa trilogi oraz szereg spotkań technicznych ws. Inicjatywy FuelEU Maritime. W ramach tych spotkań skoncentrowano się na propozycjach zapisów dotyczących zakresu obowiązywania rozporządzenia. W przygotowaniach do trilogów na poziomie grup roboczych Polska podkreślała konieczność zachowania poziomu ambicji dla FuelEU Maritime wypracowanego w porozumieniu ogólnym oraz zwracała uwagę na znaczenie zachowania geograficznego i przedmiotowego (pojemność statków) zakresu obowiązywania rozporządzenia. W trakcie trwania prezydencji czeskiej odbył się jeden trilog ws. zmiany dyrektywy 2003/25/WE w odniesieniu do włączenia ulepszonych wymogów stateczności. Polska poparła stanowisko Rady w tych negocjacjach i nie sprzeciwiała się propozycji kompromisu z Parlamentem Europejskim.

W ramach grupy roboczej Rady ds. żeglugi Polska brała też udział w opracowaniu wspólnego stanowiska UE na posiedzenia komitetów i podkomitetów IMO, w tym:

- Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC 79);
- Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego (MSC 106);
- Międzysesyjnej grupy roboczej ds. redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków (ISWG-GHG 13);
- Podkomitetu ds. Statkowych Systemów i Wyposażenia (SSE 9);
- Podkomitetu ds. Projektowania i Budowy Statków (SDC 9);
- Podkomitetu ds. Czynnika Ludzkiego, Szkolenia Zawodowego i Obowiązków Wachtowych (HTW 9).

Polska aktywnie uczestniczyła w konsultacjach projektów przedłożeń do IMO w kwestiach związanych z ochroną środowiska i bezpieczeństwem, w tym m.in. ws. Rewizji III rozdziału konwencji SOLAS i Kodeksu dotyczącego sprzętu ratunkowego (LSA), czy ws. elektronicznego transferu informacji do i z modułu bezpieczeństwa morskiego GISIS. Polska odnosiła się też do rewizji Strategii IMO w sprawie redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków oraz do propozycji rozwoju standardu emisji z paliw (GHG Fuel Standard). W ramach prezydencji czeskiej odbyło się pięć posiedzeń grupy roboczej Rady Unii Europejskiej do Spraw Morskich - Zintegrowana Polityka Morska" (WP IMP). W ramach grupy wypracowano m.in. Konkluzje Rady ws. Międzynarodowego Zarządzania Oceanami, przyjęte podczas Rady ds. Ogólnych (GAC) w dniu 13 grudnia 2022 r. Polska aktywnie uczestniczyła w negocjacjach nad tekstem konkluzji. Polskie uwagi zgłaszane na wczesnym etapie prac dotyczyły m.in. dodania paragrafu poświęconego zatopionym na dnie morskim materiałom niebezpiecznym, w szczególności amunicji

konwencjonalnej i bojowych środków trujących. Uwaga została zgłoszona już do pierwszego projektu konkluzji podczas posiedzenia WP IMP w dniu 14 września, jak również przekazana w procedurze pisemnej, a następnie ponawiana. Ostatecznie punkt uwzględniono w projekcie konkluzji (paragraf 46).

Ponadto w ramach posiedzeń grupy roboczej WP IMP zapoznano się z:

- Prezentacją Komisji nt. wspólnych programów nauczania dla zawodowych kapitanów/sterników;
- Informacją Komisji nt. przebiegu konferencji poświęconej morskiemu planowaniu przestrzennemu (MSP), która odbyła się w Brest w dn. 14-15 czerwca 2022 r.;
- Informacją Komisji nt. przebiegu UN Ocean Conference (UNOC) w Lizbonie w dn. 27 czerwca do 1 lipca 2022 r.;
- Komunikatem Komisji nt. międzynarodowego zarządzania oceanami: Wytuczanie kursu na zrównoważoną niebieską planetę;
- Prezentacją Komisji nt. misji pn. „Przywróć nasze oceany i wody do 2030 r.”;
- Prezentacją Komisji nt. Inicjatywy „Niebieska biogospodarka - w kierunku silnego i zrównoważonego unijnego sektora alg”.

W ramach prezydencji czeskiej odbyło się pięć posiedzeń grupy roboczej Rady Unii Europejskiej do Spraw Morskich - Europejska Strategia Bezpieczeństwa na Morzu (WP EUMSS). W ramach posiedzeń grupy roboczej WP EUMSS poruszano zagadnienia bezpieczeństwa morskiego w kontekście rosyjskiej inwazji na Ukrainę. Polska wyrażała poparcie dla działań prezydencji czeskiej na forum międzynarodowym w związku z tym konfliktem, wskazując jednocześnie na towarzyszące mu wyzwania, w tym kryzys energetyczny i kryzys żywnościowy. Polska podkreślała też wzrost zagrożenia dla bezpieczeństwa morskiego w basenie Morza Czarnego i Morza Bałtyckiego w związku z napaścią Rosji na Ukrainę. Wskazywała również na rosnącą rolę portów morskich oraz transportu morskiego w zakresie strategicznych dostaw surowców energetycznych oraz planowanych inwestycji. W tym kontekście podkreślała konieczność zwiększenia skuteczności ochrony morskich szlaków komunikacyjnych oraz infrastruktury krytycznej.

W ramach posiedzeń grupy WP EUMSS zapoznano się również z:

- Informacją Komisji nt. konsultacji publicznych dotyczących rewizji EUMSS i jej Planu Działania;
- Prezentacją nt. projektu CRIMARIO II, realizowanego w ramach Krytycznych Szlaków Morskich (Critical Maritime Routes);
- Informacją nt. misji Atalanta;
- Prezentacją nt. wspólnego „Praktycznego podręcznika” dla wszystkich organów straży przybrzeżnej oraz agencji i innych podmiotów na szczeblu regionalnym, krajowym i europejskim;
- Prezentacją Portugalii nt. przebiegu konferencji UNOC (Lizbona, 27.06 – 1.07.2022 r.);
- Informacją Danii i Szwecji nt. incydentów, do których doszło na trasie przebiegu gazociągów Nord Stream I i Nord Stream II;
- Projektem konkluzji Rady nt. Międzynarodowego Zarządzania Oceanami;
- Informacją ESDZ nt. podwodnej infrastruktury i kabli.

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 2022 r. duża część prac COMAR związana była z wypracowywaniem stanowiska państw członkowskich UE oraz samej UE (Komisja Europejska) na kolejne – czwartą (marzec 2022 r.) i piątą (sierpień 2022 r.) turę 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.

Podgrupa Ekspertów EMSWe.

W dniu 25 lipca 2020 r. zostało opublikowane rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1239 z dnia 20 czerwca 2019 r. ustanawiające europejski system morskich pojedynczych punktów kontaktowych i uchylające dyrektywę 2010/65/UE. W związku z tym dotychczas powołana w ramach Grupy Sterującej Wysokiego Szczebla ds. Zarządzania Cyfrowym Systemem Morskim i Usługami Morskimi (HLSG GMDSS), której przedmiotem obrad są m.in. kwestie dotyczące SafeSeaNet (SSN) i Single Window (SW), Podgrupa Ekspertów do Spraw Single Window, kontynuująca prace Grupy Ekspertów ds. Upraszczania Procedur Administracji Morskiej i Elektronicznych Usług Informacyjnych (eMS), której przedmiotem obrad były kwestie związane z implementacją dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE z dnia 20 października 2010 r. w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich i uchylającej dyrektywę 2002/6/WE oraz harmonizacji tej implementacji w poszczególnych państwach członkowskich, została przekształcona w Podgrupę Ekspertów EMSWe.

Celem ww. rozporządzenia jest ustanowienie zharmonizowanych przepisów dotyczących dostarczania informacji wymaganych do zawinięcia do portu, w szczególności przez zapewnienie, aby takie same zbiory danych mogły być zgłaszane do każdego morskiego krajowego pojedynczego punktu kontaktowego w taki sam sposób, jak i ułatwienie przekazywania informacji między poszczególnymi podmiotami uczestniczącymi w obrocie portowo-morskim oraz pomiędzy innymi państwami członkowskimi Unii Europejskiej.

W 2022 r. odbyły się dwa zdalne posiedzenia przedmiotowej podgrupy, podczas których podnoszone były kwestie dotyczące mapowania danych, graficznego interfejsu użytkownika, modułu interfejsu raportowania oraz rejestru użytkowników i systemu zarządzania dostępem, stanu prac nad aktami delegowanymi i aktami wykonawczymi do rozporządzenia 2019/1239 i Wieloletniego Planu Wdrażania.

Komitet ds. Cyfrowych Ułatwień w Transporcie i Handlu.

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

W 2022 roku odbyło się jedno posiedzenie Komitetu ds. Cyfrowych Ułatwień w Transporcie i Handlu w zakresie ww. rozporządzenia 2019/1239, podczas którego obradowano nad projektem aktu wykonawczego ustanawiającego specyfikacje, normy i procedury wymagane na mocy niektórych przepisów rozporządzenia (UE) 2019/1239 oraz modułem interfejsu raportowania oraz rejestru użytkowników i systemu zarządzania dostępem, a także Wieloletniego Planu Wdrażania. Komitet wydał przez konsensus pozytywną opinię w sprawie projektu rozporządzenia wykonawczego Komisji ustanawiającego specyfikacje, normy i procedury wymagane na mocy niektórych przepisów rozporządzenia (UE) 2019/1239.

Grupa robocza Rady UE ds. intermodalnych.

W dniu 14 grudnia 2021 r. KE opublikowała projekt rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ws. wytycznych dot. rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). Od stycznia do listopada 2022 r. trwały prace nad projektem rozporządzenia na forum. Dnia 5 grudnia 2022 r. podczas posiedzenia Rady ds. Transportu zostało przyjęte podejście ogólne. W 2023 r. planowane są dalsze prace w Parlamencie Europejskim, a następnie trilogi.

Rozporządzenie określa m.in. wytyczne dla infrastruktury transportu morskiego i europejskiego obszaru morskiego. W zakresie map zaproponowano na przykład nowy układ 9 Europejskich Korytarzy Transportowych, w tym na terytorium Polski wyznaczono trzeci korytarz Morze Bałtyckie – Morze Czarne – Morze Egejskie, którego jedna z odnóg obejmuje porty Trójmiasta.

Motorways of the Sea Forum - MOS Forum.

Wydarzenie organizowane cyklicznie przez Koordynatora UE ds. autostrad morskich jest dedykowane omówieniu kwestii związanych z funkcjonowaniem i rozwojem sektora portowo-morskiego, ze szczególnym uwzględnieniem tematyki autostrad morskich (MOS - Motorways of the Sea).

W roku 2022 MOS Forum odbyło się w dniu 16 września 2022 r. w Brukseli. W jego trakcie m.in. omówiono dokument pn. „The Motorways of the Sea Detailed Implementation Plan 2022”, podzielono się wynikami badań, jakie przeprowadzone zostały w analizowanym obszarze, a także przedstawiono informacje z zakresu CEF. Kwestie środowiskowe oraz dotyczące digitalizacji zajmują coraz więcej miejsca w polityce rozwoju portów morskich. Bardzo duży nacisk kładzie się na aspekt dekarbonizacji sektora portowo-morskiego oraz jego unowocześnienia. Podczas forum zwrócono także uwagę, że w procesie rozwoju portów należy brać pod uwagę także kwestie związane z występowaniem sytuacji nadzwyczajnych w ich otoczeniu.

Podgrupa „Porty jako ośrodki zrównoważonej niebieskiej gospodarki” („Ports as hubs for a sustainable blue economy”).

Podgrupa „Porty jako ośrodki zrównoważonej niebieskiej gospodarki” („Ports as hubs for a sustainable blue economy”) działa w ramach grupy eksperckiej KE „Europejskie Forum Portowe” („European Ports Forum”), która zapewnia KE doradztwo i wiedzę fachową w odniesieniu do kwestii związanych z portami morskimi.

Zadaniem podgrupy jest wspieranie EPF w zakresie upowszechniania i wspierania inicjatyw, które mogą m.in. przyspieszyć rozwój portów jako ośrodków zrównoważonej niebieskiej gospodarki. Podgrupa zapewnia doradztwo oraz wiedzę fachową w zakresie integracji europejskiego sektora portowego z wymogami w zakresie niebieskiej gospodarki.

W roku 2022 posiedzenie podgrupy odbyło się w dniu 21 czerwca 2022 r. W jego trakcie m.in. przedstawiono platformę „Blue Invest Platform”, a także przedstawiono informacje dotyczące przystosowania portów morskich do nowego podejścia w zakresie niebieskiej zrównoważonej gospodarki, w tym wytwarzania energii w portach. Część spotkania poświęcona została także strategiom inteligentnych specjalizacji.

Współpraca bałtycka.

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

W 2022 r. Rada Państw Morza Bałtyckiego (RPMB) doświadczyła najgłębszego kryzysu od momentu powstania w wyniku nieuprawnionej i niesprowokowanej agresji jednego z jej państw członkowskich, Federacji Rosyjskiej, na państwo-observatora, Ukrainę. Członkowie Rady stanęli przed koniecznością zajęcia stanowiska w tej sprawie i dlatego w dniu 3 marca 2022 r. podjęli decyzję o natychmiastowym zawieszeniu wszelkiej współpracy na wszystkich poziomach z Federacją Rosyjską. W odpowiedzi Rosja w maju 2022 r. zdecydowała się na opuszczenie organizacji. Wystąpienie Rosji z RPMB stworzyło nową sytuację w regionie Morza Bałtyckiego oraz w samej organizacji. Dla wielu państw członkowskich Rada była istotną platformą współpracy z Rosją, w szczególności z partnerami z jej zachodnio-północnych regionów.

Państwa członkowskie oraz UE jednomyślnie zdecydowały o kontynuacji współpracy regionalnej w ramach RPMB, jedynej międzyrządowej organizacji w regionie Morza Bałtyckiego. Na zakończenie przewodnictwa Norwegii w RPMB w dniach 24-25 maja 2022 r. odbyło się spotkanie ministrów spraw zagranicznych i przedstawicieli UE. Przyjęto wówczas „Deklarację z 19. Sesji Ministerialnej RPMB w Kristiansand”, w której ministrowie odnieśli się do decyzji Rosji o wyjściu z RPMB oraz jej zbrojnej agresji wobec Ukrainy, zadeklarowali wsparcie dla Kijowa, potwierdzili ważność Deklaracji Wileńskiej II z 2021 r., wyznaczającej poziom ambicji co do dalszego rozwoju i integracji regionu Morza Bałtyckiego, a także opowiedzieli się za kontynuacją w ramach RPMB dialogu politycznego wysokiego szczebla i działań projektowych. Długofalowe priorytety Rady – Tożsamość Regionalna; Zrównoważony i Dobrze Prosperujący Region oraz Bezpieczny i Stabilny Region nie uległy zmianie. Rada kontynuowała

realizację projektów współfinansowanych z budżetu RPMB, dostępnych grantów i programów finansowych (głównie UE oraz Szwedzkiego Instytutu) oraz realizowanych we współpracy z partnerami w regionie Morza Bałtyckiego.

Dyrektorem Generalnym Sekretariatu RPMB, który od 1998 r. znajduje się w Sztokholmie, pozostawał polski przedstawiciel (kadencja 2020-2024 z ew. przedłużeniem o dwa lata). Przewodnictwo w Radzie Państw Morza Bałtyckiego w 2022 r. sprawowały Norwegia oraz Niemcy.

W I półroczu 2022 r. Polska aktywnie wspierała przewodnictwo norweskie, które jako priorytety swojej prezydencji wskazało kontynuowanie praktycznej i pragmatycznej współpracy na rzecz regionu, w tym zwalczanie zorganizowanej przestępczości i cyberprzestępczości; zwiększenie roli młodzieży oraz wzmocnienie współpracy z partnerami w administracji centralnej, regionalnej i lokalnej, organizacjami regionalnymi i subregionalnymi, przedstawicielami NGO-sów, akademii i biznesu; zwiększenie synergii z innymi organizacjami w regionie oraz szersze wykorzystanie wymiany najlepszych praktyk w ramach istniejących grup roboczych. Przede wszystkim jednak Norwegia, przy aktywnym udziale państw członkowskich, w tym Polski, musiała zmierzyć się z nową sytuacją polityczną związaną z agresją Rosji na Ukrainę, a następnie z opuszczeniem Rady przez Rosję. Pomimo rosyjskich zarzutów o brak sensu współpracy regionalnej bez Rosji wszystkie państwa członkowskie i UE jednomyślnie podjęły decyzję o kontynuowaniu, a nawet zacieśnianiu współpracy w regionie Morza Bałtyckiego na forum Rady. Wstrzymano jednak wszelkie plany związane z upamiętnieniem 30-lecia powołania RPMB, którego celem było m.in. zwiększenie widoczności Rady i promocja jej osiągnięć.

W II półroczu 2022 r. Polska aktywnie współpracowała z Niemcami, które przejęły od Norwegii roczną prezydencję w RPMB. Niemieckie przewodnictwo działało w oparciu o długofalowe priorytety Rady, zaś dodatkowymi obszarami jej zainteresowania stały się rozwój morskiej energii wiatrowej na Bałtyku, zacieśnianie współpracy dotyczącej zatopionej broni z czasów II wojny światowej zalegającej na Bałtyku oraz dalsze wzmocnianie działań młodzieży i jej współdziałanie w kształtowaniu przyszłości RPMB. Podczas niemieckiej prezydencji rozpoczął się przegląd struktur Rady Państw Morza Bałtyckiego, w tym Grupy Eksperckiej ds. Zrównoważonej Gospodarki Morskiej, którego celem była ocena ich zasadności, mandatów oraz celów, a także zakresu istotnych interakcji działań Rady ze Strategią UE dla regionu Morza Bałtyckiego. RPMB bierze czynny udział we wdrażaniu Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego, m.in. w Obszarze Tematycznym Bezpieczeństwo Cywilne (PA Secure).

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

W zakresie współpracy regionalnej w obszarze Morza Bałtyckiego Departament Gospodarki Morskiej (DGM) Ministerstwa Infrastruktury jest zaangażowany w prace Grupy Eksperckiej ds. Zrównoważonej Gospodarki Morskiej Rady Państw Morza Bałtyckiego (EGSME CBSS).

W 2022 r. odbyły się dwa spotkania EGSME w formule online z udziałem przedstawicieli Departamentu Gospodarki Morskiej MI. W ramach prezydencji norweskiej spotkanie EGSME odbyło się w dniu 11 maja 2022 r. pod hasłem „Zielona żegluga/czysty transport morski”. Agenda spotkania obejmowała trzy sesje tematyczne: Green shipping in the Baltic - policies and initiatives; Green shipping in the Baltic – Policy framework, instruments and business, Green shipping – initiatives from the Norwegian maritime Industry. Ważnym elementem spotkania było przedstawienie przez wszystkie państwa informacji z zakresu realizowanych polityk i inicjatyw dotyczących zielonej żeglugi. Przedstawicielka RP poinformowała, że Polska jest aktywnie zaangażowana w działania służące rozwojowi żeglugi morskiej, która będzie opierać się na zaawansowanych technologiach i rozwiązaniach cyfrowych ukierunkowanych na działania środowiskowe. Polska zauważa, że kluczem do sukcesu w przejściu na proekologiczną żeglugę jest wpieranie innowacji i wdrażanie technologii. Przedstawicielka RP podkreśliła, iż ważnymi polskimi dokumentami z zakresu gospodarki morskiej o charakterze strategicznym są „Polityka morska RP do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)”, a także „Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 r.” Podkreśliła, że Polska popiera i realizuje działania na rzecz rozwoju wykorzystania paliw alternatywnych w sektorze transportu. Krajowe działania ukierunkowane są zarówno na rozwój gospodarki wodorowej, jak i elektromobilności. Istotny jest fakt, że w Polsce aktywnie rozwijają się przedsiębiorstwa zajmujące się budową infrastruktury paliw

alternatywnych oraz gazów odnawialnych. Zauważono, że obecnie jedynym „dojrzałym” paliwem alternatywnym z odpowiednio rozwiniętymi systemami napędu oraz infrastrukturą, zapewniającym ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, jest LNG. Przedstawicielka RP podkreśliła, że w listopadzie 2021 r. została przyjęta Polska strategia wodorowa, która określa główne cele rozwoju gospodarki wodorowej w Polsce oraz kierunki działań potrzebnych do ich osiągnięcia. Na zakończenie przedstawicielka wskazała na realizowane w Polsce proekologiczne działania i inwestycje, w tym utworzenie hubu wodorowego w Porcie Gdynia, zielony korytarz w Porcie Gdynia, Terminal LNG w Świnoujściu czy otwarcie na Politechnice Gdańskiej na kierunku oceanotechnika nowej specjalności z obszaru offshore: projektowanie i budowa morskich systemów energetycznych.

W pierwszym półroczu 2022 r. przedstawiciele DGM wzięli także udział w międzynarodowej konferencji online pt.: „Branding of the Baltic Sea Region as a Single Maritime Destination for sustainable coastal tourism”. Podczas wydarzenia skupiono się na prezentacji wyników projektu „Baltic Sea Boating” oraz poruszono kwestie wypracowania wspólnego podejścia brandingowego do wspierania i rozwoju zrównoważonej turystyki morskiej w regionie Morza Bałtyckiego, ze szczególnym uwzględnieniem małych portów i przystani.

Drugie spotkanie grupy EGSME już w ramach prezydencji niemieckiej zostało zorganizowane w formule hybrydowej w dniu 19 października 2022 r. Spotkanie zostało poprzedzone dwugodzinnym webinarium „Zintegrowane podejście do polityki morskiej”, podczas którego zaprezentowano niemiecki projekt badawczy skupiający się na wykorzystywaniu wskaźników do oceny rozwoju w społecznościach przybrzeżnych i morskich oraz gospodarce i środowisku morskim. Natomiast tematem przewodnim docelowego spotkania EGSME była dyskusja o przyszłości prac Grupy i całego CBSS po wystąpieniu z jej struktur Rosji. Stanowisko RP w zakresie przyszłości i wartości dodanej EGSME obejmowało informację, iż Grupa była jedynym forum regionalnym dotyczącym kwestii morskich, w którego prace zaangażowana była Rosja. Z tego powodu Polska wielokrotnie podkreślała, że obecność Rosji stanowiła wartość dodaną, która zwiększała ważność tego gremium. W latach poprzednich duża część działalności Rady poświęcona była na dialog z partnerami rosyjskimi. Jednakże na forum EGSME trudno było zauważyć realne efekty współpracy ze stroną rosyjską.

Wydarzenia ostatnich lat: najpierw pandemia, następnie agresja zbrojna Rosji na Ukrainę jednoznacznie potwierdziły, że nieprzewidywalność i niestabilność stają się codziennością. W tej sytuacji geopolitycznej wywołanej wojną na Ukrainie w stanowisku RP, przedstawiciele DGM zwrócili uwagę na zasadność zastanowienia się nad dotychczasową działalnością Grupy w celu dostosowania jej działań do obecnych wyzwań, potrzeb regionu oraz realnych możliwości. Wskazano, że obok wyzwań związanych z polityką klimatyczną i kwestiami środowiskowymi kluczowa staje się również tematyka bezpieczeństwa w regionie, w tym bezpieczeństwa energetycznego. Podkreślono, że EGSME poprzez dzielenie się wiedzą, ma zapewniać wsparcie konkretnym inicjatywom, działaniom i projektom, które wpływają na poprawę międzynarodowej konkurencyjności regionu Morza Bałtyckiego w zakresie rozwoju zrównoważonej gospodarki morskiej. Co więcej ważnym celem działania Grupy jest umiejscowienie regionu Morza Bałtyckiego jako modelowego regionu najlepszych praktyk morskich i zrównoważonej gospodarki morskiej, z uwzględnieniem aspektów społeczno-ekonomicznych i odpowiedniej ochrony wrażliwego ekosystemu morskiego jak również pełnienie roli centrum informacyjnego dla wymiany doświadczeń i wiedzy, zapewniającego międzysektorowe podejście i synergię między kluczowymi podmiotami w dziedzinie gospodarki morskiej w regionie Morza Bałtyckiego.

Właściwie realizowana współpraca regionalna, obok wymiaru politycznego, powinna skupiać się również na wymiarze gospodarczym, aby przekładać się na zwiększanie wartości dodanej dla gospodarek państw regionu i wpływów do budżetów tych państw. Dlatego też w celu zwiększenia efektywności funkcjonowania Grupy poddano pod rozagę możliwość dyskusji na forum EGSME na temat działań innych podmiotów, w tym biznesu morskiego. Zdaniem DGM dyskusja w szerszym gronie na temat dynamicznych zmian uwarunkowań zewnętrznych i wewnętrznych, realizowanych projektów w obszarach morskich, np. transportowych, infrastrukturalnych, związanych z wydobywaniem zasobów mineralnych, turystyką morską, czy ochroną środowiska morskiego, może przynieść realne korzyści

w postaci określenia najważniejszych wyzwań społeczno-gospodarczych, przed jakimi stoją państwa regionu oraz może dać nowy impuls do szukania na nie odpowiedzi. Prace nad opracowaniem materiału informacyjnego w zakresie wartości i przyszłości prac EGSME bez udziału Rosji na bazie przekazanych podczas październikowego spotkania EGSME wypowiedzi ustnych, jak również w terminie późniejszym pisemnych stanowisk państw trwały do końca 2022 r.

Podczas jesiennego spotkania Grupy dyskutowano również o materiałach niebezpiecznych zalegających na obszarach morskich, w tym broni konwencjonalnej. Temat ten dotyczy zdecydowanej większości państw, w tym wszystkich państw basenu Morza Bałtyckiego w związku z następstwami działań wojennych na Morzu Bałtyckim oraz podjętego bezpośrednio po II wojnie światowej zatapiań środków bojowych. Poruszono także kwestie nowej inicjatywy KE skupiającej się na pięciu misji europejskich. Kluczowe znaczenie z punktu widzenia realizacji polityki morskiej ma misja związana z ochroną oceanów pn. „Odbudować nasze oceany i wody do 2030 roku” (Restore our Ocean and Waters by 2030), która zapewnia systemowe podejście do odbudowy, ochrony i zachowania zasobów wodnych i morskich. Misja ma realizować wymierne cele Unii Europejskiej do 2030 r. w zakresie ochrony i odbudowy ekosystemów, zachowania różnorodności biologicznej, zerowego zanieczyszczenia oraz redukcji emisji gazów cieplarnianych w kierunku neutralności klimatycznej w oceanach, morzach i wodach UE.

Grupy Ekspertckiej ds. Zrównoważonego Rozwoju Rady Państw Morza Bałtyckiego.

W zakresie współpracy regionalnej w obszarze Morza Bałtyckiego Ministerstwo Klimatu i Środowiska jest zaangażowane w prace Grupy Ekspertckiej ds. Zrównoważonego Rozwoju Rady Państw Morza Bałtyckiego (EGSD CBSS).

EGSD stanowi platformę wymiany wiedzy i doświadczeń w zakresie zrównoważonego rozwoju dla państw regionu Morza Bałtyckiego. Do zadań grupy wymienionych w mandacie należy również wspieranie zaangażowania osób młodych w inicjatywy związane ze zrównoważonym rozwojem, monitorowanie procesu wdrażania Celów Zrównoważonego Rozwoju (SDG) Agendy 2030 w regionie, a także wspieranie różnych regionalnych inicjatyw. W 2022 r. odbyły się dwa spotkania EGSD.

W ramach prezydencji norweskiej spotkanie EGSD odbyło się 11 maja 2022 r. Poświęcone zostało przede wszystkim dyskusji na temat przyszłości Grupy w związku z potrzebą przedłużenia jej mandatu. Przedstawiciel Polski wyraził poparcie dla proponowanych zmian mandatu, których celem jest zacieśnienie współpracy z organizacjami regionalnymi (HELCOM) oraz subregionalnymi (UBS, BSSSC), z którymi Polska ma wspólne cele i priorytety, co pozwoli zwiększyć synergii działań nad Bałtykiem, uzupełniać się i unikać dublowania działań. Decyzja odnośnie przedłużenia mandatu nie została podjęta podczas posiedzenia. Mandat EGSD został przedłużony w procedurze ciszy 19 sierpnia 2022 r.

Nastąpiła również wymiana informacji nt. aktualnych i planowanych wydarzeń i inicjatyw w regionie Morza Bałtyckiego, mających na celu promowanie zrównoważonego rozwoju i przeciwdziałanie zmianom klimatu. Przedstawicielka Sekretariatu RPMB podsumowała działania realizowane w ramach wdrażania SDGs w obszarze Morza Bałtyckiego.

Drugie spotkanie grupy EGSD już w ramach prezydencji niemieckiej odbyło się 4 października 2022 r. Tematem przewodnim była dyskusja o przyszłości prac Grupy oraz obszarach współpracy istotnych dla Grupy i całego CBSS po wystąpieniu z jej struktur Rosji. Omawiano kwestie powielania działań Grupy z innymi formatami współpracy w regionie oraz dalszego rozwoju i modyfikacji mandatu Grupy.

Przedstawicielka prezydencji niemieckiej przedstawiła informację nt. planowanych wydarzeń oraz priorytety prezydencji niemieckiej: zrównoważona żywność, gospodarka o obiegu zamkniętym, wzmocnienie współpracy pomiędzy organizacjami działającymi w obszarze Morza Bałtyckiego.

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

- Komitet Ułatwień Międzynarodowej Organizacji Morskiej.

W ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) funkcjonuje Komitet Ułatwień, zajmujący się sprawami międzynarodowego obrotu portowo-morskiego, w tym ograniczeniem i uproszczeniem obowiązków sprawozdawczych dla statków w związku z wizytą w porcie morskim oraz usprawnieniem obiegu informacji celem lepszej i płynnej obsługi statków w portach morskich.

W posiedzeniach Międzynarodowej Organizacji Morskiej biorą udział przedstawiciele rządów państw członkowskich, państw-członków stowarzyszonych, a także obserwatorzy reprezentujący organizacje międzyrządowe, pozarządowe i przemysł.

W 2022 r. odbyło się jedno zdalne posiedzenie Komitetu Ułatwień Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Podczas 46 sesji Komitetu Ułatwień Międzynarodowej Organizacji Morskiej podniesione były m.in. zagadnienia dotyczące aktualizacji załącznika do Konwencji o ułatwieniu międzynarodowego obrotu morskiego sporządzonej w Londynie dnia 9 kwietnia 1965 r. (Konwencja FAL) i Kompendium Międzynarodowej Organizacji Morskiej w sprawie Ułatwień i Elektronicznego Handlu, morskiego single window, przekazywania danych API i PNR w transporcie morskim, zwalczania korupcji w transporcie morskim, zapobiegania przemytowi dzikich zwierząt i jego zwalczania na statkach uczestniczących w międzynarodowym ruchu morskim, ćwiczenia regulacyjnego w sprawie zakresu regulacji Konwencji o ułatwieniu międzynarodowego obrotu morskiego w odniesieniu do Autonomicznych Nawodnych Jednostek Pływających (MASS) oraz krajowych komitetów ds. ułatwień. Podczas przedmiotowej sesji przyjęte zostały Poprawki do Załącznika do Konwencji FAL mające przede wszystkim na celu wprowadzenie obowiązku przekazywania formalności sprawozdawczych związanych z wizytą statku w porcie morskim w drodze elektronicznej przez pojedynczy punkt kontaktowy. Dotychczas bowiem Załącznik do Konwencji FAL jedynie zawierał zalecenie w tym zakresie. Ponadto, podczas przedmiotowej sesji przyjęto:

- Wytyczne w sprawie utworzenia single window w transporcie morskim,
- Wytyczne dotyczące uwierzytelniania, integralności i poufności treści dla celu wymiany za pośrednictwem morskiego single window,
- Wytyczne dla Krajowych Komitetów i Programów Ułatwień w Transporcie Morskim,
- Wytyczne dotyczące wdrażania i przyjmowania procedur przeciwko korupcji morskiej,
- Kompendium IMO w sprawie Ułatwień i Elektronicznego Handlu.

- Komitet Prawny Międzynarodowej Organizacji Morskiej.

W ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej funkcjonuje Komitet Prawny rozpatrujący wszelkie sprawy prawne wynikające z zakresu działalności Międzynarodowej Organizacji Morskiej.

W posiedzeniach Międzynarodowej Organizacji Morskiej biorą udział przedstawiciele rządów państw członkowskich, państw-członków stowarzyszonych, a także obserwatorzy reprezentujący organizacje międzyrządowe, pozarządowe i przemysł.

W 2022 r. odbyło się jedno zdalne posiedzenie Komitetu Prawnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Podczas 109 sesji Komitetu Prawnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej podniesione były m.in. zagadnienia dotyczące sprawiedliwego traktowania marynarzy, w tym zabezpieczenia odpowiedzialności finansowej w przypadkach porzucenia marynarzy oraz obowiązków armatorów w odniesieniu do roszczeń umownych dotyczących uszkodzenia ciała lub śmierci marynarzy w świetle wprowadzanych zmian do Konwencji ILO o pracy na morzu, zapobieżenia bezprawnym praktykom związanym z fałszywą rejestracją statków i fałszywymi rejestrami, ułatwienia wejścia w życie oraz jednolitej interpretacji Protokołu 2010 do Konwencji HNS i ujednoczonej interpretacji dotyczącej testu na wyłączenie uprawnienia właściciela do ograniczenia odpowiedzialności zgodnie z Konwencjami IMO,

oceny konieczności zmiany limitów odpowiedzialności, zaleceń i poradników związanych z implementacją instrumentów IMO, w tym poradnika szkód dot. Międzynarodowej Konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi z 2001 r., ćwiczenia regulacyjnego i analizy luk w konwencjach wywodzących się z Komitetu Prawnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej w odniesieniu do Autonomicznych Nawodnych Jednostek Pływających (MASS).

- Międzynarodowe Fundusze Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami.

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

W 2022 r. odbyły się dwa zdalne posiedzenia organów Międzynarodowych Funduszy Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami, a mianowicie:

- 1992 Fund Assembly – 21 i 22 sesji Rady Administracyjnej Funduszu 1992,
- 1992 Fund Executive Committee – 78 i 79 posiedzenie Komitetu Wykonawczego Funduszu 1992,
- Supplementary Fund Assembly – 10 sesja nadzwyczajna Zgromadzenia Funduszu Dodatkowego oraz 19 sesja Zgromadzenia Funduszu Dodatkowego.

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

- Specjalny Trójstronny Komitet (STC) Międzynarodowej Organizacji Pracy.

Specjalny Trójstronny Komitet funkcjonuje w ramach Międzynarodowej Organizacji Pracy. Został utworzony, zgodnie z art. XIII Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. (zwanej „Konwencją MLC”), przez Radę Administracyjną Międzynarodowego Biura Pracy. Do zadań Komitetu należy prowadzenie ciągłego przeglądu funkcjonowania Konwencji MLC, proponowanie niezbędnych zmian do niej oraz prowadzenie trójstronnych konsultacji pomiędzy rządami, marynarzami a armatorami w zakresie norm pracy na morzu.

W posiedzeniach Specjalnego Trójstronnego Komitetu biorą udział przedstawiciele rządów państw, które ratyfikowały Konwencję MLC, przedstawiciele marynarzy oraz przedstawiciele armatorów. W posiedzeniach, w charakterze obserwatorów, biorą udział także przedstawiciele rządów państw, które nie ratyfikowały Konwencji MLC, jak również przedstawiciele organizacji międzynarodowych, międzyrządowych i pozarządowych.

W 2022 r. odbyła się – w formie hybrydowej – druga część 4. posiedzenia STC.

W trakcie pierwszej części posiedzenia, w 2021 r., wymieniono informacje i doświadczenia na temat implementacji Konwencji MLC, zwłaszcza w kontekście pandemii COVID-19, powodującej przedłużenie kontraktów oraz zachwianie wymogów odnośnie godziny pracy i odpoczynku. Dokonano również przeglądu międzynarodowych standardów pracy, dotyczących spraw morskich.

Natomiast druga część posiedzenia była poświęcona dyskusji na temat kolejnych zmian do Konwencji MLC, po poprawkach uchwalonych w roku 2014, 2016 i 2018.

Przy jednogłównym poparciu przedstawicieli rządów, marynarzy i armatorów, w dniu 13 maja 2022 r. STC uchwalił kolejne poprawki do Konwencji MLC. Liczba przyjętych jednorazowo poprawek okazała

się największa w historii funkcjonowania Konwencji. Poprawki w zdecydowanej większości były odpowiedzią na problemy, z jakimi branża morską mierzyła się w czasie pandemii i związanego z nią kryzysu humanitarnego, gdy kontrakty marynarzy były przedłużane ponad dozwolone normy, marynarzom odmawiano prawa do schodzenia na ląd w porcie i utrudniano dostęp do opieki medycznej, a repatriacja była niemożliwa ze względu na zawieszenie połączeń lotniczych.

Uchwalone poprawki przewidują:

- konieczność dostosowania rozmiarów środków ochrony osobistej na statku do wzrostu załogi, zwłaszcza osób niższych i o drobnej posturze,
- doprecyzowanie kwestii nieodpłatności wody i wyżywienia przez cały okres zatrudnienia oraz zapewnienia ich w odpowiedniej jakości i ilości,
- wzmocnienie mechanizmu wsparcia dla marynarza poprzez doprecyzowanie prawa do repatriacji w sytuacji, gdy statek został porzucony przez armatora, a państwo portu (ze względu na swoje przepisy nakazujące, by statek był obsadzony załogą) odmawia takiemu marynarzowi prawa do repatriacji;
- doprecyzowanie obowiązku państwa portu do zapewnienia marynarzom natychmiastowej opieki medycznej na lądzie;
- dostosowanie wymogów Konwencji MLC do aktualnych możliwości technicznych poprzez nałożenie na armatora obowiązku zapewnienia internetu na statku;
- podniesienie świadomości marynarzy w zakresie praw gwarantowanych w Konwencji MLC przez objaśnienie postępowania na wypadek ubiegania się o odszkodowanie od agencji pośrednictwa pracy lub armatora;
- tworzenie przez Międzynarodową Organizację Pracy statystyk dotyczących liczby i przyczyn śmierci na morzu oraz prognozowanie trendów dotyczących dobrostanu i zdrowia psychicznego marynarzy.

Poprawki zostały zatwierdzone podczas 110 sesji Międzynarodowej Konferencji Pracy w dniu 6 czerwca 2022 r. Poprawki te wejdą w życie w 23 grudnia 2024 r., jeżeli do końca wyznaczonego terminu, tj. do dnia 23 czerwca 2024 r. sprzeciwu nie złoży więcej niż 40% państw-stron Konwencji MLC według stanu na dzień 6 czerwca 2022 r.

- Zaangażowanie Rzeczypospolitej Polskiej na forum ONZ w dziedzinie prawa morza.

Na forum ONZ dyskutowanych jest szereg zagadnień związanych z międzynarodowym prawem morza i polityką morską. Jednym z głównym morskich procesów na forum ONZ są toczące się negocjacje Porozumienia implementacyjnego do Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z 1982 r. Podczas czwartej i piątej (dwukrotnie zawieszanej i odwieszanej) sesji negocjacyjnej osiągnięto znaczące postępy w pracach nad tekstem Porozumienia. Ma ono regulować takie kwestie, jak m.in. morskie zasoby genetyczne, w tym podział korzyści, budowa potencjału i transfer technologii morskich czy tworzenie morskich obszarów chronionych. Sfinalizowanie negocjacji odbyło się podczas wznowionej piątej sesji negocjacyjnej, która odbyła się na przełomie lutego i marca oraz w czerwcu 2023 r. Porozumienie BBNJ zostało przyjęte przez ZO ONZ w dniu 19 czerwca 2023 r.

Podstawowym dokumentem w dziedzinie spraw morskich jest rezolucja Zgromadzenia Ogólnego ONZ pn. „Ocean i prawo morza”. Jest ona przyjmowana corocznie przez Zgromadzenie Ogólne i ma charakter horyzontalny - odzwierciedla w sposób kompleksowy szereg wydarzeń z danego roku, które miały miejsce w dziedzinie prawa i polityki morskiej. Przegląd podejmowanych w niej zagadnień daje wykaz poszczególnych jej rozdziałów, poświęconych m.in. implementacji Konwencji o prawie morza z 1982 r. (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 morskemu, środowisku morskemu 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 ONZ przyjmuje również corocznie rezolucję dotyczącą „Zrównoważonego rybołówstwa”. W tym zakresie, z uwagi na podział kompetencji między UE i jej państwa członkowskie, konsultacje w imieniu UE oraz państw członkowskich prowadzi Komisja Europejska. Do innych spotkań na forum ONZ mających znaczenie dla reżimu prawnego mórz i oceanów zaliczyć należy 32. spotkanie Państw-Stron Konwencji o prawie morza.

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

Wdrażanie mechanizmów ułatwiających działalność w transporcie morskim.

Działania i inicjatywy Krajowej Administracji Skarbowej ukierunkowane są na zapewnienie płynności obsługi podmiotów gospodarczych, skrócenie czasu odprawy celnej towaru, obniżenie kosztów ponoszonych przez przedsiębiorców oraz poprawę warunków wykonywania działalności gospodarczej. W ramach realizacji zadań z zakresu obsługi obrotu towarowego dokonywanego drogą morską, kontynuowane były inicjatywy zmierzające m.in. do dalszego wdrażania ułatwień w odprawach ładunków przemieszczanych drogą morską, systematycznej poprawy jakości obsługi celnej, znoszenia barier i przeszkód w rozwoju przedsiębiorczości sektora morskiego. Działania te powiązane były z realizacją kierunków polityki morskiej RP, w szczególności odnosiły się do działań dotyczących redukcji barier dla rozwoju przedsiębiorczości morskiej, a także do kształtowania warunków dla utworzenia w Polsce bałtyckiego centrum logistyczno-transportowego dla Europy Środkowej i Wschodniej oraz zwiększenia jego roli w łańcuchu dostaw towarów w tym regionie.

Od kilku lat w kontaktach z przedsiębiorcami funkcjonują idee korzystania z procedury zgłoszenia scentralizowanego, polegającej na składaniu zgłoszeń celnych w wybranym przez zgłaszającego urzędzie celno-skarbowym bez względu na lokalizację miejsca przedstawienia towaru. W dalszym ciągu popularyzuje się także dokonywanie zgłoszeń celnych w procedurze uproszczonej pozwalającej na uzyskanie przez zgłaszającego sprawniejszej organizacji międzynarodowej wymiany towarowej, przede wszystkim od strony logistycznej, ale również i finansowej.

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

W 2022 r. w miejscu przekopu Mierzei Wiślanej utworzony został Port Morski Nowy Świat, który znajduje się we właściwości Oddziału Celnego „Terminal Kontenerowy” w Gdańsku. Do czasu otrzymania statusu przejścia granicznego, obsługa ładunków może być prowadzona poprzez przedstawienie towaru w miejscu uznanym, po uzyskaniu przez zainteresowane podmioty stosownego pozwolenia Dyrektora IAS w Gdańsku.

Centrum Urzędowego Dokonywania Odpraw (CUDO) wewnętrzne i graniczne.

Od kilku lat w PUCS w Gdyni z powodzeniem funkcjonują oddziały celne pełniące funkcję Centrum Urzędowego Dokonywania Odpraw (CUDO) i oddziały celne satelickie. Wdrożenie tego rozwiązania polega na odejściu od podziału terytorialnego. Oddziały CUDO jako wyspecjalizowane komórki analityczno-merytoryczne do elektronicznej obsługi zgłoszeń celnych wyodrębnione zostały na podstawie zaakceptowanej przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej „Koncepcji konsolidacji odpraw celnych” w granicznych i wewnętrznych oddziałach celnych. CUDO graniczne jest zlokalizowane w Oddziale Celnym „Baza Kontenerowa” w Gdyni oraz w Oddziale Celnym „Terminal Kontenerowy” w Gdańsku. Natomiast CUDO wewnętrzne funkcjonuje w Oddziale Celnym „Opłotki” w Gdańsku oraz Oddziale Celnym „Basen IV” w Gdyni. Pozostałe oddziały pełnią rolę satelicką

wykonując czynności związane z bezpośrednią obsługą klienta (przyjmowanie dokumentów papierowych) i czynności kontrolne dotyczące towarów.

Wdrożone rozwiązania mają bezpośredni wpływ na zapewnienie sprawnej, kompleksowej i efektywnej obsługi obrotu towarowego, w tym stale rosnącego obrotu towarami skonteneryzowanymi. Aktualnie ponad 60% odpraw celnych w przywozie odbywa się w procedurze uproszczonej. Natomiast obsługa jednego zgłoszenia celnego w Pomorskim UCS trwa średnio 39,78 min.

Wdrażanie systemów informatycznych mających na celu ułatwienie przepływu towarów.

Wprowadzone w 2022 roku systemy informatyczne zostały skutecznie zaimplementowane w procesie obsługi zgłoszeń celnych i kontroli w portach. Wdrażano sukcesywnie nowe rozwiązania w celu ich udoskonalenia. Wprowadzano też nowozatrudnioną kadrę do obsługi tych systemów co wiązało się z przeprowadzeniem szeregu ukierunkowanych szkoleń i spotkań zarówno online jak i w tradycyjnych formach. W 2022 roku korzystano już z produkcyjnych wersji nowych systemów informatycznych, z uwzględnianiem zgłaszanych na bieżąco uwag do ich działania, co przejawiało się wprowadzaniem kolejnych aktualizacji w celu osiągnięcia optymalnych rozwiązań. Były to głównie systemy oparte na platformie PUESC – Platforma Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnych m.in.:

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

System CG stanowi platformę modułową integrującą wszelkie aspekty odprawy granicznej. Głównym celem jest udoskonalenie metod obsługi osób, pojazdów i towarów w obrębie drogowych i kolejowych przejść granicznych oraz poszerzenie możliwości wsparcia obsługi o nowe rodzaje ruchu - graniczny ruch lotniczy, morski ruch kontenerowy i morski ruch towarowy. System został zintegrowany z produktami prowadzonego w poprzednich latach programu informatyzacji ówczesnej Służby Celnej o nazwie e Cło. W szczególności dotyczy to systemów obsługujących zgłoszenia przywozowe, wywozowe i operacje tranzytowe (odpowiednio AIS/IMPORT, AES i NCTS2). Dodatkowo system skonsolidowano z systemem ZSE6 Straży Granicznej oraz z systemami KAS - systemem TAX FREE (rejestracja Dokumentów Tax Free) i ZISAR (Zintegrowana Analiza Ryzyka) modernizowanymi w ramach 2.1 osi priorytetowej Programu Operacyjnego Polska Cyfrowa. W 2022 roku zaktualizowano system w zakresie zmiany importowania manifestów zgodnie z nabrzeżem, przy którym statek cumuje oraz dodano raporty i rejestry.

- **PCS - Port Community System** – program opracowany przez Polski PCS Sp. z o.o. we współpracy z KAS. W 2022 roku wprowadzono nowe rozwiązania dotyczące:
 - eksportu – automatyzacja informacji o wystąpieniu towarów w kontenerach za granicę morską oraz wsparcie dla komunikatu IE507- automatyczne przedstawienie towaru w urzędzie wyprowadzenia. Zakończony został pilotaż produkcyjny z wybranymi eksporterami funkcjonalności związanych z automatyzacją obsługi procedury wywozu przesyłek skonteneryzowanych wyprowadzanych z UE przez polskie porty morskie, tj. urzędy celne wyprowadzenia o kodach PL321030, PL322080, PL421030, PL321070. Automatyzacja procesu dokonywana jest w oparciu o platformę dostarczoną przez Polski PCS Sp. z o.o. (PPCS). Pozytywne wyniki pilotażu pozwoliły na ogólnopolskie udostępnienie tych funkcjonalności od 4 maja 2022 roku wszystkim zainteresowanym eksporterom dokonującym zgłoszeń eksportowych w Polsce;
 - e-Status - elektroniczne wprowadzenie informacji o statusie UE do systemów terminalowych. W systemie AES/STATUS 19 grudnia 2022 roku wdrożono dostępną dla wszystkich zainteresowanych funkcjonalność dotyczącą przekazywania komunikatu IE5PCA do PPCS celem automatycznego odzwierciedlenia statusu unijnego towaru w portowym systemie terminalowym. Komunikacja pomiędzy systemem AES/STATUS a platformą PPCS odbywa się automatycznie, na zasadach podobnych jak w przypadku procedury wywozu.

Wskazane powyżej zmiany w systemie PCS - Port Community System odbywały się w ścisłej współpracy z Oddziałem Celnym „Nabrzeże Łasztownia” w Szczecinie, zarówno w zakresie przygotowań do wdrożenia, pilotażu i opracowania założeń.

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

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

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

Od dnia 29.11.2021 r. funkcjonuje System Awizacji Towarów i Osób (SATOS). Podstawowe założenia usługi/systemu awizacji, dotyczącej międzynarodowego transportu drogowego, lotniczego, kolejowego i morskiego obejmują m.in:

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

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

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

- **AWIPRO.**

System został wdrożony w maju 2018 r. i był rozwijany w latach kolejnych. Podstawowym przeznaczeniem systemu AWIPRO jest pozyskanie oraz przetwarzanie danych awizacyjnych wejść/wyjść statków gromadzonych przez administrację morską w ramach systemu Maritime National Single Window na potrzeby planowania i realizacji kontroli jednostek pływających przez organy KAS.

System AWIPRO nie tylko prezentuje dane z systemów administracji morskiej, ale i wprowadza unikalne dla KAS funkcjonalności analityczne i kontrolne. W efekcie system AWIPRO zapewnia obsługę całego procesu biznesowego odprawy statku w porcie morskim - od przyjęcia manifestu awizacyjnego i wykonania procesu analizy ryzyka na danych manifestowych, poprzez analizę zastrzeżeń i przydział zadań zespołom kontrolnym, realizację czynności kontrolnych i ich rejestrację.

W ramach rozwoju systemu m.in. dodano obsługę danych Manifestu promowego oraz manifestu kontenerowego (CUSCAR) otrzymywanych z systemu Maritime National Single Window oraz

dobudowano moduł ewidencji wejść/wyjść statków. System przygotowany też został do obsługi nowej struktury komunikatów morskich otrzymywanych z systemu Maritime National Single Window.

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

Wraz z wejściem w życie z dniem 1 stycznia 2015 r. ustawy z dnia 7 listopada 2014 r. o ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej (Dz. U. 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 umożliwi przeprowadzenie kontroli w określonym miejscu i terminie (wraz z dokładną godziną). System ten wpływa na zapewnienie płynności obsługi podmiotów gospodarczych, skracając czas odprawy celnej towaru, obniżając koszty ponoszone przez przedsiębiorców oraz poprawiając warunki wykonywania działalności gospodarczej.

Ustawowy termin maksymalnie 24 godzin 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. Docelowo stanowić on będzie część systemu Platforma Koordynacji i Wymiany Danych SINGLE WINDOW – Pojedyncze Okno.

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

Budowany w ramach przedmiotowego projektu ogólnopolski system informatyczny o nazwie „Platforma Koordynacji i Wymiany Danych – Single Window” (w skrócie: PKWD-Single Window) umożliwia sprawną obsługę transportu, m.in. przez elektroniczną wymianę informacji i dokumentów między jednostkami administracji publicznej zaangażowanymi w odprawę towarów oraz przedsiębiorcami (klientami KAS).

W przyjętym przez Radę Ministrów dokumencie „Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku”, mającym na celu poprawę konkurencyjności polskich portów, jako jeden z priorytetów wskazano proces digitalizacji polskich portów morskich.

W ramach projektu PUESC.P4.2 Single Window Plus w 2022 roku zrealizowano szereg istotnych działań, m.in. takich jak:

- w styczniu wdrożono elektroniczne wnioski o opinię i konsultację, wspólnie z inspekcjami współpracującymi z KAS, handlową, sanitarną, fitosanitarną, jakości handlowej art. rolno-spożywczych;
- w kwietniu wdrożono wspólnie z Państwową Inspekcją Sanitarną e-usługę „Uzyskaj graniczne dokumenty sanitarne”;
- we wrześniu uruchomiona została integracja systemu PKWD-Single Window z unijnym systemem CERTEX umożliwiając automatyczne sprawdzenie i bilansowanie w procesie obsługi zgłoszeń celnych dokumentów wydawanych przez organy w systemach UE (np. unijne świadectwa sanitarne CHED-D, fitosanitarne CHED-PP, itp.);
- w październiku wdrożono z Państwową Inspekcją Ochrony Roślin i Nasiennictwa e-usługę „Uzyskaj graniczne dokumenty dotyczące środków ochrony roślin”.

Dzięki usługom w ramach Systemu PKWD-Single Window klienci KAS składają elektronicznie wnioski o dokonanie granicznej kontroli towarów i uzyskują świadectwa/rozstrzygnięcia, potrzebne do dokonania odprawy celnej towarów. Na koniec roku ilość spraw załatwionych poprzez e-usługi Single Window wynosiła 1 089 747. W 2022 roku zorganizowano i przeprowadzono w zakresie obsługi systemu:

- 3 ogólnopolskie webinaria dla przedsiębiorców – łącznie dla 820 osób;
- spotkania stacjonarne z przedsiębiorcami zgłaszającymi towary sprowadzane z krajów trzecich poprzez porty morskiej w Szczecinie, Świnoujściu oraz poprzez porty w Trójmieście;
- kompleksowe szkolenia z obsługi systemu dla Inspekcji współpracujących z KAS w obszarze Single Window – łącznie dla 1500 osób.

Uczestnictwo Krajowej Administracji Skarbowej w międzynarodowych działaniach kontrolnych.

Funkcjonariusze KAS aktywnie uczestniczyli w międzynarodowych i krajowych akcjach kontrolnych:

- Operacja PANGEA, wymierzona w zwalczanie obrotu nielegalnymi i podrabianymi wyrobami farmaceutycznymi, organizowana przez Międzynarodową Organizację Policji Kryminalnych (INTERPOL), przy współdziałaniu Światowej Organizacji Celnej (WCO), Europejskiego Urzędu Policji (EUROPOL), Stałego Forum na temat Międzynarodowej Przystępności Farmaceutycznej (PFIPC).
- Operacja DEMETER VIII, organizowana przez WCO polegająca na kontroli transgranicznego przemieszczania odpadów (tym również substancji zubożających warstwę ozonową - ODS), w obrocie morskim, lotniczym i przez przejścia lądowe.
- Operacja THUNDER 2022 organizowana przez Światową Organizację Cel (WCO), ukierunkowana na zwalczanie przestępczości przeciwko naruszeniom przepisów konwencji CITES.
- Operacja PANDORA VII skierowana przeciwko nielegalnemu obrotowi skradzionymi dobrami kultury, organizowana przez Światową Organizację Cel (WCO).
- Operacja LAKE organizowana przez Europol i Komisję Europejską, dotycząca zwalczania przestępczości przeciwko nielegalnemu handlowi w UE oraz obrotowi z krajami trzecimi produktami z węgorza europejskiego z gatunku *anguilla anguilla*.
- Operacja HANS organizowana przez KAS i ukierunkowana na kontrole przesyłek w tranzycie pod kątem przemytu i usuwania spod dozoru wyrobów tytoniowych.
- Działania kontrolne w obszarze e-commerce organizowane przez KAS i ukierunkowane na kontrolę spełnienia wymagań harmonizacyjnych w imporcie telefonów komórkowych.
- Operacja SILVER AXE VII organizowana przez Europol i Komisję Europejską, dotycząca zwalczania przestępczości przeciwko nielegalnym i podrabianym środkom ochrony roślin oraz substancjom czynnym.
- Operacja LUDUS III organizowana przez EUROPOL i ukierunkowana na kontrole przesyłek zawierających zabawki niebezpieczne i/lub zabawki naruszające prawa własności intelektualnej.
- Operacja organizowana przez KAS i UOKiK dotycząca kontroli importowanych czujników czadu pod kątem spełnienia wymagań określonych w ustawie o bezpieczeństwie produktów.
- Operacja organizowana przez KAS i UOKiK dotycząca kontroli importowanych zabawek dziecięcych pod kątem ich właściwości chemicznych.
- Działania kontrolne organizowane przez MF w zakresie weryfikacji legalności wywozu układów scalonych pod kątem np. możliwych zastosowań militarnych.
- Operacja AURORA II - ponadregionalna operacja koordynowana przez Centrum Kompetencyjne ds. Środków Odurzających w LUCS), ukierunkowana na przeciwdziałanie sprzedaży środków narkotycznych oraz produktów leczniczych i steroidowych dzieci i młodzieży przed wakacjami.

Funkcjonowanie Wydziału Morskiego Zwalczania Przystępności Pomorskiego Urzędu Celno-Skarbowego.

Wydział Morski Zwalczania Przystępności Pomorskiego (CZRM) Urzędu Celno-Skarbowego realizując ustawowe zadania, w tym zadania scentralizowane w zakresie morskiego obrotu towarowego

z zagranicą, tj. zwalczanie przestępczości na morskich wodach wewnętrznych, morzu terytorialnym oraz w strefie przyległej wykonywał działania związane z ochroną rynku UE na morskiej granicy państwowej, wykorzystując, m.in. pięć łodzi patrolowych. W 2022 r. Wydział CZRM realizował czynności kontrolne również z wykorzystaniem urządzeń RTG będących na wyposażeniu Pomorskiej Służby Celno-Skarbowej na terenie portów w Gdyni i w Gdańsku. Monitorowanie wykorzystania tych urządzeń w portach morskich ma na celu maksymalizację efektywności ich wykorzystania. Dodatkowo prowadzone są działania związane z planami budowy skanera stacjonarnego i modernizacji całego systemu kontroli w związku z dalszą rozbudową Terminala Kontenerowego „Baltic Hub”.

W 2022 r. przeprowadzono 620 kontroli jednostek pływających oraz przesyłek skonteneryzowanych. Wykonano 234 rejsy z udziałem jednostek pływających KAS. W czasie realizacji czynności służbowych funkcjonariusze Wydziału CZRM na polskich obszarach morskich i w portach dokonali ujawnień nielegalnych towarów oraz naruszeń przepisów w ilości:

- 1 119 kg środków odurzających,
- 35 660 750 szt. papierosów,
- 62 litry alkoholu,
- 1 294 szt. farmaceutyków,

oraz nałożyli na sprawców 84 mandaty karne w łącznej kwocie 200 tys. złotych.

Ponadto w 2022 roku funkcjonariusze Wydziału CZRM brali udział w VII Forum Bezpieczeństwa Morskiego Państwa w Warszawie organizowanym przez Akademię Marynarki Wojennej oraz spotkaniu Rummage Project Group w Goteborgu organizowanym przez Europejską Komisję Taxation and Customs Union.

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

Na odprawy dokonywane w roku 2022 wpływ miała wojna w Ukrainie oraz nałożone przez UE sankcje na Rosję i Białoruś, których przestrzegania poprzez kontrole towarów przywożonych i wywożonych nadzorują funkcjonariusze w portach w Gdyni, Szczecinie i Elblągu. Ograniczenia dotyczą przywozu towarów do UE z Rosji i Białorusi oraz ich wywozu do tych krajów. Sankcje dotyczące Rosji obejmują także tereny okupowane tj. Donbas, Ługańsk i Krym, w tym Sewastopol. Odnoszą się one przede wszystkim do wywozu z UE towarów przeznaczonych na rynek rosyjski. Przyjęte procedury miały na celu z jednej strony zapewnić uszczelnienie granicy morskiej z drugiej zaś nie wpływać negatywnie na płynną wymianę gospodarczą realizowaną drogą morską.

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

Dużym wyzwaniem dla całego kraju stały się dostawy węgla, który przestał być sprowadzany z Rosji. Dotyczyło to poszukiwania nowych rynków dostawców, przeorganizowania prac i miejsc wyładunkowych i składowania w portach oraz przygotowanie infrastruktury transportowej do sprawnej dystrybucji węgla na terenie całego kraju z wykorzystaniem taboru kolejowego. Znacząco wzrósł import gazu z wykorzystaniem Gazoportu w Świnoujściu. Przyjęte rozwiązania miały również na celu wspieranie Ukrainy poprzez umożliwienie importu i eksportu różnego rodzaju towarów oraz przede wszystkim dostaw pomocy humanitarnej z krajów UE, w tym, w znaczącej ilości z Polski.

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

DZIAŁALNOŚĆ AKADEMII MORSKICH ORAZ UCZELNI PROWADZĄCYCH KIERUNKI ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ POLITYKI MORSKIEJ RP.

Kształcenie kadr branży morskiej.

Na podstawie art. 46 ust. 1 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe (Dz. U. z 2023 r. poz. 90) minister właściwy ds. oświaty i wychowania określa w drodze rozporządzenia klasyfikację zawodów szkolnictwa branżowego, z uwzględnieniem wniosku ministra właściwego dla zawodu. W wydanym na przywołanej podstawie prawnej rozporządzeniu Ministra Edukacji Narodowej z dnia 15 lutego 2019 r. w sprawie ogólnych celów i zadań kształcenia w zawodach szkolnictwa branżowego oraz klasyfikacji zawodów szkolnictwa branżowego (Dz. U. poz. 316, z późn. zm.) wyodrębniona została branża transportu wodnego (TWO) oraz branża rybacka (RYB), w których według stanu na 2022 r. ujęte zostały następujące zawody (bez zawodów związanych z żegluga śródlądową oraz rybactwem śródlądowym):

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

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

W świetle przywołanych przepisów w stanie prawnym na 2022 r. żadna z profesji z obszaru transportu wodnego i rybactwa nie została wskazana jako zawód, dla którego, ze względu na znaczenie dla rozwoju państwa, prognozowane jest szczególne zapotrzebowanie na pracowników na krajowym rynku pracy. Jednocześnie wszystkie zawody branży transportu wodnego oraz branży rybackiej wykazane zostały jako zawody, dla których jest prognozowane istotne bądź średnie zapotrzebowanie na pracowników w wybranych regionach (bez zawodów związanych z żegluga śródlądową oraz rybactwem śródlądowym):

- monter budownictwa wodnego: zapotrzebowanie umiarkowane w woj. lubuskim, pomorskim, zachodniopomorskim, warmińsko-mazurskim,
- monter jachtów i łodzi: zapotrzebowanie istotne w woj. pomorskim, zachodniopomorskim, warmińsko-mazurskim,
- monter kadłubów jednostek pływających: zapotrzebowanie istotne w woj. pomorskim oraz zapotrzebowania umiarkowane w woj. mazowieckim, zachodniopomorskim, warmińsko-mazurskim,
- technik budownictwa wodnego: zapotrzebowanie istotne w woj. zachodniopomorskim oraz zapotrzebowania umiarkowane w woj. pomorskim, warmińsko-mazurskim,
- technik budowy jednostek pływających: zapotrzebowanie istotne w woj. pomorskim, zachodniopomorskim, warmińsko-mazurskim,
- technik elektroautomatyk okrętowy: zapotrzebowanie istotne w woj. pomorskim, zachodniopomorskim,
- technik mechanik okrętowy: zapotrzebowanie istotne w woj. pomorskim, zachodniopomorskim,
- technik nawigator morski: zapotrzebowanie istotne w woj. pomorskim, zachodniopomorskim,
- technik przemysłu jachtowego: zapotrzebowanie istotne w woj. pomorskim, zachodniopomorskim, warmińsko-mazurskim
- technik rybołówstwa morskiego: zapotrzebowania umiarkowane w woj. pomorskim, zachodniopomorskim.

W ramach systemu oświaty kształcenie podstawowej kadry technicznej oparte jest na szkolnictwie branżowym i jest realizowane w zależności od wybranego zawodu w szkole branżowej (I i II stopnia),

technikum, szkole policealnej oraz na kwalifikacyjnych kursach zawodowych. Kształcenie w poszczególnych zawodach branży transportu wodnego w 2022 r. prowadziły następujące szkoły:

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

Istotnym wsparciem w przygotowaniu kadry na potrzeby branży transportu wodnego i branży rybackiej, jest konkurs Ministerstwa Edukacji i Nauki realizowany w ramach Krajowego Planu Odbudowy, dotyczący utworzenia nowoczesnych Branżowych Centrów Umiejętności (BCU) w 120 dziedzinach gospodarki. Ogłoszenie konkursu nastąpiło 22 września 2022 r. a nabór wniosków ruszył 15 października ub. r. W zakresie właściwym dla polityki morskiej przewidziano możliwość utworzenia BCU w dziedzinach: Budowa jednostek pływających, Mechanika i elektroautomatyka okrętowa, Żegluga morska i rybołówstwo, Eksploatacja portów i terminali morskich. Zadaniem BCU będzie nie tylko kształcenie, szkolenie i egzaminowanie uczniów, studentów, pracowników i innych osób dorosłych związanych z żeglugą morską i rybołówstwem, ale również analizowanie zapotrzebowania na zawody w ww. branżach oraz pośrednictwo w nawiązywaniu współpracy biznesu i edukacji, a także upowszechnianie innowacji i nowych technologii w danej dziedzinie.

Należy podkreślić, że w ramach utrzymywania wysokich standardów szkoleniowych marynarzy w 2022 r. przeprowadzono łącznie 24 audyty morskich jednostek edukacyjnych potwierdzając tym samym spełnianie międzynarodowych standardów określonych w Konwencji STCW i ustawy o bezpieczeństwie morskim w zakresie wyszkolenia marynarzy.

Ponadto w ramach prowadzonych działań zmierzających do ujednoczenia i zwiększenia dostępności kwalifikacji morskich z dniem 31 sierpnia 2022 r. zostało zawarte porozumienie w sprawie wzajemnego uznawania świadectw wydawanych marynarzom przez litewską administrację bezpieczeństwa transportu i polską administrację morską na statkach uprawiających żeglugę przybrzeżną - Near Coastal Voyages w odniesieniu do przepisów prawidła I/3 paragraf 2 i 5 Konwencji STCW.

Uniwersytet Morski w Gdyni.

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

Liczba studentów na poszczególnych wydziałach uczelni oraz programów wymiany studentów.

W 2022 r. na Uniwersytecie Morskim w Gdyni łącznie na wszystkich rodzajach studiów zdobywało wiedzę 3 496 studentów, w tym 1 509 studentów kształciło się zgodnie z wymaganiami Konwencji

STCW. Na wydziale Elektrycznym uczęszczało 564 studentów na studia stacjonarne oraz 287 na studia niestacjonarne, na wydziale Mechanicznym uczęszczało 343 studentów na studia stacjonarne oraz 153 na studia niestacjonarne, na wydziale Nawigacyjnym uczęszczało 987 studentów na studia stacjonarne oraz 217 na studia niestacjonarne, a na wydziale Zarządzania i Nauk o Jakości uczęszczało 764 studentów na studia stacjonarne oraz 181 na studia niestacjonarne.

Współpraca i aktywność międzynarodowa.

Uniwersytet Morski w Gdyni realizując założenia polityki morskiej RP oraz kierując się priorytetami strategii rozwoju uczelni, prowadził w 2022 roku współpracę z instytucjami międzynarodowymi oraz z zagranicznymi uczelniami. Przedstawiciele UMG brali udział w konferencjach, spotkaniach oraz w wydarzeniach na szczeblu międzynarodowym. Uniwersytet również pełnił rolę organizatora ważnych dla rozwoju współpracy międzynarodowej wydarzeń i konferencji takich jak: PP-RAI'2022 - 3rd Polish Conference on Artificial Intelligence, Summer Safety & Reliability Seminar – SSARS 2022, 10. Edycja European STAMP Workshop and Conference, czy też XI Międzynarodowej Konferencji z cyklu „Rola towaroznawstwa w zarządzaniu jakością w warunkach gospodarki opartej na wiedzy”.

Ponadto przedstawiciele Uniwersytetu Morskiego w Gdyni podejmowali w 2022 roku działania w ramach struktur poniższych morskich organizacji międzynarodowych:

- **IMO – International Maritime Organisation** - w dniach 7-11 lutego 2022 r. pracownicy Uniwersytetu Morskiego w Gdyni uczestniczyli w obradach 8. sesji Podkomitetu Międzynarodowej Organizacji Morskiej ds. Czynnika Ludzkiego, Szkolenia i Obowiązków Wachtowych – HTW (Sub-Committee on Human Element, Training and Watchkeeping).

W dniach 2-11 listopada 2022 r. Rektor Uniwersytetu brał udział w trybie zdalnym w 106. posiedzeniu Maritime Safety Committee (MSC 106) Międzynarodowej Organizacji Morskiej w Londynie.

Dnia 6 grudnia 2022 r. Rektor oraz Prorektor UMG uczestniczyli w spotkaniu z sekretarzem generalnym IMO. Odkonalo się ono w siedzibie IMO w Londynie z inicjatywy sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury.

- **IAMU - International Association of Maritime Universities** - z uwagi na kończącą się kadencję UMG w pracach Zarządu IAMU (International Association of Maritime Universities) 23 lutego 2022 r. odbyły się wybory w grupie członków IAMU reprezentujących Europę i Afrykę (tzw. Europe and Africa Region 1). Następcą UMG na lata 2023-2024 została chorwacka uczelnia – University of Rijeka.

Dnia 29 marca 2022 r. odbyło się webinarium współorganizowane przez Grupę Roboczą ds. Projektów Badawczych oraz sekretariat IAMU w Tokio. Miało na celu przedstawienie informacji o Systemie Projektów Badawczych IAMU oraz udzielenie wskazówek dotyczących przygotowania skutecznych wniosków. Webinarium otworzył Rektor UMG jako przewodniczący Komitetu ds. Akademickich IAMU, a moderatorem był Pełnomocnik Rektora ds. IAMU i zarazem przewodniczący grupy roboczej.

W dniach 18-19 kwietnia 2022 r. Rektor UMG – przewodniczący IAMU Academic Affairs Committee uczestniczył w trybie online w posiedzeniu Międzynarodowej Rady Wykonawczej (International Executive Board) IAMU. W spotkaniu wzięli udział przedstawiciele uczelni morskich, reprezentujących poszczególne regiony świata oraz pracownicy sekretariatu IAMU w Tokio. Ze strony UMG uczestniczył także Pełnomocnik Rektora ds. IAMU.

W dniach 17-21 października 2022 r. w Batumi (Gruzja) odbyła się 22. edycja Zgromadzenia Ogólnego Międzynarodowego Stowarzyszenia Uniwersytetów Morskich IAMU, zorganizowana przez Sekretariat IAMU przy współudziale Batumi State Maritime Academy. Uczestniczyli w niej Rektor UMG oraz IAMU Pełnomocnik Rektora ds. IAMU. W czasie obrad pracownik z Katedry Nawigacji oraz w trybie online studenci III roku z Wydziału Nawigacyjnego przedstawili swoje referaty, związane z tematyką konferencji Annual General Assembly IAMU (AGA 2022).

- **IAIN - International Association of Institutes of Navigation** - Profesor UMG, pełniący funkcję Prezydenta IAIN, w dniach 15-17 listopada 2022 r. uczestniczył w spotkaniu International Advisory Council of Resilient, Navigation and Timing Foundation oraz National Space-Based Positioning,

Navigation and Timing Advisory Board of GPS w Redondo Beach (USA). W czasie spotkań zostały omówione tematy związane z bieżącym funkcjonowaniem fundacji oraz aktualne problem związane z funkcjonowaniem i rozwojem systemu GPS.

Przedstawiciele Uniwersytetu Morskiego w Gdyni w 2022 roku brali również czynny udział w licznych spotkaniach na szczeblu międzynarodowym.

Pod koniec stycznia 2022 r. Prorektor ds. współpracy i rozwoju uczestniczył w wizycie studyjnej, której głównym tematem był projekt rewitalizacji szkoły morskiej w Senegalu. Ze strony polskiej w rozmowach z przedstawicielami senegalskich ministerstw rybołówstwa i spraw morskich oraz gospodarki uczestniczyli także przedstawiciele polskich resortów: Ministerstwa Infrastruktury, Ministerstwa Rozwoju i Technologii oraz Ministerstwa Spraw Zagranicznych, Prezes PRS, Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni i Dyrektor Pionu Nadzorów Przemysłowych PRS. Rozmowy w podobnym gronie odbyły się również w Szkole Morskiej w Dakarze z udziałem jej dyrektora.

W dniach 23-24 marca 2022 r. Prorektor ds. kształcenia wraz z Prodzikiem ds. kształcenia wraz z Pełnomocnikiem Rektora ds. współpracy z Hochschule Bremerhaven odwiedzili partnerską uczelnię w Niemczech. Podczas wizyty omawiane były m.in. sprawy dotyczące wspólnie prowadzonych studiów MBA, otwarcia nowych możliwości współpracy w zakresie podwójnego dyplomowania oraz innych aktywności edukacyjnych.

W marcu 2022 r., w związku z atakiem zbrojnym Rosji na Ukrainę, Uniwersytet Morski w Gdyni włączył się w działania na rzecz pomocy Ukrainie. Prorektor ds. studenckich, spotkał się z grupą studentów UMG pochodzących z Ukrainy i zapewnił o wsparciu ze strony całej społeczności akademickiej, a także poinformował o możliwości uzyskania pomocy. Rektor UMG podjął decyzję o zwolnieniu studentów z Ukrainy z obowiązku wnoszenia w marcu opłaty za zakwaterowanie w akademikach. Studenci zostali poinformowani również o przygotowywanym kursie języka polskiego, indywidualnym trybie ubiegania się o zapomogę i stypendiach socjalnych.

W dniach 4-8 kwietnia 2022 r. Prorektor ds. współpracy i rozwoju reprezentował Uniwersytet Morski w Gdyni na konferencji Wind Europe 2022 w Bilbao, uczestniczył m.in. w warsztatach Nokii „Challenges in communications offshore workshop”. W bezpośredniej rozmowie z przedstawicielem Nokii uzgodnione zostało podpisanie porozumienia o współpracy. W delegacji województwa pomorskiego byli przedstawiciele Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego (Departamentu Rozwoju Gospodarczego), Agencji Rozwoju Pomorza oraz Invest in Pomerania, pomorskich firm i uczelni wyższych.

Dnia 10 maja 2022 r. odbyło się XVII Polsko-Niemieckie Seminarium Studenckie „Managing Cultural Diversity in Europe”. W seminarium wzięło udział dwóch profesorów z Hochschule Bremerhaven, którzy przybyli do UMG wraz z dziesięcioma studentami, oraz dziesięciu studentów UMG.

W dniach 7-8 czerwca 2022 r. „Dar Młodości” dopłynął do Rouen w pobliżu Paryża. Celem podróży było nawiązanie szerszej współpracy z Institut de l'Océan Sorbonne Université oraz Sorbonne Université. W tych samych dniach odbyła się konferencja zorganizowana wspólnie przez Uniwersytet Morski w Gdyni oraz Sorbonne Université, w której uczestniczyły władze Rouen i Sorbonne Université oraz Rektor UMG. Celem było poszukiwanie nowych możliwości współpracy pomiędzy UMG, Instytutem Badania Morza na Sorbonie oraz Uniwersytetem Sorbońskim m.in. w zakresie programu Erasmus +, a także udziału „Dar Młodości” w corocznie obchodzonym wydarzeniu ARMADA 2023 w Rouen. Dyrektor Institut de l'Océan de l'Alliance Sorbonne Université przyjął zaproszenie do Komitetu Naukowego Konferencji TransNav 2023.

Dnia 2 września 2022 r. władze UMG gościły przedstawicieli National Taiwan Ocean University (NTOU), którym towarzyszyli przedstawiciel Politechniki Gdańskiej i Polskiej Agencji Kosmicznej POLSA oraz przedstawiciel z Evergreen Line Europe. UMG reprezentowali: Prorektor ds. nauki oraz przedstawiciele Wydziału Elektrycznego i Wydziału Nawigacyjnego. Wizyta była efektem podpisanego w październiku 2021 roku porozumienia o współpracy UMG z National Taiwan Ocean University Keelung w zakresie wymiany nauczycieli akademickich, wymiany studentów studiów pierwszego i drugiego stopnia,

realizacji wspólnych projektów naukowych, udziału w seminariach naukowych, publikowania artykułów naukowych w wydawanych czasopismach, wymiany informacji i materiałów akademickich, uruchomienia i realizacji tzw. krótkich programów akademickich, wspólnej realizacji projektów wspomagających rozwój kadry badawczo-dydaktycznej.

W październiku 2022 r. Uniwersytet Morski w Gdyni gościł delegację z Turcji, składającą się z przedstawicieli Ministerstwa Transportu i Infrastruktury oraz pracowników uczelni wyższych, takich jak Technical University of Istanbul, Dokuz Eylül University, Piri Reis University, Karadeniz Technical University. Celem wizyty było zapoznanie się z wymaganiami międzynarodowej konwencji STCW w zakresie wyszkolenia załogi na statkach, specyfiką naszej Uczelni, modelem kształcenia studentów i doktorantów oraz nawiązanie współpracy z UMG.

Dnia 9 listopada 2022 r. Rektor, Prorektor ds. współpracy i rozwoju oraz Prorektor ds. nauki, podejmowali na terenie UMG delegację regionu Turku w Finlandii, w skład której wchodziła przedstawiciele samorządu oraz uczelni. W trakcie wizyty w Polsce fińska delegacja odbyła szereg spotkań z przedstawicielami samorządów, uczelni i przemysłu z rejonu Morza Bałtyckiego dla omówienia potencjalnych obszarów szeroko rozumianej współpracy, m.in. w zakresie wspólnej realizacji projektów europejskich oraz branży technologii morskich.

Nowe kierunki studiów.

W 2022 w UMG uruchomiono następujące nowe kierunki lub specjalności na studiach I i II stopnia oraz studia podyplomowe.

Centrum Morskiej Energetyki Wiatrowej:

- pierwszy w Polsce program Executive Wind Offshore MBA.

Wydział Elektryczny:

- studia II stopnia, kierunek Elektrotechnika, specjalność Odnawialne Źródła Energii i Elektro mobilność;
- studia podyplomowe pn. „Technika Wodorowa i Odnawialne Źródła Energii”.

Wydział Mechaniczny:

- studia I stopnia, kierunek Eksploatacja i Diagnostyka Systemów Technicznych, specjalności: Zarządzanie Eksploatacją Elektrowni Wiatrowych oraz Diagnostyka Urządzeń Technicznych.

Wydział Nawigacyjny:

- studia II stopnia, kierunek Transport, specjalność Logistyka w Sektorze Offshore;
- studia podyplomowe pn. „Zarządzanie ryzykiem w morskim przemyśle wydobywczym i energetyce wiatrowej”.

Rozwój kadry naukowej.

Prowadzone badania naukowe, liczne publikacje oraz uczestnictwo w krajowych i zagranicznych konferencjach naukowych przyczyniają się do rozwoju kadry badawczo-dydaktycznej UMG.

W dyscyplinie naukowej „Automatyka, elektronika, elektrotechnika” 4 osoby uzyskały stopień doktora oraz 2 stopień doktora habilitowanego. W dyscyplinie naukowej „Inżynieria lądowa i transport” 1 osoba uzyskała stopień doktora oraz 2 stopień doktora habilitowanego. W dyscyplinie naukowej „Inżynieria mechaniczna” 2 osoba uzyskały stopień doktora. W dyscyplinie naukowej „Nauki o zarządzaniu i jakości” 5 osób uzyskało stopień doktora.

Kadra Uniwersytetu Morskiego w Gdyni w roku 2022 podwyższyła także swoje kwalifikacje o 7 dyplomów morskich (w tym 3 odnowienia):

- Członkowie załóg statków szkolnych – 5 osób w tym 1 odnowienie dyplomu;
- Wydział Nawigacyjny – 1 odnowienie dyplomu;
- Wydział Mechaniczny – 1 odnowienie dyplomu.

Realizowane projekty i programy badawcze krajowe i międzynarodowe.

W 2022 roku w ramach programów bądź konkursów badawczych w Uniwersytecie Morskim w Gdyni realizowano 21 projektów, m.in.:

- Routing statków uwzględniający zmienne warunki morskie / Ship routing accounting for changeable sea conditions (Akronim: ROUTING) - NCBiR Program ERA-NET Cofund MarTERA;
- Strefa komfortowego manewru do wykorzystania przez statek oraz stacje brzegowej służby ruchu / Collision avoidance domain – method used by ships and ashore (Akronim: CADMUSS) - NCBiR Program ERA-NET Cofund MarTERA;
- Detection, prediction, and solutions for safe operations of MASS (Akronim: ENDURE) - NCBiR Program Badania stosowane -Norweski Mechanizm Finansowy.

W 2022 roku UMG uzyskał dofinansowanie i rozpoczął realizację 6 nowych projektów badawczych.

W 2022 roku w ramach programów bądź konkursów innych niż badawcze w Uniwersytecie Morskim w Gdyni realizowano 18 projektów, m.in.:

- Innowacyjne centrum zintegrowanych laboratoriów badawczych środowiska morskiego dla przemysłu offshore (Akronim: Centrum OFFSHORE) - Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego Regionalny Program Operacyjny Woj. Pomorskiego na lata 2014-2020;
- Nowo powstające tematy dotyczące planowania obszarów morskich w regionach Mórz Północnego i Bałtyckiego / Emerging ecosystem-based maritime spatial planning topics in North and Baltic Seas Region (Akronim: eMSP-NBSR) - Komisja Europejska i Europejski Fundusz Morski i Rybacki Maritime Spatial Planning 2020 EMFF-MSP-2020;
- Prowadzenie bezpiecznych operacji ładunkowych na wybranych typach zbiornikowców (Akronim: Cargo & Ballast Handling Simulator) - NAWA SPINAKER – Intensywne Międzynarodowe Programy Kształcenia.

W 2022 UMG uzyskał dofinansowanie i rozpoczął realizację 6 nowych projektów finansowanych ze środków zewnętrznych, innych niż projekty badawcze.

Ponadto, w roku 2022 w Uniwersytecie Morskim w Gdyni realizowano prace naukowo-badawcze i badawczo-rozwojowe finansowane z subwencji budżetowej przeznaczonej na działalność badawczą, w tym projekty zespołowe oraz projekty indywidualne prowadzone przez młodych naukowców reprezentujących wydziały: Elektryczny, Mechaniczny, Nawigacyjny oraz Zarządzania i Nauk o Jakości.

W 2022 roku w ramach programów bądź konkursów badawczych w Uniwersytecie Morskim w Gdyni realizowano następujące projekty:

- 2 projekty międzynarodowe współfinansowane przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju oraz ze środków Unii Europejskiej w ramach ERA-NET Cofund MarTERA;
- 2 projekty międzynarodowe współfinansowane przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju oraz środków Funduszy Norweskich;
- 2 projekty międzynarodowe finansowane ze środków Unii Europejskiej w ramach programu współpracy transgranicznej INTERREG POŁUDNIOWY BAŁTYK;
- 1 projekt finansowany przez Komisję Europejską w ramach Horyzont 2020;
- 1 projekt finansowany przez Komisję Europejską w ramach Horyzont Europa;
- 1 projekt finansowany przez Komisję Europejską, Europejski Fundusz Morski i Rybacki;
- 1 projekt międzynarodowy badawczy w ramach NAWA;
- 1 projekt krajowy o potencjale komercjalizacyjnym;
- 1 projekt krajowy o potencjale wdrożeniowym;
- 1 projekt krajowy badawczo-rozwojowy.

Ponadto w 2022 roku w ramach programów bądź konkursów badawczych w Uniwersytecie Morskim w Gdyni realizowano następujące projekty:

- ePIcenter HORYZONT 2020, Enhanced physical internet-compatible earth-friendly freight transportation answer/Fizyczny internet i synchromodalność w zwiększaniu efektywności transportu w ramach globalnych łańcuchów logistycznych;

- INCONE60 South Baltic Programme 2014-2020, Szlak przybrzeżny E60 jako impuls rozwoju niebieskiego transportu;
- Projekt AquaFOOD pn. Dywersyfikacja potencjału produkcji żywności z ekosystemów morskich w regionie południowego Bałtyku, South Baltic Programme 2014-2020;
- Projekt SeaTech pn. Wsparcie zrównoważonego transportu poprzez rozwój rozwiązań cyfrowych, South Baltic Programme 2014-2020;
- Projekt SmartNet pn. Inteligentna Sieć Biznesowa - poprawa internacjonalizacji poprzez innowacyjne rozwiązania;
- Capacity 4 MSP Baltic Sea Region Programme 2014-2020, Wzmocnienie potencjału interesariuszy i decydentów w procesie planowania przestrzennego obszarów morskich (zakończony w 2022)
- eMSP-NBSR;
- MSP4BIO HORIZON-CL6-2021-BIODIV-01-12 Improved science-based maritime spatial planning to safeguard and restore biodiversity in a coherent European MPA network / Ulepszone, oparte na podstawach naukowych planowanie przestrzenne obszarów morskich w celu ochrony i przywrócenia różnorodności biologicznej w ramach spójnej europejskiej sieci MPA;
- „Elektroniczne Centrum Udostępniania Danych Oceanograficznych eCUDO.pl”;
- Platforma transferu wiedzy FindFISH;
- SONATINA-5;
- Liquid Energy Interreg South Baltic Programme 2014-2020, Liquefied (bio-)gas as a driving force for development and use of green energy technology/Skroplony biogaz jako siła napędowa rozwoju i wykorzystania technologii zielonej energii;
- Marine port surveillance and observation system using mobile unmanned research units (MPSS).

Pozostałe przedsięwzięcia istotne dla realizacji polskiej polityki morskiej.

- **Centrum Morskiej Energetyki Wiatrowej** - przedstawiciele Uniwersytetu Morskiego w Gdyni podejmowali w 2022 roku działania na rzecz rozszerzenia współpracy pomiędzy UMG i Hochschule Bremerhaven oraz nawiązania współpracy z Business Academy SouthWest w ramach Studiów Podyplomowych Executive Offshore Wind MBA. Przedstawiciele Centrum Morskiej Energetyki Wiatrowej uczestniczyli również w WindEnergy Hamburg - największych targach morskiej energetyki wiatrowej na świecie, podczas których przeprowadzone zostały rozmowy z potencjalnymi partnerami i wykładowcami programu EOW MBA.

- **Zespół ds. Własności Intelektualnej i Komercjalizacji Badań** - Uniwersytet Morski w Gdyni w 2022 roku prowadził liczne działania, których celem było budowanie i wzmocnienie wzajemnych relacji nauka-biznes oraz wymiana doświadczeń na wspólnych płaszczyznach działalności wpisującej się w strategię rozwoju uczelni, regionu i kraju. Podejmowane działania były nakierowane na wzmocnienie bezpieczeństwa energetycznego kraju, stworzenie warunków rozwoju gospodarki morskiej opartej na wiedzy i kwalifikacjach oraz wpisujących się w Krajowe Inteligentne Specjalizacje (KIS) i Inteligentne Specjalizacje Pomorza (ISP), w szczególności w obszarze innowacyjnych technologii morskich. Ponadto, Prorektor ds. Współpracy i Rozwoju aktywnie uczestniczył w działaniach Pomorskiej Platformy Rozwoju Morskiej Energetyki Wiatrowej na Bałtyku.

UMG w latach 2020-2023 realizuje projekt „Inkubator Innowacyjności 4.0” będący narzędziem wsparcia z Ministerstwa Nauki i Edukacji w trybie projektu pozakonkursowego „Wsparcie zarządzania badaniami naukowymi i komercjalizacja wyników prac B+R w jednostkach naukowych i przedsiębiorstwach” realizowane w ramach Programu Operacyjnego Inteligentny Rozwój 2014-2020. Celem projektu jest również promowanie wynalazczości akademickiej, zarządzanie własnością intelektualną, ochrona własności intelektualnej, prowadzenie prac przedwdrożeńowych, wsparcie zarządzania wynikami B+R oraz ich komercjalizacja. Projekt jest realizowany w konsorcjum Politechnika Śląska-Uniwersytet Morski w Gdyni.

W roku 2022 w oparciu o prowadzoną działalność naukową i uzyskane wyniki przygotowano i złożono do ochrony prawnej 10 przedmiotów praw własności przemysłowej, z czego 6 do zastosowania w sektorze morskim i offshore. Rozwiązania zostały zgłoszone do odpowiednich urzędów patentowych:

5 zgłoszeń patentowych (4 w procedurze krajowej, 1 w procedurze europejskiej) oraz 1 zgłoszenie wzoru użytkowego (w procedurze krajowej).

W 2022 roku UMG uzyskało prawa wyłączne (patenty i prawa ochronne) na 1 wynalazek oraz 1 wzór użytkowy na terytorium Polski. W ramach prowadzonej aktywności wspierającej powstawanie innowacyjnych rozwiązań we współpracy z partnerem gospodarczym w sektorze portowym, UMG zawarło umowę o współwłasności praw do patentu na wynalazek. Wspólny wniosek o ochronę wynalazku został złożony w Urzędzie Patentowym RP w procedurze krajowej.

W oparciu o prowadzone prace i w odpowiedzi na potrzeby, w tym branży morskiej, opracowano ofertę technologiczną UMG oraz ofertę współpracy, które były prezentowane przez UMG na 5 dużych wydarzeniach wystawienniczych w kraju i zagranicą, gdzie promowano również wyniki projektu Akademia Czystego Morza. Wynalazki UMG „Innowacyjny sposób obróbki wykańczającej powierzchni pospawalniczych” oraz „Innowacyjne wyposażenie pływającej jednostki interwencyjnej” dedykowane branży morskiej zostały docenione na XV jubileuszowych Międzynarodowych Targach Wynalazków i Innowacji INTARG2022, czego dowodem są dwa srebrne medale. Dodatkowo również jedno z rozwiązań pn. „Innovative equipment of the intervention/service watercraft: Mobile Electromagnetic Mooring System and Batychron” zgłoszono do międzynarodowego konkursu na innowacje w ramach 15th International Technology Transfer Conference. Międzynarodowa kapituła konkursowa, w której zasiadali eksperci biznesu i technologii, po dokonaniu analizy i oceny przedstawionych rozwiązań zdecydowała jednogłośnie o przyznaniu nagrody za najlepszą innowację 2022 r.

- **Instytut Morski Uniwersytetu Morskiego w Gdyni** realizował w 2022 r. 23 rodzaje innych prac i projektów, w tym: Innowacyjne Centrum zintegrowanych laboratoriów badawczych środowiska morskiego dla przemysłu offshore – tzw. Centrum OFFSHORE; Opracowanie raportu „Potencjał Morskiej Energetyki Wiatrowej w Polsce. Kompleksowa analiza możliwości rozwoju morskiej energetyki wiatrowej w polskich obszarach morskich”; Wykonanie ekspertyz oraz planów w zakresie bezpieczeństwa eksploatacji dla Morskich Farm Wiatrowych.

- **Sieć Współpracy SUBMARINER Na Rzecz Błękitnego Wzrostu EZIE (ang. SUBMARINER Network for Blue Growth EEIG)** - Jest to projekt flagowy SUE RMB, a Instytut jest współliderem ww. projektu flagowego. Sieć formalnie została zarejestrowana jako Europejskie Zgrupowanie Interesów Ekonomicznych 15 czerwca 2014 r. Celem działalności Sieci Współpracy SUBMARINER jest inicjowanie i realizowanie działań na rzecz zrównoważonego i innowacyjnego czerpania pożytków z Bałtyku. W swoim programie działań („SUBMARINER Roadmap”), Sieć skupia się na promowaniu i dalszym rozwijaniu nowych zastosowań i technologii wykorzystywania zasobów morskich istotnych z komercyjnego i ekologicznego punktu widzenia. Uczestnicząc w działalności SUBMARINER Instytut wspiera realizację polskiej polityki morskiej RP przez inicjowanie i aktywną promocję polskich działań na rzecz wdrożenia inicjatywy Komisji Europejskiej pn. „Błękitny Wzrost”.

- **Grupa Robocza ds. Dyrektywy MSFD** - Przedstawiciel Instytutu jest członkiem polskiej Grupy Roboczej ds. Dyrektywy Maritime Strategy Framework Directive i jest odpowiedzialny za Working Group on Economic and Social Analysis (WG ESA).

- **MSP Research Network** (Maritime Spatial Planning Research Network) - MSPRN jest siecią wymiany doświadczeń i wspólnych tematów badawczych. W grupie tej uczestniczy dwóch pracowników Instytutu Morskiego UMG. Na chwilę obecną sieć skupia 221 uczestników z całego świata. Jest to nieformalna grupa naukowców, decydentów i praktyków zaangażowanych w konstruktywny rozwój morskiego planowania przestrzennego poprzez wymianę doświadczeń, dyskusję, nauczanie, badania, konsultacje i wdrażanie. Grupa organizuje co jakiś czas seminaria, utworzono 14 grup tematycznych, w których prowadzone są mniej lub bardziej aktywnie dyskusje. Dzięki MSPRN pracownicy Pracowni Planowania Przestrzennego mają lepszy dostęp do najnowszej wiedzy, uczestniczą w wymianie doświadczeń i myśli badawczych oraz biorą udział w dyskusjach nad ciekawymi teoriami z naukowcami i praktykami.

- **EuroGOOS, HIROMB** - Instytut Morski UMG jest członkiem ww. porozumień, w ramach których prowadzone są prace związane z gromadzeniem i przetwarzaniem danych modelowych (HIROMB, WAM) oraz pomiarowych.

Politechnika Morska w Szczecinie.

Politechnika Morska w Szczecinie wiele obszarów swojej działalności dedykuje realizacji polityki morskiej. Uczelnia współpracuje z otoczeniem społeczno-gospodarczym na poziomie regionalnym, krajowym i międzynarodowym, prowadzi badania, kształci kadry na najwyższym poziomie.

Liczba studentów na poszczególnych wydziałach uczelni oraz programów wymiany studentów.

Politechnika Morska w Szczecinie kształci studentów na potrzeby gospodarki morskiej na trzech poziomach – na studiach I i II stopnia, na studiach doktoranckich oraz w szkole doktorskiej.

Na Wydziale Nawigacyjnym kształcenie odbywa się na kierunkach: Nawigacja, Geodezja i Kartografia, Geoinformatyka, Oceanotechnika, Żegluga Śródlądowa; na Wydziale Mechanicznym: Mechanika i Budowa Maszyn, Inżynieria przemysłowa i morskie elektrownie wiatrowe; na Wydziale Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu: Logistyka, Transport, Zarządzanie i Inżynieria Produkcji, Zarządzanie; na Wydziale Mechatroniki i Elektrotechniki: Mechatronika, Automatyka i Robotyka; na Wydziale Informatyki i Telekomunikacji: Informatyka i Teleinformatyka.

Wszystkie kierunki posiadają pozytywną ocenę Polskiej Komisji Akredytacyjnej. Kierunki objęte konwencją STCW posiadają odpowiednie uznania. Ponadto kierunki Mechatronika, Transport, a także Zarządzanie i Inżynieria Produkcji uzyskały certyfikaty akredytacji zagranicznej EUR-ACE Label potwierdzające wysoką jakość kształcenia zgodną z europejskimi standardami.

W roku 2022 w Politechnice Morskiej w Szczecinie zdobywało wiedzę 2514 studentów; w tym na:

- Wydziale Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu - 757 studentów;
- Wydziale Informatyki i Telekomunikacji – 292 studentów;
- Wydziale Mechanicznym – 496 studentów;
- Wydziale Mechatroniki i Elektrotechniki – 130 studentów;
- Wydziale Nawigacyjnym – 839 studentów.

Przygotowując absolwentów kierunków morskich do pracy w międzynarodowym środowisku, Politechnika Morska w Szczecinie stale podnosi stopień umiędzynarodowienia zwiększając udział studentów zagranicznych: wg stanu na 31.12.2022 r. na uczelni studiowało 453 cudzoziemców, czyli 18% łącznej liczby wszystkich studentów. Najwięcej cudzoziemców studiuje na Wydziale Nawigacyjnym – 232 osoby, na Wydziale Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu – 100 osób, na Wydziale Mechanicznym – 85 osób, na Wydziale Mechatroniki i Elektrotechniki – 20 osób, a na Wydziale Informatyki i Telekomunikacji – 16 osób. W roku 2022 Uczelnia przyjęła na kierunek Nawigacja prowadzony w pełni w języku angielskim 25 studentów zagranicznych z 7 krajów oraz na kierunek Mechanika i budowa maszyn prowadzony w pełni w języku angielskim 7 studentów zagranicznych z 3 krajów. W 2022 roku na bieżąco kontynuowano modernizację i aktualizację trójjęzycznej strony poświęconej rekrutacji studentów zagranicznych. Uczelnia uczestniczyła w Wirtualnych Targach „Study in Europe” 2022 w Singapurze.

Politechnika Morska w Szczecinie realizuje program ERASMUS+. W roku 2022 liczba mobilności była niższa, na co wpływ miały ograniczenia związane z COVID19. W ramach programu wymiany odbyły się:

- wyjazdy na studia 9 (w tym 5 studentów Wydziału Nawigacyjnego);
- wyjazdy na praktyki 1 (w tym 1 student Wydziału Nawigacyjnego);
- wyjazdy pracowników w celu prowadzenia zajęć 3 (w tym z 1 wydziałów pływających);
- wyjazdy pracowników w celach szkoleniowych 12 (w tym z wydziałów pływających);
- przyjazdy studentów na studia: 4 studentów na studia na Wydział Nawigacyjny, 1 student na Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu.

Uczelnia ma podpisane 23 umowy dot. wymiany w ramach programu Erasmus+, w tym 5 z krajami partnerskimi (2 z Gruzją, Indonezją, Ukrainą, Mołdawią).

Politechnika Morska w Szczecinie kształci wysoko wykwalifikowane kadry dla gospodarki morskiej Polski i Unii Europejskiej. Realizacja celu osiągnięta jest poprzez prowadzenie kursów kwalifikacyjnych, szkoleń i przeszkoleń oraz kursów i szkoleń specjalistycznych dla kadr związanych z gospodarką morską. Zakres szkoleń został rozszerzony o kursy językowe z języka polskiego dla obcokrajowców, w tym kursy przygotowujące do państwowego egzaminu z języka polskiego. Przedmiotowe szkolenia i kursy oraz egzaminy kwalifikacyjne prowadzone są w ośrodkach szkoleniowych Politechniki Morskiej w Szczecinie:

- Studium Doskonalenia Kadr Oficerskich;
- Ośrodka Szkoleniowym Ratownictwa Morskiego;
- Ośrodka Szkoleniowym Rybołówstwa Bałtyckiego w Kołobrzegu/Morskim Ośrodku Szkoleniowym w Kołobrzegu;
- Maritime English Centre.

Współpraca i aktywność międzynarodowa.

Politechnika Morska w Szczecinie brała udział w organizacji poniższych konferencji:

- Międzynarodowa Konferencja Naukowo-Techniczna - Eksploatacja obiektów pływających i urządzeń portowych. Zastosowania informatyki i telekomunikacji w transporcie EXPLOR - SHIP 2022. Termin: 11 - 13.05.2022 r.;
- Międzynarodowa Konferencja GreenCities – Green Logistics for Greener Cities 2022. Termin: 23 - 24.05.2022 r.;
- XIX Międzynarodowa Konferencja Naukowo-Techniczna Inżynieria Ruchu Morskiego MTE 2022. Termin: 12 – 14.10.2022 r.

Nowe kierunki studiów.

- Na Wydziale Informatyki i Telekomunikacji: Informatyka II stopnia w roku akademickim 2022/2023;
- Na Wydziale Mechatroniki i Elektrotechniki: Automatyka i Robotyka w roku akademickim 2022/2023;
- Na Wydziale Inżynierii i Ekonomicznym Transportu: Logistyka II stopnia uruchomiona w roku akademickim 2022/2023.

Realizowane projekty i programy badawcze krajowe i międzynarodowe.

Odpowiadając na aktualne potrzeby gospodarki morskiej, wynikające ze światowych trendów wskazujących kierunki rozwoju branży, Politechnika Morska w Szczecinie prowadzi szereg prac badawczych. Są to badania i innowacje m.in. w zakresie: bezpieczeństwa nawigacji, inżynierii ruchu morskiego, energii odnawialnej, żeglugi śródlądowej, logistyki i transportu intermodalnego, eksploatacji obiektów pływających i urządzeń portowych, nowoczesnych technologii informatycznych.

W 2022 r. w Politechnice Morskiej w Szczecinie realizowane były m.in. następujące projekty badawcze:

- **Projekt Centrum Eksploatacji Obiektów Pływających (CEOP).** Program finansujący: Regionalny Program Operacyjny Województwa Zachodniopomorskiego 2014 – 2020 Oś Priorytetowa 1 Gospodarka, Innowacje, Nowoczesne Technologie, Działanie 1.3 Rozwój publicznej infrastruktury badawczej. Budżet: 29 421 939,95 zł (całość łącznie z RPO i dotacja z ministerstwa MNiSW). Okres realizacji: 2018.10.01 – 2023.09.30. Celem bezpośrednim projektu jest rozwój istniejącej materialnej bazy badawczej Politechniki Morskiej w Szczecinie poprzez utworzenie nowoczesnego centrum naukowo-badawczego, odpowiadającego współczesnym światowym standardom prowadzenia badań naukowych oraz prac badawczo-rozwojowych w obszarze szeroko rozumianej gospodarki morskiej.
- **Homogenized marine gravity maps of southern and eastern Baltic Sea for modern 3D applications in marine geodesy, geology and navigation.** Program: Baltic Sea Region 2021-2027. Budżet: 72 220,00 EUR. Okres realizacji: 2022.10.01 – 2024.09.30. Projekt ma na celu

zwiększenie potencjału krajowych agencji sektorowych oraz Komisji Hydrograficznej Morza Bałtyckiego (BSHC) w zakresie realizacji ich zadań.

- **PASSport - Operational Platform managing a fleet of semi-autonomous drones exploiting GNSS high Accuracy and Authentication to improve Security & Safety in port areas.** Program finansujący: Horyzont 2020. Budżet: 189 328,00 EUR. Okres realizacji: 2020.12.01 – 2023.11.30. Celem projektu PASSport jest opracowanie i zakwalifikowanie rozwiązania zwiększającego świadomość sytuacyjną w celu poprawy bezpieczeństwa i ochrony w portach. Potrzeba wynika z dyrektywy 2005/65 / CE [RD 3], w której wzywa się do uzupełnienia systemów nadzoru dla całego obszaru portu, aby zapewnić wysoki i równy poziom bezpieczeństwa i ochrony dla wszystkich portów europejskich.
- **Redukcja zużycia energii w aspekcie zmniejszania negatywnego wpływu rybactwa śródlądowego i morskiego na środowisko.** Program finansujący: Program Operacyjny Rybactwo i Morze. Budżet: 3 421 935,00 zł. Okres realizacji: 2020.09.01 – 2023.06.30. Przedmiotem operacji jest przeprowadzenie praktycznych badań innowacyjnych mających na celu zwiększanie efektywności energetycznej statków rybackich oraz zmniejszenie emisji substancji zanieczyszczających i gazów cieplarnianych obejmujących silniki kutrów oraz łodzi polskiej floty rybackiej połączone z wdrożeniem wyników badań.
- **Power4Ports - Elektryfikacja portów na Morzu Bałtyckim.** Program finansujący Seed Money-Swedish Institute. Budżet: 13 300,00 EUR. Okres realizacji: 2021.11.01 – 2022.10.31. Głównym celem projektu jest przeprowadzenie wstępnych badań dotyczących warunków elektryfikacji w portach Morza Bałtyckiego oraz opracowanie i złożenie wniosku projektowego o dalsze finansowanie (projekt duży). W ramach projektu przeprowadzonych zostanie 5 warsztatów dotyczących elektryfikacji portów z uczestnictwem interesariuszy w Szwecji, Litwie, Polsce i w Niemczech.
- **OPERACJA WIDMO – grupa MARE.** Celem projektu jest oczyszczenie wybranych bałtyckich wraków z zalegających sieci rybackich wraz z monitoringiem wraków pod kątem potencjalnych wycieków niebezpiecznych substancji. Zagubione narzędzia połowowe, czyli stare zatopione sieci rybackie czy liny, potocznie nazywane SIECIAMI WIDMO (ang. ghost nets), zaliczane są do kategorii odpadów morskich z tworzyw sztucznych.
- **Projekt DORSZE 2** - Badania porównawcze innowacyjnych konstrukcji worka dorszowego redukujących ilość niewymiarowych ryb przy połowach włokowych dorsza bałtyckiego. Program finansujący: Program Operacyjny Rybactwo i Morze 2014-2020. Budżet: 3 659 000,00 zł. Okres realizacji: 2018.09.01 - 2022.04.22. Celem głównym projektu jest poprawa własności selektywnych bałtyckich worków dorszowych poprzez wprowadzenie istotnych, innowacyjnych zmian w ich konstrukcjach.
- **Projekt USV STORM** - Projekt oraz budowa prototypu zdalnie sterowanej jednostki bezzałogowej USV STORM. Program finansujący: Program Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego w „Studenckie koła naukowe tworzą innowacje”. Budżet: 70 000,00 zł. Okres realizacji: 2021.06.17 – 2022.06.16. Celem projektu jest skonstruowanie funkcjonalnego prototypu zdalnie sterowanego pojazdu bezzałogowego przeznaczonego do wspomaganie akcji poszukiwawczo ratowniczych prowadzonych na morzu oraz na obszarach wód śródlądowych (ułatwienie pracy Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa).
- **Projekt DIAMENTOWY GRANT** - Model systemu synchronizacji manewru ostatniej chwili dwóch pełnomorskich statków autonomicznych w celu unikania kolizji i minimalizacji szkód. Program finansujący: Program Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego „Diamentowy Grant”. Budżet: 219 000,00 zł. Okres realizacji: 2019.10.04-2022.04.03. 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.

- **Projekt WECANet – A pan-European Network for Marine Renewable Energy.** Program finansujący: COST European Cooperation in Science and Technology. Budżet: po stronie LIDERA projektu. Okres realizacji: 2018.04.14 - 2022.04.12. Projekt WECANet będący akcją COST, w której udział bierze ponad 100 instytucji z kilkudziesięciu krajów to interdyscyplinarna platforma 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.
- **NOWE HORYZONTY** - wartość 7,2 mln zł. Okres realizacji projektu: 2018.09.01 - 2023.03.31. Projekt składa się z 8 zadań: utworzenie nowego kierunku studiów I st. Oceanotechnika; utworzenie nowego kierunku studiów II st. 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 31.07.2022 jakości kształcenia oraz zarządzania w Politechnice 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 PM wszystkich kierunków, podniesienie jakości dydaktyki w PM 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 zarządzanie uczelnią oraz informacjami o uczelni i jej ofercie.
- **AKADEMIA PRZYSZŁOŚCI** - Projekt ogólnouczelniany finansowany z programu: POWER. Wartość: 4 209 494,28 zł. Okres realizacji: 2019.09.01 – 2023.07.31. Głównym celem projektu jest podniesienie do 31.07.2023 r. jakości kształcenia oraz zarządzania w PM poprzez: wykształcenie na nowym kierunku oraz nowych specjalnościach 58 absolwentów (z 80 osób przyjętych do projektu), na których jest zapotrzebowanie rynku pracy, podniesienie kompetencji zwłaszcza zawodowych, poprzez zdobycie doświadczenia w pracy przez 4 z 5 studentów PM z kierunku Zarządzanie i Inżynieria Produkcji, podniesienie jakości dydaktyki w PM poprzez wdrożenie narzędzi IT usprawniających zarządzanie uczelnią oraz informacjami o uczelni i jej ofercie. Zadania projektu to utworzenie nowego kierunku II st. Oceanotechnika; utworzenie na kierunku Informatyka I st. nowej specjalności Technologie Multimedialne; utworzenie na kierunku Logistyka I st. nowej specjalności Logistyka Turystyki Wodnej; staże dla studentów; informatyzacja uczelni.
- **PROMETHEAS PROMoting MEnTal HEAlth at Sea (PROMETHEAS)** - Program: ERASMUS+ Partnerstwa Strategiczne. Projekt realizowany był na Wydziale Informatyki i Telekomunikacji. Wartość: 53 671,00 EUR. Okres realizacji: 2019.11.01- 2022.11.01. PROMoting MEnTal HEAlth at Sea (PROMETHEAS) to partnerstwo strategiczne programu Erasmus+ KA2 w zakresie VET, rozwój innowacji dla morskiego przemysłu handlowego. Głównym celem tego projektu było opracowanie kursu szkoleniowego i materiałów dydaktycznych dla marynarzy i pracowników morskich, dotyczących zachowania i poprawy ich zdrowia psychicznego. Skupiał się on na różnych kwestiach związanych z problemami zdrowia psychicznego oraz zapewni uczestnikom szkolenia niezbędne informacje i konsultacje dotyczące sposobów radzenia sobie z tymi problemami. Główną grupą docelową projektu PROMETHEAS byli kapitanowie marynarki handlowej, marynarze i kadeci, natomiast dodatkowymi beneficjentami będą trenerzy w zakresie zdrowia psychicznego i mobbingu, centra VET i konsultanci z sektora, jak również akademie morskie i firmy żeglugowe. Partnerami projektu było siedem organizacji (3 uczelnie morskie, 3 prywatne firmy szkoleniowe - konsultanci z doświadczeniem w tym sektorze oraz stowarzyszenie firm sektora morskiego silnie powiązane z partnerami społecznymi) pochodzących z 6 krajów (Polska, Finlandia, Grecja, Słowenia i Hiszpania). Efektem projektu PROMETHEAS są: repozytorium zasobów na temat zdrowia psychicznego dla pracowników sektora morskiego; kurs e-learningowy dla kapitanów i marynarzy oraz aplikacja cyfrowa - przeznaczona do samooceny. W ramach projektu

zorganizowane zostało również wspólne działanie edukacyjne dla pracowników w Rauma (Finlandia), dotyczące „Projektowania i wstępnego opracowania treści szkoleniowych na temat zdrowia psychicznego kapitanów i marynarzy” a w trakcie realizacji jest 6 wydarzeń o charakterze upowszechniającym w Szczecinie, Rauma, Lublanie, Kadyksie, Pireusie i Coventry. Po opublikowaniu artykułu napisanego w oparciu o realizację projektu Prometheus w czasopiśmie MarineProfessional, Stany Zjednoczone przygotowały dokument, w którym nalegają, aby cały temat mobbingu i molestowania został rozpatrzony przez IMO i Grupę Roboczą ILO.

- **Surveying & MARiTime internet of thingS EducAtion (SMARTSEA)** - Projekt realizowany jest na Wydziale Nawigacyjnym, Politechnika Morska jest liderem projektu. Program: ERASMUS+ Knowledge Alliances. Wartość: 45 811,00 EUR. Okres realizacji: 2019.11.01 – 2022.10.31. Głównym celem projektu jest stworzenie programu studiów magisterskich w obszarze INTERNETU RZECZY oraz zrealizowanie pełnego 1,5 rocznego cyklu studiów dla 40 studentów z całej Europy. W projekcie bierze udział 13 partnerów a liderem jest Uniwersytet w Salamance. Politechnika Morska w Szczecinie występuje jako lider zadania dot. przygotowania egzaminów oraz zadania dot. mobilności studentów. W projekcie przewidziano dwa rodzaje mobilności studenckiej: 14 dniowy i 30 dniowy, przy czym w Szczecinie realizowana jest 30 dniowa mobilność dla 10 studentów.
- **Innovative SOft Skills to Maritime Education and Training (ISOL-MET)**. Program: ERASMUS+ Partnerstwa Strategiczne. Projekt realizowany jest na Wydziale Informatyki i Telekomunikacji. Wartość: 53 671,00 EUR. Okres realizacji 01.09.2020 r. - 31.08.2023 r. ISOL-MET to europejski projekt finansowany z programu „ERASMUS+” w ramach sekcji KA2-Współpraca na rzecz innowacji i wymiany dobrych praktyk (2014-2020), który promuje współpracę między sześcioma krajami: Francją, Bułgarią, Turcją, Rumunią, Polską i Grecją. Ogólnym celem projektu iSOL-MET jest wypełnienie luki pomiędzy wymaganiami świata żeglugi, w odniesieniu do umiejętności miękkich i kompetencji zasobów ludzkich, poprzez opracowanie innowacyjnych materiałów edukacyjnych na podstawie metodologii studium przypadku.
- **Morska energetyka wiatrowa – kompleksowy program edukacyjny dla województwa zachodniopomorskiego**. Program: Program edukacyjny – WFOŚiGW. Wartość: 74 000,00 zł. Okres realizacji: 2022.10.01 – 2022.11.30. Program składa się z dwóch filarów: konferencji z przygotowaniem materiałów w formie gazety i reportażu telewizyjnego oraz wyposażeniu stanowiska VR do nauki obsługi morskiej turbiny wiatrowej. Celem projektu jest promowanie nowych technologii OZE, w szczególności morskiej energetyki wiatrowej, promowanie postaw ekologicznych u szerokich grup odbiorców, a także integracja i rozwój lokalnego środowiska naukowego związanego z morską energetyką wiatrową.

Pozostałe przedsięwzięcia istotne dla realizacji polskiej polityki morskiej.

Biuro Karier PM współorganizowało program stypendialny Mentorship; organizowało wydarzenia Ambasadorzy Karier UE; współorganizowało program stażowy PATRONATY; zorganizowało wydarzenie Targi Pracy 2022; organizowało spotkania z pracodawcami (armatorami, przedstawicielami firm i organizacji) dla studentów kierunków pływających i lądowych.

W 2022 r. Akademia Morska w Szczecinie dokonała wielu rozwiązań w dziedzinie nauk technicznych dedykowanych branży morskiej, które to zostały zgłoszone w Urzędzie Patentowym (9 zgłoszeń patentowych i patentów), w tym: „Sposób wytwarzania materiału węglowego oraz zastosowanie materiału węglowego jako adsorbenta do usuwania z fazy ciekłej zanieczyszczeń w postaci barwników syntetycznych”, „Układy sterowania napięciem w hybrydowym systemie z prądnicą synchroniczną o magnesach trwałych (PMSG)” czy „Sposób wspomaganie decyzji nawigacyjnych eliminujących potencjalną kolizję statku morskiego oraz wyznaczania manewru ostatniej chwili dla obiektu pływającego”.

[Uniwersytet Gdański.](#)

Liczba studentów na poszczególnych wydziałach uczelni oraz programów wymiany studentów.

W 2022 r. na Uniwersytecie Gdańskim (UG) łącznie na wszystkich rodzajach studiów dot. polityki morskiej zdobywało wiedzę 3 429 studentów.

Na Wydziale Prawa i Administracji studiowało 2 703 studentów. W semestrze zimowym roku akademickiego 2022/2023 z programu Erasmus skorzystało 32 osoby oraz została zorganizowana wymiana studencka dwustronna w 16 przypadkach. Natomiast w semestrze letnim roku akademickiego 2022/2023 zadeklarowano, że z programu Erasmus skorzysta 17 osób oraz że wymiana studencka dwustronna zostanie dokonana w 10 przypadkach.

Na Wydziale Oceanografii i Geografii studiowało łącznie 631 osób:

- na studiach pierwszego stopnia 515 osób, w tym:

- Akwakultura biznes i technologia – 33 osoby;
- Geografia – 153 osoby;
- Geologia – 59 osób;
- Gospodarka Wodna i Ochrona Zasobów Wód – 44 osoby;
- Hydrografia morska – 33 osoby;
- Oceanografia – 193 osoby.

- na studiach drugiego stopnia – 116 osób, w tym:

- Geografia fizyczna z geoinformacją – 37 osób;
- Oceanografia – 79 osób.

Z programy wymiany studentów ERASMUS+ skorzystało 10 przyjeżdżających i 8 wyjeżdżających studentów. Ponadto w ramach programu „Mobilność w szkolnictwie wyższym” w studentki odbyły staż w Húsavík Research Centre.

Na Wydziale Ekonomicznym w ramach specjalności Międzynarodowy Transport i Handel Morski na kierunku Międzynarodowe Stosunki Gospodarcze studiowało 95 studentów, w tym 35 na studiach I stopnia i 60 na studiach II stopnia.

Współpraca i aktywność międzynarodowa.

Przedstawiciele UG w ramach współpracy i aktywności międzynarodowej uczestniczyli w działaniach wielu organizacji międzynarodowych:

- Rady Nadzorczej Association of Polar Early Career Scientists;
- Komisji Mikrobiologii i Biotechnologii Morskiej przy gdańskim oddziale PAN oraz sieci Mikrobiologów Morza MIMO;
- grupy eksperckiej ds. fitoplanktonu bałtyckiego - HELCOM Expert Group on Phytoplankton (EG PHYTO) (dawniej HELCOM PEG);
- Uniwersytetu Gdańskiego w społecznych międzynarodowych konsultacjach dotyczących przeglądu Ramowej Dyrektywy Wodnej (RDW) w sprawie jakości wody w kąpieliskach (styczeń 2022);
- grupy roboczej ICES-IOC Working Group on Harmful Algal Bloom Dynamics (WGHABD);
- grupy eksperckiej ds. sytuacji na Odrze;
- Krajowej sekcji ds. zapobiegania zanieczyszczeniu oraz zwalczania zanieczyszczeń morza (PPR) podkomitetu Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO);
- Komisji Ochrony Środowiska Morskiego przy Komitecie Badań Morza PAN;
- współpraca bilateralna pomiędzy Polską (Uniwersytet Gdański) a Francja (Uniwersytet a La Rochelle) w ramach prowadzonych badań nad zakaźną formą neoplazji;
- Współpraca międzynarodowa projektowa z: Hochschule Bremen (Niemcy); University of Antwerp (Belgia); University of Genth (Belgia); Gdynia Container Terminal; Zarząd Morskiego Portu Gdynia; Zarząd Morskiego Portu Gdańsk; DCT Gdańsk; Port of Hamburg Marketing (Niemcy); Port of Rostock (Niemcy); Port of Skagen (Dania); Port of Trelleborg (Szwecja); Baltic Port Organization (Tallinn, Estonia); Port of Umea (Szwecja); Swedish Environmental Agency (Sztokholm, Szwecja); Lithuanian Inland Waterway Authority (Kłajpeda, Litwa); Klaipeda Science and Technology Park (Litwa); Ventspils High Technology Park (Łotwa); Ramboll Sweden (Geteborg, Szwecja); Lindholmen Science Park (Geteborg, Szwecja); Stena Line (Geteborg, Szwecja); UIRR (International Union for Rail-Road

Transport) (Bruksela, Belgia); SGKV (Stowarzyszenie Badawcze na rzecz Transportu Kombinowanego) (Berlin, Niemcy); Shipping & Offshore Network (Bergen, Norwegia).

Nowe kierunki studiów.

W ramach Centrum Zrównoważonego Rozwoju UG uruchomiono koordynowane przez Centrum Badań nad Gospodarką Morską UG studia podyplomowe „Edukacja na rzecz zrównoważonego rozwoju: Morska energetyka wiatrowa”. Celem studiów jest przekazanie słuchaczom kompleksowej wiedzy z zakresu morskiej energetyki wiatrowej, zapewniającej specjalistyczny i wszechstronny rozwój kompetencji zgodnie z programem studiów. I edycja studiów rozpoczęła się w marcu 2022 r., spotkała się z dużym zainteresowaniem i została bardzo dobrze oceniona przez słuchaczy. W programie studiów podyplomowych znajdują się zagadnienia z zakresu: terminologii morskiej energetyki wiatrowej (MEW), uwarunkowań międzynarodowych i unijnych MEW, kompetencji podmiotów zaangażowanych w MEW, funkcji morskiego planowania przestrzennego, transformacji energetycznej i zarządzania potencjałem morskiej energetyki wiatrowej, oraz procedur administracyjnych realizacji morskich farm wiatrowych (MFW), bezpieczeństwa ich eksploatacji i kontroli wytwarzania energii z MFW, a także zarządzania ryzykiem działalności gospodarczej w sektorze morskiej energetyki wiatrowej. Zajęcia prowadzą nauczyciele akademicy z UG specjalizujący się w poszczególnych zagadnieniach, posiadający bogate doświadczenie praktyczne oraz zaproszeni do współpracy eksperci MEW.

Ponadto, na Wydziale Ekonomicznym na kierunku Ekonomia II stopnia została uruchomiona specjalność „Morskie Sektory Offshore”

Rozwój kadry naukowej.

W 2022 roku na Wydziale Oceanografii i Geografii został wypromowany 1 doktor na podstawie pracy doktorskiej pt.: „Rola lądu i morza w kształtowaniu depozycji węgla do zurbanizowanej strefy brzegowej południowego Bałtyku” („The role of land and sea in the formation of carbon deposition into the urbanized coastal zone of the southern Baltic”).

Ponadto, na Wydziale Ekonomicznym uzyskano jeden doktorat z tematyki „Wind offshore” oraz uzyskano doktorat z wyróżnieniem za rozprawę pt.: „Innowacyjność jako czynnik konkurencyjności portów morskich ze szczególnym uwzględnieniem portu w Gdyni”.

Realizowane projekty i programy badawcze krajowe i międzynarodowe.

Na wydziale Prawa i Administracji prowadzony był 1 program dot. polityki morskiej pn. „Oparta o środowisko turystyka wellness – nowa koncepcja zrównoważonego rozwoju obszaru Południowego Bałtyku/”Nature-Based Wellness - New Concept of the Sustainable Development of the SBA”.

Na Wydziale Oceanografii i Geografii realizowane były m.in. poniższe projekty:

- „Ochrona ssaków i ptaków morskich” – kontynuacja. Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. Projekt dotyczy realizacji polityki morskiej m.in. w następujących aspektach: plany zagospodarowanie strefy brzegowej i wód przybrzeżnych Bałtyku pod kątem ochrony gatunków i siedlisk morskich, zrównoważone rybołówstwo przybrzeżne - ograniczenie przyłowy chronionych gatunków ssaków i ptaków morskich poprzez użycie bezpiecznych, tzw. alternatywnych narzędzi połowowych, transport morski i inwestycje hydrotechniczne jako źródło zanieczyszczenia hałasem podwodnym - stopień zagrożenia dla gatunków i sposoby minimalizacji jego szkodliwego wpływu.
- Bioeconomy for Blue Growth in the Baltic Sea Region - a platform project to capitalize on the outputs of complementary transnational projects (Bioekonomia na rzecz „błękitnego wzrostu” w regionie Morza Bałtyckiego) – Interreg Baltic Sea Region Programme – Investitionsbank Schleswig-Holstein – W ramach Blue Platform zrealizowano wiele projektów, w tym publikację kompleksowej i interaktywnej Mapy Podmiotów Biogospodarki Baltic Blue: 8 kompleksowych stron tematycznych dotyczących sektorów niebieskiej biogospodarki; 8 krajowych profili.
- Morskie, mikrobialne endolity: bioróżnorodność i funkcja – OPUS 17 – Narodowe Centrum Nauki – Sinice endolityczne, aktywnie penetrujące minerały węglanowe znane jako euendolity, stanowią

główną siłę erozyjną przyczyniającą się do morfogenezy przybrzeżnych i lądowych wapieni, do niszczenia raf koralowych i innych biologicznych węglanów, jak np. powłoki muszli i różnorodne fragmenty szkieletowe. Dla przeprowadzenia badań różnorodności, znaczenia oraz mechanizmów rozkładania skał przez cyjanobakterie minujące, badane są euendolity z różnych miejsc o różnej szerokości geograficznej i o różnej dostępności składników odżywczych. Projekt ma na celu uzyskanie odpowiedzi na pytanie, w jaki sposób środowisko wpływa na rozpowszechnianie organizmów endolitycznych i ich zdolności funkcjonalne.

- COST Action CA18238 (2019-2023) „Association European transdisciplinary networking platform for marine biotechnology” - Europejska interdyscyplinarna platforma networkingowa na rzecz biotechnologii morskiej – Ocean4Biotech.
- Transport via ocean currents of human pharmaceutical products and their impact on marine biota in the European Arctic – Norweski Mechanizm Finansowy – Partnerzy: Instytut Oceanologii PAN (Polska), Gdański Uniwersytet Medyczny (Polska), SINTEF (Norwegia), UNIS (Norwegia). Cele projektu: (1) ocena horyzontalnego transportu farmaceutyków przez prądy morskie z rejonów o średniej szerokości geograficznej do europejskiej części Arktyki, (2) określenie zawartości farmaceutyków w dzikiej faunie arktycznej, (3) ocena wpływu farmaceutyków na faunę arktyczną.

Na Wydziale Ekonomicznym prowadzono: „Międzynarodowy projekt CRISTAL” w ramach Programu Horyzont Europa oraz „Międzynarodowy projekt Blue Supply Chains (INTERREG)”. Ponadto prowadzony był również program „Establishment of the Observatory for Sustainable Blue Growth”, Program Unii Europejskiej i Erasmus+, który dotyczy identyfikacji i postrzegania zawodów związanych z szeroko rozumianą gospodarką morską, uwarunkowań rozwoju rynku pracy gospodarki morskiej w zestawieniu z czynnikami zrównoważonego rozwoju.

Pozostałe przedsięwzięcia istotne dla realizacji polskiej polityki morskiej.

- W dniu 1.10.2022 r. w ramach Uniwersytetu Gdańskiego utworzone zostało Centrum Badań nad Gospodarką Morską Uniwersytetu Gdańskiego (CBnGM). Centrum jest ogólnouniwersytecką jednostką organizacyjną UG, prowadzącą międzywydziałowo interdyscyplinarną działalność o charakterze badawczo-rozwojowym, wdrożeniowym i edukacyjnym w oparciu o holistyczne studia nad gospodarką morską. Podstawowym celem Centrum jest działalność w zakresie budowania świadomości morskiej przez upowszechnianie wiedzy o gospodarce morskiej, promowanie edukacji morskiej oraz wymiana wiedzy naukowej i doświadczeń między badaczami zjawisk społeczno-gospodarczych i prawnych, a także wzmacnianie współpracy między przedstawicielami wszystkich dziedzin naukowych. Centrum ma na celu dbanie o interakcje społeczno-gospodarcze przez promowanie, wspieranie i zapraszanie do współpracy wszystkich zainteresowanych osób przy projektach, konferencjach i szkoleniach związanych z gospodarką morską. Centrum Badań nad Gospodarką Morską UG koordynuje powstałe w ramach Centrum Zrównoważonego Rozwoju UG studia podyplomowe „Edukacja na rzecz zrównoważonego rozwoju: Morska energetyka wiatrowa”.

- W dniach 20-21 kwietnia 2022 r. na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego odbyła się Jubileuszowa X Ogólnopolska Konferencja Prawa Morskiego pt.: „Współczesne problemy i przyszłe wyzwania prawa morskiego”. Konferencję tradycyjnie zorganizowała Katedra Prawa Morskiego WPIA UG oraz Europejskie Stowarzyszenie Studentów Prawa ELSA Gdańsk. Kolejny raz odbył się również panel dla młodych naukowców, który zgromadził przedstawicieli z kilku ośrodków akademickich, którzy prezentowali podczas panelu wyniki swoich badań.

- Wyjazd ERASMUS+ STAFF MOBILITY FOR TEACHING - 11-13.05.2022; prowadzenie zajęć dla studentów na Uniwersytecie w Kłajpedzie pt.: „Microorganisms in Marine Biotechnology; poster pt.: „Współpraca z zakresu mikrobiologii i biotechnologii morskiej w polskiej przestrzeni badawczej” III Konferencja Polskich Badaczy Morza pt.: „Stan i trendy zmian środowiska morskiego” Morski Instytut Rybacki – Państwowy Instytut Badawczy, 7-8.06.2022 r.; uczestnictwo w „Piknik dla nauki” 03-04.09.2022 Gdynia, plac Grunwaldzki – prowadzenie stoiska „ Czy można polubić bałtyckie sinice”; Współpraca z Akwariem morskim; nagranie filmu „Fitoplankton. Bałtycki Naukowiec, odc. 6.”;

Współpraca z NAS-DRA – udostępnienie materiału biologicznego (sinice) na potrzeby wystawy ANTROPOCEN.

- Organizacja i kierownictwo naukowe rejsów na statku R/V Oceanograf o interdyscyplinarnym charakterze; szkolenie studentów i doktorantów w umiejętności obsługi narzędzi badawczych (np. sieci planktonowe, sonda CTD, draga), zbioru materiałów planktonowych i bentosowych oraz wstępnej identyfikacji zwierząt podczas rejsów; członkostwo w Oddziale Morskim Polskiego Towarzystwa Hydrobiologicznego.

- Popularyzacja działań naukowych i świadomości środowiskowej w kontekście zanieczyszczeń farmaceutykami poprzez wystąpienie w cyklu wykładów „Nauka to Ludzie” przy Gdańskim Uniwersytecie Medycznym; Popularyzacja prowadzonych badań poprzez wygłoszenie wykładu popularnonaukowego podczas pobytu na stacji Ny Alesund na Svalbardzie; Popularyzacja badań na arenie międzynarodowej poprzez przeprowadzenie wykładu podczas konferencji z serii Blue Talks Bridges to Lisbon: The 2022 United Nations Ocean Conference (The Embassy of Portugal in Warsaw, The theme of the United Nations Ocean Conference (UNOC) 2022: “Scaling up the ocean action based on science and innovation for the implementation of Goal 14: stocktaking, partnerships and solutions”).

- Popularyzacja działań naukowych i świadomości środowiskowej obszarów morskich poprzez wystąpienie w odcinku pt.: “Rola bezkręgowców bałtyckich”, jednym z serii filmów edukacyjnych powstających w ramach projektu “Bałtycki Naukowiec – cykl filmów popularyzujących nauki o Morzu Bałtyckim dla dzieci szkolnych”. Koordynatorem zadania jest Akwarium Gdyńskie MIR-PIB; członkostwo w Komisji Organizacyjnej międzynarodowej konferencji naukowej 55th European Marine Biology Symposium, 19-23.09.2022, Gdańsk; prowadzenie zajęć ze studentami w ramach Międzynarodowej Szkoły Letniej POLCA (International Summer School – Pollutions in Coastal Areas) – Numer umowy: PPI/SPI/2020/1/00057/U/00001.

- Udział w przygotowaniu platformy edukacyjnej „digiCruise”. Platforma została opracowana w ramach europejskiego sojuszu uniwersytetów „SEA-EU - the European University of the Seas” wspólnie z partnerami z CAU, UBO i UM. Dzięki narzędziu e-learningowemu digiCruise studenci mogą zanurzyć się w cyfrowej ekspedycji po morzu i wirtualnie poznać metody oraz urządzenia stosowane w badaniach naukowych w morzu; działalność edukacyjna wśród studentów CAU, UBO i UCA biorących udział w jednodniowych krótkich rejsach badawczo-edukacyjnych w okolicach Kilonii, Brestu i Kadyksu na r/v Oceanograf; popularyzacja nauki, badań środowiska morskiego i możliwości jednostki badawczej r/v Oceanograf (w zagranicznych mediach – niemieckich, francuskich i hiszpańskich); wykłady dla studentów CAU, UBO i UCA podczas postoju r/v Oceanograf w portach w Kilonii, Breście i Kadyksie (26.05-22.06.2022).

Uniwersytet Szczeciński.

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

Liczba studentów na poszczególnych wydziałach uczelni oraz programów wymiany studentów.

- Na kierunku logistyka na Wydziale Ekonomii, Finansów i Zarządzania w 2022 roku studiowało 313 studentów, natomiast na kierunku oceanografia na Wydziale Nauk Ścisłych i Przyrodniczych studiowało 19 studentów.
- W ramach wymiany międzynarodowej programu ERASMUS na Wydziale Nauk Ścisłych i Przyrodniczych w semestrze letnim 2022 roku czterech studentów realizowało przedmioty związane z kierunkiem oceanografia („hydrobiology”, „hydrochemistry” oraz „marine ichthyology and parasitology”), natomiast w semestrze zimowym 2022 roku jeden student realizował przedmiot „ocean – atmosphere system” w ramach kierunku oceanografia.

Współpraca i aktywność międzynarodowa.

- Pracownicy Wydziału Ekonomii, Finansów i Zarządzania Uniwersytetu Szczecińskiego wraz z pracownikami Wydziału Ekonomicznego Uniwersytetu Gdańskiego oraz Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie byli współorganizatorami międzynarodowej konferencji naukowej „Euro-Trans 2022”. Spotkanie zorganizowane zostało w dniach 19-20 września 2022 roku w Sopocie. Oprócz naukowców pochodzących z wiodących ośrodków krajowych w spotkaniu wzięli również udział naukowcy z zagranicy. W konferencji uczestniczyli także przedstawiciele biznesu transportowego oraz instytucji publicznych. Temat przewodni Euro-Trans 2022 brzmiał „Transport and Logistics Towards a Blue Economy and Green Transition”.
- Pracownik Instytutu Nauk o Morzu i Środowisku został powołany do grupy eksperckiej Wspólnego Centrum Badawczego (JCR) Komisji Europejskiej pod nazwą Zespół Ekspertów ds. wdrażania Ramowej Dyrektywy w sprawie Strategii Morskiej UE w zakresie gatunków nierodzimych.
- Zorganizowano cykl międzynarodowych seminariów pt.: „Marginal Seas Webinars” dotyczących szeroko rozumianej tematyki mórz szelfowych, odbywających się pod patronatem Sekcji Geologii Morza KBM PAN i DDE Marginal Seas Task Group.
- Pracownik US, w ramach seminariów towarzyszących konferencji 22 UN Ocean Conference (28.06.2022 r.), zaprezentował zagadnienia dotyczące konieczności międzynarodowej współpracy naukowej przy opracowywaniu regionalnych programów zarządzania środowiskiem w obszarach dna morskiego administrowanych przez ISA.
- Pracownik US wziął udział w międzynarodowym rejsie badawczym SO292/2 w okolicach Rowu Mariańskiego, mającym na celu eksplorację serpentynitowych wulkanów błotnych, znajdujących się na dnie Zachodniego Pacyfiku (24.06.2022 r. - 21.07.2022 r.).
- Przyjęto stypendystów Międzynarodowej Organizacji Dna Morskiego przybyłych z wizytą związaną z realizacją programu praktyk organizowanych przez Wspólną Organizację Interoceanmetal (IOM), powołaną w celu eksploracji i eksploatacji koncentracji polimetalicznych w strefie Clarion-Clipperton na Pacyfiku (05-28.09.2022 r.).
- Doktoranci US wyjechali do Malang w Indonezji w związku z realizacją programu pakietu WP5 „Production and processes” na potrzeby projektu o akronimie GHaNA – „The Genus Haslea, new marine resources for blue biotechnology and Aquaculture”. (22.07 – 24.08.2022 r.).
- Zorganizowano Międzynarodową konferencję „River Mouth Systems and Marginal Seas – Natural drivers and human impacts” (5-7 grudnia 2022 r.), w której wzięło udział 150 naukowców z 21 krajów.
- Pracownicy Instytutu Nauk o Morzu i Środowisku współpracowali z zagranicznymi instytucjami w zakresie tematyki dotyczącej badań morskich.

Rozwój kadry naukowej.

W Instytucie Nauk o Morzu i Środowisku stopień naukowy doktora nauk ścisłych i przyrodniczych uzyskał 2 osoby za rozprawy doktorskie: „Rekonstrukcja warunków oceanograficznych u wybrzeży południowo-zachodniej Grenlandii w późnym plejstocenie i holocenie w świetle analizy okrzemkowej osadów oceanicznych” (2 czerwca 2022 r.) oraz „Taxonomy and molecular phylogeny of monoraphid marine benthic diatoms with an account on their oil production potential” (9 grudnia 2022 r.).

Z zagadnieniami dotyczącymi polityki morskiej na Wydziale Prawa i Administracji związana była publikacja pn. „Special Drawing Rights w ustawie o bezpieczeństwie morskim i ich wpływ na określenie wymiaru administracyjnych kar pieniężnych stanowiących źródło dochodów budżetu państwa”.

Realizowane projekty i programy badawcze krajowe i międzynarodowe.

- Pracownicy Wydziału Ekonomii, Finansów i Zarządzania wraz z pracownikami „Akademii Morskiej w Szczecinie (obecnie Politechniki Morskiej w Szczecinie) współpracowali w realizacji badań naukowych nad wpływem poprawy infrastruktury dostępu do portów morskich od strony morza na decyzje gestorów ładunków związane z wyborem morsko-ładowych łańcuchów transportowych. Przedmiotem współpracy była realizacja badań teoretycznych oraz badań empirycznych (wywiadów pogłębionych). Efektem tej współpracy była publikacja naukowa pt.: „The Impact of Improving the Quality of the Port’s Infrastructure on the Shippers’ Decisions” (Sustainability, 2022, Vol. 14, I. 10).

- Dorobek naukowy wpisujący się w obszary polityki morskiej RP wypracowano również w ramach aktywności uczelnianych zespołów naukowych funkcjonujących w Uniwersytecie Szczecińskim. Przykład tego dorobku stanowi publikacja pt.: „Qualitative–Quantitative Warning Modeling of Energy Consumption Processes in Inland Waterway Freight Transport on River Sections for Environmental Management” (Energies 2022, 15, 4660). Podjęte przez autorki badania dotyczyły wpływu wyboru trasy (odcinków Odrzańskiej Drogi Wodnej) na energochłonność przewozów ładunków transportem wodnym śródlądowym i na potencjał przewozów ładunków w ujęciu sieciowym. W artykule podniesiono kwestie znaczenia transportu wodnego śródlądowego w całym systemie transportowym, także w kontekście transportu morskiego.
- W Instytucie Socjologii pracownicy rozpoczęli badania nad kulturowym obrazem miast portowych polskiego wybrzeża oraz brali udział w animacji środowiska socjologii morskiej. Ponadto w formie drukowanej ukazało się 7 prac naukowych.
- W Instytucie Nauk o Morzu i Środowisku realizowane były niżej wymienione projekty:
 - Projekt naukowy NCN „Rola morfologii pobraża i plaży w procesie erozji wybrzeży klifowych” (OPUS);
 - Projekt naukowy NCN „Różnorodność biologiczna oraz bio-stratygrafia okrzemek kopalnych z biogenicznych osadów krzemionkowych Rowu Mariańskiego (DIOMAT)” (PRELUDIUM);
 - Projekt finansowany przez Norweskie Centrum Badawcze NORCE „Abrupt Arctic Climate Change” (Gwałtowne zmiany klimatu w Arktyce);
 - Projekt naukowy NCBiR „Przekraczanie granic poprzez badanie materiałów biogenicznych na bazie okrzemek (CRODIA);
 - Projekt finansowany przez Polską Fundację na Rzecz Nauki „Zaawansowane biokompozyty dla gospodarki jutra BIOG-NET”;
 - Projekt finansowany przez DDE See Group „Morza marginalne”; Ponadto Instytut uzyskał dotację podmiotową MEiN (SPUB) na statek naukowo-badawczy „SNB-US-1”.

Pozostałe przedsięwzięcia istotne dla realizacji polskiej polityki morskiej.

- Działania podjęte na Wydziale Ekonomii Finansów i Zarządzania:
 - jeden z pracowników na zaproszenie Ministerstwa Infrastruktury brał udział w dyskusji w ramach konferencji otwierającej konsultacje społeczne projektu „Krajowego Programu Żegludowego do roku 2030 wraz z prognozą oddziaływania na środowisko” w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, jako eksperckie wsparcie administracji rządowej odpowiedzialnej za rozwój sektora transportu, w tym za transport wodny. Spotkanie odbyło się w formule online w dniu 13.07.2022 r.;
 - pracownicy US wzięli udział w webinarium pt.: „Polskie porty morskie 2022: bariery i szanse wzrostu”, zorganizowanym 27.10.2022 r. przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych - jednostkę odpowiedzialną za kompleksowe wspieranie beneficjentów w przygotowaniu i realizacji inwestycji transportowych finansowanych z funduszy europejskich. Inicjatywa zgromadziła przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury RP, zarządów portów (Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście), urzędów morskich, samorządów miast portowych. Najważniejsze elementy dyskusji podjętej w trakcie webinarium zostały również utrwalone przez prelegentów w publikacji przygotowanej przez CUPT w formie elektronicznej;
 - dwoje pracowników Uniwersytetu Szczecińskiego uczestniczyło w pracach Sekcji Transportu Wodnego Komitetu Transportu PAN oraz Sekcji Logistyki i Procesów Transportowych Komitetu Transportu PAN;
 - jeden z pracowników Uniwersytetu Szczecińskiego pełnił rolę eksperta w panelu dyskusyjnym podczas konferencji nawiązującej do projektu „TranStat Inteligentny system produkcji statystyk transportu drogowego i morskiego z wykorzystaniem wielkich wolumenów danych na rzecz kształtowania polityki transportowej kraju”, realizowanego w ramach Programu Społeczny i gospodarczy rozwój Polski w warunkach globalizujących się rynków GOSPOSTRATEG. Konferencja odbyła się w Szczecinie 21.02.2022 r.;

- Uniwersytet Szczeciński kontynuował współpracę w zakresie organizacji i realizacji praktyk zawodowych i staży dla studentów z ważnymi krajowymi podmiotami gospodarki morskiej, tj. największym polskim armatorem morskim – PP Polska Żegluga Morska w Szczecinie i Zarządem Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Ponadto studenci US odbywali wybrane zajęcia dydaktyczne w przedsiębiorstwach lub przedstawiciele przedsiębiorstw goszczeni są na zajęciach w murach uczelni. Jako przykłady można podać jednodniowe warsztaty w rejonie drobnicowym portu morskiego w Szczecinie, zorganizowane dla studentów trzeciego roku kierunku Logistyka w dniu 17 maja 2022 r. oraz spotkanie przedstawicielki firmy DB Port Szczecin Sp. z o.o. ze studentami trzeciego roku specjalności Transport Międzynarodowy kierunku Logistyka zorganizowane w dniu 22 grudnia 2022 r.;
- tematyka prac dyplomowych obronionych na Uniwersytecie Szczecińskim w 2022 roku na kierunku Logistyka obejmowała m.in. zagadnienia ważne z punktu widzenia obszarów polskiej polityki morskiej, w tym:
 - funkcjonowania morsko-lądowych łańcuchów transportowych drobnicy promowej;
 - funkcjonowania morsko-lądowych łańcuchów transportowych biomasy;
 - funkcjonowania morsko-lądowych łańcuchów transportowych gazu ziemnego;
 - obsługi ładunków niebezpiecznych przez transport morski;
 - tendencji na rynku przeładunków portowych;
 - obsługi w polskich portach morskich węgla i koksu;
 - rozwoju usług centrów logistycznych w Polsce.
- Działania podjęte na Wydziale Prawa i Administracji:
 - podpisano umowę o współpracy z morskim oddziałem straży granicznej;
 - profesor US pełni funkcję członka Komisji Prawa Morskiego Oddziału PAN w Gdańsku;
 - pod kierownictwem prof. US napisana została praca dyplomowa: „Organizacja administracji morskiej w Polsce”.
- Działania podejmowane w Instytucie Nauk o Morzu i Środowisku:
 - udział dwóch studentek kierunku oceanografia w zimowym rejsie po Morzu Bałtyckim na statku badawczym Oceania (23.02-01.03.2022 r.);
 - realizacja projektu „Elektroniczne Centrum Udostępniania Danych Oceanograficznych eCUDO.pl”, finansowanego z funduszy europejskich w ramach Programu Operacyjnego Polska Cyfrowa, którego celem jest zwiększenie cyfrowej dostępności i użyteczności informacji sektora publicznego dzięki cyfrowemu udostępnieniu zasobów nauki z zakresu oceanologii na potrzeby różnych interesariuszy, takich jak: administracja rządowa i samorządowa, służby i jednostki ratownictwa, jednostki naukowe, przedsiębiorcy, organizacje pozarządowe, a także osoby prywatne;
 - udział Instytutu w konsorcjum Narodowe Centrum Badań Bałtyckich;
 - udział pracowników Instytutu Nauk o Morzu i Środowisku w pracach Komitetu Badań Morza Polskiej Akademii Nauk;
 - działalność Stacji Morskiej 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,
 - edukacja dotycząca środowiska Morza Bałtyckiego oraz jego strefy brzegowej prowadzona w Stacji Morskiej Uniwersytetu Szczecińskiego w Międzyzdrojach;
 - realizacja prac zleconych na rzecz podmiotów zewnętrznych:
 - „Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12.5 m wraz z wykonaniem nadzoru i monitoringu przyrodniczego”, kierownictwo pracy zleconej;
 - „Inwentaryzacja środowiskowa i monitoring przyrodniczy w zakresie fitoplanktonu, zooplanktonu i makrobentosu dla realizacji inwestycji: Ocena komercjalizacji złóż gazu

ziemnego znajdującego się w skałach wieku permskiego około 2600 m poniżej dna morskiego”, kierownictwo pracy zleconej;

- „Badania genetyczne organizmów bentonicznych pozyskanych z rejonu Pacyfiku”, kierownictwo pracy zleconej;
- „Zebranie danych oraz analiza pożarów i sztormów w wybranych krajach Europy z okresu 1950-2022”, kierownictwo pracy zleconej;

o opracowania eksperckie:

- wielowariantowa koncepcja dla zadania pn. „Przebudowa zabezpieczeń brzegu w Ustroniu Morskim km 319,00 - 320,715” – etap I, zleciodawca: Urząd Morski w Szczecinie;
- opracowanie wytycznych i warunków technicznych pozyskania danych skanowania laserowego oraz zdjęć lotniczych na potrzeby opracowania NMT, MNPT oraz ortofotomapy pozyskiwanych w ramach monitoringu brzegu, przeprowadzenie oceny merytorycznej nadesłanych ofert oraz prowadzenie nadzoru nad realizacją zamówienia i kontrolą jakości przekazanych danych;
- przygotowanie i przeprowadzenie eksperymentu naukowego (28-29.11.2022 r.) w ramach współpracy z Urzędem Morskim w Szczecinie oraz z firmą GISPRO a także Instytutem Oceanologii PAN. Celem eksperymentu było równoczesne pozyskanie danych lotniczych i hydrograficznych w celu przeprowadzenia badań potwierdzających możliwość wykorzystania technologii lotniczego skanowania laserowego z wykorzystaniem Green LiDAR do pozyskiwania danych batymetrycznych w strefie brzegowej południowego Bałtyku.

Politechnika Gdańska.

Liczba studentów na poszczególnych wydziałach uczelni oraz programów wymiany studentów.

Kształcenie studentów na uczelni obejmuje 3 wydziały, na których kształcą się studenci na kierunkach związanych z morzem. W 2022 r. na Wydziale Inżynierii Mechanicznej i Okrętownictwa na kierunku Oceanotechniki studiowało łącznie 302 studentów, na kierunku Transport i Logistyka 248 studentów oraz 59 na kierunku Projektowanie i budowa jachtów. Na Wydziale Elektrotechniki, Telekomunikacji i Informatyki na profilu inżynierskim „Systemy wbudowane czasu rzeczywistego” studiowało 25 osób, a na specjalności uzupełniającej „Technologie pojazdów autonomicznych” 18 osób. Natomiast na Wydziale Inżynierii Lądowej i Środowiska na kierunku Transport 32 osoby uczestniczyły w specjalności „Podstawy Systemów Transportu wodnego” oraz 12 w specjalności „Drogi Wodne i Porty”.

W ramach programu Erasmus+ w pełnym cyklu kształcenia w 2022 roku studiowało na studiach I stopnia na kierunkach: Oceanotechnika 8 studentów, Projektowanie i Budowa Jachtów 2 studentów, Transport i Logistyka 18 studentów, natomiast na studiach II stopnia na kierunku Oceanotechnika (studia w języku angielskim) 2 studentów. Ponadto w roku 2022 na kierunek Oceanotechnika przyjechało 3 studentów zagranicznych.

Współpraca i aktywność międzynarodowa.

Pracownicy Wydziału Elektroniki, Telekomunikacji i Informatyki Katedry Systemów Automatyki współpracowali z grupą badawczą z Department of Electronic Engineering, University of York, UK, która zajmuje się akustyczną (morską) komunikacją podwodną. Owocem tej współpracy były 3 publikacje:

- „Finite-window RLS algorithms”, Signal Processing;
- „Adaptive identification of sparse underwater acoustic channels with a mix of static and time-varying parameters”, Signal Processing;
- „Adaptive identification of underwater acoustic channel with a mix of static and time-varying parameters”, 2022 IEEE International Conference on Acoustics, Speech, and Signal Processing (ICASSP).

Pracownicy Wydziału Chemicznego współpracowali w zakresie realizacji projektu „AdvIQwater” z Aarhus University oraz University of Tartu. Natomiast Wydział Inżynierii Lądowej i Środowiska współpracował z Polferries Polska Żegluga Bałtycka S.A., czego efektem był wyjazd praktyczno-dydaktyczny studentów z Gdańska do Szwecji statkiem M/F Nova Star, podczas którego studenci mieli

zorganizowane warsztaty przeprowadzone z załogą statku, dotyczące systemów bezpieczeństwa i ewakuacji, nawigacji, budowy statku oraz maszynowni.

Nowe kierunki studiów.

Na Wydziale Inżynierii Mechanicznej i Okrętownictwa uruchomiono:

Projektowanie i budowa jachtów – studia I stopnia o profilu ogólnoakademickim:

Okręty i konstrukcje morskie – studia I i II stopnia oraz II stopnia w j. angielskim.

Na Wydziale Elektroniki, Telekomunikacji i Informatyki otwarto specjalność uzupełniającą: „Technologia pojazdów autonomicznych”. Specjalność jest dostępna dla studentów drugiego stopnia.

Rozwój kadry naukowej.

Na Wydziale Inżynierii Lądowej i Środowiska obroniona została dysertacja „Metoda systemowej oceny zdarzeń niepożądanych na śródlądowej drodze wodnej”.

Realizowane projekty i programy badawcze krajowe i międzynarodowe.

Wybrane projekty badawcze realizowane w roku 2022:

- „Routing statków uwzględniający zmienne warunki morskie” (Routing). Projekt finansowany w ramach programu MarTERA (ERA-NET COFUND), partnerzy polscy – przez NCBR. Całkowity budżet projektu: 1 176 596,77 zł. Budżet części projektu realizowanej przez Politechnikę Gdańską: 350 650,00 zł. Zakończono projekt w lutym 2022 roku;
- „Cyfrowy bliźniak autonomicznego doku pływającego, ku efektywniejszej, bezpieczniejszej i zautomatyzowanej eksploatacji doku pływającego” (DigiFloDock). Projekt finansowany z programu PoINor 2019 (Fundusze norweskie i EOG - Program Badania Stosowane). Całkowity budżet projektu: 6 290 558,75 zł. Budżet części projektu realizowanej przez Politechnikę Gdańską: około 3,5 mln zł;
- Opracowanie podwodnego półautonomicznego pojazdu do poszukiwania i identyfikacji min morskich oraz obiektów niebezpiecznych, kr. TUKAN. Projekt na rzecz obronności i bezpieczeństwa państwa, realizowany w latach 2021 – 2024. Koszt projektu to 8 663 335 zł, który w całości jest finansowany przez NCBR;
- Bezzałogowa platforma nawodno-powietrzna wykorzystująca efekt przypowierzchniowy wspierająca działania Wojsk Specjalnych na akwenach morskich (DROZD) - Obronność i bezpieczeństwo państwa w ramach programu „Rozwój nowoczesnych, przełomowych technologii służących bezpieczeństwu i obronności państwa pk. SZAFIR”. Budżet projektu 16 494 769,00 zł;
- Hybrid-powered low emission autonomous/semi-autonomous vessels for servicing off-shore wind farms (SOVtBAL (seed money)) – Program Interreg South Baltic. Budżet projektu 32 900,00 zł;
- New approach to innovative technologies in manufacturing (NEPTUN) – Program Horyzont Europa. Budżet projektu 4 500 000,00 zł;
- Marine port surveillance and observation system using mobile unmanned research units (2021 - 2024) w konsorcjum międzynarodowym w ramach Funduszy Norweskich. Lider konsorcjum: Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., członkowie konsorcjum: Politechnika Gdańska, Uniwersytet Morski w Gdyni, Norsk Institutt for Vannforskning, Oslo, Norwegia, Miros AS, Asker, Norwegia;
- System podwodnej komunikacji bezprzewodowej dla potrzeb bezzałogowych i autonomicznych platform morskich. Wniosek złożony do NCBR w konkursie SZAFIR4 przez konsorcjum złożone z następujących podmiotów: Politechnika Gdańska, Uniwersytet Morski w Gdyni, Federacji Akademii Wojskowych, Hydromega Sp. z o.o.;
- System podwodnej komunikacji bezprzewodowej dla potrzeb bezzałogowych i autonomicznych platform morskich. Projekt na rzecz obronności i bezpieczeństwa państwa, realizowany w latach 2022 – 2025.

Pozostałe przedsięwzięcia istotne dla realizacji polskiej polityki morskiej.

- Międzynarodowa Konferencja Baltic Windustry - 8.09.2022 r. Politechnika Gdańska. Wydarzenie skierowane do przedstawicieli przemysłu i nauki, prowadzących działania w zakresie inżynierii i innowacji. Konferencja miała na celu pokazanie korzyści ekonomicznych dla przedsiębiorstw z wdrożenia wyników prac badawczo-przemysłowych. Przedstawiciele polskich i zagranicznych firm przedstawili wartość dodaną z udziału w projektach B+R na konkretnych przykładach.
- Wykorzystanie jednostki badawczo-szkoleniowej s/y Photon jako „Pływającego laboratorium analizy i technologii środowiska”. Jednostka szkoleniowo-badawcza jest przystosowana do prowadzenia prac związanych z badaniem środowiska morskiego i dna w obszarze zlewni Morza Bałtyckiego, jak również wód śródlądowych w strefie ujść rzek. Może być wykorzystywana we wspieraniu działań z zakresu ochrony środowiska, w tym w ocenie stanu istniejących ekosystemów, ochronie bioróżnorodności, identyfikacji zagrożeń i reagowaniu na zmieniające się warunki środowiskowe.
- Dostawa w 2022 roku systemów OPM Głuptak na nowoczesne niszczyciele min typu Kormoran II (ORP Albatros i ORP Mewa).

W ramach Centrum Technologii Bezpieczeństwa i Obronności Politechniki Gdańskiej na Politechnice Gdańskiej powstanie centrum serwisowania systemów sonarowych instalowanych na śmigłowcach Merlin AW 101. W roku 2022 pozyskano prawa własności do budynku, opracowano dokumentację projektową oraz uzyskano wszystkie pozwolenia niezbędne do rozpoczęcia prac budowlanych mających na celu wykonanie adaptacji pomieszczeń. W roku 2022 pracownicy Uczelni wzięli udział w szkoleniach przygotowujących do prowadzenia prac serwisowych, a samo centrum serwisowania zostanie uruchomione w roku 2023.

Ponadto w ramach Centrum prowadzone są prace związane z modernizacją i remontami systemów sonarowych na okrętach i śmigłowcach Marynarki Wojennej RP o łącznej wartości przekraczającej 3 mln zł. Prace są kontynuacją programu modernizacji istniejących na okrętach Marynarki Wojennej RP systemów sonarowych. W wyniku tych prac w okresie ostatnich kilkunastu lat ponad 30 systemów sonarów o różnym przeznaczeniu zostało gruntownie zmodernizowanych do poziomu nie odbiegającego od współczesnych standardów światowych.

W dniu 22.11.2021 r. powołane zostało na Politechnice Gdańskiej Konsorcjum „Nauka dla morza”, którego celem jest zintegrowane i kompleksowe doradztwo, konsultacje specjalistyczne oraz wytwarzanie innowacyjnych rozwiązań technologicznych, procesowych lub organizacyjnych dla jednostek administracji publicznej, firm i innych podmiotów zewnętrznych, obejmujące szeroko pojętą tematykę morskiej energetyki wiatrowej. Ważnym obszarem działalności Konsorcjum jest także transfer wiedzy do polskich podmiotów gospodarczych, organizacji lub instytucji związanych z budową i utrzymaniem MEW. Zakres oferty Konsorcjum obejmuje: doradztwo na etapie przygotowania inwestycji; analizy oddziaływania MEW na otoczenie społeczno-gospodarcze oraz ekosystem, w tym planowanie przestrzenne na morzu; aspekty ekonomiczne i finansowe inwestycji; założenia do projektowania: rozpoznanie geologiczne, rozpoznanie geofizyczne, geotechnika, konstrukcje wsporcze i obiekty budowlane, sieci elektroenergetyczne oddziaływania środowiskowe, itp.; nadzór naukowy na etapie oceny merytorycznej składanych ofert oraz w fazie budowy; eksploatacja, diagnostyka i monitoring, zarządzanie, trwałość infrastruktury i urządzeń oraz instalacji MEW itp.; zarządzanie morskimi farmami wiatrowymi, w tym ich utrzymanie i eksploatacja w całym cyklu życia; zaplecze portowe (instalacyjne, serwisowe) oraz rozwiązania transportowo-logistyczne dla MEW; bezpieczeństwo podwodne i nawodne morskich farm wiatrowych; analiza ryzyka eksploatacji (FSA) w MEW; systemy elektroenergetyczne i sieci przesyłowe; identyfikacja zakresu i metod monitorowania środowiska morskiego na wszystkich etapach inwestycji w MEW. Do konsorcjum przystąpiło 8 uczelni: Politechnika Gdańska, Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni, Akademia Morska w Szczecinie, Politechnika Koszalińska, Uniwersytet Gdański, Uniwersytet Morski w Gdyni, Uniwersytet Szczeciński i Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie. W dniu 21.12.2022 r. została podpisana przez wszystkich Konsorcjantów Umowa Konsorcjum. Ponadto rozpoczęto tworzenie biura konsorcjum na terenie Politechniki Gdańskiej.

Akademia Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte w Gdyni.

Akademia Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte w Gdyni od lat realizuje zadania zintegrowanej polityki morskiej RP, zarówno w obszarze prowadzenia działalności naukowej, jak i dydaktycznej. Spośród czterech wydziałów, na których Uczelnia prowadzi kształcenie zarówno studentów wojskowych jak i cywilnych, trzy realizują proces kształcenia zbieżny z polityką morską państwa.

Liczba studentów na poszczególnych wydziałach uczelni oraz programów wymiany studentów.

- Wydział Nawigacji i Uzbrojenia Okrętowego – 273 studentów, w tym 178 studentów wojskowych;
- Wydział Mechaniczno – Elektryczny – 494 studentów, w tym 152 studentów wojskowych;
- Wydział Dowodzenia i Operacji Morskich – 841 studentów, w tym 192 studentów wojskowych.

Dodatkowo na Wydziale Nawigacji i Uzbrojenia Okrętowego oraz Wydziale Mechaniczno-Elektrycznym prowadzone są studia I stopnia w języku angielskim dla studentów z Kuwejtu oraz z Kataru. Ponadto uczelnia prowadzi wymianę studentów na kierunkach morskich w takich krajach jak: Bułgaria, Chorwacja, Włochy, Austria, Belgia, Litwa, czy Rumunia. Studenci mają możliwość skorzystania z projektów wymiany na zagranicznych uczelniach w ramach programu Erasmus +. Dodatkowo oferta Uczelni umożliwia studentom wojskowym skorzystania także z wymiany zagranicznej poprzez realizację programu Emilyo (European initiative for the exchange of young officers).

Współpraca i aktywność międzynarodowa.

Badania naukowe prowadzone w Uczelni często powiązane są ze współpracą i aktywnością międzynarodową, która przejawia się w wielu innych aspektach działalności, takich jak:

- konferencje naukowe, możliwość zdobycia „know how” w najlepszych ośrodkach badawczych specjalizujących się w dziedzinach morskich;
- wspólne publikacje naukowe;
- wymiana referatów, publikacji etc.;
- wymiana nauczycieli akademickich oraz studentów.;
- długoterminowe umowy w zakresie praktyk specjalnościowych studentów wojskowych i cywilnych;
- organizacja wykładów otwartych prowadzonych przez specjalistów, ekspertów dla studentów, nauczycieli, pracowników AMW i spoza AMW;
- konsultacje naukowe w ramach prowadzonych tematów badawczych.

Nowe kierunki studiów.

W roku akademickim 2022/2023 został uruchomiony nowy kierunek studiów wojskowych na Wydziale Dowodzenia i Operacji Morskich, zgodny z polityką morską państwa – „Logistyka”. Na tym samym Wydziale trwają również prace w fazie analityczno-koncepcyjnej nad programem studiów pierwszego stopnia na kierunku „Zarządzanie bezpieczeństwem i ochroną obiektów infrastruktury krytycznej”. Jednocześnie uruchomione zostały jednolite studia Magisterskie na kierunkach Nawigacja, Mechanika i Budowa Maszyn, Mechatronika i Systemy Informacyjne w bezpieczeństwie. W poprzednich latach prowadzono na tych kierunkach studia I i II stopnia. Kierunki te w formie jednolitych studiów magisterskich dostępne są tylko na studiach wojskowych.

Realizowane projekty i programy badawcze krajowe i międzynarodowe.

Od ponad 30 lat działalność naukowo badawcza Akademii Marynarki Wojennej związana jest z realizacją projektów z domeny morskiej. Uczelnia w ramach dziedzin i dyscyplin naukowych realizuje szereg projektów oraz programów badawczych związanych z gospodarką morską państwa. W ramach dyscypliny naukowej - Inżynieria Lądowa, Geodezja i Transport, Uczelnia uczestniczy w projektach oraz programach badawczych związanych z infrastrukturą i zabezpieczeniem portów morskich, wytyczania kierunków oraz szlaków morskich, pomiarów głębokości i charakterystyki dna morskiego, a także wszelkiego rodzaju ekspertyzy dotyczące farm wiatrowych w zakresie bezpieczeństwa eksploatacji oraz ich oddziaływania na morskie systemy nawigacyjne.

W ramach dyscypliny naukowej - Inżynieria Mechaniczna, Uczelnia uczestniczy w projektach oraz programach badawczych w dużej mierze dedykowanych przemysłowi morskemu w zakresie odporności korozyjnej i udarowej połączeń spawanych statków, odporności urządzeń w warunkach morskich, a także infrastruktury portów morskich.

W ramach dyscypliny naukowej - Automatyka, Elektronika, Elektrotechnika i Technologie Kosmiczne, Uczelnia uczestniczy w projektach oraz programach badawczych koncentrujących się m.in. na badaniu inteligentnych materiałów, elektrycznych układów napędowych i pędników falowych i ich wykorzystaniu w przemyśle morskim.

W ramach dyscypliny naukowej – Nauki o Bezpieczeństwie, Uczelnia realizuje projekty, których efektem są wszelkiego rodzaju ekspertyzy na rzecz rozwoju morskiej energetyki wiatrowej, czy też analizy zagrożeń związanych z transportem morskim i zagrożeniami mającymi wpływ na modernizację morskiej infrastruktury.

Kolejnym przedsięwzięciem istotnym z punktu widzenia realizacji polskiej polityki morskiej jest udział przedstawicieli Akademii w pracach 8 sekcji Ośrodka ds. IMO przy PRS, takich jak: MEPC – Ochrona środowiska morskiego; MSC – Bezpieczeństwa morskiego; SDC – Projektowania i konstrukcji statków; NCSR – Bezpieczeństwa żeglugi, radiokomunikacji oraz poszukiwania i ratownictwa; CCC – Przewozu ładunków i kontenerów, Sekcji Konstrukcji i Wyposażenia Statku, a także HTW – Czynnika ludzkiego, szkolenia i obowiązków wachtowych oraz SSE – Statkowych systemów i wyposażenia.

Ponadto, Rektor – Komendant Akademii Marynarki Wojennej jest członkiem Rady Krajowej Izby Gospodarki Morskiej Pomorskiego Oddziału Regionalnego, uczestniczącym w posiedzeniach Rady poprzez swojego przedstawiciela.

Pozostałe przedsięwzięcia istotne dla realizacji polskiej polityki morskiej.

- Współpraca z ośrodkami: Energa OZE S.A., Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Centrum Techniki Morskiej S.A., Federacja Akademii Wojskowych, Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych, Diesel Air w obszarze morskiej energetyki wiatrowej;
- Współpraca z Politechniką Gdańską w ramach udziału w pracach Rady Centrum Morskiej Energetyki Wiatrowej;
- Współpraca ze Związkiem Pracodawców Forum Okrętowe w obszarze działań statutowych, tworzenia pomyślnych warunków rozwoju polskiego przemysłu okrętowego; opracowanie wytycznych do rozporządzenia MON w przedmiocie określenia wymagań w zakresie wytycznych dla ekspertyzy dot. wpływu morskich farm wiatrowych na systemy obronne oraz ochronę granicy państwowej; udział w opracowaniu analizy bezpieczeństwa/zagrożeń elektrowni jądrowej.

Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie.

Liczba studentów na poszczególnych wydziałach uczelni oraz programów wymiany studentów.

Na Wydziale Techniki Morskiej i Transportu studiowało 354 studentów (stan na dzień 31.12.2022). Ponadto w roku akademickim 2021/2022 w ramach wymiany międzynarodowej studiowały 4 osoby oraz w roku akademickim 2022/2023 liczba ta zwiększyła się do 6 osób.

Współpraca i aktywność międzynarodowa.

Wydział Techniki Morskiej i Transportu (WTMiT) Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie jest jednym z udziałowców konsorcjum uczelni europejskich realizujących projekt EMSHIP+ w ramach programu Erasmus Mundus, polegającego na prowadzeniu studiów na poziomie master. Czas trwania studiów wynosi 4 semestry. Projekt ten finansowany jest ze środków Komisji Europejskiej. Studenci mają możliwość uczestniczenia w zajęciach na uczelniach w trzech europejskich krajach. Pierwszy rok studiów realizowany jest na Uniwersytecie Liège (Belgia), a drugi w Ecole Centrale de Nantes (Francja), University of Rostock (Niemcy), Universidad Politécnica de Madrid (Hiszpania). Praktykę oraz dyplom studenci mogą realizować na jednym z czterech uniwersytetów: Galati (Rumunia), Genua (Włochy), ICAM (Nantes, Francja), Southampton SOLENT

University lub na WTMiT w zakresie mechaniki i projektowania konstrukcji okrętów oraz technologii budowy. Zajęcia prowadzone są w języku angielskim. Studenci otrzymują wiedzę oraz interdyscyplinarne umiejętności techniczne i menadżerskie pozwalające na projektowanie statków przy zastosowaniu zaawansowanych metod wykorzystywanych w badaniach naukowych i przemyśle okrętowym. W konsorcjum uczestniczy także sześć uniwersytetów na zasadzie partnerów stowarzyszonych: Uniwersytet Michigan (USA), Uniwersytet Osaka (Japonia), Uniwersytet Amazonii (Brazylia), Wietnamski Uniwersytet Okrętowy, Uniwersytet Nowej Południowej Walii (Australia) oraz Uniwersytet Nauk Technicznych w Oranie (Algieria), wspomagających proces rekrutacji kandydatów. W pracach konsorcjum uczestniczy także Europejskie Stowarzyszenie Uniwersytetów Związanych z Techniką Morską – WEGEMT.

Kontynuowano współpracę WTMiT 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+ oraz praktyk IAESTE. W tym zakresie Wydział współpracował 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.
- a. Współpraca z Det Norske Veritas i uniwersytetami skandynawskimi obejmującą między innymi: cykliczne prezentacje osiągnięć naukowych i dydaktycznych oraz wymianę doświadczeń na forum odbywającej się corocznie konferencji pod egidą DNV;
- b. International Maritime Organization oraz Sekcje Krajowe IMO:
- Projektowania i Konstrukcji Staków,
 - Stakowych Systemów i Wyposażenia,
 - Przewozu Ładunków i Kontenerów,
 - Ochrony Środowiska Morskiego.

Nowe kierunki studiów.

Po raz pierwszy uruchomiono w 2022 r. studia stacjonarne drugiego stopnia „Logistyka”. Ponadto utworzony został w 2022 r. nowy kierunek „Bezpieczeństwo techniczne S1”.

Rozwój kadry naukowej.

Został wydany doktorat wdrożeniowy: Modelowanie procesów decyzyjnych w zakresie wejścia statków morskich i śródlądowych na tor wodny Świnoujście – Szczecin.

Realizowane projekty i programy badawcze krajowe i międzynarodowe.

- „Value-H – Hydrogen efficient value chains for green mobility in the South Baltic area” (Projekt naukowy współfinansowany przez Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (EFRR) w ramach programu INTERREG VA Południowy Bałtyk 2014-2020, czas realizacji: 01.05.2022-31.08.2022)
- Udział w projekcie badawczym związanym z zaprojektowaniem urządzenia do zbierania zanieczyszczeń stałych i olejowych z wody, finansowanym w ramach RPO WZP - Wykonanie analizy i opracowanie koncepcji technologii usuwania zanieczyszczeń z wody zgodnie z umową „Opracowanie innowacyjnego urządzenia do usuwania i transportu powierzchniowych zanieczyszczeń akwenów śródlądowych oraz morskich przez ALUMARE Sp. z o.o.” w związku z realizacją projektu dofinansowanego ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014 – 2020

- „Wzmacnianie naturalnych populacji najcenniejszych ichtiotaksonów (w tym wędrownych ryb łososiowatych) w oparciu o przyjazne środowisko innowacyjne przedsięwzięcia w postaci nowatorskich technik wylęgarniczych, w tym urządzenie tarlisk, opracowanie pasz dla ryb przeznaczonych do zarybień wraz z oceną ich wpływu na zdrowotność i potencjał rozrodczy ryb oraz środowiskowy monitoring pod kątem rozwoju infrastruktury społeczno-gospodarczej regionu” – Program operacyjny Rybactwo i Morze działanie 2.1
- „Innowacyjny system gospodarki wodnej, azotowo-fosforowej oraz zarządzania energią elektryczną w obiekcie hodowlanym pstrąga tęczowego w systemie RAS” - Program operacyjny Rybactwo i Morze działanie 2.1
- „Innowacyjne metody intensyfikacji produkcji ryb w stawach, polegające na optymalizacji wykorzystania istniejącej powierzchni hodowlanej i zastosowaniu nowatorskich rozwiązań technologicznych, umożliwiających chów perspektywicznych gatunków ryb (łososiowatych, drapieżnych, jesiotrowatych) przy jednoczesnym zachowaniu ekologicznych walorów stawów i ekonomiczno-społecznym wzmocnieniu polskiej akwakultury śródlądowej-STAWPROPLUS” - Program operacyjny Rybactwo i Morze działanie 2.1
- „Opracowanie technologii nowych i innowacyjnych produktów z karpia w celu zapewnienia całorocznego zbytu tego surowca z gospodarstw akwakultury” - Program operacyjny Rybactwo i Morze działanie 2.1
- „Redukcja zużycia energii w aspekcie zmniejszenia negatywnego wpływu rybactwa śródlądowego i morskiego na środowisko” – Program Operacyjny Rybactwo i Morze działanie 1.13
- „Opracowanie innowacyjnych i proekologicznych metod wykorzystujących presję środowiska w rozrodzie i inkubacji ikry oraz wychowie stadiów młodocianych ryb łososiowatych, w naturalnym środowisku, niedostępnym ze względu na przeszkody migracji” – Program Operacyjny Rybactwo i Morze działanie 1.13
- „Ochrona naturalnych zasobów dwuśrodowiskowych gatunków ryb zagrożonych i cennych gospodarczo- siei wędrowniej e certy, poprzez zastosowanie innowacyjnych metod wspomagania naturalnego rozrodu” - Program Operacyjny Rybactwo i Morze działanie 1.3
- „System doradztwa spersonalizowanego w oparciu o stosowanie innowacyjnych praktyk produkcyjnych, rozwój technologiczny i zastosowanie najnowocześniejszych rozwiązań zarządzania w gospodarstwach rybackich ze szczególnym uwzględnieniem hodowli ryb łososiowatych” – Program Operacyjny Rybactwo i Morze działanie 2.2
- „Niskonatładowany multitroficzny system do chowu ryb i foślin/Fishplant” – Program Operacyjny Rybactwo i Morze działanie 2.1
- „MoRE Modelowy Region Energii Odnawialnych Wysp Uznam i Wolin” - Program Współpracy Interreg V-A Niemcy / Meklemburgia – Pomorze Przednie / Brandenburgia – Polska

Pozostałe przedsięwzięcia istotne dla realizacji polskiej polityki morskiej.

- Uczelnia posiada Akredytację Polskiego Centrum Akredytacji, której zakres obejmuje ponad 30 metod badawczych, w tym 7 metod badań materiałów i wyrobów stosowanych na statkach, określonych w Międzynarodowym Kodeksie Stosowania Prób Ogniowych dotyczących spełniania wymagań przepisów w zakresie niepalności, rozprzestrzeniania płomienia po powierzchni, zapalności mebli tapicerowanych, pionowo zawieszonych tekstyliów, a także zapalności składników pościeli. Laboratorium wykonuje również badania podatności na samozagrzewanie ładunków przewożonych drogą morską - zgodnie z Międzynarodowym morskim kodeksem stałych ładunków masowych (Kodeks IMSBC) oraz Manual of Tests and Criteria, Test N.4. Laboratorium posiada świadectwo uznania Polskiego Rejestru Statków nr TT/2/710405/18, (data ważności 30.03.2021 r.) oraz jest uznawane przez Międzynarodową Organizację Morską w Londynie (International Maritime Organization list of recognized test laboratories). Działalność naukowo-badawcza Laboratorium Badań Cech Pożarowych Materiałów obejmuje: badania właściwości materiałów wyposażenia stosowanych w obiektach morskich i lądowych, badania z zakresu biernej ochrony przeciwpożarowej obiektów morskich, badania cech pożarowych materiałów w aspekcie ich wykorzystania do ilościowej oceny poziomu zagrożenia pożarowego obiektów technicznych

- morskich i lądowych;
- współpraca z otoczeniem gospodarczym:
 - Klaster Morski Pomorza Zachodniego;
 - Zachodniopomorski Klaster Morski;
 - Zachodniopomorski Klaster Żeglarski.
- współpraca ze szkołami średnimi.

Politechnika Koszalińska.

Liczba studentów na poszczególnych wydziałach uczelni oraz programów wymiany studentów.

Liczba studentów na Politechnice Koszalińskiej w 2022 r. na poszczególnych wydziałach kształtowała się następująco:

- Wydział Inżynierii Lądowej, Środowiska i Geodezji – 196 studentów stacjonarnych i 261 studentów niestacjonarnych;
- Wydział Mechaniczny – 258 studentów stacjonarnych i 280 studentów niestacjonarnych;
- Wydział Elektroniki i Informatyki – 423 studentów stacjonarnych i 139 studentów niestacjonarnych;
- Wydział Nauk Ekonomicznych – 524 studentów stacjonarnych i 380 studentów niestacjonarnych;
- Wydział Architektury i Wzornictwa – 125 studentów stacjonarnych;
- Wydział Humanistyczny – 458 studentów stacjonarnych i 168 studentów niestacjonarnych;
- Filia w Szczecinku – 26 studentów stacjonarnych i 17 studentów niestacjonarnych.

W ramach programu ERASMUS+ „Mobilność – Szkoły wyższe” w roku akademickim 2021/2022 zorganizowano:

- wyjazdów studentów na studia – 5;
- wyjazdów studentów na praktyki – 1;
- wyjazdów nauczycieli akademickich w celu prowadzenia zajęć – 1;
- wyjazdów pracowników w celach szkoleniowych – 3.

W ramach programu ERASMUS+ „Mobilność edukacyjna osób” oraz „Mobilność studentów i pracowników instytucji szkolnictwa wyższego w roku akademickim 2021/2022 zorganizowano:

- wyjazdów nauczycieli akademickich w celu prowadzenia zajęć – 3;
- wyjazdów pracowników w celach szkoleniowych – 19;
- przyjazdów studentów na studia z zagranicznych uczelni partnerskich – 49;
- przyjazdy pracowników – 12.

Współpraca i aktywność międzynarodowa.

Pracownicy Uniwersytetu brali udział w 2022 roku w wyjazdach zagranicznych, w tym:

- staże naukowe, badawcze i szkoleniowe – 10;
- konferencje naukowe – 20;
- wyjazdy o charakterze organizacyjnym i inne – 64;
- wyjazdy związane z zatrudnieniem (Erasmus, CEEPUS, udział w projektach) – 22.

Ponadto, Uniwersytet gościł w 2022 roku zagranicznych przedstawicieli w związku z wyjazdami o charakterze organizacyjnym – 28 oraz wyjazdami związanymi z zatrudnieniem (Erasmus, CEEPUS, udział w projektach) – 2.

W ramach programu CEEPUS III zorganizowano:

- 29 wyjazdów pracowników (w tym 10 wyjazdów fizycznych);
- 12 przyjazdów gości;
- 36 wyjazdów studentów i doktorantów.

Ponadto Politechnika Koszalińska należy do European University Association (EUA), które reprezentuje ponad 850 uniwersytetów i krajowych konferencji rektorów w krajach europejskich. EUA odgrywa kluczową rolę w procesie bolońskim i wpływa na politykę UE w zakresie szkolnictwa wyższego, badań i innowacji. Stowarzyszenie stwarza możliwości kształtowania europejskich polityk i inicjatyw mających wpływ na szkolnictwo wyższe i badania, zapewnia członkom niezrównane możliwości dzielenia się

najlepszymi praktykami poprzez udział w projektach, wydarzeniach i innych działaniach polegających na wzajemnym uczeniu się.

Politechnika należy do stowarzyszenia na zasadzie członkostwa zbiorowego, posiadając statut Full Member. W ramach EUA w roku 2022 zrealizowane zostały:

- wyjazd na konferencję EUA w Budapeszcie, Węgry (kwiecień 2022);
- wyjazd na konferencję „2022 EUA – CDE Annual Meeting” – Wielka Brytania (czerwiec 2022).

Nowe kierunki studiów.

Od roku akademickiego 2022/2023 decyzją Ministra Edukacji i Nauki Uczelnia otrzymała pozwolenie na utworzenie kierunku „Ochrona klimatu – studia I stopnia o profilu praktycznym”. Jednocześnie na Wydziale Nauk ekonomicznych trwały prace nad uruchomieniem nowej specjalności na kierunku Logistyka – studia I stopnia o profilu praktycznym pn. Logistyka Morska.

Rozwój kadry naukowej.

W Politechnice Koszalińskiej w roku 2022 obroniono 20 doktoratów, z czego 8 o tematyce powiązanej z gospodarką morską.

Realizowane projekty i programy badawcze krajowe i międzynarodowe.

Realizowany był projekt pn. „Technologia obróbki mechanicznej karpi w gospodarstwach akwakultury i w zakładach przetwórstwa ryb. Poradnik.” w ramach Programu Operacyjnego „Rybnictwo i Morze” 2014-2020, działanie 2 „Wspieranie zrównoważonej, innowacyjnej i konkurencyjnej akwakultury”. Termin realizacji 12.07.2013 – 31.05.2023. Wysokość dofinansowania: 1 975 711,91 zł.

POLITYKA MORSKA RP W ODNIESIENIU DO REGIONU ARKTYKI I ANTARKTYKI.

Zaangażowanie Rzeczypospolitej Polskiej w regionie Arktyki i Antarktyki.

Antarktyka.

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

W dniach od 23 maja do 2 czerwca 2022 r. odbyło się XLIV Spotkanie Konsultatywne Państw-Stron Układu Antarktycznego (ATCM) oraz XXIV spotkanie Komitetu Ochrony Środowiska (CEP). Celem spotkania ATCM była przede wszystkim coroczna wymiana informacji oraz wypracowanie rekomendacji dla rządów państw konsultacyjnych dotyczących zarządzania Antarktyką. Omówiono w tym zakresie w szczególności problematykę: bioposzukiwań, przyznania Kanadzie statusu strony konsultatywnej, wpływu skutków zmian klimatu na Antarktykę i w konsekwencji resztę świata, wpływu skutków zmian klimatu na zarządzanie obszarem antarktycznym, wzrostu działalności turystycznej w Antarktyce i możliwości jej ograniczania, wyzwań dotyczących współpracy naukowej, modernizacji EIES (Electronic Information Exchange System), zarządzania i modernizacji stacji, w kontekście opracowywania ocen oddziaływania na środowisko, wymiany informacji oraz edukacji.

Jednym z szeroko dyskutowanych zagadnień był problem postępujących zmian klimatu, który omawiano w kontekście zaprezentowanego przez SCAR dokumentu „the Antarctic Climate Change and the Environment report (ACCE)” Komitet wyraził szerokie poparcie dla podjęcia kroków w celu zminimalizowania wpływu zmian klimatu na środowisko Antarktyki. Grupa Doradcza ds. Reagowania na Zmiany Klimatu zaprezentowała znowelizowany dokument “the Climate Change Work Programme from the Subsidiary Group on Climate Change Response (SGCCR)”.

Arktyka.

Arktyka w przeciwieństwie do Antarktyki nie posiada własnego specyficznego reżimu prawnego. Główne forum współpracy w regionie - Rada Arktyczna ma charakter polityczny. Została utworzona w 1996 r. na podstawie Deklaracji Ottawskiej przez państwa przylegające do regionu arktycznego (USA, Kanada, Islandia, Dania – obecnie wraz z Grenlandią i Wyspami Owczymi, Norwegia, Szwecja, Finlandia i Rosja). Przewodnictwo w Radzie ma charakter rotacyjny dwuletni, a od maja 2021 r. sprawuje je Rosja.

Rada Arktyczna nie jest organizacją międzynarodową w rozumieniu prawa międzynarodowego, i nie jest za taką uważana przez uczestniczące w niej strony. Przypomnę, że u podstaw powołania Rady leżała troska o środowisko naturalne i zrównoważony rozwój regionu. Rada działa poprzez spotkania ministerialne państw arktycznych (ministrów SZ), spotkania Senior Arctic Officials (+ SAO z państw obserwatorów) oraz posiedzenia grup roboczych (głównie dotyczących spraw środowiskowych). W ciągu cyklu rocznego odbywają się liczne spotkania polityczne i grup roboczych, jak również imprezy towarzyszące, zaproponowane przez prezydencję.

Decyzje w RA są podejmowane na zasadzie konsensusu. W procesie podejmowania decyzji biorą udział jedynie państwa arktyczne. Państwa obserwatory, do których należy Polska, nie biorą bezpośredniego udziału w podejmowaniu decyzji. Mogą jednak oddziaływać na państwa arktyczne, jak również ekspertów w poszczególnych grupach roboczych, którzy mogą następnie przejmować wnioski państw-obszerników i procedować z nimi wedle ustanowionych reguł.

Polska jest także jednym z najaktywniejszych państw wśród obserwatorów. Była inicjatorem i gospodarzem sześciu spotkań w tzw. formacie warszawskim, które stanowiły forum dialogu między obserwatorami a państwem sprawującym przewodnictwo w Radzie Arktycznej.

Dnia 3 marca 2022 r. Sekretariat Rady Arktycznej przesłał do wszystkich państw obserwatorów wspólne oświadczenie Kanady, Danii, Finlandii, Islandii, Norwegii, Szwecji i USA, w którym państwa te ogłosiły, że z uwagi na rosyjską agresję ich przedstawiciele nie będą brać udziału w spotkaniach zaplanowanych na terytorium Rosji, a także że państwa te czasowo zawieszają swój udział we wszystkich posiedzeniach Rady i jej organów pomocniczych do czasu rozważenia koniecznych sposobów dalszego udziału w pracy Rady w związku z bieżącymi okolicznościami. W odpowiedzi Rosja poinformowała o czasowym wstrzymaniu działalności Rady i jej organów.

Polska Polityka Polarna.

W dniu 11 września 2020 r. Rada Ministrów na wniosek MSZ przyjęła dokument strategiczny „Od ekspedycji z przeszłości ku wyzwaniom przyszłości. Polska Polityka Polarna”, który jest pierwszym kompleksowym dokumentem odnoszącym się do aktywności Polski w Arktyce i Antarktydzie. Jest to dokument programowy, który określa kluczowe interesy i strategiczne potrzeby Polski związane z regionami Arktyki i Antarktyki oraz wyznacza kierunki dalszych działań w tym zakresie. Jest on ważnym narzędziem do prowadzenia oraz promowania polskiej polityki zagranicznej w odniesieniu do obszarów polarnych oraz formalnym potwierdzeniem, że Polska jest i planuje pozostać stabilnym i aktywnym partnerem dla Arktyki oraz Antarktyki.

Ważnym forum współpracy właściwych instytucji w tym obszarze jest Zespół do spraw Polityki Polarnej Państwa, funkcjonujący na podstawie Zarządzenia nr 4 Prezesa Rady Ministrów dnia 28 stycznia 2022 r. w sprawie Zespołu do spraw Polityki Polarnej Państwa. W ramach zespołu powołane zostały dwie grupy robocze: Grupa Robocza do spraw Antarktyki i Grupa Robocza do spraw Arktyki.

W 2022 r. odbyły się dwa posiedzenia Zespołu w dniach 22 marca i 9 listopada.

Grupa Robocza do spraw Antarktyki

Zakres prac Grupy Robocza ds. Arktyki działającej w ramach Zespołu ds. Polityki Polarnej Państwa to: analiza działania Systemu Układu Antarktycznego na forum międzynarodowym i w porządku wewnętrznym w 2022 r.; analiza sposobu przygotowywania oceny oddziaływania na środowisko, finansowania działalności naukowej na Antarktydzie; analiza odpowiedzialności za szkody wyrządzone w Antarktyce; wypracowanie stanowiska RP do bioposzukiwań i wykorzystania badań naukowych;

edukacji antarktycznej, logistyki i zarządzania stacjami Antarktycznymi; opracowanie nowego Narodowego Programu Badań Polarnych – propozycja powołania zespołu w ramach Grupy Roboczej; opracowanie projektu Ustawy Antarktycznej; omówienie problemów Antarktydy Wschodniej, poszukiwanie potencjalnych partnerów naukowych i logistycznych.

W 2022 r. dożyły się dwa spotkania Grupy w dniach 26 kwietnia i 9 listopada.

Grupa Robocza ds. Arktyki

Zakres prac Grupy Robocza ds. Arktyki działającej w ramach Zespołu ds. Polityki Polarnej Państwa to: bieżące monitorowanie stanowiska poszczególnych państw obserwatorów, jak również w zakresie przygotowania wkładu do ewentualnego spotkania w ramach formatu warszawskiego w celu przeprowadzenia konsultacji z innymi państwami-obserwatorami dla wypracowania wspólnego stanowiska wobec Rady Arktycznej w okresie zawieszenia jej prac; sprawy stosunków z innymi niż Rosja państwami arktycznymi, w tym w szczególności z Norwegią z uwagi na plany ustawodawcze dot. ochrony środowiska na Svalbardzie, które mogą wpłynąć negatywnie na wykonywanie działalności naukowo-badawczej na stacji Hornsund; sprawy koordynacji działań i polityki w ramach Rady Arktycznej i innych forów działających w subregionie bałtycko-skandynawsko-arktycznym; sprawy ochrony środowiska – wzmocnienie koordynacji uczestnictwa polskich ekspertów w poszczególnych grupach roboczych, jak również zapewnienie stałego monitoringu środowiska i wzajemnego wpływu regionów subpolarnych i arktycznego; sprawy gospodarczo-rozwojowe, w tym szlaki komunikacyjne, surowce i perspektywy działalności polskich przedsiębiorstw w regionie arktycznym; sprawy negocjacji kwot połowowych, w tym koordynacja z innymi państwami członkowskimi UE.

W 2022 r. odbyły się dwa spotkania Grupy w dniach 26 kwietnia oraz 9 listopada.

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.

Jednym z kierunków prowadzonej przez Polskę polityki morskiej jest poprawa stanu środowiska morskiego i ochrona brzegu morskiego. Obszar ten jest realizowany przez szereg działań w tym wdrażanie projektów współfinansowanych przez Unię Europejską. W ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (POIiŚ) realizowanych jest kilkaset projektów wpisujących się w politykę morską państwa. Powyższe projekty realizowane są głównie w ramach działania 2.1 POIiŚ „Adaptacja do zmian klimatu wraz z zabezpieczeniem i zwiększeniem odporności na klęski żywiołowe, w szczególności katastrofy naturalne oraz monitoring środowiska” (w szczególności projekty dotyczące ochrony brzegów morskich oraz działania 2.3 POIiŚ „Gospodarka wodno-ściekowa w aglomeracjach”.

Do końca 2022 r. w ramach w/w działań łącznie podpisanych zostało ponad 364 umów na łączną kwotę 17,4 mld zł, w tym dofinansowanie unijne 8,8 mld zł.

Działania na rzecz ochrony środowiska morskiego na forum IMO.

W 2022 r. Polska kontynuowała udział w cyklicznych posiedzeniach Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego oraz Podkomitetu ds. Reagowania i Zwalczania Zanieczyszczeń Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), podczas których rozważane były m.in. kwestie takie jak: redukcja emisji gazów cieplarnianych ze statków; szkodliwe organizmy w wodach balastowych; identyfikacja i ochrona obszarów specjalnych, obszarów kontroli emisji (ECA) oraz szczególnie wrażliwych obszarów morskich (PSSA); zapobieganie zanieczyszczeniu powietrza; efektywność energetyczna statków; realizacja planu działania na rzecz przeciwdziałania zanieczyszczeniu morza odpadami z tworzyw sztucznych ze statków; zapobieganie i reagowanie na zanieczyszczenia; bezpieczeństwo i stopień zagrożenia dla

środowiska chemikaliami; kontynuacja przeglądu Wytycznych z 2011 r. w sprawie kontroli biofoulingu statków i zarządzania nim w celu zminimalizowania przenoszenia inwazyjnych gatunków wodnych; zmniejszenie wpływu na Arktykę emisji sadzy z żeglugi międzynarodowej.

Ponadto przedstawiciele MI czynnie uczestniczyli w posiedzeniu podkomitetu ds. Czynnika Ludzkiego, Szkolenia Zawodowego i Obowiązków Wachtowych, Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO). Prace podkomitetu obejmowały tematy związane z implementacją Konwencji STCW, kompleksowym przeglądem Konwencji STCW-F oraz czynnika ludzkiego i szkolenia morskiego. W ramach prac podkomitetu powołano grupy korespondencyjne, w których uczestniczyli przedstawiciele Polski już po zakończeniu podkomitetu w okresie od marca do października 2022 r. Udział w pracach organizacji międzynarodowej IMO pozwala zdobywać nową wiedzę i doświadczenie, a także pozwala kształtować w sposób czynny przepisy i standardy wyszkolenia i kwalifikacji morskich, zapewniając zwiększenie bezpieczeństwa morskiego.

Działania na rzecz ochrony środowiska morskiego na forum UE.

W 2022 r. Polska uczestniczyła w pracach formacji roboczych Rady UE ds. żeglugi, podczas których omawiano projekt rozporządzenia w sprawie wykorzystania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim, tzw. rozporządzenia FuelEU Maritime. W ramach tej inicjatywy proponowane było wprowadzenie wspólnych unijnych ram regulacyjnych w celu zwiększenia udziału paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w koszyku energetycznym międzynarodowego transportu morskiego bez tworzenia barier dla jednolitego rynku. Rozporządzenie zakłada ograniczenie intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statkach wpływających do portów oraz obowiązek korzystania z zasilania energią elektryczną z łądu lub korzystania z technologii bezemisyjnej w portach. Wdrożenie tej inicjatywy na poziomie UE służyć ma osiągnięciu korzyści skali w zakresie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim, a także ma pozwolić na uniknięcie zjawiska ucieczki emisji gazów cieplarnianych oraz zapewnić równe warunki działania operatorom zawijającym do portów UE oraz obsługującym połączenia między samymi portami UE. Prace dotyczące tej inicjatywy kontynuowane będą w kolejnym okresie sprawozdawczym raportu.

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 Prawo wodne. Celem dyrektywy jest osiągnięcie dobrego stanu środowiska wód morskich (Good Environmental Status - GES) do 2020 r. Zgodnie z wymaganiami RSDM 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 powiązaniem 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.

W 2022 roku kontynuowano realizację zadania związanego z opracowaniem projektu aktualizacji Programu ochrony wód morskich (aPOWM). Dnia 9 września 2022 r., zgodnie z art. 161 punkt 9 ustawy - Prawo wodne, został przedłożony Komisji Europejskiej projekt Programu ochrony wód morskich.

W 2022 roku kontynuowano także działania informacyjno-promocyjne w ramach projektu aPOWM. Została wydana książeczka edukacyjna dla dzieci w nakładzie 3000 sztuk oraz w wersji elektronicznej umieszczonej na stronie www.chronmorze.eu. Ponadto na stronie internetowej projektu został opublikowany Poradnik dobrych praktyk dla uczelni wyższych. W 2022 roku Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie (PGW WP) przygotowało sprawozdanie z realizacji działań w Krajowym programie ochrony wód morskich, zgodnie z obowiązkiem sprawozdawczym wynikającym z art. 328 ustawy Prawo wodne oraz Rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 14 grudnia 2018 roku w sprawie zakresu informacji z realizacji działań zawartych w planach gospodarowania wodami na obszarach dorzeczcy, planach zarządzania ryzykiem powodziowym i Programie ochrony wód morskich.

W 2022 r. przedstawiciele MI oraz PGW WP uczestniczyli w pracach grup roboczych, działających przy Komisji Europejskiej, mających na celu wspólne wdrożenie strategii morskiej. W 2022 roku podczas spotkań procedowano następujące kwestie:

- MSCG – (grupa koordynacyjna ds. strategii morskiej) – prace grupy skupiły się na przeglądzie dyrektywy w sprawie strategii morskiej. W tym celu przeprowadzono badanie ewaluacyjne, w wyniku którego uznano, że korzyści z wdrażania są większe niż koszty, a bez dyrektywy wyniki w zakresie ochrony środowiska morskiego nie zostałyby osiągnięte. Przedstawiciel Polski również przychylił się do tego stanowiska. Podniesiono również kwestię, że w RDSM powinien zostać uwzględniony czynnik, którym jest zmiana klimatu. W odniesieniu do oceny na podstawie art. 12 Komisja zauważyła, że poziom ambicji w krajach członkowskich jest wyższy niż w poprzednim cyklu, choć w dalszym ciągu dalej nie są w stanie określić, czym jest dobry stan środowiska (GES). Grupa omawiała także przebieg procesu raportowania, przyjęła rekomendację Grupy Zadaniowej TG Noise w zakresie wartości granicznych dla impulsywnego i stałego hałasu podwodnego, a także omawiała propozycje wartości granicznych dla integralności dna morskiego.

- WG DIKE – (grupa ds. wymiany danych i informacji) – w 2022 roku kontynuowano i zakończono prace nad aktualizacją przewodnika z art. 8 RDSM (Dyrektywa Komisji (UE) 2017/845 z dnia 17 maja 2017 r. zmieniająca dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/WE w odniesieniu do przykładowych wykazów elementów branych pod uwagę przy opracowaniu strategii morskich) do przeprowadzenia i raportowania drugiej aktualizacji wstępnej oceny stanu środowiska wód morskich. Ponadto, kontynuowano prace nad uzupełnieniem przyjętego do stosowania przewodnika w zakresie cech dobrego stanu środowiska, dla których nie zakończono pracy przed majem 2022 roku.

- WG GES – (grupa ds. dobrego stanu środowiska) - w 2022 roku kontynuowano i zakończono prace nad aktualizacją przewodnika z art. 8 RDSM (Dyrektywa Komisji (UE) 2017/845 z dnia 17 maja 2017 r. zmieniająca dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/WE w odniesieniu do przykładowych wykazów elementów branych pod uwagę przy opracowaniu strategii morskich) do przeprowadzenia i raportowania drugiej aktualizacji wstępnej oceny stanu środowiska wód morskich. W konsultacjach kolejnych wersji przewodnika zaangażowani byli pracownicy GIOŚ oraz jego eksperci i przedstawiciele wykonawców monitoringu środowiska morskiego, w tym awifauny. Ponadto, przedstawiciel GIOŚ uczestniczył w pracach grupy redakcyjnej dla aktualizacji ww. przewodnika (DG GES). Przewodnik do opracowania raportu z art. 8 RDSM został przyjęty do stosowania 12 maja 2022 roku przez MSCG (Grupa Koordynująca ds. Strategii Morskiej). W związku z przygotowaniem do drugiej aktualizacji wstępnej oceny stanu środowiska wód morskich eksperci GIOŚ kontynuowali prace w grupach

roboczych JRC w zakresie różnorodności biologicznej, gatunków obcych, jednorodności dna morskiego, substancji szkodliwych, odpadów i hałasu.

- WG POMESA – (grupa ds. programów działań i analiz społeczno-ekonomicznych) – prace grupy WG POMESA, w której skład wchodzi przedstawiciele MI oraz PGW WP. W 2022 r. podczas spotkania skupiono się na opóźnieniach w przekazaniu przez kraje członkowskie raportów z art. 13 RDSM. Termin przekazania raportów upłynął 31 marca 2022 r., ale tylko 5 krajów przekazało je w tym terminie. W przypadku Polski raport został przekazany niecałe 6 miesięcy po upływie daty granicznej ze względu na wydłużającą się procedurę uzgodnieniową, aczkolwiek prace w systemie raportowym rozpoczęły się już w lipcu 2022 r. Podczas spotkania padła sugestia od jednego z krajów członkowskich, aby za termin aktualizacji dokumentów programowych uznać zatwierdzenie dokumentów tekstowych, a nie samego raportu w systemie, którego walidacja często wydłuża cały proces raportowy. W przypadku zgłaszania uwag do kolejnej aktualizacji przedstawiciel Polski poprzez taki wniosek. Komisja zaznaczyła, że w przyszłym cyklu opóźnienia w przekazanych raportach będą dochodzone za pomocą dostępnych środków prawnych. W związku z opóźnieniami w przekazanych raportach, może być także opóźniona ich ocena.

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

Polska aktywnie uczestniczyła w działaniach prowadzonych przez Komisję Ochrony Środowiska Morskiego Bałtyku (Komisja Helsińska/HELCOM) wypełniając tym samym zobowiązania prawne w dziedzinie ochrony środowiska morskiego Morza Bałtyckiego. Prace HELCOM prowadzone były w ramach 8 grup roboczych (5 - stałych oraz 3 - czasowych) i wielu grupach eksperckich, aby w pełni wykorzystać potencjał ekspertów i skupić się na nadrzędnym celu, jakim jest osiągnięcie dobrego stanu środowiska Morza Bałtyckiego do 2030 r.

W związku z agresją Federacji Rosyjskiej na Ukrainę doszło do znaczących zmian w funkcjonowaniu HELCOM. Sekretariat ds. Morza Bałtyckiego w dniu 3 marca 2022 roku ogłosił pauzę strategiczną związku z inwazją Rosji na Ukrainę, co spowodowało anulowanie części posiedzeń oraz spotkań roboczych lub ich przełożenie na późniejszy termin. Sprawująca w okresie od II połowy 2020 do I połowy 2022 r. przewodnictwo w HELCOM strona niemiecka, w uzgodnieniu z pozostałymi Stronami Konwencji będącymi członkami Unii Europejskiej oraz Unią Europejską (dalej: H.9), wydała w dniu 4 marca 2022 r. oświadczenie o braku możliwości prowadzenia normalnej współpracy z Rosją na forum HELCOM, zawieszając ze skutkiem natychmiastowym wszystkie oficjalne spotkania organów HELCOM oraz spotkania grup projektowych z udziałem Rosji pod patronatem HELCOM. Wprowadzone zawieszenie dotyczyło wszystkich spotkań politycznych HELCOM, jak i spotkań formacji roboczych (grup roboczych, grup eksperckich i innych organów pomocniczych Komisji, a także projektów HELCOM) i zostało przedłużone bezterminowo. Zawieszenie nie oznaczało zaprzestania działalności HELCOM w 2022 r., a spotkania HELCOM odbywały się w formie tzw. „nieoficjalnych konsultacji”, bez uczestnictwa przedstawicieli Federacji Rosyjskiej, tj. w ramach H.9.

Główne prace Komisji Helsińskiej skupiały się na rozpoczęciu dyskusji nad wdrażaniem w 2021 r. zaktualizowanego Bałtyckiego Planu Działań (BSAP) przyjętego podczas konferencji ministerialnej w dniu 20 października 2021 r. w Lubecie w Niemczech. Poszczególne działania w ramach zaktualizowanego BSAP zostały przewidziane do wdrożenia na poziomie HELCOM lub też przez poszczególne Strony Konwencji (poziom krajowy). Monitorowanie i wykonanie tych działań przez Strony Konwencji powierzono poszczególnym formacjom roboczym HELCOM (grupom roboczym oraz grupom eksperckim).

Ponadto, w 2022 r. kontynuowano intensywne prace nad trzecią edycją holistycznej oceny Morza Bałtyckiego, mającą dać kompleksowy przegląd stanu ekosystemu całego Morza Bałtyckiego (tzw. program HOLAS III), jak i umożliwić śledzenie postępów w realizacji celów HELCOM. Ocena HOLAS III dot. okresu 2016-2021, a jej wyniki są przewidziane do publikacji w 2023 r.

W 2022 r. na forum HELCOM toczyły się prace dot. reorganizacji struktury roboczej HELCOM, aby w maksymalnym stopniu wesprzeć realizację działań HELCOM, w tym również wdrażanie zaktualizowanego BSAP. Jednocześnie podjęto działania na rzecz ujednoczenia formatów zakresów zadań, jak i planów prac poszczególnych grup roboczych HELCOM. Prace te będą kontynuowane w 2023 r.

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

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

Zlokalizowany w Ministerstwie Infrastruktury Krajowy Sekretariat ds. HELCOM przeprowadził w 2022 r. ocenę stanu zaangażowania Polski w prace HELCOM, wskazując na potrzebę podjęcia następujących działań celem zapewnienia aktywnego udziału Polski w pracach HELCOM, tj.:

1. dokonanie przeglądu udziału ekspertów z Polski w pracach ww. grup / podgrup;
2. wypracowanie zasad / procedur jego współpracy z innymi jednostkami organizacyjnymi tzw. wytycznych współpracy);
3. wypracowanie dokumentu zapewniającego koordynację i monitorowanie realizacji zobowiązań wynikających z Konwencji Helsińskiej oraz instrumentów ją wdrażających (takich jak: zaktualizowany BSAP, rekomendacje HELCOM) przez Polskę.

Przegląd udziału ekspertów z Polski w pracach HELCOM miał miejsce w II połowie 2022 r.

W jego ramach dokonano identyfikacji podmiotów krajowych dotychczas zaangażowanych w prace HELCOM, jak i podmiotów krajowych, które w ocenie Krajowego Sekretariatu ds. HELCOM powinny być zaangażowane w prace HELCOM. Podmioty krajowe zostały poproszone o wskazanie ekspertów do właściwych grup roboczych HELCOM. Na podstawie otrzymanych informacji zwrotnych od podmiotów krajowych, dokonano przygotowania nowej listy instytucji oraz ekspertów krajowych zaangażowanych w prace HELCOM wraz z ich przypisaniem do poszczególnych formacji roboczych HELCOM.

Krajowy Sekretariat ds. HELCOM w 2022 r. pracował również nad wypracowaniem tzw. wytycznych współpracy, których celem będzie umożliwienie jak najszerszego udziału przedstawicieli Polski w ramach poszczególnych struktur organizacyjnych, jak i etapów procesu decyzyjnego w HELCOM; wypracowanie krajowego mechanizmu współpracy, pomiędzy Krajowym Sekretariatem ds. HELCOM a pozostałymi podmiotami krajowymi, oraz zapewnienie bieżącego przepływu informacji dot. prac HELCOM pomiędzy Krajowym Sekretariatem ds. HELCOM, a pozostałymi podmiotami krajowymi.

HELCOM GEAR - grupa robocza ds. wdrażania podejścia ekosystemowego.

Głównym zadaniem grupy roboczej HELCOM GEAR jest zapewnienie synergii działań w regionie Morza Bałtyckiego. Najważniejszymi elementami koordynowanymi w regionie są: programy monitoringu, wskaźniki służące do oceny dobrego stanu środowiska, ocena presji na środowisko morskie, a także programy działań. W 2022 roku prace grupy skupiły się na m.in. na dalszych działaniach dotyczących wdrażania Bałtyckiego Planu Działań oraz zmian w strukturze HELCOM. Ustalono, że obecna struktura powinna obowiązywać do czasu zakończenia aktualizacji BSAP i może ponownie zostać przeanalizowana w świetle wyników procesu jego aktualizacji. W roku sprawozdawczym kontynuowano prace w ramach Holistycznej Oceny Stanu Środowiska Morza Bałtyckiego (HOLAS III).

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 roboczej STATE & CONSERVATION w części monitoringu i ocen odpowiada Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, zaś część odnosząca się do ochrony bioróżnorodności znajduje się w kompetencjach Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska. W prace grupy zaangażowani są także przedstawiciele Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi w zakresie m.in. działań dotyczących interakcji między rybołówstwem a ochroną przyrody.

W ramach prac grupy w 2022 roku przedstawiciele MRiRW, GIOŚ i GDOŚ brali udział w dwóch nieformalnych konsultacjach grupy State&Conservation. W związku wdrażaniem aktualizacji Bałtyckiego Planu Działania i wynikającej z przyjętych do realizacji zadań zapisanych w Planie, nastąpiła konieczność szerszego uwzględnienia w pracach grupy zagadnień z zakresu różnorodności biologicznej. Wynikiem toczącej się reorganizacji było jej omawianie, w szczególności zasad działania i planów pracy grup roboczych State&Conservation i Pressure oraz podległych im grup eksperckich. Zostały ustanowione trzy grupy robocze: BioDiv (ds. ochrony i przywrócenia różnorodności biologicznej), Source to sea (ds. presji pochodzenia morskiego na wody morskie), Sea based pressures (ds. presji pochodzenia lądowego na wody morskie). Prowadzono prace nad uaktualnianiem przewodników do prowadzenia monitoringu stanu środowiska wód morskich.

Zgodnie z harmonogramem prac realizowano kolejne zadania w związku z opracowywaniem trzeciej holistycznej oceny stanu środowiska Morza Bałtyckiego HELCOM HOLAS 3: weryfikowano i zaakceptowano krajowe serie danych, zweryfikowano i zaakceptowano raporty wskaźnikowe. Zakończono prace nad pojedynczymi wskaźnikami, dla których w 2021 roku wyrażono warunkową zgodę na zakończenie prac w celu ich wykorzystania w HELCOM HOLAS3. W powyższych pracach uczestniczyli również przedstawiciele MRiRW. Przedstawiciele MRiRW byli również zaangażowani m.in. w dyskusję w zakresie poszczególnych wskaźników służących ocenie stanu Morza Bałtyckiego zwłaszcza w zakresie wskaźników dla ryb poławianych komercyjnie oraz dla przypadkowego połowu gatunków chronionych ptaków i ssaków morskich, a także wartości referencyjnych dla tych wskaźników.

Istotnym elementem pracy HELCOM w 2022 r. była restrukturyzacja Konwencji i zmiany zakresu zadań poszczególnych grup roboczych HELCOM, tak aby lepiej realizowały zadania zidentyfikowane w przyjętym w 2021 r. Bałtyckim Planie Działania HELCOM.

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 zlewków Morza Bałtyckiego. Prace grupy skupiają się na identyfikacji źródeł zanieczyszczeń (w tym zanieczyszczeń lądowych: punktowych i obszarowych) i proponowaniu działań, jakie należy podjąć w celu ograniczenia zanieczyszczeń dostających 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 2022 roku grupa PRESSURE zajmowała się głównie omówieniem działań w ramach zaktualizowanego w 2021 r. Bałtyckiego Planu Działania (Baltic Sea Action Plan – BSAP), m.in. poprzez przegląd i aktualizację dokumentów wykonawczych HELCOM w zakresie m.in. gospodarki ściekowej, wyznaczaniem Hot Spotów oraz raportowaniem; pracami nad HOLAS III, kwestiami związanymi z podległymi jej grupami eksperckimi (odpady morskie, hałas podwodny, zaburzenia dnia morskiego, substancji niebezpiecznych, eutrofizacji, hotspotów). W ramach posiedzeń omawiano też pilne kwestie

bieżące takie jak: katastrofa na rzece Odrze, czy też sytuacja w oczyszczalni ścieków we Lwowie w Ukrainie w związku z licznym napływem wewnętrznych uchodźców oraz prowadzonymi przez Federację Rosyjską atakami raketowymi na infrastrukturę cywilną.

Pod auspicjami grupy HELCOM PRESSURE działa ekspercka grupa EG DREDS zajmująca się kwestią wydobywania i zatapiania urobku w Morzu Bałtyckim. W ramach prac w 2022 r. kontynuowano realizację najważniejszych zadań grupy, jakim jest zapewnienie wysokiej jakości sprawozdawczości dot. wydobywania i składowania urobku oraz weryfikacji danych. Przedstawiciel Polski złożył roczny raport z urobku zatopionego w obszarze morskim RP w uzgodnionym wcześniejszym terminie (w związku z opracowywaniem wkładów do HOLAS 3) i uczestniczył w omówieniu stanu pracy nad raportem obejmującym obszar całego Morza Bałtyckiego. Ponadto rozpoczęto prace nad aktualizacją wytycznych raportowania zatopianego urobku w celu uzgodnienia metod stosowanych przez HELCOM i OSPAR. Grupa otrzymała mandat na pracę w latach 2022-2024 oraz uzyskała zatwierdzenie zaktualizowanego zakresu zadań.

HELCOM MARITIME - grupa robocza ds. morskich

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

Do głównych zadań Grupy Roboczej HELCOM MARITIME należy:

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

W 2022 r. grupa HELCOM MARITIME zajmowała się głównie dyskusją nad wdrażaniem zaktualizowanego BSAP, regulacjami dotyczącymi wód balastowych, biofoulingiem i systemami przeciwporostowymi, emisją gazów ze statków, odprowadzaniem ścieków i innych odpadów wytwarzanych przez statki, portowymi urządzeniami do odbioru odpadów (PRF) oraz bezpieczeństwem żeglugi.

W pracach grupy biorą udział przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury, Ministerstwa Edukacji i Nauki, jednostki nadzorowane lub podległe ww. podmiotom oraz przedstawiciele polskich portów morskich.

HELCOM RESPONSE - grupa robocza ds. reagowania

Grupa robocza HELCOM RESPONSE zajmuje się wszystkimi kwestiami związanymi z reagowaniem na wycieki, zapewniając przygotowanie regionu Morza Bałtyckiego do reagowania na różne zdarzenia związane z wyciekami ropy naftowej i chemikaliów. Ruch morski na Morzu Bałtyckim jest intensywny i w ostatnich latach znacznie się zwiększył, a tendencje przewidują jego dalszy wzrost w przyszłości. Transport ropy naftowej szlakami morskimi jest wysoki i przewiduje się jego wzrost, szczególnie w Zatoce Fińskiej ze względu na budowę i rozbudowę rosyjskich terminali naftowych. Inne niebezpieczne i szkodliwe substancje (HNS), takie jak chemikalia stosowane w przemyśle, są również w coraz większym stopniu transportowane drogą morską.

Posiedzenie grupy HELCOM RESPONSE w 2022 r. miało charakter nieformalnych konsultacji. Poruszano przede wszystkim następujące tematy: ocena ryzyka oraz bezpieczeństwo żeglugi, operacje zwalczania zanieczyszczeń przeprowadzone w ostatnim czasie, krajowa i regionalna zdolność do zwalczania zanieczyszczeń na morzu i na brzegu morskim, wraki i inne niebezpieczne obiekty zatopione, nadzór lotniczy i wykrywanie zanieczyszczeń, zalecenia i aktualizację HELCOM Response Manual, zakresy zadań grupy eksperckiej WILDLIFE, wnioski z przeprowadzonych corocznych ćwiczeń reagowania na rozlewy BALEX DELTA oraz plany na przyszłość – w 2025 r. ćwiczenia te odbędą się na obszarach morskich RP.

Pod auspicjami grupy działa również grupa ekspercka „Expert Group on Environmental Risks of Submerged Objects” (HELCOM / EG SUBMERGED). Grupa wnosi swój wkład w skoordynowane na szczeblu regionalnym działania dotyczące zatopionej amunicji i materiałów wybuchowych, jak również innych zatopionych potencjalnie niebezpiecznych obiektów pod kątem ich wpływu na środowisko morskie Morza Bałtyckiego. W 2022 r. grupa zakończyła prace nad raportem dotyczącym zalegającej na dnie Morza Bałtyckiego broni konwencjonalnej i chemicznej.

HELCOM HOD - posiedzenia przewodniczących delegacji w HELCOM

Spotkania Przewodniczących Delegacji w HELCOM (HELCOM HoD) odbywają się dwa razy w roku. W 2022 r. posiedzenia HoD w formacie H.9 (kontynuacja dotychczasowej współpracy bez przedstawicieli Federacji Rosyjskiej) skupiały się na kwestiach związanych ze sprawami organizacyjno – finansowymi (reorganizacji struktury roboczej HELCOM, przyjmowaniem zmodyfikowanych zakresów prac oraz planów prac grup roboczych HELCOM, budżetem oraz prowizorium budżetowym), pracami nad HOLAS III, powołaniem zadaniowej grupy eksperckiej ds. zatopionej amunicji i niewybuchów oraz kwestiami bieżącymi, takimi jak: katastrofa ekologiczna na Odrze czy też skutki wycieków z rurociągów Nord Stream po ich eksplozji we wrześniu 2022 r.

W spotkaniach Przewodniczących Delegacji biorą udział przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury.

HELCOM FISH - grupa robocza ds. zrównoważonego rybołówstwa

Głównym celem grupy HELCOM FISH jest wdrażanie ekosystemowego podejścia do rybołówstwa.

Polska administracja jest aktywnie zaangażowana w prace grupy ds. zrównoważonego rybołówstwa w oparciu o podejście ekosystemowe (HELCOM FISH), oraz podgrupy ds. ryb migrujących (HELCOM FISH-M) i podgrupę ds. zrównoważonej akwakultury (HELCOM CG AQUACULTURE). W 2022 r. w ramach HELCOM CG AQUACULTURE kontynuowane były intensywne prace nad przygotowaniem BAT/BEP dla zrównoważonej akwakultury głównie w oparciu o spotkania organizowane online. W prace te Polska jest aktywnie zaangażowana i odpowiada za rozdział dotyczący odpadów plastikowych w akwakulturze. 4 Obecnie, prace w ramach grupy HELCOM FISH skupiają się głównie na zaplanowaniu działań grupy na przyszłość i dostosowanie pracy do celów i działań zdefiniowanych w zaktualizowanym Bałtyckim Planie Działania HELCOM.

HELCOM PLC IG – grupa implementacyjna projektu Bilans Ładunków Zanieczyszczeń

W 2022 r. opracowano roczny bilans ładunków zanieczyszczeń za rok 2021. Raport roczny HELCOM PLC zawiera dane dotyczące ładunków zanieczyszczeń odprowadzanych rzekami z obszaru Polski do Morza Bałtyckiego (z obszarów monitorowanych i niemonitorowanych), wielkości ładunków dopływających do Polski z innych Państw, a także odpływających poza jej granice. Informacje te opierają się na danych Państwowego Monitoringu Środowiska w zakresie stężeń substancji biogennych (azotu i fosforu oraz ich form) oraz metali ciężkich (cynku, miedzi, ołowiu, niklu, chromu, rtęci i kadmu), a także danych Państwowej Służby Hydrologiczno-Meteorologicznej w zakresie przepływów. Raport zawiera także informacje o ładunkach zanieczyszczeń odprowadzanych bezpośrednio do Morza Bałtyckiego przez oczyszczalnie ścieków komunalnych, przemysłowych i obiekty akwakultury. Przeprowadzono postępowanie przetargowe i podpisano umowę na realizację projektu PLC-8 (Eighth Pollution Load Compilation) na poziomie krajowym. Efektem projektu będzie krajowy raport PLC-8, obejmujący informacje o wielkości ładunków zanieczyszczeń i ich źródłach (bezpośrednich i pośrednich) na obszarze całego kraju.

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

Strategia Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego (SUAERMB) powstała w 2009 r. jako pierwsza makroregionalna strategia Unii Europejskiej. Obejmuje Polskę, Danię, Szwecję, Finlandię, Litwę, Łotwę, Estonię oraz północne kraje związkowe Niemiec. Trzy główne cele realizowane poprzez zacieśnianie relacji pomiędzy państwami regionu to: poprawa jakości ekosystemu Bałtyku (Save the Sea), zwiększanie spójności regionu (Connect the Region) oraz poziomu jego dobrobytu (Increase

Prosperity). Współpraca realizowana jest na wielu poziomach: rządowym, regionalnym i lokalnym, z udziałem ośrodków badawczych i akademickich, regionalnych struktur współpracy, organizacji pozarządowych oraz biznesu.

W 2022 r. Polska współkoordynowała 4 z 14 Obszarów Tematycznych Strategii:

- Obszar Tematyczny Biogeny (PA Nutri) – PGW Wody Polskie wspólnie z Finlandią.
- Obszar Tematyczny Innowacje (PA Inno) – Ministerstwo Edukacji i Nauki wspólnie z Estonią i Finlandią.
- Obszar Tematyczny Kultura (PA Culture) – Instytut Adama Mickiewicza z Niemcami (kraj związkowy Szlezwik - Holsztyn).
- Obszar tematyczny Turystyka (PA Tourism) Pomorska Regionalna Organizacja Turystyczna jako koordynator wiodący (tzw. Lead PAC) z Finlandią.

Narodowy Koordynator SUERMB jest umiejscowiony w Departamencie Polityki Europejskiej Ministerstwa Spraw Zagranicznych.

Znaczący wpływ na wdrażanie SUERMB w 2022 r. miały agresja Rosji na Ukrainę oraz uruchomienie Baltic Sea Strategy Point (BSP). W odniesieniu do pierwszej kwestii jednym z efektów wojny było wykluczenie Rosji ze współpracy w ramach Strategii, które skutkowało m.in. problemami z zakończeniem niektórych realizowanych już projektów i wiązało się z koniecznością przemodelowania przedsięwzięć przewidujących zaangażowanie partnerów z Rosji. W związku z agresją nowego znaczenia nabrała również współpraca z Ukrainą: w dn. 8 grudnia 2022 r. z inicjatywy szwedzkiej prezydencji zorganizowano konferencję poświęconą poszukiwaniu i wspieraniu różnych form rozwoju współpracy pomiędzy państwami regionu Morza Bałtyckiego a Ukrainą. Podczas konferencji odbyły się cztery spotkania warsztatowe dotyczące ekosystemu i gospodarki, edukacji zdalnej, transportu morskiego i wsparcia studentów marynistyki oraz szkolenia instruktorów medycznych.

Z kolei Baltic Sea Strategy Point (BSP), którego powstanie zakładał zrewidowany Plan Działania SUERMB, rozpoczął formalnie swoją działalność w październiku 2022 r. Prace związane z wyłonieniem kandydatów, którym ostatecznie zostanie powierzona funkcja BSP angażowały Narodowego Koordynatora od początku roku. Uruchomiony jesienią BSP przejął większość zadań zlikwidowanego działania Zdolności Horyzontalne (Capacity Building) i ma stanowić wsparcie techniczne, administracyjne oraz komunikacyjne Strategii. W pierwszych miesiącach działania BSP skoncentrował się na kwestiach organizacyjnych i pracy nad planem pracy i planem komunikacji. Przeprowadził również rozmowy mające na celu lepsze rozpoznanie oczekiwań i potrzeb koordynatorów obszarów tematycznych.

W pierwszych miesiącach roku Narodowy Koordynator zaangażowany był również w działania związane z przejściem przez Instytut A. Mickiewicza oraz PGW WP koordynacji w obszarach tematycznych Biogeny i Kultura, a także pozyskaniem dla polskiej instytucji funkcji koordynatora-lidera w Obszarze Tematycznym Turystyka.

W dniu 9 listopada 2022 r. Narodowy Koordynator zorganizował spotkanie z interesariuszami Strategii z udziałem m.in. przedstawicieli koordynatorów obszarów tematycznych, punktów kontaktowych ds. poszczególnych Obszarów Tematycznych SUERMB (focal points) oraz Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej. Głównymi tematami spotkania był przegląd działań w poszczególnych obszarach tematycznych oraz wstępna dyskusja nt. polskiego przewodnictwa w Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego przypadającego na okres II połowy 2024 roku oraz I połowy 2025 roku.

Ponadto przedstawiciele resortu spraw zagranicznych brali udział w cyklicznych spotkaniach Narodowych Koordynatorów SUERMB oraz w międzynarodowych konferencjach i seminariach dotyczących współpracy w regionie Morza Bałtyckiego. Narodowy Koordynator uczestniczył m.in. w 13. Dorocznym Forum Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego (28-29 września 2022 r.), zorganizowanym przez Finlandię we współpracy z Sekretariatem Rady Państw Morza Bałtyckiego oraz Miastem Lappeenranta.

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

W 2022 roku PGW WP odpowiadało za współkoordynację, wspólnie z partnerem fińskim, Obszaru Tematycznego Biogeny (PA Nutri) w ramach Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego (SUERMB). Od 2018 do końca 2021 roku obszar ten był współkoordynowany przez ministra właściwego ds. gospodarki wodnej wraz z Fińskim Ministerstwem Środowiska. Dnia 1 stycznia 2022 roku zadanie to przeniesiono do PGW WP, a stroną fińską reprezentuje Centrum Rozwoju Ekonomicznego, Transportu i Środowiska Południowo-Zachodniej Finlandii.

Z uwagi na nowe zasady funkcjonowania SUERMB prace w Obszarze Tematycznym Biogeny w 2022 roku dotyczyły przede wszystkim kwestii organizacyjnych, dotyczących roli koordynatora obszaru tematycznego, podziału zadań, wyboru lidera obszaru tematycznego, przygotowania planu pracy na 2023 rok oraz strategii w ramach PA Nutri na lata następne. Koordynatorzy PA Nutri przygotowali i poprowadzili warsztaty dotyczące współpracy z Ukrainą w zakresie gospodarki wodnościekowej, zorganizowane w ramach konferencji „Wspieranie zrównoważonej współpracy między krajami regionu Morza Bałtyckiego a Ukrainą” w dniu 8 grudnia 2022 r. (w formule online).

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

Departament Gospodarki Morskiej (DGM) Ministerstwa Infrastruktury pełni rolę Punktu Kontaktowego (focal point) dla dwóch Obszarów Tematycznych Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego (SUERMB): Bezpieczeństwo żegluga (PA Safe) oraz Czysta żegluga (PA Ship). Przedstawiciele DGM są zaangażowani w prace Grupy Sterującej PA Ship oraz Grupy Sterującej PA Safe. W 2022 r. doszło do istotnych zmian strukturalnych w ramach obu obszarów. Od dnia 1 stycznia 2022 r. rolę koordynatora tzw. PAC dla PA Safe pełni Szwedzka Administracja Morska (SMA) jako lider, we współpracy z Fińską Agencją Transportu i Komunikacji (TrafiCom). Natomiast dla PA Ship samodzielnie funkcję PAC pełni TrafiCom. Nowi koordynatorzy zdecydowali się na nadanie nowego impulsu pracom PA Safe i PA Ship oraz na zwiększenie zaangażowanie instytucji oraz potencjalnych interesariuszy w obszarach związanych z nowymi wyzwaniami dla bezpieczeństwa morskiego w regionie oraz z zakresu czystej, przyjaznej środowisku żegluga morskiej. W ramach PA Safe koordynator zaproponował nową strukturę i stworzono dwie podgrupy Grupy Sterującej – formalną i operacyjną. Grupa formalna z udziałem przedstawicieli państw regionu z instytucji rządowych ma skupiać się na zadaniach administracyjnych i określaniu działań politycznych prac PA Safe, w tym dokumentach programowych. Natomiast w skład grupy operacyjnej wchodzi przedstawiciele instytucji naukowych, uczelni, biznesu, sfery prywatnej i wszystkich podmiotów zaangażowanych bezpośrednio w realizację projektów związanych z obszarem PA Safe. Celem działania grupy operacyjnej jest tworzenie koncepcji nowych projektów, nawiązywanie bezpośrednich kontaktów i docelowo formułowanie przyszłych projektów, a także dyskusje nad możliwościami finansowania przyszłych projektów. Przedstawiciele DGM przeprowadzili wewnętrzne konsultacje krajowe w celu pozyskania ekspertów do pracy w formacie operacyjnym grupy PA Safe, którzy mogliby przyczynić się do budowania i rozwoju koncepcji nowych projektów flagowych. Członkowie grupy formalnej PA Safe mogą uczestniczyć jako obserwatorzy w spotkaniach grupy operacyjnej.

W 2022 r. w ramach prac Grup Sterujących obu obszarów przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury uczestniczyli w zorganizowanych w formule online 2 spotkaniach Grupy Sterującej PA Ship oraz w 4 spotkaniach Grupy Sterującej PA Safe w formule formalnej, jak i operacyjnej. W ramach prac obu grup przedstawiciele DGM byli zaangażowani w dyskusje poświęcone reorganizacji prac grup pod nowym przewodnictwem. Podczas spotkań Grup Sterujących omawiano kwestie bieżącej aktywności koordynatorów, propozycje nowych koncepcji projektów flagowych, możliwości uzyskania finansowania na projekty wpisujące się w obszar PA Ship i PA Safe oraz działania na rzecz zwiększenia obecności przedstawicieli państw regionu w pracach grup. Omówiono również wnioski z Dorocznego Forum Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego, które miało miejsce we wrześniu 2022 r. w Lappeenranta (FI). Ponadto w jednym ze spotkań uczestniczyli przedstawiciele Baltic Sea Strategy Point, którzy przedstawili zakres działań nowego punktu kontaktowego mającego na celu wzmocnienie relacji

i współpracy oraz wsparcie administracyjnie i technicznie dla wszystkich stron zaangażowanych we wdrażanie SUERMB. Ważnym działaniem prac grupy PA Ship było przygotowanie dokumentu strategicznego pn. „PA Ship Strategy”, który określa wizję, cele i działania grupy. Dzięki nowej strategii PA Ship ma w przyszłości wzmacniać swój wpływ, zasięg oraz poziom zaangażowania w kluczowe kwestie morskie związane z żeglugą w regionie bałtyckim.

BEZPIECZEŃSTWO ŻEGLUGI.

Działania Państwowej Komisji Badań Wypadków Morskich.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich (PKBWM) powołana ustawą z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. z 2019 r. poz. 1374), rozpoczęła działalność w maju 2013 r. Badania wypadków i incydentów morskich Komisja prowadzi na podstawie ustawy oraz Kodeksu międzynarodowych standardów i zalecanych praktyk postępowania w sprawach badania wypadków lub incydentów morskich (kodeksu badania wypadków), przyjętego przez Komitet Bezpieczeństwa Morskiego (MSC) Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO).

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

Komisja jest zobowiązana zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa do badania każdego bardzo poważnego wypadku i poważnego wypadku morskiego. Bardzo poważnym wypadkiem (very serious casualty) jest wypadek, w wyniku którego doszło do całkowitej utraty statku, śmierci człowieka lub do wyrządzenia szkody w środowisku w znacznych rozmiarach. Poważnym wypadkiem (serious casualty) jest wypadek, którego skutkiem jest m.in. unieruchomienie napędu statku, rozległe uszkodzenie pomieszczeń mieszkalnych, zmiany w stateczności statku, uszkodzenie kadłuba w części podwodnej - powodujące, że statek stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa osób lub środowiska, czyniące go niezdatnym do kontynuowania podróży. Za poważny wypadek uważa się także wyrządzenie szkody w środowisku, w tym szkody spowodowanej zanieczyszczeniem, lub awarię, przy której istnieje konieczność holowania statku lub udzielenia mu pomocy z lądu.

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

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

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

W 2022 r. Komisja została powiadomiona o 168 wypadkach i incydentach. Po wstępnej analizie zgłoszenia, Komisja uznała, że:

- w 36 przypadkach zgłoszone zdarzenie nie spełnia kryteriów wypadku morskiego, zawartych w definicji określonej w art. 2 ust.1 pkt. 1 Ustawy o PKBWM;
- w 64 przypadkach zgłoszone wypadki nie podlegały badaniu z uwagi na postanowienia art. 15 ust.2 ustawy o PKBWM;
- w 68 przypadkach Komisja rozpoczęła dalsze badania wypadków i incydentów.

Wśród 68 badanych przypadków było: 7 bardzo poważnych wypadków (uczestniczyło łącznie 7 jednostek, z których 1 zatонуła, 9 osób poniosło śmierć w tym 6 zmarłych było członkami załóg jednostek pływających, a 3 pasażerami), 16 poważne wypadki, 27 wypadków, 18 incydentów. W 68 badanych wypadkach i incydentach uczestniczyły ogółem 76 statków. Ogólnie we wszystkich 68 badanych przypadkach wypadkom uległy 41 osoby (27 członków załóg statków i 14 pasażerów).

Spśród 68 badanych przypadków przyczynami wypadków i incydentów były:

- 11 uderzeń statku w budowlę, urządzenie lub instalację,
- 9 zderzeń statków,
- 8 przypadków ciężkiego uszczerbku na zdrowiu człowieka,
- 8 unieruchomienia statku,
- 8 wyrządzeń szkody w środowisku lub wywołanie niebezpieczeństwa wyrządzenia takiej szkody,
- 7 uszkodzeń statku, wpływającego w znacznym stopniu na jego konstrukcję, zdolności manewrowe lub eksploatacyjne, wymagającego poważnych napraw,
- 5 przypadków śmierci człowieka,
- 5 wejść statku na mieliznę, zetknięcia z dnem, uderzenia w podwodną przeszkodę,
- 3 pożary, eksplozja,
- 2 zatonięcia, zaginięcie lub utrata statku w inny sposób,
- 1 przesunięcie ładunku, utrata ładunku,
- 1 rażące naruszenie zasad ruchu.

Działania Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (SAR).

Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (Służba SAR) realizuje zadania poszukiwania i ratowania życia na morzu, zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego oraz wykonuje inne zadania związane z bezpieczeństwem morskim - może wykonywać, w ramach prowadzonych akcji ratowniczych, działania z zakresu ratownictwa morskiego. Zadania wykonywane przez służbę SAR określone zostały w art. 117 ustawy o bezpieczeństwie morskim. Wymienione powyżej zadania Służba SAR realizuje w obrębie polskich obszarów morskich, określonych w art. 2 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej 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 2022 roku Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa przeprowadziła łącznie 352 akcje ratownicze, w tym: 172 akcje ratowania życia ludzkiego na morzu, 21 ewakuacji medycznych, 50 asyst ratowniczych i ratowania mienia, 19 akcji zwalczania rozlewów oraz 90 akcji wyjaśniających. W wyniku działań poszukiwawczych i ratowniczych pomocy udzielono 282 osobom, w tym 139, które były w zagrożeniu życia na morzu.

W celu utrzymania wysokich standardów gotowości do podjęcia akcji poszukiwawczo-ratowniczych Morska Służba Poszukiwania bierze udział w ćwiczeniach międzynarodowych oraz krajowych.

Doskonalenie współpracy międzynarodowej w zakresie zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego odbywało się w ramach ćwiczenia BALEX-DELTA, które odbyły się w dniach 23-25.08.2022 r. w Rostock/Warnemunde w Niemczech. Uczestniczyło w nich 4 obserwatorów z MSPiR.

Ze względu na wyłączenie z pogotowia i eksploatacji, statek „Kapitan Poinc” nie brał udziału w tych ćwiczeniach. Ćwiczenia BALEX DELTA, odbywają się corocznie w ramach współpracy HELCOM w basenie Morza Bałtyckiego.

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

W ramach współpracy z różnymi instytucjami państwowymi zaangażowanymi w działania ratownicze lub kryzysowe, MSPiR uczestniczyła w kilku ćwiczeniach krajowych. W ramach współpracy MSPiR z PSP w kwietniu 2022 r. w rejonie Dziwnowa zorganizowano wspólne ćwiczenia zwalczania rozlewów i zagrożeń na morzu. W maju 2022 r. przeprowadzono ogólnokrajowe ćwiczenia organizowane przez DORSZ (Dowództwo Operacyjne Rodzajów Sił Zbrojnych) pod kryptonimem RENEGATE-SAREX, których celem było doskonalenie działań z zakresu zarządzania kryzysowego oraz działań ratowniczych podczas zdarzeń o charakterze terrorystycznym. W ramach współpracy z zakresu działań dotyczących zarządzania i reagowania kryzysowego, MSPiR brała udział w ćwiczeniach aplikacyjnych dotyczących stałego dyżuru oraz grze decyzyjnej dotyczącej procedur bezpieczeństwa w związku z powstaniem Kapitanatu Nowy Świat.

Stale kontynuowana jest współpraca i wspólne ćwiczenia zwalczania zanieczyszczeń olejowych przeprowadzane z Lotos Petrobaltic S.A. W 2022 r. takie wspólne ćwiczenia przeprowadzono w październiku na wodach Zatoki Gdańskiej. W ćwiczeniach uczestniczyły jednostki pływające obu instytucji.

W celu nabycia i utrzymania najwyższych umiejętności oraz sprawności niezbędnych do prowadzenia działań ratowniczych w ekstremalnych warunkach pogodowych, ratownicy Służby SAR realizowali regularnie szkolenia, ćwiczenia i treningi. W 2022 roku przeprowadzono ponad 480 szkoleń, ćwiczeń i treningów. Dotyczyły one między innymi takiej tematyki jak: ratownictwo morskie, pomoc przedmedyczna, działania związane ze zwalczaniem rozlewów olejowych na morzu, współdziałanie ze śmigłowcem.

Wielokrotnie podczas ćwiczeń doskonalono współpracę z jednostkami Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej, WOPR, LOTOS Petrobaltic S.A. czy Urzędami Morskimi.

Przedstawiciele MSPiR uczestniczyli również w pracach wielu instytucji międzynarodowych, konferencjach i spotkaniach. W ramach współpracy z IMRF (International Maritime Rescue Federation) przedstawiciele Służby SAR uczestniczyli w webinarach: „Forward Look 2022” oraz „Specialist SAR Operations: Dealing with Potential Contamination at the Rescue Site”. Przedstawicielki MRCK brały udział w spotkaniu pt.: „Women in SAR Seminar”, które odbyło się w Finlandii.

Przedstawiciele SAR brali też udział w spotkaniach Response HELCOM Group oraz szkoleniu zorganizowanym przez EMSA dla personelu SAR – „Core skills course for the Maritime Search and Rescue Coordinators”.

W 2022 r. nawiązano kontakt z Komendą Główną Państwowej Straży Pożarnej, w wyniku czego odbyło się kilka spotkań celem omówienia zagadnień związanych z przygotowaniem nowego porozumienia o współpracy MSPiR oraz PSP w działaniach ratowniczych na morzu.

Ze względu na ograniczone środki inwestycyjne wydatki inwestycyjne zostały ograniczone do niezbędnego minimum. W 2022 przeprowadzono zaplanowane remonty klasowe statku „Kapitan Poinc”, statków SAR 3000 - „Sztorm”, „Pasał”, „Orkan”. Ponadto w trakcie całego 2022 r. prowadzono remonty i naprawy niezbędne do utrzymania sprawności technicznej statków, łodzi oraz wozów bojowych służących do ratowania życia na morzu oraz zwalczania zanieczyszczeń środowiska morskiego, które eksploatowane są przez ratowników morskich w ekstremalnych warunkach pogodowych. Wysokie falowanie, powodujące duże przeciążenia, drgania i uszkodzenia mechaniczne, a także wiatr, ujemna temperatura i zalodzenie stanowią zagrożenie dla elektronicznych urządzeń nawigacyjnych i łączności morskiej, co powoduje szybsze zużycie sprzętu.

Działania Straży Granicznej.

W dniu 14 października 2022 r. zostało opublikowane rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 10 października 2022 r. w sprawie szczegółowego zakresu ekspertyz technicznych w zakresie oceny wpływu morskiej farmy wiatrowej i zespołu urządzeń służących do wyprowadzenia mocy na systemy obronności państwa oraz na system ochrony granicy państwowej na morzu. Przedmiotowa regulacja określa szczegółowy zakres ekspertyz technicznych oceniających wpływ morskiej farmy wiatrowej (MFW) i zespołu urządzeń na systemy obronności państwa i ochrony granicy państwowej na morzu, w tym na system zobrazowania radiolokacyjnego, obserwacji technicznej i morskiej łączności radiowej Straży Granicznej. W przypadku kumulowania się negatywnych oddziaływań MFW na systemy obronności państwa, ekspertyzy mają określić sposoby i środki kompensacji. W 2022 r. Morski Oddział Straży Granicznej, na wniosek MSWiA, 6 razy udostępniał informacje niezbędne do sporządzenia ww. ekspertyzy technicznej.

Dodatkowo Morski Oddział Straży Granicznej opiniował 176 wniosków o wydanie pozwoleń dla realizacji zadań inwestycyjnych w polskich obszarach morskich, z czego 146 wniosków dotyczyło pozwoleń dla wznoszenia morskich farm wiatrowych, natomiast 12 wniosków dotyczyło ułożenia i utrzymywania kabli energetycznych odprowadzających energię z ww. farm.

Ponadto w 2022 r. Morski Oddział Straży Granicznej w ramach ustawowych zadań na polskich obszarach morskich realizował zadania z zakresu:

- ochrony morskiej granicy państwowej, sprawowania nadzoru nad eksploatacją polskich obszarów morskich i przestrzeganiem przez statki przepisów obowiązujących na tych obszarach. Zrealizowano 88 wyjść interwencyjnych jednostek pływających SG wobec sprawców lub podejrzanych o możliwość naruszenia przepisów obowiązujących na polskich obszarach morskich;
- kontroli ruchu granicznego osób i środków transportu w morskich przejściach granicznych - odprawiono granicznie 119 249 osób i 8 038 statki. W ramach prowadzonej analizy ryzyka w systemach teleinformatycznych SG (ZSE 6 moduł Lista NSW) dokonano sprawdzeń 582 885 osób oraz 24 506 jednostek pływających;
- działań na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi i ochrony portów morskich przez monitorowanie żeglugi i przestrzegania przepisów obowiązujących na polskich obszarach morskich;
- udziału w akcjach ratowniczych i ćwiczeniach w zakresie poszukiwania i ratowania życia na morzu. Zgodnie z ustawą z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim Straż Graniczna została wyznaczona jako element systemu ratownictwa morskiego. Podstawowym dokumentem dotyczącym realizacji akcji poszukiwawczych i ratowniczych jest PLAN SAR, w którym zawarte są informacje, zasady współdziałania i procedury obowiązujące podczas prowadzenia akcji poszukiwawczych i ratowniczych. Zgodnie z ww. dokumentem do udziału w akcjach ratowniczych zostały przewidziane jednostki pływające dywizjonów SG. W 2022 r. jednostki pływające SG brały udział w 29 akcjach poszukiwawczo-ratowniczych;
- opiniowania 15 ocen stanu ochrony obiektów portowych, 21 planów ochrony obiektów portowych, w zakresie funkcjonowania morskich przejść granicznych zgodnie z ustawą z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich;
- bieżącej współpracy z administracją morską, Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa, Głównym Inspektorem Rybołówstwa Morskiego, Marynarką Wojenną, Policją, Służbą Ochrony Państwa oraz Krajową Administracją Skarbową. Przy wykorzystaniu jednostek pływających SG na polskich obszarach morskich zrealizowano m.in. 16 wspólnych patroli z inspektorami Głównego Inspektoratu Rybołówstwa Morskiego, 35 z pracownikami Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska, 6 z funkcjonariuszami Policji oraz 4 z funkcjonariuszami Służby Ochrony Państwa.

Do ochrony morskiego odcinka granicy państwowej oraz sprawowania nadzoru nad przestrzeganiem przez statki przepisów obowiązujących na polskich obszarach morskich, w 2022 r. Morski Oddział Straży Granicznej wykorzystywał 48 jednostek pływających i 5 statków powietrznych SG oraz Zautomatyzowany System Radarowego Nadzoru polskich obszarów morskich (ZSRN), który obejmuje

swoim zasięgiem obserwacji akwen polskich obszarów morskich od granicy państwowej z Republiką Federalną Niemiec do granicy państwowej z Federacją Rosyjską.

W 2022 r. jednostki pływające MOSG, jako uzupełnienie systemu ZSRN, zrealizowały 2093 wyjść celem ochrony granicy państwowej oraz sprawowania nadzoru nad polskimi obszarami morskimi. W trakcie realizacji czynności służbowych funkcjonariusze MOSG (na polskich obszarach morskich i w portach) przeprowadzili 335 kontroli jednostek pływających, w trakcie których stwierdzono 205 naruszeń przepisów obowiązujących na polskich obszarach morskich, w tym:

- przekroczenie granicy państwowej wbrew przepisom – 18 przypadków;
- wejście w strefy zamknięte dla żeglugi i rybołówstwa – 52 jednostki pływające;
- przypadki ujawnienia osób pod wpływem alkoholu na jednostce pływającej – 6 przypadków;
- pozostałe uwagi dotyczące bezpieczeństwa żeglugi, ochrony środowiska morskiego oraz wykonywania rybołówstwa – 129 przypadków.

Ponadto podjęto 605 m nieoznakowanych narzędzi połowowych. O sprawcach powyższych naruszeń, zgodnie z właściwością, informowani byli właściwi terytorialnie Dyrektorzy Urzędów Morskich oraz Główny Inspektor Rybołówstwa Morskiego. Na potrzeby MOSG statki powietrzne Wydziału I Lotniczego Biura Lotnictwa Straży Granicznej z siedzibą w Gdańsku wykonały 15 lotów patrolowych nad polskimi obszarami morskimi analizując sytuację żeglugową i nadzorując, czy zaobserwowane jednostki pływające nie naruszają przepisów obowiązujących na tych obszarach. Realizowane były również działania związane z monitorowaniem przy wykorzystaniu systemu ZSRN bezpieczeństwa podwodnej linii kablowej wysokiego napięcia pomiędzy Polską i Szwecją, a także Terminala LNG w Świnoujściu oraz gazociągu Baltic Pipe, polegające na prowadzeniu obserwacji i dokonywaniu oceny sytuacji żeglugowej w rejonie położenia ww. infrastruktury, mającej strategiczne znaczenie dla gospodarki narodowej. Dodatkowo jednostki pływające SG wykonały 58 eskortowań zbiornikowców LNG podczas wejścia, postoju (przeładunku) oraz wyjścia do/z Terminala LNG w Świnoujściu, a także eskortowały 50 statków przewożących materiały niebezpieczne.

W ramach realizacji akcji „Bezpieczne wakacje” funkcjonariusze MOSG przy wykorzystaniu jednostek pływających przeprowadzili samodzielnie i wspólnie z innymi służbami 484 patrole mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa osób przebywających na akwenach wodnych, w wyniku których skontrolowali 80 jednostek pływających, nadzorowali oraz skontrolowali 432 miejsca wypoczynku, porty i mariny, nałożyli 19 mandatów karnych na łączną kwotę 2250 zł, sporządzili 13 wniosków o wszczęcie postępowania administracyjnego do Urzędów Morskich w związku z naruszeniem przepisów bezpieczeństwa żeglugi.

W 2022 r. kontynuowana była, rozpoczęta w 2020 r., realizacja zamówienia na dostawę pełnomorskiej jednostki patrolowej OPV dla Morskiego Oddziału Straży Granicznej z wykonawcą - firmą SOCARENAM z siedzibą we Francji. Zakup w 90% finansowany jest ze środków Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego, w 10% z budżetu państwa. Jednostka będzie posiadała zdolność do niezależnego działania z dala od bazy przez 12 dni z 20-ma członkami etatowej załogi i 14-ma dodatkowymi osobami na pokładzie (siły interwencyjne, inspektorzy i oficerowie łącznikowi) bez uzupełniania zapasów. W związku z pandemią COVID-19 oraz wojną na Ukrainie, których długofalowe skutki miały wpływ na zakłócenie ciągłości usług oraz łańcuchów dostaw, termin odebrania jednostki patrolowej OPV został przesunięty na czerwiec 2023 r. Stan zaawansowania projektu na dzień 31 grudnia 2022 wynosił około 70%.

Morski Oddział Straży Granicznej brał także udział w zabezpieczaniu imprez masowych oraz w ćwiczeniach morskich i seminariach:

- w dniu 17 września 2022 r. jednostki pływające MOSG wraz z innymi służbami zabezpieczały od strony Zatoki Gdańskiej i Zalewu Wiślanego otwarcie przekopu na Mierzei Wiślanej;
- w dniu 29 września 2022 r. jednostka pływająca SG-412 brała udział w ćwiczeniu ratowniczym pk. IREN II zorganizowanym przez Państwową Straż Pożarną, ćwiczenie dotyczyło służb i podmiotów w zakresie doskonalenia działań ratowniczych na wodach Zalewu Wiślanego.

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

- w dniach 9-13 maja 2022 r. - realizacja zadań z zakresu ratownictwa morskiego przez siły 3 Flotyli Okrętów (3 FO) i MOSG w ramach ćwiczenia taktyczno-specjalnego pk. RENEGADE/SAREX-22 zorganizowanym przez Dowództwo Operacyjne Rodzajów Sił Zbrojnych, którego celem było doskonalenie współdziałania sił wydzielonych ze struktur wojskowych i pozamilitarnych;
- w dniu 7 lipca 2022 r. jednostka pływająca MOSG uczestniczyła w ćwiczeniu/pokazie z okazji 20 rocznicy utworzenia Centrum Operacji Morskich Dowództwa Komponentu Morskiego MW w Basenie Prezydenckim w Gdyni;
- w dniach 12-16 września 2022 r. ćwiczenie z JW 4250 – jednostki Dywizjonu Okrętów Wsparcia oraz Morskiego Oddziału Straży Granicznej realizowały zadania w ramach ćwiczenia taktycznego, którego tematem było „Zabezpieczanie ratownicze sił w tym ściąganie z mielizny i holowanie uszkodzonych jednostek pływających”;
- w dniach 12 oraz 18-19 września 2022 r. jednostki pływające MOSG brały udział w morskim ćwiczeniu zgrywającym pk. REKIN-22, zorganizowanym przez Dowództwo Komponentu Morskiego MW, w ramach ćwiczenia współdziałanie z siłami 3 FO podczas epizodów związanych z obroną przeciwdywersyjną oraz ratownictwem morskim;
- realizowano rejsy patrolowe przez okręty 8 Flotyli Obrony Wybrzeża i jednostki pływające MOSG w rejonie Zatoki Pomorskiej w celu monitorowania sytuacji morskiej podczas przejścia gazowców do Terminala LNG Świnoujście;
- w okresie od dnia 25 września do dnia 20 października 2022 r. funkcjonariusz MOSG uczestniczył w międzynarodowych ćwiczeniach pk. „Joint Warrior” na okręcie Marynarki Wojennej ORP Kościuszko, celem ćwiczenia było rozwijanie współpracy na rzecz bezpieczeństwa morskiego oraz przygotowanie do prowadzenia międzynarodowych operacji na morzu w sytuacjach kryzysowych.

Ponadto Morski Oddział Straży Granicznej, podobnie jak w latach ubiegłych, realizował wielostronną współpracę w ramach forum Współpracy Służb Granicznych Państw Regionu Morza Bałtyckiego - Baltic Sea Region Border Control Cooperation (BSRBCC). W ubiegłych latach, w ramach przedmiotowego forum, zgodnie z corocznymi planami przewodnictwa organizowane były m.in. spotkania ekspertów, seminaria, warsztaty, wspólne ćwiczenia i operacje morskie oraz Konferencje Szefów BSRBCC, w których aktywnie uczestniczyła strona polska. W 2022 r. rotacyjne przewodnictwo w BSRBCC objęła Federacja Rosyjska. Poza spotkaniem Sekretariatu BSRBCC, zorganizowanym w dniach 16-18 lutego 2022 r. w m. st. Petersburg w Rosji, z udziałem strony rosyjskiej, niemieckiej oraz polskiej (OŁ SG w Moskwie), nie zrealizowano żadnego z pozostałych przedsięwzięć zaplanowanych przez stronę rosyjską w ramach Planu Przewodnictwa Rosji w BSRBCC na 2022 r. W związku ze zbrojną agresją Rosji na Ukrainę, państwa członkowskie zawiesiły współpracę w ramach forum BSRBCC w 2022 r. Jednocześnie, mając na uwadze zgłoszoną przez Straż Graniczną deklarację przejęcia przewodnictwa w BSRBCC w 2023 r., w dniu 30 września 2022 r. Komendant Główny SG wystosował pismo do służb granicznych/policyjnych państw członkowskich forum, z wyłączeniem Rosji, informujące o podjęciu decyzji o realizacji przewodnictwa Straży Granicznej w BSRBCC w 2023 r. W odpowiedzi na powyższe, szefowie służb Litwy, Łotwy, Estonii, Danii, Niemiec, Norwegii, Szwecji oraz Finlandii wyrazili swoje poparcie dla przedmiotowej inicjatywy oraz gotowość współpracy w ramach BSRBCC w 2023 r., bez udziału strony rosyjskiej.

W ramach współpracy z Agencją Straży Granicznej i Przybrzeżnej Frontex w 2022 r. funkcjonariusze MOSG wzięli udział:

- w dniu 18 stycznia 2022 r. – w spotkaniu „Technical Standards for Maritime Equipment, Aerial Equipment, Land Border Surveillance Equipment and Document Inspection Equipment” (spotkanie online);
- w dniu 31 marca 2022 r. – w spotkaniu „Innovation Cell Surveillance” (spotkanie online);
- w dniu 5 kwietnia 2022 r. – w warsztatach „Maritime Intelligence Community & Risk Analysis Network Plenary Meeting” (wideokonferencja);
- w dniach 4–5 maja 2022 r. – w konferencji „Pilot Awareness Session on Maritime Surveillance for Member States’ Representatives” (wideokonferencja);

- w dniach od 31 maja do 1 czerwca 2022 r. – w piątej konferencji Annual European Coast Guard Event 2022 (wideokonferencja);
- w dniu 1 lipca 2022 r. – w Grupie Roboczej ds. Wspólnych Minimalnych Standardów – CMS „Working Group for the development of Common Minimum Standards for the Maritime Border Surveillance”, Warszawa;
- w dniach 16–18 listopada 2022 r. – w warsztatach „Search and Rescue Workshop”, Konstanca/Rumunia.

W 2022 r. przedstawiciele Straży Granicznej uczestniczyli również w działaniach w ramach Europejskiego Forum Funkcji Straży Przybrzeżnych (European Coast Guard Functions Forum) - ECGFF:

- w dniach 15–16 lutego 2022 r. – II. warsztaty „Remoted Piloted Aircraft Services (RPAS) for maritime surveillance” (spotkanie online);
- w dniach 6–7 kwietnia 2022 r. – “Multipurpose Maritime Operation – best practices” (spotkanie online);
- w dniach 6–7 września 2022 r. – Konferencja Plenarna ECGFF, Dubrownik/Chorwacja.

W 2022 r. w ramach współpracy Aparatów Pełnomocników Granicznych RP Odcinka Bałtyckiego i FR Odcinka Kaliningradzkiego prowadzona była wymiana informacji dotycząca zdarzeń na granicy państwowej związanych z jej ochroną. Utrzymywana była także bieżąca łączność pomiędzy jednostkami organizacyjnymi realizującymi bezpośrednio zadania w ochronie morskiej (Zatoka Gdańska i Zalew Wiślany) i lądowej (Mierzeja Wiślana) granicy państwowej. Wymiana informacji ze stroną rosyjską odbywała się w zakresie niezbędnym do wykonywania ustawowych zadań. Odbyło się pięć spotkań Pomocników Pełnomocników Granicznych Stron w celu wymiany dokumentacji Pełnomocników Granicznych.

Pozostałe działania o charakterze międzynarodowym z udziałem przedstawicieli MOSG to:

- w dniach od 29 marca do 1 kwietnia 2022 r. – szkolenie CEPOL „Trafficking in Human Beings – Child Trafficking”, Budapeszt/Węgry;
- w dniu 1 czerwca 2022 r. – warsztaty „Cyberattacks against shipping as a tool in hybrid conflict” (spotkanie online);
- w dniu 22 czerwca 2022 r. – VII. Forum Bezpieczeństwa Morskiego Państwa FBM 2022, Warszawa;
- w dniach 11-18 września 2022 r. – misja ewaluacyjna Schengen (IBM + granice morskie/granice powietrzne), Kopenhaga/Dania.

Działania Policji.

W ramach działań podejmowanych przez Policję zmierzających do zapewnienia bezpieczeństwa i porządku publicznego, w tym na obszarach morskich, w 2022 r.:

- przeprowadzono 1380 kontroli jednostek pływających;
- ujawniono 8 nietrzeźwych sterników;
- ujawniono 2251 naruszeń przepisów obowiązujących na polskich obszarach morskich (m.in. niestosowanie się do przepisów portowych, nieposiadanie uprawnień do prowadzenia jednostek pływających, brak wyposażenia w sprzęt ratunkowy, brak obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej dla jednostek komercyjnych, połów ryb w wymiarach lub okresach ochronnych);
- przeprowadzono 202 kontrole kąpielisk;
- przeprowadzono 15 ćwiczeń, szkoleń, treningów (poszukiwawczo-ratowniczych, doskonalących umiejętności i technik manewrowania szybką jednostką pływającą w zakresie ratowania życia osobom tonącym).

Ponadto Komenda Wojewódzka Policji w Szczecinie zakupiła 1 jednostkę pływającą służącą do realizacji zadań w zakresie utrzymywania bezpieczeństwa na obszarach wodnych.

W 2022 r. Policja, w ramach podejmowanych działań na rzecz zapewnienia porządku publicznego, kontynuowała współpracę w zakresie realizacji wspólnych służb z: Głównym Inspektorem

Rybołówstwa Morskiego (zrealizowano 8 służb), Morskim Oddziałem Straży Granicznej (zrealizowano 1 służbę), Państwową Strażą Pożarną (zrealizowano 4 służby), Wodnym Ochotniczym Pogotowiem Ratunkowym/SAR (zrealizowano 117 służb).

W odniesieniu do bezpieczeństwa w obszarze infrastruktury morskiej nadmienić należy, że zgodnie z art. 30 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich, funkcjonariusze Komendy Głównej Policji w 2022 r. uczestniczyli w pracach trzech zespołów, powoływanych przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, w celu weryfikacji i próby efektywności portów morskich. Natomiast, w zespołach powoływanych na podstawie przepisów ww. ustawy, do przeprowadzenia weryfikacji i próby efektywności obiektów portowych, uczestniczą funkcjonariusze właściwych komend wojewódzkich Policji.

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

Komórka organizacyjna Komendy Głównej Policji właściwa w sprawach sztabowych realizowała przedsięwzięcie wpisujące się w cel dotyczący zwiększenia poziomu bezpieczeństwa morskiego – poprawę ochrony żeglugi i portów przed zagrożeniami terrorystycznymi i kryminalnymi, przez udział w ćwiczeniu dowódczo-sztabowym pk. „RENEGADE/SAREX-22”. Tematem tego przedsięwzięcia było reagowanie Policji w przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowej w postaci aktu terrorystycznego oraz w przypadku prowadzenia akcji poszukiwawczo-ratowniczej w obszarze morskim i lądowym przez służby systemu SAR i ASAR oraz doskonalenie procedur z zakresu współdziałania i przeciwdziałania zagrożeniom terrorystycznym z powietrza oraz poszukiwania i ratownictwa lotniczego.

W ćwiczeniu uczestniczyli przedstawiciele:

1) Policji:

- a) Głównego Sztabu Policji (w tym Zarządu Lotnictwa Policji) Komendy Głównej Policji,
- b) Komendy Wojewódzkiej Policji w Lublinie,
- c) Komendy Wojewódzkiej Policji w Łodzi,
- d) Komendy Wojewódzkiej Policji w Poznaniu,
- e) Komendy Wojewódzkiej Policji w Szczecinie,
- f) Komendy Wojewódzkiej Policji we Wrocławiu,
- g) Komendy Stołecznej Policji;

2) Innych podmiotów:

- a) Rządowego Centrum Bezpieczeństwa,
- b) Straży Granicznej,
- c) Państwowej Straży Pożarnej,
- d) Lotniczego Pogotowia Ratunkowego,
- e) Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa,
- f) Żandarmerii Wojskowej,
- g) JW „Formoza”,
- h) JW „GROM”,
- i) Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej,
- j) Polskiego Czerwonego Krzyża,
- k) Cywilno-Wojskowego Ośrodka Koordynacji Poszukiwania i Ratownictwa (ARCC),
- l) Wojskowej Obrony Terytorialnej,

- m) Wojewódzkich Centrów Zarządzania Kryzysowego,
- n) Grupy Poszukiwawczo-Ratowniczej „Szukamy i Ratujemy”.

Celem ćwiczenia było:

- sprawdzenie gotowości Policji do przeciwdziałania zagrożeniom terrorystycznym oraz prowadzenia działań w przypadku prowadzenia przez służby systemu SAR i ASAR akcji poszukiwawczo-ratowniczej w obszarze morskim i lądowym;
- sprawdzenie oraz doskonalenie procedur współdziałania i przeciwdziałania zagrożeniom terrorystycznym;
- sprawdzenie oraz doskonalenie procedur współdziałania w przypadku prowadzenia przez służby systemu SAR i ASAR akcji poszukiwawczo-ratowniczej w obszarze morskim i lądowym;
- sprawdzenie systemu dowodzenia;
- sprawdzenie oraz doskonalenie systemów łączności i organizacji obiegu informacji wewnątrz Policji, jak również w zakresie wymiany informacji z zewnętrznymi podmiotami współdziałającymi;
- doskonalenie współdziałania oraz wymiany informacji pomiędzy przedstawicielami różnych służb i instytucji, odpowiedzialnych za reagowanie w sytuacjach kryzysowych;
- doskonalenie przekazywania informacji o sytuacji kryzysowej w ramach wymiany informacji pomiędzy stanowiskiem kierowania w Komendzie Głównej Policji a jednostkami i komórkami organizacyjnymi Policji oraz podmiotami współpracującymi;
- podnoszenie kwalifikacji zawodowych w zakresie reagowania w sytuacjach kryzysowych;
- doskonalenie technik negocjacyjnych.

W 2022 r. w szkoleniach, które wpisują się w realizację polityki morskiej RP brała udział także służba kontrterrorystyczna Policji:

- w dniach 19-13 maja 2022 r. – szkolenie organizowane przez JW FORMOZA z zakresu Visit Board Search and Seizure (VBSS),
- w dniach 21-25 listopada 2022 r. – szkolenie realizowane wraz z żołnierzami JW 2305 w Gdańsku w ramach realizacji zajęć taktycznych w środowisku morskim przy wykorzystaniu łodzi, śmigłowców oraz specjalistycznego sprzętu do abordażu,
- w dniach od 27 czerwca do 1 lipca 2022 r. – szkolenie realizowane przez Samodzielny Pododdział Kontrterrorystyczny Policji w Gdańsku z zakresu taktyki działania na obszarach morskich RP, które odbywało się na platformie wiertniczej na morzu, w Kapitanacie Portu Marynarki Wojennej w Gdyni oraz na okrętach Marynarki Wojennej.

Powyższe szkolenia miały na celu podniesienie wiedzy i umiejętności uczestników w zakresie ochrony bezpieczeństwa ludzi, zabezpieczenia miejsca działań, podnoszenia efektywności prowadzonych czynności ratowniczych i poszukiwawczych w przypadku wystąpienia ataku terrorystycznego lub zdarzenia kryzysowego na obszarze Morza Bałtyckiego.

Komórka organizacyjna Komendy Głównej Policji właściwa w sprawach kryminalnych uczestniczyła w projekcie unijnym dotyczącym zwalczania zorganizowanej przestępczości przeciwko mieniu – EMPACT OPC. W ramach przedmiotowego projektu w grudniu 2022 r. przeprowadzono międzynarodową operację policyjną TRIDENT (OA 2.5). Działania prowadzone przez państwa uczestniczące (Polska, Litwa, Łotwa, Estonia, Finlandia, Szwecja, Norwegia, Dania, Niemcy i Islandia) przy wsparciu Europolu koncentrowały się przede wszystkim na rozpoznaniu i eliminowaniu grup przestępczych dokonujących kradzieży i kradzieży z włamaniem w krajach skandynawskich. Uzyskane w sposób nielegalny mienie (także narkotyki, broń palna czy towary akcyzowe) przewożone było promami kursującymi po Bałtyku, najczęściej do portów w Polsce i w krajach Bałtyckich. Centrum operacyjne znajdowało się w Oslo w Norwegii. Komórka organizacyjna Komendy Głównej Policji właściwa w sprawach kryminalnych w trakcie działań wspomaganą była przez Zarząd Operacyjno-Sledczy Komendy Głównej Straży Granicznej.

Jednocześnie funkcjonariusze Biura Kryminalnego Komendy Głównej Policji wymieniali informację operacyjne z krajami rejonu Morza Bałtyckiego zarówno w ramach współpracy bilateralnej jak

i w oparciu o europejskie systemy wymiany informacji policyjnej (kanał SIENA, I 7/24, oficerowie łącznikowi i kontakty bezpośrednie).

Działania Marynarki Wojennej RP.

W 2022 r. w ramach Stałej Współpracy Strukturalnej UE (PESCO) uczestniczono w trzech projektach służących rozwojowi zdolności morskich:

- W koordynowanym przez Włochy projekcie pn. Harbour and Maritime Surveillance and Protection – HARMSPRO, Polska zaangażowana jest od połowy 2018 r. jako uczestnik (razem z Grecją i Portugalią). Celem tej inicjatywy jest opracowanie prototypu zintegrowanego systemu ochrony baz morskich na potrzeby państw członkowskich Unii Europejskiej. Główną korzyścią dla Polski jest udział w wspólnym definiowaniu wymagań systemowych w obszarze nadzoru baz morskich i handlowych, które będzie można wykorzystać dla kompleksów portów: Gdynia – Gdańsk i Świnoujście – Szczecin. W projekcie zaangażowane są zarówno instytucje resortu obrony narodowej jak i podmioty przemysłu zbrojeniowego. Osiągnięcie pełnej gotowości do działania tego systemu przesunięte zostało na 2023 r. HARMSPRO może oferować znaczące korzyści dla Sił Zbrojnych RP, portów cywilnych i baz morskich oraz polskich podmiotów badawczo-rozwojowych i przemysłowych;
- W koordynowanym przez Belgię projekcie pn. Maritime Semi-Autonomous Mine Counter Measures – MAS MCM Polska od połowy 2018 r. ma status uczestnika (wraz z Grecją, Łotwą, Niderlandami, Portugalią, Rumunią). Celem projektu jest rozwój zdolności do zwalczania zagrożenia minowego poprzez pozyskanie bezzałogowego systemu zwalczania min. Projekt MAS MCM jest tożsamy z WO KIJANKA. Dzięki uczestnictwu w projektach realizowanych w ramach stałej współpracy strukturalnej PESCO (Permanent Structural Cooperation) koszt przeprowadzenia takiej pracy może zostać zmniejszony dzięki dofinansowaniu z UE o 30-55% kosztów całkowitych. W roku 2022 opracowano i uzgodniono wymagania dla systemu zawarte w dokumentach „Common Staff Target” oraz „Common Staff Requirement”;
- W koordynowanym przez Bułgarię projekcie pn. Deployable Modular Underwater Intervention Capability Package – DIVEPACK Polska uczestniczy jako obserwator od końca 2018 r. Celem projektu jest zapewnienie zdolności do prowadzenia defensywnych operacji nurkowych na potrzeby misji UE i NATO. Planowana pełna gotowość operacyjna projektu to 2024 r. Udział Polski może zaowocować szansą na pozyskanie potrzebnej i unikalnej technologii nurkowej i ratowniczej na korzystnych warunkach finansowych.

Ponadto, Dowództwo Komponentu Wojsk Obrony Cyberprzestrzeni nadzorowało projekt SIMMO II (projekt badawczo-rozwojowy, zamawiany przez Europejską Agencję Obrony i finansowany przez Polskie oraz Luksemburskie Ministerstwo Obrony Narodowej) Europejskiej Agencji Obrony w ramach grupy zarządzającej porozumieniem projektowym (PAMG), prowadzonym przez Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu we współpracy z firmą LuxSpace Sarl z Luksemburga.

W Gdyni w dniach 30 – 31.08.2022 r. odbyło się spotkanie robocze w sprawie koncepcji budowy i wdrożenia do eksploatacji Sensor SWACR (Sensor Weapon Accuracy Check Ranges). W spotkaniu uczestniczyli przedstawiciele resortu obrony narodowej oraz przedstawiciele NATO (Naval Forces Sensors and Weapon Accuracy Check Sites – FORACS). W ramach Programu Zdolności Baz Morskich (Maritime Facilities Capability Programme Plan – MF CPP), ujętego w NATO Security Investment Programme – NSIP, przewidziane są środki finansowe na zbudowanie i wyposażenie infrastruktury umożliwiającej kalibrację systemów walki (Ship/submarines System and Weapon Accuracy Check Ranges).

W roku 2022 kontynuowano udział w projekcie EUNAVFOR Med. Irini na Morzu Śródziemnym (oficerowie w dowództwie; prowadzenie działań rozpoznawczych, w tym z wykorzystaniem samolotu patrolowego Bryza) oraz projekcie EUNAVFOR Atalanta w Rogu Afryki (oficerowie w dowództwie). Ponadto, zakończono budowę serii pierwszych trzech nowoczesnych niszczycieli min t. KORMORAN

II, podniesiono banderę na ORP ALBATROS (drugi z serii trzech niszczycieli min) i na ORP MEWA (trzeci z serii) oraz podpisano umowę na pozyskanie kolejnych trzech niszczycieli min t. KORMORAN II.

W roku 2022 kontynuowano realizację pierwszej części umowy na pozyskanie zdolności do rażenia celów morskich, powietrznych i lądowych przez pozyskanie okrętu obrony wybrzeża pk. „MIECZNIK”. W roku 2022 zrealizowano: zakończenie podetapu I pierwszej cz. Umowy, wybór projektu koncepcyjnego (PK), zatwierdzenie projektu Założeń Taktyczno-Technicznych (ZTT), opracowanie Projektu Wstępnego (PW), zaktualizowanie Analizy Techniczno-Ekonomicznej (ATE) wybranego PW, ocena i zatwierdzenie PW, zweryfikowanie ZTT wybranego PW.

W 2022 roku w Związках Taktycznych Marynarki Wojennej (ZT MW) i jednostkach podległych zorganizowano i przeprowadzono ponad 40 ćwiczeń różnego szczebla. Ich celem było sprawdzenie poziomu wyszkolenia i przygotowania do realizacji zadań zgodnie z przeznaczeniem przez siły wydzielane do operacji i pozostające w podporządkowaniu dowódców ZT MW.

Najważniejszym przedsięwzięciem szkoleniowym realizowanym w układzie narodowym w 2022 roku był udział sił i środków ZT MW w ćwiczeniach taktycznych z wojskami pk. OSTROBOK-22 oraz WARGACZ-22, w ramach których doskonalono umiejętności z zakresu przygotowania, zgrywanie oraz realizacji wsparcia sił flotylli wydzielanych do udziału w połączonej operacji obronnej we współdziałaniu z Wojskami Obrony Terytorialnej (WOT), Wojskami Specjalnymi oraz z elementami pozamilitarnych struktur systemu obronnego państwa.

Dodatkowo w zakresie szkolenia dowództw, związki taktyczne i jednostki wojskowe doskonalily umiejętności obsad Stanowisk Dowodzenia w realizacji planowania operacyjnego na poziomie taktycznym podczas udziału w treningach sztabowych pk. LUTY-23, a także umiejętności obsad stanowisk dowodzenia podległych jednostek w planowaniu i realizacji zadań zgodnie z przeznaczeniem (we współdziałaniu z elementami pozamilitarnych struktur systemu obronnego państwa) podczas udziału w ćwiczeniach dowódczo-sztabowych pk. OKOŃ-22 i WĘGORZ-22.

Ponadto Marynarka Wojenna w 2022 r. zaangażowana była w realizację wielu innych działań realizowanych poza granicami państwa:

- OPEN SPIRIT 2022, 06-20.05.2022 r., MW Litwy, M. Bałtyckie;
- HEDGEHOG 2022, 16.05-03.06.2022 r., MW Estonii, M. Bałtyckie, Estonia;
- BALTIC OPERATIONS 2022, 05-17.06.2022 r., MW USA, M. Bałtyckie;
- BREEZE 2022, 14-25.07.2022 r., MW Bułgarii, M. Czarne, Bułgaria;
- DYNAMIC MOVE 2022-II, 29.08-09.09.2022 r., MW Włoch, Włochy;
- NORTHERN CHALLENGE 2022, 25.09-07.10.2022 r., MW Islandii, Islandia;
- ROBOTIC EXPERIMENTATION AND PROTOTYPING AUHMENTED BY MARITIME UNMANNED SYSTEMS 2022 (REPMUS 22), 12-23.09.2022 r., MW Portugalii, Portugalia;
- JOINT WARRIOR 2022, 01-13.10.2022 r., MW Wlk. Brytanii, M. Północne, O. Atlantycki;
- MULTINATIONAL NCAGS EXERCISE 22 SPAIN (MNEX 22 SP), 14-25.11.2022 r., MW Hiszpanii, Hiszpania.

W resorcie Obrony Narodowej kontynuowane są prace mające na celu rozwinięcie zdolności do dowodzenia siłami komponentu morskiego zgodnie z procedurami Sojuszu Północnoatlantyckiego w operacjach w Obszarze Operacyjnego Zainteresowania MW (nazwa robocza: POLMARFOR). Projekt jest realizowany w wymiarze narodowym i ma na celu uzyskanie zdolności do prowadzenia Narodowej Strategicznej Operacji Obronnej w domenie morskiej z uwzględnieniem wymogów NATO. Kolejnym etapem projektu będzie zbudowanie zdolności do dowodzenia koalicyjną i sojuszniczą operacją morską, umiędzynarodowienie i przygotowanie do realizacji zadań na korzyść NATO.

Ponadto, w ramach odpowiedzialności narodowej za bezpieczeństwo morskiej i podmorskiej infrastruktury krytycznej, podejmowane są działania mające na celu wzmocnienie bezpieczeństwa energetycznego państwa oraz utrzymanie gotowości do skutecznego przeciwdziałania potencjalnym atakom na morską i podmorską infrastrukturę krytyczną. Realizowane są one przy współpracy

organizacji i instytucji państwowych, operatorów krytycznej infrastruktury energetycznej, Straży Granicznej oraz w kooperacji z dowództwami państw sojusznicznych i koalicyjnych.

Ponadto, opracowywano projekty dokumentów doktrynalnych w zakresie operacyjnego wykorzystania sił Marynarki Wojennej oraz prowadzenia operacji w środowisku morskim.

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 2022 r. BHMW w ramach realizacji zadań służby państwowej było zaangażowane w szereg przedsięwzięć związanych z bezpieczeństwem żeglugi na obszarach morskich RP, zarówno na forum krajowym, jak i międzynarodowym.

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

Wypełniając zadania Krajowego Koordynatora Ostrzeżeń Nawigacyjnych (National Coordinator Navigational Warnings), BHMW uczestniczyło w procesie wymiany Morskiej Informacji Bezpieczeństwa (MSI - Maritime Safety Information) w ramach funkcjonowania podobszaru BALTIC SEA Sub-Area oraz koordynowało wszelkie działania z tym związane, o ile dotyczyły obszarów morskich RP. Koordynacja dotyczyła między innymi działań takich instytucji jak: Urzędy Morskie w Gdyni i Szczecinie, Morski Oddział Straży Granicznej, Uniwersytet Gdański, LotosPetrobaltic, Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych i Pogłębiarskich, Instytut Morski w Gdańsku, VTS Zatoka, VTS Świnoujście - Szczecin, VTS Ławica Słupska. W 2022 r. rozpowszechniono łącznie 342 ostrzeżeń nawigacyjnych dotyczących działań na morzu prowadzonych na obszarach morskich RP, w tym zamykanie i ogłaszanie jako niebezpieczne dla żeglugi i rybołówstwa stref i poligonów morskich, operacji holowania platform wiertniczych, niesprawności stałego i pływającego oznakowania nawigacyjnego, prac badawczych i pomiarowych wykonywanych przez jednostki polskie i zagraniczne. BHMW utrzymywało serwis internetowy ostrzeżeń nawigacyjnych prowadzony na bazie witryny internetowej BHMW z uwzględnieniem treści ostrzeżeń Coastal i Local oraz NAVTEX, rozpowszechnianych przez SWEDEN TRAFFIC, BHMW oraz Urzędy Morskie w Gdyni i Szczecinie. Serwis ten ma za zadanie ułatwić dostęp do jednolitej informacji dotyczącej ostrzeżeń nawigacyjnych wszystkim użytkownikom morza.

Realizując zadania obejmujące prowadzenie bieżącego serwisu publikacji nautycznych w 2022 roku BHMW wydało nową edycję „Spis światła i Sygnałów Nawigacyjnych” (numer katalogowy 522) oraz nową edycję (nr 11) „Locji Bałtyku – Wybrzeże polskie” (numer katalogowy 502).

Ponadto, BHMW kontynuowało opracowywanie i wydawanie zeszytów „Wiadomości Żeglarskie”, które od 1 stycznia 2013 r. rozpowszechniane są wyłącznie w formie plików PDF udostępnianych poprzez witrynę internetową BHMW. Kontynuowano opracowanie informacji związanej z prowadzeniem korekty publikacji nautycznych BHMW (numery katalogowe 502, 521, 522, 523, 530 i 552) w oparciu o dane przetwarzane z zagranicznych map i publikacji nautycznych z państw obszaru Morza Bałtyckiego (GE, DK, SE, FI, RU, EST, LV, LI). Zaimplementowano proces cyfrowego przetwarzania informacji nautycznej na potrzeby tworzenia publikacji w środowisku CARIS HPD Publication Module.

Realizując zadania w zakresie kartografii morskiej, BHMW utrzymuje kolekcję 61 map morskich dla obszaru Morza Bałtyckiego, z których 19 należy do kolekcji międzynarodowej (INT). W 2022 r. opracowano i wydano 1 nową mapę morską (nr 42 - „Bałtyk. Zatoka Gdańska. Podejście do portu Nowy

Świat”) oraz 9 nowych edycji map morskich, z czego 5 w kolekcji międzynarodowej. Ponadto, BHMW utrzymuje w serwisie 3 zestawy „Map dla małych jednostek”, obejmujące swoim zasięgiem polskie obszary morskie. W 2022 r. wydano nowy zestaw map dla małych jednostek dla rejonu od Zatoki Pomorskiej do Mierzei Helskiej (nr 1020). Od 2021 roku, głębokości i wysokości na mapach morskich wydawanych przez BHMW odniesione są do układu wysokościowego Baltic Sea Chart Datum 2000 (BSCD2000), tożsamego z państwowym układem PL-EVRF2007-NH. Zakończenie implementacji nowego układu wysokościowego dla map portowych, podejściowych i brzegowych przewiduje się na I połowę 2024 roku. W ramach popularyzacji szeroko rozumianej tematyki hydrograficznej, w 2022 roku wydano publikację „Przegląd Hydrograficzny” nr 11 - udostępniony na stronie internetowej BHMW.

Poza klasycznymi, papierowymi mapamiorskimi, BHMW utrzymuje serwis 66 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), dystrybucja ENC dla celów nawigacyjnych prowadzona jest w ramach Regionalnego Centrum Elektronicznej Mapy Nawigacyjnej PRIMAR (Stavanger, Norwegia). Ponadto, dystrybucja ENC prowadzona jest również w ramach utrzymywanego przez BHMW serwisu narodowego, poprzez który ENC są przekazywane na okręty Marynarki Wojennej, do Morskiego Oddziału Straży Granicznej oraz do organów administracji morskiej. W ramach podpisanych umów licencyjnych, opracowane w BHMW ENC przekazywano podmiotom prywatnym w celu tworzenia produktów pochodnych (DPP) lub formatów systemowych (SENC). W 2022 roku wykonano 2 nowe komórki ENC, 262 poprawek do opublikowanych komórek ENC oraz 35 nowych edycji.

W 2022 r. przedstawiciele BHMW uczestniczyli w pracach komitetów i grup roboczych międzynarodowych organizacji morskich:

- Komisja Hydrograficzna Morza Bałtyckiego (BSHC - Baltic Sea Hydrographic Commission), która ma za zadanie koordynację współpracy międzynarodowej w zakresie realizacji zadań hydrograficznych na obszarze Morza Bałtyckiego przez państwa członkowskie. W 2022 roku Komisja obradowała w dniach 20-22 września w Sztokholmie. Organizatorem i prowadzącym obrady Konferencji BSHC była Administracja Morska Szwecji.
- Komitet Standardów i Serwisów Hydrograficznych (HSSC - The Hydrographic Services and Standards Committee) jest jednym z dwóch głównych komitetów IHO zajmującym się kierowaniem pracami nad utrzymywaniem i rozwojem obecnych standardów hydrograficznych oraz wdrażaniem nowych. W 2022 roku spotkanie Komitetu odbyło się w terminie 16 - 19 maja w Denpasar-Bali (Indonezja). Przedstawiciele BHMW uczestniczyli w obradach formie wideokonferencji.
- Komitet Doradczy PRIMAR (PAC - PRIMAR Advisory Committee), stanowi najwyższą władzę zarządzającą Regionalnego Centrum Elektronicznej Mapy Nawigacyjnej PRIMAR. Zajmuje się strategicznymi i finansowymi aspektami funkcjonowania PRIMAR. W 2022 roku spotkanie Komitetu odbyło się w terminie 08 - 09 listopada, w Splicie (Chorwacja). Gospodarzem było Biuro Hydrograficzne Chorwacji.
- Grupa robocza do spraw układu wysokościowego map morskich (CDWG - Chart Datum Working Group). Głównym celem grupy jest koordynacja działań mających na celu implementację przez wszystkie państwa nadbałtyckie wspólnego układu wysokościowego Baltic Sea Chart Datum 2000 (BSCD2000). W 2022 roku grupa obradowała w dniu 12 października w formie wideokonferencji.
- Grupa robocza światowego systemu ostrzeżeń nawigacyjnych (WWNWS – Worldwide Navigational Warning Service). Obecnie zasadniczym aspektem działalności grupy jest przygotowanie do wdrożenia produktu S-124, zapewniającego możliwość automatycznego rozpowszechniania ostrzeżeń nawigacyjnych w postaci elektronicznej. Spotkanie zrealizowano w dniach 12 – 16 września w Genewie.
- Grupa robocza do spraw koordynacji tworzenia międzynarodowych map morskich Morza Bałtyckiego (BSICCWG - Baltic Sea International Chart Working Group) obradowała w dniu 13 września 2022 roku w formie wideokonferencji.
- Grupa robocza ds. rozpowszechniania informacji nautycznych (NIPWG – Nautical Information Provision Working Group). Aktualnie głównym obszarem prac grupy jest przygotowanie do

wdrożenia produktów serii S-100, w ramach dążenia do wprowadzenia zautomatyzowanego systemu elektronicznej wymiany informacji nautycznych. W 2022 roku organizatorem spotkania był Dyrektorat Hydrografii i Nawigacji Brazylii. Spotkanie odbyło się w terminie 13 -16 września.

W ramach realizacji projektu sondaży tras HELCOM, BHMW koordynowało prace hydrograficzne na zalecanych trasach żeglugowych (trasy HELCOM kategorii I-III) na polskich obszarach morskich. W 2022 r. wykonano pomiary hydrograficzne na kolejnych odcinkach tras o łącznej powierzchni około 217 km². Do wykonania pomiarów hydrograficznych pozostało:

- trasy HELCOM kategorii I: 963 km² (powierzchnia całkowita 3782 km²);
- trasy HELCOM kategorii II: 0 km² (sondaże zakończono w 2021 roku, powierzchnia całkowita 906 km²);
- trasy HELCOM kategorii III: 19074 km² (powierzchnia całkowita 25126 km²).

W ramach zawartego z Politechniką Gdańską porozumienia, BHMW w 2022 roku kontynuowało koordynację realizacji pomiarów grawimetrycznych na polskich obszarach morskich, przy udziale sił Dywizjonu Zabezpieczenia Hydrograficznego Marynarki Wojennej oraz specjalistów Politechniki Gdańskiej. Wykonane w 2022 roku pomiary obejmowały uzupełnienie (zagęszczenie) pomiarów realizowanych w 2021 roku. Na podstawie zawartego w dniu 02 grudnia 2022 roku porozumienia pomiędzy BHMW, Politechniką Gdańską oraz Głównym Geodetą Kraju, zebrane i opracowane dane grawimetryczne zostały przekazane do zasobów Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii.

Działania mające na celu wzmocnienie bezpieczeństwa żeglugi.

W zakresie zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi, w związku z atakami sabotażowymi na gazociągi Nord Stream 1 i 2 Prezes Rady Ministrów, na podstawie art. 16 ust. 1 ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o działaniach antyterrorystycznych podpisał zarządzenie dotyczące obowiązywania drugiego stopnia alarmowego (BRAVO) także wobec polskiej infrastruktury energetycznej mieszczącej się poza granicami Polski. Wobec tej infrastruktury stopień alarmowy BRAVO obowiązywał od dnia 6 października 2022 r. do dnia 28 lutego 2023 r., z możliwością jego przedłużenia. Ponadto, od dnia 16 kwietnia 2022 r. wraz z rozszerzeniem obowiązywania drugiego stopnia alarmowego (BRAVO) na całe terytorium RP, na podstawie art. 12 ust. 1 ww. ustawy wydano polecenie przeprowadzenia sprawdzenia zabezpieczeń:

- Policji – w obiektach infrastruktury krytycznej, np. systemy zaopatrzenia w energię, surowce energetyczne i paliwa, systemy łączności, sieci teleinformatyczne, systemy produkcji, składowania, przechowywania i stosowania substancji chemicznych i promieniotwórczych, w tym rurociągi substancji niebezpiecznych;
- Żandarmerii Wojskowej – w obiektach o charakterze analogicznym jak wyżej, należących do komórek i jednostek organizacyjnych podległych Ministrowi Obrony Narodowej lub przez niego nadzorowanych albo administrowanych przez te komórki i jednostki organizacyjne.

WZMOCNIENIE BEZPIECZEŃSTWA ENERGETYCZNEGO KRAJU.

Działania pełnomocnika Rządu ds. Strategicznej Infrastruktury Energetycznej

Pełnomocnik Rządu do spraw Strategicznej Infrastruktury Energetycznej wykonuje uprawnienia z akcji lub udziałów należących do Skarbu Państwa m.in. w stosunku do Polskich Sieci Elektroenergetycznych S.A. (PSE), Operatora Gazociągów Przesyłowych GAZ-SYSTEM S.A. (GAZ-SYSTEM), PERN S.A. oraz Przedsiębiorstwa Przeładunku Paliw Płynnych Naftoport sp. z o.o (Naftoport).

PSE.

Realizując przepisy ustawy z dnia 17 grudnia 2020 r. o promowaniu wytwarzania energii elektrycznej w morskich farmach wiatrowych (Ustawa MFW), zawierające m.in. kwestie związane z rozwojem sieci przesyłowych dedykowanych dla sektora morskiej energetyki wiatrowej, PSE do końca 2022 r., zawarły dziewięć umów o przyłączenie do Krajowej Sieci Przesyłowej morskich farm wiatrowych o łącznej mocy 8 388,5 MW. Dodatkowo wypełniając zobowiązania z tych umów oraz dążąc do zapewnienia zdolności

sieci przesyłowej do przyłączenia i wyprowadzenia mocy z morskich farm wiatrowych o mocy wynikającej z Ustawy MFW, PSE realizują szereg inwestycji polegających na budowie nowej infrastruktury sieciowej, w zakresie wynikającym z uzgodnionego z Prezesem Urzędu Regulacji Energetyki Planu rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na energię elektryczną na lata 2023 – 2032.

PSE odpowiadają także za eksploatację polskiego odcinka podmorskiego kabla Polska – Szwecja SwePol Link i podejmują niezbędne działania zapewniające bezpieczną eksploatację połączenia oraz jego ochronę. Dodatkowo wraz ze spółką Litgrid – litewskim operatorem systemu przesyłowego, PSE realizują projekt nowego połączenia Polska – Litwa – podmorskiego kabla Harmony Link, który połączy stacje Żarnowiec (Polska) i Darbenai (Litwa). W 2022 r. toczyły się przetargi na wybór wykonawcy stacji konwerterowych i kabla.

GAZ-SYSTEM.

Przez ostatnie lata GAZ-SYSTEM realizował strategiczne projekty mające na celu dywersyfikację źródeł dostaw gazu i poprawę bezpieczeństwa energetycznego. W 2022 r. spółka uruchomiła gazociąg Baltic Pipe umożliwiający przesył norweskiego gazu do Danii, Polski i krajów sąsiedzkich, jak również eksport gazu do Danii. Przepustowość gazociągu w kierunku Polski wynosi 10 mld m³ rocznie, natomiast w kierunku Danii – 3 mld m³.

Ponadto w ramach realizowanego Programu rozbudowy Terminalu LNG, w 2022 r. zakończono Projekt SCV, pozwalający na zwiększenie nominalnej mocy regazyfikacyjnej Terminalu LNG z poziomu 5 mld m³ /rok do poziomu ok. 6,2 mld m³ /rok. Po zakończeniu II etapu Programu rozbudowy Terminalu LNG, tj. projektów Zbiornik i Nabrzeże docelowa moc regazyfikacyjna wyniesie ok. 8,3 mld m³ gazu rocznie. W ramach projektu Zbiornik wybudowany zostanie nowy zbiornik o pojemności 180 tys. m³, zwiększający zdolności procesowego składowania LNG. W ramach projektu Nabrzeże zostanie wybudowane nowe nabrzeże statkowe do rozładunku, załadunku i bunkrowania LNG wraz z dedykowaną estakadą przesyłową. W połączeniu z istniejącym nabrzeżem Terminal będzie miał możliwość świadczenia usługi przeładunku LNG między jednostkami pływającymi.

GAZ-SYSTEM prowadzi również prace związane z budową pływającego Terminalu LNG (FSRU) w Gdańsku. W 2022 r. GAZ-SYSTEM przeprowadził prace analityczne i projektowe związane z Programem FSRU oraz zakończył postępowanie związane z pierwszą fazą rezerwacji przepustowości Terminalu. W 2022 r. rozpoczęło się także badanie dna morskiego oraz projektowanie przebiegu gazociągu łączącego Terminal z krajową siecią przesyłową. Uruchomienie Terminalu FSRU planowane jest na 2028 r.

PERN i Naftoport.

W ramach utrzymania obecnego stanu gotowości do przeładunków ropy i paliw oraz zwiększenia posiadanego potencjału przeładunkowego Naftoportu, w roku 2022 prowadzone były następujące przedsięwzięcia:

- przystosowanie infrastruktury rurociąkowej Naftoportu do przesyłu nowych gatunków surowcowych i produktowych,
- modernizacja instalacji w celu przystosowania do przeładunków nowych gatunków ropy i produktów o podwyższonej temperaturze transportowej,
- rozpoczęcie prac nad budową nowego stanowiska przeładunkowego do rozładunku ropy naftowej oraz oleju napędowego,
- uruchomienie systemu dodatkowej radiowej łączności awaryjnej.

Ponadto w obszarze paliw PERN realizował w 2022 r. działania inwestycyjno-eksploatacyjne w Bazie Paliw w Dębogórz, zmierzające do rozbudowy pojemności i zwiększenia możliwości przeładunkowych bazy, w tym m.in.:

- ukończył budowę i przekazał do eksploatacji zbiornik magazynowy o pojemności 32 tys. m³, a także rozpoczął budowę dwóch kolejnych zbiorników magazynowych o pojemności 32 tys. m³ każdy w celu zwiększenia możliwości operacyjnych Bazy Paliw w Dębogórz;

- uruchomił obsługę eksploatacyjną rozładunku tankowców na Stanowisku Przeładunku Paliw Płynnych w Porcie Gdynia;
- rozbudował nalewnię kolejową o dodatkową kabinę załadunkową oraz dwa tory komunikacyjno-odstawcze;
- modernizował tor dojazdowy, co pozwoli na zwiększenie dopuszczalnego nacisku do 22 t/oś.

Porozumienie sektorowe na rzecz rozwoju morskiej energetyki wiatrowej w Polsce.

Dla optymalnego rozwoju morskiej energetyki wiatrowej w Polsce kluczowa jest współpraca wszystkich podmiotów sektora morskiej energetyki wiatrowej takich jak: wytwórców energii elektrycznej z morskich farm wiatrowych, producentów elementów do budowy morskich farm wiatrowych, podmiotów usługowych, operatora systemu przesyłowego, użytkowników krajowego systemu elektroenergetycznego, zarządów portów morskich, operatorów terminali, administracji morskiej, organów ochrony środowiska, czy podmiotów kształcących kadry.

W 2022 r. kontynuowano prace w ramach podpisanego 15 września 2021 r. Porozumienia sektorowego na rzecz rozwoju morskiej energetyki wiatrowej w Polsce, którego stronami są przedstawiciele organów administracji rządowej i samorządowej, uczelni wyższych i instytutów badawczo-rozwojowych, przedsiębiorców i organizacji otoczenia biznesu. Celem Porozumienia jest maksymalizacja udziału polskich przedsiębiorców (local content) w sektorze morskiej energetyki wiatrowej oraz dobrowolne przyjęcie przez uczestników Porozumienia katalogu dobrych praktyk, wzmacniających wzajemne zaufanie i pozwalających na optymalizację budowy i rozwoju sektora w Polsce.

Powołano Radę Koordynacyjną do spraw Morskiej Energetyki Wiatrowej i przyjęto plany działań grup roboczych Porozumienia. Członkowie Rady Koordynacyjnej spotkali się czterokrotnie (15 marca, 13 kwietnia, 1 czerwca i 20 września 2022 r.). 22 listopada 2022 r. zorganizowano „Konferencję Stron Porozumień Sektorowych: na rzecz rozwoju morskiej energetyki wiatrowej w Polsce, o współpracy na rzecz rozwoju sektora biogazu i biometanu oraz o współpracy na rzecz rozwoju sektora fotowoltaiki”. Wydarzenie było okazją do przedstawienia dotychczasowych osiągnięć, a także planowanych działań służących rozwojowi nowoczesnych sektorów budujących przewagę konkurencyjną polskiej gospodarki oraz wzmacniających jej bezpieczeństwo i suwerenność energetyczną. Na dzień 31 grudnia 2022 r. stronami Porozumienia było 248 podmiotów.

Współpraca międzynarodowa w dziedzinie morskiej energetyki wiatrowej.

Kontynuowano współpracę w ramach Baltic Electricity Market Interconnection Plan (BEMIP). Tematyce offshore poświęcone było posiedzenie plenarne Baltic Electricity Market Interconnection Plan High Level Group (BEMIP HLG) w dniu 26 kwietnia (jedno z dwóch posiedzeń tej grupy, które odbyły się w 2022 r.). W ramach BEMIP Offshore Wind Group (BEMIP OW) w 2022 r. odbyły się cztery spotkania (8 marca, 23 czerwca, 29 września i 12 grudnia). Zadaniem tej grupy było opracowanie regionalnej mapy obszarów wyznaczonych pod morskie farmy wiatrowe i kable wyprowadzające z nich moc przez poszczególne kraje bałtyckie w swoich morskich planach zagospodarowania przestrzennego. Kolejnym etapem było oszacowanie potencjału offshore na potrzeby wypracowania niewiążącego porozumienia o współpracy w zakresie celów dotyczących wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych na morzu wynikającego z art. 14 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2022/869 o transeuropejskich sieciach energetycznych (TEN-E).

Dnia 30 sierpnia 2022 r. w Kopenhadze szefowie rządów i ministrowie ds. energii 8 państw nadbałtyckich (Polski, Danii, Finlandii, Niemiec, Szwecji, Litwy, Łotwy i Estonii) podpisali Deklarację z Marienbourga. Zobowiązali się oni do zwiększenia mocy zainstalowanej offshore do 19,6 GW do 2030 r. (obecnie jest to 2,8 GW). Zgodzili się także na ściślejszą współpracę w tym zakresie oraz w zakresie szeroko pojętej energetyki.

Prowadzone w 2022 r. prace zostały zwieńczone zawarciem w dniu 19 stycznia 2023 r. przez państwa członkowskie UE niewiążącego porozumienia o współpracy w zakresie celów dotyczących wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych na morzu w każdym z pięciu basenów morskich UE. Polska zobowiązała

się do osiągnięcia celów mocy zainstalowanej w morskiej energetyce wiatrowej zgodnych z tymi określonymi w „Polityce energetycznej Polski do 2040 r.”, tj. w 2030 r. na poziomie 5,9 GW, a w 2040 r. 10,9 GW. W związku z brakiem prawnie wiążących dokumentów, które ustalałyby moc zainstalowaną planowaną do osiągnięcia do 2050 r., dla tej daty przyjęta została wartość ustalona dla roku 2040. Dla Morza Bałtyckiego sumaryczne cele na poszczególne okresy ustalono następująco: do 2030 – 22,5 GW, do 2040 – 34,6 GW, zaś do 2050 – 46,8 GW.

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

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

Rada Ministrów zobowiązała Ministra Infrastruktury do podjęcia działań mających na celu powołanie Komitetu sterującego do spraw portu instalacyjnego pod przewodnictwem Sekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury. Do zadań utworzonego Komitetu Sterującego dla Terminala Instalacyjnego dla Morskich Farm Wiatrowych w Morskim Porcie Gdańsk należy monitorowanie działań podmiotów zaangażowanych w proces budowy terminala instalacyjnego dla morskich farm wiatrowych w morskim Porcie Gdańsk oraz opracowywanie propozycji działań w zakresie budowy terminala instalacyjnego dla morskich farm wiatrowych w morskim Porcie Gdańsk.

Uprzednio nie powołano żadnego gremium dedykowanego przygotowaniu terminala instalacyjnego, który determinuje rozwój morskiej energetyki wiatrowej w Polsce, z możliwie największym zaangażowaniem podmiotów krajowego łańcucha dostaw (tzw. local content). Prace komitetu doprowadzą do sprawnej i skutecznej realizacji ww. inwestycji, co przełoży się na pozytywne efekty dla rozwoju gospodarczego, społecznego, ochrony środowiska, a także bezpieczeństwa energetycznego państwa.

W skład przedmiotowego gremium wchodzi przedstawiciel Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, przedstawiciel Ministra Obrony Narodowej, przedstawiciele ministrów właściwych do spraw: aktywów państwowych, gospodarki morskiej, klimatu, spraw wewnętrznych, administracji publicznej, środowiska, rozwoju regionalnego, rybołówstwa, a także przedstawiciele administracji morskiej (Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni), Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska i Wojewody Pomorskiego. Ponadto, do udziału w pracach Komitetu zaproszone zostały także podmioty branżowe związane z projektem.

W 2022 roku odbyły się II posiedzenia ww. komitetu - w dniu 17.10.2022 r. oraz 30.11.2022 r. Pracom przewodniczy Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury, pełnomocnik rządu ds. gospodarki wodą oraz inwestycji w gospodarce morskiej i wodnej.

RACJONALNE KORZYSTANIE Z ZASOBÓW NATURALNYCH ŚRODOWISKA MORSKIEGO.

Zgodnie z art. 161 ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 9 czerwca 2011 r. – Prawo geologiczne i górnicze (Dz.U. z 2023 r. poz. 633) do ministra właściwego do spraw środowiska, jako organu administracji geologicznej pierwszej instancji, należą sprawy związane z zatwierdzaniem projektów robót geologicznych oraz dokumentacji geologicznych, dotyczące obszarów morskich RP.

W 2022 r. minister właściwy do spraw środowiska wydał 20 decyzji zatwierdzających projekty robót geologicznych lub dodatki do nich dotyczące geologii inżynierskiej oraz 7 decyzji zatwierdzających dokumentacje geologiczno-inżynierskie dla inwestycji w polskich obszarach morskich takich jak:

- projektowanych morskich farm wiatrowych wraz z zespołami urządzeń służących do wyprowadzenia mocy,
- przebudowy nabrzeży w Porcie Gdynia,
- budowy lub przebudowy falochronów w Pucku i Darłowie,
- modernizacji przystani rybackich w Dąbkach i Jarosławcu,
- rozbudowy pomostu cumowniczego w Rewie,
- posadowienia platformy typu jack-up dla realizacji koncesji Wolin,
- budowy gazociągu Kolnik - Gdańsk na odcinku pod Martwą Wisłą,
- budowy ujęcia wód powierzchniowych z kanału Mulnik, m. Świnoujście,
- przebudowy infrastruktury dostępu dla statków w Porcie Gdynia,
- budowy portu zewnętrznego w Porcie Gdynia,
- budowy zdolności przeładunkowej portu morskiego w Świnoujściu do obsługi potrzeb morskiej energetyki wiatrowej,
- inwentaryzacji geologicznej dna polskich obszarów morskich.

Ponadto, w 2022 r. minister właściwy do spraw środowiska zatwierdził 2 projekty robót geologicznych lub dodatki do nich dotyczące złóż kopalin, 2 dokumentacje geologiczne złóż kopalin oraz 1 dokumentację geologiczno-inwestycyjną złóż węglowodorów w zakresie obszarów morskich RP:

- projekt robót geologicznych dla poszukiwania i rozpoznania złoża kruszywa piaszczysto-żwirowego „Południowa Ławica Środkowa I Bałtyk Południowy”,
- dodatek nr 2 do projektu robót geologicznych na wiercenie otworu poszukiwawczego B101-1 w obszarze koncesyjnym Łeba,
- dokumentacja geologiczno-inwestycyjna złoża ropy naftowej „Dębki”,
- dokumentacja geologiczna złoża piasku „Zatoka Gdańska – obszar 1”,
- dokumentacja geologiczna złoża piasku „Zatoka Gdańska – obszar 2”.

Minister właściwy do spraw środowiska przedłużył również czas trwania fazy poszukiwania i rozpoznawania koncesji wydanych na rzecz LOTOS Petrobaltic S.A.:

- nr 36/2001/Ł na poszukiwanie i rozpoznawanie złóż ropy naftowej i gazu ziemnego oraz wydobywanie ropy naftowej i gazu ziemnego ze złóż w obszarze „Gotlandia”,
- nr 37/2001/Ł na poszukiwanie i rozpoznawanie złóż ropy naftowej i gazu ziemnego oraz wydobywanie ropy naftowej i gazu ziemnego ze złóż w obszarze „Łeba”,
- nr 38/2001/Ł na poszukiwanie i rozpoznawanie złóż ropy naftowej i gazu ziemnego oraz wydobywanie ropy naftowej i gazu ziemnego ze złóż w obszarze „Rozewie”.

W 2022 r. minister właściwy do spraw środowiska wydał 2 decyzje zatwierdzające projekty robót geologicznych obejmujące wykonywanie badań geofizycznych w celu zbadania struktur geologicznych związanych z występowaniem złóż węglowodorów w obszarach morskich:

- decyzja z dnia 22 czerwca 2022 r., znak: DGK-WW.733.3.2021. 11.BG, zatwierdzająca Projekt robót geologicznych w obrębie morskiego obszaru bezkoncesyjnego objętego pracami sejsmicznymi 3D Biesiekierz;
- decyzja z dnia 23 czerwca 2022 r., znak: DGK-4.4740.25.2020. 11.BG, zatwierdzająca Projekt robót geologicznych w obrębie obszaru bezkoncesyjnego objętego pracami sejsmicznymi 3D Białokury.

Ponadto, zgodnie z art. 8 ustawy - Prawo geologiczne i górnicze, decyzje ministra właściwego do spraw środowiska, wydane na podstawie tej ustawy, które dotyczyły morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego oraz pasa nadbrzeżnego wymagały uzgodnienia z dyrektorem właściwego urzędu morskiego, natomiast decyzje, które dotyczyły wyłącznej strefy ekonomicznej, wymagały uzgodnienia z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej.

Realizacja Programu PRoGeO.

Podstawą zaangażowania Polski w działania w Obszarze (w rozumieniu art. 1 (1) UNCLOS: „obszar” oznacza znajdujące się poza granicami jurysdykcji państwowej dno mórz i oceanów oraz ich podglebie), jest Program Rozpoznania Geologicznego Oceanów – PRoGeO (M.P. 2021 poz. 726), zwany dalej

„Programem PProGeO”, którego Wykonawcą jest minister właściwy ds. środowiska. Celem Programu PProGeO jest zwiększenie bezpieczeństwa surowcowego i energetycznego kraju poprzez podjęcie działań zmierzających do zwiększenia bazy zasobowej złóż kopalin, a docelowo eksploatacji zasobów dna oceanicznego.

W toku realizacji Programu PProGeO we współpracy Ministerstwa Klimatu i Środowiska z Państwowym Instytutem Geologicznym – Państwowym Instytutem Badawczym (PIG-PIB), kontynuowano przygotowania oraz zrealizowano badania na polskiej koncesji, w ramach Umowy w sprawie eksploracji siarczków polimetalicznych między Ministrem Środowiska RP a Międzynarodową Organizacją Dna Morskiego („MODM”) z dnia 12 lutego 2018 r. Przedsięwzięcie to realizowano w ramach umowy NFOŚiGW oraz PIG-PIB na finansowanie nr 2190/2021/Wn-07/FG-SM-DN/D z dnia 4.11.2021 r., na podstawie powierzenia Głównego Geologa Kraju.

Głównym przedsięwzięciem zrealizowanym przez PIG-PIB w ramach wspomnianej umowy była organizacja i przeprowadzenie pierwszego rejsu naukowo-badawczego (Leg-1) w obszar objęty wspomnianą Umową z MODM w celu dokonania rozpoznania i zmapowania całego obszaru badań obejmującego 10 000 km² (eksploracja regionalna). Prace te zostały zrealizowane we współpracy z Kanadyjską firmą Ocean Floor Geophysics oraz z ekspertami z polskich ośrodków naukowo-badawczych (Politechniki Morskiej w Szczecinie, Instytutu Nauk Geologicznych PAN, Uniwersytetu A. Mickiewicza w Poznaniu oraz Uniwersytetu Gdańskiego).

W rezultacie przeprowadzonych prac PIG-PIB pozyskał wysokiej jakości kompleksowe dane geofizyczne oraz dane oceanograficzne, które umożliwiły rozpoznanie kluczowych struktur morfologicznych dna oraz identyfikację anomalii parametrów fizykochemicznych kolumny wody w obrębie znanych pól hydrotermalnych. Jednym z najważniejszych osiągnięć jest wyznaczenie obszarów potencjalnie perspektywicznych dla wystąpień aktywności hydrotermalnej oraz wytrażeń polimetalicznych siarczków masywnych, w tym dwóch odkrytych obszarów OCC (Oceanic Core Complex). Obszary te zostaną poddane szczegółowym pomiarom i rozpoznaniu w ramach planowanych prac badawczych.

Organizacja pierwszego rejsu badawczego (Leg-1) oraz osiągnięte wyniki zostały wysoko ocenione przez MODM podczas audytu w Warszawie 19 października 2022 r., a postęp Polski w realizacji zapisów Umowy został podkreślony przez Sekretarza Generalnego MODM podczas podsumowania 27. sesji na forum Rady MODM 10 listopada 2022 r.

W 2022 r. rozpoczęto działania zmierzające do realizacji kolejnego rejsu badawczego w Obszarze (Leg-2), na przyznanej Polsce koncesji na poszukiwanie i rozpoznawanie, w ramach Umowy z MODM.

Polska w ramach realizacji PProGeO współpracuje także z innymi podmiotami międzynarodowymi. Jest to przede wszystkim Wspólna Organizacja InterocenoMetal (IOM). W ramach tej współpracy i w związku z możliwością przeprowadzenia wspólnych szkoleń dla osób z państw rozwijających się, do których Polska zobowiązana jest na mocy Umowy z MODM razem z IOM i PIG-PIB udało się zorganizować szkolenie lądowe dla 2 praktykantek (z Jamajki i Nigerii).

Współpraca międzynarodowa realizowana w ramach Programu PProGeO, miała na celu przede wszystkim zapewnienie bezpieczeństwa surowcowego Polski, reprezentację interesów krajowych na arenie międzynarodowej, wzmocnienie pozycji RP na forach międzynarodowej współpracy oraz kształtowanie pozytywnego wizerunku Polski.

W tym kontekście najważniejszy w 2022 r. był udział polskiej delegacji w negocjacjach regulacji wydobywczych (ang. Mining Code) w Obszarze podczas trzech części 27. sesji MODM. Polska zgłosiła szereg uwag do części negocjowanych regulacji, tak aby zabezpieczyć interesy RP odnoszące się do działalności poszukiwawczej (obecne) i wydobywczej (w przyszłości) w Obszarze. Dzięki temu Polska zabezpiecza przede wszystkim opłacalność już podjętych i realizowanych przedsięwzięć (w tym polskich badań na środkowym Atlantyku czy działalności Wspólnej Organizacji InterocenoMetal, której Polska jest członkiem).

Udział w 27. sesji MODM to także kwestia funkcjonowania Polski w Grupie Wschodnioeuropejskiej, do której w Radzie MODM należą Polska, Czechy i Rosja. Dzięki udziałowi polskiej delegacji w posiedzeniach uniknięto sytuacji, w której Rosja była jedynym przedstawicielem Grupy w Radzie. Ponadto Polska nominowała kandydata na Prezydenta Rady MODM, który został jednogłośnie wybrany na to stanowisko, a jego praca w ciągu całego 2022 r. została oceniona bardzo wysoko, określona mianem dużego sukcesu RP na forum Organizacji. Podobne opinie zebrał kończący swoją kadencję polski przedstawiciel w Komitecie Finansowym MODM, gdzie przez wiele lat pełnił funkcję Przewodniczącego. W wyborach w 2022 r. polski przedstawiciel został wybrany do Komisji Prawno-Technicznej MODM. Ponadto dzięki polskim staraniom i pomocy ze strony MKiŚ także Ukraina z sukcesem zgłosiła swoją kandydaturę do Komisji. Wszystkie te działania związane były także z sytuacją geopolityczną, w tym agresją Rosji na Ukrainę. Polscy delegaci w ramach aktywności międzynarodowej otwarcie krytykowali ten konflikt, stając w opozycji do działań Rosji, także tych na forum MODM.

SYTUACJA PRZEMYSŁU STOCZNIOWEGO.

Rynek stoczniowy w 2022 r.

Rok 2022 był trudny dla globalnego przemysłu stoczniowego. Dopiero co świat oswoił się z funkcjonowaniem w warunkach ogólnoświatowej pandemii Covid-19, gdy w lutym 2022 roku został postawiony wobec nowego zagrożenia, jakim stała się wojna w Ukrainie. Inwazja Rosji na naszego wschodniego sąsiada wywołała zakłócenia na światowych rynkach oraz pociągnęła za sobą szereg sankcji gospodarczych nałożonych na agresora przez UE i Stany Zjednoczone. Od momentu napaści na Ukrainę gwałtownie wzrosły światowe ceny najważniejszych towarów, a zwłaszcza paliw. Wzrosty cen ponownie wywarły presję na rynki, które już w 2021 roku doświadczyły rekordowo wysokich cen energii. Te działania, szczególnie w zakresie energetyki, spowodowały starania przywódców UE o większą dywersyfikację źródeł dostaw energii (innych niż z Rosji) oraz dążenie do szybszego upowszechniania źródeł odnawialnych. Dodatkowo rosyjskie ataki ograniczyły zdolność Ukrainy do eksportu produktów rolno-spożywczych, co jeszcze bardziej pogłębiło globalny kryzys żywnościowy.

Te ogólnoświatowe zakłócenia miały wpływ również na przemysł stoczniowy. Słaba sytuacja gospodarcza na świecie, niepewność, co do rozwoju konfliktu zbrojnego, który ma miejsce w Ukrainie, a także wątpliwości, co do wyboru rodzaju alternatywnych technologii zasilania ograniczały plany inwestycyjne armatorów, co skutkowało w 2022 roku ogromnym spadkiem ilości nowych kontraktów na statki, zarówno w Polsce, jak i na świecie.

W 2022 roku na całym świecie zamówiono 1 384 statki o łącznej nośności 83,4 mln ton i 42,8 mln CGT, podczas gdy w całym 2021 roku zakontraktowano 2 178 statków o łącznej nośności 137,5 mln ton i 53,3 mln CGT (rys. 1), co daje ponad 35% spadek zamówień według ilości statków. Taki spadek zamówień w 2022 roku ma kilka źródeł: rosące ceny na niektóre nowe typy statków, pełen portfel zamówień stoczni, niezdecydowanie co do wyboru konkretnej alternatywnej technologii zasilania w obliczu dekarbonizacji żeglugi, a w końcu sytuację makroekonomiczną.

Skutki wojny toczącej się w Ukrainie odczuwa również polski przemysł stoczniowy. Tuż po napaści Rosji na Ukrainę polskie stocznie remontowe zerwały kontrakty na remonty lub przebudowy rosyjskich statków i nie przyjmowały więcej takich zleceń. Natomiast stocznie budujące statki, kadłuby, bloki czy inne konstrukcje już w 2020 roku odczuły znaczne wzrosty cen stali i innych elementów, które po wybuchu wojny w Ukrainie jeszcze się pogłębiły.

W 2022 roku poziom produkcji kadłubów, w tym w bardzo zaawansowanym stadium wyposażenia, wzrósł o prawie 50% w stosunku do 2021 roku i wyniósł 45 jednostek. Z jednej strony widać, że polskie stocznie mają duże trudności w zdobyciu nowych kontraktów na budowę pełnych, kompletnie wyposażonych statków, za to z drugiej strony utrzymuje się popyt na podwykonawstwo kadłubów.

Fundusz Rozwoju Spółek S.A.

Jedynym właścicielem Funduszu Rozwoju Spółek S.A. z siedzibą w Warszawie (FRS) od chwili jego powstania w roku 2016 jest Skarb Państwa, reprezentowany obecnie przez Ministra Infrastruktury. Szczególną misją Funduszu jest udział w rozwoju potencjału produkcyjnego i remontowego spółek stoczniowych wchodzących w skład Grupy Kapitałowej FRS, a szerzej wspomaganie rozwoju krajowego przemysłu stoczniowego.

Fundusz jest udziałowcem lub większościowym akcjonariuszem następujących spółek stoczniowych:

- Stoczni Szczecińskiej „Wulkan” Sp. z o.o. z siedzibą w Szczecinie (SSW), w której FRS jest właścicielem 100% udziałów,
- Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” S.A. z siedzibą w Szczecinie (MSR Gryfia), w której FRS jest właścicielem większościowego pakietu 92,36% akcji.

FRS wraz z dwiema ww. spółkami stanowi Grupę Kapitałową FRS. Fundusz powiązany jest również kapitałowo ze spółką Zakład Recyklingu Statków Szczecin Sp. z o.o. z siedzibą w Szczecinie, która nie wchodzi jednak w skład Grupy Kapitałowej FRS. Fundusz ma 33,3% udział w kapitale zakładowym tej spółki, MSR Gryfia – 16,7% udział, a Krajowa Izba Gospodarcza w Warszawie pozostałe 50% udziału.

W roku 2022 Fundusz dalej wspierał z jednej strony odbudowę kompetencji stoczniowych SSW, wspierając realizację budowy nowego doku pływającego o nośności do 27 000 DWT i długości 235,6 m, a z drugiej strony wspomagał realizację Planu Modernizacji MSR Gryfia, którego zasadniczym elementem pozostaje wykonanie inwestycji infrastrukturalnych i hydrotechnicznych na jej terenie (na potrzeby umiejscowienia budowanego doku i jego późniejszej eksploatacji), co powinno doprowadzić do trwałego uzyskania pozytywnej stabilności ekonomiczno-finansowej Stoczni Gryfia. Fizyczna budowa doku została rozpoczęta się w I kwartale 2021 r., a zbudowanie go przewidziane jest na III kwartał 2024 r.

Termin oddania doku do eksploatacji został przesunięty o prawie 2 lata w odniesieniu do pierwotnie zakładanego przez strony kontraktu, mając na uwadze obiektywne i niezależne od stron kontraktu okoliczności zewnętrzne, w tym pandemię Covid-19, kryzys energetyczny, wojnę w Ukrainie i nienotowane wcześniej zmiany cen na rynku stali, a także wzrost kosztów robocizny, materiałów, urządzeń i innych komponentów budowanego doku przez SSW. Zawarcie stosownego aneksu do kontraktu nastąpiło w grudniu 2022 r.

W roku 2022 FRS efektywnie zarządzał także własnymi aktywami finansowymi i kapitałem, realizując następujące działania (poprzedzone dogłębными analizami i wykonanymi testami prywatnego inwestora/wierzyciela):

- Transakcje zrealizowane przez FRS w ramach realizacji strategii Funduszu w 2022 r.:
 - na wniosek SSW udzielono pożyczki z przeznaczeniem na ustanowienie płynnego zabezpieczenia (kaucji gotówkowej) dla bankowej gwarancji zwrotu zaliczki (gwarancja bankowa zostanie wydana w związku z realizacją kontraktu stoczniowego zawartego z zagranicznym kontrahentem),
 - z końcem roku 2022 podpisano umowę przedwstępną na zakup prawa użytkowania wieczystego nieruchomości gruntowej zabudowanej budynkiem biurowym w Szczecinie (umowę przeniesienia prawa użytkowania wieczystego wraz z prawem własności budynku zawarto w styczniu 2023 r.),
 - na wniosek MSR Gryfia udzielono pożyczki z przeznaczeniem na:
 - realizację inwestycji rzeczowych w zakresie zakupów, prac adaptacyjnych oraz modernizacyjnych związanych z przystosowaniem istniejącej i wybudowaniem nowej infrastruktury okołodokowej,
 - zakup nieruchomości,
 - wydatki związane z utworzeniem placu gospodarowania odpadami niebezpiecznymi,
 - na wniosek Przedsiębiorstwa Budownictwa Wodnego w Warszawie S.A. udzielono pożyczki na zasilenie kapitału obrotowego, w szczególności na potrzeby realizowanych budów.
- Transakcje kontynuowane w 2022 r.:

- o w ramach kontraktu na budowę doku dokonano wypłaty czwartej zaliczki na rzecz SSW, w łącznej kwocie 24,64 mln zł netto,
- o na wniosek PBH Odra 3 Sp. z o.o. dokonano wydłużenia okresu spłaty pożyczki (5,7 mln zł), której umowę zawarto 4.02.2020 r.

Fundusz podjął również starania zmierzające do pozyskania dodatkowych środków finansowych w drodze podniesienia kapitału przez Skarb Państwa, które ostatecznie w lipcu 2022 r. doprowadziły do dokapitalizowania FRS o kwotę 120 mln zł. Pozyskane środki zostały przeznaczone przede wszystkim na realizację budowy doku, a także remont i budowę infrastruktury dokowej oraz hydrotechnicznej.

W 2022 r. FRS prowadził również działalność związaną z zarządzaniem nieruchomościami własnymi, które są zlokalizowane w Łławie, Złotoryi i Otwocku. Nieruchomości w Złotoryi oraz w Otwocku zostały wystawione na sprzedaż jako majątek zbędny Funduszowi, niewykorzystywany w bezpośrednim związku z jego główną działalnością. W przypadku nieruchomości zlokalizowanej w Złotoryi pod koniec roku 2022 r. została zawarta przedwstępna umowa sprzedaży, natomiast w przypadku nieruchomości w Otwocku (w związku z ogłoszonym przetargiem) rozpoczęto negocjacje z jedynym oferentem w zakresie istotnych warunków jej sprzedaży. Do czasu definitywnej sprzedaży ww. nieruchomości FRS wykonuje działania związane z ich efektywnym zarządzaniem.

Ponadto w roku 2022 Fundusz prawomocnie uzyskał prawo do nieruchomości zlokalizowanej w Poznaniu, w wyniku zakończenia wieloletniego postępowania administracyjnego.

Mając powyższe na uwadze należy stwierdzić, że w roku 2022 działalność FRS koncentrowała się na finansowaniu budowy doku pływającego na potrzeby jednostki zależnej – Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” S.A. – a ponadto Fundusz skupiał swoją uwagę na efektywnym zarządzaniu posiadanym kapitałem i pozostałymi aktywami oraz na udziale w aktywnej modernizacji, wsparciu finansowym i realizacji projektów rozwojowych podejmowanych przez obydwie swoje spółki zależne. Przy czym wszelkie działania podejmowane przez Fundusz w roku 2022 pozostawały w zgodzie z dokumentami określającymi strategiczne działania FRS, tj.:

- „Aktualizacją Strategii Działania Funduszu Rozwoju Spółek S.A. na lata 2019-2021” przyjętą dnia 27 sierpnia 2020 r.,
- „Strategią FRS 2022-2023” przyjętą dnia 22 marca 2022 r.,

a także wszystkimi decyzjami i wytycznymi właścicielskimi. Aktywność Funduszu, realizowana we wszystkich przedsięwzięciach gospodarczych, opierała się na zasadach w pełni komercyjnych i rynkowych, popartych testami prywatnego inwestora/wierzyciela, a zatem przy wykluczeniu wszelkich elementów, które mogłyby skutkować uznaniem działań finansowych FRS za niedozwoloną pomoc publiczną.

Stocznia Szczecińska „Wulkan” Sp. z o.o.

Stocznia Szczecińska „Wulkan” Sp. z o.o. z siedzibą w Szczecinie (Stocznia, Stocznia Wulkan, SSW) należy w 100% do Funduszu Rozwoju Spółek S.A. z siedzibą w Warszawie (FRS). Stocznia jest właścicielem majątku, który umożliwia prowadzenie produkcji w zakresie budowy statków i wielkogabarytowych konstrukcji stalowych.

Stocznia Wulkan posiada także certyfikaty towarzystw klasyfikacyjnych potwierdzające jej pełną zdolność do budowy jednostek pływających, konstrukcji offshore i budowlanych konstrukcji lądowych:

- w styczniu 2022 r. odbył się audyt certyfikacyjny prowadzony przez TUV Thuringen w zakresie norm EN-PN ISO 3834 oraz PN-EN 1090 (uzyskanie certyfikatu pozwala SSW na skuteczny udział w przetargach dotyczących budowy konstrukcji lądowych i offshore);

- we wrześniu 2022 r., w ramach rozszerzenia zakresu objętego certyfikacją, odbył się audyt nadzoru prowadzony pod nadzorem PRS S.A., wg norm ISO 9001:2015, ISO 45001:2018 i ISO 14001:2015, mający na celu potwierdzenie stosowanych w SSW procesów za zgodne z wymaganiami powyższych norm w zakresie: „Nadzoru budowy i modernizacji jednostek pływających, konstrukcji offshore

i konstrukcji lądowych”, „Wynajmu infrastruktury przemysłowej” oraz „Usług w zakresie obróbki wstępnej materiałów hutniczych” (audyt zakończył się potwierdzeniem skuteczności zintegrowanego systemu zarządzania wg powyższych norm);

- w listopadzie 2021 r. odbył się audyt recertyfikujący systemu zarządzania wg normy ISO 9001:2015, w zakresie: „Zarządzanie projektami budowy jednostek pływających i konstrukcji offshore”, prowadzony pod nadzorem towarzystwa kwalifikacyjnego DNV (audyt potwierdził system zarządzania na zgodność z wymogami normy oraz skuteczności jego funkcjonowania, a audytorzy DNV zarekomendowali utrzymanie certyfikatu DNV do grudnia 2024 r.).

Stocznia posiada również świadectwa uznania stosowanych metod i technik spawalniczych wydane przez towarzystwa klasyfikacyjne PRS S.A., DNV i RINA.

Zatrudnienie na koniec roku 2022 wyniosło 189 osób, co oznacza wzrost o 41 osób w stosunku do liczby pracowników zatrudnionych do końca roku poprzedniego.

Na infrastrukturę Stoczni Wulkan składają się aktywa produkcyjne, charakterystyczne dla branży stoczniowej, w tym:

- grunty, o powierzchni całkowitej – 46,1996 ha,
- hale przemysłowe o łącznej powierzchni – 83 463 tys. m²,
- hale magazynowe o łącznej powierzchni – 15 629 tys. m²
- place produkcyjne tzw. udźwigowione, o łącznej powierzchni – 4,7802 ha,
- place produkcyjne tzw. nieudźwigowione, o łącznej powierzchni – 7,7455 ha,
- nabrzeża produkcyjne, o długości – 691 mb (z czego 606 mb w zasięgu żurawi o udźwigu od 16 do 50 t),
- nabrzeże basenu gospodarczego (o niskim zanurzeniu – od ok. 2 do 3,5m) – o linii brzegowej = 233,8 mb,
- trzy pochylnie:
 - W1 (dł. 249,9 m, szer. 26,5 m, suwnica 300 t oraz 3 żurawie o udźwigu 32-80 t),
 - WN (dł. 266 m, szer. 39,5 m, suwnica 450 t oraz 3 żurawie o udźwigu 32-80 t),
 - ON (dł. 189 m, szer. 44 m, suwnica 300 t oraz 4 żurawie o udźwigu 50 t).

W ramach zorganizowanej infrastruktury stoczniowej można wyróżnić kilka zasadniczych obszarów działalności SSW:

- obróbka i gięcie blach oraz profili,
- prefabrykacja konstrukcji stalowych,
- czyszczenie i malowanie konstrukcji stalowych, sekcji i bloków statków,
- ośrodki pochylniowe (3 pochylnie i udźwigowione place przy pochylniach),
- obróbka i prefabrykacja wyposażenia,
- transport poziomy do 414 ton,
- nabrzeża.

W 2022 roku na terenie Stoczni Wulkan działalność prowadziło kilkadziesiąt podmiotów gospodarczych, którym SSW udostępniała specjalistyczne przestrzenie technologiczne wraz z infrastrukturą techniczną i dostawy gazów technicznych, a także świadczyła szeroki zakres usług. Gros tych firm działa w branżach związanych przede wszystkim z produkcją okrętową oraz offshore. Podmioty te prowadzą samodzielnie, albo jako firmy podwykonawcze, budowy kadłubów statków, sekcji okrętowych, remonty i przebudowy jednostek pływających, jak również specjalistyczne budowy konstrukcji typu offshore oraz konstrukcji obiektów lądowych i instalacji technicznych.

Natomiast działalność Stoczni w roku 2022 ogniskowała się przede wszystkim na kontynuowaniu realizacji kontraktu zawartego z FRS i Morską Stocznia Remontową „Gryfia” S.A. na budowę monolitycznego doku pływającego, o nośności do 27 000 DWT, a także na realizowaniu innych zamówień w zakresie produkcji konstrukcji stalowych i kadłubowych od podmiotów krajowych i zagranicznych.

Oprócz przychodów z realizacji budowy ww. doku SSW generowała przychody przede wszystkim w dwóch segmentach:

- usługowym – z tytułu wynajmu hal i powierzchni stoczniowych oraz z tytułu świadczenia usług pozostałych, głównie cięcia i gięcia blach, transportowo-przeładunkowych, serwisowych, etc.,
- produkcyjnym – z produkcji konstrukcji stalowych i kadłubowych.

Tendencję wzrostową przychodów ze sprzedaży (w aspekcie wypracowanego wolumenu) odnotowano w każdym segmencie działalności. Strukturę sprzedaży (wg kryterium asortymentowego w latach 2021-2022), a także dynamikę zmian, przedstawia poniższe zestawienie:

	2021	2022	Dynamika (2022/2021) %
PRZYCHODY ZE SPRZEDAŻY	46 907 171	51 691 900	110%
Przychody ze sprzedaży konstrukcji stal.:	1 383 640	1 762 697	127%
Przychody ze sprzedaży z tyt. prod. doku:	16 092 487	17 990 595	112%
Przychody ze sprzedaży usług:	29 410 378	31 938 608	109%
- wynajem powierzchni:	13 352 011	13 368 514	100%
- refaktury mediów:	3 609 103	6 079 653	168%
- opłaty infrastrukturalne	943 534	918 982	97%
- usługi serwisowe:	806 175	952 800	118%
- usługi dźwigowo-logistyczne:	3 575 223	3 328 290	93%
- usługi Centrum Obróbki Stali:	3 850 935	4 265 959	111%
- pozostałe usługi:	3 273 396	3 024 409	92%
Przychody ze sprzedaży towarów i mat.:	20 666	0	0%

Tab. 7. Struktura sprzedaży w latach 2021-2022 wg kryterium asortymentowego.

Według wstępnych danych rok obrotowy 2022 SSW zamknęła stratą w wysokości -3,6 mln zł, odnotowując jednakże dodatni wynik na pozostałej działalności operacyjnej oraz działalności finansowej. EBIDTA za 2022 r. zamknie się wartością około 1,7 mln zł. Wykazana strata bilansowa netto nie zagraża bytowi SSW i powinna zostać pokryta w przyszłych latach obrotowych zyskami z planowanych realizacji projektów stoczniowych.

W roku 2022, niezależnie od budowy doku, Stocznia Wulkan inwestowała w modernizację i rozwój infrastruktury stoczniowej w oparciu o wypracowane w ubiegłych latach własne środki finansowe. Łączne nakłady na aktywa trwałe w 2022 r. wyniosły 2,5 mln zł, w tym rozliczone w poczet środków trwałych 1,4 mln zł oraz inwestycje niezakończone 1,1 mln zł. Kontynuowano diagnostykę oraz naprawy bieżące i okresowe urządzeń produkcyjnych przede wszystkim pod kątem prowadzenia budowy doku. Kontynuowane były również modernizacje wyposażenia hal produkcyjnych, np. modernizację rozdzielni zasilania energetycznego w halach i na nabrzeżu oraz modernizacje sieci gazów technicznych. Sukcesywnie i zgodnie z terminarzem wykonywano przeglądy urządzeń dozorowych (urządzenia dźwigownicowe) oraz budynków i budowli.

Morska Stocznia Remontowa „Gryfia” S.A.

MSR Gryfia realizuje usługi w zakresie remontów, przebudów oraz budów nowych jednostek pływających. Wykonuje również remonty klasowe i awaryjne statków wszelkich typów i wielkości; od statków

handlowych, promów pasażerskich, specjalistycznych jednostek wielozadaniowych po jednostki wojskowe.

W Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” S.A. z siedzibą w Szczecinie (MSR Gryfia, Stocznia Gryfia) 92,36% akcji należy do Funduszu Rozwoju Spółek S.A. z siedzibą w Warszawie (FRS). Pozostała liczba akcji należy do obecnych i byłych pracowników MSR Gryfia oraz krajowych osób fizycznych i prawnych.

Najważniejszym aktywem umożliwiającym Stoczni Gryfia realizację największych projektów remontowych jest dok nr 5, o długości 216 m, przynoszący największe przychody. Ponadto MSR Gryfia posiada doki nr 3 i 7, które wraz z około 1 200 m nabrzeży na Wyspie Okrętowej Górnej (tzw. Wyspie Gryfia) w Szczecinie, odpowiednio wyposażonych w różnego rodzaju urządzenia transportowe, dźwigowe, żurawie oraz media, pozwalają na prowadzenie działalności przede wszystkim remontowej statków w pełnym zakresie.

MSR Gryfia posiada wdrożony Zintegrowany System Zarządzania Jakością oparty na normach: ISO 9001:2015, ISO 45001:2018 oraz posiada wdrożoną normę PN-EN ISO 3834-2. W powyższych zakresach Stocznia Gryfia certyfikowana jest przez PRS S.A. Ponadto MSR posiada uznanie CCJ norm: AQAP 2110:2016 oraz ISO 9001:2015.

W roku 2022 działalność MSR Gryfia uwarunkowana była głównie stanem ogólnej koniunktury w branży stoczniowej oraz procesami zachodzącymi wewnątrz przedsiębiorstwa, związanymi z wdrażaniem strategicznych zamierzeń modernizacyjnych. MSR Gryfia realizowała usługi w zakresie remontów, przebudów oraz budów nowych jednostek pływających. Wykonywała również remonty klasowe i awaryjne statków wszelkich typów i wielkości: od statków handlowych, promów pasażerskich i specjalistycznych jednostek wielozadaniowych, aż do jednostek wojskowych.

W roku 2022 MSR Gryfia zrealizowała 102 projekty remontowe różnego typu, w tym na 16 kolejnych jednostkach dokonała montażu systemu Ballast Water Treatment System. Wykonano remonty 10 gazowców dla armatorów, z którymi Stocznia Gryfia stale współpracuje, a także remonty 7 jednostek offshore-owych, 3 remonty promów pasażersko-samochodowych, 2 remonty pogłębiarek dla armatorów holenderskich oraz 2 remonty gazowców do przewozu LPG. Kontynuowano także remont jednostki ORP „Lublin” dla Komendy Portu Wojennego w Świnoujściu, w konsorcjum ze Stoczną Remontową „Nauta” S.A.

Stocznia Gryfia prowadziła zatem działalność przede wszystkim w segmencie remontów statków odchodząc od segmentu nowych budów i konstrukcji stalowych, co okazało się decyzją słuszną gdyż MSR Gryfia kolejny rok obrotowy 2022 zamknie wynikiem dodatnim, tj. zyskiem netto prawdopodobnie w wysokości około 7,5 mln zł (roczne sprawozdanie finansowe jest w trakcie badania przez audytora).

W celu umożliwienia posadowienia i późniejszej eksploatacji doku pływającego, o nośności nie mniejszej niż 27 000 t, którego realizację prowadziła Stocznia Szczecińska „Wulkan” Sp. z o.o. w Szczecinie, Stocznia Gryfia dokonywała częściowej modernizacji swojej infrastruktury stoczniowej oraz hydrotechnicznej. W roku 2022 zakończono prace projektowe i uzyskano wszelkie wymagane decyzje i pozwolenia, w tym Decyzję Wojewody Zachodniopomorskiego zatwierdzającą projekt zagospodarowania terenu oraz projekt architektoniczno-budowlany i udzielającą pozwolenia na budowę. Natomiast w grudniu 2022 r. zawarto umowę z Generalnym Wykonawcą na wykonanie zadania inwestycyjnego pn. „Modernizacja infrastruktury na potrzeby posadowienia nowego DOK-u pływającego przy nabrzeżu Gdyńskim w Szczecinie”. Umowa weszła w życie z dniem 30 grudnia 2022 r.

Po zakończeniu inwestycji modernizujących infrastrukturę stoczniową i tzw. okołodokową MSR Gryfia uzyska możliwość posadowienia wspomnianego doku we wskazanym miejscu i rozpoczęcie jego eksploatacji. Doprowadzi to do zwiększenia możliwości świadczenia przez Stocznnię Gryfia usług dokowych w zakresie remontów i modernizacji statków morskich, jednostek specjalistycznych, a także innych obiektów pływających, o parametrach wykorzystujących pogłębienie toru podejściowego do Portu Szczecin, do głębokości 12,5 m. Tym samym MSR Gryfia zwiększy swoją konkurencyjność na rynku, poprzez wdrażanie innowacyjnych technologii obniżających koszty remontów oraz minimalizujących emisję szkodliwych odpadów i zanieczyszczeń do środowiska naturalnego.

Eksploatacja przez Stocznię Gryfia dwóch dużych doków (dotychczasowy dok nr 5 oraz nowobudowany dok nr 8) radykalnie poprawi ofertę remontową, a zwłaszcza efektywność funkcjonowania MSR Gryfia, która między innymi będzie miała wpływ na stabilność ekonomiczno-finansową i planowany rozwój Stoczni Gryfia.

Dodatkowo została zawarta umowa dzierżawy obejmująca cały posiadany przez Mars Finance 1 Sp. z o.o. teren znajdujący się na Wyspie Gryfia wraz z zabudowaniami na okres 10 lat. Dzięki sfinalizowaniu tej umowy MSR Gryfia będzie w posiadaniu odpowiedniego zaplecza niezbędnego do funkcjonowania i dalszego rozwoju.

W 2022 r. kontynuowano także działania modernizacyjne wynikające z Planu Modernizacji MSR Gryfia na lata 2020-2030, skutkujące m.in. relokacją i uruchomieniem w Szczecinie aktywów produkcyjnych wykorzystywanych dotychczas w Świnoujściu. Majątek, którego dalsze wykorzystanie produkcyjne było nieuzasadnione ze względu na uwarunkowania techniczne, lokalizacyjne i ekonomiczne, został sprzedany lub zlikwidowany. Prowadzony był także program odnowienia parku transportowego i narzędziowego, jak również infrastruktury komunikacyjnej.

Kolejnym zakończonym etapem związanym z procesem modernizacji MSR Gryfia było zakończenie inwestycji związanej z remontem budynku socjalnego, a tym samym oddanie w użytkowanie nowych pomieszczeń szatniowo-sanitarnych, co przyczyniło się do zwiększenia komfortu pracy pracowników produkcyjnych.

Stocznia Remontowa NAUTA S.A.

Stocznia Remontowa NAUTA S.A. swoją działalność w dużej mierze opiera na remontach i przebudowach jednostek cywilnych. W 2022 roku osiągnęła przychody ze sprzedaży z tego tytułu w kwocie 294 mln zł, realizując ponad 130 kontraktów cywilnych. Odnotowana w 2022 roku marża brutto była na zadowalającym poziomie, który pozwolił Stoczni wygenerować zyski z działalności Spółki.

W ostatnich latach w Stoczni Remontowej NAUTA S.A. przeprowadzono restrukturyzację, która miała na celu koncentrację działalności operacyjnej Spółki na segmencie remontów i przebudów jednostek dla klientów cywilnych przy jednoczesnej redukcji zobowiązań oraz reorganizacji wewnętrznej Spółki. Efektem poprawnie przeprowadzonej restrukturyzacji jest m.in. trwałe odzyskanie rentowności produkcji, co przełożyło się na dodatni wynik finansowy. Przeprowadzone działania restrukturyzacyjne nakierowane były na stopniową odbudowę kapitałów własnych Spółki, które od 2019 roku odnotowują ujemny poziom.

Wskutek zawartych postanowień z Wierzycielami Stoczni wynikających z przyspieszonego postępowania układowego, Spółka w 2021 roku dokonała konwersji zobowiązań na kapitał zakładowy, a także zrealizowała jeden z warunków wynikających z propozycji układowych, tj. spłata wierzycieli grupy II. Spłata pozostałych wierzytelności objętych przyspieszonym postępowaniem układowym rozpocznie się zgodnie z warunkami określonymi w propozycjach układowych.

Spółka nieustannie dąży do odbudowania kapitału, co ściśle będzie wiązało się z poprawieniem wizerunku Stoczni jako solidnego partnera oraz w kontekście możliwości pozyskiwania finansowania zewnętrznego. Stabilna sytuacja finansowa pozwala Spółce na bieżącą, nieprzerwaną działalność operacyjną i realizację projektów remontowych.

W wyniku poprawy sytuacji finansowej, Stocznia Remontowa NAUTA S.A. planuje dokonać nakładów inwestycyjnych. Wśród planowanych zadań znajdują się inwestycje modernizacyjno-rozwojowe, które wpłyną na poprawę obecnego stanu infrastruktury stoczniowej oraz jej zwiększenie, a to natomiast, przełoży się na poprawę efektywności procesu produkcyjnego, a także ograniczy awaryjność posiadanych maszyn i urządzeń.

PGZ Stocznia Wojenna Sp. z o.o.

PGZ Stocznia Wojenna Sp. z o.o. (PGZ SW) jest najstarszą polską stocznia działającą od 1922 roku, kontynuując działalność Stoczni Marynarki Wojennej. Stocznia oferuje usługi w zakresie: projektowania,

remontów, przebudowy, modernizacji, konserwacji jednostek Marynarki Wojennej, jednostek cywilnych i konstrukcji pływających, a także w zakresie nowych budów. Silne zaplecze techniczne, potencjał zarówno konstrukcyjny, jak i technologiczny może nie tylko utrzymać w gotowości technicznej okręty, lecz także wzmacniać i rozbudowywać siły morskie Marynarki Wojennej RP. Jako jedyna w Polsce Stocznia posiada w swych strukturach Ośrodek Uzbrojenia i Elektroniki, który specjalizuje się w projektowaniu, produkcji oraz serwisie systemów łączności, nawigacji, zabezpieczeń technicznych i sieci teleinformatycznych. W 2022 roku Spółka poszerzyła certyfikowany Zintegrowany System Zarządzania o kolejne dwa standardy: system zarządzania środowiskowego ISO 14001:2015 oraz system zarządzania bezpieczeństwem i higieną pracy ISO 45001:2018.

W 2021 r. Stocznia wdrożyła oprogramowanie służące do modelowania 3D, które będzie wykorzystywane przez pracowników Biura Konstrukcyjno-Technicznego między innymi do prowadzenia programu Miecznik. W trzecim kwartale 2022 r. uruchomione zostały prace nad przygotowaniem bazy danych pozwalającej na tworzenie projektów 3D oraz generowanie dokumentacji w oparciu o stworzone modele. Zakończenie tworzenia bazy planowane jest na pierwszy kwartał 2023 r.

W celu dostarczania najwyższej jakości okrętów, usług remontowych i modernizacyjnych dla Marynarki Wojennej RP oraz innych odbiorców spółka opracowała w kwietniu 2022 r. Strategię funkcjonowania spółki na lata 2022-2026. Przedmiotowy dokument uwzględnia zarówno wykonanie przez Spółkę umowy inwestycyjnej zawartej dn. 27.01.2017 r. pomiędzy PGZ SW a Polską Grupą Zbrojeniową S.A., jak i realizację projektu pn. „Zwiększenie zdolności produkcyjnych i remontowych Polskiej Grupy Zbrojeniowej S.A. oraz spółek zależnych w celu utrzymania potencjału krajowego przemysłu obronnego w zakresie realizacji zadań Modernizacji Technicznej Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej”, na który zostało udzielone „wsparcie niebędące pomocą publiczną”, a także wykonanie szeregu dalszych działań, skutkujących stworzeniem warunków dla prowadzenia rentownej działalności przedsiębiorstwa.

Stocznia jako członek konsorcjum wraz z Remontową Shipbuilding i Ośrodkiem Badawczo-Rozwojowym Centrum Techniki Morskiej realizującego program Kormoran II w 2022 roku przekazała na stan Marynarki Wojennej RP nowo zbudowany niszczyciel min ORP Albatros, będący drugim okrętem z serii trzech niszczycieli min typu Kormoran II. W ramach tego projektu PGZ SW dostarczyła systemy łączności wewnętrznej i zewnętrznej (wraz z integracją z urządzeniami kryptograficznymi), system zarządzania i dystrybucji wiadomościami taktycznymi MHS Hermes oraz zintegrowany system nawigacji zbudowany we współpracy z renomowaną kanadyjską firmą OSI. Za okręt ORP Albatros konsorcjum otrzymało wyróżnienie specjalne Ministra Obrony Narodowej w ramach Defender22.

W 2022 r. Spółka zakończyła w terminie umownym realizację dwóch gruntownych modernizacji okrętów dla Polskiej Marynarki Wojennej ORP Kościuszko i ORP Arctowski oraz naprawę jednostki SD-11.

Ponadto Stocznia podpisała kontrakty, które są istotne dla firmy z uwagi na wartość i wielkość zamówienia jak i złożoność projektów pod kątem konstrukcyjno-technologicznym. Są to:

- Dostawa nowoczesnego niszczyciela min PK KORMORAN II (258/4, 258/5, 258/6) dla Agencji Uzbrojenia (projekt realizowany w ramach konsorcjum z Remontową Shipbuilding S.A. i Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Centrum Techniki Morskiej S.A.),
- Modyfikacja trzech okrętów typu 151 dla Komendy Portu Wojennego Gdynia (projekt realizowany w ramach konsorcjum z Polską Grupą Zbrojeniową S.A.),
- Naprawa główna i dokowa TrB 639, TrB 643 i TrB 640 dla Komendy Portu Wojennego Świnoujście (projekt realizowany w ramach konsorcjum z Polską Grupą Zbrojeniową S.A. i Stoczną Remontową Nauta S.A.),
- Dostawa sekcji dennych dla Brytyjskiej Stoczni Rosyth Royal Dockyard Limited. Sekcje te zostaną wykorzystane do budowy fregat typ 31 dla Marynarki Wojennej Wielkiej Brytanii.

W ciągu 2022 roku PGZ Stocznia Wojenna zawarła umowy z firmami, które dostarczą nowoczesnych narzędzi do pracy oparte o technologie CNC, takie jak: przecinarka plazmowa, ciąg sekcji płaskich, robot spawalniczy, linia do prefabrykacji mikro paneli. Stocznia zamówiła projekt nowej infrastruktury

niezbędnej do realizacji Programu Miecznik i innych nowych projektów na rzecz Marynarki Wojennej RP, dzięki którym zostanie podniesiona wydajność i zwiększona jakość realizowanych projektów. Realizowane inwestycje przyspieszą inwestycje w kierunku przemysłu Stoczni 4.0 oraz pomogą stworzyć nowoczesne i konkurencyjne miejsca pracy. Podnosząc konkurencyjność na rynku pracy Stocznia wprowadziła indywidualne i systemowe podwyżki dla pracowników oraz wdrożyła nowoczesny system premiowy oparty na celach premiowych. Wszystkie podjęte działania mają na celu zwiększyć atrakcyjność stoczni jako pracodawcy w przemyśle okrętowym na Pomorzu.

Stocznia Remontowa NAUTA S.A. jest najstarszą cywilną stoczną remontową działającą w Polsce z 95 letnim doświadczeniem na rynku stoczniowym. Stocznia zajmuje się remontami cywilnych i wojskowych jednostek pływających. Nauta jest posiadaczem licznych certyfikatów pozwalających min. na realizację projektów dla Ministerstwa Obrony Narodowej w zakresie modernizacji okrętów Marynarki Wojennej RP.

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 jednostek pływających różnych typów, w tym statków, okrętów oraz platform offshore. Do Grupy należy także jedno z największych w Europie biur projektowych (Remontowa Marine Design & Consulting) oraz ponad 20 innych spółek, będących producentami i dostawcami wyposażenia morskiego i lądowego.

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, między innymi: promy pasażersko – samochodowe, statki zaopatrzeniowe, okręty wojenne, jednostki specjalistyczne oraz wielozadaniowe statki przeznaczone do obsługi szeroko pojętej branży offshore.

W 2022 roku stocznia przekazała łącznie cztery w pełni wyposażone jednostki pływające. Były to: niskoemisyjny prom pasażersko-samochodowy o napędzie LNG dla armatora British Columbia Ferries z Kanady (Salish Heron), dwa seryjne niszczyciele min projektu 258 Kormoran II (ORP Albatros i ORP Mewa) dla Marynarki Wojennej RP oraz statek pożarniczy Strażak-28 dla Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście.

Rok 2022 był kolejnym, w którym Remontowa Shipbuilding umocniła swoją pozycję jako producent jednostek specjalnych i sprawdzony dostawca okrętów dla polskiej Marynarki Wojennej. W czerwcu w Świnoujściu wicepremier i minister obrony narodowej zatwierdził umowę na kontynuację serii niszczycieli min typu Kormoran II, w ramach której Stocznia, jako lider konsorcjum, we współpracy z PGZ Stoczną Wojenną oraz spółką OBR CTM S.A. zbuduje trzy następne okręty tego typu (604, 605 i 606).

W listopadzie 2022 r. Saab, Agencja Uzbrojenia MON oraz Remontowa Shipbuilding podpisały kontrakt na zaprojektowanie, budowę, dostawę i wsparcie techniczne dwóch okrętów rozpoznania radioelektronicznego typu SIGINT (Signal Intelligence) w ramach programu pk. Delfin dla Marynarki Wojennej RP. Okręty te zbuduje w całości Remontowa Shipbuilding, która dostarczy kompletne platformy pływające, wyposażone w napęd i wszystkie urządzenia oraz systemy okrętowe, z wyjątkiem specjalistycznych systemów zwiadu radioelektronicznego. Dostawa okrętów firmie Saab, jako głównemu wykonawcy, nastąpi po przeprowadzeniu programu prób morskich tych jednostek. Systemy wywiadowcze, objęte klauzulą tajności, zostaną zainstalowane w Szwecji.

Remontowa Shipbuilding S.A. kontynuowała współpracę w ramach Konsorcjum PGZ-MIECZNIK, którego zadaniem jest budowa okrętów klasy fregata dla Marynarki Wojennej RP.

Pod koniec 2022 roku stocznia podjęła także współpracę przy budowie promów Ro-Pax dla spółki Polskie Promy, których wykonawcą jest Gdańska Stocznia „Remontowa” im. J. Piłsudskiego S.A., produkując bloki kadłuba na pierwszy prom o numerze budowy 101.

W programie produkcyjnym stoczni wg stanu na 31 grudnia 2022 r. było pięć jednostek, w tym:

- trzy seryjne niszczyciele min projektu 258 „Kormoran II” dla Polskiej Marynarki Wojennej,
- dwa okręty rozpoznania radioelektronicznego SIGINT dla Polskiej Marynarki Wojennej.

Gdańska Stocznia Remontowa S.A.

W roku 2022 stocznia wyremontowała 201 statków, wśród nich, m.in. promy Ro-Ro/Ro-Pax, chemikaliowce/produktowce, offshore, pogłębiarki, chłodniowce, kontenerowce, drobnicowce, masowce, samochodowce, zbiornikowce, ciężarowce (heavy-lift), jednostki wsparcia morskich farm wiatrowych (SOV). Przebudowała także sześć jednostek pływających.

Stocznia remontowała statki polskich armatorów, w tym m.in. promy Polonia, Skania (Unity Line), masowce – Isa i Rysy (PŻM), zbiornikowiec Ikarus III, statki offshore Bazalt II i Sylur (Lotos Petrobaltic), statki ratownicze - Kapitan Poinc, Orkan, Passat i Sztorm (Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa SAR), drobnicowiec Da Tong Yun (Chipolbrok), Dar Młodości (Uniwersytet Morski w Gdyni), holowniki WUŻ Gdańsk. Zainstalowała na statkach łącznie 48 systemów zarządzania wodami balastowymi (Ballast Water Treatment), wykorzystujących różne technologie oczyszczania tych wód, m.in. na promach Polonia i Skania.

Stocznia przeprowadziła remont dokowy kolejnego największego w swej historii statku – kontenerowca Northern Magnitude (300 m długości i 40 m szerokości).

Przebudowy objęły ogółem sześć statków. Remontowa zakończyła przebudowę Esvagt Dana, statku wsparcia offshore wind typu Rescue/Standby, który wyposażyla w sponsony, poprawiające jego stateczność oraz specjalne wyposażenie, w tym pomosty wieżowe dla techników pracujących na farmach wiatrowych.

Dwa kolejne projekty polegały na obniżeniu emisyjności oraz zwiększeniu bezpieczeństwa żeglugi i komfortu pasażerów. Na norweskich promach wycieczkowych Nordnorge i Nordkapp zmodernizowano systemy napędowe (m.in. wymiana gruszek dziobowych i modyfikacja pędników), zainstalowano systemy katalitycznej redukcji spalin, zwiększono przestrzeń pasażerską i dobudowano kabiny. Trzy kolejne przebudowy związane były z zamianą funkcji statków offshore na kablownce, służące do układania i naprawy podmorskich kabli telekomunikacyjnych. Na kablownce stocznia przebudowała statki typu PSV - Ile de Molene i Cable Vigilance. Do końca roku trwała przebudowa Ile d'Yeu, wcześniej pełniącego funkcję statku do układania rurociągów podmorskich na kablowniec, służący do układania i naprawy podmorskich łączy światłowodowych.

Remontowa przystosowała także dwa nowe promy, zbudowane w Chinach – Stena Estelle i Stena Ebba, - do wymogów bałtyckiej trasy Gdynia – Karlskrona. Na statkach zamontowano oznakowanie układu komunikacyjnego oraz informacyjnego dla pasażerów i załogi, zgodnie ze standardami obowiązującymi na promach Stena Line, zainstalowano dodatkowy układ wentylacji silników głównych oraz dodatkowe osłony wałów, zmodyfikowano wentylację w kilku pomieszczeniach, wykonano także prace konserwacyjno-malarskie.

Dnia 24 października, od cięcia pierwszych blach stocznia rozpoczęła produkcję pierwszego promu (nr budowy 101) Ro-Pax dla spółki Polskie Promy, na mocy kontraktu podpisanego w listopadzie 2021 r. Remontowa buduje trzy nowe niskoemisyjne promy Ro-Pax o napędach zasilanych przez LNG dla polskich armatorów. Dwa z nich będą eksploatowane przez spółkę Unity Line z Grupy PŻM, a jeden przez PŻB. Kadłub promu powstaje z 265 sekcji, które są łączone w 13 bloków (sześć bloków kadłuba i siedem bloków nadbudówki). Gotowe bloki, budowane zarówno przez Remontową, jak i kilka firm kooperacyjnych, stocznia scali w doku pływającym w kadłub promu, którego wodowanie zaplanowano na wrzesień 2023 r.

PLANOWANIE PRZESTRZENNE NA MORZU I LĄDZIE.

Postępowania w sprawie o wydanie pozwolenia na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich dla przedsięwzięć polegających na budowie morskich farm wiatrowych.

W 2022 r. Minister Infrastruktury prowadził postępowania w związku z umorzeniami postępowań o wydanie pozwolenia dla morskich farm wiatrowych dokonanymi na podstawie art. 106 ustawy z dnia 17 grudnia 2020 r. o promowaniu wytwarzania energii elektrycznej w morskich farmach wiatrowych, zwanej dalej „ustawą offshore”.

W lipcu i sierpniu 2022 r. Minister Infrastruktury złożył w czterech sprawach skargi kasacyjne do Naczelnego Sądu Administracyjnego. W dwóch sprawach skargi kasacyjne złożyli inwestorzy. Postępowania przed Naczelnym Sądem Administracyjnym zakończyły się w 2023 r.

Po umorzeniu na podstawie art. 106 ustawy offshore wszczętych i niezakończonych postępowań, do Ministra Infrastruktury wpłynęły wnioski o wydanie pozwolenia dla morskich farm wiatrowych. Część wniosków wpłynęła w listopadzie i grudniu 2021 r., pozostałe w styczniu i lutym 2022 r.

Minister Infrastruktury działając na podstawie ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, w 2022 r. prowadził postępowania zmierzające do wydania pozwoleń lokalizacyjnych dla morskich farm wiatrowych dla 11 obszarów w wyłącznej strefie ekonomicznej. Łącznie do Ministra Infrastruktury wpłynęły 132 wnioski o wydanie takiego pozwolenia. Do końca 2022 r. trwała ocena wniosków w ww. postępowaniach. Pierwsze wyniki zostały opublikowane przez Ministra Infrastruktury w styczniu 2023 r.

Zarządzanie nieruchomościami w granicach portów i przystani morskich.

W 2022 r. Minister Infrastruktury wydał 98 decyzji administracyjnych w trybie art. 3 ust. 1 ustawy o portach i przystaniach morskich, które były składową działań realizujących strategię rozwoju portów morskich, a także mających wpływ na rozwój edukacji morskiej.

Zgodnie z art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. poz. 1624, z późn. zm.) zgody ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, udzielonej w drodze decyzji administracyjnej, wymaga:

- 1) przeniesienie własności, użytkowania wieczystego, udziału we własności albo użytkowaniu wieczystym albo oddanie w użytkowanie wieczyste całości albo części nieruchomości,
- 2) oddanie całości albo części nieruchomości w użytkowanie, dzierżawę lub najem albo zawarcie innej umowy uprawniającej do korzystania lub pobierania pożytków z całości nieruchomości albo jej części przez okres powyżej 10 lat, także jeżeli strony zawierają kolejne umowy, których przedmiotem jest ta sama nieruchomość, albo zawarcie takiej umowy na czas nieoznaczony, której termin wypowiedzenia wynosi powyżej 10 lat

– w przypadku nieruchomości stanowiących własność Skarbu Państwa, jednostki samorządu terytorialnego albo podmiotu zarządzającego portem lub przystanią morską, położonych w granicach portów i przystani morskich.

System Informacji Przestrzennej Administracji Morskiej (SIPAM).

Administracja morską udostępnia swoje dane przestrzenne poprzez dedykowany geoportal. W 2022 roku kontynuowano prace związane z utrzymaniem i rozwojem portalu SIPAM, w efekcie czego:

- opublikowano i udostępniono do pobrania dane opracowane przez Urząd Morski w Gdyni, a pochodzące z nalotów dronem dla obszarów, w których niezbędne jest pozyskanie informacji o aktualnym przebiegu linii brzegowej bądź zagospodarowaniu terenu;
- opublikowano i udostępniono dane pochodzące z Monitoringu Brzegu Morskiego: ortofotomapę, LIDAR, numeryczny model terenu (NMT) oraz numeryczny model pokrycia terenu (NMPT) dla

obszaru będącego w zakresie terytorialnym Urzędu Morskiego w Gdyni, z wyłączeniem obszaru Zalewu Wiślanego;

- przetłumaczono wybrane części strony <https://sipam.gov.pl/> na język angielski oraz udostępniono kompozycję mapową 'English', gdzie wybrane dane oraz legenda dla nich prezentowana są w języku angielskim.

Współpraca międzynarodowa w obszarze morskiego planowania przestrzennego.

W 2022 roku kontynuowano współpracę transgraniczną w zakresie morskiego planowania przestrzennego. Przedstawiciele polskiej administracji morskiej uczestniczyli w spotkaniach Grupy Ekspertów państw członkowskich do spraw morskiego planowania przestrzennego (MSEG on MSP), Grupy roboczej HELCOM-VASAB do spraw morskiego planowania przestrzennego (HELCOM-VASAB MSP WG) oraz w Grupy roboczej ds. morskiego planowania przestrzennego w ramach Polsko-Niemieckiego Komitetu ds. Gospodarki Przestrzennej.

Celem Grupy ekspertów państw członkowskich ds. planowania przestrzennego obszarów morskich (MSEG MSP) jest doradztwo Komisji Europejskiej we wszystkich aspektach planowania przestrzennego obszarów morskich. W 2022 r. odbyły się dwa spotkania MSEG MSP: 22. w dniach 14-15 czerwca 2022 roku w Brukseli (spotkanie w formule hybrydowej) oraz 23. w dniu 12 grudnia 2022 roku (online). W ramach MSEG MSP została powołana w 2020 roku grupa ekspertów do danych do morskiego planowania przestrzennego (Technical Expert Group on MSP Data – TEG MSP). Celem jej prac jest omówienie możliwości i zaproponowanie rozwiązania jednolitego przedstawiania opracowywanych przez kraje UE morskich planów zagospodarowania przestrzennego. W prace tej grupy jest zaangażowany ekspert z Polski.

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 planów pozwoli na realizację regionalnych celów zawartych w Dyrektywie ustanawiającej ramy planowania przestrzennego obszarów morskich (2014/89/UE). W 2022 roku odbyło się jedno spotkanie online grupy: 24. w dniach 31 marca – 1 kwietnia. W 2022 roku kontynuowała prace także podgrupa HELCOM-VASAB do spraw danych przestrzennych do morskiego planowania przestrzennego (MSP Data Expert Sub-Group). W ramach MSP Data Expert Sub-Group odbyło się jedno posiedzenie online w dniu 22 września 2022 roku. Celem grupy jest wypracowanie rekomendacji w zakresie wymiany danych do morskiego planowania przestrzennego w odniesieniu do obszaru Morza Bałtyckiego. Przedstawiciel Polski jest przewodniczącym tej podgrupy.

W dniach 17-18 maja w Warszawie miało miejsce siódme spotkanie grupy roboczej ds. morskiego planowania przestrzennego w ramach Polsko-Niemieckiego Komitetu ds. Gospodarki Przestrzennej. Cele grupy roboczej to:

- wymiana informacji na temat strategii planowania przestrzennego na morzu w obu państwach,
- intensyfikacja transgranicznych konsultacji w sprawie planowania przestrzennego na obszarach morskich,
- utrwalenie współpracy jako uzupełnienie formalnych procedur konsultacji.

Stronę niemiecką reprezentują Federalne Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, Budownictwa i Ojczyzny (BMI), Federalny Urząd Żeglugi Morskiej i Hydrografii (BSH), Ministerstwo Energii, Infrastruktury i Rozwoju Kraju Meklemburgii-Pomorza Przedniego oraz Kancelaria Stanu Kraju Szlezwik-Holsztyn. Stronę polską reprezentuje Ministerstwo Infrastruktury oraz Urząd Morski w Szczecinie

RYBOŁÓWSTWO I PRZETWÓRSTWO RYB W POLSCE.

Grupa robocza Rady UE ds. Polityki Rybołówstwa.

Na forum UE w ramach przedmiotowej grupy roboczej prowadzone były prace nad projektem rozporządzenia ustalającego uprawnienia do połowów na rok 2023 w odniesieniu do niektórych stad ryb i grup stad ryb w Morzu Bałtyckim oraz zmieniającego rozporządzenie (UE) 2022/109 w odniesieniu do uprawnień do połowów w innych wodach. Prace grupy roboczej nad ww. rozporządzeniem zakończyły się. Rozporządzenie zostało przyjęte, przy poparciu Polski, podczas posiedzenia Rady ds. Rolnictwa i Rybołówstwa (AGRIFISH) w dniach 17-18 października 2022 r.

Program Fundusze Europejskie dla Rybactwa na lata 2021–2027.

Program Fundusze Europejskie dla Rybactwa został zaprojektowany jako instrument wsparcia dla podmiotów z sektora rybołówstwa na lata 2021-2027 i będzie współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury (EMFAF 2021-2027). Program ten stanowić będzie kontynuację Programu Operacyjnego „Rybactwo i Morze” wdrażanego w latach 2014 – 2020.

Główne cele Programu to:

- realizacja wspólnej polityki rybołówstwa, unijnej polityki morskiej oraz międzynarodowych zobowiązań Unii w dziedzinie zarządzania oceanami,
- promowanie zrównoważonego rybołówstwa i ochrony żywych zasobów morza,
- zapewnienie bezpieczeństwa żywnościowego dzięki dostawom produktów rybołówstwa i akwakultury,
- przyczynianie się do rozwoju zrównoważonej niebieskiej gospodarki, oraz zapewnienie zdrowego stanu, bezpieczeństwa i czystości mórz i oceanów, ochrony na nich, a także przyczynianie się do zrównoważonego zarządzania nimi.

W roku 2022 w resorcie rolnictwa prowadzone były prace nad opracowaniem i zatwierdzeniem programu Fundusze Europejskie dla Rybactwa. Prace te odbywały się w ramach krajowej procedury legislacyjnej, a następnie treść programu poddana została negocjacom z Komisją Europejską. Ostatecznie program został zatwierdzony w dniu 9 grudnia 2022 r. Decyzją Wykonawczą Komisji Europejskiej Nr C(2022)8957.

Program Fundusze Europejskie dla Rybactwa jest współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury w stosunku: wkład z EFMRA – 512 387 953,00 EUR środki krajowe – 219 594 837 EUR łącznie – 731 982 790,00 EUR.

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 2022 r. polska flota bałtycka liczyła łącznie 822 statków rybackich o łącznej zdolności połowowej 16 025,87 GT i 63 312,52 kW.

Z kolei, w tym samym czasie, polska flota dalekomorska liczyła 2 statki rybackie o łącznej zdolności połowowej 19 154,00 GT i 21 000,00 kW. Statki te prowadziły połowy wyłącznie na wodach poza obszarem Morza Bałtyckiego.

Zarządzanie żywymi zasobami morza.

Zarządzanie żywymi zasobami morza opiera się na jak najlepszej dostępnej wiedzy naukowej co do stanu żywych zasobów morza. Instytucją przygotowującą doradztwo naukowe dla głównych stad ryb poławianych komercyjnie jest Międzynarodowa Rada Badań Morza (ICES). Przygotowuje ona corocznie ocenę stanu zasobów na podstawie badań naukowych (rejsów badawczych) tych zasobów, w których uczestniczą jednostki naukowe wszystkich państw regionu, a także informacji przekazywanych przez rybaków oraz administrację państw członkowskich. W ocenę stanu zasobów ryb zaangażowany jest

również Komitet Naukowo-Techniczny i Ekonomiczny ds. Rybołówstwa (STECF). STECF odgrywa ważną rolę, wspomagając Komisję Europejską w formułowaniu kształtu polityki z zakresu zarówno planowania długoterminowego jak i nadzwyczajnych zamknięć obszarów połowowych, wydając miarodajną i szczegółową opinię naukową. Komitet ten odpowiada również za doradztwo w dziedzinie ekonomii i zagadnień społecznych. Przygotowane przez ICES i STECF corocznie oceny zawierają szeroką analizę stanu zasobów wykorzystywaną jako podstawę do przygotowania przez Komisję Europejską propozycji podziału kwot połowowych oraz długoterminowych propozycji na temat sposobów zrównoważonego zarządzania rybołówstwem na wodach europejskich. Kwoty połowowe są ustalane corocznie w drodze rozporządzenia Rady Unii Europejskiej, określającego wysokość tych kwot na obszarze Morza Bałtyckiego.

Zgodnie z art. 2. i art. 3 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zarządzanie żywymi zasobami morza jest jedną z tych dziedzin, które leżą w wyłącznych kompetencjach Unii Europejskiej. Państwa Unii Europejskiej wspólnie korzystają z ekosystemów morskich, od których zależy nasz sektor rybołówstwa. Działalność jednej floty wywiera zatem bezpośredni wpływ na przyszłe możliwości połowowe innych flot eksploatujących te same stada ryb i te same ekosystemy. Również handel produktami rybołówstwa jest wysoce zintegrowany. Polska, jak i pozostałe kraje UE, jest reprezentowana przez Komisję Europejską na forum organizacji międzynarodowych do spraw zarządzania rybołówstwem oraz regionalnych organizacji rybackich, jak i w dwustronnych umowach rybackich. Istotne jest zapewnienie odpowiedniego uwzględnienia interesów Polski w mandacie negocjacyjnym KE oraz reprezentowania interesów polskich przez KE na forum międzynarodowym. Ogólne kwoty połowowe na Morzu Bałtyckim ustalone dla Polski przez Radę UE na 2022 rok, określało rozporządzenie Rady (UE) 2021/1888 z dnia 27 października 2021 r. ustalające uprawnienia do połowów na rok 2022 w odniesieniu do niektórych stad ryb i grup stad ryb w Morzu Bałtyckim oraz zmieniające rozporządzenie (UE) 2021/92 w odniesieniu do uprawnień do połowów w innych wodach (Dz. Urz. UE L 384 z 29.10.2021, str. 1).

Poniższa tabela przedstawia wysokość ogólnych kwot połowowych dla UE i Polski na Morzu Bałtyckim na rok 2022:

Gatunek	Podobszary ICES	Kwota dla UE na rok 2022 (ton)	Ogólna kwota połowowa dla Polski na rok 2022 (ton)
Dorsz*	22-24	489	57
Dorsz*	25-32	595	159
Śledź	22-24	788	103
Śledź	25-27,28.2, 29 i 32	53 653	13 367
Szprot	22-32	251 943	73 969
Łosoś**	22-31	63 811	4 011
Gładzica	22-32	9 050	1 358

Tab. 8. Ogólne kwoty połowowe dla UE i Polski na Morzu Bałtyckim.

*kwoty połowowe przeznaczone wyłącznie na przyłów – zakaz ukierunkowanych połowów

**kwota łososia wyrażona w sztukach.

Krajowy podział ogólnych kwot połowowych na Morzu Bałtyckim, na 2022 rok, został zrealizowany w oparciu o przepisy ustawy z dnia 19 grudnia 2014 r. o rybołówstwie morskim (Dz. U. z 2023 r. poz. 475 z późn. zm.) i rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 15 lutego 2019 r. w sprawie szczegółowego sposobu podziału ogólnych kwot połowowych i dodatkowych kwot połowowych (Dz. U. poz. 370 z późn. zm.).

Połowry ryb.

W 2022 r. polska flota złowiła 162,6 tys. ton ryb morskich. Głównymi gatunkami były szproty (71,2 tys. ton), błękitki (20,7 tys. ton) oraz śledzie (18,7 tys. ton). Wprowadzony w połowie 2019 r. przez UE zakaz ukierunkowanych połowów dorsza w Morzu Bałtyckim kontynuowany był w 2022 r.

Przetwórstwo ryb.

Na koniec października 2022 r., liczba zakładów przetwórstwa rybnego w Polsce przetwarzających produkty rybołówstwa i uprawnione do wprowadzania do obrotu na rynek UE wyniosła 240 zakładów, z czego 18 miało zawieszoną działalność. Zakłady przetwórcze zatrudniały ok. 17,8 tys. osób.

Wielkość i wartość produkcji przetwórstwa rybnego w Polsce systematycznie zwiększa się w ostatnich latach. Szacuje się, że w 2022 r. zakłady przetwórstwa rybnego wyprodukowały 600 tys. ton produktów rybnych o wartości 15,8 mld zł. W strukturze produkcji dominowały ryby przetworzone lub zakonserwowane (252 tys. ton), filety świeże i mrożone (135 tys. ton) oraz ryby wędzone (104 tys. ton). Sytuacja ekonomiczno-finansowa zakładów przetwórstwa rybnego w ostatnich latach była dobra, ale charakteryzowała się zmiennością. Jednakże skokowy wzrost cen materiałów, surowców i nośników energii, sprawił że wynik finansowy netto za I półrocze 2022 r. był ujemny, a koszty przekroczyły wartość przychodów na poziomie branży o ponad 120 mln zł.

Popularyzacja produktów rybnych wśród konsumentów.

W 2022 r. na rynku można było zaobserwować zwiększone wysiłki marketingowe producentów akwakultury oraz przetwórców ryb w celu pozyskania nowych klientów i zwiększenia spożycia ryb. Zdecydowanie najczęściej przedsiębiorstw podejmowało działania promocyjne w kanale Digital, ze szczególnym uwzględnieniem SoMe - social media. W promocji terenowej (pokazy kulinarne i degustacje) ryb i produktów rybnych bardzo aktywne były organizacje rybackie, w tym lokalne grupy rybackie (ze szczególnym uwzględnieniem LGR Opolszczyzna, LGR Świętokrzyski Karp, Wolińskie Stowarzyszenie Rybaków, Towarzystwo Promocji Ryb). Na rynku ogólnopolskim szczególnie widoczne były trzy kampanie promocyjne w środkach masowego przekazu:

- kampania promująca łososie, pod marką towarową MOWI (głównie w TV i Digital),
- kampania promująca spożycie karpia, w kontekście promocji zrównoważonej akwakultury, przeprowadzona przez Polski Karp Sp. z o.o. Organizacja Producentów - szczególnie w TV, Digital, Outdoor oraz poprzez działania terenowe,
- promocja marki kawioru Antonius Caviar (głównie działania PR w prasie tradycyjnej i mediach elektronicznych).

Konsumpcja ryb.

Szacunkowe spożycie ryb i owoców morza w Polsce w 2022 r. oszacowano na poziomie 13,69 kg/osobę. Oznacza to, że w porównaniu do roku 2021 r. spożycie zmniejszyło się o ok. 4%. Najchętniej spożywane gatunki ryb to: mintaje (3,3 kg/osobę), śledzie (1,78 kg/osobę) oraz szproty (0,9 kg/osobę).

Produkcja w akwakulturze.

Szacuje się, że w 2022 r. odnotowano podobne jak w ubiegłych latach wyniki chowu i hodowli ryb w akwakulturze. Łączna produkcja ponad 30 gatunków ryb i skorupiaków przeznaczonych do konsumpcji wyniosła szacunkowo 44,1 tys. ton, w tym wyprodukowano 17,7 tys. ton karpia i 21,4 tys. ton pstrągów i innych łososiowatych.

Wymiana handlowa.

Szacuje się, że w 2022 r. wysłano za granicę ok. 535,3 tys. ton ryb i ich przetworów. Wartość eksportu wyniosła poniżej 13,5 mld zł, co ze wstępnych danych oznacza wzrost o ponad 1,9 mld zł w stosunku do roku 2021. Według grup towarowych eksportowano głównie przetwory i konserwy z ryb, produkty niekonsumpcyjne (głównie odpady) oraz filety i mięso rybne. Pod względem gatunków dominowały łososie (wędzone), śledzie i dorsze. Głównymi rynkami zbytu są kraje UE, głównie Niemcy, Włochy, Francja i Dania.

Import ryb i przetworów w 2022 r. został oszacowany na poziomie ok. 655,2 tys. ton o wartości ponad 14,6 mld zł. Zdecydowanie pogorszyło się ujemne saldo wymiany handlowej przetwórstwa rybnego i wyniosło 113 mln zł. W strukturze ilościowej importu dominowały produkty o niewielkim stopniu przetworzenia, które w zdecydowanej większości kierowane były do krajowych przetwórci (ryby świeże, chłodzone, mrożone oraz filety i mięso z ryb). Sprowadzano głównie ryby morskie. Wśród gatunków importowano przede wszystkim łososie, śledzie, makrele, mintaje i dorsze. Importowane łososie pochodziły głównie z Norwegii w postaci ryb świeżych. Najwięcej ryb i produktów rybnych Polska importowała z krajów skandynawskich m.in. Norwegii, Szwecji, Islandii, Danii.

Działania w ramach Porozumienia o ochronie małych waleni ASCOBANS.

Przedstawiciele MRiRW 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.

Ponadto, ASCOBANS analizuje i poszukuje rozwiązań w odniesieniu do ograniczania oddziaływania człowieka na małe walenie, zarówno od strony rybołówstwa (przyłów w sieci i zanieczyszczenie morza utraconymi narzędziami połowowymi), jak i transportu morskiego (zanieczyszczenie i hałas) czy turystyki (hałas, zanieczyszczenie morza). W 2022 r. przedstawiciele MRiRW brali aktywny udział we wszystkich najważniejszych spotkaniach Porozumienia odbywających się online, w tym w 18. Posiedzeniu grupy JASTARNIA (grupa skupiająca się na ochronie małych waleni – morświnów w obszarze Morza Bałtyckiego), 28-30 marca 2022 r. oraz 27. Spotkaniu Stron ASCOBANS AC (28-30 września 2022 r.). Podczas ASCOBANS AC, przedstawiciel MRiRW poprowadził spotkanie i został wybrany przewodniczącym AC ASCOBANS. Ponadto, dodatkowo pod egidą ASCOBANS odbyła się druga część warsztatów ds. zarządzania obszarami chronionymi pod kątem ochrony małych waleni (31.05-2.06, Helsinki).

Ochrona morświna bałtyckiego.

Główny Inspektorat Ochrony Środowiska realizuje monitoring akustyczny jedynego walenia Bałtyku - morświna. Wielkość detekcji tych zwierząt (dni pozytywnej detekcji – DPD) była wyższa w monitoringu krajowym, niż podczas badań przeprowadzonych w ramach międzynarodowego projektu SAMBAH, realizowanego prawie 10 lat temu. Może to oznaczać wzrost populacji tych zwierząt w polskich wodach i generalnie w Bałtyku.

Pod koniec 2020 r. regionalne forum ds. rybołówstwa w regionie Morza Bałtyckiego – BALTFISH przygotowało, przy udziale wszystkich państw członkowskich UE z regionu Morza Bałtyckiego, pierwszą wspólną rekomendację w celu ochrony morświna bałtyckiego przed przypadkowym połowem. W ramach tej rekomendacji wprowadzono propozycję środków ograniczania przypadkowych połowów w wybranych obszarach Natura 2000 Danii, Szwecji, Niemiec i Polski. Zgodnie z ww. rekomendacją, Polska powinna ograniczyć przypadkowy połów morświnów bałtyckich poprzez wprowadzenie:

- zamknięcia połowów sieciami stawnymi w obszarze Ostoja na Zatoce Pomorskiej Natura 2000 (PLH990002), oraz Wolin i Uznam Natura 2000 (PLH320019) w okresie listopad-styczeń;
- całkowitego zamknięcia dla połowów sieciami stawnymi obszaru Ławica środkowa przy granicy ze Szwecją;
- całorocznego obowiązku stosowania urządzeń odstraszających morświny od sieci – pingerów podczas używania sieci stawnych na całym obszarze Zatoki Puckiej.

Druga wspólna rekomendacja BALTFISH w zakresie ochrony morświna bałtyckiego przed przypadkowym połowem została przygotowana w 2021 r. i wprowadziła dodatkowo ograniczenie połowów sieciami stawnymi w jednym z obszarów chronionych Natura 2000 w Szwecji.

W dniu 15 grudnia 2021 r. Komisja Europejska w oparciu o obie wspólne rekomendacje BALTFISH przygotowała projekt aktu delegowanego wprowadzającego w życie ww. zaproponowane środki ograniczania przypadkowych połowów morświnów.

Jednocześnie, finalna wersja Rozporządzenia delegowanego Komisji Europejskiej (nr. 2022/303) z dnia 15 grudnia 2021 r. zmieniające rozporządzenie (UE) 2019/1241 w odniesieniu do środków mających na celu ograniczenie przypadkowych połowów populacji osiadłej morświna zwyczajnego z Bałtyku Właściwego (*Phocoena phocoena*) w Morzu Bałtyckim weszła w życie 25 lutego 2022 r.

W oparciu o ww. rozporządzenie, wprowadzono ograniczenia dla połowów narzędziami stawnymi jak ww. wymienione. Natomiast, w odniesieniu do kwestii zastosowania urządzeń odstrasżających walenie od sieci, pingerów na sieciach stawnych w obszarze Zatoki Puckiej, wprowadzono trzy miesięczny okres derogacji w celu zapewnienia rybakom możliwości wyposażenia się we właściwe urządzenia, i przepis zaczął obowiązywać od 1 czerwca 2022 r.

TURYSTYKA W REGIONACH NADMORSKICH.

Działalność turystyczna w obszarach nadmorskich w 2022 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 2022 r. zamieszkiwało je 1,6 mln osób (tj. 4,2% 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. W uzgodnieniu z Eurostatem dodatkowo gminy: Słupsk (gm. wiejska), Główny, Gniwino, Pruszcz Gdański (gm. wiejska), Cedry Wielkie, Koszalin (gm. miejska) i Sianów (gm. miejsko-wiejska) zostały uznane za nadmorskie po rozważeniu ich lokalizacji w odniesieniu do brzegu morza.

Obszary nadmorskie i górskie zajmują w Polsce niecałe 10% powierzchni, jednak na ich terenie skoncentrowana jest niemal połowa (46%) krajowej turystycznej bazy noclegowej; dotyczy to zarówno obiektów (45,8%), jak i miejsc noclegowych (46,1%).

Wg danych Głównego Urzędu Statystycznego¹ w 2022 r. na obszarach nadmorskich funkcjonowały 2 283 turystyczne obiekty noclegowe, które stanowiły 23,4% ogółu obiektów w kraju. W porównaniu z rokiem poprzednim liczba obiektów noclegowych na obszarach nadmorskich była mniejsza o 59, tj. o 2,5%. Baza noclegowa na obszarach nadmorskich ma charakter typowo sezonowy, znajduje się tu ponad połowa (53,9%) wszystkich obiektów sezonowych działających w Polsce. Najliczniejszą grupę obiektów tworzyły gościnne/kwatery prywatne – 842, które stanowiły 36,9% wszystkich obiektów działających na obszarach nadmorskich. Drugim rodzajem obiektów pod względem liczebności były ośrodki wczasowe – 455 (19,5%), a poza wymienionymi baza noclegowa obejmowała jeszcze m.in. 238 hoteli (10,4%), 223 zespołów domków turystycznych (9,8%), 142 inne obiekty hotelowe (6,2%), 74 pensjonaty (3,2%), 69 kempingów i pól biwakowych (3%), po 52 zakłady uzdrowiskowe i ośrodki szkoleniowo-wypoczynkowe (po 2,3%), 30 kwater agroturystycznych (1,3%) oraz 29 ośrodków kolonijnych (1,3%). Ponad 33% obiektów była dostępna dla turystów przez cały rok.

¹ Główny Urząd Statystyczny, Turystyka w 2022 roku, Warszawa, Rzeszów 2023, str. 55.

W końcu lipca 2022 r. turystyczne obiekty noclegowe położone w gminach nadmorskich dysponowały 216,0 tys. miejsc noclegowych, które stanowiły 27,7% wszystkich miejsc w obiektach noclegowych w Polsce. W odniesieniu do roku poprzedniego liczba miejsc noclegowych była mniejsza o 0,5% (1,1 tys.).

Wskaźnik gęstości bazy noclegowej w 2022 r. na obszarach nadmorskich wyniósł 27 miejsc na 1 km². Na obszarach nadmorskich największą liczbę miejsc noclegowych oferowały ośrodki wczasowe – 71,6 tys. (tj. 33,2% ogółu miejsc na tym terenie), hotele – 39,7 tys. (18,4%) oraz pokoje gościnne/kwatery prywatne – 22,0 tys. (10,2%). Wśród pozostałych rodzajów obiektów, po ok. 12 – 15 tys. miejsc było przygotowanych dla turystów w zespołach domków turystycznych, na kempingach i polach biwakowych, w innych obiektach hotelowych oraz zakładach uzdrowiskowych.

Wg danych GUS w 2022 r. w obiektach zlokalizowanych na obszarach nadmorskich przebywało 5,4 mln turystów, czyli 15,8% nocujących w obiektach turystycznych na terenie całego kraju. W porównaniu z rokiem poprzednim liczba turystów była większa o 1,4 mln., tj. o 36,1%. Na każde 1000 osób mieszkających na tych terenach przypadało średnio 3 399 turystów.

Zdecydowana większość turystów, bo 2,6 mln (49,1%) korzystała z noclegów w hotelach. Duża liczba turystów wybrała pobyt w ośrodkach wczasowych – 957,2 tys. (17,7%) i innych obiektach hotelowych – 479,7 tys. (8,9%), w zakładach uzdrowiskowych – 308,6 tys. (5,7%), a z pobytu w pokojach gościnnych lub kwaterach prywatnych skorzystało 249,5 tys. (4,6%) turystów. W porównaniu z 2021 r. zmniejszyła się liczba turystów nocujących na polach biwakowych (o 22,9 tys.), w schroniskach młodzieżowych (o 0,8 tys.) oraz w ośrodkach kolonijnych (o 0,2 tys.). W pozostałych rodzajach obiektów odnotowano wzrost liczby turystów korzystających z noclegów. W największym stopniu wzrosła liczba turystów przebywających w hostelach (59,2%), w hotelach (53,9%), zakładach uzdrowiskowych (42,1%) oraz w innych obiektach hotelowych (40,1%).

Wśród ogółu korzystających w 2022 r. z noclegów w turystycznych obiektach noclegowych 81,9% (4,4 mln) stanowili turyści krajowi, a 18,1% (1,0 mln.) – turyści zagraniczni. W odniesieniu do 2021 r. liczba turystów krajowych była większa o 986,3 tys. (28,7%), a turystów zagranicznych o 445,9 tys. (83,9%).

W Polsce szczyt sezonu turystycznego przypada na miesiące letnie. W 2022 r. w lipcu i sierpniu w turystycznych obiektach noclegowych położonych na obszarach nadmorskich przebywało 1,8 mln turystów (898,3 tys. w lipcu oraz 880,5 tys. w sierpniu). Stanowili oni łącznie 32,9% ogółu turystów przebywających w ciągu roku na tym obszarze. W 2021 r. odsetek korzystających z obiektów noclegowych w wymienionych miesiącach wyniósł 43,8%. Liczba udzielonych noclegów wyniosła 8,5 mln, co oznacza, że średnia długość pobytu turysty na obszarach nadmorskich w czasie wakacji wyniosła ok. 5 dni.

Stopień wykorzystania miejsc noclegowych w obiektach położonych na obszarach nadmorskich w 2022 roku wyniósł 47,7% i był o 7,3% wyższy od średniej dla kraju, a także o 4,4% wyższy w porównaniu z 2021 rokiem.

Działania Głównego Inspektora Sanitarnego i organów Państwowej Inspekcji Sanitarnej.

Główny Inspektor Sanitarny (GIS) wykonuje zadania związane z ochroną zdrowia publicznego wpisujące się w politykę morską państwa poprzez realizację działań przez podległe Graniczne Stacje Sanitarно-Epidemiologiczne (GSSE) w Gdyni, Szczecinie, Świnoujściu (do 31.12.2022 r.) i Elblągu z zakresu:

- nadzoru sanitarnego nad jednostkami pływającymi o polskiej i obcej przynależności:

- łącznie przeprowadzono 750 kontroli jednostek w celu wydania Świadectwa Zwolnienia Statku z Zabiegów Sanitarnych (Ship Sanitation Control Exemption Certificate (SSCEC)). Wydano taką samą liczbę certyfikatów;
- łącznie przeprowadzono 50 kontroli punktów medycznych na jednostkach o obcej przynależności celem wydania Certyfikatu Medycznego (Medical Certificate) dot. spełnienia minimalnych wymagań w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w celu zapewnienia wyższego poziomu leczenia na jednostkach pływających. Wydano taką samą liczbę certyfikatów;

- łącznie przeprowadzono 3 kontrole 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 1 013 kontroli;
 - nadzór sanitarny nad jednostkami pływającymi (promy pasażerskie, rekreacyjne i turystyczne) o polskiej przynależności odbywających rejsy po morskich wodach terytorialnych RP oraz morskich wodach wewnętrznych obejmujących polskie porty:
- łącznie przeprowadzono 2 257 kontroli;
 - nadzoru nad wszelkimi zabiegami dezynfekcyjnymi, dezynsekcijnymi 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:
- w Granicznej Stacji Sanitarno-Epidemiologicznej w Szczecinie prowadzony jest jeden z nielicznych w kraju - referencyjny punkt szczepień ochronnych dla marynarzy oraz osób podróżujących do wszystkich krajów świata. Łączna liczba szczepień w 2022 roku to 283;
 - poradnictwa z zakresu medycyny podróży oraz szczepień obowiązkowych i zalecanych oraz profilaktyki chorób zakaźnych i pasożytniczych:
- w 2022 roku udzielono 489 porad;
 - kontroli, zapobiegania i nadzoru nad przypadkami zachorowań na choroby zakaźne zawleczone drogą morską, przeprowadzanie wywiadów i dochodzeń epidemiologicznych;
 - 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 2022 roku pobrano 377 próbek 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.

Ponadto w związku z epidemią SARS-CoV-2 państwowi graniczni inspektorzy sanitarni prowadzili wzmożony nadzór nad przypadkami zachorowań na choroby zakaźne zawleczone drogą morską ze szczególnym uwzględnieniem COVID-19. W dobie epidemii prowadzone były konsultacje i analizy procedur w ramach zabezpieczenia przeciwepidemicznego w podległym terenie (przedsiębiorstwa portowe, stocznie i jednostki pływające). Prowadzone było poradnictwo z zakresu medycyny podróży oraz profilaktyki chorób zakaźnych i pasożytniczych oraz promocja zdrowia:

- propozycje obowiązkowych i zalecanych szczepień dostosowanych do celu i charakteru podróży, wieku pacjenta oraz indywidualnych wskazań zdrowotnych;
- wskazania do profilaktyki przeciwmalarycznej;
- przekazywanie zasad bezpiecznego zachowania w tropiku;
- wskazanie odpowiedniego wyposażenia apteczki podróży.

W przypadku wystąpienia zachorowania na COVID-19 wśród załóg statków przebywających lub remontowanych w podległych portach, prowadzone były działania polegające na nałożeniu kwarantanny lub izolacji, we współpracy z państwowymi powiatowymi inspektorami sanitarnymi w poszczególnych województwach w przypadku konieczności przekazywania dalszego nadzoru chorych zgodnie z miejscem zamieszkania. Podczas prowadzonych kontroli zwracano szczególną uwagę na przestrzeganie przepisów przeciwepidemicznych, w szczególności zapewnienia klientom środków dezynfekcyjnych, utrzymywania przez personel dystansu oraz stosowania środków ochrony osobistej.

Zarządzającym portami przekazywano informacje o zagrożeniach, informowano o aktualizowanych na bieżąco wytycznych oraz komunikatach dotyczących sytuacji epidemiologicznej znajdujących się na stronach Głównego Inspektoratu Sanitarnego i Ministerstwa Zdrowia.

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 kąpeli (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 2022 r. wydawane były oceny o bieżącej jakości wody w kąpielisku. W przypadku przekroczeń dopuszczalnych wartości ww. parametrów, wydawany jest zakaz kąpeli. Przywrócenie możliwości bezpiecznego kąpienia następuje po wykonaniu kolejnego badania wody, które potwierdzi brak przekroczeń. W sezonie kąpielowym w 2022 r. na 179 kąpielisk morskich dla 22 wydano ocenę bieżącą o nieprzydatności wody do kąpeli z uwagi na przekroczenia parametrów mikrobiologicznych.

Jednocześnie w trakcie trwania sezonu kąpielowego prowadzona jest wizualna ocena wody ze szczególnym uwzględnieniem zakwitów sinic, rozmnożenia się makro alg lub fitoplanktonu morskiego oraz obecności innych zanieczyszczeń stałych, które mogą mieć negatywny wpływ na zdrowie osób kąpiących się. W sezonie kąpielowym w 2022 r. na 179 kąpielisk morskich dla 77 wydawana była ocena bieżąca o nieprzydatności wody do kąpeli 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 z czynnikami środowiska wpływającymi na pojawianie się sinicowych zakwitów wody tj. dostępność soli biogenicznych (zwłaszcza fosforanów). W tym miejscu 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 pozwoliłyby 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 2022 r. cieszył się dużym zainteresowaniem 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, oraz pozwalał na świadomy wybór miejsca do rekreacji w skali całego kraju. Ponadto w sierpniu 2022 r. w związku z masowym śnięciem ryb na rzece Odrze, będącej bezpośrednim dopływem Morza Bałtyckiego, organy Państwowej Inspekcji Sanitarnej wytypowały (m.in. na terenie woj. zachodniopomorskiego) kąpieliska, na które potencjalnie mogły oddziaływać wody rz. Odry i prowadziły

wzmoczony nadzór nad jakością wody, również kąpielisk morskich w gminie Dziwnów, gminie Międzyzdroje i w m. Świnoujściu.

Działania Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

W związku z ratyfikacją przez Polskę w 2021 r. konwencji UNESCO o ochronie podwodnego dziedzictwa kulturowego i powierzeniem Dyrektorowi Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku (NMM) prowadzenia spraw należących do właściwości ministra kultury i dziedzictwa narodowego, związanych z podwodnym dziedzictwem kulturowym znajdującym się na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej, w 2022 r. w strukturze NMM powołano Sekcję ds. Ochrony Morskiego Dziedzictwa Kulturowego, której zadaniem jest realizacja powyższych zadań. Jednym z nich jest współpraca z organami administracji publicznej w sprawach ochrony zabytków, a także świadczenie pomocy wojewódzkim konserwatorom zabytków, w szczególności przy dokonywaniu oględzin obiektów podwodnego dziedzictwa kulturowego. Taka współpraca odbywała się dotychczas jedynie z instytucjami pomorskimi. Województwo zachodniopomorskie i wody do niego przyległe nie były do tej pory objęte działaniami NMM. Mając to na uwadze NMM zorganizowało spotkania konsultacyjne z Urzędem Morskim w Szczecinie, Akademią Morską (obecnie Politechnika Morska w Szczecinie) oraz Zachodniopomorskim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków. Efektem prowadzonych rozmów było podpisanie w grudniu 2022 r. listu intencyjnego w zakresie współpracy dotyczącej ochrony podwodnego dziedzictwa kulturowego. Pierwsze wspólne prace polegające na inwentaryzacji wraków zostały zaplanowane na rok 2023.

Ponadto NMM i Uniwersytet Gdański aktualizowały umowę o współpracy polegającej m.in. na realizacji wspólnych prac badawczych, wymianie pracowników naukowych, doktorantów i studentów w trakcie realizacji badań terenowych, upowszechnianiu wyników prowadzonych wspólnie badań naukowych i przedsięwzięć edukacyjnych w postaci publikacji, komunikatów i artykułów oraz publikacji internetowych. Współpraca dotyczy również szeroko pojętej działalności dydaktycznej. Pierwszym wspólnym projektem był trzydniowy rejs statkiem R/V „Oceanograf”, w trakcie którego specjaliści Uniwersytetu Gdańskiego wykonali szczegółową dokumentację dna w obszarze wyznaczonym jako magazyn wraków.

W zakresie współpracy z Urzędem Morskim w Gdyni wykonano aktualizację danych o wrakach zlokalizowanych w akwenu podległym byłemu Urzędowi Morskiemu w Słupsku.

Na podstawie powierzenia Dyrektorowi NMM prowadzenia spraw należących do właściwości ministra właściwego do spraw kultury i ochrony dziedzictwa narodowego odnośnie ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, wydano ponad 180 opinii dotyczących lokalizacji morskich farm wiatrowych, kabli i inwestycji portowych, a także ustalono zakres ochrony wraków zlokalizowanych w ich obrębie.

Na podstawie porozumienia zawartego w 2005 r. z Wojewodą Pomorskim i powierzenia niektórych obowiązków Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków Dyrektorowi NMM, uzgodniono 5 wniosków na badania archeologiczne w obszarze morskich wód wewnętrznych i 30 wniosków na przeszukiwanie wraków zlokalizowanych w polskich obszarach morskich.

Ponadto opracowano uwagi do:

- projektu aktualizacji programu ochrony wód morskich,
- nowelizacji ustawy z 31 stycznia 1959 r. o cmentarzach i chowaniu zmarłych,
- projektu ustawy o zmianie ustawy o obszarach morskich i administracji morskiej,

Ponieważ do zadań NMM należy również inwentaryzacja i prowadzenie bazy danych obiektów podwodnego dziedzictwa kulturowego, a także pomoc Wojewódzkim Konserwatorom Zabytków Sekcji ds. Ochrony Morskiego Dziedzictwa kulturowego przy dokonywaniu oceny wartości zabytkowej obiektów podwodnych, realizowana jest współpraca w zakresie prac terenowych z Działem Badań Podwodnych NMM. W 2022 r. przeprowadzono oględziny nowo odkrytych wraków i ich elementów na Zalewie Wiślanym, w Helu, w porcie w Gdyni, w Poddąbiu i Łazach, a także pozostałości osadnictwa z epoki kamienia na Rybitwiej Mielźnie.

W 2022 roku Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku rozpoczęło realizację dwuletniego projektu pn. „Polsko-chorwacka wymiana doświadczeń w zakresie Konwencji UNESCO o ochronie podwodnego dziedzictwa kulturowego”. Projekt ma na celu promocję polskiego podwodnego dziedzictwa kulturowego w Chorwacji oraz rozwój współpracy pomiędzy Chorwacją a Polską w zakresie archeologii podwodnej i konserwacji zabytków. Partnerem przedsięwzięcia jest Ambasada Rzeczypospolitej Polskiej w Zagrzebiu. Chorwackim partnerem strategicznym projektu jest Międzynarodowe Centrum Archeologii Podwodnej – International Centre of Underwater Archaeology w Zadarze. W lipcu 2022 roku odbyła się wizyta specjalistów ze strony chorwackiej w oddziałach NMM oraz w czasie badań podwodnych w Pucku, a we wrześniu przedstawiciele NMM otworzyli w Zagrzebiu czasową wystawową plenerową „Archeologia podwodna w Polsce. Historia i perspektywy”, która omawiała dotychczasowe osiągnięcia oraz perspektywy w zakresie ochrony morskiego dziedzictwa kulturowego.

W sezonie 2022 Dział Badań Podwodnych NMM przeprowadził archeologiczne badania podwodne na dwóch stanowiskach: wrak tzw. szkuty rewskiej „Leopold” (wrak F33.14) oraz wrak (P5) łodzi klepkowej z XIII wieku w zatopionym średniowiecznym porcie w Pucku. W trakcie badań odsłonięto konstrukcje i wykonano dokumentację fotogrametryczną wraków, która umożliwiła stworzenie modeli 3D. Z wraków pobrano również próby drewna do datowania dendrochronologicznego i uściślenia ich chronologii. Wrak P5 został zabezpieczony na dnie in situ za pomocą geowłókniny.

W związku z powierzeniem przez Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego zadania prowadzenia bazy danych morskiego dziedzictwa kulturowego, przeprowadzono również inwentaryzację i monitoring stanu zachowania 11 zabytkowych wraków. Wstępnie rozpoznano fragment XVII-XVIII wiecznego drewnianego falochronu osłaniającego najstarsze północne wejście do portu w Gdańsku. W rejonie Helu-Bór rozpoznano drewniany wrak promu lub barki transportowej, z którego pobrano próby do datowania dendrochronologicznego.

W trakcie prac podwodnych zweryfikowano stan zachowania 8 zabytkowych dział złożonych na obszarze podwodnego magazynu wraków. W ich sąsiedztwie zatopiono i zabezpieczono nadstępkę drewnianego żaglowca odkrytą w czasie prac pogłębiarskich na terenie portu Gdynia.

Na zaproszenie Komendy Wojewódzkiej Policji w Krakowie realizującej szkolenia w ramach projektu pn. „Przestępczość przeciwko dobrom kultury i CITES” (CrimART) przedstawiono aktualny stan wiedzy o zagrożeniach dla podwodnego dziedzictwa kulturowego w polskich obszarach morskich. W szkoleniach udział wzięli funkcjonariusze polskiej Policji i Krajowej Administracji Skarbowej oraz przedstawiciele z Mołdawii, Cypru, Niemiec, Hiszpanii i Słowenii.

ZARZĄDZANIE MORSKIE.

Zespół Trójstronny ds. żeglugi i rybołówstwa morskiego.

Zespół Trójstronny ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego działa od listopada 2002 r. Został powołany na wniosek partnerów społecznych, przez Ministra Pracy i Polityki Społecznej. Z powodów organizacyjnych i merytorycznych, został umiejscowiony przy ministrze właściwym ds. gospodarki morskiej, który zapewnia jego obsługę w formie sekretariatu. Zadaniem Zespołu jest wypracowywanie wspólnych stanowisk w sprawach ważnych z punktu widzenia polityki państwa oraz interesów pracowników i pracodawców.

W skład Zespołu wchodzi przedstawiciele strony rządowej, strony pracowników oraz strony pracodawców. Strona pracowników reprezentowana jest przez przedstawicieli: Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, Federację Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków, Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy. Stronę pracodawców w Zespole reprezentują przedstawiciele wyznaczeni przez Związek Armatorów Polskich. Stronę rządową reprezentują przedstawiciele ministrów właściwych do spraw: gospodarki morskiej, rybołówstwa, finansów publicznych, pracy oraz zabezpieczenia społecznego. Ponadto, w pracach Zespołu biorą udział – z głosem doradczym – przedstawiciele innych organów administracji rządowej lub instytucji, właściwych dla branży morskiej, tj.: Polski Związek Przedsiębiorców Żeglugowych, Związek Agentów i Morskich

Przedsiębiorstw Rekrutacyjnych „APMAR”, oraz Dalekomorska Organizacja Producentów Ryb Sp. z o.o. W posiedzeniach Zespołu uczestniczy również Przewodniczący sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

W 2022 r. odbyło się jedno posiedzenie Zespołu. Na posiedzeniu tym poruszano kwestie związane z ratyfikacją Konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy nr 185 w sprawie dokumentów tożsamości marynarzy, funkcjonowaniem Zespołu roboczego ds. nowelizacji ustawy o pracy na morzu, ubezpieczeniami społecznymi polskich marynarzy, sytuacją w Morskiej Służbie Poszukiwania i Ratownictwa oraz sytuacją w Polskiej Żegludze Bałtyckiej S.A.

Zespół Trójstronny ds. prowadzenia dialogu społecznego w sektorze portów morskich.

Zespół Trójstronny ds. prowadzenia dialogu społecznego w sektorze portów morskich został powołany uchwałą nr 59 z dnia 25 kwietnia 2018 r. na wniosek strony pracowników i strony pracodawców Rady Dialogu Społecznego, przez Ministra Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej. Zespół z powodów organizacyjnych i merytorycznych, umiejscowiony jest przy Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, które zapewnia jego obsługę w formie sekretariatu. Celem Zespołu jest wypracowanie wspólnego stanowiska w sprawach ważnych z punktu widzenia polityki państwa wobec sektora, jego rozwoju i konkurencyjności oraz interesów pracowników dotyczących prawa pracy i pracodawców.

W skład Zespołu wchodzi przedstawiciele strony pracowników reprezentujący NSZZ „Solidarność”, Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, Forum Związków Zawodowych, strony pracodawców reprezentujący Konfederację Lewiatan, Pracodawców RP, Business Centre Club – Związek Pracodawców, oraz strony rządowej reprezentowanej przez przedstawicieli ministra właściwego ds. gospodarki morskiej i ds. żeglugi śródlądowej, ministra właściwego ds. pracy, ministra właściwego ds. gospodarki, ministra właściwego ds. transportu. Ponadto, w skład Zespołu, w charakterze doradczym wchodzi przedstawiciele Rad Interesantów Portów, Związku Małych Portów Morskich, Polskiego Stowarzyszenia Pilotów Morskich, Związku Zawodowego NSZZ „Solidarność” Polskiego LNG, Związku Zawodowego NSZZ „Solidarność” Pilotów Morskich, Zarząd Morskiego Portu Gdańsk, Zarząd Morskiego Portu Gdynia, Zarząd Morskich Portów Szczecin-Świnoujście.

W 2022 r. żadna ze stron dialogu społecznego nie zawnioskowała o zwołanie posiedzenia, stąd posiedzenie Zespołu nie odbyło się.

Międzyresortowy zespół ds. zagrożeń wynikających z zalegających w obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej materiałów niebezpiecznych.

W styczniu 2022 r. zakończył działanie Międzyresortowy Zespół do spraw zagrożeń wynikających z zalegających w obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej materiałów niebezpiecznych powołany Zarządzeniem Nr 150 Prezesa Rady Ministrów z dnia 25 września 2020 r. (M.P. poz. 887), zmienionym Zarządzeniem nr 42 Prezesa Rady Ministrów z dnia 26 kwietnia 2021 r. (M.P. poz. 406). Sprawozdanie z prac Zespołu zostało przekazane Kancelarii Prezesa Rady Ministrów w dniu 12 stycznia 2022 r. Rada Ministrów przyjęła je w dniu 19 stycznia 2022 r. Zgodnie z § 13 ust. 4 ww. Zarządzenia Nr 150 z dniem zatwierdzenia przez Radę Ministrów sprawozdania Zespół został zniesiony. W rezultacie przeprowadzonych prac Zespół wypracował następujące rekomendacje dla Rady Ministrów:

- powołanie nowym zarządzeniem Prezesa Rady Ministrów na okres do 2027 r. z możliwością przedłużenia, zespołu do spraw materiałów niebezpiecznych zalegających w obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej, którego zadaniem byłoby w szczególności koordynowanie współpracy resortów, w których kompetencjach leżą działania związane z monitorowaniem i neutralizacją zagrożeń powodowanych przez zatopione materiały niebezpieczne;
- zabezpieczenie finansowania niezbędnego dla obsługi pracy zespołu oraz zrealizowania operacji przebadania i zneutralizowania dwóch najbardziej zagrażających środowisku morskemu wraków: Franken i Stuttgart;

- zlecenie zespołowi przygotowania projektu przepisów o charakterze specjalnym (na poziomie ustawowym) regulujących kompleksowo kwestie związane z ewentualnym usuwaniem zagrożeń spowodowanych przez materiały niebezpieczne zatopione w obszarach morskich RP.

W wyniku zatwierdzonych przez Radę Ministrów rekomendacji w styczniu 2022 r. rozpoczęto prace nad projektem zarządzenia powołującego nowy zespół, które obejmowały konsultacje wewnątrzresortowe, międzyresortowe oraz uzgodnienia na forum Komitetu Rady Ministrów.

Zarządzenie nr 345 Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 października 2022 r. w sprawie Międzyresortowego Zespołu do spraw materiałów niebezpiecznych zalegających na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej (M.P. poz. 1042) zostało opublikowane 2 listopada 2022 r. i weszło w życie 16 listopada 2022 r. Następnie rozpoczęto prace przygotowawcze do pierwszego posiedzenia Zespołu, w tym ustalenie listy przedstawicieli Członków Zespołu – ministrów wskazanych w Zarządzeniu. Do zadań Zespołu należy w szczególności:

- koordynowanie współpracy organów administracji publicznej w zakresie zatopionych materiałów niebezpiecznych;
- rekomendowanie działań w celu identyfikacji materiałów niebezpiecznych zalegających na dnie morskim;
- rekomendowanie działań mających na celu dostosowanie monitoringu i sposobów neutralizacji do zidentyfikowanych zagrożeń;
- monitorowanie obowiązujących przepisów pod kątem ich adekwatności do zmieniającego się stanu rzeczy i przygotowywanie rekomendacji ewentualnych dalszych zmian w przepisach.

Zakończenie

Dokument pt.: „Raport z realizacji polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej w 2022 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.

W obliczu zmiany architektury bezpieczeństwa na kontynencie europejskim wywołanym napaścią Federacji Rosyjskiej na Ukrainę w dniu 24 lutego 2022 r. sektor gospodarki morskiej stanął przed nowymi zagrożeniami i wyzwaniem. Wojna w Ukrainie pokazała, jak ważny jest swobodny import surowców energetycznych przywożonych drogą morską, jak istotne jest zachowanie wolności i bezpieczeństwa żeglugi oraz wzmocnienie bezpieczeństwa infrastruktury krytycznej i innych kluczowych instalacji znajdujących się w obszarach morskich. Działania wojenne wskazały na potrzebę modernizacji jednostek odpowiedzialnych za ochronę morskiej infrastruktury krytycznej oraz ochrony morskich granic państwa. Konflikt zbrojny w Ukrainie oraz będące jego efektem światowe sankcje nałożone na Federację Rosyjską spowodowały zwiększony popyt na nośniki energii transportowane drogą morską z innych kierunków świata. Doprowadziło to do stworzenia nowych połączeń transportowych i nowych łańcuchów dostaw. W 2022 r. całkowite przeładunki w 10 największych portach na Bałtyku zwiększyły się w porównaniu z rokiem ubiegłym.

Od początku wojny na Ukrainie polskie porty morskie zaangażowane były w obsługę produktów handlu zagranicznego Ukrainy, w tym m.in. uczestniczyły w eksporcie zboża ukraińskiego. W związku z blokadą ukraińskich portów nastąpiła konieczność przetransportowania zalegających w ukraińskich portach produktów rolnych do Polski w celu ich dalszej dystrybucji do odbiorców w krajach Afryki. W skrajnie trudnych uwarunkowaniach uwidoczniła się newralgiczna rola polskich portów, kluczowych nie tylko dla gospodarki, lecz także bezpieczeństwa. Wyzwaniem dla polskich portów było również rozdysponowanie sprowadzanego drogą morską węgla w związku z kryzysem energetycznym wywołanym wojną na Ukrainie. W obu powyższych kwestiach polskie porty sprostały wyzwaniom, co przełożyło się na historycznie wysokie wyniki przeładunkowe w grupach towarów węgiel oraz zboża. Ponadto jednym z następstw wojny było wstrzymanie przez Rosję dostaw ropy naftowej do Polski, co uwypukliło tym samym strategiczną rolę Naftoportu.

Na transport morski w 2022 r. nadal duży wpływ miała także pandemia Covid-19. Chociaż w 2022 r. zostały zniesione w Polsce wszystkie ograniczenia związane z pandemią dotyczące transportu, nadal był odczuwalny wpływ Covid-19 na funkcjonowanie handlu międzynarodowego, wywołany głównie objęciem kwarantanną portów chińskich, co powodowało dalsze zakłócenia w łańcuchu dostaw.

Biorąc pod uwagę cały 2022 r. w przypadku polskich portów wzrosły obroty ładunkowe oraz liczba statków zawijających do polskich portów morskich, zmalał natomiast ruch pasażerów. Według stanu na koniec 2022 r. morską flotę transportową tworzyła taka sama liczba jednostek jak przed rokiem, natomiast w wyniku przeklasyfikowań wzrosła ich łączna nośność i pojemność brutto. Liczba jednostek polskiej floty rybackiej zwiększyła się o 1 statek, łączna moc silników wzrosła o 0,1%, natomiast pojemność brutto pozostała na poziomie sprzed roku. Obroty ładunkowe w portach morskich w 2022 r. wyniosły 119,0 mln ton, tj. o 23,1% więcej niż w 2021 r. Wzrost obrotów odnotowano w Gdańsku (o 40,3%), Świnoujściu (o 16,5%), Szczecinie (o 13,2%) oraz Gdyni (o 1,5%), natomiast spadek w Policach (o 11,9%). Biorąc pod uwagę konflikt zbrojny na Ukrainie oraz jego wpływ na polską gospodarkę należy stwierdzić, iż polskie porty sprostały wyzwaniom w danym okresie, na co wskazuje wzrost obrotów względem roku poprzedniego.

W 2022 r. kontynuowane były działania na rzecz rozwoju polskich portów morskich, w tym w ramach realizowanego „Programu rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku”, tj. strategicznego dokumentu rządowego, który w całości dedykowany jest problematyce rozwoju polskich struktur portowych. Zarządy portów oraz administracja morska realizowały działania dotyczące rozwoju zarówno infrastruktury portowej, jak i dostępowej do portów morskich od strony morza i lądu, które skutkowały dalszym zwiększaniem ich potencjału przeładunkowego.

Wśród najważniejszych inwestycji, które realizowano w 2022 r. była modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 m realizowana przez Urząd Morski w Szczecinie, mającego strategiczne znaczenie dla polskiej gospodarki i bezpieczeństwa państwa. Inwestycja jest niezbędna dla dalszego rozwoju portów morskich Szczecin i Świnoujście, a także zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi na torze wodnym Świnoujście-Szczecin. W 2022 r. zakończono wszystkie prace oraz uzyskano pozwolenia na użytkowanie toru.

Kluczowym działaniem inwestycyjnym była kontynuacja prac realizowanych przez Urząd Morski w Gdyni związanych z inwestycją pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”. Zakończono prace budowlane w ramach I etapu, a w dniu 17 września 2022 r. nastąpiło uroczyste oficjalne otwarcie kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną. Inwestycja umożliwi swobodny przepływ jednostek pomiędzy Zalewem Wiślanym a Zatoką Gdańską. Jednocześnie kontynuowano prace w ramach II i III etapu.

Polskie porty podlegały dalszemu unowocześnianiu oraz rozwijany był ich wymiar cyfrowy. W 2022 r. został oddany do użytku nowy terminal promowy w Gdyni zrealizowany w ramach idei zrównoważonego rozwoju (greenport). Zarządy portów Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście kontynuowały działania związane m.in. z realizacją najważniejszych inwestycji - Port Centralny w Gdańsku, Port Zewnętrzny w Gdyni, Terminal Kontenerowy w Świnoujściu. Kluczowe inwestycje ukierunkowane są na zwiększenie zdolności przeładunkowej portów, poprawę bezpieczeństwa uczestników obrotu portowego oraz ograniczenie negatywnego wpływu działalności portowej na środowisko naturalne, jak również zdrowie i życie ludzi.

Na szczeblu krajowym zakończono m.in. prace legislacyjne nad ustawą z dnia 12 maja 2022 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków wdrażającą dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, zmieniającą dyrektywę 2010/65/UE i uchylającą dyrektywę 2000/59/WE. Przyjęto również ustawę z dnia 7 lipca 2022 r. o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, obejmującą morskie farmy wiatrowe oraz zespoły urządzeń do wyprowadzania mocy certyfikacją realizowaną przez uznane organizacje posiadające upoważnienie do realizacji tych zadań udzielone przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

Na forum UE prezydencja francuska w ramach swoich priorytetów koncentrowała się na dekarbonizacji transportu, wzmocnieniu atrakcyjności sektora transportu oraz na warunkach pracy w sektorze morskim. W ramach dekarbonizacji transportu morskiego wskazano na konieczność sprawnego przeprowadzenia prac nad projektem rozporządzenia ws. stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim (FuelEU Maritime), który jest jednym z elementów pakietu Fit for 55 (Gotowi na 55). Podczas francuskiego przewodnictwa w Radzie prowadzono również prace nad poprawą bezpieczeństwa morskiego poprzez rewizję Dyrektywy ws. stateczności (zmiana dyrektywy 2003/25/WE w odniesieniu do włączenia ulepszonych wymogów stateczności i dostosowania jej do wymogów stateczności określonych przez Międzynarodową Organizację Morską). W ramach grupy roboczej Rady ds. żeglugi wypracowywano m.in. skoordynowane stanowiska państw członkowskich na posiedzenie Rady Międzynarodowej Organizacji Morskiej, na którym poruszano kwestie bezpieczeństwa związane z rosyjską agresją na Ukrainę. Ponadto rozpoczęto prace nad wnioskiem ws. inicjatywy FuelEU Maritime w Parlamencie Europejskim. W ramach prezydencji francuskiej odbyło się łącznie dziesięć posiedzeń Grupy roboczej Rady do Spraw Morskich w formatach Zintegrowana Polityka Morska (WP IMP) oraz Europejska Strategia Bezpieczeństwa na Morzu (WP EUMSS). Podczas spotkań Grupy wypracowano m.in. Wspólną Deklarację UE na Konferencję Narodów Zjednoczonych ws. Oceanów (UNOC 2022).

Prezydencja Czech w II połowie 2022 r. kontynuowała prace związane z dekarbonizacją transportu, promując przyjazne dla środowiska rodzaje transportu oraz rozwój infrastruktury paliw alternatywnych. Jednocześnie w swoich pracach koncentrowała się na rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) w celu rozwoju połączeń transportowych między państwami członkowskimi. W ramach

prezydencji czeskiej odbyło się piętnaście posiedzeń grupy roboczej Rady Unii Europejskiej ds. żeglugi. Głównymi tematami prac były przygotowania do trilogów w zakresie inicjatywy FuelEU Maritime i zmiany dyrektywy dotyczącej wymogów stateczności statków typu ro-ro. W ramach prezydencji czeskiej odbyło się dziesięć posiedzeń Grupy roboczej Rady do Spraw Morskich, której prace w zakresie WP IMP skupiały się m.in. nad wypracowaniem konkluzji Rady w sprawie międzynarodowego zarządzania oceanami.