

RAPORT Z REALIZACJI POLITYKI MORSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ W 2021 ROKU

Warszawa, grudzień 2022 r.

Wstęp	6
DZIAŁANIA LEGISLACYJNE W ZAKRESIE POLITYKI MORSKIEJ.....	7
Przyjęte akty prawne w 2021 roku.....	7
Rozporządzenia.....	8
Prace nad projektami ustaw w 2021 roku.....	9
DZIAŁANIA RZĄDU RP W ZAKRESIE POLITYKI MORSKIEJ.....	11
Prace nad projektem Krajowego Planu Odbudowy.....	11
Realizacja priorytetowych zadań na rzecz rozwoju gospodarki morskiej.....	12
Wybrane inwestycje morskie realizowane w 2021 r. współfinansowane ze środków unijnych, w tym w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.....	17
Realizowane inwestycje związane z rozwojem infrastruktury kolejowej.....	23
Realizacja inwestycji związanych z rozwojem śródlądowych dróg wodnych.....	29
Umowy w sprawie unikania podwójnego opodatkowania.....	30
Uczestnictwo w pracach grup roboczych na forum UE i w układzie regionalnym.....	32
Współpraca bałtycka.....	38
Uczestnictwo w pracach komitetów i podkomitetów na forum IMO oraz innych organizacji.....	40
Zaangażowanie Rzeczypospolitej Polskiej na forum ONZ w dziedzinie prawa morza.....	42
DZIAŁANIA NA RZECZ UPROSZCZENIA PROCEDUR W ZAKRESIE ODPRAW TOWARÓW W POLSKICH PORTACH MORSKICH.....	43
Wdrażanie mechanizmów ułatwiających działalność w transporcie morskim.....	43
Uczestnictwo Krajowej Administracji Skarbowej w międzynarodowych działaniach kontrolnych.....	46
Funkcjonowanie Wydziału Morskiego Zwalczenia Przestępczości Pomorskiego Urzędu Celno-Skarbowego.....	47
DZIAŁALNOŚĆ AKADEMII MORSKICH ORAZ UCZELNI PROWADZĄCYCH KIERUNKI ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ POLITYKI MORSKIEJ RP.....	48
Uniwersytet Morski w Gdyni.....	48
Akademia Morska w Szczecinie.....	52
Akademia Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte w Gdyni.....	58
Uniwersytet Szczeciński.....	61
Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie.....	62
Politechnika Gdańska.....	65
POLITYKA MORSKA RP W ODNIESIENIU DO REGIONU ARKTYKI I ANTARKTYKI.....	68
Zaangażowanie Rzeczypospolitej Polskiej w regionie Arktyki i Antarktyki.....	68
OCHRONA ŚRODOWISKA MORSKIEGO.....	71

Działania na rzecz ochrony środowiska morskiego na forum IMO.	71
Działania na rzecz ochrony środowiska morskiego na forum UE.	72
Działania w ramach Ramowej Dyrektywy w sprawie Strategii Morskiej.....	72
Działania w ramach Konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego.....	74
Konferencja Ministerialna w ramach Komisji Ochrony Środowiska Morskiego Bałtyku – Komisji Helsińskiej (HELCOM).	74
Działania w ramach Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego.	79
BEZPIECZEŃSTWO ŻEGLUGI.	81
Działania Państwowej Komisji Badań Wypadków Morskich.	81
Międzyresortowy Zespół do spraw zagrożeń wynikających z zalegających w obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej materiałów niebezpiecznych.	82
Działania Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (SAR).	83
Działania Straży Granicznej.	84
Działania Państwowej Straży Pożarnej.....	88
Działania Policji.	88
Działania Marynarki Wojennej RP.....	90
Działania Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej.	92
WZMOCNIENIE BEZPIECZEŃSTWA ENERGETYCZNEGO KRAJU.....	95
Działania na rzecz stworzenia ram prawnych dla morskiej energetyki odnawialnej w 2021 r.	96
Porozumienie sektorowe na rzecz rozwoju morskiej energetyki wiatrowej w Polsce.	97
Współpraca międzynarodowa w dziedzinie morskiej energetyki wiatrowej.	98
RACJONALNE KORZYSTANIE Z ZASOBÓW NATURALNYCH ŚRODOWISKA MORSKIEGO.	99
SYTUACJA PRZEMYSŁU STOCZNIOWEGO.	101
Rynek stoczniowy w 2021 r.....	101
Fundusz Rozwoju Spółek S.A.....	102
Stocznia Szczecińska „Wulkan” Sp. z o.o.....	103
Morska Stocznia Remontowa „Gryfia” S.A.....	104
Stocznia Remontowa NAUTA S.A.	105
Stocznia Marynarki Wojennej S.A. / PGZ Stocznia Wojenna.	106
Remontowa Holding.....	106
Remontowa Shipbuilding S.A.....	107
Gdańska Stocznia Remontowa S.A.....	107
Grupa Przemysłowa Baltic/Baltic Operator/Stocznia Gdańska/Energomontaż Północ Gdynia.....	108
PLANOWANIE PRZESTRZENNE NA MORZU I LĄDZIE.	109

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.	109
System Informacji Przestrzennej Administracji Morskiej (SIPAM).	109
Aktywność przedstawicieli Rzeczypospolitej Polskiej na forum międzynarodowym.	110
RYBOŁÓWSTWO I PRZETWÓRSTWO RYB W POLSCE.	111
Grupa Robocza Rady UE ds. Polityki Rybołówstwa.	111
Program Fundusze Europejskie dla Rybactwa na lata 2021–2027.	111
Polityka rybołówstwa poza obszarem Morza Bałtyckiego.	112
Informacja o polskiej flocie rybackiej.	112
Zarządzanie żywymi zasobami morza.	113
Przetwórstwo ryb.	114
Konsumpcja ryb.	114
Popularyzacja produktów rybnych wśród konsumentów.	114
Wspieranie organizacji producenckich.	114
Wymiana handlowa.	115
Działania w ramach Porozumienia o ochronie małych waleni ASCOBANS.	115
Ochrona morświna bałtyckiego.	115
TURYSTYKA W REGIONACH NADMORSKICH.	116
Działalność turystyczna w obszarach nadmorskich w 2021 r.	116
Działania Głównego Inspektora Sanitarnego i organów Państwowej Inspekcji Sanitarnej.	118
Działania Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku.	120
ZARZĄDZANIE MORSKIE.	121
Zespół Trójstronny ds. żeglugi i rybołówstwa morskiego.	121
Zespół Trójstronny ds. prowadzenia dialogu społecznego w sektorze portów morskich.	122
Zespół Trójstronny ds. przemysłu stocznioowego.	122
Zakończenie	124

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 2021 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 2021 roku.

- Ustawa z dnia 30 marca 2021 r. o zmianie ustawy o podatku akcyzowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 694 z późn. zm.).

Ustawa rozszerzyła katalog warunków niezbędnych dla zastosowania zwolnienia od akcyzy dla wyrobów energetycznych przeznaczonych do celów żeglugi. Nowym warunkiem zwolnienia jest obowiązek wpisywania środków transportu wodnego (takich jak statki czy jachty), zużywających ww. wyroby energetyczne do celów żeglugi, do rejestrów prowadzonych dla nich na mocy odrębnych ustaw, o ile taki obowiązek wynika z tych przepisów.

Ponadto, wprowadzono możliwość udostępnienia online organom Krajowej Administracji Skarbowej danych z rejestru statków rybackich w celu zlikwidowania wymogu pozyskania dodatkowych dokumentów od podmiotów zużywających paliwo żeglugowe (zmiana ustawy o rybołówstwie morskim). Dostęp online pozwoli na bieżąco analizować dostawy paliw żeglugowych zwolnionych od akcyzy do poszczególnych statków tankowanych z nabrzeża portów, gdzie paliwo jest dostarczane drogowymi i kolejowymi środkami transportu monitorowanymi w ramach ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi (Dz. U. z 2021 r. poz. 1857).

- Ustawa z dnia 23 lipca 2021 r. o zmianie ustawy o pracy na morzu (Dz. U. poz. 1653).

W 2021 r. zakończono prace legislacyjne, których celem była implementacja do polskiego prawa zmian wynikających z poprawek do Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. (Konwencja MLC), które zostały przyjęte przez Specjalny Trójstronny Komitet w dniu 27 kwietnia 2018 r., a następnie zostały zatwierdzone przez Międzynarodową Konferencję Pracy w dniu 5 czerwca 2018 r. Poprawki te podnoszą poziom ochrony praw pracowniczych marynarzy w przypadku przetrzymywania na statku w wyniku piractwa lub zbrojnej napaści na statek. Przedmiotowe poprawki weszły w życie w dniu 26 grudnia 2020 r., gdyż do końca wyznaczonego terminu, tj. do dnia 26 czerwca 2020 r. sprzeciwu nie złożyło więcej niż 40% państw - stron Konwencji.

Ponadto, celem ustawy, obok implementacji poprawek z 2018 r. do Konwencji MLC, była przede wszystkim poprawa funkcjonowania i czytelności ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. z 2020 r. poz. 1353) przez naniesienie korekt zgodnych z obowiązującymi przepisami międzynarodowymi i krajowymi, a będącymi wynikiem kilkuletniej praktyki w stosowaniu jej przepisów. Zmiany te zostały wypracowane przez Zespół Trójstronny do spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego.

- Ustawa z dnia 11 sierpnia 2021 r. o gatunkach obcych (Dz. U. poz. 1718).

Ustawa o gatunkach obcych uzupełnia przepisy unijne zawarte w rozporządzeniu w sprawie działań zapobiegawczych i zaradczych w odniesieniu do wprowadzania i rozprzestrzeniania inwazyjnych gatunków obcych. Rozporządzenie UE reguluje między innymi kwestie listy inwazyjnych gatunków obcych (IGO) stanowiących zagrożenie dla UE oraz listy IGO stanowiących zagrożenie dla państwa członkowskiego, kontroli unijnych granic, raportowania, wzajemnego powiadamiania oraz współpracy między państwami członkowskimi.

Zaproponowane w ustawie rozwiązania mają przyczynić się do eliminacji lub zminimalizowania negatywnego wpływu gatunków obcych na rodzimą przyrodę, usługi ekosystemowe, gospodarkę oraz ludzkie zdrowie. Określa ona również podmioty właściwe do podejmowania działań zaradczych wobec IGO stanowiących zagrożenie dla UE i stanowiących zagrożenie dla Polski, czy sposób przekazywania informacji o nowych stanowiskach tych gatunków. Przy zwalczaniu IGO współpracować będą różne służby państwowe, w tym organy ochrony przyrody, organy celne, myśliwi, leśnicy, zarządcy wód, Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego, a także zarządcy nieruchomości.

- Uchwała Rady Ministrów nr 104/2021 z dnia 30 lipca 2021 r. w sprawie terminala instalacyjnego dla morskich farm wiatrowych (RM-06111-82-21).

Warunkiem zapewnienia skutecznego rozwoju morskiej energetyki wiatrowej na Bałtyku w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej, w tym osiągnięcia celów „Polityki energetycznej Polski do 2040 r.”, pozostaje stworzenie odpowiedniego zaplecza portowego do obsługi morskich farm wiatrowych, dzięki któremu uda się m.in. zwiększyć bezpieczeństwo energetyczne państwa oraz zaktywizować procesy rozwoju gospodarki narodowej. Przedmiotowa uchwała miała na celu wskazanie lokalizacji terminala instalacyjnego dla morskich farm wiatrowych. Przedmiotowa uchwała została zmieniona w 2022 r. przez uchwałę Rady Ministrów nr 38/2022 z dnia 1 marca 2022 r. zmieniającą uchwałę w sprawie terminala instalacyjnego dla morskich farm wiatrowych.

- Uchwała Rady Ministrów nr 38 z dnia 22 marca 2021 r. w sprawie wyrażenia zgody na przedłożenie Komisji Europejskiej aktualizacji programu monitoringu wód morskich (M.P. poz. 414).

Program Monitoringu Wód Morskich oraz jego aktualizacje, zgodnie z art. 144 ust. 2 pkt. 4 ustawy – Prawo wodne jest jednym z pięciu elementów strategii morskiej. Innym z elementów strategii morskiej jest zestaw właściwości typowych dla dobrego stanu środowiska wód morskich (art. 144 ust. 2 pkt. 2).

Rozporządzenia.

- Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 12 lutego 2021 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wymiarów i okresów ochronnych organizmów morskich oraz szczegółowych warunków wykonywania rybołówstwa komercyjnego (Dz. U. poz. 310);

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 lutego 2021 r. w sprawie przyjęcia aktualizacji zestawu właściwości typowych dla dobrego stanu środowiska wód morskich (Dz. U. poz. 568);

- Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 12 marca 2021 r. w sprawie określenia współczynników przeliczeniowych na rok 2021 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. 476);

- Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 30 marca 2021 r. w sprawie ceny maksymalnej za energię elektryczną wytworzoną w morskiej farmie wiatrowej i wprowadzoną do sieci w złotych za 1 MWh, będącej podstawą rozliczenia prawa do pokrycia ujemnego salda (Dz. U. poz. 587);

- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 14 kwietnia 2021 r. w sprawie przyjęcia planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000 (Dz. U. poz. 935);

- Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 21 maja 2021 r. w sprawie stref zamkniętych na morskich wodach wewnętrznych oraz na morzu terytorialnym (Dz. U. poz. 1030);

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2021 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie książki żeglarskiej (Dz. U. poz. 1015);

- Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 26 lipca 2021 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wymiarów i okresów ochronnych organizmów morskich oraz szczegółowych warunków wykonywania rybołówstwa komercyjnego (Dz. U. poz. 1417);

- Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 20 sierpnia 2021 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wymiarów i okresów ochronnych organizmów morskich oraz szczegółowych warunków wykonywania rybołówstwa komercyjnego (Dz. U. poz. 1546);

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 września 2021 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U. poz. 1811);

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 września 2021 r. w sprawie granicy portu morskiego w Wolinie (Dz. U. poz. 1821);

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 października 2021 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich, które wprowadza zmiany do rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (Dz. U. poz. 1811);
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 12 października 2021 r. w sprawie opłaty koncesyjnej (Dz. U. poz. 1938);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 14 października 2021 r. w sprawie granicy portu morskiego w Kołobrzegu (Dz. U. poz. 1998);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 22 października 2021 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wysokości opłat pobieranych za przyjęcie protestu morskiego (Dz. U. poz. 2026);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 8 listopada 2021 r. w sprawie wykazów polskich obszarów morskich, po których pływają statki pasażerskie typu ro-ro (Dz. U. poz. 2110);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 listopada 2021 r. w sprawie granicy portu morskiego Hel-Zachód (Dz. U. poz. 2292);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 listopada 2021 r. w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej dla każdego portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Dz. U. poz. 2334);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 listopada 2021 r. w sprawie oceny wniosków w postępowaniu rozstrzygającym (Dz. U. poz. 2203);
- Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 10 grudnia 2021 r. w sprawie apteczek okrętowych i apteczek medycznych oraz wzoru karty zdrowia dla marynarza na statku morskim (Dz. U. poz. 2275);
- Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 14 grudnia 2021 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowego sposobu podziału ogólnych kwot połowowych i dodatkowych kwot połowowych (Dz. U. 2021 poz. 2339);
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 14 grudnia 2021 r. zmieniające rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 stycznia 2015 r. w sprawie warunków udzielania zwolnień z podatku od nieruchomości oraz podatku od środków transportowych, stanowiących regionalną pomoc inwestycyjną, pomoc na kulturę i zachowanie dziedzictwa kulturowego, pomoc na infrastrukturę sportową i wielofunkcyjną infrastrukturę rekreacyjną, pomoc na infrastrukturę lokalną, pomoc na rzecz regionalnych portów lotniczych oraz pomoc na rzecz portów (Dz. U. poz. 2472);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 grudnia 2021 r. w sprawie ekspertyzy nawigacyjnej i ekspertyz technicznych dla morskiej farmy wiatrowej i zespołu urządzeń (Dz. U. poz. 2380);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 grudnia 2021 r. w sprawie planów ratowniczych oraz planów zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla morskich farm wiatrowych (Dz. U. poz. 2391);
- Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 15 grudnia 2021 r. w sprawie wzoru sprawozdań dotyczących realizacji planu łańcucha dostaw materiałów i usług (Dz. U. poz. 2385);
- 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). W 2021 r. przeprowadzono znaczną większość prac legislacyjnych.

Prace nad projektami ustaw w 2021 roku.

Działania legislacyjne obejmowały prace związane z projektem ustawy o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw, zmieniającym, oprócz ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, m.in. ustawę z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich, ustawę z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, ustawę z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich oraz 8

innych ustaw. Projekt przygotowano w związku z raportem przedstawionym przez Zespół ds. analizy przyczyn zatrzymań statków o polskiej przynależności oraz opracowania planu działań naprawczych oraz zaleceniami kierowanymi przez Państwową Komisję Badania Wypadków Morskich. W toku prac zidentyfikowano również potrzebę podjęcia działań legislacyjnych o charakterze porządkującym w celu doprecyzowania i zharmonizowania przepisów w związku z problemami zidentyfikowanymi w praktyce stosowania przepisów.

Ponadto, niemal równocześnie prowadzone były prace nad projektem ustawy o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, zawierającym przepisy dotyczące morskich farm wiatrowych. Projekt ustawy służy zapewnieniu, aby morskie farmy wiatrowe budowane w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej spełniały odpowiednie wymogi w zakresie wytrzymałości, nośności i stateczności konstrukcji wchodzących w skład morskiej farmy wiatrowej, bezpieczeństwa pożarowego, bezpieczeństwa użytkowania oraz ochrony środowiska, w celu zapewnienia bezpieczeństwa życia i zdrowia osób zaangażowanych w budowę i eksploatację morskich farm wiatrowych oraz innych użytkowników środowiska morskiego (rybaków, żeglarzy) oraz mienia.

W 2021 r. kontynuowano rozpoczęte w 2020 r. prace legislacyjne nad ustawą 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. Na koniec 2021 r. stan realizacji projektu ustawy był na etapie Stałego Komitetu Rady Ministrów. Do projektu ustawy przygotowano projekty sześciu aktów wykonawczych pozwalających na pełną implementację ww. dyrektywy do polskiego porządku prawnego. Celem zmian legislacyjnych na poziomie unijnym i krajowym jest zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska morskiego odpadami ze statków. Jednocześnie przewidziane zmiany zapewniają skuteczniejszą realizację zobowiązań wynikających z Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, sporządzonej w Londynie dnia 2 listopada 1973 r. wraz z załącznikami I, II, III, IV, i V, oraz Protokołem z 1978 r. dotyczącym tej konwencji, wraz z załącznikiem I, sporządzony w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. poz. 101, z późn. zm.), dalej jako „Konwencja MARPOL”.

Projekt ustawy nakłada na podmioty zarządzające portem lub przystanią morską obowiązek odbioru odpadów ze statków i jednocześnie rozszerza definicję „odpadów ze statków” względem poprzednio obowiązujących przepisów poprzez uwzględnienie w jej zakresie, m.in. odpadów określonych w Załączniku II i VI do Konwencji MARPOL. Ponadto, przepisy projektowanej ustawy zgodnie z wymogami określonymi w dyrektywie 2019/883, określają warunki, jakie powinny spełniać portowe urządzenia do odbioru odpadów ze statków, aby je uznać za odpowiednie, a także zobowiązują porty do wydawania pokwitowań statkom, które zdały odpady.

Projektowane regulacje zobowiązują podmioty zarządzające portem lub przystanią morską do opracowywania planów gospodarowania odpadami ze statków w sposób odpowiadający wymogom dyrektywy 2019/883, a także do sporządzania co dwa lata raportów dotyczących funkcjonowania i stopnia wykorzystania portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków. Ponadto, zgodnie z wymaganiami dyrektywy 2019/883 ww. podmioty, podobnie jak administracja morska, zobowiązane są do spełnienia szeregu obowiązków informacyjnych, które stanowią swoiste novum względem obowiązujących regulacji.

Projekt ustawy wdraża również system naliczania opłat (obejmujący opłatę pośrednią, dodatkową i specjalną) za odbiór odpadów ze statków, bazujący na tzw. modelu „no-special-fee”, zgodnie z ogólnie przyjętą zasadą, że „zanieczyszczający płaci”.

W 2021 r. przygotowano projekt ustawy o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej w zakresie zmiany ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej. Projekt wprowadza zmiany w art. 23, art. 26, art. 27 oraz art. 27a ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej mające na celu zabezpieczenie możliwości wyprowadzania mocy z

morskich farm wiatrowych na ląd. Do końca 2021 r. projekt został skierowany do rozpatrzenia przez Stały Komitet Rady Ministrów.

DZIAŁANIA RZĄDU RP W ZAKRESIE POLITYKI MORSKIEJ.

Prace nad projektem Krajowego Planu Odbudowy.

W 2021 r. przygotowany został projekt Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO). W dokumencie zostały zawarte reformy i inwestycje związane bezpośrednio z realizacją polityki morskiej.

W części grantowej KPO przewidziano reformę B2.2. „Poprawa warunków dla rozwoju odnawialnych źródeł energii”. Jej celem jest poprawa otoczenia regulacyjnego w zakresie energetyki rozproszonej i prosumenckiej, rozwój łańcucha dostaw dla morskiej energetyki wiatrowej, wzrost mocy zainstalowanej odnawialnych źródeł energii, a także wzrost udziału energii pochodzącej z OZE w miksie energetycznym. W ramach tej reformy zostanie zrealizowana inwestycja B2.2.3. „Budowa infrastruktury terminalowej offshore”, która przyczyni się do rozwoju morskiej energetyki wiatrowej, z uwzględnieniem stworzenia odpowiedniego zaplecza portowego offshore w Polsce, zarówno w zakresie instalacji, jak i serwisu morskich farm wiatrowych. Dla właściwej obsługi i zapewnienia bezpieczeństwa morskich farm wiatrowych realizacja inwestycji obejmuje:

- budowę głębokowodnego terminalu instalacyjnego o powierzchni ok. 30 ha, który umożliwi jednoczesną obsługę dwóch jednostek instalacyjnych;
- przebudowę portów na Środkowym Wybrzeżu (w Łebie i Ustce) oraz dostępu do nich od strony morza (w tym falochronów), tak by umożliwić korzystanie z terminali serwisowych przeznaczonych do obsługi jednostek serwisowych offshore wind.

W części pożyczkowej KPO reforma B2.3. „Wsparcie inwestycji morskich farm wiatrowych”, jest zorientowana na przygotowanie przepisów gwarantujących efektywne wdrożenie oraz w dalszym kroku rozwój morskiej energetyki wiatrowej, poprzez stworzenie warunków niezbędnych dla uruchomienia I i II fazy systemu wsparcia. Ponadto, jednolite wymagania techniczne dla zespołu urządzeń służących do wyprowadzenia mocy z morskiej farmy wiatrowej oraz dla elementów stacji elektroenergetycznych zlokalizowanych na morzu zapewnią bezpieczeństwo konstrukcji oraz użytkowania tych urządzeń, ustalając minimalne, jednolite wymagania w tym zakresie. W dalszej perspektywie pozwoli to również na lepsze planowanie rozwoju sieci elektroenergetycznej na morzu, co jest zgodne z Komunikatem Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów pn. „Strategia UE mająca na celu wykorzystanie potencjału energii z morskich źródeł odnawialnych na rzecz neutralnej dla klimatu przyszłości”.

Kolejna inwestycja B2.3.1. „Budowa morskich farm wiatrowych” dotyczy zmniejszenia emisji zanieczyszczeń i CO₂ do atmosfery przy produkcji energii, poprzez wzrost udziału w miksie energetycznym niskoemisyjnych źródeł wytwarzania energii, pochodzącej z morskich farm wiatrowych, a tym samym zastępowanie wysokoemisyjnych źródeł wytwarzających energię z OZE produkowaną z offshore. Program budowy morskich farm wiatrowych istotnie przyczyni się do wzrostu produkcji czystej energii elektrycznej i jej udziału w finalnym zużyciu energii brutto w Polsce. W zakresie inwestycji wsparcie uzyskują projekty związane z budową morskich farm wiatrowych, budową infrastruktury w portach morskich do obsługi sektora morskiej energetyki wiatrowej, instalacje OZE realizowane przez społeczność energetyczne oraz rozwój sieci przesyłowych i inteligentna infrastruktura elektroenergetyczna.

Reforma B3.2. „Wsparcie rekultywacji środowiska i ochrony przed substancjami niebezpiecznymi” służy ograniczaniu negatywnego wpływu na środowisko wielkoobszarowych terenów zdegradowanych oraz umożliwienie skoordynowanej neutralizacji zagrożeń znajdujących się w polskich obszarach morskich. W ramach reformy przewiduje się „Inwestycje w neutralizację ryzyka i rekultywację wielkoobszarowych terenów przemysłowych i Morza Bałtyckiego” (B3.2.1.), które mają na celu przede wszystkim usunięcie zagrożenia dla zdrowia i życia ludzi jakie stwarzają wielkoobszarowe tereny przemysłowe,

minimalizację ich negatywnego wpływu na środowisko przyrodnicze oraz odzyskanie tych terenów do ponownego wykorzystania przez nadanie im nowych funkcji. Program odpowiada także na zagrożenia wynikające z występowania zanieczyszczeń i materiałów niebezpiecznych w polskich obszarach morskich, które w perspektywie nadchodzących lat mogą zostać w niekontrolowany sposób uwolnione do środowiska i spowodować znaczne szkody.

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 2021 r. rezultaty w ramach realizacji inwestycji:

- umowa z dnia 20.04.2021 r. na roboty budowlane – część II, zawarta z firmą BUDIMEX S.A. dotycząca obudowy brzegów rzeki Elbląg oraz budowy mostu w Nowakowie;
- zakończenie budowy mostu południowego – dnia 25.06.2021 r. odbyło się uroczyste przełożenie ruchu drogowego na most południowy;
- umowa z dnia 14.07.2021 r. na pełnienie funkcji Inżyniera Kontraktu w ramach projektu pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską – część II”, zawarta z firmą Sweco Polska Sp. z o.o.;
- decyzja Wojewody Pomorskiego z dnia 24.06.2019 r. o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie infrastruktury dostępowej stała się ostateczna - postępowanie odwoławcze zakończyła decyzja Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 16.11.2021 r.;
- w dniu 21.12.2021 r. przełożono ruch drogowy na most północny, co pozwoliło na dokończenie prób na moście południowym.

Stan zaawansowania robót budowlanych na dzień 31 grudnia 2021 r.: zaawansowanie części I – 86%; zaawansowanie części II – 16%.

• **Program wieloletni pn. „Utrzymanie dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2019-2028”**

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

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

Zadania Programu:

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

Do osiągniętych rezultatów (kamieni milowych) w 2021 r. można zaliczyć wykonanie następujących zadań:

- o prace czerpalno-refulacyjne;
- o prace konserwacyjne na polach refulacyjnych;
- o pobór i badanie prób gruntu z dna torów wodnych;
- o remont nabrzeża i wymiana systemu odbojowego Bazy Oznakowania Nawigacyjne w Świnoujściu;
- o wykonanie prac remontowych oznakowania nawigacyjnego:
 - stawy światła sektorowego Żuławy etap II;
 - stawy zachodniej I Bramy Torowej;
 - stawy głowicowej falochronu wschodniego i zachodniego w rejonie I Bramy Torowej;
 - stawy cyplowej północnego cyplu półwyspu Kosa;
 - stawy dolnej nabieżnika „święta”;
 - stawy dolnej i górnej nabieżnika Krępa;
 - dalb nawigacyjnych 43, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 60.

• 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. 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 2021 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 29 455 tys. zł, co stanowiło 86,63% kwoty zaplanowanej w 2021 r. środków budżetowych. Środki w wysokości 4 545 tys. zł nie zostały wydatkowane.

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

W 2021 r. zaplanowano realizację zadań w ramach Programu na 6,335 km linii brzegowej. Na koniec 2021 r. wykonano zabezpieczenia brzegu morskiego przed zjawiskiem erozji i powodzi od strony morza na łącznej długości 5,945 km, z czego Urząd Morski w Gdyni – 3,71 km, Urząd Morski w Szczecinie – 2,235 km (w tym odcinek o długości 0,4 km, na którym wybudowano 3 ostrogi).

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

Urząd Morski w Gdyni zaplanował na realizację zadań 18 556,9 tys. zł (plan po zmianach), z czego zrealizowano zadania na kwotę 18 555,5 tys. zł.

Urząd Morski w Szczecinie zaplanował na realizację zadań 15 300 tys. zł (plan po zmianach), z czego zrealizowano zadania na kwotę 10 900 tys. zł.

Od rozpoczęcia realizacji Programu do dnia 31 grudnia 2021 r. zrealizowano zadania na łączną kwotę 603 081 tys. zł, co daje wykonanie wydatków na poziomie 66,2 %.

• URZĄD MORSKI W GDYNI

Urząd Morski w Gdyni na realizację zadań w 2021 r. zaplanował 18 556,9 tys. zł (plan po zmianach), z czego zrealizowano zadania na kwotę 18 555,5 tys. zł.

MIERZEJA WIŚLANA I ZATOKA GDAŃSKA

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

Zadanie było kontynuowane. Planowane zakończenie w 2024 r. Inwestycja polega na wykonaniu opaski brzegowej. Całość budowli zostanie podparta na podbudowie oraz gabionach ułożonych na warstwie separacyjnej. Konstrukcja od strony lądu zostanie zabezpieczona prefabrykowanym murkiem oporowym, w którym zastosowane zostaną mobilne przegrody przeciwpowodziowe. Trwałość planowanego systemu szacowana jest na ok. 50 lat. Konstrukcja ma zapewnić zabezpieczenie zaplecza przed zjawiskami sztormowymi o prawdopodobieństwie 1%. Miejscowość Rewa jest zagrożona powodzią od strony morza, a umocnienie znacząco poprawi ochronę przeciwpowodziową silnie zurbanizowanego zaplecza. W 2021 r. dla zadania:

- wykonano dokumentację projektową i operat wodnoprawny;
- uzyskano wymagane pozwolenia wodnoprawne;
- rozpoczęto procedowanie pozwolenia na budowę - ze względu na przedłużającą się procedurę uzyskania pozwolenia, zmniejszono o 500 000 zł plan wydatków na rzecz zadania „Sztuczne zasilanie w rejonie miejscowości Ustka, Rowy”;
- w dniu 27.10.2021 r. podpisano umowę na uzupełnienie projektu budowlanego umocnienia brzegowego w Rewie wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego;
- zrealizowano opracowanie projektu budowlanego i uzyskanie pozwolenia na budowę na posadowienie kontenerów w Mechelinkach na kwotę 6 150 zł, które służyć będą również jako magazyny na mobilne zabezpieczenie przeciwpowodziowe.

Wykonanie wjazdu technologicznego - Wjazd nr 4 Gdynia Oksywie

Zadanie było kontynuowane. Planowane zakończenie w 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, sprzątnięcia osuwisk, gospodarki leśnej. W 2021 r. dla zadania:

- uzyskano pozwolenie wodnoprawne;
- wykonano dokumentację geologiczno-inżynierską (dokonano też jej korekty);
- uzyskano pozwolenie na budowę.

Budowa progów podwodnych Gdynia Orłowo

Zadanie było kontynuowane. Planowane zakończenie w 2026 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 2021 r. dla zadania wykonano opracowanie pn. Analiza prądów i falowania dla zadania „Wykonanie progów podwodnych w Gdyni Orłowie”. W kolejnych latach planuje się sporządzenie projektu

konceptyjnego i raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wraz z uzyskaniem decyzji środowiskowej oraz wykonanie projektu koncepcyjnego.

OTWARTE MORZE

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

Zadanie było kontynuowane. Planowane zakończenie w 2024 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 ocepem 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 zadania 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 2021 r. dla zadania:

- zrealizowano dostawy materiałów konstrukcyjnych;
- odebrano operat wodnoprawny;
- opracowano dokumentację geologiczno-inżynierską;
- rozpoczęto procedurę uzyskania pozwolenia na budowę.

Sztuczne zasilanie w rejonie miejscowości Ustka, Rowy

Planowane zakończenie w 2024 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 ramach zadania w 2021 r. wykonano roboty związane z doszczelnieniem ścianki falochronu wschodniego w Rowach na długości około 59 m.

Objętość wykonanych prac czerpalno-refulacyjnych dla poszczególnych zadań wynosi:

- Sztuczne zasilanie brzegu w miejscowości Rowy - 57 167 m³ na długości 0,3 km;
- Sztuczne zasilanie brzegu w miejscowości Ustka - 104 952 m³ na długości 0,9 km.

Remont odwodnienia opaski brzegowej w Rozewiu

Zadanie było kontynuowane. Planowane zakończenie w 2023 r. W ramach zadania zostanie wykonany remont odwodnienia opaski brzegowej w Rozewiu, która chroni klif w Rozewiu i rezerwat przyrody Przylądek Rozewski. Dnia 29.07.2021 r. podpisano umowę z wykonawcą.

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 odwodnieniem oraz umocnienie brzegu na km 12,3 w celu zabezpieczenia konstrukcji zjazdu. Dnia 05.03.2021 r. podpisano umowę z wykonawcą. W dniu 01.09.2021 r. rozpoczęto prace budowlane. Zadanie będzie kontynuowane w 2022 r.

Sztuczne zasilanie w rejonie Władysławowo - Jurata

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 plaży, 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.

Dla zadania wykonano prace czerpalno-refulacyjne, związane ze sztucznym zasilaniem brzegu Półwyspu Helskiego na odcinku nasadowym, o kubaturze 179 339 m³. Na odcinkach km 4,1 – 4,7; km 12,05 – 12,4; km 17,8 – 19; w wyniku refulacji, zgodnie z dokumentacją projektową, odtworzono plażę na łącznej długości 2,15 km. Zadanie zostało zrealizowane w zaplanowanym zakresie. Zadanie będzie kontynuowane w 2022 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 2021 r. w ramach zadania zostały wykonane roczne i półroczne kontrole stanu technicznego budowli umocnienia. W dniu 25.03.2021 r. podpisano umowę wieloletnią (3-letnią) na „Wykonanie monitoringu brzegów morskich na podstawie danych uzyskanych metodą lotniczego skanowania laserowego LIDAR, ortofotomapy oraz profili poprzecznych brzegu morskiego”;

Dla zadania w 2021 r. wykonano/opracowano:

- analizę ochrony brzegów morskich w rejonie miejscowości Ustka;
- badania i pomiary geotechniczne w rejonie umocnienia Jastrzębia Góra;
- opracowanie ekspertyzy pn. Oddziaływanie opaski brzegowej z gruzobetonu na brzeg morski w rejonie Babich Dołów około km 93,6 – 93,9;
- okresową kontrolę stanu technicznego budowli umocnienia brzegu;
- opinię dotyczącą ewentualnego oddziaływania planowanego pirsu elektrowni jądrowej na brzeg morski w rejonie miejscowości Kopalino-Lubiatowo;
- opinię dotyczącą ewentualnego oddziaływania planowanych przystani morskich w rejonie miejscowości Dębki i Ostrowo;
- monitoring brzegów wybrzeża i Zalewu Wiślanego oraz obszarów portowych;
- ekspertyzę dotyczącą wpływu inwestycji na las ochronny w pasie technicznym w miejscowości Ustka;
- monitoring środowiskowy po realizacyjny budowli ochrony brzegów morskich w rejonie Ustka, Rowy, Łeba.

Zadanie zostało zakończone. Efekt rzeczowy: długość brzegu morskiego objętego skanowaniem laserowym – 417,5 km (monitoring brzegów wybrzeża i Zalewu Wiślanego) oraz 5 433 ha obszarów portowych.

• URZĄD MORSKI W SZCZECINIE

Urząd Morski w Szczecinie zaplanował na realizację zadań 15 300 tys. zł (plan po zmianach), z czego zrealizowano zadania na kwotę 10 900 tys. zł.

OTWARTE MORZE

Budowa opaski brzegowej w Jarosławcu na terenie Centralnego Poligonu Sił Powietrznych (km 244,60 – 244,80)

Zadanie polegało na zabezpieczeniu odcinka brzegu morskiego w postaci opaski brzegowej kamiennej narzutowej, niestanowiącej konstrukcji oporowej, zlokalizowanej w miejscowości Jarosławiec na terenie Centralnego Poligonu Sił Powietrznych. Zadanie zostało zakończone - opaska brzegowa o długości 0,2 km.

Sztuczne zasilanie brzegu w miejscowości Wicie (km 260,00 – 261,19)

Kontynuacja zadania - dokonano aktualizacji dokumentacji projektowej oraz wykonano sztuczne zasilenie brzegu o kubaturze 50 000 m³, zapewniając przy tym osiągnięcie odpowiednich parametrów plaży. Zadanie zostało zakończone - zasilenie brzegu morskiego o długości 0,5 km.

Sztuczne zasilanie w miejscowości Ustronie Morskie (km 319,500 – 320,500)

Zadanie polegało na wykonaniu dokumentacji projektowej oraz wykonaniu sztucznego zasilania o kubaturze 125 000 m³, na odcinku brzegu w miejscowości Ustronie Morskie. W związku ze złymi warunkami pogodowymi panującymi w rejonie realizacji robót wydłużono termin zakończenia prac. W dniu 14.01.2022 r. nastąpił odbiór końcowy robót. Zadanie zostało zakończone - zasilenie brzegu morskiego o długości 0,4 km w roku 2021, oraz 0,6 km w roku 2022.

Sztuczne zasilanie Kołobrzeg (km 333,40 – 333,90)

Zadanie polegało na wykonaniu dokumentacji projektowej oraz wykonaniu sztucznego zasilania o kubaturze 62 500 m³, na odcinku brzegu w miejscowości Kołobrzeg. W związku ze złymi warunkami pogodowymi panującymi w rejonie realizacji robót oraz z powodu wystąpienia opóźnień związanych COVID-19 wydłużono termin zakończenia prac do dnia 06.03.2022 r. Efekt - zasilenie brzegu morskiego o długości 0,3 km w roku 2021 (długość 0,2 km osiągnięta do 06.03.2022 r.)

Budowa opaski brzegowej w Kołobrzegu (km 335,340 – 335,375)

W ramach zadania zabezpieczono odcinek brzegu morskiego w miejscowości Kołobrzeg poprzez wykonanie opaski brzegowej kamiennej narzutowej (niestanowiącej konstrukcji oporowej), dzięki czemu powstrzymano erozję morską i utrwalono wydmy na przedmiotowym odcinku, co było niezbędne z uwagi na powstałą w tym miejscu głęboką zatoką erozyjną. Zadanie zostało zakończone - opaska brzegowa o długości 0,035 km.

Przebudowa (wymiana) 3 ostróg brzegowych w miejscowości Dziwnów: km 388,100 – 388,500)

Zadanie polegało na wykonaniu robót rozbiórkowych istniejących ostróg drewnianych (3 sztuk) oraz na budowie grupy 3 sztuk ostróg drewnianych, palowych, jednorzędowych. Zadanie zostało zakończone - 3 nowe ostrogi, na 0,4 km długości wybrzeża morskiego.

Budowa opaski brzegowej w celu zabezpieczenia brzegu w Międzywodziu (km 394,190 – 394,590)

Zadanie polegało na zabezpieczeniu odcinka brzegu morskiego w miejscowości Międzywodzie w postaci opaski brzegowej kamiennej narzutowej, niestanowiącej konstrukcji oporowej. Zadanie zostało zakończone - opaska brzegowa o długości 0,4 km.

Skanowanie laserowe morskiej strefy brzegowej w granicach administracyjnych Urzędu Morskiego w Szczecinie (edycja 2021)

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 - długość brzegu morskiego objętego skanowaniem laserowym – 411,2 km.

[Wybrane inwestycje morskie realizowane w 2021 r. współfinansowane ze środków unijnych, w tym w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.](#)

Modernizacja wejścia do portu wewnętrznego (w Gdańsku). Etap IIIA - projekt Urzędu Morskiego w Gdyni. Wartość projektu: 137 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 115,95 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 następujące

nabrzeża: Szyprów (383,0 mb), Flisaków (307,0 mb), Retmanów (938,0 mb), Polski Hak (355,0 mb), Motławy nr XVIII (531,0 mb).

W dniu 29 stycznia 2021 r. podpisany został Aneks do Umowy o dofinansowanie, zwiększający wartość całkowitą projektu do kwoty 136 541 874,69 zł oraz wydłużający okres realizacji rzeczowej projektu do 30 czerwca 2023 r. i okres kwalifikowalności wydatków do 30 września 2023 r.

W 2021 r. zakończono i odebrano roboty budowlane związane z przebudową nabrzeża Polski Hak w Gdańsku. Zawarto umowę na wykonanie prac pogłębiarskich na torze wodnym na Martwej Wiśle na odcinku od mostu kolejowego do Polskiego Haka. Ogłoszono postępowanie przetargowe na roboty budowlane związane z przebudową Nabrzeża Szyprów.

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

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: 675,18 mln zł. W ramach projektu planowana jest rozbudowa układu falochronów odpowiadających za osłonięcie wschodniej strony Portu Północnego poprzez:

- remont istniejącego falochronu wyspowego (o długości 653 m);
- budowę nowego falochronu osłonowego na przedłużeniu istniejącego falochronu wyspowego (całkowita długość nowej konstrukcji wyniesie 853 m);
- budowę platformy dla ptaków, która zlokalizowana będzie pomiędzy istniejącym falochronem wyspowym, a jego projektowanym przedłużeniem;
- przebudowę wraz z robotami rozbiórkowymi Falochronu Północnego Wyspowego (o długości 625 m);
- budowę nowego „południowo - wschodniego” falochronu (o długości 826 m);
- wykonanie robót czerpalnych na projektowanych torach wodnych i obrotnicach wraz z odpowiednim rozmieszczeniem oznakowania nawigacyjnego.

W ramach projektu w 2021 r. realizowano umowy w zakresie sprawowania nadzoru środowiskowego nad realizacją robót budowlanych, pełnienia funkcji Inżyniera Kontraktu, sprawowania nadzoru autorskiego, wykonania filmu promocyjnego z realizacji projektu, oznakowania nawigacyjnego toru podejściowego wewnętrznego i obrotnicy. Ponadto, podpisano umowy na sprawowanie nadzoru autorskiego (falochron północny) oraz na przebudowę wraz z robotami rozbiórkowymi Falochronu Północnego Wyspowego. W 2021 r. zrealizowano umowy na: roboty budowlane w zakresie remontu, wydłużenia istniejącego falochronu wyspowego oraz roboty budowlane w zakresie budowy nowego falochronu osłonowego. Ogłoszono postępowanie przetargowe na budowę toru podejściowego wewnętrznego (do Portu Północnego w Gdańsku) wraz z obrotnicą oraz dokonano wyboru najkorzystniejszej oferty.

Pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia. Etap II – Pogłębienie toru podejściowego - projekt Urzędu Morskiego w Gdyni. Wartość projektu: 127 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 107,90 mln zł. Inwestycja polega na pogłębianiu toru podejściowego do Portu Gdynia do rzędnej 17,00 m (do główek falochronu) oraz poszerzeniu toru podejściowego do 280 m (na długości 3 734 m). Ponadto, wykonane zostanie zabezpieczenie trasy światłowodu na projektowanej szerokości toru podejściowego oraz zabezpieczenie (przebudowę) wejścia do portu z pozostawieniem szerokości wejścia głównego 140 m.

W dniu 27 października 2021 r. został podpisany Aneks do Umowy o dofinansowanie zwiększający wartość całkowitą projektu do kwoty 126 965 798,95 zł oraz wydłużający okres realizacji rzeczowej oraz okres kwalifikowalności wydatków do 31 sierpnia 2023 r. W ramach projektu w 2021 r. realizowano umowę pn. wykonanie badań ferromagnetycznych wraz z raportem dla potrzeb realizacji przedsięwzięcia (umowa została zakończona). W 2021 r. ogłoszono postępowanie przetargowe na roboty pogłębiarskie na torze wodnym oraz dokonano wyboru najkorzystniejszej oferty.

Zintegrowany system oznakowania nawigacyjnego z elementami e-Navigation - projekt Urzędu Morskiego w Gdyni. Wartość projektu: 44,6 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 - ląd).

W dniu 27 października 2021 r. został podpisany Aneks do Umowy o dofinansowanie zwiększający wartość całkowitą projektu do kwoty 44 684 093,70 zł oraz wydłużający okres realizacji rzeczowej projektu do 31 grudnia 2022 r. i okres kwalifikowalności wydatków do 28 lutego 2023 r. Zwiększenie kwoty projektu wynika z rozszerzenia rzeczowego projektu o nowe zadania pn. „Modernizacja masztu antenowego w Bazie Oznakowania Nawigacyjnego, zaprojektowanie, wykonanie i instalacja regałowego systemu magazynowego w hali Bazy Oznakowania Nawigacyjnego”.

W ramach projektu w 2021 r. zakończono umowy dotyczące pełnienia funkcji nadzoru inwestorskiego wraz z koordynacją i kontrolą rozliczenia robót budowlanych oraz dostawy dźwigu samochodowego. Ponadto, podpisano i zrealizowano umowy pn. „Dostosowanie systemu National Single Window do obsługi użytkowników zewnętrznych za pomocą interfejsu graficznego, dostawa stanowisk operatorskich dla prezentacji sytuacji nawodnej, dostawa oprogramowania narzędziowego dla stanowisk operatorskich służby kontroli ruchu statków”.

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: specjalistyczna jednostka hydrograficzna wraz z wyposażeniem w postaci nowego systemu gromadzenia i obróbki danych hydrograficznych, jednostka dla obsługi Kapitanatu Portu Gdynia, jednostka do obsługi oznakowania nawigacyjnego na wodach Zalewu Wiślanego oraz 2 szybkie jednostki kontrolno-inspekcyjne.

Dnia 19 stycznia 2021 r. został podpisany Aneks do Umowy o dofinansowanie, zwiększający wartość całkowitą projektu do kwoty 80 893 462,95 zł. Dnia 27 września 2021 r. odbyła się kontrola doraźna na zakończenie projektu.

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.

W ramach projektu w 2021 r. realizowano umowę pn. „Zaprojektowanie i budowa morskiego systemu łączności w niebezpieczeństwie GMDSS-PL”. Umowa na mocy Porozumienia z dnia 22 grudnia 2021 r. została rozwiązana. Powodem rozwiązania były problemy z uzyskaniem pozwolenia na budowę dla Ekspozytury Pleśna. W 2021 r. umowa z wykonawcą została rozliczona i zakończona.

Ponadto, dnia 31 sierpnia 2021 r. zawarty został Aneks do umowy o dofinansowanie, zwiększający wartość całkowitą projektu do kwoty 20 029 636,12 zł oraz wydłużający okres realizacji projektu do 30 czerwca 2022 r.

Ochrona brzegów morskich w rejonie Półwyspu Helskiego – projekt Urzędu Morskiego w Gdyni. Wartość projektu: 75 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 63,75 mln zł. Głównym elementem przedsięwzięcia jest odbudowa ostróg Władysławowo - Kuźnica. Odnowiony system będzie się składał z około 144 ostróg. Projekt realizowany jest m.in. w celu wzmocnienia odporności na wybrzeżu Bałtyku na zagrożenia związane ze zmianami klimatu oraz ochrona terenów zamieszkałych u nasady Półwyspu Helskiego przed zagrożeniem powodziowym. Zaawansowanie robót na koniec 2021 roku wynosiło 77,21 %.

W dniu 23.12.2021 r. został podpisany Aneks do Umowy o dofinansowanie rozszerzający projekt o dodatkowe zadania:

- odbudowę opaski brzegowej w miejscowości Kuźnica (dnia 30.12.2021 r. zostało wszczęte postępowanie);
- przebudowę hal garażowych dla służb OOW w Rozewiu;
- usługi geodezyjne związane z podziałem działek.

W dniu 30.12.2021 r. została podpisana umowa z wykonawcą na wykonanie zadania „Monitoring rejonu Półwyspu Helskiego”. Zadanie zgodnie z umową będzie realizowane w etapach: I etap - wdrożenie systemu pomiarowego; II etap - wdrożenie systemu gromadzenia i udostępniania danych; III etap - wdrożenie systemu modelowania i przetwarzania danych; IV etap - utrzymanie systemu.

W ramach projektu w 2021 r. zakupiono pojazd typu quad i ponton wodny z przyczepą.

Zabezpieczenie przeciwpowodziowe Krynicy Morskiej – projekt Urzędu Morskiego w Gdyni. Wartość projektu: 35 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 29,75 mln zł. W ramach projektu wykonano: budowę nowych wałów przeciwpowodziowych, przebudowę istniejących wałów przeciwpowodziowych przez podwyższenie korony wału oraz montaż mobilnych zapór przeciwpowodziowych. Celem projektu jest poprawa sprawności reagowania w sytuacji wystąpienia powodzi sztormowych, w szczególności zabezpieczenie miasta Krynica Morska przed powodzią od strony Zalewu Wiślanego, poprawa ochrony brzegu Morza Bałtyckiego oraz minimalizowanie strat wynikających z erozji łądu i cofania się brzegu. Projekt został zakończony. Odbiór inwestycji odbył się 7 maja 2021 r. Dnia 16 lipca 2021 r. odbyła się konferencja zamykająca projekt. Uzyskano pozwolenie na użytkowanie od Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego.

W ramach zadania w 2021 r. zakupiono samochód dostawczy typu VAN, samochód terenowy, dron i quad (do przewozu przegród mobilnych). W ramach projektu wybudowano nowe wały przeciwpowodziowe, przebudowano istniejące wały przeciwpowodziowe przez podwyższenie korony wału oraz zamontowano system mobilnych zapór przeciwpowodziowych. Długość linii brzegowej, na której prowadzone były działania z zakresu ochrony brzegów morskich wynosi 4 km.

Modernizacja toru wodnego Świnoujście - Szczecin do głębokości 12,5 m - projekt Urzędu Morskiego w Szczecinie. Wartość projektu: 1,93 mld zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 1,22 mld zł. Projekt obejmuje pogłębienie toru Świnoujście - Szczecin do głębokości 12,5 m na odcinku ok. 62 km z równoczesnym jego poszerzeniem do szerokości 100 m w dnie na odcinkach prostych z odpowiednimi poszerzeniami na łukach i odcinkach przejściowych (wraz z niezbędnymi korektami geometrii toru wodnego, a także wykonanie mijanek) oraz modernizację Bazy Oznakowania

Nawigacyjnego w Szczecinie. Ponadto, zakresem projektu objęto również przebudowę skarp brzegowych, pogłębienie i poszerzenie obrotnic dla statków, budowę dodatkowych konstrukcji hydrotechnicznych w postaci dwóch sztucznych wysp na Zalewie Szczecińskim, które powstaną z urobku wydobytego podczas prac czerpalnych.

W 2021 r. dla zadania „Modernizacja obiektów Bazy Oznakowania Nawigacyjnego Urzędu Morskiego w Szczecinie” w ramach I etapu zrealizowano roboty rozbiórkowe, roboty budowlane (konstrukcyjne i architektura), roboty sanitarne i wykończeniowe, sieci i instalacje zewnętrzne, zagospodarowanie terenu. W dniach 06.07.2021 r. oraz 29.09.2021 r. zostały wystawione Świadectwa Przejęcia Robót dla etapu I. W ramach etapu II rozpoczęto rozbiórkę istniejących obiektów, kolidujących z planowanymi pracami budowlanymi.

Dla zadania „Modernizacja toru wodnego Świnoujście - Szczecin do głębokości 12,5 m” prowadzono prace dot. przebudowy obrotnicy Orli Przesmyk wraz z infrastrukturą techniczną, budowy umocnienia dna przy nabrzeżach HUK, Żeglarskie, BON (prace zakończono), przebudowy (regulacji) naturalnych nieumocnionych skarp brzegowych, budowy dwóch sztucznych wysp, budowy stałego oznakowania nawigacyjnego, budowy, przebudowy, rozbudowy i rozbiórki istniejących kolizji z projektowanym torem wodnym (prace zakończono). W 2021 roku łącznie na wykonanie obu zadań wydatkowano kwotę 840 022 840,25 zł.

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

Dnia 28.06.2021 r. podpisano aneks wydłużający okres realizacji projektu do 30.06.2023 r. Ostatni 6 aneks podpisano w dniu 2.11.2021 r., który rozszerzył zakres zadań do realizacji o:

- budowę opaski brzegowej w miejscowości Pleśna (km 316,31 - 317,05);
- budowę opaski brzegowej na wysokości EkoParku Wschodniego w Kołobrzegu (km 327,42 - 328,74);
- pełnienie nadzoru inwestorskiego nad zadaniem „Budowa opaski brzegowej w miejscowości Pleśna oraz Budowa opaski brzegowej na wysokości EkoParku Wschodniego w Kołobrzegu”.

Wykonawca robót budowlanych złożył wniosek o wydanie pozwolenia na budowę w zakresie zejścia na plażę. Uzyskał potrzebną decyzję lokalizacji inwestycji celu publicznego. Do końca grudnia 2021 r. wykonano ostrogi brzegowe od nr 13 do 28 i 30-33, dokonano rozbiórki startych ostróg brzegowych - od nr 26 do 35 oraz realizowano prace związane z uzupełnianiem nowymi gwiazdoblokami istniejących odcinków opasek brzegowych. Złożono wnioski o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanych w ramach rozszerzenia projektu nowych przedsięwzięć pn. „Budowa opaski brzegowej w miejscowości Pleśna (km 316,31 - 317,05)” i „Budowa opaski brzegowej na wysokości EkoParku Wschodniego w Kołobrzegu (km 327,42 - 328,74)”. Prowadzone były postępowania środowiskowe dla planowanych powyższych przedsięwzięć, których celem będzie uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W dniu 21.12.2021 r. ogłoszono postępowanie przetargowe na „Budowę opasek brzegowych w m. Pleśna (km 316,31 - 317,05) i na wysokości EkoParku Wschodniego w Kołobrzegu (km 327,42 - 328,74)”. Umowa o dofinansowanie została rozwiązana.

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 Nabrzeża Gościnnego oraz przebudowa Nabrzeża Indyjskiego i Nabrzeża Helskiego.

Pierwotnie umowa miała się zakończyć w grudniu 2021 r., jednakże z uwagi na konieczność wykonania robót dodatkowych, w dniu 8.12.2021 r. został zawarty Aneks nr 2 do umowy na roboty, w którym zmianie uległa wartość kontraktu oraz wydłużenie terminu realizacji do marca 2022 r.

W dniu 15.10.2021 r. podpisano umowę na roboty budowlane dla części 2 zadania (przebudowa Nabrzeża Portowego, Ostrogi Pilotowej oraz nasady Nabrzeża Francuskiego w Porcie Gdynia dla potrzeb przebudowy akwenów wewnętrznych do głębokości 16 m). W dniu 08.09.2021 r. Beneficjent ogłosił także postępowanie przetargowe dla części nr 1, 3, 4 oraz 5 zadania.

Planowany termin zakończenia realizacji projektu to 31 grudnia 2022 r.

Rozbudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia - przebudowa i elektryfikacja - projekt Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. Wartość projektu: 70,15 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.

Pierwotnie termin umowny zakończenia realizacji robót przypadał na 05.01.2021 r. Z uwagi na niezakończenie robót przez PKP PLK S.A. na styku z projektem ZMPG S.A. termin umowny zakończenia realizacji robót wraz z uzyskaniem decyzji o pozwoleniu na użytkowanie wydłużono do 14.06.2021 r. W 2021 r. dokonano odbioru końcowego robót i uzyskano decyzję o pozwoleniu na użytkowanie.

Planowany termin zakończenia realizacji projektu to 30 września 2023 r.

Budowa publicznego terminalu promowego w Porcie Gdynia - projekt Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. Wartość projektu: 294,21 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 116,83 mln zł. Projekt zakłada budowę nowego terminalu promowego we wschodniej części Portu Gdynia wraz z infrastrukturą towarzyszącą, umożliwiającą sprawną obsługę ładunków i pasażerów oraz poprawę dostępności transportowej portu oraz przebudowę układu komunikacyjnego do wschodniej części Portu Gdynia w obrębie Węzła Ofiar Grudnia '70. Terminal przejmie funkcje dotychczas eksploatowanego, niedużego terminalu na Nabrzeżu Helkim II. W dniu 28.06.2021 r. Wykonawca zgłosił zakończenie wszystkich robót budowlanych objętych Umową. Zaawansowanie robót budowlanych wg stanu na koniec 2021 r. wynosi 100 %.

Budowa infrastruktury portowej do odbioru ścieków sanitarnych ze statków w Porcie Gdynia - projekt Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. Wartość projektu: 62,34 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.

W dniu 05.08.2020 r. podpisano umowę na zadanie: „Budowa infrastruktury portowej do odbioru ścieków sanitarnych ze statków w Porcie Gdynia”, Etap I/Faza 2. Na dzień 31.12.2021 r. zaawansowanie robót wynosiło 90 %.

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. Na dzień 31.12.2021 r. wykonano ok 25% zakresu rzeczowego.

Poprawa dostępu do Portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego - projekt Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Wartość projektu: 311 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 128 mln zł. Projekt obejmuje wykonanie m.in. następujących prac: budowę przystani dalbowej przy Nabrzeżu Dąbrowieckim (wraz z zabezpieczeniem brzegu), przebudowę i rozbudowę (wydłużenie) Nabrzeża Katowickiego, przebudowę nabrzeży: Chorzowskiego, Chorzowskiego-Uskok i Gliwickiego-Uskok (do głębokości technicznej 12,5 m), wykonanie umocnień wschodniego narożnika Nabrzeża Sosnowieckiego oraz narożników wysp: Ostrów Mieleński i Mieleńska Łąka, zamknięcie Basenu Noteckiego pomiędzy nabrzeżami Górnośląskim i Dolnośląskim oraz 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). Na koniec 2021 roku zaawansowanie Projektu wyniosło: rzeczowe 33%; finansowe 32%.

Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w portach w Szczecinie i w Świnoujściu - projekt Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Wartość projektu: 119,3 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 57,60 mln zł. Inwestycja dotyczy budowy nowej i modernizacji istniejącej infrastruktury technicznej obejmującej: sieci wodociągowe, kanalizację sanitarną, kanalizację wód opadowych, zasilanie elektroenergetyczne, sieci teletechniczne, sieć wody przeciwpożarowej oraz system odwadniania terenów. Inwestycja uporządkuje i uzupełni infrastrukturę techniczną we wszystkich rejonach portu w Szczecinie i Świnoujściu, zapewni optymalizację zużycia nośników energii, poprawę sytuacji w zakresie ochrony środowiska i dostosowanie się w tym względzie do obowiązujących norm i przepisów (obecnych, jak i planowanych do wprowadzenia). Cała inwestycja prowadzona będzie etapowo, aby tereny portowe mogły nieprzerwanie funkcjonować podczas prowadzonych prac budowlanych. W roku 2021 uzyskano komplet pozwoleń na budowę i przystąpiono do przetargów na wykonawstwo.

Zakup statku pożarniczego dla Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście - projekt Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Dnia 28 kwietnia 2021 r. podpisano umowę na „Zakup statku pożarniczego dla Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.”. W postępowaniu przetargowym wyłoniono stocznię Remontowa Shipbuilding S.A. Dofinansowanie UE wynosi 85% kosztów kwalifikowanych, tj. ok. 35 mln zł przy wartości kontraktu 40,5 mln zł.

Nowy statek pożarniczy będzie przeznaczony m.in. do wykonywania zadań ochrony przeciwpożarowej przy przeładunkach, transporcie materiałów niebezpiecznych przez zbiornikowce przewożące gazy i ciecze łatwopalne, wymagające asysty jednostki pożarowej oraz zadań związanych z ratownictwem i bezpieczeństwem pracy portów Szczecin i Świnoujście.

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

W 2021 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 „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku”. KPK obowiązuje do roku 2023, w którym kończy się możliwość dofinansowania projektów w ramach perspektywy finansowej UE 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.

Na podstawie KPK zarządca infrastruktury Kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. prowadził 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.

Ogólne cele ww. projektów są następujące: poprawienie 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.

W nawiązaniu do podpisania 13 października 2020 r., w obecności Ministra Infrastruktury RP i ówczesnego Ministra Infrastruktury Ukrainy Listu Intencyjnego pomiędzy Administracją Portów Morskich Ukrainy oraz Zarządem Morskiego Portu Gdańsk S.A. o współpracy przy budowie korytarza transportowego Gdańsk - Morze Czarne, nastąpiła intensyfikacja współpracy pomiędzy Portem Gdańsk S.A. a Spółkami z Grupy PKP (PKP Cargo Connect Sp. z o.o. i PKP LHS Sp. z o.o.), co sprawi że będzie ona bardziej konkurencyjna wobec innych połączeń w kierunku Białorusi, czy też Litwy.

W ramach powyższego przedsięwzięcia planowane było uruchomienie przewozów w korytarzu Odessa - Gdańsk, który będzie mógł też obsłużyć handel z Turcją i południową Azją (w dłuższej perspektywie możliwe jest wydłużenie korytarza także do USA, o ile pojawi się armator gotowy na uruchomienie rejsów między Gdańskiem a Ameryką).

W lutym i maju 2021 r. odbyły się webinaria nt. możliwości rozwoju projektów przewozowych w korytarzach transportowych pomiędzy Polską a Ukrainą, ze szczególnym uwzględnieniem korytarza Odessa – Gdańsk/Morze Czarne – Morze Bałtyckie, jako oferty dla obsługi potoków towarowych pomiędzy państwami środkowej Azji i Europy Centralnej, Zachodniej i Płn. (Skandynawii), w których brali czynny udział reprezentanci m.in. takich spółek i organizacji, jak: PKP CARGO CONNECT, PKP LHS, PAIH, Ambasady RP w Kijowie, Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A., Global Ocean Link oraz UKRFERRY.

Ostatnie spotkanie w ramach przewozów w korytarzu port Odessa – Port Gdańsk odbyło się podczas Ukrainian Ports Forum w dniu 28 maja 2021 r. w Odessie. Przedstawiciele Spółek z Grupy PKP wzięli aktywny udział w konferencji pt.: „Trasa transportu multimodalnego: Morze Czarne - Morze Bałtyckie. Rozwój, strategia, projekty” zorganizowanej przez Administrację Morskich Portów Ukrainy wraz z Portem Gdańsk. W jej trakcie podpisano porozumienie o rozwoju multimodalnej trasy Port Karas (Turcja) – Odessa (Ukraina) – Sławków i Gdańsk (Polska) zawarte pomiędzy podmiotami RTSB Polska, RTSB Turcja, PKP LHS, CST Liski, UKR Ferry i Ferry Plus w celu dalszych prac nad projektem przewozów na trasie Sławków-Odessa i dalej przez Morze Czarne do krajów Kaukazu, Azji Środkowej oraz Turcji. W kontekście transportów z Dalekiego Wschodu (Chiny) fracht morski do Portu Gdańsk jest dużo tańszy, niż do Portu Odessa oraz dużo bardziej perspektywiczny dla klientów z Ukrainy. W 2021 roku zauważalny był wzrost wolumenu w relacji Daleki Wschód – Port Gdańsk – Ukraina, jednakże wolumen ten przez terytorium Polski był przewożony głównie transportem samochodowym. Port

Odessa jeszcze w 2021 r. był uznawany za europejską bramę dla ładunków płynących do i z Turcji, Azji Centralnej i krajów Kaukazu Południowego, w związku z tym prace nad dalszym wzrostem przewozów z wykorzystaniem korytarza z Odessy przez Polskę miały szerokie perspektywy.

Ponadto, w celu poprawy dostępności kolei do polskich portów realizowane były następujące inwestycje:

Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni.

Źródło finansowania: CEF. Planowany okres realizacji projektu: 2017 – 2022. Szacunkowa wartość projektu: 1 642,4 mln zł.

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 metrów i wymaganych nacisków na oś. Ponadto, zmianie uległa organizacja pracy na stacji Gdynia Port. Przebudowane i rozbudowane zostaną 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 2021 roku prowadzono roboty ziemne wzmacniające podtorze, układano nawierzchnię torową wraz z rozjazdami. Rozpoczęto budowę podpór pośrednich wiaduktu w km 1,083 linii kolejowej nr 724. Trwały prace przy wiadukcie kolejowym na linii kolejowej nr 201. Dodatkowo realizowane były roboty branży drogowej, energetycznej, srk i telekomunikacyjnej oraz sanitarnej i wodociągowej. Montowano elementy sieci trakcyjnej.

Na nowych torach odbywa się obsługa składów towarowych kierowanych do portu Gdynia na nabrzeża Szwedzkie, Śląskie i Holenderskie. Dokonano odbioru technicznego budynku LCS. Prowadzone są prace wykończeniowe i przygotowania do odbioru eksploatacyjnego.

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	40 km/h	60 km/h

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

Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do Portu Gdańsk.

Źródło finansowania: CEF. Planowany okres realizacji projektu: 2017 – 2022. Szacunkowa wartość projektu: 1 216,7 mln zł.

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 metrów 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. Projekt ma na celu zapewnienie możliwości dojazdu składów pociągów trakcją elektryczną bezpośrednio do wybranych rejonów portu. 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 Zaspą Towarową oraz linii 722 – odc. 2. Dla odcinka 1 rozpoczęcie robót nastąpiło w dniu 4 września 2019 r.

W 2021 r. oddano do eksploatacji układ torowy nowoprojektowanych torów nr 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46. Wykonywane były prace z zakresu odwodnienia torowego, budowy infrastruktury drogowej, sterowania ruchem kolejowym, teletechnicznej, wod.-kan., elektroenergetycznej (m.in. ogrzewanie rozjazdów, budowa nowego oświetlenia, itp.), budowa sieci trakcyjnej. Trwają prace związane z umocnieniem rowu (wzdłuż ulicy Ku Ujściu). Na Stacji Gdańsk Kanał Kaszubski rozpoczęła się budowa głowicy rozjazdowej w rejonie nastawni Gdańsk Kanał Kaszubski. Zakończono budowę torów nr 71-75. Dla odcinka 2 rozpoczęcie robót nastąpiło w dniu 20 sierpnia 2019 r. W 2021 r. zakończono prace budowlane. Trwały odbiory końcowe w zakresie wszystkich branż.

Zakładane rezultaty:

Zakładany nacisk na oś	221 kN/oś	
Długość odcinka	17,0 km linii kolejowych	
Rodzaj inwestycji	Modernizacja istniejącej infrastruktury	
Prędkość pociągów:	Przed modernizacją	Po modernizacji
pasażerskich	Nie dotyczy	Nie dotyczy
towarowych	40 km/h	60 km/h

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

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

Źródło finansowania: projekt fazowany. Planowany okres realizacji projektu: 2015 – 2022. Szacunkowa wartość projektu to 220,8 mln zł.

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 dniu 29 listopada 2021 r. została podpisana umowa na zabudowę systemu ERTMS / ETCS na linii nr 226.

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 Gdańsk.

Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu.

Źródło finansowania: CEF. Planowany okres realizacji projektu: 2017 – 2022. Szacunkowa wartość projektu: 1 600,1 mln zł.

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: likwidacja wąskich gardel, 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 – Świnoujściu na rynku usług morskich.

Trwała realizacja umów na opracowanie projektów wykonawczych i wykonanie robót budowlanych na stacji Szczecin Port Centralny oraz opracowanie projektów wykonawczych i wykonanie robót budowlanych na stacji Świnoujście. Uzyskano wszystkie pozwolenia na budowę dla stacji Szczecin Port Centralny i dla stacji Świnoujście.

Na stacji Szczecin Port Centralny trwały prace w rejonie SPA, SPB, SPD, SPM. Na stacji Świnoujście trwały prace w rejonie SiA oraz SiB i ZMPSiŚ (Port Świnoujście). Ponadto, trwały prace na stacji Lubiewo (branża srk i telekomunikacja).

Zakładane rezultaty:

Zakładany nacisk na oś	221 kN/oś	
Długość odcinka	19,3	
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. Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk.

Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto.

Źródło finansowania: POIiŚ 2014-20. Planowany okres realizacji projektu: 2016 – 2023. Szacunkowa wartość projektu to 564,3 mln zł.

W ramach perspektywy finansowej 2014-2020 realizowane były prace na linii 229 Gliniec - Kartuzy wraz z budową łącznicy kolejowej w rejonie stacji Kartuzy (połączenie linii 214 Somonino - Kartuzy z linią 229 Kartuzy - Gliniec zapewniający przejazd pociągów bez konieczności zmiany kierunku jazdy pociągu w stacji Kartuzy), a także prace na „trasie objazdowej” - linie nr 234 i 229 odcinek Kokoszki - Stara Piła – Gliniec. 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.

Dnia 26 lutego 2021 r. podpisano umowę na roboty w zakresie przygotowania linii kolejowych nr 234 na odcinku Kokoszki - Stara Piła oraz nr 229 na odcinku Stara Piła - Gliniec jako trasy objazdowej. W dniu 5 listopada 2021 r. rozpoczęto zasadnicze roboty budowlane (roboty torowe oraz roboty remontowe na moście w Niestępowie). 19 listopada 2021 r. odebrano projekt wykonawczy dla układu torowego linii kolejowej nr 234 oraz opinię geologiczną. Wszczęto postępowania na część wniosków, dotyczących decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego oraz uzyskano decyzję o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego na peron na stacji Żukowo Zachodnie. W dniu 10 września 2021 r. podpisana została umowa na roboty budowlane realizowane na linii kolejowej nr 229 Gliniec – Kartuzy. Rozpoczęto prace rozbiórkowe i przygotowawcze na st. Kartuzy oraz na terenie łącznicy linii kolejowej nr 214.

Zakładane rezultaty:

Zakładany nacisk na oś	221 kN/oś	
Długość odcinka	21,8 km linii kolejowych	
Rodzaj inwestycji	Modernizacja istniejącej infrastruktury/rozbudowa torów (o jeden)/ budowa nowego toru/rewitalizacja	
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 201 100 km/h – linia nr 214 100 km/h – linia nr 229
towarowych	80 km/h – linia nr 201 40 km/h – linia nr 214 50 km/h – linia nr 229	100 km/h – linia nr 201 80 km/h – linia nr 214 80 km/h – linia nr 229

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

Budowa mostu kolejowego w Podjuchach.

Realizacja zadania będzie miała istotny wpływ na wyeliminowanie punktowych miejsc limitujących efektywne prowadzenie transportu wodnego/ śródlądowego w rejonie Zespołu Portów Szczecin i Świnoujście. Modernizacja obiektu usunie jedno z najważniejszych wąskich gardeł na Regalicy, w postaci zwiększenia prześwitu pod mostem o ok. 3 m - do 6,2 m, a także zwiększenia szerokości szlaku żeglownego z 12,73 m do 50 m. Obecnie żegluga śródlądowa możliwa jest poprzez podnoszenie zwodzonego przęsła mostu. Czynność ta powodowała wzajemne utrudnienia w transporcie kolejowym i wodnym śródlądowym. Umowa na realizację powyższego zadania na kwotę 282 mln zł netto została podpisana we wrześniu 2021 r. przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie.

Realizacja inwestycji związanych z rozwojem śródlądowych dróg wodnych.

Porty morskie stanowią jedne 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 lądu za pośrednictwem śródlądowych dróg wodnych. Równie istotne jest zwiększenie konkurencyjności połączenia portów morskich w Gdyni i w Gdańsku z ich zapleczem lądowym i podjęcie działań na rzecz modernizacji Wisły na odcinku od Gdańska do Bydgoszczy.

Niewystarczające zagospodarowanie śródlądowych dróg wodnych w Polsce wpłynęło na specyfikę funkcjonowania żeglugi śródlądowej. Jakość szlaków wodnych bezpośrednio przekłada się na możliwość efektywnego transportu śródlądowego. Należy podkreślić, że do najistotniejszych utrudnień żeglugowych należą: zbyt małe głębokości tranzytowe uniemożliwiające regularny przewóz towarów, zbyt niskie prześwity pod infrastrukturą krzyżującą się ze szlakiem wodnym, awarie śluz i jazów oraz długotrwałe przerwy nawigacyjne spowodowane warunkami atmosferycznymi (wysoką lub niską wodą oraz zalodzeniem rzek).

W celu zwiększenia roli transportu wodnego śródlądowego 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. W tym celu Ministerstwo Infrastruktury podejmuje działania na rzecz przygotowania planów rozwoju dla sektora i śródlądowych dróg wodnych oraz realizację inwestycji, które przyczynią się do eliminacji utrudnień na szlakach wodnych. Powyższe działania realizowane są dwuetapowo – Ministerstwo przygotowuje programy (długo i krótkoterminowe), które przyczynią się do rozwoju sektora i systemu śródlądowych dróg wodnych w Polsce, z drugiej strony realizowane są zadania inwestycyjne, których wykonanie przełoży się na jakość szlaków wodnych i wzrost transportu ładunków śródlądowymi szlakami wodnymi.

W 2021 r. Ministerstwo Infrastruktury kontynuowało prace nad trzema programami rozwoju dla śródlądowych dróg wodnych. Są to Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030 oraz programy rozwoju śródlądowych dróg wodnych, o których mowa w art. 42a ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej przygotowywane dla rzeki Wisły oraz Odrzańskiej Drogi Wodnej.

„Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030 (KPŻ2030)” to pierwszy dokument planistyczny dla sektora żeglugi śródlądowej. Został opracowany dla potrzeb możliwości współfinansowania ze środków UE

rozwoju transportu wodnego śródlądowego w perspektywie 2021-2027. Określa zadania sektorowe i inwestycyjne na Odrzańskiej Drodze Wodnej i Wiśle na odcinku od Gdańska do Torunia.

Efektom realizacji Programu będzie m.in. utrzymanie możliwości wykorzystania dróg wodnych dzięki realizacji inwestycji na Odrzańskiej Drodze Wodnej i na Wiśle na odcinku od Portu Morskiego Gdańsk do Torunia. Działania inwestycyjne wskazane w KPŻ2030 pozwolą na usunięcie największych wąskich gardeł na wykorzystywanych transportowo odcinkach śródlądowych dróg wodnych na zapleczu portów morskich. KPŻ2030 przyczyni się również do rozwoju całego sektora żeglugi śródlądowej poprzez działania mające na celu kształtowanie warunków na rzecz rozwoju terminali śródlądowych, poprawy ochrony środowiska poprzez obniżenie emisyjności statków żeglugi śródlądowej i rozwój systemów zarządzania ruchem. W efekcie realizacji Programu zakłada się rozwój kapitału ludzkiego sektora oraz wzrost atrakcyjności dróg wodnych i ich turystycznego wykorzystania.

Według prognoz po realizacji Programu (tj. po 2030 roku) ilość transportowanych ładunków może wzrosnąć nawet o 30% względem roku 2015. Prognozuje się, że największa ilość ładunków będzie transportowana Odrą, 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 Gdynia i Elbląg.

W grudniu 2021 r. rozpoczęły się konsultacje publiczne oraz trwało postępowanie na wyłonienie wykonawcy, który wesprze Ministerstwo Infrastruktury w procesie przeprowadzania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu KPŻ2030.

W odniesieniu do programów rozwoju śródlądowych dróg wodnych, o których mowa w art. 42a ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, program dedykowany rzece Wiśle obejmuje polski odcinek MDW E-40 łączący m.in. Gdańsk, Warszawę i Brześć, a także fragment drogi wodnej E-70 na odcinku Wisła – Zalew Wiślany (Elbląg), a program dla Odry obejmuje Odrzańską Drogę Wodną (ODW) wraz z odcinkami funkcjonalnie powiązаныmi, tj. Kanałem Śląskim i polskim odcinkiem połączenia Kędzierzyn Koźle-Ostrawa.

Wdrożenie programów przyczyni się do osiągnięcia międzynarodowych klas żeglowności na ODW i Drodze Wodnej Rzeki Wisły (DWW), zapewni wdrożenie systemu RIS na całości szlaków wodnych, pozwoli na efektywny transport ładunków na całej długości Odry oraz DWW, włączenie Odry i Wisły do Transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T.

Rozwój śródlądowych dróg wodnych zapewni stały wzrost przewozów ładunków skonteneryzowanych i drobnicowych. Prognozuje się, że dla ODW będzie on wynosił 5,9 mln ton w 2030 r. i 10,9 mln ton w 2040 r., a dla DWW 0,2 mln ton w 2033 r. i 26,3 mln ton w 2045 r.

W grudniu 2021 r. projekt programu dla DWW oczekiwał na rozpatrzenie wniosku o wpis do Wykazu Prac Legislacyjnych i Programowych Rady Ministrów, natomiast program rozwoju ODW został skierowany do uzgodnień wewnątrzresortowych. Po przeprowadzeniu konsultacji międzyresortowych i konsultacji społecznych oraz opracowaniu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla obu programów planowane jest przyjęcie obu dokumentów w drodze uchwał 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 osiąganych z eksploatacji w transporcie międzynarodowym statków morskich oraz do opodatkowania marynarzy wykonujących pracę na pokładzie statku morskiego eksploatowanego w transporcie międzynarodowym.

UPO Polska–Gruzja

Dnia 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. Nowa umowa nie weszła w życie. Rozpoczęła się procedura jej ratyfikacji. Umowa, bazując na aktualnej wersji Modelowej Konwencji OECD w sprawie podatku od

dochodu i majątku (dalej „MK OECD”) przewiduje, że zyski przedsiębiorstwa umawiającego się państwa osiągnane z eksploatacji m.in. statków morskich w transporcie międzynarodowym podlegają opodatkowaniu tylko w tym państwie.

UPO PL-Brazylia

W 2021 r. trwały negocjacje konwencji o unikaniu podwójnego opodatkowania, zakończone parafowaniem uzgodnionych tekstów. Rozpoczęto procedurę uzyskania zgody na podpisanie niniejszej umowy.

UPO PL-Francja

W 2021 r. trwały negocjacje Konwencji między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Francuską, w sprawie eliminowania podwójnego opodatkowania w zakresie podatków od dochodu oraz zapobiegania uchylaniu się i unikaniu opodatkowania wraz z Protokołem do tej Konwencji, zakończone parafowaniem uzgodnionych tekstów. Rozpoczęto procedurę uzyskania zgody na podpis niniejszej konwencji. Zgodnie z nową Konwencją zyski przedsiębiorstwa umawiającego się państwa osiągnane z eksploatacji m.in. statków morskich w transporcie międzynarodowym, będą podlegać opodatkowaniu tylko w tym państwie. Natomiast odnosząc się do pracy najemnej, wynagrodzenie osiągnięte przez osobę mającą miejsce zamieszkania w umawiającym się państwie z tytułu pracy najemnej jako członek stałej załogi m.in. statku morskiego, będzie podlegać opodatkowaniu tylko w pierwszym państwie.

UPO PL-Cypr

W 2021 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”).

Konwencja MLI zmienia w niektórych polskich umowach o unikaniu podwójnego opodatkowania metodę unikania podwójnego opodatkowania – z metody wyłączenia (zwolnienia) z progresją na metodę odliczenia (zaliczenia/kredytu) proporcjonalnego. 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 2021 r. w UPO z następującymi państwami nastąpiła zmiana metody z wyłączenia z progresją na zaliczenie proporcjonalne:

- Norwegia, Portugalia – od 1 stycznia 2021 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;
- Kanada – od 1 stycznia 2021 r. państwo rezydencji stosuje metodę zaliczenia proporcjonalnego w celu eliminacji podwójnego opodatkowania zysków osiągnanych przez przedsiębiorstwo umawiającego się państwa z eksploatacji w transporcie statków morskich lub statków powietrznych, w przypadku gdy taki transport wykonywany jest wyłącznie między miejscami położonymi w drugim umawiającym się państwie.

Od 1 stycznia 2021 r. zmiana metody nastąpiła także w odniesieniu do UPO PL-Belgia oraz UPO PL-Dania. Jednakże prawo do opodatkowania zysków osiągnanych przez przedsiębiorstwo umawiającego się państwa z eksploatacji statków morskich w transporcie międzynarodowym, jak również wynagrodzenia za pracę najemną wykonywaną m.in. na pokładzie statku morskiego, przysługuje

jedynie państwu, w którym znajduje się faktyczny zarząd przedsiębiorstwa. W związku z tym w omawianych przypadkach nie stosuje się metody unikania podwójnego opodatkowania.

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

- **Prezydencja portugalska (1 stycznia – 30 czerwca 2021 r.)**

Portugalia w ramach sprawowanej prezydencji w Radzie w pierwszej połowie 2021 r. oparła swoje działania na trzech priorytetach: promowanie ożywienia gospodarczego w Europie wspieranego przez przemiany klimatyczne i cyfryzację, wdrożenie filaru społecznego UE jako kluczowego elementu zapewniającego sprawiedliwą transformację cyfrową i klimatyczną oraz wzmocnienie strategicznej autonomii Europy. Priorytety te realizowane były w oparciu o pięć linii tematycznych (Europa Socjalna, Europa Globalna, Europa Cyfrowa, Europa Odporna i Europa Zielona), w ramach których znalazły się również tematy morskie, takie jak: realizacja Europejskiego Zielonego Ładu w zakresie polityki morskiej, w tym zielona energia, biotechnologia w sektorze morskim, zielony transport morski, technologie nadzoru morskiego służące ochronie środowiska morskiego, promocja zrównoważonego użytkowania zasobów morskich, ochrona bioróżnorodności mórz i oceanów, w tym odnowa morskich ekosystemów, rozwój niebieskiej gospodarki oraz zintegrowanej polityki morskiej, a także refleksja nad bezpieczeństwem morskim w oparciu o uaktualnioną ocenę zagrożeń, ze względu na konieczność ochrony międzynarodowych szlaków handlowych, w szczególności w Zatoce Gwinejskiej i na Atlantyku. Uruchomiono również Centrum Atlantyckie na Azorach. Podczas prezydencji portugalskiej nie prowadzono prac nad wnioskami legislacyjnymi dotyczącymi kwestii morskich.

Spotkania na szczeblu ministerialnym

Podczas prezydencji portugalskiej odbyły się trzy wydarzenia na szczeblu ministrów ds. transportu, jednak podczas dwóch z nich nie poruszano kwestii transportu morskiego. Jedynym wydarzeniem na szczeblu ministerialnym poświęconym tematyce morskiej była konferencja dotycząca zintegrowanej polityki morskiej pn. „Niebieska Agenda w Zielonym Ładzie”, zorganizowana 8 czerwca 2021 r. w formie hybrydowej (udział fizyczny w Lizbonie i w formie wideokonferencji). W konferencji uczestniczyli ministrowie ds. morskich państw członkowskich UE oraz Europejski Komisarz ds. środowiska, oceanów i rybołówstwa. Polska uczestniczyła w wydarzeniu w formie zdalnej, a reprezentował ją podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury. W swoim wystąpieniu Minister podkreślił znaczenie mórz i oceanów w rozwiązaniu problemów związanych ze zmianą klimatu zaznaczył potrzebę ochrony i odbudowy ekosystemów oraz zrównoważonej eksploatacji zasobów morskich. Podkreślił też, że polityka unijna powinna zmierzać ku uczynieniu z mórz i oceanów elementu transformacji gospodarczej. W opinii Polski rozwój unijnej niebieskiej gospodarki odegrać może znaczącą rolę w osiągnięciu celów Europejskiego Zielonego Ładu, dlatego wszelkie działania na rzecz zrównoważenia niebieskiej gospodarki powinny uwzględniać potrzebę zachowania konkurencyjności gospodarek państw członkowskich oraz zapewnić możliwość jej dofinansowania z nowych instrumentów finansowych UE.

Przedstawiciel Polski zaznaczył też wzrost znaczenia mórz i oceanów w kontekście energetycznym oraz wynikającą z tego konieczność wypracowania wiążących wytycznych, celem zrównoważonego zagospodarowania ich przestrzeni. Podkreślił rolę planowania przestrzennego obszarów morskich, jako jednego z przekrojowych narzędzi zintegrowanej polityki morskiej oraz środka mającego duży potencjał na rzecz odbudowy europejskich sektorów morskich. Wskazał również na znaczenie portów morskich, które są kluczowymi węzłami dla funkcjonowania i rozwoju wielu sektorów niebieskiej gospodarki. Minister podkreślił również znaczenie zasobów ludzkich w gospodarce morskiej i wynikające z pandemii wyzwania w tym zakresie, zwłaszcza w kontekście pracy marynarzy. Zaznaczył konieczność uznania marynarzy jako „kluczowych pracowników transportowych” oraz wdrożenie odpowiednich protokołów w celu zapewnienia bezpiecznych zmian załóg i podróży w czasie pandemii. Przedstawiciel Polski zaznaczył również potrzebę zapewnienia atrakcyjności sektora niebieskiej gospodarki i przeciwdziałania utracie wykwalifikowanych specjalistów, a w tym kontekście odpowiednie kształcenie przyszłych kadr, a także podnoszenie kwalifikacji bądź przekwalifikowanie pracowników.

Posiedzenia grup roboczych

W ramach prezydencji portugalskiej odbyło się czternaście posiedzeń grupy roboczej Rady Unii Europejskiej ds. żeglugi. W ramach grupy wypracowywano przede wszystkim skoordynowane stanowiska państw członkowskich na ósme posiedzenie podkomitetu ds. Bezpieczeństwa Żeglugi, Radiokomunikacji oraz Poszukiwania i Ratownictwa (NCSR 8), na 76. sesję Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC 76) oraz na 103. sesję Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego (MSC 103) Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO). Podczas prezydencji portugalskiej rozpoczęto też prace nad wypracowaniem wspólnego stanowiska na 104. posiedzenie komitetu MSC i 7. posiedzenie Podkomitetu ds. Przewozu Ładunków i Kontenerów (CCC 7).

Polska aktywnie uczestniczyła w tych pracach, popierając między innymi propozycję przedłożenia postulatów Komisji Europejskiej na NCSR 8, dotyczące nowej funkcjonalności radiopław II generacji, która umożliwi dwukierunkową łączność morskich ratowniczych służb poszukiwania i ratownictwa z rozbitkami, co ułatwi akcję poszukiwawczo-ratowniczą. Polska aktywnie uczestniczyła też w kształtowaniu wspólnego stanowiska UE na MEPC 76, popierając sprzeciw Komisji Europejskiej dotyczący ponownego otwarcia dyskusji, na wniosek Republiki Korei, na temat rodzaju paliwa, jakie dopuszczone jest do użytku w sytuacjach awarii systemu oczyszczania spalin („EGCS”). Polska zaznaczyła, że propozycja koreańska dążąca do umożliwienia niekontrolowanego stosowania paliwa wysokosiarkowego w przypadku awarii systemu EGCS mogłaby prowadzić do nadużyć i zaburzenia konkurencji.

Ponadto, Polska aktywnie współdziałała na rzecz wypracowania skoordynowanego stanowiska państw członkowskich w odniesieniu do dokumentów przewidzianych w agendzie 54. posiedzenia Komitetu Memorandum Paryskiego (PSCC), tj. porozumienia państw europejskich, Rosji i Kanady w sprawie inspekcji państwa portu.

W ramach prezydencji portugalskiej odbyło się siedem posiedzeń grupy roboczej Rady Unii Europejskiej ds. zintegrowanej polityki morskiej w formacie „Przyjaciół Prezydencji” (FoP IMP). W wyniku jej prac, wypracowano m.in. Konkluzje Rady w sprawie zrównoważonej niebieskiej gospodarki: zdrowie, wiedza, dobrobyt i sprawiedliwość społeczna.

W ramach prac nad projektem konkluzji uwagi Polski odnosiły się m.in. do:

- uwypuklenia oraz wpisania w treść konkluzji „mórz” oraz ich zrównania z oceanami poprzez zastosowanie jednolitego zwrotu „ocean and seas”;
- uwzględnienia odniesienia w treści konkluzji do zrewidowanego Planu Działań Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego.

Ponadto, Polska poparła uwagi innych Państw Członkowskich odnoszące się do:

- potrzeby właściwego ujęcia i podkreślenia znaczenia Morskiego Planowania Przestrzennego (MSP) jako jednego z trzech instrumentów przekrojowych Zintegrowanej Polityki Morskiej UE (uwaga NL);
- dodania paragrafu z zakresu turystyki morskiej (uwaga SE);
- dodania paragrafu odnoszącego się podejścia basenowego (uwaga IE).

Uwagi Polski zostały uwzględnione w toku prac nad konkluzjami. Konkluzje zostały przyjęte przy poparciu Polski przez Radę ds. Rolnictwa i Rybołówstwa (AGRIFISH) 26 maja 2021 r.

Konkluzje stanowiły również przedmiot dyskusji podczas ministerialnej konferencji dot. zintegrowanej polityki morskiej pt. „Niebieska Agenda w Zielonym Ładzie” w czerwcu 2021 r. z udziałem podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury.

Ponadto, w ramach posiedzeń grupy roboczej FoP IMP zapoznano się z:

- Informacją Komisji nt. Międzynarodowego Forum Zarządzania Oceanami, które odbyło się w grudniu 2020 roku;
- Informacją Komisji nt. wyników konsultacji społecznych w sprawie zrównoważonej niebieskiej gospodarki (sustainable blue economy);

- Informacją Komisji nt. oceny wpływu inicjatywy Obserwacji Oceanów (Ocean Observation) oraz informacji na temat konsultacji społecznych w sprawie tej inicjatywy. Podczas dyskusji przedstawiciel Polski podkreślił, że Ocean Observation, która ma na celu osiągnięcie spójnego podejścia do obserwacji oceanów w Europie, jest ważnym tematem dla Polski i że Polsce zależy na realizacji tej inicjatywy przez Komisję Europejską, gdyż ułatwi ona wypracowania wspólnego unijnego podejścia do jednorazowego pomiaru i wykorzystywania danych do wielu celów. Obecnie dane są gromadzone przez różne organy do różnych celów, także w Polsce. Polska podkreśliła, że szczególne znaczenie ma spójna i długofalowa polityka, która umożliwi koordynację działań w obszarze badań oraz obserwacji mórz i oceanów, przyczyniając się do racjonalnego wykorzystania funduszy;
- Informacją Komisji na temat Misji Oceany (Mission Ocean);
- Informacją Komisji nt. Europejskiego Dnia Morskiego (European Maritime Day), organizowanego zdalnie w dniach 20-21 maja 2021 r. w Holandii;
- Informacją Komisji na temat debaty wysokiego szczebla poświęconej Celowi Zrównoważonego Rozwoju nr 14 (SDG 14) – Życie pod wodą. Debata odbyła się w formie wideokonferencji 1 czerwca 2021 r. w Nowym Jorku;
- Informacją Komisji dotyczącą implementacji Dyrektywy o Planowaniu Przestrzennym Obszarów Morskich (Maritime Spatial Planning Directive). Polska poinformowała, że administracja morska opracowała plan zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej, który został przyjęty w dniu 14 kwietnia 2021 r. przez Radę Ministrów w drodze rozporządzenia;
- Informacją Irlandii na temat Strategii Atlantyckiej.

W ramach prezydencji portugalskiej odbyło się sześć posiedzeń grupy roboczej Rady Unii Europejskiej ds. Europejskiej Strategii Bezpieczeństwa na Morzu w formacie „Przyjaciół Prezydencji” (FoP EUMSS). W wyniku jej prac wypracowano m.in. Konkluzje Rady w sprawie bezpieczeństwa morskiego. Polska aktywnie uczestniczyła w ich wypracowaniu, wnioskując m.in. o uwzględnienie zapisów dotyczących procedur wydobywania i utylizacji zatopionej broni chemicznej oraz możliwych źródeł unijnego finansowania w celu rozwiązania tego problemu. Ponadto, uwagi Polski odnosiły się do zawarcia w treści konkluzji odniesienia do trwającej pandemii COVID-19 oraz do kwestii możliwości przyszłego finansowania działań z zakresu bezpieczeństwa morskiego ze środków Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury (EMFAF). Uwagi Polski zostały uwzględnione w toku prac nad konkluzjami. Konkluzje zostały przyjęte przy poparciu Polski przez Radę ds. Ogólnych (GAC) 22 czerwca 2022 r.

Ponadto, w ramach posiedzeń grupy roboczej FoP EUMSS zapoznano się z:

- Informacją Europejskiej Służby Działań Zewnętrznych na temat realizacji filaru I skoordynowanej obecności na morzu;
- Informacją na temat budowania zdolności morskich, w tym w Zatoce Gwinejskiej oraz z informacją na temat zdolności nadzorczych EMSA w Zatoce Gwinejskiej;
- Informacją Europejskiej Służby Działań Zewnętrznych na temat Kompas Strategicznego;
- Informacją Komisji na temat Wspólnego Mechanizmu Wymiany Informacji (Common Information Sharing Environment - CISE) w obszarach morskich UE;
- Informacją Europejskiej Agencji Obrony na temat realizacji projektu dotyczącego nadzoru morskiego (MARSUR).

- **Prezydencja słoweńska (1 lipca – 31 grudnia 2021 r.)**

W ramach sprawowanej prezydencji w Radzie w drugiej połowie 2021 roku Słowenia skupiła się na czterech priorytetach, w tym na dążeniu do ułatwienia odbudowy UE i wzmocnienia jej odporności, refleksją nad przyszłością Europy w formie paneuropejskiej konferencji, wzmocnieniem praworządności i wartości europejskich oraz zwiększeniem bezpieczeństwa i stabilności w europejskim sąsiedztwie. W ramach priorytetu pierwszego (odporność, odbudowa i strategiczna autonomia Unii Europejskiej) prezydencja słoweńska podkreślała konieczność transformacji ekologicznej i realizacji celów Europejskiego Zielonego Ładu. Istotne były więc prace nad dokumentami wchodzącymi w zakres

pakietu Gotowi na 55 (Fit for 55), w tym rozpoczęcie prac nad inicjatywą FuelEU Maritime (Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim oraz zmieniającego dyrektywę 2009/16/WE).

Spotkania na szczeblu ministerialnym

Podczas prezydencji portugalskiej odbyły się dwa wydarzenia na szczeblu ministrów ds. transportu, podczas jednego z nich poruszano kwestię transportu morskiego. Dnia 9 grudnia 2021 roku odbyło się posiedzenie Rady ds. Transportu, podczas którego omówiono projekt FuelEU Maritime oraz przyjęto sprawozdanie z postępów prac nad tym rozporządzeniem. Spotkanie odbyło się w formie fizycznej w Brukseli, a Polskę reprezentował podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury. Prezydencja słoweńska przedstawiła dwa zagadnienia do debaty w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim. Pierwsze z nich dotyczyło sposobu, w jaki skonstruowano dwa główne środki dotyczące ograniczenia rocznej intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku oraz korzystania z zasilania energią elektryczną z lądu lub energią o zerowej emisji podczas postoju w porcie. Drugie pytanie dotyczyło ogólnych zasad zarządzania stosowaniem i egzekwowaniem proponowanego rozporządzenia, w tym monitorowanie, sprawozdawczość, procedury weryfikacji i proponowane kary.

Przedstawiciel Polski podziękował prezydencji za sprawozdanie z postępu prac nad projektem i za uwzględnienie kwestii podnoszonych przez państwa członkowskie podczas spotkań grup roboczych. Zaznaczył, że Polska zgadza się z potrzebą ograniczania emisji gazów cieplarnianych, w tym również w sektorze transportu morskiego i że propozycję rozporządzenia traktuje jako krok w tym kierunku. Jednocześnie zwrócił uwagę na szereg wyzwań dla branży morskiej związanych z rozporządzeniem, w tym konieczność uwzględnienia wymiaru społecznego i ekonomicznego w związku z ryzykiem utraty konkurencyjności przez podmioty unijne oraz ryzykiem ucieczki emisji, w szczególności w odniesieniu do Morza Bałtyckiego, które jest dla Polski akwenem kluczowym. Przedstawiciel Polski podkreślił również, że przepisy rozporządzenia docelowo powinny zostać funkcjonalnie zintegrowane z przepisami na poziomie globalnym w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej, kiedy takie zostaną uzgodnione. Minister podkreślił, że projekt rozporządzenia wymaga dalszych prac i analiz. Zwrócił też uwagę na długą żywotność statków, co przyczyni się do zwiększenia kosztów przedsiębiorstw żeglugowych, które zamawiały statki w innym środowisku regulacyjnym. Minister podkreślił też niski stopień gotowości rynkowej większości paliw alternatywnych dla sektora morskiego. Zaznaczył, że LNG jest obecnie jedyną dojrzałą technologią. Podkreślił też kluczowe znaczenie zapewnienia odpowiedniego finansowania dla unijnych przedsiębiorstw sektora transportu, w tym transportu morskiego, w kontekście pakietu Gotowi na 55, w celu przygotowania przedsiębiorstw do nadchodzących wymogów.

Posiedzenia grup roboczych

W ramach prezydencji słoweńskiej odbyły się 22 posiedzenia grupy roboczej Rady Unii Europejskiej ds. żeglugi. Podczas nich rozpoczęto i prowadzono prace nad projektem rozporządzenia ws. stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim (FuelEU Maritime). W ramach prac grupy roboczej Polska podkreślała, że preferowane jest przyjęcie środków na poziomie globalnym, w tym m.in. w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO). Polska zwracała też uwagę, że w związku z globalnym charakterem żeglugi morskiej, konieczne jest uwzględnienie stanowisk państw trzecich w celu zachowania dobrych relacji z nimi oraz jednoczesnego utrzymania konkurencyjności podmiotów UE. Wskazano również na ryzyko ucieczki emisji, w szczególności w odniesieniu do Morza Bałtyckiego. Polska zaproponowała poddanie ocenie wpływu zmiany preferencji w wyborze portów w ramach UE i przesunięcia międzygałęziowego, w tym na transport drogowy i kolejowy dla Morza Bałtyckiego (podobne procedury oceny wpływu zastosowano dla regionów Morza Śródziemnego i Morza Północnego). Polska podkreślała też, że obecnie jedynym paliwem alternatywnym z odpowiednio rozwiniętymi systemami napędu oraz infrastrukturą, zapewniającym ograniczenie emisji gazów cieplarnianych jest LNG, które powinno zostać uznane za tzw. paliwo przejściowe do czasu kiedy inne rodzaje paliw nisko- i zeroemisyjnych będą odpowiednio

rozwinęte. Polska zaznaczała również, że wypracowanie nowych efektywnych technologii możliwe będzie jedynie przy przeznaczeniu odpowiednich środków finansowych na ten cel, np. poprzez Fundusz Innowacyjności, aby zapewnić przedsiębiorstwom transportu morskiego przygotowanie się do nowych wymogów.

Podczas posiedzeń grupy roboczej Rady ds. żeglugi pod przewodnictwem prezydencji słoweńskiej wypracowywano też skoordynowane stanowiska państw członkowskich na 77. sesję Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC 77) oraz na 104. sesję Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego (MSC 104), podczas którego przyjęto projekt rezolucji Zgromadzenia w sprawie kompleksowych działań mających na celu sprostanie wyzwaniom marynarzy podczas pandemii COVID-19, w tym poprzez wyznaczenie i traktowanie marynarzy jako kluczowych pracowników transportu celem zapewnienia ich mobilności, a także zapewnienia im w razie potrzeby niezbędnej opieki medycznej. W ramach posiedzeń grupy roboczej H02 wypracowano także projekt przedłożenia UE na 9. posiedzenie międzysesyjne Grupy Roboczej Międzynarodowej Organizacji Morskiej ds. redukcji gazów cieplarnianych ze statków (ISWG-GHG 9). Prowadzono też prace przygotowawcze do 32. posiedzenia Zgromadzenia Ogólnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej, w ramach których omawiano m.in. tematy poświęcone zapobieganiu i zwalczaniu piractwa i zbrojnych napadów na statki w Zatoce Gwinejskiej, w tym w ramach unijnego projektu Skoordynowana Obecność Morska (Coordinated Maritime Presence - CMP), a także projekt rezolucji Zgromadzenia w sprawie środków mających na celu ułatwienie wejścia w życie Porozumienia Kapsztadzkiego z 2012 r., którego przyjęcie Polska popierała ze względu na jego istotne znaczenie dla bezpieczeństwa statków rybackich o długości 24 m i większej.

W ramach prezydencji słoweńskiej odbyły się trzy posiedzenia grupy roboczej Rady Unii Europejskiej ds. zintegrowanej polityki morskiej w formacie „Przyjaciół Prezydencji” (FoP IMP). W ramach jej posiedzeń zapoznano się z:

- Informacją Komisji w sprawie sprawozdania za 2021 r. na temat niebieskiej gospodarki;
- Informacją Komisji na temat strategicznych wytycznych dotyczących bardziej zrównoważonej i konkurencyjnej akwakultury w UE na lata 2021–2030;
- Informacją Komisji dotyczącej Misji Oceany (Mission Ocean);
- Informacją Komisji na temat realizacji Misji „Przywrócić nasze oceany, morza i wody do 2030 r.”;
- Informacją Komisji o postępach realizacji inicjatywy Obserwacji Oceanów (Ocean Observation);
- Informacją Komisji na temat Europejskiego Dnia Oceanów (EU Ocean Day) podczas Konferencji Narodów Zjednoczonych w sprawie Zmian Klimatu (COP26);
- Informacją Komisji o Forum wysokiego szczebla UE-Arktyka;
- Informacją Komisji nt. przygotowań do Konferencji Our Ocean, zaplanowanej na luty 2022 r. w Palau, w tym propozycją zobowiązań UE na tę konferencję, które Polska poparła;
- Informacją Komisji o inicjatywie BlueInvest.

W ramach prezydencji słoweńskiej odbyły się trzy posiedzenia grupy roboczej Rady Unii Europejskiej ds. Europejskiej Strategii Bezpieczeństwa na Morzu w formacie „Przyjaciół Prezydencji” (FoP EUMSS). W ramach jej posiedzeń rozpoczęto prace nad rewizją EUMSS i jej Planu Działania. Polska angażowała się w dyskusję w sprawie rewizji, zaznaczając, że Europejska Strategia Bezpieczeństwa na Morzu oraz jej zrewidowany w 2018 r. Plan Działania w dużym stopniu pozostają nadal aktualne, dlatego Polska poparła zaproponowane przez prezydencję słoweńską stopniowe podejście do ewentualnych zmian i przychyliła się do propozycji dokonania w pierwszej kolejności ewentualnej rewizji Planu Działania EUMSS. Polska podkreśliła, że rewizja Planu Działania pozwoli na lepsze dostosowanie i operacjonalizację zrewidowanych bieżących priorytetów w zakresie bezpieczeństwa morskiego, bez rozpoczynania złożonego procesu dostosowywania samych ram strategicznych. Polska podkreśliła, że w celu poprawy odporności UE i jej państw członkowskich w dziedzinie morskiej w ramach ewentualnej przyszłej rewizji, powinno się zwrócić szczególną uwagę na kwestie związane z ochroną infrastruktury krytycznej, zwiększeniem skuteczności ochrony w obszarze morskich szlaków komunikacyjnych, zwiększeniem skuteczności ochrony w obszarze transportu ładunków o strategicznym znaczeniu oraz ładunków niebezpiecznych. Należy też zwiększyć wspólne wysiłki na rzecz zwiększenia odporności wszystkich gałęzi gospodarki morskiej państw UE oraz wzmocnienia cyberbezpieczeństwa oraz

cyberodporności w odpowiedzi na nasilające się zagrożenia związane z pojawieniem się nowych technologii. Polska podkreślała też zagrożenia płynące z nielegalnej migracji i instrumentalizacji przepływów migracyjnych, w tym handlu ludźmi oraz na wynikające z tego zwiększone ryzyko utraty życia na morzu. W tym kontekście Polska poparła sugestię Grecji, żeby pogłębiać współpracę pomiędzy państwami członkowskimi w dziedzinie bezpieczeństwa na morzu. Polska zaznaczyła też, że należy zachować realistyczne podejście do harmonogramu przyszłych prac nad rewizją, w związku z czym rozpoczęcie prac związanych z przeglądem i aktualizacją Planu Działania EUMSS oraz ewentualnymi zmianami w samej strategii, powinno nastąpić po finalizacji prac nad Kompasem Strategicznym przewidzianych na 2022 r.

W ramach prac grupy roboczej Rady Unii Europejskiej ds. morskich w zakresie EUMSS zapoznano się również z:

- Informacją Komisji o podręczniku europejskiej współpracy w zakresie funkcji straży przybrzeżnej;
- Aktualizacją informacji Komisji na temat Wspólnego Mechanizmu Wymiany Informacji (CISE) w dziedzinie nadzoru morskiego;
- Informacją Europejskiej Służby Działań Zewnętrznych, Europejskiej Agencji Obrony i Komisji dotyczącą pilotażowego projektu skoordynowanej obecności morskiej (CMP) w Zatoce Gwinejskiej;
- Informacją Europejskiej Służby Działań Zewnętrznych oraz Europejskiego Instytutu Studiów nad Bezpieczeństwem (EUISS) na temat Kompasów Strategicznych w kontekście bezpieczeństwa morskiego;
- Prezentacją Komisji, Europejskiej Służby Działań Zewnętrznych oraz przedstawiciela Lancaster University na temat bezpieczeństwa morskiego w kontekście zmian klimatycznych;
- Informacją Komisji o postępach prac nad badaniami w sprawie niewybuchów na obszarach morskich.

Grupa robocza UE do spraw prawa morza (COMAR)

Przedstawiciele Polski regularnie uczestniczą w pracach Grupy roboczej Rady ds. prawa morza (COMAR), które ze względu na pandemię COVID-19 przyjęły w 2021 r. formę nieformalnych wideokonferencji. 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 2021 r. duża część prac COMAR związana była z wypracowywaniem stanowiska państw członkowskich UE oraz samej UE (Komisja Europejska) na kolejną, czwartą już 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, zaplanowanej na 2022 rok.

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 UE.

W 2021 r. odbyło się jedno zdalne posiedzenie przedmiotowej podgrupy, podczas którego podnoszone były kwestie dotyczące aktualizacji raportu w sprawie mapowania danych, Wieloletniego Planu Wdrażania, stanu prac prowadzonych przez Zespół ds. danych, Zespół ds. Interfejsów oraz Zespołu ds. tematycznych baz danych powołanych celem opracowania funkcjonalności europejskiego systemu morskich pojedynczych punktów kontaktowych (w tym kwestie związane z graficznym interfejsem użytkownika, modulem interfejsu raportowania, rejestrem użytkowników i systemem zarządzania dostępem, jednolitymi adresami internetowymi, strukturą stron wsparcia i publicznym dostępem do godziny wejść i wyjść statków).

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 2021 r. odbyło się pierwsze posiedzenie Komitetu ds. Cyfrowych Ułatwień w Transporcie i Handlu w zakresie ww. rozporządzenia 2019/1239, podczas którego obradowano nad regulaminem prac przedmiotowego komitetu oraz wstępnym projektem aktu wykonawczego ustanawiającym specyfikacje, normy i procedury wymagane na mocy niektórych przepisów rozporządzenia (UE) 2019/1239 zaprezentowanym przez Komisję Europejską.

[Współpraca bałtycka.](#)

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

W 2021 r. Rada Państw Morza Bałtyckiego (RPMB) pozostawała dla Polski główną platformą dialogu politycznego w regionie Morza Bałtyckiego oraz – przez wymiar projektowy – forum współpracy regionalnej dla polskich partnerów rządowych, samorządowych i pozarządowych. Rok 2021 był pierwszym pełnym rokiem działalności przedstawiciela Polski na stanowisku Dyrektora Generalnego Sekretariatu RPMB w Sztokholmie. Jednym z jego głównych priorytetów wspieranych przez Polskę było zwiększenie synergii współpracy w regionie Morza Bałtyckiego, co ma służyć lepszej koordynacji działań, poprawie skuteczności i widoczności działań, a także unikaniu ich dublowania. Priorytet ten był realizowany poprzez regularne spotkania przedstawicieli głównych organizacji regionalnych (RPMB, Rada Arktyczna, Nordycka Rada Ministrów, Euro-Arktyczna Rada Morza Barentsa oraz Wymiar Północny), służących wymianie informacji, wzajemnej inspiracji oraz koordynacji działań.

W 2021 r. przewodnictwo w Radzie Państw Morza Bałtyckiego sprawowały Litwa oraz Norwegia. W I półroczu 2021 r. Polska aktywnie wspierała przewodnictwo litewskie, szczególnie w zakresie przygotowania i przyjęcia przez ministrów spraw zagranicznych państw RPMB oraz Wysokiego Przedstawiciela UE ds. zagranicznych i polityki bezpieczeństwa ambitnej „Deklaracji Wileńskiej II – wizji regionu Morza Bałtyckiego do roku 2030”, która potwierdziła wolę członków Rady co do uczynienia z regionu jednego z najbardziej zrównoważonych, dostatnich, innowacyjnych i konkurencyjnych obszarów świata. Deklaracja odniosła się do wzmocnienia udziału młodych ludzi w procesie podejmowania decyzji o jego przyszłym kształcie, inicjatyw związanych z ochroną środowiska oraz klimatem, wspólnego zwalczania skutków pandemii, szczególnie w odniesieniu do gospodarek i kondycji społeczeństw, transformacji cyfrowej i nowych technologii, współpracy w zakresie bezpieczeństwa cywilnego, zwalczania przestępczości zorganizowanej i handlu ludźmi, a także współpracy w zakresie kultury, edukacji oraz badań naukowych. Równolegle został przyjęty ambitny,

ale realistyczny Plan Działań RPMB na lata 2021-2025, wskazujący konkretne zadania dla Rady. Wilno koncentrowało się na czterech praktycznych priorytetach, obejmujących zrównoważony rozwój; turystykę jako sektor odradzania gospodarki, zwiększania widoczności regionu oraz wzmocnienia możliwości zatrudnienia młodych ludzi; ochronę cywilną oraz zwalczanie handlu ludźmi dla wyzysku w pracy, jak również prewencji w odniesieniu do przemocy wobec dzieci.

W II półroczu Polska aktywnie współpracowała z Norwegią, która jako priorytety swojej prezydencji wskazała kontynuowanie praktycznej i pragmatycznej współpracy na rzecz regionu, w tym zwalczanie zorganizowanej przestępczości i cyberprzestępczości; zwiększenie roli młodzieży oraz wzmocnienie współpracy z partnerami regionalnymi i lokalnymi; oraz zwiększenie synergii z innymi organizacjami w regionie oraz szersze wykorzystanie wymiany najlepszych praktyk w ramach istniejących grup roboczych.

Ze względu na trwającą pandemię RPMB kontynuowała prace w trybie online, dotyczyło to niemal wszystkich spotkań, w tym kończącego prezydencję litewską spotkania ministerialnego, a także większości konferencji, webinarium i warsztatów. W celu promocji regionalnej współpracy bałtyckiej Ministerstwo Spraw Zagranicznych zorganizowało w kwietniu 2021 r. we współpracy z Zespołem Bałtyckim Instytutu Europy Środkowej w Lublinie webinarium pn. „Polska wizja regionu Morza Bałtyckiego do 2030”.

Przedstawiciele Polski biorą udział w pracach grup roboczych RPMB, w tym m.in. Grupy ekspertów ds. zrównoważonej niebieskiej gospodarki oraz Grupy ekspertów ds. zrównoważonego rozwoju.

W odniesieniu do Grupy ekspertów ds. zrównoważonej gospodarki morskiej Rady Państw Morza Bałtyckiego (EGSME) w dniu 9 czerwca 2021 r. odbyło się jedno spotkanie Grupy w formule online w ramach prezydencji litewskiej. Głównym tematem dyskusji był raport z działania prac Grupy w latach 2018-2021 oraz kwestia przedłużenia mandatu jej funkcjonowania, który wygasał w czerwcu 2021 r. Na podstawie przeglądu dotychczasowych prac oraz zadań Grupy podjęto decyzję o przedłużeniu mandatu EGSME na okres kolejnych 3 lat, tj. do 2024 r. Ponadto omawiano aktualizację Bałtyckiego Planu Działań, rozwój morskiego planowania przestrzennego w regionie, efekty prac prezydencji litewskiej, a także priorytety kolejnej prezydencji norweskiej. Priorytety prezydencji Norwegii zostały oparte na przyjętym w grudniu 2020 r. dokumencie pn. „White paper on the Norwegian maritime policy - Greener and smarter - tomorrow's maritime industry”, który uwypukla ekologiczną żeglugę i cyfryzację w sektorze morskim.

Ważnym działaniem EGSME była współorganizacja w dniu 29 września 2021 r. z koordynatorami obszaru politycznego PA SHIP „Czysta Żegluga” w ramach Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego oraz DG MARE okrągłego stołu pod hasłem „Zielona transformacja w przemyśle morskim”. Wydarzenie zostało zorganizowane online w ramach Dorocznego Forum Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego. Podczas panelu omawiano kluczową dla regionu Morza Bałtyckiego kwestię wyzwań i możliwości rozwoju czystej żeglugi, a także podkreślono powiązanie perspektywy bałtyckiej i arktycznej poprzez pragmatyczne zaangażowanie w prace przedstawicieli krajów sąsiednich: Norwegii, Islandii czy Rosji. Celem panelu było zgromadzenie różnych interesariuszy w celu przedyskutowania, w jaki sposób zidentyfikować wspólne wyzwania i nakreślić możliwości dla rozwoju czystej żeglugi oraz jak wdrożyć zieloną transformację w sektorze morskim. Podkreślono, że wymiana wiedzy i dobrych praktyk między sąsiednimi krajami pozwala nadać dyskusjom szerszą perspektywę, biorąc pod uwagę, że zrównoważony rozwój sektora morskiego jest przedmiotem wspólnej troski i ma duże znaczenie zarówno dla regionów bałtyckich, jak i arktycznych.

W przypadku Grupy ekspertów ds. zrównoważonego rozwoju, w której pracach bierze udział przedstawiciel Ministerstwa Klimatu i Środowiska odbyły się dwa spotkania w dniach 26 maja oraz 23-25 listopada, których celem była przede wszystkim wymiana informacji i doświadczeń na temat działań i wydarzeń realizowanych przez państwa regionu, jak również inne organizacje działające na rzecz regionu Morza Bałtyckiego.

Uczestnictwo w pracach komitetów i podkomitetów na forum IMO oraz innych organizacji.

Komitet Bezpieczeństwa Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej

W 2021 r. odbyły się 103 i 104 sesja Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego IMO (Maritime Safety Committee - MSC). W posiedzeniach Komitetu MSC uczestniczyli przedstawiciele administracji morskiej, Służby SAR oraz eksperci z obszarów nauki i przemysłu. Jako najważniejsze zagadnienia zrealizowane podczas sesji MSC 103 i 104 należy wymienić m.in.:

- powołanie grupy roboczej zajmującej się szeregiem zagadnień dotyczących bezpieczeństwa związanych z paliwami olejowymi, w oparciu o wyniki prac grupy korespondencyjnej. Grupa osiągnęła zadowalające postępy przy opracowywaniu odpowiednich obowiązkowych wymagań Konwencji SOLAS dotyczących zgłaszania przypadków, w których dostawcy paliw nie spełniają wymagań Konwencji SOLAS oraz określaniu działań przeciwko takim dostawcom;
- powołanie grupy korespondencyjnej ds. rozpowszechniania MSI i informacji związanych z SAR, której zadaniem jest przeanalizowanie obowiązkowego stosowania wszystkich uznanych mobilnych usług łączności satelitarnej na danym obszarze działania podmiotów odpowiedzialnych za rozgłaszanie tych informacji;
- wskazanie i podkreślenie uczestnictwa IMO w czteroletnim projekcie UE pt.: „Ochrona portów oraz bezpieczeństwo żeglugi na obszarze wschodniej i południowej Afryki oraz Oceanu Indyjskiego wraz z przekazaniem informacji o planowanym wdrożeniu przez IMO podobnego projektu unijnego na Morzu Czerwonym”;
- rozważenie propozycji rozwiązania problemu kontenerów utraconych na morzu. Propozycja została złożona w kontekście Planu działania IMO mającego na celu rozwiązanie problemu odpadów plastikowych pochodzących ze statków;
- zatwierdzenie zmian do Konwencji SOLAS i powiązanych instrumentów w zakresie modernizacji GMDSS. Celem poprawek jest umożliwienie korzystania z nowoczesnych systemów łączności w GMDSS przy jednoczesnym zniesieniu wymagań dotyczących posiadania przestarzałych systemów;
- uznanie przez Komitet japońskiego regionalnego systemu nawigacji satelitarnej Quasi-Zenith Satellite System (QZSS) jako elementu Światowego systemu ostrzeżeń radionawigacyjnych (WWRNS);
- sfinalizowanie oraz zatwierdzenie przez Komitet zalecanych Przepisów Modelowych dot. bezpieczeństwa w żegludze promów krajowych, które zostaną przyjęte na 105 sesji MSC, wraz ze zaktualizowanym planem dalszych prac;
- podjęcie przez Komitet decyzji o opracowaniu instrumentu opartego na celu dla morskich autonomicznych jednostek nawodnych (MASS). Decyzja została podjęta w następstwie zakończenia analizy zakresu zmian w przepisach (RSE) w maju 2021 r., polegającej na przeanalizowaniu konkretnych traktatów dotyczących bezpieczeństwa statków, w celu dokonania oceny, w jaki sposób jednostki MASS mogą być przedmiotem regulacji na szczeblu międzynarodowym.

Prace przygotowawcze do 103 i 104 sesji Komitetu MSC były prowadzone w ramach podkomitetów technicznych IMO, w których uczestniczyli zarówno przedstawiciele administracji morskiej, Służby SAR, jak również eksperci z obszarów nauki i przemysłu, wypracowując dokumenty przyjmowane podczas komitetów MSC. Posiedzenia podkomitetów do spraw przewozu ładunków i kontenerów (CCC), Implementacji instrumentów IMO (III) oraz Podkomitetu ds. Bezpieczeństwa Żeglugi, Radiokomunikacji oraz Poszukiwania i Ratownictwa (NCSR), które odbyły się w 2021 r. były ważnym elementem procesu tworzenia przez Międzynarodową Organizację Morską globalnych regulacji dla szeroko rozumianego bezpieczeństwa morskiego.

Komitet Ułatwień Międzynarodowej Organizacji Morskiej

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

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

W 2021 r. odbyło się jedno zdalne posiedzenie Komitetu Ułatwień Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Podczas 45 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. i Kompendium Międzynarodowej Organizacji Morskiej w sprawie Ułatwień i Elektronicznego Handlu, morskiego single window, zwalczania korupcji w transporcie morskim, ćwiczenia regulacyjnego w sprawie zakresu regulacji Konwencji o ułatwieniu międzynarodowego obrotu morskiego w odniesieniu do Autonomicznych Nawodnych Jednostek Pływających (MASS).

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 2021 r. odbyło się jedno zdalne posiedzenie Komitetu Prawnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Podczas 108 sesji Komitetu Prawnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej podniesione były m.in. zagadnienia dotyczące sprawiedliwego traktowania marynarzy, w tym zabezpieczenia odpowiedzialności finansowej, w przypadkach porzucenia marynarzy oraz obowiązków armatorów w odniesieniu do roszczeń umownych dotyczących uszkodzenia ciała lub śmierci marynarzy w świetle wprowadzanych zmian do Konwencji ILO o pracy na morzu, 2006, zapobieżenia bezprawnym praktykom związanym z fałszywą rejestracją statków i fałszywymi rejestrarami, ułatwienia wejścia w życie oraz jednolitej interpretacji Protokołu 2010 do Konwencji HNS i ujednoliconej interpretacji dotyczącej testu na wyłączenie uprawnienia właściciela do ograniczenia odpowiedzialności zgodnie z Konwencjami IMO, 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 2021 r. odbyły się trzy zdalne posiedzenia organów Międzynarodowych Funduszy Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami, a mianowicie:

- 1992 Fund Assembly – 24 i 25 sesja nadzwyczajna Zgromadzenia Funduszu 1992 oraz 26 sesja Zgromadzenia Funduszu 1992;
- 1992 Fund Executive Committee – 75, 76 i 77 posiedzenie Komitetu Wykonawczego Funduszu 1992;
- Supplementary Fund Assembly – 8 i 9 sesja nadzwyczajna Zgromadzenia Funduszu Dodatkowego oraz 18 sesja Zgromadzenia Funduszu Dodatkowego.

W ramach porządków obrad przedmiotowych sesji były podniesione kwestie dotyczące wypadków objętych systemem konwencji olejowych, odszkodowań, sprawy traktatowe, w tym przygotowanie do wejścia w życie Konwencji HNS 2010, a także sprawy budżetowe, proceduralne i administracyjne, w tym dotyczące wyborów Dyrektora przedmiotowych Funduszy. Przeprowadzone zostały również wybory nowego Dyrektora Międzynarodowych Funduszy Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami, którym został przedstawiciel Norwegii.

Specjalny Trójstronny Komitet Międzynarodowej Organizacji Pracy

W ramach Międzynarodowej Organizacji Pracy funkcjonuje Specjalny Trójstronny Komitet utworzony, zgodnie z art. XIII Konwencji o pracy na morzu z 2006 r., przez Radę Administracyjną Międzynarodowego Biura Pracy. Do zadań Komitetu należy prowadzenie ciągłego przeglądu funkcjonowania Konwencji o pracy na morzu i proponowanie niezbędnych zmian, jak również 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 o pracy na morzu, przedstawiciele marynarzy oraz przedstawiciele armatorów. W posiedzeniach w charakterze obserwatorów biorą udział także przedstawiciele rządów państw, które nie ratyfikowały Konwencji o pracy na morzu, jak również przedstawiciele organizacji międzynarodowych, międzyrządowych i pozarządowych.

W 2021 r. odbyła się w formie zdalnej pierwsza część 4. posiedzenia Komitetu. Podczas posiedzenia wymieniono informacje i doświadczenia na temat implementacji Konwencji o pracy na morzu, 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. Druga część posiedzenia, na której mają być dyskutowane zmiany do Konwencji o pracy na morzu ma się odbyć w 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. Podstawowym dokumentem w dziedzinie spraw morskich jest rezolucja Zgromadzenia Ogólnego ONZ pn. „Oceany i prawo morza”. Jest ona przyjmowana corocznie przez Zgromadzenie Ogólne i ma charakter horyzontalny - odzwierciedla w sposób kompleksowy szereg wydarzeń z danego roku, które miały miejsce w dziedzinie prawa i polityki morskiej. 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 31. spotkanie Państw-Stron Konwencji o prawie morza, które w 2021 r. odbyło się w formie hybrydowej (tradycyjne spotkania, spotkania w formie wideokonferencji, procedura pisemna).

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

Wdrażanie mechanizmów ułatwiających działalność w transporcie morskim.

Działania i inicjatywy Krajowej Administracji Skarbowej (KAS) ukierunkowane są na zapewnienie płynności obsługi podmiotów gospodarczych, skrócenie czasu odprawy celnej towaru, obniżenie kosztów ponoszonych przez przedsiębiorców oraz poprawę warunków wykonywania działalności gospodarczej. W ramach realizacji zadań z zakresu obsługi obrotu towarowego dokonywanego drogą 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, a w szczególności odnosiły się do działań dotyczących redukcji barier dla rozwoju przedsiębiorczości morskiej, a także do kształtowania warunków dla utworzenia w Polsce bałtyckiego centrum logistycznotransportowego dla Europy Środkowej i Wschodniej oraz zwiększenia jego roli w łańcuchu dostaw towarów w tym regionie.

W ramach powyższych działań propagowano w kontaktach z przedsiębiorcami ideę korzystania z procedury zgłoszenia scentralizowanego, polegającej na składaniu zgłoszeń celnych w wybranym przez zgłaszającego jednym urzędzie celno-skarbowym, bez względu na lokalizację miejsca przedstawienia towaru. KAS popularyzuje dokonywanie zgłoszeń celnych w procedurze uproszczonej dla uzyskania przez zgłaszającego sprawniejszej organizacji międzynarodowej wymiany towarowej, przede wszystkim od strony logistycznej, ale także finansowej. Cel ten osiągnąć jest m.in. przez dokonywanie odpraw celnych z ograniczonym udziałem Krajowej Administracji Skarbowej, jak również przez maksymalne skrócenie czasu trwania poszczególnych odpraw i możliwość odroczenia w czasie zapłaty należności przywozowych.

Kolejnym stosowanym rozwiązaniem wpływającym na usprawnienie obrotu towarowego w portach morskich Gdańska i Gdyni jest możliwość złożenia zgłoszenia celnego przed przedstawieniem organom celno-skarbowym towaru, którego dotyczy to zgłoszenie, tj. 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, a tym samym oszczędność czasu i szybsze dostawy dla podmiotów gospodarczych.

Przeprowadzane kontrole w portach mają za zadanie zapobieganie nieprawidłowościom związanym ze środkami i ograniczeniami pozataryfowymi. Ponadto, mają zapewnić ochronę obszaru celnego i granic zewnętrznych UE, jak również zapobiec nielegalnemu przywozowi i wywozowi towarów.

PUESC – Platforma Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnych - wdrażanie i testowanie nowoczesnych systemów informatycznych mających na celu ułatwienie przepływu towarów

Wprowadzane rozwiązania informatyczne wpisują się we współdziałanie z innymi służbami i podmiotami uczestniczącymi w procesie odpraw celnych. Ich zadaniem jest unifikacja wymiany komunikatów generowanych przez systemy używane przez podmioty uczestniczące w procesie odpraw celnych. Wpływają one pozytywnie na usprawnienie procesu obsługi towarów, zwiększają konkurencyjność portu oraz satysfakcję podmiotów korzystających z usług portów.

W roku 2021 funkcjonariusze i pracownicy KAS brali udział we wdrażaniu i testowaniu systemów wprowadzanych zarówno przez KAS jak i inne podmioty. Głównym zadaniem był udział przy wdrażaniu komponentów informatycznych Systemu Informacyjnego Skarbowo-Celnego (SISC) modernizowanego w ramach Programu Platforma Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnych (PUESC).

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

System CG stanowi platformę modułową integrującą wszelkie aspekty odprawy granicznej, zastępuje użytkowany dotąd przez KAS Zintegrowany System Obsługi Granicy CAIFS II. Istotą zmiany jest znaczące 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 CG został zintegrowany z produktami prowadzonego w poprzednich latach programu informatyzacji ówczesnej Służby Celnej o nazwie e-Cło.

W szczególności dotyczy to systemów obsługujących zgłoszenia przywózowe, wywózowe i operacje tranzytowe (odpowiednio AIS/IMPORT, AES i NCTS2). System CG został również zintegrowany z: systemem ZSE6 Straży Granicznej, z systemem TAX FREE (rejestracja Dokumentów Tax Free) oraz prowadzono prace związane z integracją z systemem ZISAR (Zintegrowany System Zarządzania Ryzykiem), modernizowanymi w ramach 2.1 osi priorytetowej Programu Operacyjnego Polska Cyfrowa.

W KAS testowano i wdrożono następujące moduły systemu CG, mające zastosowanie w morskich przejściach granicznych: morski ruch kontenerowy – MRK, morski ruch towarowy – MRT, który ma zapewnić wsparcie procesów kontroli w przejściach morskich m.in. w oparciu o dane awizacyjne i uprzednią analizę ryzyka oraz morski ruch promowy – MRP, którego Oddział Celny w Świnoujściu jest jedynym w kraju użytkownikiem. Wersje produkcyjne modułów morskich wdrożono w Szczecinie w październiku i listopadzie 2021 roku.

Centrum Urzędowego Dokonywania Odpraw (CUDO) wewnętrzne i graniczne

W 2021 r. na mocy nowego Regulaminu Pomorskiego Urzędu Celno-Skarbowego w Gdyni, w miejsce Delegatur skupionych wokół portów morskich w Gdyni, w Gdańsku oraz w Słupsku pojawiły się dwa pionory zgłoszeń celnych (Pion Obsługi Zgłoszeń Celnych (CZNC-1) i Pion Obsługi Zgłoszeń Celnych i Orzecznictwa (CZNC-2)). Podział ten odzwierciedla reformę związaną z wprowadzeniem formuły Centrum Urzędowego Dokonywania Odpraw (CUDO) i polega na odejściu od podziału terytorialnego oraz na wydzieleniu w osobne pionory Oddziałów Celnych granicznych i wewnętrznych. CUDO jako wyspecjalizowana komórka analityczno-merytoryczna do elektronicznej obsługi zgłoszeń celnych, wyodrębnione zostało na podstawie zaakceptowanej przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej „Koncepcji konsolidacji odpraw celnych” w granicznych i wewnętrznych oddziałach celnych Delegatur w Gdyni i Gdańsku. 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. W ramach przyjętej koncepcji, poza CUDO wyodrębnione zostały również oddziały satelickie wykonujące czynności związane z bezpośrednią obsługą klienta (przyjmowanie dokumentów papierowych) i czynności kontrolne dotyczące towarów.

Wdrożone rozwiązania mają bezpośredni wpływ na zapewnienie sprawnej, kompleksowej i efektywnej obsługi obrotu towarowego, w tym stale rosnącego obrotu towarami skonteneryzowanymi. Ponad 60% odpraw celnych w przywozie odbywa się w procedurze uproszczonej.

System Koordynacji Kontroli Porty 24 h

Wraz z wejściem w życie z dniem 1 stycznia 2015 r. ustawy o ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej (Dz. U. poz. 1662), zawierającej m.in. „pakiet morski”, została wprowadzona zasada przeprowadzenia wszystkich czynności urzędowych niezbędnych do dopuszczenia towaru do obrotu w ciągu 24 godzin od momentu przedstawienia towaru do kontroli granicznej. Zadanie koordynacji kontroli nałożone zostało na Naczelnika Urzędu Celno-Skarbowego właściwego dla portu morskiego.

W tym celu wdrożona została platforma informatyczna „System Koordynacji Kontroli - Porty 24h”. System ten w pełnej wersji funkcjonuje od 2016 r. i może być użytkowany we wszystkich polskich portach morskich. Koordynacja obejmuje działania dysponenta towaru, operatora portowego, inspekcji granicznych oraz samej Służby Celno-Skarbowej, co umożliwia przeprowadzenie kontroli w określonym miejscu i terminie (wraz z dokładną godziną).

Kontynuując prace nad rozwojem systemu zaimplementowano napisaną z inicjatywy Izby Administracji Skarbowej w Gdańsku nową aplikację koordynującą kontrole służb granicznych „System Koordynacji Kontroli - Porty24”. Wpływa to bezpośrednio na płynność 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 ich kwarantannie. Wprowadzenie ww. systemu ułatwia i przyspiesza obrót towarem przez przedsiębiorcę dzięki skróceniu czasu przeprowadzania wszystkich czynności urzędowych i kontrolnych niezbędnych do dopuszczenia towarów do obrotu.

Projekt Single Window – Pojedyncze okno w obrocie towarowym z zagranicą

Jednym z systemów budowanych w ramach PUESC jest „PKWD – SINGLE WINDOW (Platforma Koordynacji i Wymiany Danych Single Window), który świadczyć będzie usługę określaną jako „Pojedyncze okno w obrocie towarowym z zagranicą”. Usługa umożliwi sprawną obsługę transportu w ruchu morskim, m.in. poprzez elektroniczną wymianę informacji i dokumentów między różnymi jednostkami administracji publicznej zaangażowanymi w odprawę towarów oraz przedsiębiorcami. Tego rodzaju działanie wpisuje się w ideę uproszczenia działalności gospodarczej w obrocie towarowym z zagranicą oraz ułatwia przedsiębiorcom działalność międzynarodową.

W ramach rozwoju Systemu Informacyjnego Skarbowo-Celnego (SISC) zrealizowano w 2021 r. szereg działań, takich m.in. jak przeprowadzenie w lipcu i sierpniu pilotażu produkcyjnego systemu „PKWD-SINGLE WINDOW” dla łącznie czterech lokalizacji, wśród których był CUDO Oddział Celny „Nabrzeże Łasztownia” w Szczecinie, stanowiący morskie przejście graniczne. Przedmiotem sprawdzenia w ramach pilotażu dla ww. Oddziału Celnego były podstawowe procesy i funkcjonalności systemu PKWD-Single Window, tj. obsługa wniosków klientów, koordynacja wspólnych kontroli, wydawanie rozstrzygnięć przez partnerów (inspekcji granicznych: weterynaryjnej, sanitarnej, Inspekcji Jakości Handlowej Artykułów Rolno-Spożywczych, Głównego Inspektora Rybołówstwa Morskiego – ośrodek zamiejscowy w Szczecinie) oraz walidacja i bilansowanie wydanych rozstrzygnięć w ramach obsługi zgłoszenia celnego.

Od 30 listopada 2021 r. rozpoczął się proces wdrażania produkcyjnej wersji Platformy Koordynacji i Wymiany Danych Single Window (PKWD – SINGLE WINDOW). W pierwszej fazie od 15 grudnia 2021 r. wdrożono pierwszą usługę dotyczącą rybołówstwa. Umożliwia ona składanie elektronicznych wniosków o weryfikację świadectw połowowych, kierowanych do Głównego Inspektoratu Rybołówstwa Morskiego (GRIM) albo do Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi (MRiRW). Do programu przystąpiła Inspekcja Handlowa.

System SATOS (System Awizacji Towarów i Osób)

Od 29 listopada 2021 r. został wdrożony 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 celnymi 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.

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

W ramach rozwoju systemu, 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. W 2021 roku system został przygotowany do obsługi nowej struktury komunikatów morskich otrzymywanych z systemu Maritime National Single Window.

PCS - Port Community System

Program opracowany przez Polski PCS Sp. z o.o. we współpracy z KAS. System umożliwia usługę automatycznego zwalniania kontenerów z terminali kontenerowych (po zwolnieniu towarów do wnioskowanej procedury) przy wykorzystaniu komunikatu DS299 w systemie AIS/Import. W lutym 2021 roku wdrożono w CUDO Oddziale Celnym „Nabrzeże Łasztownia” w Szczecinie wstępną funkcjonalność systemu, następnie monitorowana była poprawność jego działania. DB Port Szczecin bardzo wysoko ocenił wprowadzone usprawnienia związane z automatyzacją procesu zwalniania kontenerów i planuje w przypadku wdrożenia komunikatów z systemu tranzytowego NCTS całkowite przejście na rozwiązanie cyfrowe obsługi importu z udziałem Polskiego PCS. Po okresie wstępnym automatycznie wdrożono system na stałe w Terminalu Kontenerowym DB Port Szczecin. Funkcjonariusze CUDO OC Nabrzeże „Łasztownia” w Szczecinie monitorują poprawność działania systemu.

RPS - Rozliczenie Procedur Specjalnych

System świadczący usługę e-PS, która umożliwia składanie rozliczenia zamknięcia (art. 175 Rozporządzenia Delegowanego do Unijnego Kodeksu Celnego) w formie tzw. Kwitu Rozliczenia. Kwit stosowany jest przy rozliczaniu procedury uszlachetniania czynnego i procedury końcowego przeznaczenia. System RPS jest również wykorzystywany przez funkcjonariuszy do monitorowania procedur gospodarczych. System został wdrożony 15 listopada 2021 roku.

MNSW - Maritime National Single Window

System wdrożony przez Urząd Morski w Gdyni, służący do Zgłoszeń Awizacyjnych w transporcie morskim przesyłanych do Urzędu Morskiego. Zgłoszenia są przesyłane do SATOS dzięki systemowi MNSW i automatycznie stanowią podstawę wygenerowania Zgłoszenia Awizacyjnego w systemie Cyfrowa Granica i AWIPRO.

Uczestnictwo Krajowej Administracji Skarbowej w międzynarodowych działaniach kontrolnych.

Funkcjonariusze KAS aktywnie uczestniczyli w międzynarodowych i krajowych akcjach kontrolnych:

- Operacja PANGEA XIV, wymierzona w zwalczanie obrotu nielegalnymi i podrabianymi wyrobami farmaceutycznymi, organizowana przez Międzynarodową Organizację Policji Kryminalnych (INTERPOL), przy współdziałaniu Światowej Organizacji Celnej (WCO), Europejskiego Urzędu Policji (EUROPOL), Stałego Forum na temat Międzynarodowej Przestępczości Farmaceutycznej (PFIPC);

- Operacja celna pod nazwą DEMETER VII, 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 celna THUNDER 2021 organizowana przez Światową Organizację Cei (WCO), ukierunkowana na zwalczanie przestępczości przeciwko CITES;
- Operacja PANDORA VI skierowana przeciwko nielegalnemu obrotowi skradzionymi dobrami kultury organizowana przez Światową Organizację Cei (WCO);
- Operacja o kryptonimie LUDUS organizowana przez EUROPOL i ukierunkowana na kontrole przesyłek zawierających zabawki niebezpieczne i/lub zabawki naruszające prawa własności intelektualnej;
- Operacja kontrolna o kryptonimie OPSON X organizowana przez EUROPOL i INTERPOL ukierunkowana na kontrole przesyłek zawierających wyroby winiarskie i inne napoje alkoholowe naruszające prawa własności intelektualnej;
- Operacja 30 DAYS AT SEA organizowana przez Interpol, Europol, Frontex, EFCA i EMSA, ukierunkowana na ujawnianie zanieczyszczeń pochodzących ze statków i instalacji morskich, ujawnianie zanieczyszczeń lądowych i rzecznych wpływających na środowisko morskie, ujawnianie przemieszczeń nielegalnych odpadów drogą morską z wykorzystaniem portów;
- Operacja IDEAL X organizowana przez Radę Europejską, Administrację Hiszpanii mająca na celu przeciwdziałaniu nieprawidłowościom w obrocie bronią palną, jej częściami, komponentami i amunicją przesyłanych w kontenerach drogą morską;
- Operacja LAKE organizowana przez Europol, Komisję Europejską dotycząca zwalczania przestępczości przeciwko nielegalnemu handlowi w UE oraz obrotowi z krajami trzecimi produktami z węgorza europejskiego *anguilla anguilla*;
- Operacja STOP II, ukierunkowana na przeciwdziałanie nieprawidłowościom w obrocie towarami związanymi z walką z COVID-19, organizowana przez Światową Organizację Celną (WCO);
- Operacja Silver Axe VI ukierunkowana na kontrolę i zatrzymania nielegalnych i podrobionych środków ochrony roślin oraz substancji czynnych. Koordynatorem Operacji był EUROPOL;
- Operacja SHIELD II skierowana przeciwko nielegalnemu i niezgodnemu z prawem, w tym z naruszeniem praw własności intelektualnej, obrotowi środkami hormonalnymi, środkami na potencję oraz suplementami diety, prowadzona przez EUROPOL i OLAF;
- Operacja OLAF dotycząca maseczek wykorzystywanych do walki z COVID-19 w zakresie spełniania przez nie wymagań harmonizacyjnych i/lub wystąpienia podejrzenia naruszenia praw własności intelektualnej (IPR);
- Operacja „GOALS“ ukierunkowana głównie na ujawnienia narkotyków syntetycznych takich jak: amfetamina, metamfetamina i MDMA, jak również środków odurzających, prekursorów narkotyków czy substancji chemicznych wykorzystywanych do produkcji narkotyków i produktów leczniczych. Akcja organizowana była przez RILO AP przy wsparciu Światowej Organizacji Cei (WCO) wspólnie z koreańską administracją celną.

Funkcjonowanie Wydziału Morskiego Zwalczania Przestępczości Pomorskiego Urzędu Celno-Skarbowego.

W ramach podjętych działań w 2021 r. Wydział Morski Zwalczania Przestępczości (CZRM) przeprowadził 525 kontroli jednostek pływających oraz przesyłek skonteneryzowanych. Wykonano 225 rejsów z udziałem jednostek pływających KAS. W czasie realizacji czynności służbowych funkcjonariusze CZRM na polskich obszarach morskich i w portach nałożyli 58 mandatów na kwotę 93

820,00 zł oraz dokonali zatrzymania 16,5 l alkoholu, 27 856 390 szt. papierosów, 7 kg tytoniu oraz 16 063 sztuk odzieży naruszającej prawa własności intelektualnej. Funkcjonariusze CZRM uczestniczyli w szkoleniach i spotkaniach o charakterze międzynarodowym, m.in. w spotkaniach grupy RALFH Rummage Group dot. przeszukań jednostek pływających, jak również w spotkaniach grupy Mar-Info dot. wymiany z zakresu ujawnień oraz zwalczania przestępczości transgranicznej. Funkcjonariusze CZRM realizując czynności kontrolne w portach morskich oraz morskich wodach wewnętrznych, morzu terytorialnym oraz w strefie przyległej wykorzystują posiadane jednostki patrolowe (pięć łodzi patrolowych).

Wydział Morski Zwalczania Przestępczości realizuje czynności kontrolne również na terenie portów morskich w Gdyni i Gdańsku z wykorzystaniem urządzeń RTG. W 2021 r. w ramach Wydziału CZRM wydzielona została podległa komórka, tj. Dział Morski Zwalczania Przestępczości, której funkcjonariusze realizując czynności kontrolne w portach morskich z wykorzystaniem stacjonarnych i mobilnych urządzeń skanujących, przeprowadzili 16 700 nieinwazyjnych kontroli przesyłek skonteneryzowanych. Liczba ta nie zawiera liczby skanowań przy wykorzystaniu mobilnego urządzenia ZBV (Z-Backscatter Van).

W ramach Wydziału Morskiego Zwalczania Przestępczości od 2020 r. funkcjonuje również Referat Kontroli Obrotu Towarowego zajmujący się analizą manifestów morskich oraz typowaniem przesyłek skonteneryzowanych do kontroli. Wybrani funkcjonariusze Referatu uczestniczą w następujących projektach o charakterze międzynarodowym:

- Foreign Electronic Cargo Data Exchange Programme (FECDEP) - koordynowany przez Przedstawiciela Szefa KAS w Waszyngtonie;
- 11 Plan Działania Grupy Roboczej EU ds. Przestrzegania Prawa - Działania 11.10 - Nadużycie w Transporcie Morskim – Kontenery;
- Advanced Risking/SupplyChain Data/Blockchain - koordynowany przez Przedstawiciela Szefa KAS w Londynie.

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

Uniwersytet Morski w Gdyni.

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

W 2021 r. na Uniwersytecie Morskim w Gdyni łącznie na wszystkich rodzajach studiów zdobywało wiedzę 3 587 studentów, w tym 1 529 studentów kształciło się zgodnie z wymaganiami Konwencji STCW. Łączna liczba studentów, którzy w 2021 r. zrealizowali praktyki na statkach UMG, tj. „Dar Młodości” i „Horyzont II” wyniosła 814 uczniów szkół morskich, w tym 379 studentów UMG. Żaglowiec szkolny „Dar Młodości” w roku 2021 odbył pięć podróży i pokonał ponad 10 tysięcy mil morskich zawijając do portów w Antwerpii, Mariehamn, Warnemunde i Bremerhaven. Statek szkoleniowo-badawczy „Horyzont II” odbył w roku 2021 siedem podróży, w tym dwie na Spitsbergen. Statek zawinął także do portu w Antwerpii i przepłynął łącznie ponad 15 tysięcy mil morskich.

W 2021 r. Uniwersytet Morski w Gdyni powołał Radę Kół Naukowych, która jest ciałem doradczym władz UMG w sprawach związanych ze studenckim ruchem naukowym. Rada działa na rzecz zrzeszania, rozwoju i integracji studenckiego ruchu naukowego, poprzez reprezentowanie kół naukowych na forum ogólnopolskim i międzynarodowym, wspieranie rozwoju, pozyskiwanie funduszy na działalność, zrzeszanie i integrowanie członków oraz organizację uczelnianego seminarium kół naukowych. W Uczelni prężnie działa 19 kół naukowych. Istotnym aspektem aktywizacji studentów i włączania ich

w działalność naukową jest projekt Inkubator Innowacyjności 4.0, w ramach którego studenci wchodzi w skład interdyscyplinarnych zespołów naukowych. Pod opieką kierowników prac przedwdrożeniowych zdobywają doświadczenie w projektowaniu innowacyjnych rozwiązań o potencjale wdrożeniowym, dostosowanych do potrzeb rynkowych.

Obok kształcenia przyszłych kadr morskich ważnym obszarem działalności Uniwersytetu Morskiego w Gdyni jest działalność naukowo-badawcza i badawczo-rozwojowa. Wydziały UMG prowadzą prace badawcze finansowane ze środków przeznaczonych na działalność badawczą w ramach subwencji budżetowej w formie projektów indywidualnych i zespołowych. Środki finansowe na realizację projektów o charakterze badawczym i badawczo-rozwojowym pozyskiwane są również z Narodowego Centrum Nauki w Krakowie, Narodowego Centrum Badań i Rozwoju w Warszawie, Ministerstwa Edukacji i Nauki oraz instytucji UE i organizacji międzynarodowych. Pracownicy Uniwersytetu Morskiego w Gdyni realizują także prace naukowo-badawcze i badawczo-rozwojowe na zlecenie krajowych lub międzynarodowych podmiotów otoczenia społeczno-gospodarczego.

W roku 2021 w Uniwersytecie Morskim w Gdyni realizowano szereg prac naukowo-badawczych i badawczo-rozwojowych, w tym projektów zespołowych oraz indywidualnych prowadzonych przez młodych naukowców:

- Wydział Nawigacyjny realizował 11 projektów zespołowych oraz 5 projektów indywidualnych, w tym m.in.: związane z rozwojem koncepcji e-Navigation, badanie charakterystyk eksploatacyjnych systemów GNSS w nawigacji, wpływ warunków środowiskowych na transport w Arktyce, bezpieczeństwa infrastruktur krytycznych oraz bezpieczeństwa żeglugi;
- Wydział Mechaniczny realizował 4 projekty zespołowe oraz 12 projektów indywidualnych, w tym m.in.: badania urządzeń i elementów konstrukcji, eksploatacja maszyn i urządzeń okrętowych, opracowanie nowego brązu aluminiowego o podwyższonej odporności na korozję i erozję kawitacyjną, znakowanie mieszaniny materiałów olejowych siłowni okrętowej w oparciu o spektroskopię fluorescencyjną;
- Wydział Elektryczny realizował 8 projektów zespołowych oraz 7 projektów indywidualnych, w tym m.in.: rozwój najnowszych narzędzi cyfrowych oraz bazy laboratoryjnej, techniki teorii sterowania i sztucznej inteligencji w optymalnej i bezpiecznej eksploatacji statków, nowoczesne metody sterowania ruchem statku autonomicznego, optymalizacja procesów sterowania niskoemisyjną jednostką pływającą;
- Wydział Zarządzania i Nauk o Jakości realizował 9 projektów zespołowych oraz 11 projektów indywidualnych, w tym m.in.: problemy ekologiczne w zarządzaniu jakością materiałów polimerowych i w transporcie morskim, modele zarządzania systemami transportowymi i logistycznymi oraz ich wpływ na rozwój morskiego sektora TSL, koncepcja Smart Port miarą sukcesu współczesnych portów morskich.

W 2021 r. w ramach programów bądź konkursów badawczych w UMG realizowano następujące projekty międzynarodowe:

- 2 projekty międzynarodowe współfinansowane przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju oraz ze środków Unii Europejskiej;
- 2 projekty międzynarodowe współfinansowane przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju oraz ze środków Funduszy Norweskich;
- 4 projekty międzynarodowe finansowane ze środków UEu w ramach programu współpracy transgranicznej Interreg Południowy Bałtyk (South Baltic Cross-border Co-operation Programme 2014-2020);
- 3 projekty finansowane przez Komisję Europejską;
- 2 projekty szkoleniowe w ramach międzynarodowej mobilności edukacyjnej w sektorze szkolnictwa wyższego (ERASMUS+).

W 2021 r. kontynuowany był projekt Inkubator Innowacyjności 4.0 realizowany w ramach projektu pozakonkursowego pn. „Wsparcie zarządzania badaniami naukowymi i komercjalizacja wyników prac B+R w jednostkach naukowych i przedsiębiorstwach” w ramach Programu Operacyjnego Inteligentny Rozwój 2014-2020. Projekt realizowany w konsorcjum Politechnika Śląska-Uniwersytet Morski w Gdyni ma na celu wzmacnianie działalności w zakresie komercjalizacji wyników badań, inicjowania współpracy

środowiska naukowego z otoczeniem gospodarczym oraz upowszechniania nauki. Zadania podejmowane w projekcie obejmują w szczególności prowadzenie prac przedwdrożeniowych, które doprowadzą do zastosowania wyników tych prac na gruncie konkretnych rozwiązań rynkowych. UMG w roku 2021 rozpoczął realizację 5 prac przedwdrożeniowych w czterech dyscyplinach naukowych prowadzonych na wszystkich czterech wydziałach:

- „Wyposażenie Mobilnej Bazy Morskiego Ratunkowego Serwisu Nurkowego”;
- „Okrętowy rozproszony system monitorowania jakości energii elektrycznej maszyn i urządzeń elektrycznych”;
- „Sposób obróbki wykańczającej powierzchni pospawalniczych i narzędzie do jego realizacji”;
- „HurtHub”;
- „Lody rzemieślnicze o potencjale prozdrowotnym”.

W 2021 roku w ramach konkursów na projekty o potencjale wdrożeniowym prowadzonych przez instytucje finansujące Uniwersytet Morski w Gdyni złożył wnioski o dofinansowanie 9 projektów dedykowanych rozwiązaniom morskim oraz zawarł 9 umów z podmiotami z sektora publicznego i prywatnego.

W 2021 roku Instytut Morski UMG w ramach programów bądź konkursów badawczych realizował następujące projekty:

- SEAPLANSPACE South Baltic Programme 2014-2020, Planowanie przestrzenne na morzu jako instrument zrównoważonego zarządzania obszarami morskimi;
- RETROUT Baltic Sea Region Programme 2014-2020. Rozwój, promocja i zrównoważone zarządzanie w Regionie Morza Bałtyckiego jako miejsca rozwoju wędkarstwa przybrzeżnego;
- FindFISH Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego 2014 – 2020, Platforma transferu wiedzy - Numeryczny System Prognozowania warunków środowiska morskiego Zatoki Gdańskiej dla Rybołówstwa;
- INCONE60 South Baltic Programme 2014-2020, Szlak przybrzeżny E60 jako impuls rozwoju niebieskiego transportu;
- eCUDO.pl Program Operacyjny Polska Cyfrowa 2014-2020, Elektroniczne Centrum Udostępniania Danych Oceanograficznych eCUDO.pl;
- Capacity 4 MSP Baltic Sea Region Programme 2014-2020, Wzmocnienie potencjału interesariuszy i decydentów w procesie planowania przestrzennego obszarów morskich;
- 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;
- BlueBioSites Interreg Baltic Sea Region 2014-2020, Data, information and tools to identify and monitor optimal sites for the Blue Bioeconomy in the Baltic Sea Region / Dane; informacje i narzędzia do identyfikacji i monitorowania optymalnych lokalizacji dla niebieskiej biogospodarki w regionie Morza Bałtyckiego;
- eMSP-NBSR Komisja Europejska, Europejski Fundusz Morski i Rybacki, Konkurs: Maritime Spatial Planning 2020 EMFF-MSP-2020, Emerging ecosystem-based Maritime Spatial Planning topics in North and Baltic Seas Region / Nowo powstające tematy dotyczące planowania obszarów morskich w regionach Mórz Północnego i Bałtyckiego.

Ponadto, Instytut Morski UMG realizował w 2021 r. 17 innych prac i projektów. Dodatkowo realizowane były 2 projekty rozwojowe dotyczące zasobów oraz organizacji Instytutu Morskiego UMG, w tym: Innowacyjne Centrum zintegrowanych laboratoriów badawczych środowiska morskiego dla przemysłu offshore – tzw. Centrum OFFSHORE.

Uniwersytet Morski w Gdyni realizując założenia polityki morskiej RP oraz kierując się priorytetami strategii rozwoju Uczelni prowadził w 2021 r. współpracę z instytucjami międzynarodowymi oraz z zagranicznymi uczelniami. Od ponad 20 lat UMG aktywnie współpracuje z International Association of Maritime Universities (IAMU). W latach 2020-2022 UMG jest członkiem Międzynarodowej Rady Wykonawczej - International Executive Board (IEB) IAMU, a także przewodniczy jednemu z czterech komitetów stałych IAMU odpowiadając za prace komisji ds. akademickich - Academic Affairs

Committee. W dniach 19-20 kwietnia 2021 r. odbyło się posiedzenie online International Executive Board (IEB) w ramach IAMU, w którym udział wzięli przedstawiciele uczelni. W trakcie posiedzenia omówiono i zatwierdzono szereg kluczowych spraw dotyczących funkcjonowania stowarzyszenia, m.in. kwestie strategiczne, akademickie – w tym badawcze, dydaktyczne i organizacyjne, a także finansowe.

Przedstawiciele UMG brali udział w charakterze ekspertów w spotkaniach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) podczas 7. sesji Podkomitetu IMO ds. Czynnika Ludzkiego, Szkolenia i Obowiązków Wachtowych (HTW) oraz 8. sesji Podkomitetu ds. bezpieczeństwa żeglugi, radiokomunikacji oraz poszukiwań i ratownictwa (NCSR). Ponadto, 9 listopada 2021 r., władze uczelni uczestniczyły w zorganizowanej przez polską administrację morską wizycie studyjnej w Porcie Morskim w Gdyni z udziałem przedstawicieli 8 państw członkowskich IMO.

W dniu 9 listopada 2021 r. rektor UMG uczestniczył w trybie zdalnym w walnym zebraniu członków International Association of Institutes of Navigation (IAIN). Podczas odbywającego się co trzy lata Zgromadzenia Ogólnego IAIN wybrano nowe władze na lata 2021-2024. Prezydentem IAIN na lata 2021-2024 został prof. UMG, przewodniczący Polskiego Forum Nawigacyjnego.

W 2021 roku UMG był organizatorem szeregu międzynarodowych konferencji naukowych, takich jak:

- Międzynarodowa Konferencja TransNav 2021, która zorganizowana została przez Wydział Nawigacyjny Uniwersytetu Morskiego w Gdyni wspólnie z The Nautical Institute;
- Summer Safety and Reliability Seminar – SSARS 2021;
- X Międzynarodowa Konferencja Naukowa „Rola towaroznawstwa w zarządzaniu jakością w warunkach gospodarki opartej na wiedzy” zorganizowana na Wydziale Zarządzania i Nauk o Jakości Uniwersytetu Morskiego w Gdyni.

Uniwersytet Morski w Gdyni prowadził liczne działania, których celem było budowanie i wzmocnienie wzajemnych relacji nauka-biznes oraz wymianę doświadczeń na wspólnych płaszczyznach działalności, wpisującej się w strategię rozwoju uczelni, regionu i kraju.

Pracownicy Uniwersytetu Morskiego w Gdyni, we współpracy z Remontowa Electrical Solutions (RES) oraz NMG, stanowią trzon zespołu B+R w projekcie „Zintegrowany system modelowania oraz graficznego projektowania instalacji elektrycznych na statkach”, którego wartość wynosi 9 791 445,00 zł. W ramach tego projektu przeprowadzono m.in. próby morskie z użyciem statków „Zodiak II” oraz „Planeta I”, ekspertyzy i badania z użyciem sprzętu badawczego należącego do Uniwersytetu Morskiego w Gdyni, którego wypożyczenie nastąpiło na potrzeby Remontowa Electrical Solutions.

W dniu 28 stycznia 2021 r. podpisano porozumienie Głównym Urzędem Miar (GUM) pozwalające na współpracę Uniwersytetu oraz GUM w zakresie wzajemnego doradztwa, wspólnych badań naukowych oraz prac badawczo-rozwojowych, które będą wspomagać działania popularyzujące wiedzę z obszaru metrologii i zwiększą zainteresowanie sektora publicznego i prywatnego działalnością naukowo-badawczą i innowacyjną.

Z dniem 01.09.2021 r. powołano Centrum Morskiej Energetyki Wiatrowej (CMEW), jako centrum kompetencyjne Uniwersytetu Morskiego w Gdyni realizujące działalność edukacyjną, szkoleniową i doradczą na rzecz sektora energetyki morskiej. W 2021 r. przeprowadzono analizy potrzeb kadrowych firm sektora energetyki morskiej, w szczególności w zakresie oczekiwanej wiedzy i umiejętności kadry kierowniczej (diagnoza luki kompetencyjnej). Zdefiniowano szczegółowe cele i zakres działalności CMEW UMG odpowiadający na potrzeby rozwojowe sektora energetyki wiatrowej. Opracowano plan działalności i kierunków rozwoju CMEW UMG oraz opracowano plan założeń merytorycznych podyplomowych studiów Executive Offshore Wind MBA.

Uniwersytet Morski w Gdyni na przestrzeni całego roku podpisał liczne porozumienia o współpracy powiązane z sektorem offshore. Działania mające na celu rozwinięcie kontaktów gospodarczych, przygotowanie kadr dla podmiotów uczestniczących w inwestycjach, wspieranie rozwijania i wykorzystywanie potencjału badawczo-rozwojowego, jak również prowadzenie działań informacyjnych oraz wspieranie budowania świadomości społecznej, związanej ze skalą realizowanych inwestycji

zostały podjęte z partnerami takimi jak: Polska Grupa Energetyczna PGE, PKN Orlen, RWE, Morska Agencja Gdynia i MAG Offshore oraz Geofizyka Toruń.

W 2021 roku UMG intensyfikował działania we współpracy z partnerami gospodarczymi oraz realizował liczne prace na rzecz podmiotów gospodarczych w kierunkach mających wpływ na wzmacnianie 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.

W 2021 roku Uniwersytet Morski w Gdyni kontynuował działalność wynalazczą nakierowaną na rozwój innowacji w branży morskiej. Działalność ta ma na celu transfer rozwiązań powstających w UMG i zwiększenie ich udziału w rynku krajowym i zagranicznym. UMG uzyskał prawa wyłączne (patenty) na 5 wynalazków na terytorium Polski oraz 1 patent zagraniczny.

Chcąc zintensyfikować aktywność w tym obszarze UMG pozyskał środki z funduszy zewnętrznych w ramach programu „IP Booster” mającego na celu wsparcie rozwiązań o potencjale komercyjnym powstających w uczelni w zakresie objęcia ochroną prawną i oceny potencjału rynkowego, jak również w ramach programu „Inkubator Innowacyjności 4.0” (wsparcie 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).

Akademia Morska w Szczecinie.

Akademia Morska w Szczecinie (AMS) prowadzi działalność na rzecz gospodarki morskiej w trzech głównych obszarach: prac badawczych i rozwojowych, kształcenia kadr, działalności organizacyjnej i upowszechniającej wiedzę. Uczelnia współpracuje z otoczeniem społeczno-gospodarczym na poziomie regionalnym, krajowym i międzynarodowym realizując politykę morską RP.

W roku 2021 w Akademii Morskiej w Szczecinie zdobywało wiedzę 2482 studentów; w tym na studiach stacjonarnych pierwszego i drugiego stopnia 1835, niestacjonarnych pierwszego i drugiego stopnia 637, trzeciego stopnia 12.

Uczelnia kształci studentów na pięciu Wydziałach: Nawigacyjnym, Mechanicznym, Inżynierjno-Ekonomicznym Transportu, Mechatroniki i Elektrotechniki oraz Informatyki i Telekomunikacji. 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 farmy wiatrowe; na Wydziale Inżynierjno-Ekonomicznym Transportu: Logistyka, Transport, Zarządzanie i Inżynieria Produkcji, Zarządzanie; na Wydziale Mechatroniki i Elektrotechniki: Mechatronika; na Wydziale Informatyki i Telekomunikacji: Informatyka i Teleinformatyka.

Od roku akademickiego 2021/2022 AMS otworzyła nowe kierunki studiów: na Wydziale Mechanicznym - Inżynieria Przemysłowa i Morskie Elektrownie Wiatrowe oraz na Wydziale Informatyki i Telekomunikacji – Teleinformatyka. Ponadto, w 2021 roku utworzono kolejne kierunki, których uruchomienie przewidziane jest od roku akademickiego 2022/2023: Automatyka i Robotyka na Wydziale Mechatroniki i Elektrotechniki oraz Inżynieria Eksploatacji na Wydziale Mechanicznym.

Odpowiadając na aktualne potrzeby gospodarki morskiej, wynikające ze światowych trendów wskazujących kierunki rozwoju branży morskiej Akademia Morska w Szczecinie prowadzi szereg prac badawczych. Są to badania i innowacje m.in. w zakresie systemów nawigacyjnych, bezpieczeństwa nawigacji, inżynierii ruchu morskiego, energii odnawialnej, żeglugi śródlądowej, logistyki i transportu intermodalnego.

W 2021 r. w Akademii Morskiej w Szczecinie realizowane były następujące projekty badawcze:

- Projekt CSHIPP Clean Shipping Project Platform. Program finansujący: Interreg Region Morza Bałtyckiego 2014-2020. Budżet: 52 800,00 EUR. Okres realizacji: 01.10.2018 r. - 31.03.2021 r.

Celem projektu jest projekt-platforma polegający na połączeniu ponadnarodowych projektów i ich kluczowych uczestników celem zapewnienia efektywnego wykorzystania, większej trwałości i możliwości przenoszenia wyników projektów. Działania CSHIPP koncentrują się wokół dwóch kluczowych tematów: wpływu na środowisko i wydajność żeglugi w Regionie Morza Bałtyckiego oraz syntezy dostępnych analiz naukowych i badań przeprowadzonych w ramach projektów oraz ich dostępność dla kluczowych grup docelowych: organizacji rządowych, przedsiębiorców i decydentów.

- Projekt TranStat - GOSPOSTRATEG - Inteligentny system produkcji statystyk transportu drogowego i morskiego, z wykorzystaniem wielkich wolumenów danych na rzecz kształtowania polityki transportowej kraju. Program finansujący: GOSPOSTRATEG - strategiczny program badań naukowych i prac rozwojowych „Społeczny i gospodarczy rozwój Polski w warunkach globalizujących się rynków” - NCBiR. Budżet: 895 696,00 zł. Okres realizacji: 01.01.2019 r. – 31.12.2021 r. Celem projektu jest unowocześnienie systemu produkcji statystyk transportu drogowego i morskiego poprzez wykorzystanie wielkich zbiorów danych, wprowadzenie nowych produktów oraz stworzenie warunków do prowadzenia analiz funkcjonowania oraz zarządzania systemami transportowymi do nowoczesnego planowania i kształtowania polityki transportowej kraju.
- Projekt 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, łącznie z RPO i dotacja z MNiSW. Okres realizacji: 01.10.2018 r. – 30.09.2023 r. Celem bezpośrednim projektu jest rozwój istniejącej materialnej bazy badawczej Akademii 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. Powstałe w wyniku realizacji projektu Centrum Eksploatacji Obiektów Pływających (CEOP) uzupełni pozostałe Centra badawcze Akademii wykorzystywane do realizacji prac badawczych. W efekcie realizacji projektu poszerzony zostanie potencjał badawczy oraz możliwości realizacji i wdrażania wyników prac badawczych w regionie. Obszar badawczy, któremu ma służyć wsparta infrastruktura, stymuluje rozwój regionalnych specjalizacji województwa, tj. działalność morską i logistyka oraz inteligentnych specjalizacji, tj. wielkogabarytowe konstrukcje wodne i lądowe oraz multimodalny transport i logistyka.
- Projekt MORGAV - Opracowanie technologii pozyskiwania i eksploracji danych grawimetrycznych przybrzeża polskich obszarów morskich oraz jego pobrzeża. Program finansujący: Program Operacyjny Inteligentny Rozwój 2014-2020. Budżet: 729 875,00 zł. Okres realizacji: 02.07.2018 r. - 01.07.2021 r. Głównym celem projektu jest opracowanie technologii pozyskiwania i eksploracji danych grawimetrycznych z przybrzeża polskich obszarów morskich oraz jego pobrzeża. Projekt zakłada harmonizację morskich pomiarów wysokościowych z Systemem EVRS poprzez wykorzystanie różnic potencjału siły ciężkości do poziomu odniesienia Normaal Amsterdams Peil.
- Projekt WECANet – A pan-European Network for Marine Renewable Energy. Program finansujący: COST European Cooperation in Science and Technology. Budżet: po stronie LIDERA projektu. Okres realizacji: 14.04.2018 r. - 12.04.2022 r. Celem projektu WECANet będącego 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 wyzwaniem, które wymaga podjęcia szerokich badań naukowych, szczególnie dotyczących aspektów technicznych i ekonomicznych związanych z uzyskiem energii z fal. W Europie występują znaczące nierówności w zakresie zasobów energii pochodzącej z fal, przedsiębiorstw zajmujących się tym obszarem, jak również krajowych programów i inwestycji. Dodatkowo, ten sektor energetyczny musi pozyskać zaufanie inwestorów poparte m.in. redukcją ryzyka technologicznego

i nietechnologicznego. Wymienione wyzwania wymagają pan-europejskiej współpracy inżynierów, ekonomistów, naukowców, decydentów, ekspertów itd.

- 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: 01.12.2020 r. - 30.11.2023 r. 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. PASSport odpowiada na potrzeby wyrażone przez władze portowe, kapitana portu i organy kontroli granicznej, które są aktywnymi stronami konsorcjum i będą bezpośrednio zaangażowane w definiowanie proponowanych rozwiązań. Proponowane rozwiązanie ma wkrótce uzupełnić już działające platformy rozszerzające obwód nadzoru przy użyciu floty dronów w celu zapewnienia innowacji i wsparcia operacyjnego w zakresie aspektów bezpieczeństwa i ochrony codziennych operacji.
- Redukcja zużycia energii w aspekcie zmniejszenia negatywnego wpływu rybactwa śródlądowego i morskiego na środowisko. Program finansujący: Program Operacyjny Rybactwo i Morze. Budżet: 3 421 935,00 zł. Okres realizacji: 01.09.2020 r. - 30.06.2023 r. Celem projektu 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.
- GRASS-NEXT GReen And SuStainable - kNoledge EXpanded freight Transport in cities. Program finansujący: Fundusze Norweskie. Budżet: 4 918 625,00 zł. Okres realizacji: 01.09.2020 r. - 30.06.2023 r. Celem projektu jest implementacja systemów wspomagających podejmowanie decyzji w logistyce miejskiej w oparciu o zasoby wiedzy oraz opracowanie systemu wizyjnej analizy potoków ruchu w miastach na przykładzie Szczecina, Stargardu, Częstochowy i Oslo.
- CleanHME - Clean Power from Hydrogen-Metal Systems. Program finansujący: Horyzont 2020. Budżet: 64 763,00 EUR. Okres realizacji: 01.08.2020 r. - 31.07.2024 r. Celem projektu jest przeprowadzenie eksperymentalnych i teoretycznych badań układów wodorowo-metalowych w celu skonstruowania nowego kompaktowego i wysoce skutecznego źródła energii. AMS będzie uczestniczyć i koordynować część eksperymentów akceleratorowych, koncentrujących się na wpływie defektów sieci krystalicznej i nanostruktur na szybkość reakcji jądrowych, wywołanych przez napromienianie naładowanych cząstek materiałów docelowych.
- Ciekły biogaz jako siła napędowa do rozwoju i zastosowań proekologicznych technologii energetycznych. Program finansujący: South Baltic 2014-2020. Budżet: 180 160,00 EUR. Okres realizacji: 01.01.2020 r. - 31.12.2022 r. Celem projektu jest proekologiczne i ekonomiczne wytwarzanie energii wymaga wykorzystania wszelkich lokalnych źródeł. Celem głównym projektu jest wykorzystanie biogazu wytwarzanego lokalnie i w postaci skroplonej dostarczania do odbiorców. Zastosowanie biogazu do zasilania silników i kotłów przyczyni się do zmniejszenia zanieczyszczenia środowiska. W ramach projektu powstanie mobilne stanowisko demonstracyjne silnika spalinowego zasilanego biogazem, opracowane zostaną technologie degazyfikacji, materiały szkoleniowe i opisujące korzyści wynikające z zastosowania tego paliwa. W projekcie uczestniczy 8 partnerów i 15 partnerów stowarzyszonych z regionu Bałtyku południowego.
- Power4Ports - Elektryfikacja portów na Morzu Bałtyckim. Program finansujący Seed Money-Swedish Institute. Budżet: 13 300,00 EUR. Okres realizacji 01.11.2021 r. - 31.10.2022 r. 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 Niemczech. Zgodnie z raportem DNV-GL „Ports: Green gateways to Europe transport” cały transport odpowiada za 1/3 ogólnej emisji CO₂ z czego 14% przypada na transport wodny. Większość portów w UE to małe i średnie porty obsługujące rynki lokalne i regionalne, które bardzo często stanowią bazę dla lokalnej gospodarki i stanowią węzeł komunikacyjny dla transportu transmodalnego. Perspektywa transmodalna sprawia, że emisja gazów cieplarnianych w małych i średnich portach nie pochodzi tylko od transportu wodnego, ale wpływ na ilość CO₂ ma cały łańcuch logistyczny. Istniejące możliwości elektryfikacji portów, począwszy od zacumowanych statków i urządzeń przeładunkowych, po inne portowe pojazdy (kołowe i szynowe), stanowią wyzwania i możliwości, przed którymi stoją porty Morza Bałtyckiego. W wyniku realizacji projektu zostanie złożony do jednego z konkursów Programu Interreg właściwy projekt dotyczący zagadnień będący przedmiotem projektu Power4Ports. W projekcie uczestniczy 4 partnerów.

- 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: 04.10.2019 r. - 03.10.2021 r. Celem proponowanego projektu jest opracowanie podstaw teoretycznych dotyczących minimalizowania szkód kolizji statków morskich oraz opracowanie technologii pozwalającej na wspomaganie decyzji operatora statku w sytuacjach nadmiernego zbliżenia.
- 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. Zgodnie z Planem Działań w zakresie Odpadów Morskich, przyjętym przez HELCOM, zalegające sieci rybackie to „pojęcie odnoszące się zarówno do komercyjnych jak i rekreacyjnych narzędzi połowowych, które zostały porzucone, zagubione lub w inny sposób wprowadzone do środowiska morskiego, na skutek czego negatywnie na nie oddziałują, np. poprzez niezamierzone połowy ryb, akumulowanie na obszarach wrażliwych siedlisk czy degradację do frakcji mikroplastików mogących dostawać się bezpośrednio do łańcucha pokarmowego”. Oczyszczenie wraków z zalegających na nich sieci rybackich jest istotne nie tylko w kontekście oczyszczanie ekosystemu Bałtyku z odpadów z tworzyw sztucznych, ale także z racji konieczności monitoringu wraków, w zakresie potencjalnych wycieków substancji niebezpiecznych, takich jak paliwo zatopione w zbiornikach. Oczyszczenie wraków z sieci pozwoli na dokładniejszy monitoring i jest także pierwszym etapem niezbędnym do wykonania działania wypompowywania paliwa w sytuacji potencjalnego zagrożenia wyciekami.
- 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: 01.09.2018 r. - 31.05.2021 r. Celem głównym projektu jest poprawa własności selektywnych bałtyckich worków dorszowych poprzez wprowadzenie istotnych, innowacyjnych zmian w ich konstrukcjach. Opracowane nowe rozwiązania korzystnie wpłyną na zmianę struktury śmiertelności połowowej dorszy bałtyckich, zmniejszając tym samym negatywną presję rybołówstwa na środowisko morskie. Zakłada się, że w wyniku realizacji projektu powstaną innowacyjne rozwiązania techniczne, które po wdrożeniu do praktyki wpłyną korzystnie na stan zasobów dorsza bałtyckiego poprzez redukcję tzw. nieujawnionego odrzutu.
- Projekt 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: 17.06.2021 r. – 16.06.2022 r. 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 realizowany jest przez Koło Naukowe Elektroautomatyki

(KNEA), działające na Wydziale Mechatroniki i Elektrotechniki Akademii Morskiej w Szczecinie (AMS), zrzeszające głównie studentów kierunku Mechatronika.

- **NOWE HORYZONTY** - wartość 7,2 mln zł. Okres realizacji projektu: 01.09.2018 - 31.03.2023. 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 AMS 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 AMS wszystkich kierunków; podniesienie jakości dydaktyki w AMS 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: 01.09.2019 – 31.07.2023. Głównym celem projektu jest podniesienie do 31.07.2023 jakości kształcenia oraz zarządzania w AMS przez wykształcenie na nowym kierunku oraz nowych specjalnościach 58 absolwentów (z 80 osób przyjętych do projektu), na których jest zapotrzebowanie rynku pracy, a także podniesienie kompetencji zwłaszcza zawodowych, poprzez zdobycie doświadczenia w pracy przez 4 z 5 studentów AMS z kierunku Zarządzanie i Inżynieria Produkcji, c) podniesienie jakości dydaktyki w AMS 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.
- **WELCOME TO MUS**. Program adaptacji i integracji studentów z zagranicy. Okres realizacji: 01.01.2020 r. - 31.03.2022 r. (Projekt planowo miał zakończyć się 30.09.2021 r., ale z powodu pandemii Covid-19 został przedłużony do 30.03.2022 r.). Wartość: 153 635,00 zł. Celem projektu jest podniesienie zdolności uczelni do obsługi studentów zagranicznych oraz zapewnienie im warunków do integracji. W ramach projektu zaplanowano 3 zadania: szkolenia z zakresu obsługi studenta zagranicznego z uwzględnieniem tematyki różnic kulturowych wpływających na różne zachowania studentów na Uczelni; przygotowanie organizacyjne (300 obcokrajowców) - przygotowanie informatora w 3 wersjach językowych (polskiej, angielskiej i rosyjskiej) i tłumaczenia dokumentów oraz materiałów dydaktycznych; integracja – 8 różnych typów spotkań integracyjnych, które zostały zorganizowane w jednej lub maksymalnie dwóch edycjach. Projekt został zakończony w terminie.
- **Surveying & MARiTime internet of thingS EducAtion (SMARTSEA)**. Projekt realizowany jest na Wydziale Nawigacyjnym, Akademia Morska jest liderem projektu. Program: ERASMUS+ Knowledge Alliances. Wartość projektu: 45 811,00 EUR. Okres realizacji: 01.11.2019 r. – 31.10.2022 r. 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. Akademia 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.
- **PROMETHEAS PROMoting MEnTal HEALth at Sea (PROMETHEAS)**. Program: ERASMUS+ Partnerstwa Strategiczne. Projekt realizowany jest na Wydziale Informatyki i Telekomunikacji. Wartość projektu: 53 671,00 EUR. Okres realizacji 01.11.2019 r. - 01.08.2022 r. 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 jest opracowanie kursu szkoleniowego i materiałów dydaktycznych dla marynarzy i pracowników morskich, dotyczących zachowania i poprawy ich zdrowia psychicznego. Skupi 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 są 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 jest 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.

- 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. W tym kontekście projekt iSOL-MET ma na celu: wypełnienie luki pomiędzy wymaganiami świata żeglugi w odniesieniu do miękkich umiejętności i kompetencji zasobów ludzkich poprzez opracowanie innowacyjnych materiałów edukacyjnych opartych na metodologii studium przypadku; zaspokojenie potrzeby profesjonalistów z branży morskiej w zakresie możliwości kontynuowania kariery zawodowej nawet po zakończeniu służby na statku; wypełnienie luki w doświadczeniu studentów uczelni morskich w odniesieniu do działań na pokładzie i praktyki żeglugowej; wymianę najlepszych praktyk i świadomości kulturowej w zakresie edukacji morskiej i zagadnień związanych z żeglugą. Projekt odpowiada na potrzeby studentów związane z uzyskaniem umiejętności niezbędnych do wejścia na rynek żeglugi morskiej oraz dostarcza edukatorom nowych narzędzi edukacyjnych. Ponadto, odpowiada na zapotrzebowanie branży żeglugowej na wykwalifikowany personel.
- Projekt Academic Business Coach – MELES 2.0 w ramach partnerstwa strategicznego na rzecz szkolnictwa wyższego ERASMUS+. Okres realizacji projektu: 01.09.2017 r. - 31.05.2020 r. Liderem projektu jest Akademia Morska w Szczecinie. Partnerami projektu są Politechnika Białostocka, Uniwersytet w Lipsku (Niemcy), Uniwersytet Egejski (Grecja) i Uniwersytet w Aveiro (Portugalia). Projekt „Academic Business Coach – MELES 2.0” jest kontynuacją projektu MELES – „More Entrepreneurial Life at European Schools”, którego celem było opracowanie, przetestowanie oraz wdrożenie nauczania na uczelniach technicznych przedmiotu „przedsiębiorczość”. Efektem jest wiele studenckich przedsięwzięć biznesowych, wymagają one jednak dalszego wsparcia na różnych etapach rozwoju. Systematycznej pomocy potrzebują również pracownicy naukowcy zaangażowani w projekty B+R o wysokim potencjale komercjalizacji. Dlatego powstał projekt „Academic Business Coach – MELES 2.0”, którego celem jest opracowanie, przetestowanie i wdrożenie programu kształcenia akademickich trenerów biznesu.

Przygotowując absolwentów kierunków morskich do pracy w międzynarodowym środowisku Akademia Morska w Szczecinie stale podnosi stopień umiędzynarodowienia zwiększając udział studentów zagranicznych: wg stanu na 31.12.2021 r. w AMS studiowało 2472 studentów, w tym 334 cudzoziemców, czyli 13,5% ich łącznej liczby. Najwięcej cudzoziemców studiowało na Wydziale Nawigacyjnym – 167 osoby, na Wydziale Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu – 79 osoby, na Wydziale Mechanicznym – 63 osób, na Wydziale Mechatroniki i Elektrotechniki – 12 osób, a na Wydziale Informatyki i Telekomunikacji – 13 osób. W roku 2021 Uczelnia na otwarty w 2017 r. kierunek Nawigacja prowadzony w pełni w języku angielskim przyjęła 11 studentów zagranicznych z 8 krajów. W 2021 roku na bieżąco kontynuowano modernizację i aktualizację trójjęzycznej strony poświęconej rekrutacji studentów zagranicznych. Uczelnia uczestniczyła w wirtualnych targach organizowanych przez NAWA w różnych krajach świata. W 2021 r. podpisano też umowy o współpracy z agentami rekrutacyjnymi z Ukrainy, Kazachstanu, Wietnamu, Azerbejdżanu, Wielkiej Brytanii, Indii, Rosji i Nigerii.

Akademia Morska w Szczecinie realizuje program „ERASMUS+”. W roku 2021 liczba mobilności była niższa co spowodowane było ograniczeniami COVID19. W ramach programu wymiany odbyły się: wyjazdy na studia (3 studentów Wydziału Nawigacyjnego); wyjazdy na praktyki (2 absolwentów): 1 absolwent Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu oraz 1 absolwent Wydziału Nawigacyjnego; przyjazd studenta na studia: 1 student na studia na Wydziale Nawigacyjnym. Obecnie Uczelnia ma 23 umowy dot. wymiany w ramach programu „ERASMUS+”.

Kształcenie wysoko wykwalifikowanych kadr dla gospodarki morskiej Polski i UE osiągnęte 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.

Na mocy zawartej umowy licencyjnej pomiędzy Akademią Morską w Szczecinie a Win GD Szwajcaria, w zasobach uczelni powstało Centrum silników wolnoobrotowych firmy Winterthur Gas&Diesel (WinGD). Oficjalnej inauguracji działalności centrum towarzyszyło seminarium pn. „Piston Running and Lubrication Basics”. Centrum stanowi bazę dydaktyczną do nowo oferowanych od 2021 roku kursów: Theoretical Course UNIC Controlled X-Engines; Operation Advanced Course UNIC Controlled X-Engines; Theoretical Course UNIC Controlled X-DF Engines; Operation Advanced Controlled X-DF Engines; Theoretical Course WECS 9520 Controlled X-Engines; Operation Advanced WECS 9520 Controlled X-Engines. Przedmiotowe szkolenia i kursy oraz egzaminy kwalifikacyjne prowadzone są w ośrodkach szkoleniowych Akademii Morskiej w Szczecinie, tj.: Studium Doskonalenia Kadr Oficerskich; Ośrodkiem Szkoleniowym Ratownictwa Morskiego; Ośrodkiem Szkoleniowym Rybołówstwa Bałtyckiego w Kołobrzegu/Morskim Ośrodku Szkoleniowym w Kołobrzegu; Maritime English Centre.

Ponadto, Biuro Karier AMS współorganizowało program stypendialny Mentorship; organizowało wydarzenia Ambasadorzy Karier UE; współorganizowało program stażowy PATRONATY; zorganizowało wydarzenie zastępujące stacjonarne targi pracy - Dni Pracodawcy 2021; organizowało spotkania z pracodawcami (armatorami, przedstawicielami firm i organizacji) dla studentów kierunków pływających i lądowych.

W 2021 r. Akademia Morska w Szczecinie dokonała wielu rozwiązań w dziedzinie nauk technicznych dedykowanych branży morskiej, w tym: metoda oceny obciążenia mechanicznego maszyn energetycznych, zwłaszcza tłokowych silników spalinowych; samonastawna, toczna podpora pryzmowa wału oraz sposób sterowania podporą; układ do pomiaru wydajności i sprawności napełniania zbiornika ciśnieniowego umieszczonego w układzie z agregatem oraz wyznaczania wartości przecieku maszyny agregatu i zbiornika oraz sposób pomiaru; sposób i układ sterowania prędkością dla silnika synchronicznego z magnesami trwałymi (PMSM).

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

Akademia Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte w Gdyni od lat podejmuje szereg działań na poczet realizacji polityki morskiej państwa, dotyczy to zarówno prowadzenia działalności naukowej, jak

i dydaktycznej. Uczelnia prowadzi kształcenie na czterech wydziałach, z czego na trzech z nich prowadzone są kierunki zbieżne z polityką morską państwa, a liczba studiujących tam studentów prezentuje się następująco:

- Wydział Nawigacji i Uzbrojenia Okrętowego – 106 studentów cywilnych, 146 studentów wojskowych;
- Wydział Mechaniczno - Elektryczny – 144 studentów cywilnych, 105 studentów wojskowych;
- Wydział Dowodzenia i Operacji Morskich – 56 studentów cywilnych, 148 studentów wojskowych.

Dodatkowo na Wydziale Nawigacji i Uzbrojenia Okrętowego prowadzone są studia I stopnia w języku angielskim dla studentów z Kuwejtu (17 osób) oraz z Kataru (20 osób).

W 2021 roku został uruchomiony nowy kierunek studiów na Wydziale Dowodzenia i Operacji Morskich, zgodny z polityką morską państwa pn. „Logistyka”. Na tym samym Wydziale trwały również prace w fazie analityczno-koncepcyjnej nad programem studiów pierwszego stopnia na kierunku „Zarządzanie bezpieczeństwem i ochroną obiektów infrastruktury krytycznej”.

Dziedzina badań naukowych często jest powiązana ze współpracą i aktywnością międzynarodową, która przejawia się w wielu innych aspektach działalności Uczelni, takich jak:

- długoterminowe umowy w zakresie praktyk specjalnościowych studentów wojskowych i cywilnych;
- organizacja wykładów otwartych prowadzonych przez ekspertów dla studentów, nauczycieli, pracowników AMW i spoza AMW;
- konsultacje naukowe w ramach prowadzonych tematów badawczych;
- wspólne publikacje naukowe;
- wymiana referatów, publikacji etc.;
- wymiana nauczycieli akademickich oraz studentów.

W ramach programu „ERASMUS+” studenci mają możliwość skorzystania z projektów wymiany na kierunkach morskich w takich krajach jak: Bułgaria, Chorwacja, Włochy, Austria, Belgia, Litwa, czy Rumunia. Dodatkowo Wydział Mechaniczno - Elektryczny umożliwia również studentom wojskowym skorzystanie z wymiany zagranicznej poprzez realizację programu Emilyo (European initiative for the exchange of young officers).

Uczelnia w ramach wydziałów realizuje szereg projektów oraz programów badawczych związanych z gospodarką morską państwa.

Wydział Nawigacji i Uzbrojenia Okrętowego uczestniczy w następujących projektach oraz programach badawczych:

- Signature Response Analysis on Multi Influence Sensors II.
- Badanie środowiska morskiego w aspekcie monitorowania tła wybranych pól fizycznych w dolnej i górnej półsferze.
- Automatyzacja i autonomia procesów nawigacyjnych oraz rozwój systemów, urządzeń i technologii nawigacyjno-hydrograficznych.
- Ochrona wód morskich przed grawitacyjnym wyciekami substancji chemicznych z wraków.
- Rozpraszanie wsteczne fal akustycznych w środowisku wodnym.
- Optyczny przybrzeżny morski system nawigacyjny.
- Norma Obronna nt. „Okręty i pomocnicze jednostki pływające - Otoczenie akustyczne okrętów – Wymagania”.
- Analiza możliwości techniczno-prawnych zastosowania automatycznego sterowania mocnym oświetleniem parku elektrowni wiatrowych w miejscowości Wyczechowo za pomocą systemu wykrywania statków powietrznych.

Wydział Mechaniczno – Elektryczny uczestniczy w poniższych projektach oraz programach badawczych:

- Budowane i badanie stochastycznych i statystycznych modeli procesów w zagadnieniach bezpieczeństwa, niezawodności i diagnostyki technicznej; konstruowanie modeli identyfikacji i układów dynamicznych opartych na teorii równań różniczkowych i całkowych.

- Wyznaczanie odporności korozyjnej i udarowej połączeń spawanych stali austenitycznej 1.3964 zastosowanej do budowy niszczyciela min.
- System wizyjny do analizy ruchu i położenia obiektów w środowisku morskim.
- Badania charakterystyk eksploatacyjnych elektrycznych układów napędowych małych jednostek pływających.
- Badania charakterystyk eksploatacyjnych elektrycznych układów napędowych małych jednostek pływających.
- Koncepcja wielokomorowego symulatora nurkowania głębokowodnego
- Zarządzanie eksploatacją okrętowych tłokowych silników spalinowych użytkowanych na okrętach Marynarki Wojennej.
- Projektowanie dekompresji dla nurkowań MCM/EOD II.
- Badania i symulacje skutków oddziaływania impulsów HPM.
- Perymetria obszarów podmokłych/przybrzeżnych/ rzekach.
- Badania modelowe charakterystyk pędnika falowego.
- Projekt SABUVIS II (Swarm of Autonomous Biomimetic Underwater Vehiles).
- Wyznaczanie rzeczywistych, dynamicznych charakterystyk wytrzymałościowych stali austenitycznej oraz stopów aluminium.
- Badanie właściwości fizykochemicznych inteligentnych kompozytów z wykorzystaniem materiałów elektroaktywnych.

- działalność naukowa na rzecz obronności i bezpieczeństwa państwa:

- Pierwsza polska suwnica bramowa o dużym udźwigu dla branży stoczniowej przystosowana do pracy w trudnych warunkach wietrznych.
- Wykonanie ekspertyzy dziobowej i rufowej przyłgni ratowniczej OP 291.
- Badanie odporności urządzenia AC-20IP-02 na oddziaływanie mgły solnej wg. normy NO-06-A103:2005.
- Opracowanie unikalne w skali świata innowacyjnej technologii lokalizacji, wydobycia oraz unieszkodliwienia zatopionych BST z wykorzystaniem mobilnej instalacji pływającej.
- Analiza użytkowania silników oraz maszyn i urządzeń pomocniczych.
- Badanie odporności na podwyższone ciśnienie parcjalne tlenu podczas oddychania w warunkach hiperbarycznych wraz z treningiem ciśnieniowym.

Wydział Dowodzenia i Operacji Morskich bierze udział w następujących projektach oraz programach badawczych:

- opracowanie dokumentu „Raport wraz z kartami identyfikacyjnymi obiektów niebezpiecznych oraz ich przybliżoną lokalizacją w rejonie planowanego do modernizacji toru podejściowego do Portu Kontenerowego w Świnoujściu”.
- udział w inicjatywie „Pomorska platforma rozwoju morskiej energetyki wiatrowej”.
- przystąpienie do inicjatywy „Porozumienie sektorowe na rzecz rozwoju morskiej energetyki wiatrowej”.
- realizacja współpracy międzynarodowej w ramach wspólnego uczestnictwa w programie „Interreg Południowy Bałtyk na lata 2021-2027” w zakresie wniosku pn. „Hybrid-powered low emission autonomous/semi-autonomous vessels for servicing off-shore wind farms (SOVtBAL)”. Projekt uzyskał dofinansowanie i realizowany jest we wskazanych uczelniach od roku 2022.
- wykonanie zadania „Analiza zagrożeń związanych z transportem morskim”.

Przedstawiciele Akademii biorą udział w pracach 8 sekcji Ośrodka ds. IMO przy PRS S.A, 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.

Kolejnymi istotnymi działaniami podejmowanymi na rzecz realizacji polskiej polityki morskiej są: organizacja konferencji „VI forum Bezpieczeństwa Morskiego Państwa”; 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; udział w konkursie na finansowanie badań na rzecz obronności i bezpieczeństwa państwa pn. „Rozwój nowoczesnych, przełomowych technologii służących bezpieczeństwu i obronności państwa” pk. SZAFIR - Konkurs nr 4/SZAFIR/2021; współpraca z Politechniką Gdańską w ramach udziału w pracach Rady Centrum Morskiej Energetyki Wiatrowej; współpraca ze Związkiem Pracodawców Forum Okrętowe w obszarze działań statutowych związanych z tworzeniem 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 oraz zagrożeń dla elektrowni jądrowej.

Uniwersytet Szczeciński.

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

Na Wydziale Ekonomii, Finansów i Zarządzania w 2021 r. kształciło się 636 osób na kierunku Logistyka, natomiast na kierunku Oceanografia Wydziału Nauk Ścisłych i Przyrodniczych kształciło się 13 osób.

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

W roku 2021 r. Uczelnia realizowała projekty badawcze prowadzone w obszarze tematyki morskiej, w tym m.in. takie jak: Różnorodność biologiczna oraz bio-stratygrafia okrzemek kopalnych z biogenicznych osadów krzemionkowych Rowu Mariańskiego (DIOMAT) – PRELUDIUM; Wpływ żółwi morskich *Caretta caretta* (Linnaeus 1758) na biogeografię okrzemek (Bacillariophyta) w świetle badań na wybrzeżach Morza Śródziemnego – PRELUDIUM; Rola morfologii pobrzeża i plaży w procesie erozji wybrzeży klifowych – OPUS.

Dorobek naukowy wpisujący się w tematykę polityki morskiej tworzony był w ramach prac uczelnianych zespołów naukowych, wśród których znajdują się: Zespół Geologii Morza, Zespół Geomorfologii i Teledetekcji Morskiej Strefy Brzegowej, Zespół Monitoringu Morskiej Strefy Brzegowej, Zespół Hydrologii Morskiej Strefy Brzegowej, Zespół Oceanografii Fizycznej, Zespół Oceanografii Biologicznej, Stacja Morska Uniwersytetu Szczecińskiego w Międzyzdrojach, Kuter naukowo-badawczy SNB-US-1, Zespół Badawczy Zarządzania Transportem.

Działalność Stacji Morskiej Uniwersytetu Szczecińskiego w Międzyzdrojach zaznaczała się szczególnie w dwóch obszarach:

- systematycznej rejestracji danych meteorologicznych oraz zdalnego monitoring stanu strefy brzegowej przy pomocy zestawu kamer telewizyjnych (badania telemetryczne) oraz pomiarów efektywności rozpraszania energii fal wiatrowych i analizy aktywności brzegowych procesów erozyjnych;
- edukacji dotyczącej środowiska Morza Bałtyckiego oraz jego strefy brzegowej.

Instytut Nauk o Morzu i Środowisku Uniwersytetu Szczecińskiego jest jednym z partnerów w Narodowym Centrum Badań Bałtyckich. Ponadto pracownicy Instytutu uczestniczyli w pracach Komitetu Badań Morza Polskiej Akademii Nauk.

W 2021 r. Uniwersytet prowadził współpracę międzynarodową z zagranicznymi instytucjami naukowymi w obszarze zagadnień związanych z polityką morską. Pracownicy Uniwersytetu Szczecińskiego w 2021 r. wspierali również praktyków działających w obszarze gospodarki morskiej, a efektem działań były opracowania, ekspertyzy i usługi badawcze. Ponadto, Uniwersytet Szczeciński podejmował inicjatywy na rzecz współpracy społeczno-gospodarczej w zakresie prac dotyczących morza i jego zasobów, morskiej energetyki wiatrowej, transportu wodnego oraz edukacji i ekologii morskiej.

Studenci kierunku studiów „Oceanografia” w marcu 2021 r. uczestniczyli w miesięcznym rejsie na niemieckim statku badawczym Maria S. Merian, którego trasa wiodła przez całe Morze Bałtyckie aż po najbardziej wysuniętą na północ Zatokę Botnicką skutą lodem o tej porze roku. W czasie rejsu pobierano rdzenie osadów z dna przy pomocy urządzeń takich jak Multicorer i Gravitycorer. Na oblodzonej części morza prowadzono pomiary parametrów fizyko-chemicznych, a także wycinano rdzenie lodowe z powierzchni, które odpowiednio zabezpieczone miały posłużyć do dalszych badań, m.in. dotyczących skażenia mikroplastikiem.

Pracownicy jak również studenci Uniwersytetu Szczecińskiego wzbogacili w 2021 r. dotychczasowy dorobek naukowy z zakresu problematyki wpisującej się w obszary polityki morskiej RP publikując szereg pozycji związanych m.in. z rozwojem transportu morskiego i śródlądowego, czy też funkcjonowaniem portów oraz ich znaczeniem dla zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego. Pracownicy Uniwersytetu Szczecińskiego wspierali również inne ośrodki naukowe w tworzeniu dorobku naukowego z obszaru polityki morskiej. Efektem tego działania były m.in. recenzje prac doktorskich i monografii naukowych.

Ponadto problematyka dotycząca spraw morskich poruszana była podczas konferencji i seminariów, zorganizowanych przez naukowców z Uniwersytetu Szczecińskiego:

- Międzynarodowa konferencja „Marine Geology: Marginal Seas – Past and Future” – 14-17 grudnia 2021 r. (62 referaty, 125 uczestników, w tym 112 z zagranicy, reprezentujących 28 krajów);
- cykl międzynarodowych seminariów pt.: „Marginal Seas Webinars” dotyczących szerokorozumianej tematyki mórz szelfowych (21.10.2021 r., 04.11.2021 r., 09.12.2021 r.), odbywających się pod patronatem Sekcji Geologii Morza KBM PAN i DDE Marginal Seas Task Group;
- konferencja naukowo-praktyczna „12,5 m - Milowy krok w rozwoju Portu Szczecin?”, Szczecin 27.10.2021 r. (organizator: Instytut Zarządzania Uniwersytetu Szczecińskiego, współorganizator: Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu Akademii Morskiej w Szczecinie);
- XVII Międzynarodowa Konferencja Naukowa Euro-Trans 2021 „Green Finance for Brownfield Transport Sector Transformation”, Warszawa, 20-21.09.2021 r. (organizatorzy: Uniwersytet Szczeciński, Szkoła Główna Handlowa w Warszawie, Uniwersytet Gdański);
- XII Ogólnopolskie Seminarium Naukowe pt. „Szczecin jako ośrodek myśli ekonomicznej transportu”, Szczecin, 15 grudnia 2021 r. (organizator: Instytut Zarządzania Uniwersytetu Szczecińskiego);
- konferencja „Lęki pograniczne na obszarze bałtyckim/Border fears in the Baltic”, 1918–1991, 27-29.05.2021 r., kierownik: prof. Pierre-Frédéric Weber.

Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie.

W 2021 r. na Zachodniopomorskim Uniwersytecie Technologicznym w Szczecinie (ZUT) kontynuowano kształcenie kadr inżynierskich dla gospodarki morskiej na 11 wydziałach: Architektury, Biotechnologii i Hodowli Zwierząt, Budownictwa i Inżynierii Środowiska, Ekonomicznym, Elektrycznym, Informatyki, Inżynierii Mechanicznej Mechatroniki, Kształtowania Środowiska i Rolnictwa, Nauk o Żywności i Rybactwa, Techniki Morskiej i Transportu oraz Technologii i Inżynierii Chemicznej. Liczba studentów wg stanu na dzień 1 października 2021 r. łącznie na wszystkich wydziałach ZUT wynosiła 6663 osoby z czego 5525 na studiach pierwszego stopnia i 1138 na studiach drugiego stopnia.

W 2021 r. w zakresie działalności naukowej Wydział Techniki Morskiej i Transportu (WTMiT) uzyskał akredytowanie Polskiego Centrum Akredytacji (Certyfikat Akredytacji ważny do 07.08.2023 r.) z

zakresem akredytacji obejmującym ponad 30 metod badawczych - w tym 7 metod badań materiałów i wyrobów stosowanych na statkach, określonych w Międzynarodowym Kodeksie Stosowania Prób Ogniowych (IMO 2010 FTP Code) 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 oraz jest uznawane przez Międzynarodową Organizację Morską w Londynie. 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. Z usług Laboratorium korzystają głównie producenci zarówno z Polski, jak i z zagranicy chcący wprowadzić swoje wyroby na rynek. Laboratorium współpracuje również z jednostkami certyfikującymi wyroby.

Ponadto ZUT brał udział w projekcie badawczym związanym z zaprojektowaniem urządzenia do zbierania zanieczyszczeń stałych i olejowych z wody - „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.

W zakresie działalności dydaktycznej WTMiT realizuje działania w ramach projektu EMSHIP. 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), 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.

WTMiT kontynuował współpracę z uczelniami europejskimi w zakresie kształcenia okrętowego poprzez przyjmowanie i wysyłanie studentów w celu odbycia części (z reguły jednego semestru studiów) na innej uczelni w ramach programu „ERASMUS+”. W tym zakresie realizowana jest współpraca 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.

Na WTMiT kontynuowane było kształcenie kadr inżynierskich dla gospodarki morskiej w ramach studiów pierwszego i drugiego stopnia na kierunkach oceanotechnika (specjalności: projektowanie i budowa okrętów, budowa i eksploatacja siłowni okrętowych), transport (specjalności: zintegrowany transport wodny i lądowy, transport portowy i przemysłowy), inżynieria bezpieczeństwa, chłodnictwo i klimatyzacja oraz budowa jachtów oferując nowoczesne, poszukiwane specjalności zawodowe zaspokajając potrzeby przyszłych pracodawców, w tym z sektora przemysłu okrętowego i sektora „offshore”.

Wśród szeregu innych działań WTMiT obejmujących obszar przemysłu i gospodarki morskiej wymienić należy między innymi:

- współpracę 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;
- udział w klastrach, mających na celu integrację gospodarki morskiej:
 - Zachodniopomorskim Kłastrze Morskim,
 - Kłastrze Morskim Pomorza Zachodniego,
 - Kłastrze „Polskie Jachty”,
 - Zachodniopomorskim Kłastrze Żeglarskim;
- udział w działaniach Towarzystwa Okrętowców Polskich „Korab”, Oddział Szczecin;
- udział w działaniach Związku Pracodawców Forum Okrętowe;
- udział w Radzie Budowy Okrętów;
- współpraca z organizacją Interoceanmetal;
- udział w komitetach doradczych i radach instytucji związanych z okrętownictwem i gospodarką morską:
 - Lloyd's Register,
 - DNV-GL,
 - Polskiego Rejestru Statków,
 - Centrum Techniki Okrętowej;
- członkostwo w instytucjach związanych z okrętownictwem i gospodarką morską:
 - Royal Institution on Naval Architects,
 - International Ship and Offshore Structure Congress,
 - Institute of Marine Engineering Science and Technology,
 - International Maritime Organization oraz Sekcje Krajowe IMO (WTMiT):
 - Projektowania i Konstrukcji Statków,
 - Statkowych Systemów i Wyposażenia,
 - Przewozu Ładunków i Kontenerów,
 - Bałtycki Zespół Doradczy przy MSZ,
 - Izba Morska, eksperci sądowi;
- Udział w gremiach eksperckich:
 - European Standardization Committee (CEN/TC 15),
 - Steering Committee of the European Hull Database,
 - Technicznej Komisji Inspekcyjnej ds. Statków Śródlądowych przy Urzędzie Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie.

W ramach programu Erasmus na WTMiT kształcono 10 zagranicznych studentów, 1 pracownik odbył wyjazd dydaktyczny, na uczelnię przyjechało 2 studentów, by odbyć praktykę zawodową.

Wydział Nauk o Żywności i Rybactwa (WNoŻiR) realizuje współpracę z Vinh University w Wietnamie w ramach akcji „ERASMUS+” KA107 (wymiana pomiędzy krajami programu i krajami partnerskimi). W ramach tej współpracy nie odnotowano mobilności studentów i pracowników w roku 2020/2021 oraz w semestrze zimowym roku 2021/2022. Od roku akademickiego 2021/2022 Wydział wprowadził do swojej

oferty anglojęzyczny kierunek studiów „Aquaculture and fisheries” (studia pierwszego stopnia), jednakże w roku 2021/2022 kierunek nie został uruchomiony ze względu na brak kandydatów.

Politechnika Gdańska.

Kształcenie studentów na uczelni obejmuje 4 kierunki studiów związanych z morzem na pierwszym i drugim stopniu w trybie stacjonarnym i niestacjonarnym. W 2021 r. na kierunku Oceanotechniki studiowało łącznie 413 studentów, na kierunku Transport 355 studentów, na kierunku Transport i Logistyka 159 studentów oraz 26 na kierunku Projektowanie i budowa jachtów.

Działalność Instytutu Oceanotechniki i Okrętownictwa związana jest z eksploatacją zasobów morskich w szerokim tego słowa znaczeniu. W skład osobowy Instytutu na dzień 31 grudnia 2021 roku wchodziło 89 nauczycieli akademickich. W wymieniony skład osobowy wchodzi: 6 profesorów tytularnych, 15 doktorów habilitowanych, 37 doktorów i 31 magistrów, w tym 31 pracowników dydaktycznych i 58 pracowników badawczo dydaktycznych. Skład osobowy instytutu uzupełnia 8 pracowników technicznych zatrudnionych w laboratoriach badawczych i dydaktycznych oraz 2 pracowników administracji biurowej.

Na wydziale została uruchomiona V edycja Studiów podyplomowych „Morska energetyka wiatrowa” adresowanych do absolwentów studiów wyższych. Są to studia dwusemestralne we współpracy z przemysłem związanym z morską energetyką wiatrową. Słuchacze studiów mają możliwość zdobycia lub pogłębienia wiedzy o morskiej energetyce wiatrowej, jako najprężniej rozwijającej się na świecie technologii pozyskiwania energii ze źródeł odnawialnych. Program studiów umożliwia zdobycie profesjonalnej wiedzy na temat technologii wykorzystywanych w sektorze, jak również na temat funkcjonowania rynków morskiej energetyki wiatrowej oraz wszystkich aspektów przygotowania i realizacji projektów morskich farm wiatrowych w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej Morza Bałtyckiego. Uruchomienie kolejnej edycji studiów na tym kierunku związane jest bezpośrednio z oczekiwanym w najbliższych latach intensywnym rozwojem rynku morskiej energetyki wiatrowej w Polsce.

Na kierunku Oceanotechnika została otwarta nowa specjalność na studiach II stopnia związana z morską energetyką wiatrową - specjalność pn. „Projektowanie i budowa morskich systemów energetycznych” to pierwsza specjalność w Polsce, która będzie przygotowywała absolwentów do prac projektowych w zakresie morskiej energetyki wiatrowej. Specjalność będzie prowadzona przy współpracy pracowników naukowych i specjalistów z branży energetyki wiatrowej z Politechniki Gdańskiej, Duńskiego Uniwersytetu Technicznego (Danish Technical University – DTU), Instytutu Maszyn Przepływowych Polskiej Akademii Nauk (IMP-PAN), a także PGE Baltica.

Nauczyciele akademicy w Instytucie Oceanotechniki i Okrętownictwa prowadzą działalność naukową w ramach 9 zakładów: Robotyki Podwodnej; Technologii Konstrukcji Okrętu; Hydromechaniki i Hydroakustyki Okrętu; Siłowni Okrętowych; Wyposażenia Okrętu; Energetyki i Automatyki Morskiej; Mechaniki Konstrukcji Oceanotechnicznych; Informatyki Technicznej; Projektowania Okrętu.

Ważniejsze projekty badawcze realizowane w Instytucie w roku 2021:

- NCBiR - IX polsko-tajwański konkurs na projekty bilateralne - ZeroWastePorts - Zeroemisyjny statek do zbierania zanieczyszczeń w portach i obszarach przybrzeżnych (polsko-tajwańskie konsorcjum naukowo-przemysłowe) [budżet strony polskiej 1 532 921,25 zł; dofinansowanie NCBiR 1 361 202,50 zł] - realizacja 2022-2025;
- ERA-NET MarTERA poprzez NCBiR - twin-crp-pod ULCS - Application of hybrid CRP-POD propulsors on ultra large twin screw containerships to increase propulsive efficiency, reduce GHG emissions and improve navigational safety. [budżet strony polskiej w 2021 r. 719 282,25 zł; dofinansowanie NCBiR 693 596,00 zł] - realizacja 2020-2024;
- Rozpoznanie charakterystyk hydrodynamicznych pędników azymutalnych na wodzie ograniczonej i metodyka prowadzenia pomiarów charakterystyk hydrodynamicznych śrub napędowych w warunkach 4-kwadrantów [budżet ~ 12 000,00 zł ze środków własnych]

- „Routing statków uwzględniający zmienne warunki morskie” (Routing). Projekt finansowany w ramach programu MarTERA (ERA-NET COFUND), partnerzy polscy – przez NCBiR. Całkowity budżet projektu: 1 176 596,77 zł. Budżet części projektu realizowanej przez Politechnikę Gdańską: 350 650,00 zł;
- „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, 85% kwoty dofinansowania z budżetu Funduszy Norweskich, czyli 5 127 690,45 zł, 15% kwoty dofinansowania z budżetu państwa, czyli 904 886,55 zł, z Programu „Badania stosowane”;
- „Opracowanie prototypu pełnomorskiego katamaranu z napędem hybrydowym i odzyskiem energii przy żeglowaniu” NCBiR POIR.01.01.01-00-1091/18;
- Zawarto umowę na 4 letni program badawczy finansowany przez holenderską firmę Aegir Marine. Projekt realizowany w konsorcjum z TU Delft, którego celem jest opracowanie innowacyjnego łożyska okrętowego wału głównego, budżet całego przedsięwzięcia 460 000 EUR netto;
- Projekt realizowany przez pracowników w ramach współpracy z EXCENTO i firmą KLUNDER ENGINEERING „Bon na Innowację” finansowany przez Polską Agencję Rozwoju Przedsiębiorczości: „Utworzenie w ramach prac badawczo-rozwojowych innowacyjnego i przyjaznego środowiska napędu opartego o hydrauliczne pędniki gondolowe umożliwiające sterowanie jednostką pływającą przez osoby niepełnosprawne” Budżet projektu 509 155,00 zł.

Ponadto, w ramach prac badawczych nauczyciele akademicy Instytutu Oceanotechniki opublikowali 44 publikacje indeksowane w JCR.

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 roku 2020 Wydział Elektroniki Telekomunikacji i Informatyki Politechniki Gdańskiej (WETI) został jednym z beneficjentów umowy offsetowej związanej z zakupem śmigłowców zwalczania okrętów podwodnych i ratownictwa morskiego dla Marynarki Wojennej RP. W ramach umowy offsetowej na Politechnice Gdańskiej ma powstać centrum serwisowania systemów sonarowych instalowanych na śmigłowcach Merlin AW 101. W 2021 r. wybrano lokalizację centrum i rozpoczęto prace związane z adaptacją pomieszczeń. Pracownicy odbędą staże przemysłowe i szkolenia przygotowujące do prowadzenia prac serwisowych, a samo centrum serwisowania zostanie uruchomione w roku 2023.

W 2021 r. Katedra Systemów Sonarowych wykonała prace związane z modernizacją i remontami systemów sonarowych na okrętach i śmigłowcach Marynarki Wojennej RP o łącznej wartości 1,5 mln zł. Prace te są kontynuacją programu modernizacji istniejących na okrętach Marynarki Wojennej RP systemów sonarowych prowadzonych w ramach Centrum Morskich Technologii Militarnych Politechniki Gdańskiej. W wyniku tych prac w okresie ostatnich kilkunastu lat ponad 30 systemów sonarów o różnym przeznaczeniu zostało gruntownie zmodernizowanych do poziomu nie odbiegającego od współczesnych standardów światowych.

W roku 2021 katedra złożyła 3 wnioski o granty:

- System podwodnej komunikacji bezprzewodowej dla potrzeb bezzałogowych i autonomicznych platform morskich. Wniosek złożony do Narodowego Centrum Badań i Rozwoju w konkursie SZAFIR4 przez konsorcjum złożone z następujących podmiotów: Politechnika Gdańska, Uniwersytet Morski w Gdyni, Federacji Akademii Wojskowych, Hydromega Sp. z o.o.;
- Opracowanie nowej technologii w postaci treningowego ruchomego obiektu podwodnego. Wniosek złożony do Narodowego Centrum Badań i Rozwoju w konkursie SZAFIR4 we współpracy z 2 innymi Wydziałami PG: WIMiO i WEiA;
- Koncepcja budowy infrastruktury metrologicznej w obszarze akustyki podwodnej w GUM. Wniosek złożony do Ministerstwa Edukacji i Nauki w konkursie Metrologia Polska przez konsorcjum złożone z następujące podmioty: Uniwersytet Morski w Gdyni, Politechnika Gdańska, Uniwersytet Gdański.

Katedra Systemów Sonarowych WETI we współpracy z innymi wydziałami prowadzi od semestru letniego 2020 specjalność uzupełniającą pn. Technologie pojazdów autonomicznych. Specjalność jest dostępna dla studentów drugiego stopnia. W 2021 r. 25 studentów ukończyło po raz pierwszy tę specjalność.

W 2021 r. zostały ukończone następujące prace dyplomów inżynierskich i magisterskich, związane z gospodarką morską:

- Symulator komunikacji podwodnej z cyfrową modulacją amplitudy i fazy – praca dyplomowa magisterska;
- System autopilota dla małej bezzałogowej jednostki pływającej (USV) – projekt dyplomowy inżynierski;
- Redundantny morski odbiornik GNSS z wyświetlaczem;
- Dwukierunkowy adapter protokołów NMEA2000 – NMEA 0183 – projekt dyplomowy inżynierski;
- Dokładność określania kierunku echa za pomocą metod wysokiej rozdzielczości w zastosowaniu do 12-o elementowej echosondy interferometrycznej – projekt dyplomowy inżynierski;
- System nawigacji inercyjnej – projekt dyplomowy inżynierski;
- Implementacja wielokanałowego systemu rejestracji sygnałów hydroakustycznych – projekt dyplomowy inżynierski.

Ponadto, kontynuowano pracę nad poniższymi tematami:

- Symulator sonaru aktywnego z anteną wieloelementową – praca dyplomowa magisterska;
- Badania symulacyjne hydroakustycznego systemu komunikacji podwodnej wykorzystującego technikę MIMO – praca dyplomowa magisterska;
- Badania symulacyjne wielowiązkowego sonaru o dużej rozdzielczości kątowej – praca dyplomowa magisterska;
- Symulator systemu OFDM komunikacji podwodnej – praca dyplomowa magisterska;
- Implementacja generatora sygnałów hydroakustycznych – praca dyplomowa magisterska;
- Aplikacja do wyświetlania zarejestrowanych danych sonaru z anteną cylindryczną – projekt dyplomowy inżynierski.

Katedra Geotechniki i Inżynierii Wodnej prowadziła kształcenie studentów w zakresie budownictwa morskiego na I i II poziomie studiów (specjalność Budownictwo Wodne i Morskie). W Katedrze realizowane są badania naukowe i badawczo-rozwojowe dotyczące morskich konstrukcji hydrotechnicznych (m.in. rurociągi podmorskie, posadowienie morskich farm wiatrowych), ochrony brzegów oraz monitoringu i modelowania procesów geologicznych i hydrologicznych zachodzących

w strefie brzegowej morza. Pracownicy Katedry brali udział w pracach zespołów eksperckich m.in. przy realizacji budowy kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną. Z Katedrą związane jest czasopismo naukowo-techniczne Inżynieria Morska i Geotechnika, w którym publikowane są prace z zakresu budownictwa i transportu morskiego oraz inżynierii brzegowej. Pracownik Katedry jest laureatem nagrody MEiN za 2021 rok za opracowanie podręcznika „Budownictwo morskie. Wybrane zagadnienia wraz z przykładami obliczeniowymi”.

Zespół Politechniki Gdańskiej jest jedynym polskim wykonawcą morskich pomiarów grawimetrycznych, dzięki czemu wypełniane są zobowiązania krajowe wynikające z umów międzynarodowych. Zespół dysponuje najdokładniejszym obecnie grawimetrem morskim w Polsce, a drugim dostępnym w basenie Bałtyku dysponują Szwedzi. Wyniki pomiarów grawimetrycznych są prezentowane na spotkaniach grup roboczych Chart Datum Working Group, która jest jedną z grup roboczych Komisji Hydrograficznej Morza Bałtyckiego (Baltic Sea Hydrographic Commission). Dane są udostępniane innym zespołom badawczym i instytucjom państwowym pracującym na rzecz bezpieczeństwa morskiego:

- baza danych badawczych „Free-air anomaly grid on the Gulf of Gdańsk” (w otwartym dostępie do danych);
- baza danych badawczych „Marine gravimetric data from Southern Baltic” (z dostępem dla instytucji i uczelni).

Ponadto, na wydziale realizowane były poniższe projekty:

- MORGRAW - Opracowanie technologii pozyskiwania i eksploracji danych grawimetrycznych przybrzeża polskich obszarów morskich oraz jego pobrzeża. Program finansujący: Program Operacyjny Inteligentny Rozwój. Projekt realizowany w Katedrze Geodezji.
- WISA - Innowacyjne zielone technologie wspomagające gospodarkę wodami opadowymi. Program finansujący: Europejska Współpraca Terytorialna. Projekt realizowany w Katedrze Technologii.

Na Wydziale Elektrotechniki i Automatyki zostały zaproponowane tematy prac dyplomowych z zakresu automatyki okrętowej. Studenci realizowali tematy związane z automatyką okrętową w ramach porozumienia o współpracy dotyczącego kształcenia studentów Wydziału Elektrotechniki i Automatyki Politechniki Gdańskiej i przygotowania ich do pracy w Remontowa Marine Design & Consulting Sp. z o.o. W roku 2021 realizowano projekty autonomicznych pojazdów nawodnych na specjalności uzupełniającej Technologie Pojazdów Autonomicznych na studiach II stopnia na WEiA i WETI PG.

POLITYKA MORSKA RP W ODNIESIENIU DO REGIONU ARKTYKI I ANTARKTYKI.

Zaangażowanie Rzeczypospolitej Polskiej w regionie Arktyki i Antarktyki.

Częścią polskiej polityki morskiej jest polityka RP wobec obszarów położonych w regionach polarnych, tj. w Arktyce oraz w Antarktyce. Polityką Rzeczypospolitej Polskiej w relacji do tych dwóch obszarów zajmuje się Zespół do spraw Polityki Polarnej Państwa powołany Zarządzeniem nr 4 Prezesa Rady Ministrów z dnia 2 lutego 2022 r. Zespół działający jako organ opiniotawczo - doradczy Rady Ministrów stanowi forum dialogu i współpracy przedstawicieli organów administracji państwowej, środowisk naukowych i powstał w związku z realizacją wytycznych zawartych w dokumencie rządowym pn. „Polska Polityka Polarna. Od ekspedycji z przeszłości ku wyzwaniom przyszłości”, przyjętego uchwałą Rady Ministrów 129/2020 z dnia 11 września 2020 r. W ramach prac Zespołu zostały powołane dwie grupy robocze ds. Arktyki i ds. Antarktyki.

Do zadań Zespołu należy m.in. koordynowanie działań administracji publicznej w zakresie wykonywania zadań w ramach polityki wobec regionów polarnych; identyfikowanie problemów, określanie zadań szczegółowych oraz formułowanie rekomendacji co do działań wymagających zaangażowania szeregu instytucji oraz współpracy międzyresortowej; dokonywanie przeglądu oraz analizy umów międzynarodowych, czy dokumentów o charakterze niewiążącym oraz innych dokumentów politycznych i roboczych dotyczących obszarów polarnych; przedstawianie Prezesowi Rady Ministrów okresowych

opinii na temat działań legislacyjnych, naukowych, organizacyjnych i innych, jakie należy podjąć w celu zapewnienia wykonania zobowiązań związanych z udziałem RP w zarządzaniu i w polityce wobec regionów polarnych; formułowanie propozycji związanych z przygotowaniem aktów prawnych mających na celu wdrożenie do polskiego ustawodawstwa norm prawa międzynarodowego wynikających ze współpracy polarnej i związanych z nią umów międzynarodowych wiążących Polskę, a także: utrzymywanie kontaktów i wymianę informacji z instytucjami odpowiedzialnymi za politykę polarną w RP, ze szczególnym uwzględnieniem możliwości ich bezpośredniego udziału w formułowaniu zadań i rekomendacji dotyczących polityki polarnej; koordynowanie współpracy z instytucjami odpowiedzialnymi za politykę polarną w innych państwach oraz z organizacjami i forami międzynarodowymi o charakterze regionalnym i wielostronnym odpowiedzialnymi za tę problematykę. Zespół będzie również sprawować funkcje koordynacyjne związane z analizą projektowanych decyzji organizacji i forów międzynarodowych oraz ich skutków merytorycznych i implikacji proceduralnych względem polskiego porządku prawnego.

Polska Polityka Polarna to pierwszy kompleksowy dokument odnoszący się do aktywności Polski w Arktyce i Antarktyce. Dokument ma stanowić skuteczne narzędzie 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.

Polityka polarna państwa stanowi część polskiej polityki, której zadaniem jest zabezpieczenie kluczowych interesów oraz strategicznych potrzeb Polski związanych z regionami Arktyki i Antarktyki. Kluczowym celem długoterminowym polityki polarnej jest zapewnienie Polsce stałego i aktywnego uczestnictwa w dialogu, współpracy i kształtowaniu polityki polarnej na świecie. Realizacja celu głównego – z wykorzystaniem działań politycznych, prawnych, instytucjonalnych i inwestycyjnych – umożliwi osiągnięcie zakładanych celów szczegółowych takich jak:

- zapewnienie aktywnego wpływu Polski na procesy kształtujące przyszłość regionów polarnych,
- wzmocnienie obecności Polski w regionach polarnych, w tym zapewnienie aktywności naukowej przez udział w nich polskich badaczy,
- nadanie problematyce polarnej należnego znaczenia w polityce wewnętrznej państwa,
- aktywne poszukiwanie nowych i innowacyjnych możliwości wzmocnienia pozycji gospodarczej i rozwojowej Polski w szeroko pojętych sprawach polarnych.

W dniu 13 maja 2021 r. został podpisany list intencyjny między Ministrem Klimatu i Środowiska, Ministrem Edukacji i Nauki oraz Ministrem Infrastruktury deklarujący poparcie w sprawie pozyskania (zakupu) pływających, oceanicznych jednostek naukowo-badawczych do realizacji m.in. międzynarodowych zobowiązań badawczych RP, podniesienia poziomu edukacji morskiej oraz zapewnienie zaplecza logistycznego dla polskich arktycznych i antarktycznych stacji badawczych.

Nadrzędnym celem jest wsparcie efektywnego prowadzenia badań oraz rozwoju polskiej nauki, szczególnie w rejonie Arktyki i Antarktyki oraz konieczności realizacji zadań rządowych określonych w Polskiej Polityce Polarnej oraz Programie Rozpoznania Geologicznego Oceanów „ProGeo”. W Polsce brak jest wielozadaniowej pełnomorskiej jednostki pływającej spełniającej wymagania stawiane współczesnym jednostkom dedykowanym badaniom morskim i polarnym.

W odniesieniu do Antarktyki najważniejszym aktem prawa międzynarodowego regulującym status prawny tego obszaru jest Układ Antarktyczny, sporządzony w Waszyngtonie w dniu 1 grudnia 1959 r. Polska jest stroną Układu od roku 1961, a od roku 1977 ma status państwa konsultatywnego Układu. Oznacza to, iż obok pozostałych 28 państw posiadających ten status, Polska ma równoważne prawo głosu we wszystkich decyzjach dotyczących zarządzania Antarktyką.

W dniach 14-24 czerwca 2021 r. w Paryżu odbyło się XLIII Spotkanie Konsultatywne Państw-Stron Układu Antarktycznego (ATCM) oraz XXIII spotkanie Komitetu Ochrony Środowiska (CEP). Celem spotkania ATCM była przede wszystkim coroczna wymiana informacji oraz wypracowanie rekomendacji dla rządów państw konsultatywnych dotyczących zarządzania Antarktyką. Omówiono w tym zakresie w

szczegółności problematykę tzw. bioposzukiwań (bioprospecting) w Antarktyce, a także działalności pozarządowej (m.in. turystycznej) w obszarze antarktycznym, inspekcji przeprowadzanych na podstawie Układu Antarktycznego i uwarunkowań środowiskowych związanych z bezpieczeństwem działalności prowadzonej w obszarze antarktycznym. Uaktualniono wieloletni strategiczny program pracy oraz przyjęto raport Komitetu ds. Ochrony Środowiska. Omawiano też bezpieczeństwo działań na lądzie, wodzie i powietrzu, przyszłe wyzwania badawcze, współpracę naukowo-badawczą oraz ułatwianie współpracy między Stronami, a także wpływ zmian klimatu na zarządzanie obszarem Traktatu Antarktycznego. Wielka Brytania przedstawiła Stronom wyniki badań dot. wpływu zmian klimatu na poziom oceanów oraz populacji kryla, w ramach wystąpienia zaproponowano stosowne propozycje zapisów do projektu rezolucji. Polska poparła projekt przedmiotowej rezolucji. Państwa przyjęły rezolucję nr 8 z 2021 – „Antarctica in a Changing Climate”.

Obrady CEP koncentrowały się wokół problematyki wpływu działalności człowieka na środowisko oraz zarządzania obszarami objętymi różnego rodzaju ochroną (Antarctic Specially Protected Area, Antarctic Specially Managed Area, Historic Site and Monument, Marine Protected Area, obszary objęte tzw. site guidelines). Komitet zgodził się przekazać do ATCM znowelizowane plany zarządzania dla 17 istniejących obszarów ASPA (Antarctic Specially Protected Area. Szczególnie Chroniony Obszar Antarktyki) (ASPA 101-106, 120-121, 131, 134, 148, 155, 157-159, 163, 167), trzech nowych obszarów (Rosenthal Islands, Léonie Islands, Inexpressible Island and Seaview Bay) oraz jednego obszaru ASMA (Antarctic Specially Managed Area. Szczególnie Zarządzany Obszar Antarktyki) (ASMA6). Ponadto zatwierdzono znowelizowany document pn. General Guidelines for Visitors to the Antarctic oraz znowelizowane Site Guidelines dla obszarów: Cape Evans, Ross Island (nowy), Hut Point, Ross Island (nowy), Cape Adare, Ross Island (nowy), Cape Royds, Ross Island, Seabee Hook, Cape Hallett, Northern Victoria Land, Ross Sea.

Jednym z szeroko dyskutowanych zagadnień były kwestie związane ze zmianami klimatu oraz wpływ jaki mają one na funkcjonowanie ekosystemu Antarktyki oraz działań mających na celu monitoring i przeciwdziałanie konsekwencjom tych zmian. SCAR (Zintegrowany Monitoring w Europejskim Sektorze Arktyki. Scientific Committee of Antarctic Research) zaprezentował trzy programy badawcze, w tym program pn. 'Near-term Variability and Prediction of the Antarctic Climate System' (AntClim), którego celem jest przewidywanie zmian klimatu, jakie mogą zajść w przyszłości oraz ich potencjalnych konsekwencji. Członkowie spotkania wyrazili szczególną troskę oraz konieczność uwzględnienia ww. problemów w strategii działań polarnych państw członkowskich aktywnych w obszarze Antarktyki. Z tego względu zaprezentowany na spotkaniu Climate Change Response Work Programme (CCRWP) spotkał się z entuzjastycznym przyjęciem Komitetu, a grupa robocza, która go przygotowała, została zachęcona do kontynuacji pracy.

Ponadto dnia 25 czerwca 2021 r. weszło w życie wielostronne „Porozumienie o zapobieganiu nieuregulowanemu rybołówstwu morskemu w środkowej części Oceanu Arktycznego”, tzw. Central Arctic Ocean Agreement (CAO). Jest to pierwsza wielostronna umowa, która przyjmuje prawnie wiążące i zapobiegawcze podejście do ochrony przedmiotowego obszaru przed rozpoczęciem połowów komercyjnych. Umowa ta stanowi krok w kierunku zapewnienia, że wszelkie przyszłe połowy na środkowym Oceanie Arktycznym będą prowadzone w sposób zrównoważony. Umowa początkowo obowiązywać będzie przez okres 16 lat, tj. do 2037 roku. Okres ten zostanie automatycznie przedłużony o kolejne pięć lat, chyba że jedna z jej stron wyrazi sprzeciw. Porozumienie podpisały następujące kraje: Kanada, Islandia, Dania, Norwegia, USA, Rosja, Chiny, Japonia, Południowa Korea i UE. Polska uczestniczy w spotkaniach CAO w ramach członkostwa w UE. W 2021 r. spotkania dotyczyły ustanowienia zasad działania (Rules of Procedure) Konferencji Stron CAO i będą kontynuowane w kolejnym roku.

Polska uczestniczy również w obradach Komisji ds. Zachowania Żywych Zasobów Morskich Antarktyki (CCAMLR). W 2021 r. odbyło się 40 coroczne spotkanie tej organizacji, w którym Polska wzięła udział w formie online. Głównymi tematami omawianymi na spotkaniu były:

- zmiany klimatyczne;
- tworzenie morskich obszarów chronionych;

- limity połowowe dla wszystkich połowów antara na obszarze objętym konwencją;
- nowe podejście do zarządzania połowami kryla;
- nielegalne, nieraportowane i nieuregulowane połowy na obszarze CCAMLR.

OCHRONA ŚRODOWISKA MORSKIEGO.

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

Działania Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska (GIOŚ) we współpracy z Sekretariatem ds. Morza Bałtyckiego koncentrowały się na zapewnieniu udziału ekspertów i przedstawicieli GIOŚ i środowisk naukowych w naradach grup roboczych HELCOM zarówno stałych, czasowych, ad hoc spotkaniach roboczych i warsztatach. Wszystkie narady, spotkania robocze i warsztaty odbywały się w formule spotkań online z wykorzystaniem elektronicznych środków komunikacji.

Organy Inspekcji Ochrony Środowiska w 2021 r. realizowały również zadania kontrolne wobec podmiotów, które:

- na podstawie posiadanych pozwoleń wodnoprawnych oraz zintegrowanych wprowadzają ścieki do wód lub do ziemi
- prowadzą działalność rolniczą oraz działalność, w ramach której są przechowywane nawozy naturalne lub stosowane nawozy.

W przypadku naruszeń stwierdzonych podczas kontroli, właściwe organy Inspekcji Ochrony Środowiska podejmowały przewidziane przepisami prawa działania pokontrolne służące wyeliminowaniu stwierdzonych niezgodności, w tym m.in. nakładały sankcje administracyjne polegające na wymierzaniu w drodze decyzji, opłat lub opłat podwyższonych za:

- wprowadzanie ścieków do wód lub do ziemi z przekroczeniem warunków określonych w pozwoleniu wodnoprawnym albo w pozwoleniu zintegrowanym,
- nieprzestrzeganie przepisów dotyczących ochrony wód przed zanieczyszczeniem azotanami pochodzącymi ze źródeł rolniczych.

Zarówno działania kontrolne jak i pokontrolne oddziaływały na kontrolowane podmioty, przez co mobilizowały je do podejmowania działań naprawczych np. budowy, rozbudowy lub modernizacji oczyszczalni ścieków, budowy lub modernizacji miejsc do przechowywania nawozów naturalnych.

Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska (GDOŚ) uczestniczyła w opiniowaniu szeregu dokumentów, które są związane z realizacją polskiej polityki morskiej. Ponadto, w roku 2021 w GDOŚ trwały intensywne prace związane z opracowaniem projektów planów ochrony następujących morskich obszarów Natura 2000:

- obszaru specjalnej ochrony ptaków Zalew Wiślany PLB280010;
- specjalnego obszaru ochrony siedlisk Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana PLH280007.

Projekty ww. planów ochrony zostały przekazane Ministrowi Klimatu i Środowiska do dalszych prac legislacyjnych.

Działania na rzecz ochrony środowiska morskiego na forum IMO.

W 2021 r. Polska kontynuowała udział w cyklicznych posiedzeniach Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego oraz Podkomitetu ds. Reagowania i Zwalczania Zanieczyszczeń Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), podczas których omawiane 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 zanieczyszczaniu powietrza; efektywność energetyczna statków; realizacja planu działania na rzecz przeciwdziałania zanieczyszczaniu morza odpadami z tworzyw sztucznych ze statków; zapobieganie i reagowanie na zanieczyszczenia; bezpieczeństwo i stopień zagrożenia dla środowiska chemikaliami; przegląd Wytycznych z 2011 r. w sprawie kontroli biofoulingu statków i zarządzania nim w celu zminimalizowania przenoszenia inwazyjnych gatunków wodnych; zmniejszenie wpływu na Arktykę emisji czarnego węgla (Black Carbon) z żeglugi międzynarodowej; opracowanie środków w celu zmniejszenia ryzyka użytkowania i przewozu ciężkiego paliwa (HFO), jako paliwa przez statki na wodach arktycznych; oraz rewizja Załącznika IV do Konwencji MARPOL i powiązanych Wytycznych w celu uwzględnienia wymogów dotyczących rejestrowania pracy i środków mających potwierdzać działanie statkowych oczyszczalni ścieków przez cały okres ich użytkowania.

Działania na rzecz ochrony środowiska morskiego na forum UE.

W 2021 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 lądu 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 roku 2021 Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie (PGW WP) kontynuowało realizację zadania związanego z opracowaniem projektu aktualizacji programu ochrony wód morskich (aPOWM). Opracowanie tej aktualizacji wynika wprost z RDSM oraz ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne (Dz. U. poz. 2233). Ponadto, wyniki prac służą będą wypełnieniu zobowiązań, które Polska podjęła na forum Komisji Helsińskiej (HELCOM), m.in. dotyczących regionalnej koordynacji działań (zgodnie z zapisami RDSM), a także uwzględnienia transgranicznego charakteru programów działań.

Celem projektu jest opracowanie zestawu działań w odniesieniu do każdej z 11 cech stanu i presji, które poprzez ich realizację przyczynią się do utrzymania lub przywrócenia dobrego stanu wód morskich polskiej strefy ekonomicznej i które stanowią będą program ochrony wód morskich w kolejnym cyklu planistycznym. W dniu 30 czerwca 2021 r. zakończył się II etap zadania, którego rezultatem było przygotowanie projektu aPOWM wraz z projektem strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

W dniach 9 sierpnia - 30 sierpnia 2021 r. zostały przeprowadzone konsultacje społeczne projektu Prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu Programu w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Konsultacje społeczne były kluczowym elementem SOOŚ - w trakcie udziału społeczeństwa każdy zainteresowany mógł zapoznać się z dokumentami oraz złożyć uwagi i wnioski, które w następnym kroku były rozpatrywane przez organ opracowujący dokument. Konsultacje społeczne projektu aPOWM przeprowadzone zostały w terminie od 5 lipca do 5 października 2021 r. W ramach konsultacji odbyło się m.in. spotkanie z przedstawicielami urzędów morskich, ogólnopolskie konferencje merytoryczne oraz briefingi prasowe. Wszystkie zostały przeprowadzone w formule online ze względu na obowiązujące obostrzenia epidemiczne. W ramach konsultacji społecznych Programu założono trzy spotkania konsultacyjne, które ze względu na panujące nadal obostrzenia związane ze stanem epidemicznym w Polsce zostały przygotowane w formule online.

W ramach aPOWM zaplanowano łącznie kontynuację 23 działań z wdrażanego Programu Ochrony Wód Morskich (POWM), jak również podjęcie 36 nowych środków zmierzających do osiągnięcia celów środowiskowych dla wód morskich.

Ponadto, w roku 2021 Ministerstwo Infrastruktury zaczęło przygotowania do związanych z pracami nad drugą aktualizacją analizy dominujących presji i oddziaływań na wody morskie, zgodnie z ustawą z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne. Niniejsze opracowanie będzie stanowić element niezbędny do przygotowania drugiej aktualizacji wstępnej oceny stanu środowiska wód morskich, którą opracowuje GIOŚ. Planowany termin rozpoczęcia projektu związanego z opracowaniem projektu drugiej aktualizacji analizy dominujących presji i oddziaływań na wody morskie przypada na IV kwartał 2022 r.

W 2021 r. przedstawiciele Polski uczestniczyli w pracach grup roboczych działających przy Komisji Europejskiej, mających na celu wspólne wdrożenie strategii morskiej:

- MSCG (grupa koordynacyjna ds. strategii morskiej);
- WG DIKE (grupa ds. wymiany danych i informacji);
- WG POMESA (grupa ds. programów działań i analiz społeczno-ekonomicznych).

W ramach prac grupy MSFD uczestniczono w procesie wdrażania decyzji KE w sprawie definicji i kryteriów dobrego stanu środowiska wód morskich oraz załącznika III do Dyrektywy z 17 maja 2017 roku.

W ramach prac grupy roboczej ds. dobrego stanu środowiska wód morskich (WG GES) kontynuowano działania związane z aktualizacją przewodnika z art. 8 RDSM 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 konsultowanie kolejnych wersji przewodnika zaangażowani byli przedstawiciele GIOŚ oraz wyznaczeni eksperci, jak również przedstawiciele wykonawców monitoringu środowiska morskiego. Ponadto, przedstawiciel GIOŚ uczestniczył w pracach grupy redakcyjnej dla aktualizacji ww. przewodnika (DG GES).

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.

Procedowana zgodnie z art. 351 ust. 6 ustawy – Prawo wodne przez ministra właściwego ds. gospodarki wodnej aktualizacja programu monitoringu wód morskich została przyjęta uchwałą nr 38 Rady Ministrów z dnia 22 marca 2021 roku w sprawie wyrażenia zgody na przedłożenie Komisji Europejskiej aktualizacji programu monitoringu wód morskich.

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

Polska aktywnie uczestniczy i współpracuje w działaniach prowadzonych przez Komisję Ochrony Środowiska Morskiego Bałtyku (Komisja Helsińska/HELCOM) w celu wypełnienia zobowiązań prawnych w dziedzinie ochrony środowiska morskiego Morza Bałtyckiego. Prace HELCOM prowadzone są w 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 2021 r. Polska kontynuowała swój aktywny udział i współpracę w działaniach prowadzonych przez HELCOM w celu wypełnienia zobowiązań prawnych w zakresie ochrony środowiska morskiego Morza Bałtyckiego.

Głównie prace Komisji Helsińskiej skupiały się na aktualizacji Bałtyckiego Planu Działania (BSAP) – Polska uczestniczyła w tym procesie w ramach posiedzeń grup roboczych, posiedzeń Przewodniczących Delegacji (HoD) oraz grupy redakcyjnej ds. Bałtyckiego Planu Działania. Zaktualizowana wersja BSAP została oficjalnie przyjęta wraz z towarzyszącą mu Deklaracją Ministerialną podczas konferencji ministerialnej w dniu 20 października 2021 r. w Lubece w Niemczech.

Konferencja Ministerialna w ramach Komisji Ochrony Środowiska Morskiego Bałtyku – Komisji Helsińskiej (HELCOM).

W dniu 20 października 2021 r. w Lubece w Niemczech odbyła się konferencja ministerialna organizowana w ramach Komisji Ochrony Środowiska Morskiego Bałtyku - Komisji Helsińskiej (HELCOM). W spotkaniu uczestniczyli przedstawiciele wysokiego szczebla Polski, Danii, Niemiec, Szwecji, Finlandii, Estonii, Łotwy, Litwy, Rosji oraz UE. Polskę reprezentował Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury. Tematem przewodnim konferencji były działania zmierzające do przywrócenia dobrego stanu środowiska Morza Bałtyckiego, na których będą koncentrowały się prace Komisji Helsińskiej w najbliższych latach. Przedstawiciel Polski podkreślił aktualność oraz konieczność dalszej współpracy międzynarodowej w regionie Morza Bałtyckiego na rzecz ochrony środowiska morskiego w ramach kompleksowego podejścia ekosystemowego. Minister wskazał na znaczenie zatopionych obiektów niebezpiecznych, w szczególności wraków i broni konwencjonalnej oraz chemicznej jako poważnych zagrożeń dla środowiska morskiego Bałtyku. Minister zaapelował o skoordynowane, zharmonizowane działania regionalne, w tym wypracowaniu stosownych rozwiązań w skali całego Bałtyku w ramach realizacji celów i zadań przyjętego zaktualizowanego Bałtyckiego Planu Działania (BSAP).

Zwieńczeniem wydarzenia było przyjęcie zaktualizowanego Bałtyckiego Planu Działania oraz podpisanie Deklaracji Ministerialnej. Zaktualizowany Bałtycki Plan Działania jest dokumentem programowym stanowiącym narzędzie do przywrócenia dobrego stanu środowiska Morza Bałtyckiego. BSAP to zbiór około 200 działań wypracowanych we współpracy ze stronami Konwencji o Ochronie Środowiska Morskiego Bałtyku ujętych w główne segmenty: bioróżnorodność, eutrofizacja, substancje niebezpieczne i śmieci, działania na morzu oraz działania horyzontalne. Zaktualizowany Bałtycki Plan Działania został opracowany w oparciu o najnowszą wiedzę naukową. Wskazując wizję oraz obszary działania, wyznacza on cele do osiągnięcia przez strony HELCOM w perspektywie do 2030 r. w zakresie ochrony środowiska Morza Bałtyckiego zgodnie z zasadą rozwoju zrównoważonego.

Celem podpisanej Deklaracji Ministerialnej jest zasygnalizowanie najistotniejszych spraw, które pozostają w kręgu zainteresowania HELCOM (m.in. eutrofizacja, substancje niebezpieczne i bioróżnorodność). Deklaracja podkreśla potrzebę wdrożenia zaktualizowanego Bałtyckiego Planu Działania. W Deklaracji podkreślono rolę HELCOM w regionalnym i globalnym kontekście ochrony mórz i oceanów, a także we wdrażaniu kluczowych strategii unijnych oraz unijnych aktów prawnych, w tym m.in. Europejskiego Zielonego Ładu, czy Ramowej Dyrektywy w sprawie Strategii Morskiej.

Pozostałe działania przedstawicieli Polski w 2021 roku koncentrowały się na przekazywaniu danych raportowych, opracowywaniu dokumentów i analiz, a także zapewnieniu udziału ekspertów i przedstawicieli odpowiednich resortów i środowisk naukowych w spotkaniach grup roboczych HELCOM zarówno stałych, jak i czasowych oraz we wszystkich nowych inicjatywach tego forum.

Instytucjami zaangażowanymi w prace Komisji Helsińskiej są Ministerstwo Infrastruktury, Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi, Ministerstwo Rozwoju i Technologii, Ministerstwo Klimatu i Środowiska, Ministerstwo Edukacji i Nauki, Ministerstwo Obrony Narodowej, Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministerstwo Zdrowia oraz jednostki nadzorowane lub podległe ww. podmiotom.

Za koordynację spraw związanych z członkostwem Polski w Komisji Helsińskiej odpowiada Sekretariat HELCOM w Polsce, który jest zlokalizowany w Departamencie Gospodarki Morskiej w Ministerstwie Infrastruktury. Dodatkowo Zastępca Dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej pełni funkcję Przewodniczącego Delegacji Polskiej w HELCOM.

HELCOM GEAR - grupa robocza ds. wdrażania podejścia ekosystemowego

Przedstawiciel GIOŚ brał udział w 24. i 25. spotkaniu grupy GEAR. Podczas narad omawiany był proces rewizji Bałtyckiego Planu Działań oraz organizacji przyszłych prac HELCOM w zakresie wypełnienia luk w systemie oceny przez wskaźniki celem dostosowania do wymagań Decyzji Komisji Europejskiej w sprawie kryteriów i standardów metodologicznych dotyczących dobrego stanu środowiska wód morskich oraz przyjęto harmonogram realizacji projektu HELCOM HOLAS3 mającego na celu opracowanie trzeciej oceny holistycznej stanu środowiska. Omawiane były propozycje projektów min. BLUES, Data Flow czy Med Dev mających na celu opracowanie zharmonizowanych formatów plików danych oraz unowocześnienie automatycznych metod obliczania wartości wskaźników i ocen częściowych, składających się na kolejną ocenę holistyczną. Ważną kwestią omawianą na każdym spotkaniu grupy jest wymiana informacji i doświadczeń w zakresie implementacji ramowej dyrektywy ws. strategii morskiej w państwach członkowskich UE regionu Morza Bałtyckiego.

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

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

W 2021 r. trwały intensywne prace nad ukończeniem aktualizacji strategicznego dokumentu Bałtyckiego Planu Działań HELCOM. Przedstawiciel GIOŚ brał udział w 14. i 15. spotkaniu grupy, podczas których omawiane były działania w ramach Bałtyckiego Planu Działań przyjętego w dniu 20 października 2021 roku podczas Konferencji Ministerialnej. Prowadzono prace nad uaktualnianiem przewodników do prowadzenia monitoringu stanu środowiska wód morskich. Omawiano oraz przyjęto drobne korekty czasowe harmonogramu realizacji projektu HELCOM HOLAS III: harmonogram raportowania danych (II kwartał 2022) i ich weryfikacji (III kwartał 2022), terminy opracowania raportów wskaźnikowych (IV kwartał 2022) oraz raportu o stanie Morza Bałtyckiego (II kwartał 2023), terminy prac nad publikacją na

stronie internetowej HELCOM i jego publikacji (IV kwartał 2023). Kontynuowano prace nad wskaźnikami oraz wyrażono warunkową zgodę na zakończenie prac dla pojedynczych wskaźników w celu wykorzystania w trzeciej holistycznej ocenie stanu środowiska Morza Bałtyckiego - HELCOM HOLAS III, dla których nie udało się ich zakończyć do III kwartału 2021 roku. W prace grupy zaangażowani są także przedstawiciele Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi w zakresie m.in. działań dotyczących interakcji między rybołówstwem a ochroną przyrody.

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 zlewnisk 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 2021 r. grupa PRESSURE głównie zajmowała się kwestiami związanymi z aktualizacją Bałtyckiego Planu Działań, w tym zatwierdzeniem i przeformułowaniem istniejących działań, które zostaną uwzględnione w zaktualizowanym BSAP. W ramach prac grupa również sfinalizowała aktualizację pułapów nawozu składników pokarmowych dla BSAP na 2021 r., zakończyła procesy przeglądu zaleceń HELCOM w sprawie zarządzania miejskimi wodami opadowymi, opracowała projekty zmienionych rekomendacji dot. oceny i monitorowania danych dot. zanieczyszczeń wody i powietrza, jak i nowej rekomendacji w sprawie ograniczenia uwalniania spienionego i ekstrudowanego polistyrenu (EPS i XPS) do Morza Bałtyckiego. Ponadto, grupa sfinalizowała regionalne ramy oceny ryzyka dla zarządzania wewnętrznymi rezerwami składników pokarmowych, jak i wytyczne dotyczące środków morskich w celu zarządzania wewnętrznymi rezerwami składników pokarmowych, kontynuowała prace na rzecz ram HELCOM dla substancji niebezpiecznych, zakończyła opracowywanie projektu Regionalnego Planu Działań w zakresie podwodnego hałasu oraz zakończyła rewizję Regionalnego Planu Działań w zakresie śmieci morskich oraz Regionalnej Strategii Recyklingu Substancji Odżywczych.

Pod auspicjami grupy HELCOM PRESSURE działa ekspercka grupa EG DREDS zajmująca się kwestią wydobywania i zatapiania urobku w Morzu Bałtyckim. W ramach prac w 2021 r. kontynuowano realizację najważniejszego zadania 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 i uczestniczył w omówieniu stanu pracy nad raportem obejmujący obszar całego Morza Bałtyckiego oraz metody oceny wpływu na środowisko morskie wydobywania i składowania urobku użyte podczas prac nad HOLAS III. Ponadto, w ramach prac grupy eksperckiej omówiono kwestie wczesnego raportowania danych dla HOLAS III, współczynników przeliczeniowych stosowanych w raportach, jak i dalszej przyszłości grupy (mandat grupy wygaś w 2021 r., po przedłużeniu go na lata 2019-2021 r.). Grupa poparła przedłużenie jej mandatu o 3 kolejne lata do 2024 r. oraz przygotowała zaktualizowany zakres zadań, zatwierdzony przez grupę PRESSURE oraz przyjęty na 61. spotkaniu Przewodniczących Delegacji (HoD).

W pracach grupy biorą udział przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury, Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi, Ministerstwa Rozwoju i Technologii oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody oraz jednostki nadzorowane lub podległe ww. podmiotom.

HELCOM MARITIME - grupa robocza ds. morskich

Grupa Robocza HELCOM MARITIME zajmuje się przede wszystkim zapobieganiem wszelkim zanieczyszczeniom ze statków, w tym celowym zrzutem operacyjnym, a także przypadkowym zanieczyszczeniom. Rosnący transport morski zagraża wrażliwym ekosystemom i źródłom utrzymania wielu ludzi, którzy są zależni od morza. W ciągu ostatniej dekady żegluga stale rosła, odzwierciedlając

intensyfikację współpracy i dobrobyt gospodarczy w regionie Morza Bałtyckiego. Szacuje się, że transport towarów drogą morską będzie nadal wzrastał w regionie Morza Bałtyckiego.

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 mające na celu ograniczenie zanieczyszczenia morza przy jednoczesnym zapewnieniu bezpiecznej żeglugi.

W 2021 r. grupa HELCOM MARITIME zajmowało się głównie aktualizacją Bałtyckiego Planu Działania, 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.

Pod auspicjami grupy HELCOM MARITIME w 2021 r. działały również następujące grupy eksperckie:

- ekspercka grupa robocza „Expert Working Group on Mutual Exchange and Deliveries of AIS Data (HELCOM/AIS EWG)”. Celem prac przedmiotowej grupy jest ułatwienie wzajemnej wymiany i dostarczania danych z Systemu Automatycznej Identyfikacji (AIS) oraz utrzymania i dalszego rozwoju HELCOM AIS. W 2021 r. podzielono się informacjami na temat krajowych wydarzeń związanych z AIS oraz uzgodniono procedury dostępu do informacji HELCOM AIS i korzystania z nich. Zaplanowano również opracowanie platformy udostępniającej historyczne dane AIS władzom państw Morza Bałtyckiego odpowiedzialnym za AIS;
- ekspercka podgrupa „HELCOM Sub-group on Green Technology and Alternative Fuels for Shipping” (HELCOM/GREEN TEAM). Celem prac przedmiotowej grupy jest wzmocnienie współpracy pomiędzy publicznymi i prywatnymi interesariuszami w zakresie promowania rozwoju i wykorzystania zielonych technologii i paliw alternatywnych w żegludze na Morzu Bałtyckim. W 2021 r. rozpatrzono wyniki badania mechanizmu raportowania GREEN TEAM (uznając brak finansowania za jedno z największych wyzwań dla rozwoju zielonych technologii i paliw alternatywnych), jak i dokonano umówienia przyszłej realizacji odpowiednich działań w zaktualizowanym BSAP ora konsekwencji unijnej taksonomii i pakietu Fit for 55 dla branży żeglugi wycieczkowej;
- grupa zadaniowa „Joint HELCOM / OSPAR Task Group on Ballast Water Management Convention (BWWC) and biofouling” (JTG Ballast & Biofouling). Celem prac przedmiotowej grupy zadaniowej jest regionalna koordynacja wdrożenia Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, 2004, sporządzonej w Londynie dnia 13 lutego 2004 r. oraz koordynacja działań służących zapobieganiu rozprzestrzeniania przez statki porastających ich obcych gatunków organizmów wodnych, tzw. Biofouling. W pracach grupy HELCOM/OSPAR TG BALLAST biorą udział zarówno przedstawiciele administracji morskich państw stron konwencji helsińskiej oraz OSPAR, przedstawiciele instytucji naukowych oraz armatorzy. Prace grupy zadaniowej w 2021 r. koncentrowały się na zakończeniu doskonalenia Wspólnej Zharmonizowanej Procedury (JHP) jako narzędzia wspomagającego podejmowanie decyzji; dalszym rozwoju regionalnie zharmonizowanego systemu wczesnego ostrzegania (EWS) w celu terminowego przekazywania informacji o wykryciu szkodliwych organizmów wodnych i patogenów (HAOP), zmianie kryteriów wyboru gatunków kluczowych i aktualizacji listy gatunków kluczowych w Morzu Bałtyckim oraz opracowaniu czterech projektów wytycznych dotyczących zarządzania biofoulingiem;
- grupa ekspercka „HELCOM Group of Experts on Safety of Navigation (SAFE NAV)”. Celem przedmiotowej grupy jest podejmowanie działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa nawigacyjnego poprzez współpracę regionalną. W ramach prac grupy w 2021 r. poinformowano m.in. o wejściu w życie nowych tras oraz systemów rozgraniczania ruchu (zatwierdzonych uprzednio przez Międzynarodową Organizację Morską – IMO), w tym w przypadku Polski w sprawie nowego systemu rozgraniczania ruchu na „Ławicy Słupskiej”.

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

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 2021 r. dotyczyło przede wszystkim następujących tematów: aktualizacja Bałtyckiego Planu Działań, 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 oraz zalecenia HELCOM i Podręcznik „Response Manual”.

Pod auspicjami grupy działa również grupa ekspercka „Expert Group on Environmental Risks of Submerged Objects” (HELCOM / EG SUBMERGED). Jej zadaniem jest wkład w skoordynowanych na szczeblu regionalnym działaniach dotyczących zatopionej amunicji i materiałów wybuchowych, jak również innych zatopionych potencjalnie obiektów pod kątem ich na środowisko morskie Morza Bałtyckiego. Zakres zadań dla grupy na lata 2022-2024 został przyjęty na 61. spotkaniu Przewodniczących Delegacji (HoD).

W pracach grupy biorą udział przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury, Ministerstwa Obrony Narodowej, Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, Ministerstwa Edukacji i Nauki oraz jednostki nadzorowane lub podległe ww. podmiotom.

HELCOM HOD - posiedzenia przewodniczących delegacji w HELCOM

Spotkania Przewodniczących Delegacji w HELCOM (HELCOM HOD) odbywają się dwa razy w roku. W 2021 r. posiedzenia HOD skupiały się na kwestiach związanych z aktualizacją Bałtyckiego Planu Działania oraz przygotowaniu konferencji ministerialnej (w tym przyjętej Ministerialnej Deklaracji), która odbyła się w dniu 20 października 2021 r. w Lubece w Niemczech. Ponadto, w ramach spraw instytucjonalnych i organizacyjnych rozpoczęto przegląd struktury roboczej HELCOM oraz rozważenia niezbędnych dostosowań celem wsparcia wdrożenia zaktualizowanego BSAP.

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. Jednym z głównych zadań jest również opracowanie wytycznych dla całego sektora rybołówstwa w zakresie działań koniecznych do podjęcia w celu osiągnięcia dobrego stanu środowiska Morza Bałtyckiego do 2021 r.

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 2021 r. w ramach HELCOM CG AQUACULTURE trwały intensywne prace nad przygotowaniem BAT/BEP dla zrównoważonej akwakultury. W prace te Polska jest aktywnie zaangażowana.

Przy udziale Polski powstał kwestionariusz dotyczący testów alternatywnych narzędzi połowowych w obszarze Morza Bałtyckiego, który jest na bieżąco aktualizowany przez państwa członkowskie biorące udział w posiedzeniach Grupy HELCOM FISH. Kwestionariusz ten obecnie wykorzystywany

jest w pracach różnych grup roboczych HELCOM (np. EG MAMA) czy HELCOM STATE&CONSERVATION, jak również w pracach grup działających poza HELCOM np. ICES WGBYC. Przedstawiciele Polski brali również intensywny udział w aktualizacji Bałtyckiego Planu Działań w zakresie segmentu dotyczącego działalności na morzu, w którym zawarte są również aspekty dotyczące rybołówstwa.

Działania w ramach Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego.

Strategia UE dla regionu Morza Bałtyckiego (SUERMB) jest pierwszą makroregionalną strategią UE, utworzoną w 2009 r. Obejmuje Polskę, Danię, Szwecję, Finlandię, Litwę, Łotwę, Estonię oraz północne kraje związkowe Niemiec. Istotą SUERMB jest zacieśnienie współpracy w regionie poprzez realizację trzech głównych celów: ochrony morza (Save the Sea), zwiększania spójności regionu (Connect the Region) oraz poziomu jego dobrobytu (Increase Prosperity). Współpraca odbywa się na wielu poziomach: rządowym, regionalnym i lokalnym, z udziałem ośrodków badawczych i akademickich, regionalnych struktur współpracy, organizacji pozarządowych oraz biznesu.

Narodowy Koordynator SUERMB jest umiejscowiony w Departamencie Polityki Europejskiej Ministerstwa Spraw Zagranicznych. W 2021 r. Polska współkoordynowała 3 z 14 Obszarów Tematycznych Strategii:

1. Obszar Tematyczny Biogeny (Policy Area Nutri) – Ministerstwo Infrastruktury wspólnie z Finlandią;
2. Obszar Tematyczny Innowacje (PA Inno) – Ministerstwo Edukacji i Nauki wspólnie z Estonią i Finlandią;
3. Obszar Tematyczny Kultura (PA Culture) – Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego wspólnie z Niemcami (kraj związkowy Szlezwik - Holsztyn).

Najważniejszą kwestią rzutującą na wdrażanie SUERMB w 2021 r. było wejście w życie zrewidowanego Planu Działania Strategii (15 lutego 2021 r.). Konieczność przeprowadzenia rewizji dokumentu wynikała m.in. z prac nad nowymi Wieloletnimi Ramami Finansowymi na okres 2021-2027, a także nowych wyzwań w regionie (postępujące zmiany klimatyczne, demograficzne, pandemia covid-19, migracje). Celem aktualizacji Planu Działania było także jego skrócenie i uproszczenie. Dokonano ponadto, zmian w zakresie zarządzania SUERMB. Zmiany te wpłynęły na proces koordynacji wdrażania Strategii w Polsce, prowadzony przez Narodowego Koordynatora. W 12. Dorocznym Forum Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego zorganizowanym przez Litwę we współpracy ze związkiem Miast Bałtyckich, które odbyło się w dniach 27 września – 1 października 2021 r., wziął udział Prezes Rady Ministrów.

W dniu 11 marca 2021 r. Narodowy Koordynator zorganizował spotkanie z przedstawicielami punktów kontaktowych ds. poszczególnych Obszarów Tematycznych SUERMB (focal points) oraz Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej. Głównymi tematami spotkania były: wpływ rewizji Planu Działania na pracę polskich interesariuszy (w tym na punkty kontaktowe jako przedstawicieli Polski w Grupach Sterujących Obszarów Tematycznych), nowe możliwości zaangażowania we współpracę polskich podmiotów oraz powiązanie celów SUERMB z programami operacyjnymi nowej perspektywy finansowej.

Narodowy Koordynator zorganizował także cztery edycje wirtualnych warsztatów dla polskich interesariuszy SUERMB z udziałem 11 z 14 Koordynatorów Obszarów Tematycznych (23 czerwca, 7, 14 i 21 września). Ich celem było przybliżenie polskim instytucjom nowych możliwości współpracy w ramach zrewidowanego Planu Działania oraz wskazanie na konkretne obszary, w które mogą się angażować polskie podmioty. Podczas dyskusji wskazywano na fakt, że SUERMB nie posiada (również po aktualizacji Planu Działania) własnych źródeł finansowania. Wszystkie projekty (również konferencje, webinaria, analizy) finansowane są z Programu Interreg. Wskazano, że możliwość uzyskania finansowania na realizację projektów ze źródeł UE (innych niż Interreg) daje uzyskanie przez projekt statusu „projektu flagowego”.

Dodatkowo podczas spotkań omawiano m.in. analizę pn. „The assessment of renewable energy infrastructure project implementation optimization on administrative process and procedure level in

Baltic Sea Region countries”, która ma na celu pokazanie przeszkód administracyjnych w obszarze wdrażania OZE oraz dobrych doświadczeń państw skandynawskich w tym zakresie. Analiza ma dostarczyć rekomendacje oparte na ocenie realizacji projektów infrastruktury energii odnawialnej (paneli słonecznych i turbin wiatrowych) w celu optymalizacji procesu administracyjnego i podniesienia efektywności procedur w krajach regionu Morza Bałtyckiego, co może doprowadzić do zwiększenia udziału energii odnawialnej wytwarzanej przez energię słoneczną i turbiny wiatrowe.

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

W ramach współkoordynacji obszaru Biogeny w SUERMB uczestniczono w prowadzonych finalnych pracach nad projektem Planu Działań SUERMB. Plan działań został przyjęty przez Komisję Europejską 16 lutego 2021 r. W 2021 roku miała miejsce również współpraca z HELCOM nad dokumentem pn. Nutrient Recycling Strategy przyjętym w dniu 20 października 2021 r.

Platforma projektowa BSR WATER będąca projektem flagowym w obszarze Biogeny w marcu zorganizowała spotkanie „Water resources: efficiency, safety and climate change resilience” w ramach annual Baltic Sea Day Forum seminarium. W spotkaniu brało udział ok. 100 uczestników, ekspertów z gmin, agencji środowiskowych, przedsiębiorstw wodnych, instytucji naukowych. Celem spotkania było promowanie wyników platformy BSR WATER dotyczących recyklingu biogenów.

W czerwcu 2021 r. na spotkaniu zorganizowanym przez Koordynatora Narodowego polski Współkoordynator Obszaru Tematycznego Biogeny zaprezentował OT Biogeny po zmianach związanych z aktualizacją SUERMB, w celu przybliżenia interesariuszom możliwości, jakie niesie ze sobą współpraca w ramach zrewidowanego Planu Działania SUERMB.

Koordynator OT Biogeny brał udział w cyklicznych spotkaniach online organizowanych przez Komisję Europejską „Coffee with the Presidency” mające na celu omówienie potencjalnych trudności związanych z nowym kształtem Strategii.

Jesienią konferencją „Development of sustainable peatland management by restoration and paludiculture for nutrient retention in the Neman river catchment” zakończył się projekt flagowy pn. DESIRE.

W listopadzie odbył się webinar dotyczący wdrażania Strategii Recyklingu Biogenów HELCOM, który został zorganizowany przez OT Biogeny i OT Biogospodarka oraz fińskie Ministerstwo Środowiska. Podczas spotkania zaprezentowano najważniejsze cele i wyzwania recyklingu biogenów w regionie Morza Bałtyckiego.

W 2021 r. odbyły się także dwa posiedzenia Komitetu Sterującego OT Biogeny: 8 czerwca i 30 listopada, oba w formule online. W grudniu 2021 r. koordynacja Obszaru Tematycznego Biogeny została przekazana do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie.

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

Ministerstwo Infrastruktury (MI) pełni rolę Punktu Kontaktowego (focal point) dla dwóch Obszarów Tematycznych Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego (SUERMB): Bezpieczeństwo żeglugi (PA Safe) oraz Czysta żegluga (PA Ship). PA Ship i PA Safe dążą do rozwoju współpracy w celu rozwiązywania problemów i zagrożeń związanych z transportem morskim, z którymi boryka się region Morza Bałtyckiego. Głównym celem PA Safe jest wzmacnianie bezpieczeństwa i ochrony na morzu, podczas gdy PA Ship dąży do tego, aby region stał się liderem w czystej żegludze.

W 2021 r. w ramach prac Grup Sterujących obu obszarów przedstawiciele Departamentu Gospodarki Morskiej MI uczestniczyli w 3 spotkaniach zorganizowanych w formule online Grupy Sterującej PA Ship oraz w 3 spotkaniach Grupy Sterującej PA Safe. W ramach prac obu grup przedstawiciele ministerstwa byli zaangażowani w działania związane z opracowaniem nowych Terms of Reference oraz rewizją Rules of Procedure dla obu obszarów - PA SHIP oraz PA SAFE. Ważnym tematem prac obu Grup było przeprowadzenie procesu zmiany koordynatorów dla obu obszarów tematycznych. W drugim półroczu

2021 r. Duńska Administracja Morska (DMA) poinformowała o zakończeniu pełnienia roli koordynatora PA Ship oraz Pa Safe po 12 latach zaangażowania w tę funkcję.

W dniu 9 grudnia 2021 r. odbyła się z udziałem polskich przedstawicieli konferencja pn. „Charting a New Course for the Maritime Macro Regional Collaboration in the Baltic Sea Area” stanowiąca zwieńczenie działalności Duńskiej Administracji Morskiej, w ramach której dokonano podsumowania aktywności DMA jako koordynatora PA Ship oraz PA Safe. W związku z podjętą decyzją w ramach pracy Grup od dnia 1 stycznia 2022 r. rolę koordynatora dla PA Safe pełnić będzie Szwedzka Administracja Morska (SMA) jako lider, we współpracy z Fińską Agencją Transportu i Komunikacji (TrafiCom), natomiast dla PA Ship samodzielnie funkcję PAC będzie pełnił TrafiCom. SMA chce nadać nowy impuls pracom PA Safe oraz zdecydowanie zwiększyć zaangażowanie instytucji oraz potencjalnych interesariuszy w obszarach związanych z nowymi wyzwaniem dla bezpieczeństwa morskiego w regionie.

Ponadto, w 2021 r. przedstawiciele MI wzięli udział w 12. Dorocznym Forum Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego na Litwie, które odbyło się w dniach 27 września – 1 października 2021 r. w formie wideokonferencji. Uczestniczyli także w cyklu webinarium dla polskich interesariuszy zorganizowanych przez Ministerstwo Spraw Zagranicznych, dedykowanych aktywności koordynatorów poszczególnych obszarów tematycznych Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego i realizowanych w ramach tych obszarów działań.

BEZPIECZEŃSTWO ŻEGLUGI.

Działania Państwowej Komisji Badań Wypadków Morskich.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich (PKBWM) powołana ustawą z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. poz. 1068), 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 2021 r. Komisja została powiadomiona o 142 wypadkach i incydentach. Po wstępnej analizie zgłoszenia, Komisja uznała, że:

- w 30 przypadkach zgłoszone zdarzenie nie spełnia kryteriów wypadku morskiego, zawartych w definicji określonej w art. 2 ust.1 pkt. 1 Ustawy o PKBWM;
- w 49 przypadkach zgłoszone wypadki nie podlegały badaniu z uwagi na postanowienia art. 15 ust.2 ustawy o PKBWM;
- w 63 przypadkach Komisja rozpoczęła dalsze badania wypadków i incydentów.

Wśród 63 badanych przypadków było: 5 bardzo poważnych wypadków (uczestniczyło łącznie 5 jednostek, z których 1 zatонуła; 7 osób poniosło śmierć - wszyscy zmarli byli członkami załóg jednostek pływających), 4 poważne wypadki, 36 wypadków, 18 incydentów. W 63 badanych wypadkach i incydentach uczestniczyły ogółem 72 statki. Ogólnie we wszystkich 63 badanych przypadkach wypadkom uległy 23 osoby (21 członków załóg statków i 2 pasażerów).

Spółród 63 badanych przypadków przyczynami wypadków i incydentów były:

- 8 przyczyny techniczne;
- 3 przyczyny hydrometeorologiczne;
- 45 błędy popełnione przez ludzi;
- 5 przypadków, w których nie udało się ustalić przyczyny;
- 2 przypadki były w trakcie badania.

Międzyresortowy Zespół do spraw zagrożeń wynikających z zalegających w obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej materiałów niebezpiecznych.

Międzyresortowy Zespół do spraw zagrożeń wynikających z zalegających w obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej materiałów niebezpiecznych został powołany Zarządzeniem Nr 150 Prezesa Rady Ministrów z dnia 25 września 2020 r. (M.P. 2020 poz. 887), zmienionym Zarządzeniem nr 42 Prezesa Rady Ministrów z dnia 26 kwietnia 2021 r. (M.P. 2021 r. poz. 406).

Pierwsze posiedzenie Zespołu odbyło się w dniu 14 lipca 2021 r., a kolejne odpowiednio 8 października 2021 r. oraz 26 listopada 2021 r. Ponieważ działania dotyczące tematyki zatopionych obiektów niebezpiecznych prowadzone w poprzednich latach przez różne resorty i jednostki mogły być cenną podstawą kontynuacji prac poświęconych temu zagadnieniu, potrzebnym okazało się dokonanie przeglądu i zagregowania dostępnych informacji i danych. 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 wystarczającego na obsługę pracy zespołu oraz zrealizowanie operacji przebadania i zneutralizowania dwóch najbardziej zagrażających środowisku morskiemu 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.

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.

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 2021 roku Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa przeprowadziła łącznie 421 akcji ratowniczych, w tym: 213 akcji ratowania życia ludzkiego na morzu, 19 ewakuacji medycznych, 6 asyst ratowniczych i ratowania mienia, 12 akcji zwalczania rozlewów oraz 121 akcji wyjaśniających. W wyniku działań poszukiwawczych i ratowniczych pomocy udzielono 176 osobom, w tym 89, 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 poświęcone były dwa ćwiczenia, w których brała udział MSPiR. W sierpniu 2021 r. statek „Kapitan Poinc” brał udział w ćwiczeniach BALEX DELTA, które odbyły się w Finlandii w ramach współpracy HELCOM. Jako jedyna jednostka reprezentował on Polskę w największych międzynarodowych ćwiczeniach z zakresu zwalczania zanieczyszczeń olejowych i chemicznych jakie organizowane są na akwenie Morza Bałtyckiego.

W ramach współpracy polsko-litewsko-rosyjskiej przeprowadzono na Zatoce Gdańskiej ćwiczenia ZATOKA. W 2021 r. ćwiczenia te były organizowane przez stronę rosyjską.

W ramach współpracy z różnymi instytucjami państwowymi zaangażowanymi w działania ratownicze lub kryzysowe, MSPiR uczestniczyło w kilku ćwiczeniach krajowych. W maju 2021 r. przeprowadzono wspólnie z Marynarką Wojenną RP ćwiczenia SAREX, których celem było doskonalenie działań ratowniczych podczas masowej ewakuacji (ok. 200 osób) oraz zwalczania rozlewów olejowych na morzu. W ramach współpracy z zakresu działań dotyczących zarządzania i reagowania kryzysowego, MSPiR brała udział w ćwiczeniach sztabowych organizowanych przez Dowództwo Operacyjne Rodzajów Sił Zbrojnych pod kryptonimem „KAPER-21” oraz w ćwiczeniach „GASPOL-21” organizowanych przez Komendę Wojewódzką PSP w Gdańsku. MSPiR jest również uczestnikiem ćwiczeń o charakterze antyterrorystycznym, których scenariusz rozgrywa się na wodach morskich. W listopadzie 2021 r. statek „Kapitan Poinc” oraz łódź ratownicza R-20 uczestniczyły w ćwiczeniach antyterrorystycznych zorganizowanych przez Zarząd Morskiego Portu w Gdyni. Scenariusz ćwiczeń obejmował reagowanie na atak terrorystyczny na jeden z okrętów stacjonujących w Porcie Wojennym w Gdyni.

Kontynuowana była współpraca i realizacja wspólnych ćwiczeń zwalczania zanieczyszczeń olejowych przeprowadzane z Lotos Petrobaltic S.A. W 2021 r. takie wspólne ćwiczenia przeprowadzono 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 2021 roku przeprowadzono 388 szkoleń, ćwiczeń i treningów. Dotyczyły one między innymi takiej tematyki jak: ratownictwo morskie (319), pomoc przedmedyczna (49), działania związane ze zwalczaniem rozlewów olejowych na morzu (20), współdziałanie ze śmigłowcem (77).

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 takich jak: spotkanie grupy ekspertów ds. reagowania i zapobiegania zanieczyszczeniom Morza Bałtyckiego HELCOM Response, spotkania organizowane przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) dot. reagowaniu i zapobieganiu zanieczyszczeniom morza: Pollution Response Services User Group (PRS User Group) oraz Consultative Technical Group on Marine Pollution Preparedness and Response (CTG MPPR), delegacji na spotkaniu 8. sesji Podkomitetu ds. zapobiegania i reagowania na zanieczyszczenia (PPR) IMO. W ramach współpracy międzynarodowej pracownicy MSPiR brali udział w telekonferencjach organizowanych przez Międzynarodową Federację Ratownictwa Morskiego (IMRF).

Ze względu na ograniczone środki inwestycyjne spowodowane pandemią koronawirusa wydatki inwestycyjne zostały ograniczone do niezbędnego minimum. W 2021 r. zlecono przystosowanie jednostki „Kapitan Poinc” do przewożenia nowej łodzi roboczej „Leszek”, która zakupiona była z pieniędzy inwestycyjnych jeszcze w 2020 r. W tym celu wykonano na prawej burcie statku nowe łożo transportowe. Prace wykonane zostały pod nadzorem PRS. Prace adaptacyjne zakończono w połowie grudnia 2021 r. Ponadto, w trakcie całego 2021 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.

Komendant Morskiego Oddziału Straży Granicznej (MOSG) podpisał Plany współpracy Urzędów Morskich w Gdyni i w Szczecinie z Morskim Oddziałem Straży Granicznej na rok 2021.

W dniu 8 czerwca 2021 r. opublikowane zostało rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 21 maja 2021 r. w sprawie stref zamkniętych na morskich wodach wewnętrznych oraz na morzu terytorialnym Rzeczypospolitej Polskiej. Główną przyczyną wydania przedmiotowej regulacji była konieczność stworzenia podstaw prawnych do określenia stref zamkniętych dla żeglugi i rybołówstwa ze względu na potrzeby obronności i bezpieczeństwa oraz warunków i trybu czasowego umożliwienia przejścia przez te strefy, w celu ratowania życia i zdrowia oraz wykonywania zadań przez jednostki pływające Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej i Straży Granicznej. W ramach prac nad przedmiotowym rozporządzeniem MOSG zgłosił propozycję wyznaczenia - ze względu na bezpieczeństwo i obronność państwa - strefy zamkniętej dla żeglugi i rybołówstwa oraz uprawiania sportów wodnych na akwenie przylegającym do granicy państwowej na Zalewie Wiślanym (S-9). Zmiana ta została wprowadzona w celu ułatwienia realizacji zadań związanych z ochroną granicy państwowej, poprawy porządku prawnego oraz bezpieczeństwa żeglugi. Komendant MOSG, zgodnie z art. 6 ust. 1 pkt 6 ww. rozporządzenia, uprawniony jest do wydawania zgody na czasowe przejście

przez strefy zamknięte S-9 oraz S-GDW (Basen Westerplatte). MOSG opiniował także 21 wniosków o wydanie pozwoleń dla realizacji zadań inwestycyjnych w polskich obszarach morskich.

W 2021 r. MOSG w ramach ustawowych zadań na polskich obszarach morskich realizował zadania z zakresu:

- ochrony morskiej granicy państwowej, sprawowania nadzoru nad eksploatacją polskich obszarów morskich i przestrzeganiem przez statki przepisów obowiązujących na tych obszarach. Zrealizowano 86 wyjść interwencyjnych jednostek pływających Straży Granicznej wobec sprawców lub podejrzanych o możliwość naruszenia przepisów obowiązujących na polskich obszarach morskich;
- kontroli ruchu granicznego osób i środków transportu w morskich przejściach granicznych - w 2021 r. odprawiono granicznie 117 549 osób i 10 156 statków. W ramach prowadzonej analizy ryzyka w systemach teleinformatycznych Straży Granicznej (ZSE 6 moduł Lista NSW) dokonano sprawdzeń 345 086 osób oraz 22 382 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 dotyczących 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 Straży Granicznej. W 2021 r. jednostki pływające Straży Granicznej brały udział w 54 akcjach poszukiwawczo-ratowniczych (KdSG – 26, PdSG – 27) oraz dodatkowo PSG – 1;
- opiniowanie 18 ocen stanu ochrony obiektów portowych, 17 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 (GIRM), Marynarką Wojenną, Policją, Służbą Ochrony Państwa oraz Krajową Administracją Skarbową. Przy wykorzystaniu jednostek pływających Straży Granicznej zrealizowano na polskich obszarach morskich 8 wspólnych patroli z inspektorami GIRM, 4 z inspektorami Urzędów Morskich, 11 z funkcjonariuszami Policji oraz 5 z funkcjonariuszami Służby Ochrony Państwa. Do ochrony morskiego odcinka granicy państwowej oraz sprawowania nadzoru nad przestrzeganiem przez statki przepisów obowiązujących na polskich obszarach morskich, Morski Oddział Straży Granicznej w 2021 roku wykorzystywał 48 jednostek pływających i 3 statki powietrzne Straży Granicznej (pod koniec 2021 r. do służby weszły dodatkowo 2 samoloty L410 TURBOLET, które działania operacyjne będą wykonywać w 2022 r.) oraz Zautomatyzowany System Radarowego Nadzoru (dalej „ZSRN”) polskich obszarów morskich, który obejmuje swoim zasięgiem obserwacji akwen polskich obszarów morskich od granicy państwowej z Republiką Federalną Niemiec do granicy państwowej z Federacją Rosyjską;
- udzielanie na wniosek dyrektora urzędu morskiego opinii odnośnie legalności pobytu na terytorium RP cudzoziemców ubiegających się o wydanie książeczki żeglarskiej. W 2021 r. udzielono 108 takich opinii.

W 2021 r. jednostki pływające MOSG, jako uzupełnienie systemu ZSRN, zrealizowały 1 188 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 273 kontrole jednostek pływających, w trakcie których stwierdzono 131 naruszeń przepisów obowiązujących na polskich obszarach morskich, w tym:

- przekroczenie granicy państwowej wbrew przepisom – 8 przypadków;
- usiłowanie przekroczenia granicy państwowej wbrew przepisom – 10 przypadków;
- pomocnictwo w przekroczeniu granicy państwowej wbrew przepisom – 1 przypadek;

- wejście w strefy zamknięte dla żeglugi i rybołówstwa – 47 jednostek pływających;
- prowadzenie jednostki pływającej pod wpływem alkoholu – 4 przypadki;
- pozostałe uwagi dotyczące bezpieczeństwa żeglugi, ochrony środowiska morskiego oraz wykonywania rybołówstwa – 61 przypadków.

Ponadto, przejęto 1 125 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 I Wydziału Lotniczego Biura Lotnictwa Straży Granicznej z siedzibą w Gdańsku wykonały 21 lotów patrolowanych nad polskimi obszarami morskimi analizując sytuację żeglugową i nadzorując, czy zaobserwowane jednostki pływające nie naruszają przepisów obowiązujących na tych obszarach. W trakcie lotów 5 razy ujawniano film olejowy występujący na akwenach morskich, o czym informowano administrację morską. Realizowane były również działania związane z monitorowaniem przy wykorzystaniu systemu ZSRN bezpieczeństwa podwodnej linii kablowej wysokiego napięcia pomiędzy Polską i Szwecją, a także Terminala LNG w Świnoujściu, polegające na prowadzeniu obserwacji i dokonywaniu oceny sytuacji żeglugowej w rejonie położenia ww. infrastruktury, mającej strategiczne znaczenie dla gospodarki narodowej. Dodatkowo jednostki pływające SG eskortowały 51 statków, w tym 32 z ładunkiem LNG i 19 z materiałami niebezpiecznymi.

W 2021 r. do służby w MOSG wdrożone zostały nowe urządzenia i systemy wykorzystywane do realizacji ustawowych zadań, wybudowano nową infrastrukturę oraz zakupiono nowe jednostki pływające:

- trwały prace dotyczące wypracowania koncepcji budowy nabrzeża w basenie portowym Terminala LNG oraz budynku operacyjno-socjalnego dla Straży Granicznej w Świnoujściu. Podstawowym celem posadowienia posterunku i nabrzeża dla jednostek pływających SG w obrębie portu zewnętrznego będzie działanie prewencyjne, zwiększające bezpieczeństwo instalacji;
- kontynuowana była, rozpoczęta w 2019 r., realizacja zamówienia dla MOSG na dostawę patrolowej jednostki pływającej o długości do 20 m. W dniu 19 listopada 2019 r. podpisano umowę nr 33/TM/2019 z wykonawcą Techno Marine Sp. z o.o. Środki finansowe na ten cel przewidziane zostały w ustawie z dnia 15 grudnia 2016 r. o ustanowieniu „Programu modernizacji Policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej i Służby Ochrony Państwa w latach 2017-2020”. Finansowanie ww. projektu zostało przedłużone na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 28 grudnia 2020 r. w sprawie wydatków budżetu państwa, które w roku 2020 nie wygasają z upływem roku budżetowego. Zgodnie z aneksami do ww. umowy, termin zakończenia budowy został przedłużony do dnia 31 maja 2021 r. Z uwagi na fakt, że na dzień 30 listopada 2021 r. jednostka pływająca TMR 15 nie spełniała głównych parametrów taktyczno-technicznych określonych w § 12 ust. 2 umowy oraz znaczne przekroczenie terminu realizacji umowy przez Wykonawcę, Zamawiający oświadczeniem z dnia 6 grudnia 2021 r. odstąpił od umowy z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy;
- w dniu 2 października 2020 r. podpisano umowę nr 22/TM/2020 na „Dostawę pełnomorskiej jednostki patrolowej OPV” dla Morskiego Oddziału Straży Granicznej, z wykonawcą - firmą SOCARENAM z siedzibą we Francji. Do dnia dzisiejszego odebrano dwa etapy budowy. Zakończenie projektu zgodnie z umową – odebranie pełnomorskiej jednostki patrolowej OPV powinno nastąpić w listopadzie 2022 r. Zakup dofinansowywany jest w 90% ze środków Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego, a w 10% z budżetu państwa. Jednostka posiadała będzie zdolność do niezależnego działania z dala od bazy przez 12 dni z 20 członkami etatowej załogi i 14 dodatkowymi osobami na pokładzie (siły interwencyjne, inspektorzy i oficerowie łącznikowi) bez uzupełniania zapasów.

W 2021 r. MOSG brał również udział w zabezpieczaniu imprez masowych oraz w ćwiczeniach morskich i seminariach. Jednostki pływające MOSG brały udział w zabezpieczaniu:

- w dniu 20 sierpnia 2021 r. jednostka pływająca SG-216 wspierała działania nurków-minerów z Marynarki Wojennej przy neutralizacji niebezpiecznych obiektów UXO na trasie rurociągu „Baltic Pipe”;

- w dniach 31 lipca - 1 sierpnia 2021 r. jednostka pływająca SG-068 wspierała działania od strony wody, polegające na zabezpieczeniu obchodów żeglarskich „ŻAGLE 2021” w Szczecinie.

Dodatkowo Urząd Morski w Gdyni zorganizował DNI MORZA 2021 (25 czerwca 2021 r.) oraz ŚWIATOWY DZIEŃ MORZA 2021 (30 września 2021 r.), których celem był pokaz elementów działań antyterrorystycznych i ratowniczych na wodach Zatoki Gdańskiej (ze strony MOSG – pokaz dynamiczny jednostki interwencyjno-pościgowej).

W ramach współpracy z Siłami Zbrojnymi Rzeczypospolitej Polskiej realizowanej na podstawie ustawy z dnia 12 października o 1990 r. o Straży Granicznej w 2021 r. realizowane były poniższe przedsięwzięcia we współpracy z Marynarką Wojenną:

- w dniach 17-21 maja 2021 r. odbyło się ćwiczenie taktyczno-specjalne pk. RENEGADE/SAREX-21, zorganizowane przez Dowództwo Operacyjne Rodzajów Sił Zbrojnych. Celem ćwiczenia było sprawdzenie Sił Zbrojnych RP i układu pozamilitarnego, jako elementów systemu bezpieczeństwa państwa, do przeciwdziałania sytuacjom kryzysowym właściwym dla systemu Obrony Powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej, jak również ratownictwa lotniczego i morskiego (w ramach służby ASAR i systemu SAR);
- w dniach 4-13 sierpnia 2021 r. odbyło się ćwiczenie taktyczne z wojskami, jednoszczeblowe, doskonalące, narodowe, jednostronne pk. KORMORAN-21. Ogólny cel ćwiczenia to doskonalenie załóg statków powietrznych 43 i 44 BLotM w wykonywaniu zadań zgodnie z wojennym przeznaczeniem oraz sprawdzenie stopnia przygotowania stanowisk dowodzenia podległych jednostek do pracy w ramach Wojennego Systemu Dowodzenia podczas realizacji zadań w operacji obronnej. Organizatorem ćwiczenia było Dowództwo Brygady Lotnictwa Marynarki Wojennej;
- w dniach 5-7 października 2021 r. odbył się trening sztabowy z zakresu reagowania kryzysowego pk. KAPER-21. Celem przedmiotowego treningu było doskonalenie umiejętności wypracowania wariantów działania Sił Zbrojnych RP z układem pozamilitarnym w przypadku wystąpienia zagrożenia terrorystycznego na obszarach morskich. Trening zorganizowało Dowództwo Operacyjne Rodzajów Sił Zbrojnych;
- w dniach 25-29 października 2021 r. Centrum Operacji Morskich – Dowództwo Komponentu Morskiego zorganizowało ćwiczenie dowódczo-sztabowe pk. KLEŃ-21. Celem ćwiczenia było przeciwdziałanie zagrożeniom hybrydowym w rejonie Morza Bałtyckiego;
- realizowano rejsy patrolowe przez okręty 8.FOW i jednostki pływające Pomorskiego Dywizjonu Straży Granicznej w rejonie Zatoki Pomorskiej w celu monitorowania sytuacji morskiej podczas przejścia gazowców do terminala LNG w Świnoujściu.

W ramach planu przewodnictwa Forum Współpracy Służb Granicznych Państw Regionu Morza Bałtyckiego (BSRBCC) przewodnictwo strony niemieckiej z uwagi na sytuację pandemiczną w 2020 r. zostało przeniesione na rok 2021. Przedstawiciele SG wzięli udział w:

- I seminarium Annual Threat Assessment – w formie pisemnej wymiany informacji;
- I seminarium ekspertów pn. Cruise Ship Meeting – w formie pisemnej wymiany informacji;
- Wspólna Operacja pk. Baltic Tracking (rejon Morza Bałtyckiego);
- Wspólna operacja lądowa pk. Baltic Approach (wspólne działanie na szczeblu lokalnym ze stroną niemiecką – BPOL, Pasewalk/ Niemcy);
- I spotkanie ekspertów Bałtyckiego Komitetu Granicznego - BBC (Baltic Border Committee), Bad Bramstedt/ Niemcy;
- Seminarium ekspertów pn. Detection of stolen vehicles, Oeversee/ Niemcy;
- II seminarium Annual Threat Assessment, Hamburg/ Niemcy;
- Seminarium ekspertów ds. lotnictwa, Fuhlendorf/ Niemcy;
- II seminarium ekspertów pn. Cruise Ship Meeting, Bad Bramstedt/ Niemcy;
- Seminarium ekspertów ds. dokumentów, Bad Bramstedt/ Niemcy.

Ze względu na sytuację pandemiczną nie zorganizowano dorocznej Konferencji Szefów BSRBCC, zaplanowanej w dniach 7-9 grudnia 2021 r. w Lubece (Niemcy).

W 2021 r. w ramach współpracy z Agencją Straży Granicznej i Przybrzeżnej Frontex, współpracy w ramach Europejskiego Forum Funkcji Straży Przybrzeżnych – ECGFF (European Coast Guard Functions Forum) oraz innych działań o charakterze międzynarodowym przedstawiciele Morskiego Oddziału Straży Granicznej wzięli udział w 21 spotkaniach międzynarodowych.

Współdziałanie w ramach Aparatu Pełnomocnika Granicznego RP Odcinka Bałtyckiego i FR Odcinka Kaliningradzkiego realizowane było na bieżąco, zgodnie z ustalonymi zasadami i obszarami współpracy. Ze względu na stan epidemii odwołane zostały, ujęte w Planie współdziałania na 2021 r., spotkania Zastępców Pełnomocników Granicznych w kwietniu i czerwcu 2021 r., a następnie Pełnomocników Granicznych w grudniu 2021 r. Uzgodnienia oraz wymiana dokumentacji związanej z planowanymi spotkaniami odbywały się korespondencyjnie. Pomimo braku spotkań współdziałanie charakteryzowało się wysokim profesjonalizmem i zaangażowaniem. Zgodnie z zasadami współdziałania prowadzona była wymiana informacji dotycząca zdarzeń na granicy państwowej związanych z jej ochroną. Utrzymywana była także bieżąca łączność pomiędzy granicznymi jednostkami organizacyjnymi realizującymi bezpośrednio zadania w ochronie obszarów morskich (Zatoka Gdańska i Zalew Wiślany) i lądowej granicy państwowej (Mierzeja Wiślana). Wymiana informacji była realizowana na wysokim poziomie i nie odnotowano utrudnień w tym zakresie.

W okresie od dnia 1 czerwca do dnia 26 sierpnia 2021 r. zrealizowano wspólne przedsięwzięcie w zakresie kontroli przestrzegania przez jednostki pływające różnych typów porządku prawnego na wspólnie ochranianym odcinku polsko-rosyjskiej granicy państwowej. W ramach tych działań strona polska przekazała stronie rosyjskiej 303 meldunki dotyczące statków wychodzących do - jak i przychodzących z - portów rosyjskich. Łącznie strony wymieniły się 556 meldunkami z informacjami o 426 statkach. Ponadto, jednostki pływające SG prowadziły działania graniczne, zwłaszcza pod kątem patrolowania polskich obszarów morskich z uwzględnieniem statków znajdujących się w sąsiedztwie granicy państwowej. Prowadzono intensywną kontrolę statków rybackich i jednostek sportowo-turystycznych. Służba graniczna i działania graniczne jednostek pływających SG prowadzone były przy współpracy z jednostkami organizacyjnymi SG i innymi służbami krajowymi przy wsparciu technicznych środków nadzoru i statków powietrznych SG. Jednostki pływające SG pełniły służbę na Zalewie Wiślanym na bieżąco i według potrzeb prowadziły korespondencję radiową z jednostkami pływającymi Służby Granicznej Federalnej Służby Bezpieczeństwa Federacji Rosyjskiej (SGFSBFR) pełniącymi służbę w rosyjskiej części Zalewu Wiślanego. Treść korespondencji dotyczyła wymiany informacji o ruchu jednostek przekraczających granicę państwową. Korzystano również z informacji dotyczących ruchu jednostek na tym akwenie przekazywanych okresowo pomiędzy znajdującymi się po obu stronach granicy państwowej na Mierzei Wiślanej placówkami – polską i rosyjską.

W 2021 r. odbyło się 6 spotkań Pomocników Pełnomocników Granicznych Stron w celu wymiany dokumentacji Pełnomocników Granicznych.

Działania Państwowej Straży Pożarnej.

W ramach działań Państwowej Straży Pożarnej w 2021 r., na polecenie Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej, Pomorski Komendant Wojewódzki PSP powołał Zespół do spraw opracowania propozycji zmian w przepisach regulujących działania Państwowej Straży Pożarnej na wodach morskich. Zespół został uzupełniony funkcjonariuszami wskazanymi przez Komendantów Wojewódzkich PSP: Zachodniopomorskiego i Warmińsko-Mazurskiego. Propozycja kierunku zmian legislacyjnych sugeruje umożliwienie jednostkom PSP udziału w działaniach ratowniczych nakierowanych na poszukiwanie i ratowanie życia osób tonących na obszarach morskich oraz udział w szkoleniach prowadzonych przez Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa (SAR). Ponadto, proponowane zmiany mają na celu czytelne wskazanie obszaru, na którym możliwa jest współpraca pomiędzy Państwową Strażą Pożarną i Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa (SAR), ograniczonego przez możliwości organizacyjne, sprzętowe i szkoleniowe oraz wskazanie przedmiotu współpracy nakierowanego na poszukiwanie i ratowanie osób tonących.

Działania Policji.

W 2021 roku w wyniku działań podejmowanych przez Policję zmierzających do zapewnienia bezpieczeństwa i porządku publicznego, w tym na obszarach morskich:

- przeprowadzono 1 424 kontrole jednostek pływających;
- ujawniono 8 nietrzeźwych sterników;
- ujawniono 2 031 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 298 kontroli kąpielisk;
- przeprowadzono 12 ćwiczeń, szkoleń, treningów (poszukiwawczo-ratowniczych, doskonalących umiejętności i technik manewrowania szybką jednostką pływającą w zakresie ratowania życia osobom tonącym).

Ponadto, Policja kontynuowała współpracę w zakresie realizacji wspólnych służb z: Głównym Inspektoratem Rybołówstwa Morskiego (zrealizowano 7 służb), MOSG (zrealizowano 2 służby), Wodnym Ochotniczym Pogotowiem Ratunkowym (zrealizowano 153 służby).

W odniesieniu do bezpieczeństwa w obszarze infrastruktury morskiej, nadmienić należy, że na podstawie art. 30 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 4 września 2008 r. o ochronie żeglugi i portów morskich, funkcjonariusze Komendy Głównej Policji corocznie uczestniczą w pracach zespołów powoływanych przez Ministra Infrastruktury w celu weryfikacji i próby efektywności portów morskich. W 2021 r. funkcjonariusze Wydziału Nadzoru nad Specjalistycznymi Uzbrojonymi Formacjami Ochronnymi Biura Prewencji KGP byli członkami dwóch zespołów mających na celu weryfikację stanu ochrony portu morskiego w Szczecinie oraz w Gdańsku. 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. Natomiast na podstawie art. 7 ust. 1 ustawy o ochronie osób i mienia 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. Zauważyć również należy, że Komendant Główny Policji sprawuje nadzór nad specjalistycznymi uzbrojonymi formacjami ochronnymi realizującymi zadania ochronne m.in. w portach morskich, jako obiektach podlegających obowiązkowej ochronie.

Ponadto, podkreślić także należy, że komórka organizacyjna Komendy Głównej Policji właściwa w sprawach sztabowych w 2021 r. realizowała przedsięwzięcia wpisujące się w cel dotyczący zwiększenia poziomu bezpieczeństwa morskiego, a w szczególności w pkt 7 celu i działań na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa morskiego – poprawę ochrony żeglugi i portów przed zagrożeniami terrorystycznymi i kryminalnymi przez udział w:

- 1) treningu sztabowym pk. „KAPER-21” organizowanym przez Dowództwo Operacyjne Rodzajów Sił Zbrojnych, którego tematem było reagowanie Policji w przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowej w postaci aktu terrorystycznego na obszarach morskich oraz doskonalenie umiejętności wypracowania wariantów współdziałania Policji z Siłami Zbrojnymi RP. Zakładane cele treningu:
 - sprawdzenie gotowości Policji do przeciwdziałania zagrożeniom terrorystycznym na obszarze morskim;
 - sprawdzenie oraz doskonalenie procedur współdziałania i przeciwdziałania zagrożeniom terrorystycznym;
 - sprawdzenie systemu dowodzenia;

- sprawdzenie oraz doskonalenie systemów łączności i organizacji obiegu informacji wewnątrz Policji, jak również w zakresie wymiany informacji z zewnętrznymi podmiotami współdziałającymi;
 - sprawdzenie procedur planowania przemieszczenia sił i środków do rejonu operacji;
 - doskonalenie procedur związanych z wprowadzaniem stopni alarmowych na podstawie przepisów ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o działaniach antyterrorystycznych;
 - doskonalenie procedur związanych z wnioskowaniem o uruchamianie Sił Zbrojnych RP do wsparcia Policji;
 - 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 Komedzie Głównej Policji, a jednostkami i komórkami organizacyjnymi Policji oraz podmiotami współpracującymi;
 - podnoszenie kwalifikacji zawodowych w zakresie reagowania w sytuacjach kryzysowych.
- Zakładane cele oceniono jako zrealizowane.

2) Ćwiczeniu dowódczo-sztabowym pk. „RENEGADE/SAREX-21”, którego tematem 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. 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 Komedzie Głównej Policji a jednostkami i komórkami organizacyjnymi Policji oraz podmiotami współpracującymi;
- podnoszenie kwalifikacji zawodowych w zakresie reagowania w sytuacjach kryzysowych;
- doskonalenie technik negocjacyjnych.

Działania Marynarki Wojennej RP.

W 2021 r. kontynuowano udział w projekcie dotyczącym morskich bezzałogowych środków przeciwminowych MAS MCM (Maritime Semi-Autonomous Mine Counter Measures) realizowanym w ramach Stałej Współpracy Strukturalnej PESCO (Permanent Structured Cooperation).

Ponadto, kontynuowano udział w międzynarodowym projekcie Harbour and Maritime areas Surveillance & Protection (HARMSPRO) - Nadzór i ochrona wód portowych i przybrzeżnych w ramach Stałej Współpracy Strukturalnej PESCO. Celem projektu jest opracowanie systemu nadzoru i ochrony wód portowych i przybrzeżnych, który w aspekcie Polski będzie przydatny z punktu widzenia ochrony głównych portów cywilnych i baz morskich znajdujących się w obszarze polskiego wybrzeża, tj. Gdynia, Gdańsk oraz Świnoujście - Szczecin. Państwa uczestniczące w projekcie to: Włochy (państwo wiodące), Polska, Grecja i Portugalia.

W 2021 r. w Marynarce Wojennej kontynuowano działania zmierzające do pozyskania nowych zdolności operacyjnych, poprzez realizację projektów zapisanych w Programie Operacyjnym - „Zwalczanie zagrożeń na morzu w latach 2020 - 2035”. W ramach realizacji powyższych zadań w dniu 27.07.2021 r. podpisana została umowa na pozyskanie trzech okrętów Obrony Wybrzeża (OOW) „Miecznik”. W 2021 roku wprowadzono do Sił Zbrojnych korwetę patrolową (KoPa) ORP „ŚLAZAK”.

W ramach modernizacji sił obrony przeciwminowej pozyskiwane były 2 niszczyciele min proj. 258. ORP „KORMORAN” jest już w służbie od 2017 r., a dostawy dwóch kolejnych jednostek w ramach produkcji seryjnej („ALBATROS” i „MEWA”) planowane były na 2022 r. Oba okręty były w trakcie realizacji badań zakładowych (prób HAT i SAT), po zakończeniu których przeprowadzone zostaną próby zdawczo-odbiorcze i nastąpi ich wcielenie do składu sił Marynarki Wojennej. Ponadto, planuje się pozyskanie trzech kolejnych niszczycieli min. W perspektywie kilku lat siły obrony przeciwminowej składające się z nowoczesnych niszczycieli min, zmodernizowanych trałowców bazowych oraz bezzałogowych systemów przyczynią się do zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi na trasach żeglugowych do portów polskich, w szczególności strategicznych dostaw surowców energetycznych (gaz, ropa naftowa). W 2021 r. zakończono próby morskie SAT (Sea Acceptance Trials) oraz próby zdawczo-odbiorcze dwóch ostatnich holowników pr. B-860 (z serii sześciu) - ORP „LESZKO” oraz ORP „PRZEMKO”. W dniach 10.03.2021 r. i 26.06.2021 r. podniesiono bandery wojenne na ORP „LESZKO” oraz na ORP „PRZEMKO”.

W 2021 roku w Związках Taktycznych Marynarki Wojennej (ZT MW) i jednostkach podległych zorganizowano i przeprowadzono ponad 20 ćwiczeń różnego szczebla z wojskami oraz z dowództwami i sztabami. 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 2021 roku był udział w ćwiczeniu taktycznym z wojskami pk. „DRAGON-21”, w ramach którego siły MW doskonały umiejętności z zakresu prowadzenia działań taktycznych w ramach osłony strategicznej państwa we współdziałaniu z Wojskami Obrony Terytorialnej (VVOT) oraz organami administracji publicznej.

Kolejnym istotnym przedsięwzięciem szkoleniowym było ćwiczenie taktyczno-specjalne pk. „RENEGADE/SAREX-21”. Celem ćwiczenia było sprawdzenie procedur narodowego systemu Obrony Powietrznej w zakresie przeciwdziałania zagrożeniom terrorystycznym powstałym w polskiej przestrzeni powietrznej oraz procedur użycia sił Żandarmerii Wojskowej wydzielonych do prowadzenia działań antyterrorystycznych, a także elementów systemu poszukiwania i ratownictwa lotniczego (ASAR) i systemu SAR w zakresie prowadzenia akcji poszukiwawczo-ratowniczej w lądowej i morskiej strefie odpowiedzialności państwa.

Ponadto Marynarka Wojenna w 2021 r. zaangażowana była w realizację wielu innych działań realizowanych poza granicami państwa:

- AMAN 2021, 11-13.02.2021 r., MW Pakistanu, M. Arabskie, Karachi;
- SEA SHIELD 2021, 19-29.03.2021 r., MW Rumunii, M. Czarne, Rumunia;
- OPEN SPIRIT 2021, 16-30.04.2021 r., MW Estonii, M. Bałtyckie, Estonia;
- JOINT WORRIORE 2021-I, 08-20.05.2021 r., MW Wielkiej Brytanii, M. Północne, Wielka Brytania;
- SPRING STORM 2021, 15.05-06.06.2021 r., MW Estonii, M. Bałtyckie, Estonia;
- BALTOPS 50, 06-18.06.2021 r., NAVEUR, M. Bałtyckie;
- BALTIC FORTRESS 2022, 04-18.06.2021 r., MW Litwy, M. Bałtyckie, Litwa;
- SEA BREEZE 2021, 28.06-10.07.2021 r., MW Ukrainy, M. Czarne, Ukraina;
- BREEZW 2021, 11-19.07.2021 r., MW Bułgarii, M. Czarne, Bułgaria;
- NORTHER COASTS 2021, 10-23.09.2021 r., MW Niemiec, M. Bałtyckie, Niemcy;
- REXOGNIZED ENVIROMENTAL PICTURE 2021, 13-24.09.2021 r., MW Portugalii, O. Atlantyki, Portugalia;
- NORTHERN CHALLENGE 2021, 17-28.10.2021 r., MW Islandii, Islandia.

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

- zapewnienie standardów bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie oraz działania na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi i ochrony portów morskich, poprzez współdziałanie z:
 - administracją morską;
 - Morskim Oddziałem Straży Granicznej;
 - NATO Shipping Centre (NSC) przy Dowództwie Morskim NATO (MARCOM);
 - NSWG (NATO Shipping Working Group) — Grupą Roboczą SM sojuszu ds. współpracy z żeglugą, odpowiedzialną za proces standaryzacyjny SM sojuszu;
 - BOSB (Baltic Ordnance Safety Board) - Bałtycką Radą ds. Oczyszczania z Przedmiotów Niebezpiecznych;
- monitorowanie stanu bezpieczeństwa żeglugi poprzez:
 - wymianę informacji o sytuacji żeglugowej na polskich obszarach morskich, jako jeden z uczestników krajowego systemu bezpieczeństwa morskiego. Rozpowszechnianie i pozyskiwanie danych odbywało się głównie w oparciu o System Wymiany Informacji Bezpieczeństwa Żeglugi (SW1B2), którego dostawcą i administratorem jest Urząd Morski w Gdyni;
 - ciągły monitoring i analizę ruchu statków z ładunkami niebezpiecznymi oraz jednostek badawczych, wykorzystując w tym celu systemy SWIB2 i PHICS (Polish Harbours Information & Control System).

Ochrona żeglugi, portów i innych obiektów infrastruktury krytycznej przed zagrożeniami terrorystycznymi realizowana była poprzez utrzymywanie stałej łączności i przekazywanie informacji w zakresie zagrożeń terrorystycznych na morzu pomiędzy DSO COM-DKM a instytucjami układu niemilitarnego oraz sprawowanie operacyjnego dowodzenia wydzielonymi siłami biorącymi udział w akcjach ratowniczych w polskiej strefie odpowiedzialności SAR i ASAR oraz współdziałanie w tym obszarze z Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa oraz międzynarodowymi systemami ratowniczymi państw Morza Bałtyckiego. W ich efekcie w 2021 r. uczestniczono w 27 akcjach poszukiwawczo-ratowniczych, realizując 30 wylotów dyżurnych statków powietrznych. W ramach działań udzielono pomocy 16 osobom. Bezpośrednia wymiana informacji z przedstawicielami zarządów portów odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo obiektów i infrastruktury portowej oraz jednostek tam cumujących, pozwala na efektywne zarządzanie siłami Marynarki Wojennej.

Istotnym przedsięwzięciem szkoleniowym zrealizowanym w 2021 roku z zakresu ochrony i bezpieczeństwa żeglugi oraz przeciwdziałania zagrożeniom terrorystycznym z morza był trening sztabowy z zakresu reagowania kryzysowego pk. KAPER-21, którego istotą było sprawdzenie znajomości i sposobu praktycznej realizacji procedur przeciwdziałania zagrożeniom terrorystycznym z morza. Głównym celem treningu było doskonalenie umiejętności wypracowania wariantów działania Sił Zbrojnych RP z układem pozamilitarnym w przypadku wystąpienia zagrożenia terrorystycznego na obszarach morskich. Procedury współdziałania Sił Zbrojnych RP z układem pozamilitarnym realizowane były aplikacyjnie, skupiono się natomiast w głównej mierze na doskonaleniu kooperacji wszystkich zaangażowanych w treningu elementów, a w szczególności na:

- systemie wymiany informacji,
- przeprowadzeniu procesu planowania operacji,
- wypracowaniu dokumentów rozkazodawczych,
- opracowaniu wariantów użycia sił i środków wydzielonych z Sił Zbrojnych RP.

Realizacja treningu potwierdziła zasadność obowiązujących procedur i przyjętych rozwiązań w zakresie przeciwdziałania zagrożeniom terrorystycznym z morza.

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 2021 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 hydrograficzne z prac pomiarowych realizowanych w polskiej EEZ 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 obszar polskiej EEZ dane batymetryczne oraz dane o wrakach w uruchomionym w 2020 roku przez administrację morską na 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, VIS Zatoka, VIS Szczecin-Świnoujście, VTS Ławica Słupska. W 2021 r. rozpowszechniono łącznie 366 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 nawigacyjnego oznakowania stałego i pływającego, 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 NAVTEX, Coastal i Local, 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 BHMW wydało „Spis światła i Sygnałów Nawigacyjnych” (numer katalogowy 521).

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). W trakcie przygotowania jest nowa edycja publikacji 502. Dodatkowo przystąpiono do prac związanych z wprowadzeniem cyfrowego przetwarzania informacji nautycznej, na potrzeby tworzenia publikacji w środowisku CARIS HPD Publication Module.

Wypełniając zadania w zakresie kartografii morskiej BHMW utrzymuje kolekcję 61 map morskich dla obszaru Morza Bałtyckiego, z których 19 należy do kolekcji międzynarodowej (INT). W 2021 r. wydano 1 nową mapę morską oraz 14 nowych wydań map morskich, w tym 5 map kolekcji międzynarodowej. Ponadto, BHMW systematycznie opracowuje 3 zestawy „Map dla małych jednostek”, obejmujące swym zasięgiem polskie obszary morskie. W 2021 r. wydano zestaw obejmujący rejon Zatoki Gdańskiej i Zalewu Wiślanego (nr 3022) a także opracowano zestaw map dla małych jednostek na rejon polskiego wybrzeża od Zatoki Pomorskiej do Mierzei Helskiej (nr 1020), którego druk zaplanowano przed otwarciem sezonu żeglarskiego w 2022 r. W ramach zakończenia obchodów 100. rocznicy utworzenia

polskiej służby hydrograficznej wydano Przegląd Hydrograficzny nr 10 udostępniony na stronie internetowej BHMW.

Poza klasycznymi, papierowymi mapami morskimi, BHMW utrzymuje serwis 64 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 dodatkowo w ramach utrzymywanego przez BHMW serwisu narodowego, poprzez który ENC są przekazywane na okręty Marynarki Wojennej. W ramach oddzielnych umów i porozumień odbiorcami ENC są między innymi: Morski Oddział Straży Granicznej, służby ratownicze, urzędy morskie, instytucje rządowe i uczelnie morskie. W ramach podpisanych umów licencyjnych przekazywano ENC podmiotom prywatnym w celu tworzenia produktów pochodnych (DPP) lub formatów systemowych (SENC). W 2021 roku wykonano 1 nową komórkę ENC, 230 poprawek do opublikowanych komórek ENC oraz 31 nowych edycji.

W 2021 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 2021 roku Komisja obradowała w dniach 21-23 września w formie wideokonferencji. 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 2021 roku spotkanie Komitetu odbyło się w terminie 03 - 07 maja w 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 2021 roku spotkanie Komitetu odbyło się w terminie 16 - 17 listopada w formie wideokonferencji.
- Grupa robocza ds. monitorowania postępu prac hydrograficznych na torach żeglugowych HELCOM (MWG - Re Survey Monitoring Working Group). Grupa monitoruje postęp prac hydrograficznych oraz wypracowuje zalecenia dla Komisji Hydrograficznej Morza Bałtyckiego w sprawie bezpieczeństwa żeglugi na torach żeglugowych. Obszarem zainteresowania grupy są także standardy prowadzenia pomiarów oraz wykorzystanie środków UE na realizację prowadzenia pomiarów hydrograficznych w rejonach torów żeglugowych HELCOM (Baltic Sea Action Plan). W 2021 roku grupa obradowała w dniu 26 kwietnia w formie wideokonferencji.
- Grupa robocza do spraw morskiej infrastruktury informacji przestrzennej (MSDI - Baltic Sea North Sea Marine Spatial Data Infrastructure Working Group). Grupa zajmuje się zagadnieniami dotyczącymi zarządzania morską informacją geoprzestrzenną, morskim planowaniem przestrzennym, dostępem do danych geoprzestrzennych oraz krajową infrastrukturą informacji geoprzestrzennej. W 2021 roku grupa obradowała w dniach 01-02 września w formie wideokonferencji.
- 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 2021 roku grupa obradowała w dniu 07 września w formie wideokonferencji.
- Grupa robocza ds. koordynacji tworzenia międzynarodowych map morskich Morza Bałtyckiego (BSICCWG - Baltic Sea International Chart Working Group) obradowała w dniach 19-20 maja 2021 roku w formie wideokonferencji. Zgłoszono wniosek o włączenie dwóch polskich map podejściowych portów Łeba i Ustka (53 i 54) w skali 1:50 000 do kolekcji międzynarodowej w związku z rozbudową systemu rozgraniczenia ruchu TSS Ławica Słupska. W wyniku

pozytywnego rozpatrzenia wniosku przydzielone zostały obu mapom numery INT, które będą zastosowane podczas najbliższego wydania map.

W 2021 roku BHMW uczestnicząc w pracach Międzyresortowego Zespołu do spraw zagrożeń wynikających z zalegających w obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej materiałów niebezpiecznych, powołanego Zarządzeniem Nr 150 Prezesa Rady Ministrów z dnia 25 września 2020 roku dokonało analizy oraz przekazało do Departamentu Gospodarki Morskiej Ministerstwa Infrastruktury dane dotyczące obiektów podwodnych zgromadzonych w zasobach baz danych Biura. Wykonano także opracowania kartograficzne miejsc zatopienia i występowania materiałów niebezpiecznych na obszarach morskich RP oraz mapę poziomu zagrożenia materiałami niebezpiecznymi na obszarach morskich RP.

W ramach realizacji projektu HELCOM, BHMW koordynowało prace hydrograficzne na zalecanych trasach żeglugowych (trasy HELCOM kategorii I-III) w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej FEZ. W 2021 r. wykonano pomiary hydrograficzne na kolejnych odcinkach tras o łącznej powierzchni około 464 km². Całkowicie zakończono sondaże tras kategorii II. Do wykonania pomiarów hydrograficznych pozostało:

- trasy HELCOM kategorii I: 1098 km² (powierzchnia całkowita 3782 km²);
- trasy HELCOM kategorii II: 0 km² (powierzchnia całkowita 906 km²);
- trasy HELCOM kategorii III: 19309 km² (powierzchnia całkowita 25126 km²).

W ramach zawartego z Politechniką Gdańską porozumienia w roku 2021 BHMW koordynowało realizację pomiarów grawimetrycznych na polskich obszarach morskich przy udziale sił dywizjonu zabezpieczenia hydrograficznego Marynarki Wojennej oraz specjalistów Politechniki Gdańskiej. Wykonane w 2021 roku pomiary obejmowały obszar około 20 000 km² polskiej wyłącznej strefy ekonomicznej.

W 2021 roku rozpoczęto proces implementacji układu wysokościowego PL-EVRF2007-NH na mapach morskich wydawanych przez BHMW oraz w bazach danych wchodzących w skład krajowego zasobu danych hydrograficznych.

WZMOCNIENIE BEZPIECZEŃSTWA ENERGETYCZNEGO KRAJU.

Jednym z kierunków priorytetowych polityki morskiej RP jest wzmocnienie bezpieczeństwa energetycznego kraju oraz wykorzystanie polskich obszarów morskich dla produkcji energii i dostaw surowców energetycznych.

Warunkiem rozwoju morskiej energetyki wiatrowej w Polsce jest terminowa budowa terminala instalacyjnego oraz terminali serwisowych. Realizacja inwestycji jest konieczna dla powstania impulsu rozwojowego dla gospodarki i osiągnięcia dużego udziału polskich firm w dostawach komponentów i materiałów na rzecz morskiej energetyki wiatrowej, a także świadczeniu usług na jej rzecz.

Zgodnie z powyższym, w ramach Krajowego Planu Odbudowy Minister Klimatu i Środowiska zabezpieczył środki w kwocie 437 mln EUR na:

- budowę głębokowodnego terminalu instalacyjnego, o powierzchni ok. 30 ha, który umożliwi jednoczesną obsługę 2 jednostek instalacyjnych;
- przebudowę portów na Środkowym Wybrzeżu oraz dostępu do nich od strony morza (w tym falochronów), tak by umożliwić korzystanie z terminali serwisowych przeznaczonych do obsługi jednostek serwisowych offshore wind. Inwestycje obejmują porty w Łebie i Ustce.

Inwestycje te są niezbędne dla realizacji pierwszej fazy projektów morskich farm wiatrowych, które będą realizowane w drugiej połowie obecnej dekady. Przedsięwzięcia, które będą realizowane w ramach tych środków mają na celu przede wszystkim wsparcie rozwoju odnawialnych źródeł energii.

W Krajowym Planie Odbudowy jako instytucję odpowiedzialną za wdrożenie inwestycji wskazano Ministra Infrastruktury. Termin oddania do użytku terminala instalacyjnego określono na II kwartał 2025 roku, a portów serwisowych – na II kwartał 2026 roku.

W 2021 roku kontynuowano prace w 6 grupach roboczych utworzonych na podstawie Listu intencyjnego o współpracy w zakresie rozwoju morskiej energetyki wiatrowej w Polsce. W ramach prac grupy roboczej nr 4 „Logistyka zaplecza portowego i wpływ na regiony nadmorskie” przygotowano pomocniczy dokument pn. „Opracowanie nt. potrzeb branży offshore względem polskich portów morskich”. Grupa wspólnie uznała, że ostateczne parametry techniczne portów czy terminali powinny być ustalane przez strony, które będą je budować i eksploatować.

Dnia 15 września 2021 r. podpisano „Porozumienie sektorowe na rzecz rozwoju morskiej energetyki wiatrowej w Polsce” (Polish Offshore Wind Sector Deal). Dokument posiada postanowienia dotyczące m.in. zapewnienia w polskich portach morskich zaplecza do realizacji projektów morskich farm wiatrowych w postaci infrastruktury portowej i dostępowej umożliwiającej budowę i obsługę serwisową morskich farm wiatrowych.

[Działania na rzecz stworzenia ram prawnych dla morskiej energetyki odnawialnej w 2021 r.](#)

Dnia 18 lutego 2021 r. weszła w życie ustawa z dnia 17 grudnia 2020 r. o promowaniu wytwarzania energii elektrycznej w morskich farm wiatrowych, tzw. ustawa offshore (Dz. U. poz. 234). Celem ustawy jest wykorzystanie potencjału energetyki wiatrowej na Bałtyku oraz stworzenie ram prawnych, które wesprą – w perspektywie wielu lat – wszystkie podmioty zainteresowane rozwojem sektora morskiej energetyki wiatrowej w Polsce. Głównymi elementami ustawy są dwufazowy system wsparcia, usprawnienia w zakresie procedur administracyjnych, zasady przyłączania wytwórców do sieci elektroenergetycznej, rozporządzenie wyprawdzeniem mocy z morskich farm wiatrowych oraz rozwój lokalnego łańcucha dostaw.

Ustawa wprowadziła odrębny system wsparcia dedykowany instalacjom służącym do produkcji energii elektrycznej z energii wiatru na morzu, dopasowany do jej uwarunkowań technicznych i ekonomicznych. Przyjęty model opiera się na wypróbowanej w polskich realiach gospodarczych koncepcji dwustronnego kontraktu różnicowego (contract for difference, CfD), która jest z powodzeniem stosowana w przypadku obecnie funkcjonującego systemu wsparcia dla OZE. Wytwórcy energii elektrycznej w morskich farmach wiatrowych, którzy zostaną dopuszczeni do systemu wsparcia, uzyskają prawo do pokrycia tzw. ujemnego salda – w praktyce oznacza to pokrycie różnicy pomiędzy rynkową ceną energii, a ceną umożliwiającą wytwórcom pokrycie kosztów wytwarzania energii elektrycznej na morzu.

W pierwszej fazie systemu, która zakończyła się z dniem 30 czerwca 2021 r., dla morskich farm wiatrowych o łącznej mocy zainstalowanej 5,9 GW, wsparcie przyznawane było w drodze decyzji administracyjnej, natomiast w kolejnych latach wsparcie przyznawane będzie w formule konkurencyjnych aukcji, w których projekty konkurują między sobą ceną wytwarzanej energii elektrycznej na zasadach analogicznych do obecnie obowiązującego systemu wsparcia odnawialnych źródeł energii (pay as bid). Pierwsze aukcje zaplanowano na rok 2025 i 2027, a maksymalna moc zainstalowana elektryczna morskich farm wiatrowych, w odniesieniu do których może zostać przyznane prawo do pokrycia ujemnego salda w każdej aukcji wynosi 2,5 GW (2x2,5 GW).

Ponadto, należy zaznaczyć, że ustawa offshore wprowadziła obowiązek wydania rozporządzeń przez właściwych ministrów.

Niezbędnym dla uruchomienia I fazy systemu wsparcia było wejście w życie rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska w sprawie ceny maksymalnej za energię elektryczną wytworzoną w morskich farmach wiatrowych i wprowadzoną do sieci w złotych za 1 MWh, będącej podstawą rozliczenia prawa do pokrycia ujemnego salda. Rozporządzenie weszło w życie 31 marca 2021 r. (Dz. U. poz. 587) i ustanowiło cenę na poziomie 319,6 zł/MWh.

Ponadto, w 2021 r. weszło w życie rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 12 października 2021 r. w sprawie opłaty koncesyjnej (Dz. U. poz. 1938). Głównym celem rozporządzenia jest określenie współczynników opłaty koncesyjnej dla wytwarzania energii elektrycznej w morskich farmach wiatrowych oraz uzupełnienie formularza opłaty koncesyjnej o rubryki dotyczące danych do obliczenia

opłaty koncesyjnej od działalności polegającej na wytwarzaniu energii elektrycznej w morskich farmach wiatrowych.

Kolejne rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 15 grudnia 2021 r. w sprawie wzoru sprawozdań dotyczących realizacji planu łańcucha dostaw materiałów i usług (Dz. U. poz. 2385) określiło wzór sprawozdań, który będzie stosowany przez wytwórców realizujących projekty morskich farm wiatrowych w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej w ramach pierwszej i drugiej fazy systemu wsparcia. Wzór sprawozdań, określony dla trzech przypadków wskazanych w art. 43 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy offshore, obejmuje zarówno etap budowy jak i eksploatacji morskich farm wiatrowych.

Konieczność przedkładania Prezesowi Urzędu Regulacji Energetyki sprawozdań z realizacji planu łańcucha dostaw materiałów i usług ma na celu uzyskanie efektu stałego zaangażowania wytwórcy w krajowy rynek przez cały okres realizacji inwestycji, a co za tym idzie zwiększenie wskaźnika udziału tzw. local content. Na podstawie przekazywanych informacji będzie możliwe wykazanie stopnia zaawansowania wykonania założeń określonych w planie łańcucha dostaw materiałów i usług w czasie objętym sprawozdaniem. Pozwoli to w sposób bardziej efektywny obserwować działania wytwórców, a następnie programować polityki mające na celu zwiększanie udziału polskich przedsiębiorstw w zamówieniach na usługi i dostawy dla morskiej energetyki wiatrowej.

W rozdziale 10 ustawy offshore dotyczącym budowy, eksploatacji i likwidacji morskich farm wiatrowych zawarto upoważnienie ustawowe do wydania rozporządzenia przez ministra właściwego do spraw klimatu, po zasięgnięciu opinii ministra właściwego do spraw budownictwa, planowania i zagospodarowania przestrzennego oraz mieszkalnictwa, w sprawie szczegółowych wymagań dla elementów zespołu urządzeń służących do wyprowadzenia mocy oraz dla elementów stacji elektroenergetycznych zlokalizowanych na morzu. Prace nad projektem rozporządzenia rozpoczęły się w 2021 r. Zaproponowane rozwiązania mają na celu zapewnienie, że na etapie budowy, eksploatacji i likwidacji urządzenia służące do wyprowadzenia mocy z morskich farm wiatrowych spełnią wymagania związane z bezpieczeństwem konstrukcji i budowy (w zakresie wytrzymałości, nośności i stateczności), bezpieczeństwem pożarowym, bezpieczeństwem użytkowania, ochroną środowiska oraz warunkami użytkowymi odpowiednimi do przeznaczenia różnych typów urządzeń i konstrukcji lub instalacji wchodzących w skład morskiej farmy wiatrowej. Ponadto, nowe regulacje zapewnią odpowiednią jakość infrastruktury w kontekście jej integracji z siecią elektroenergetyczną. Propozycje przepisów zawarte w rozporządzeniu obejmować będą zarówno projekty realizowane w ramach pierwszej, jak również drugiej fazy wsparcia.

[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.

Dnia 15 września 2021 r. zawarto „Porozumienie sektorowe 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. Porozumienie sektorowe ma podobny charakter do brytyjskiego „Sector Deal” dla morskiej energetyki wiatrowej, jednak uwzględnia polskie realia i uwarunkowania.

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.

Szacuje się, że łączna wartość local content w fazie przedrealizacyjnej, instalacyjnej i eksploatacyjnej dla projektów morskich farm wiatrowych wyniesie nie mniej niż 20-35% w pierwszej, przedaukcyjnej

fazie systemu wsparcia oraz co najmniej 45% do 2030 roku w ramach drugiej, aukcyjnej fazy systemu wsparcia oraz co najmniej 50% po roku 2030.

W Porozumieniu znajdują się również m.in. dodatkowe uzgodnienia dotyczące planowanego poziomu osiągnięcia zatrudnienia, oferty szkoleniowo-edukacyjnej dla przyszłych krajowych kadr czy zapewnienia o przygotowaniu zaplecza pod realizację projektów, w tym wykorzystania potencjału polskiego przemysłu stoczniowego.

Współpraca podmiotów związanych z morską energetyką wiatrową spowoduje powstanie nowego sektora gospodarki, co z kolei przełoży się na kreację kilkudziesięciu tysięcy miejsc pracy, dając tym samym szansę na sprawiedliwą i akceptowalną społecznie, zrównoważoną transformację energetyczną. Dzięki wytężonej pracy, regularnym spotkaniom i wielogodzinnym dyskusjom, morska energetyka wiatrowa ma szansę na efektywny rozwój. Od czasu podpisania Porozumienia liczba stron ze 109 powiększyła się do blisko 250, wśród których znajdują się przedstawiciele administracji rządowej, instytucji finansowych, przedsiębiorców, inwestorów, łańcucha dostaw oraz sektora nauki, co stanowi dowód na to, że inicjatywa ta nie tylko była potrzebna, ale również przynosi wymierne rezultaty.

Porozumienie zapewnia skoordynowanie działań na rzecz dynamicznego rozwoju sektora morskiej energetyki wiatrowej w Polsce, z naciskiem na wzmocnienie krajowych korzyści energetycznych, środowiskowych, ekonomicznych i społecznych.

Współpraca międzynarodowa w dziedzinie morskiej energetyki wiatrowej.

Poza wymienionymi wyżej działaniami należy również zaznaczyć, że Polska aktywnie uczestniczy w pracach Baltic Energy Market Interconnection Plan (BEMIP) oraz nowej Grupy Roboczej ds. Morskiej Energetyki Wiatrowej (BEMIP Offshore Wind), powołanej Deklaracją Szczecińską z 30 września 2020 roku (Baltic Sea Offshore Wind Declaration of Intent). W dniu 28 października 2021 r. przyjęto szczegółowy plan prac grupy uwzględniający plany polityczne każdego z państw regionu Morza Bałtyckiego (określone w ich Krajowych Planach na rzecz Energii i Klimatu) oraz zmiany polityki UE w zakresie produkcji energii odnawialnej.

W ramach BEMIP Offshore Wind zostały wyznaczone cztery kluczowe obszary współpracy, w ramach których sformułowano działania, z zastrzeżeniem, że wyniki ich realizacji nie będą generowały żadnych nowych zobowiązań prawnych dla państw członkowskich BEMIP. Obszary współpracy to:

- I. Skoordynowana sieć morska;
- II. Morskie planowanie przestrzenne dot. morskich farm wiatrowych;
- III. Współpraca na rzecz umożliwienia odpowiedniego finansowania;
- IV. Przyspieszenie rozwoju konkretnych projektów offshore na Bałtyku i wydawania pozwoleń.

Polska wraz z Komisją Europejską współprzewodniczy obszarowi II pn. Morskie planowanie przestrzenne dot. morskich farm wiatrowych. W ramach tego obszaru mają zostać podjęte następujące działania:

- współpraca na rzecz lepszej koordynacji morskiego planowania przestrzennego i oceny środowiskowej między właściwymi organami we wszystkich państwach członkowskich BEMIP oraz z operatorami systemów przesyłowych, w celu wykorzystania potencjału morskiej energetyki wiatrowej Morza Bałtyckiego, w świetle obecnych i przyszłych planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich;
- ułatwianie efektywnego wykorzystania przestrzeni morskiej (pod rozwój morskiej energetyki wiatrowej);
- zbadanie potencjału innowacji i wielofunkcyjnego wykorzystania przestrzeni morskiej, dzielenie się doświadczeniami i najlepszymi praktykami;
- zwiększenie dostępności i interoperacyjności danych morskich na potrzeby planowania, oceny wpływu, licencjonowania i funkcjonowania morskich farm wiatrowych;
- prowadzenie badań i dzielenie się wiedzą na temat gatunków, siedlisk i ekosystemów poprzez monitoring i wspólne badania z wykorzystaniem adaptacyjnego zarządzania (podejście ekosystemowe);

- współpraca i koordynacja z grupą roboczą HELCOM-VASAB ds. morskiego planowania przestrzennego, także w celu ustanowienia powiązań między rolą Grupy Wysokiego Szczebla BEMIP a rolą HELCOM-VASAB MSP WG.

Ponadto dnia 28 października 2021 r. odbyło się spotkanie High Level Group BEMIP (HLG Senior Officials). Wzięli w nim udział przedstawiciele Komisji Europejskiej (KE), reprezentanci państw BEMIP (z wyjątkiem Szwecji) oraz przedstawiciele operatorów sieci przesyłowych (OSP). Polska reprezentowana była przez przedstawicieli MKiŚ oraz Biura Pełnomocnika Rządu do spraw Strategicznej Infrastruktury Energetycznej.

Podczas spotkania omówiono:

- projekt BEMIP Offshore Wind Work-program, dalsze funkcjonowanie grupy roboczej BEMIP ds. morskiej energetyki wiatrowej,
- SUERMB – informacja od koordynatora (LV) obszaru PA Energy SUERMB,
- synchronizacja krajów bałtyckich,
- przyszłość HLG BEMIP, propozycje możliwych obszarów współpracy na kolejne lata,
- planowane posiedzenie ministerialne BEMIP.

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. poz. 1064) 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 2021 r. minister właściwy do spraw środowiska wydał łącznie 25 decyzji zatwierdzających projekty robót geologicznych lub dodatki do nich oraz 7 decyzji zatwierdzających dokumentację geologiczno-inżynierskie lub dodatki do nich dla inwestycji w polskich obszarach morskich takich jak:

- posadowienie kabla podmorskiego dla przyłącza energetycznego Polska-Litwa: Harmony Link;
- pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia, Etapy I-III oraz przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia, Etap II-III”, w ramach której powstaje projekt budowlany „Przebudowa akwenów wewnętrznych Portu Gdynia do głębokości 16,0 m”, gmina m. Gdynia, powiat m. Gdynia, województwo pomorskie;
- budowa rurociągu ropy naftowej Gdańsk-Płock wraz z infrastrukturą niezbędną do jego obsługi w rejonie przekroczenia rzeki Martwej Wisły w km ropociągu ok. 241+050 - 241+350 gmina: Gdańsk, powiat: miasto Gdańsk, woj. pomorskie;
- rozpoznanie podłoża w rejonie przewidywanej lokalizacji farm wiatrowych w obszarach morskich Baltica-2 i Baltica-3;
- rozbudowa terminala kontenerowego DCT Gdańsk w porcie Północnym w Gdańsku, powiat m. Gdańsk, gmina m. Gdańsk, woj. Pomorskie;
- rozpoznanie podłoża w rejonie projektowanej lokalizacji posadowienia przyłącza elektroenergetycznego Morskiej Farmy Wiatrowej Baltica-2 i Baltica-3 do Krajowej Sieci Elektroenergetycznej;
- budowa falochronu osłonowego w porcie rybackim w Pucku;
- rozpoznanie podłoża w rejonie przewidywanego posadowienia przyłącza elektroenergetycznego dla wyprowadzenia mocy z Morskiej Farmy Wiatrowej Baltic Power na odcinku MFW Baltic Power do granicy lądu;
- rozpoznanie podłoża dla obszaru Zespołu morskich farm wiatrowych „B-WIND” i „C-WIND”;
- modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m” gm. M. Szczecin, pow. M. Szczecin, woj. zachodniopomorskie;
- budowa Portu Zewnętrznego w Porcie Gdynia. Etap I-3, Gdynia, woj. pomorskie”;
- budowa przystani morskiej w Wolinie;

- rozpoznanie podłoża w obszarze lokalizacji obiektu jądrowego – wariant „Lubiatowo-Kopalino” – obszar morski Rzeczypospolitej Polskiej;
- rozpoznanie podłoża w rejonie przewidywanej lokalizacji farm wiatrowych na obszarze planowanej morskiej farmy wiatrowej Bałtyk II;
- rozpoznanie podłoża w rejonie przewidywanej lokalizacji farm wiatrowych na obszarze planowanej morskiej farmy wiatrowej Bałtyk III;
- rozpoznanie podłoża na terenie kabla eksportowego dla farm wiatrowych w obszarach morskich Baltica-2 i Baltica-3;
- rozpoznanie podłoża na potrzeby budowy lądowej trasy wyprowadzenia mocy z MFW Baltic Power;
- rozpoznanie podłoża dla obszaru planowanego zespołu morskich farm wiatrowych „Baltic Power” na obszarze wyłącznej strefy ekonomicznej Rzeczypospolitej Polskiej;
- rozpoznanie podłoża wzdłuż projektowanego gazociągu Płońsk - Olsztyn – Gdańsk wraz z infrastrukturą niezbędną do jego obsługi na terenie województwa pomorskiego;
- rozpoznanie podłoża dla budowy i utrzymania Farmy Elektrowni Wiatrowych BALTIC II;
- rozpoznanie podłoża na potrzeby projektowanej drogi ekspresowej S6, zadanie pn. „Zachodnie drogowe obejście Szczecina” na odcinku przejścia projektowanego tunelu drążonego przez koryto rzeki Odra w obszarze morskim Rzeczypospolitej Polskiej;
- poszukiwanie i rozpoznawanie złóż piasku i żwiru z dna obszaru morskiego Rzeczypospolitej Polskiej - obszar Darłowo W oraz Darłowo E;
- poszukiwanie i rozpoznawanie w kat. C₁ złoża piasku w rejonie Zatoki Gdańskiej, obszary morskie RP- obszar 1 oraz obszar 2;
- modernizacja (przebudowa) Przystani Rybackiej w Dąbkach - dalba wyciągowa oraz modernizacja przystani rybackiej;
- modernizacja (przebudowa) Przystani Rybackiej w Jarosławcu - dalba wyciągowa oraz modernizacja przystani rybackiej.

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

Decyzją z 30 sierpnia 2021 r. przedłużono czas trwania fazy poszukiwania i rozpoznawania koncesji wydanej na rzecz Central European Petroleum Ltd. nr 9/2017/Ł na poszukiwanie i rozpoznawanie złóż ropy naftowej i gazu ziemnego oraz wydobywanie ropy naftowej i gazu ziemnego ze złóż w obszarze Wolin.

W 2021 r. Ministerstwo Klimatu i Środowiska kontynuowało realizację „Programu Rozpoznania Geologicznego Oceanów” - PRoGeO, przyjętego Uchwałą nr 113 Rady Ministrów z dnia 25 lipca 2017 r. (M.P. 2017 poz. 774 z późn. zm.). Zgodnie z § 3 ust. 1 Uchwały Wykonawcą Programu jest minister właściwy do spraw środowiska, działający przy pomocy Głównego Geologa Kraju (GGK). Cele programu zakładają zwiększenie bezpieczeństwa surowcowego i energetycznego kraju poprzez działania zmierzające do dywersyfikacji źródeł pozyskiwania złóż kopalin i ostatecznie prowadzenia ich wydobywania z dna oceanicznego. Badania struktur złożowych dla obszarów dna oceanicznego pozwolą na ocenę jego rzeczywistego potencjału zasobowego i określenie ich zawartości w strukturach zwanych masywnymi siarczkami polimetalicznymi, konkretnymi polimetalicznymi oraz naskorupieniami kobaltonośnymi. W ramach realizacji programu osiągnięto dwa znaczące cele: zapewniono finansowanie rejsów badawczych na Grzbiecie Śród atlantyckim ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej oraz rozpoczęto procedurę wyłonienia wykonawcy pierwszego rejsu badawczego w postaci zapytania ofertowego ogłoszonego przez PIG-PIB.

MKiŚ kontynuowało realizację Umowy w sprawie eksploracji siarczków polimetalicznych zawartą pomiędzy Ministrem Środowiska RP a Międzynarodową Organizacją Dna Morskiego z 12 lutego 2018 r., przy współpracy z Państwowym Instytutem Geologicznym - Państwowym Instytutem Badawczym (PIG-PIB). Pracownicy MKiŚ oraz PIG-PIB zaangażowani w realizację Programu wzięli

udział w szeregu spotkań, warsztatów (webinariów) oraz konferencji. Jednym z najważniejszych było wirtualne spotkanie z Sekretarzem Generalnym Międzynarodowej Organizacji Dna Morskiego (MODM) w grudniu 2021 r., podczas którego omówiono kwestie związane z realizacją przez Polskę Umowy, w tym przedstawiono powody opóźnienia w organizacji pierwszego rejsu badawczego na Oceanie Atlantyckim, a także przedstawiono wstępny plan działań na kolejne miesiące. Ponadto miały miejsce spotkania robocze z pracownikami MODM nt. realizacji przez Polskę tzw. programów szkoleniowych dla państw rozwijających się, do czego obliguje Umowa oraz kwestii aktualizacji tzw. Planu naprawczego, który ma za zadanie określić ramy nadrobienia opóźnienia w realizacji Umowy.

Polscy delegaci uczestniczyli w 26. sesji Międzynarodowej Organizacji Dna Morskiego, współpracując na arenie międzynarodowej m.in. w zakresie opracowania regulacji wydobywczych (Mining Code) oraz negocjując mechanizm wyboru członków Komisji Prawno-Technicznej tej organizacji.

W okresie sprawozdawczym PIG-PIB zaktualizował planowany zakres badań, metodologię oraz przygotowywał się do ogłoszenia zapytania ofertowego na realizację kompleksowej usługi naukowo-badawczej na Środkowym Atlantyku (pierwszy rejs rekonesansowy).

W toku realizacji Umowy PIG-PIB wykonał następujące opracowania:

- Sprawozdanie z uczestnictwa w pracach przygotowawczych poprzedzających realizację rejsu naukowo - badawczego na Środkowym Atlantyku w ramach Umowy w sprawie eksploracji siarczków polimetalicznych między Ministrem Środowiska RP a Międzynarodową Organizacją Dna Morskiego w 2021 r.

- Opracowanie danych geofizycznych w formie mapy: Bathymetric maps of the research area at the Mid-Atlantic Ridge, along the Contract on exploration of polymetallic sulphides between the Minister of Environment of the Republic of Poland and the International Seabed Authority.

W ramach prac przygotowawczych, PIG-PIB nawiązał kontakty z ośrodkami badawczymi posiadającymi doświadczenie w pracach nad eksploracją surowców mineralnych w obrębie basenów oceanicznych.

Ponadto, przedstawiciel Polski dwukrotnie brał udział w obradach Rady Wspólnej Organizacji Interoceanmetal.

SYTUACJA PRZEMYSŁU STOCZNIOWEGO.

Rynek stoczniowy w 2021 r.

W 2021 r. cała gospodarka światowa nadal odczuwała skutki pandemii Covid-19, która wywołała ogólnoswiatowy kryzys ekonomiczny w 2020 r. Pandemia nadal miała wpływ na decyzje gospodarcze przedsiębiorstw stoczniowych, jak również całych branż. Należy jednak wskazać, że skutki pandemii w roku 2021 nie były już tak dotkliwe jak w roku poprzednim. W 2021 roku widać było wyraźne ożywienie gospodarcze, a pod względem ilości nowych zamówień na statki był to najlepszy okres od 2015 roku dla stoczni, pomimo rekordowego wzrostu cen na nowe jednostki.

Według danych opublikowanych przez Clarksons Research w 2021 roku na całym świecie zamówiono 1 671 statków o łącznej nośności 119,8 mln ton i 46,6 mln CGT, podczas gdy w całym 2020 roku zakontraktowano 1 060 statków o łącznej nośności 67,7 mln ton i 23,9 mln CGT, co daje ponad 50% wzrost zamówień według ilości statków. Tak dobry wynik osiągnięty został głównie dzięki ekstremalnie dużym kontraktom na kontenerowce - w 2021 roku zamówiono ich 548 sztuk, podczas gdy rok wcześniej zaledwie 119. To rezultat m.in. niespotykanie wysokich stawek frachtowych i po raz pierwszy od wielu lat większego popytu na przewozy kontenerowe niż podaź.

Mimo iż na początku 2021 roku stoczniom nadal doskwierały zakazy dotyczące podróży, które utrudniały inspekcje i odbiory zagranicznym kontrahentom, a w drugiej połowie roku problemem stały się rosnące ceny i ograniczona podaź materiałów do budowy statków, mające duży wpływ na wzrost cen na nowe statki w kolejnych miesiącach można było zaobserwować wyraźne ożywienie w przemyśle stoczniowym na całym świecie. Armatorzy znacznie częściej podejmowali decyzje o inwestycjach w nowe statki.

W 2021 roku w Polsce produkcja w pełni wyposażonych statków była jednak podobna jak w poprzednich latach i utrzymała się na poziomie 4-6 jednostek rocznie. Natomiast poziom produkcji kadłubów, w tym o bardzo zaawansowanym stadium wyposażenia, nieznacznie spadł. Z kolei w 2021 roku podpisano kontrakty na produkcję większej ilości kadłubów niż rok wcześniej, co przełożyło się na ponad 50% wzrost portfela zamówień na kadłuby. Z jednej strony widać, że popyt na produkcję kompletnych statków w Polsce jest niewielki, za to 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, a poprzednio przez Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (MGMiŻŚ). Szczególną misją Funduszu jest udział w odbudowie potencjału produkcyjnego i remontowego spółek, a szerzej wspomaganie rozwoju krajowego przemysłu stoczniowego i morskiego.

Fundusz stanowi wyspecjalizowany wehikuł finansowy, który został zaangażowany w proces alokacji aktywów i restrukturyzację podmiotów stoczniowych, w szczególności spółek zależnych od FRS:

- Stoczni Szczecińskiej „Wulkan” Sp. z o.o. z siedzibą w Szczecinie (SSW), poprzednio działającej pod firmą Szczeciński Park Przemysłowy Sp. z o.o. i Stocznia Szczecińska Sp. z o.o., 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 stoczniowymi stanowi Grupę Kapitałową FRS. Spółką powiązaną kapitałowo z FRS jest Zakład Recyklingu Statków Szczecin Sp. z o.o. z siedzibą w Szczecinie, która nie należy do GK FRS.

W 2021 r. Fundusz zaangażował się w realizację strategii odbudowy państwowego przemysłu stoczniowego w woj. zachodniopomorskim. FRS wspierał z jednej strony odbudowę kompetencji stoczniowych SSW, zlecając temu podmiotowi zaprojektowanie i budowę nowego doku pływającego o nośności 27 000 TLC i długości 235,6 m, a z drugiej strony wspomagał realizację Planu Modernizacji MSR Gryfia, którego zasadniczym elementem było i pozostaje wykonanie inwestycji infrastrukturalnych i hydrotechnicznych na jej terenie (na potrzeby umiejscowienia budowanego doku i jego późniejszej eksploatacji), co powinno doprowadzić do trwałego odzyskania stabilności ekonomiczno-finansowej przez MSR Gryfia, wskutek komercyjnego użytkowania nowego doku oraz do uzyskania unikalnych w zachodnim rejonie basenu Morza Bałtyckiego możliwości remontowych dużych jednostek morskich. Fizyczna budowa doku została rozpoczęta przez SSW w I kwartale 2021 r. i po jego zbudowaniu ma być on użytkowany przez MSR Gryfia w formule długoterminowego leasingu od FRS.

W roku 2021 FRS efektywnie zarządzał także własnymi aktywami finansowymi i kapitałem, realizując następujące działania (poprzedzone dogłębными analizami i wykonanymi testami pod kątem wykazania braku wystąpienia elementu pomocy publicznej):

- Transakcje zrealizowane przez FRS w ramach realizacji strategii Funduszu w 2021 r.:
 - na wniosek MSR Gryfia dokonano zmiany zabezpieczenia linii kredytowej (zewnętrznej instytucji finansowej). Gwarancja korporacyjna na kwotę 7,5 mln zł została zastąpiona kaucją pieniężną o wartości 5 mln zł;
 - objęto 33,3% nowych udziałów w spółce Zakład Recyklingu Statków Szczecin Sp. z o.o. z siedzibą w Szczecinie (spółce dotychczas powiązanej kapitałowo z MSR Gryfia);
 - udzielono podmiotowi spoza Grupy Kapitałowej FRS gwarancji korporacyjnej związanej ze zbyciem nieruchomości zlikwidowanego zakładu MSR Gryfia w Świnoujściu, która wygasła dnia 23.12.2021 r. i została zwrócona Funduszowi przez beneficjenta;
 - dokonano dopłaty do udziałów w Stoczni Szczecińskiej „Wulkan” w kwocie 6 mln zł.
- Transakcje kontynuowane w 2021 r.:

- o w ramach kontraktu na budowę doku dokonano wypłat na rzecz SSW kolejnych zaliczek: drugiej i trzeciej, stanowiących łącznie kwotę 18,4 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 04.02.2020 r.;
- o na wniosek MSR Gryfia dokonano wydłużenia o jeden rok okresu udzielonych zabezpieczeń kredytu i pożyczki w instytucjach finansowych.

Fundusz prowadził również prace związane z zarządzaniem nieruchomościami własnymi. W roku 2021 były kontynuowane działania związane z przygotowaniem ich do zbycia. Niemniej FRS dążąc do efektywnego wykorzystania ich potencjału, a także w celu obniżenia obciążeń finansowych, wynajmował część z nich, uzyskując dodatni wynik finansowy na gospodarowaniu tymi nieruchomościami.

Mając powyższe na uwadze należy stwierdzić, że w roku 2021 działalność FRS koncentrowała się na finansowaniu budowy doku pływającego na potrzeby jednostki zależnej - Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” S.A., a spółka skupiała swoją działalność na efektywnym zarządzaniu posiadanym kapitałem i pozostałymi aktywami oraz na udziale w aktywnej modernizacji, wsparciu finansowym i realizacji projektów rozwojowych podejmowanych przez obydwie spółki zależne.

Fundusz podjął również starania zmierzające do pozyskania dodatkowych środków finansowych w drodze podniesienia kapitału FRS przez Skarb Państwa.

Wszelkie działania podejmowane przez Fundusz w roku 2021 pozostawały w zgodzie z dokumentami określającymi strategiczne działania FRS, tj.:

- „Strategią Działania Funduszu Rozwoju Spółek S.A. na lata 2019-2021” przyjętą dnia 23 września 2019 r.,
- „Aktualizacją Strategii Działania Funduszu Rozwoju Spółek S.A. na lata 2019-2021” przyjętą dnia 27 sierpnia 2020 r.,

a także wszystkimi decyzjami i wytycznymi MGMIŻŚ, a następnie MI. 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 zarządza majątkiem, który umożliwia prowadzenie produkcji w zakresie budowy statków i wielkogabarytowych konstrukcji stalowych. W 2021 r. na terenie Stoczni działalność prowadziło kilkadziesiąt podmiotów gospodarczych, którym SSW świadczyła szeroki zakres usług oraz udostępniała specjalistyczne przestrzenie technologiczne wraz z infrastrukturą techniczną i dostawy gazów technicznych. Gros tych firm działało w branżach związanych przede wszystkim z produkcją okrętową oraz offshore. Podmioty te prowadzą samodzielnie lub jako firmy podwykonawcze budowy kadłubów statków, sekcji okrętowych, remonty i przebudowy jednostek pływających, a także specjalistyczne budowy konstrukcji typu offshore oraz konstrukcji obiektów lądowych i instalacji technicznych.

Stocznia posiada aktywa produkcyjne, które stanowią:

- 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. udźwigowane, o łącznej powierzchni – 4,7802 ha,
- place produkcyjne tzw. nieudźwigowane, o łącznej powierzchni – 7,7455 ha,
- nabrzeża produkcyjne, o długości – 691 mb (z czego 606 mb pod zasięgiem żurawi o udźwigu Q = 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 w Stoczni wyróżnić można sześć zasadniczych obszarów:

- obróbka i gięcie blach oraz profili,
- prefabrykacja konstrukcji stalowych,
- czyszczenie i malowanie sekcji,
- pochylnie,
- obróbka i prefabrykacja wyposażenia,
- nabrzeża.

W 2021 r. działalność SSW w zasadniczym zakresie była skoncentrowana na zadaniu związanym z realizacją kontraktu zawartego z Funduszem Rozwoju Spółek S.A. i Morską Stocznią Remontową „Gryfia” S.A. na budowę monolitycznego doku pływającego o całkowitej nośności do 27 000 DWT. Realizacja tego kontraktu powinna spowodować pozyskanie nowych kompetencji i niezbędnego doświadczenia projektowo-stoczniowego przez SSW. Natomiast użytkowanie doku przez MSR Gryfia powinno przynieść takie korzyści ekonomiczne, które umożliwią tej spółce oferowanie usług remontowych dla największych polskich i zagranicznych jednostek pływających oraz przywrócenie jej trwałej stabilności finansowej, co z efekcie powinno przynieść korzyści także całej Grupie Kapitałowej FRS.

W roku 2021, niezależnie od budowy doku, Stocznia inwestowała w modernizację i rozwój infrastruktury stoczniowej w oparciu o wypracowane własne środki finansowe, powiększone dzięki uzyskanej od FRS dopłacie do udziałów. Kontynuowano diagnostykę i naprawy bieżące i okresowe urządzeń produkcyjnych przede wszystkim pod kątem przygotowania do prowadzenia budowy doku. Kontynuowane były również modernizacje wyposażenia hal produkcyjnych, tj. modernizację rozdzielni zasilania energetycznego w halach i na nabrzeżu oraz modernizację sieci gazów technicznych. Sukcesywnie i zgodnie z terminarzem wykonywano przeglądy urządzeń dozorowych (urządzenia dźwignicowe) oraz budynków i budowli.

Stocznia Szczecińska „Wulkan” Sp. z o.o. posiada certyfikaty towarzystw klasyfikacyjnych potwierdzające jej pełną zdolność do budowy jednostek pływających konstrukcji offshore i budowlanych konstrukcji lądowych:

- w styczniu 2021 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;
- w lutym 2021 r. odbył się audyt nadzoru prowadzony przez CCJ w zakresie budowy i remontu jednostek pływających wg wymagań publikacji NATO AQAP 2110:2016, potwierdzający spełnienie przez Stocznnię tych wymagań;
- we wrześniu 2021 r., w ramach rozszerzenia zakresu objętego certyfikacją, odbył się audyt recertyfikacyjny, prowadzony pod nadzorem PRS, wg norm ISO 9001:2015, ISO 45001:2018 i ISO 14001:2015, mający na celu uznanie 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 pozytywnie przyznaniem zintegrowanego certyfikatu;
- 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. Audytorzy DNV zarekomendowali utrzymanie certyfikatu DNV do grudnia 2024 r.

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 wielo-zadaniowych po jednostki wojskowe.

Najważniejszym aktywem umożliwiającym aktualnie 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 w Szczecinie (odpowiednio wyposażonych w różnego rodzaju urządzenia dźwigowe, żurawie, transportowe oraz media), pozwalają spółce prowadzenie działalności przede wszystkim remontowej statków w pełnym zakresie.

MSR Gryfia posiada System Zarządzania Jakością oparty na normach: PN-EN ISO 9001, PN-EN ISO 3834-2, OHSAS 18001, PN-EN ISO/IEC 17025, AQAP 2110. W tym zakresie spółka posiada uznania podmiotów certyfikacyjnych, m.in.: DNV-GL, DET NORSKE, VERITAS BUSINESS ASSURANCE, PRS. W MSR Gryfia jest również laboratorium zakładowe, które prowadzi badania w zakresie kontrolno-pomiarowym.

W 2021 r. spółka zrealizowała 96 projektów remontowych różnego typu, w tym na 10 jednostkach dokonała montażu systemu Ballast Water Treatment System.

Z ważniejszych prac w zakresie budowy statków należy wskazać, że w 2021 r. zakończono realizację budów 4 nowych lodołamaczy rzecznych (liniowych i czołowych) dla Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku w uzgodnionym terminie. Dwa lodołamacze liniowe „Nerpa” i „Manat” zostały dostarczone armatorowi i proces odbioru ostatniego z nich został zakończony w październiku 2021 r.

W roku 2021 kontynuowano także remont jednostki ORP „Lublin” dla Komendy Portu Wojennego w Świnoujściu, który jest realizowany w konsorcjum ze Stoczną Remontową „Nauta” S.A.

W 2021 r. kontynuowano podpisany we wrześniu 2020 r. wielostronny kontrakt na wykonanie projektu i budowy doku pływającego o nośności do 27 000 TLC, którego realizację prowadzi Szczecińska Stocznia „Wulkan” Sp. z o.o. w Szczecinie ze środków finansowych Funduszu Rozwoju Spółek S.A.

W celu umożliwienia posadowienia i eksploatacji ww. doku MSR Gryfia musi dokonać częściowej modernizacji swojej infrastruktury stoczniowej oraz hydrotechnicznej z przewidzianych na ten cel środków własnych. W zakresie modernizacji infrastruktury w 2021 r. rozpoczęto prace projektowe oraz przeprowadzono postępowanie mające na celu wybór Inżyniera Kontraktu. Pozyskanie nowego doku pozwoli spółce na remontowanie między innymi promów typu ro-pax, eksploatowanych w rejonie Morza Bałtyckiego i Północnego, jednostek specjalistycznych (do przewozu propylenu i polipropylenu) oraz zapewni możliwość przeprowadzania remontów doraźnych i klasowych, a także naprawy jednostek wpływających do Portu Szczecin-Świnoujście, po pogłębieniu toru wodnego do 12,5 m. Eksploatacja przez MSR Gryfia dwóch dużych doków (dotychczasowy dok nr 5 oraz nowobudowany dok nr 8) ma radykalnie poprawić ofertę remontową oraz efektywność funkcjonowania spółki oraz przywrócić spółce stabilność ekonomiczno-finansową i planowany rozwój.

W 2021 r. kontynuowano działania modernizacyjne wynikające z Planu Modernizacji MSR Gryfia na lata 2020-2030, skutkujące m.in. realokacją aktywów z Zakładu w Świnoujściu do Szczecina, w tym doku nr 7 o nośności 4,5 tys. ton, który zwiększy możliwości remontowe Zakładu w Szczecinie. Prowadzony jest także program odnowienia parku transportowego i narzędziowego, jak również infrastruktury komunikacyjnej. Ponadto, MSR Gryfia przeprowadziła postępowanie przetargowe, które umożliwi dokończenie inwestycji związanej z remontem budynku socjalnego dla pracowników stoczniowych. Celem podjętego w roku 2020 procesu całościowej modernizacji MSR Gryfia jest ugruntowanie w spółce trwałej efektywności oraz zdolności do samodzielnego istnienia i funkcjonowania w warunkach wysoko konkurencyjnej gospodarki wolnorynkowej w branży remontowo-stoczniowej.

Stocznia Remontowa NAUTA S.A.

Stocznia Remontowa NAUTA S.A. jest najstarszą cywilną stocznia remontową działającą w Polsce z 95 letnim doświadczeniem na rynku stoczniowym. Stocznia zajmuje się remontami cywilnych i wojskowych jednostek pływających i posiada liczne certyfikaty pozwalające m.in. na realizację projektów dla Ministerstwa Obrony Narodowej w zakresie modernizacji okrętów Marynarki Wojennej RP. W 2021 roku Spółka brała udział w remontowaniu jednostek specjalnych, m.in.:

- ORP PIAST i ORP CZERNICKI w konsorcjum z PGZ SW,
- ORP LUBLIN w konsorcjum z MSR GRYFIA,
- ORP KOŚCIUSZKO,
- K-10,
- H-10.

Stocznia Remontowa NAUTA S.A. swoją działalność w dużej mierze opiera na remontach i przebudowach jednostek cywilnych. W 2021 roku osiągnęła przychody ze sprzedaży z tego tytułu w kwocie 181 mln zł, realizując ponad 100 kontraktów cywilnych. Odnotowany w 2021 roku poziom marży brutto był najwyższy na przestrzeni ostatnich pięciu lat.

Od 2020 roku wobec Spółki toczyło się postępowanie restrukturyzacyjne, w ramach którego Spółka zawarła z wierzycielami układ zatwierdzony przez Sąd Rejonowy Gdańsk-Północ w Gdańsku i uprawomocniony w dniu 15 listopada 2021 r. W ramach procesu restrukturyzacyjnego został opracowany Plan Restrukturyzacyjny „Kompaktowa Stocznia Remontowa”, w którym przedstawiono założenia i cele strategiczne Spółki na przestrzeni 5 lat, w tym restrukturyzację zobowiązań finansowych i handlowych. Dodatkowo plan miał na celu dokonanie optymalizacji kosztowej, modernizacji infrastruktury stoczniowej, odbudowy kapitału własnego oraz trwałego odzyskania rentowności.

Spółka w 2021 roku zrealizowała jeden z warunków wynikających z propozycji układowych, tj. spłata wierzycieli grupy II w terminie 30 dni od dnia, w którym nastąpiło stwierdzenie prawomocności postanowienia o zatwierdzeniu układu przez Sąd. 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 znacznych nakładów inwestycyjnych. Wśród planowanych zadań znajdują się inwestycje odtworzeniowe i modernizacyjne, które wpłyną na poprawę obecnego stanu infrastruktury stoczniowej oraz jej zwiększenie, a to natomiast, przełoży się na możliwość pozyskania większej ilości zleceń, poprawę efektywności procesu produkcyjnego, a także ograniczy awaryjność posiadanych maszyn i urządzeń.

Stocznia Marynarki Wojennej S.A. / PGZ Stocznia Wojenna.

Podstawowym przedmiotem działalności przedmiotowej stoczni jest produkcja, modernizacja i serwis okrętów wojennych oraz innych specjalistycznych okrętów i pomocniczych jednostek pływających. Spółka posiada także kompetencje w zakresie projektowania, produkcji oraz serwisowania różnego rodzaju systemów w zakresie łączności, nawigacji, zabezpieczeń technicznych, a także sieci teleinformatycznych, uzbrojenia i broni podwodnej.

W lutym 2021 roku PGZ Stocznia Wojenna Sp. z o.o., po niemal dwóch latach, przekazała Marynarce Wojennej RP okręt ORP „Kadm. Xawery Czernicki”, który przeszedł w stoczni gruntowny remont. Polegał on na naprawie lub wymianie większości systemów okrętowych, w tym całego okablowania i orurowania. Natomiast w marcu 2021 roku do stoczni został przyholowany okręt-muzeum ORP „Błyskawica”. Okręt przeszedł naprawę dokową o wartości 7,1 mln zł. Z kolei w listopadzie 2021 roku do stoczni na remont wpłynął okręt podwodny ORP „Orzeł”.

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 stocznii 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 2021 roku stocznia przekazała łącznie siedem w pełni wyposażonych jednostek pływających. Były to: dwa statki wielozadaniowe typu PSV o napędzie hybrydowym LNG ze wspomaganie bateryjnym dla armatora ze Szwecji (Coey Viking i Cooper Viking), dwie jednostki pomocnicze dla Marynarki Wojennej RP budowane w ramach programu „Holownik” (LESZKO, PRZEMKO), prom pasażersko-samochodowy o napędzie elektrycznym dla armatora z Norwegii (Fodnes) oraz dwa lodolamacze liniowe dla Państwowego Gospodarstwa Wodnego – Wody Polskie (Ocelot i Tarpan). W grudniu 2021 r. stocznia puścił nowo zbudowany prom pasażersko-samochodowy o napędzie LNG dla armatora z Kanady (Salish Heron) i udał się w drogę do Kolumbii Brytyjskiej z datą przekazania na początku roku 2022.

W ciągu roku stocznia zwodowała dwie jednostki pływające – lodolamacze liniowe Ocelot i Tarpan. Podpisała także kontrakt na budowę statku pożarniczego (Strażak-28) dla Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście oraz rozpoczęła jego produkcję (położenie stępki 20 sierpnia 2021 r.).

W dniu 15 września 2021 r. stocznia przystąpiła do „Porozumienia sektorowego na rzecz rozwoju morskiej energetyki wiatrowej w Polsce” (Polish Offshore Wind Sector Deal).

Remontowa Shipbuilding S.A. na mocy podpisanego aneksu przystąpiła także do Konsorcjum PGZ-MIECZNIK utworzonego przez Polską Grupę Zbrojeniową S.A. i PGZ Stocznia Wojenną Sp. z o.o. którego zadaniem jest budowa okrętów klasy fregata dla Marynarki Wojennej RP.

W programie produkcyjnym stoczni wg stanu na 31 grudnia 2021 r. były trzy jednostki, w tym:

- dwa seryjne niszczyciele min projektu 258 „Kormoran II” dla Polskiej Marynarki Wojennej,
- jeden statek pożarniczy dla Zarządu Morskich Portów Szczecin – Świnoujście.

Gdańska Stocznia Remontowa S.A.

W roku 2021 stocznia wyremontowała 160 statków, wśród nich, m.in. ro-ro/pasażerskie, chemikaliowce/produktowce, offshore, pogłębiarki, chłodniowce, kontenerowce, drobnicowce, masowce, samochodowce i zbiornikowce. Przebudowała także sześć jednostek pływających, głównie dla sektora offshore. W 2021 roku stocznia zakończyła realizację kontraktu polegającego na dokończeniu budowy i przeprowadzeniu prób morskich największej na świecie pogłębiarki (Willem Van Rubroek), której budowy nie dokończyła wcześniej stocznia chorwacka.

Stocznia remontowała statki polskich armatorów, m.in. promy Wawel, Nova Star, Mazovia (Polferries), Gryf, Wolin (Unity Line), masowce – Juno, Mazury (PŻM), Sylur (Lotos Petrobaltic), a także statek-muzeum Soldek. Zainstalowała łącznie 23 systemy zarządzania wodami balastowymi (Ballast Water Treatment), wykorzystujące różne technologie oczyszczania tych wód, m.in. na masowcach panamax i handysize Polskiej Żeglugi Morskiej.

Stocznia zadokowała kolejny największy w swej historii kontenerowiec – Buxcliff (300 m długości). Wykonywała także projekty związane z napędami wiatrowym. Wyposażyła niemiecki prom Berlin

w fundament pod wirnik Rotor Sail, remontowała także pierwszy w swojej historii rotorowiec (prom Copenhagen). Po raz pierwszy w historii przeprowadziła także kompleksowy remont i modernizację luksusowego wycieczkowca (Silver Wind).

Remontowa S.A. przebudowała kilka jednostek offshore, m.in. statek wsparcia prac podwodnych Deep Arctic (DSV) instalując na nim hybrydowy system zasilania bateryjnego oraz statek Deep Star (Pipe Lay Support Vessel) służący do układania podwodnych rurociągów, na którym zainstalowała nowy dźwig offshore o wielokrotnie większej sile unosu, powiększając efektywność eksploatacyjną tej jednostki.

W 2021 roku Remontowa S.A. powiększyła zakres usług realizowanych dla sektora morskich farm wiatrowych, zawierając kilka kontraktów na przebudowy statków różnych typów pracujących w offshore wind. Na jesieni do stoczni wpłynął statek – Esvagt Dana (typu Rescue/Standby), który stocznia wyposaża w sponsony, poprawiające jego stateczność, podwyższając bezpieczeństwo żeglugi.

Dnia 26 listopada 2021 r. spółka Polskie Promy, której udziałowcami są Skarb Państwa oraz Polska Żegluga Morska podpisała kontrakt, na mocy którego Gdańska Stocznia Remontowa zbuduje trzy 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. Podpisano również list intencyjny na czwartą jednostkę, która stanowi opcję otwartą.

Grupa Przemysłowa Baltic/Baltic Operator/Stocznia Gdańska/Energomontaż Północ Gdynia.

Grupa Przemysłowa Baltic (GPB) została powołana na wzór nowoczesnych stoczni światowych przez Agencję Rozwoju Przemysłu w celu integracji podległych sobie spółek działających na rynku stoczniowym oraz offshore. Powstały holding posiadający aktywa Stoczni Gdańsk, GSG Towers, Baltic Operator oraz Energomontaż Północ Gdynia skupia się na zarządzaniu, optymalizacji i rozwoju technik wytwórczych w szeroko rozumianym segmencie produktów z branży offshore, stoczniowej, infrastrukturalnej oraz energetyki wiatrowej w celu zwiększenia konkurencyjności na międzynarodowym rynku. Grupa w swoich działaniach koncentruje się na rozwoju biznesu w kierunku nowoczesnych, wysoce przetworzonych produktów wytwarzanych z zastosowaniem najlepszych, dostępnych technologii i techniki zarządzania. GPB realizuje funkcję integratora organizacyjnego oraz występuje jako lider konsorcjum przemysłowego. Konsolidacja działalności spółek pozwala uzyskać efekt synergii w zakresie produktowym, być bardziej wiarygodnym partnerem dla Klientów, oferować bardziej kompleksowe rozwiązania oraz uzyskać wysoką efektywność zarządzania szczególnie istotną w aspekcie funkcjonowania w obszarze wysoce konkurencyjnego globalnego rynku producentów szeroko pojętych konstrukcji stalowych.

Priorytetem GPB jest prowadzenie działalności w zakresie produkcji i malowania konstrukcji stalowych typu onshore i offshore oraz prefabrykacji i usług cięcia i gięcia elementów konstrukcji stalowych w sposób bezpieczny zarówno dla ludzi jak i dla środowiska z zachowaniem wysokiej jakości procesu produkcji.

Jednym z bardziej ambitnych planów w najbliższych latach jest program rozwoju polskiej energetyki wiatrowej. Rosnące ceny energii oraz potrzeba ochrony klimatu i redukcji gazów cieplarnianych spowodowały, że intensywny rozwój odnawialnych źródeł energii, w tym energetyki wiatrowej, został uznany za globalny priorytet gospodarczy. Energetyka wiatrowa na świecie jest obok fotowoltaiki jednym z najszybciej rozwijających się obszarów OZE. Według raportu Polskiego Stowarzyszenia Energetyki Wiatrowej udział energii elektrycznej wyprodukowanej w elektrowniach wiatrowych na koniec 2020 roku stanowić będzie ok. 17% całkowitej ilości energii elektrycznej wyprodukowanej w Polsce, a w 2030 roku prawie 29%. W tym zakresie drzemie ogromny potencjał rozwojowy oraz wytwórczy. Obecnie widoczny jest trend, który przenosi się z polityki globalnej do europejskiej a w dalszej kolejności do polskiej. Naciski na rozwiązania ekologiczne są obecnie bardzo silne. Dodatkowo inwestycje takie zaczynają być coraz bardziej opłacalne finansowo a zainteresowanie inwestorów jest bardzo duże. Grupa zamierza być liderem w zakresie Morskiej Energetyki Wiatrowej zarówno przy realizacji jednostek pływających, konstrukcji stalowych offshore jak i wież wiatrowych offshore.

Baltic Operator Sp. z o.o. wchodząca w skład Grupy Stoczni Gdańsk podpisała umowę na budowę trzech częściowo wyposażonych bloków wycieczkowców klasy Harmony dla francuskiej stoczni Chantiers de l'Atlantique. Każdy z nich będzie ważył około 2,5 tys. ton. Armatorem wycieczkowców będzie Royal Caribbean International.

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 dniu 18 lutego 2021 r. weszła w życie ustawa z dnia 17 grudnia 2020 r. o promowaniu wytwarzania energii elektrycznej w morskich farmach wiatrowych, która określa zasady i warunki udzielania wsparcia dla energii elektrycznej wytwarzanej w morskich farmach wiatrowych, zasady i warunki przygotowania oraz realizacji inwestycji w zakresie budowy morskich farm wiatrowych, zasady rozporządzania zespołem urządzeń służących do wyprowadzenia mocy oraz morską farmą wiatrową, wymagania w zakresie budowy, eksploatacji i likwidacji morskich farm wiatrowych. W art. 92 ustawy offshore wprowadzono również zmiany do ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. poz. 457), w tym zmiany wprowadzające katalog charakterystycznych parametrów technicznych przedsięwzięć polegających na budowie morskich farm wiatrowych, obowiązku wykorzystania elektronicznych środków komunikacji, a także w art. 105 ustawy offshore określono status prawny wszczętych i niezakończonych spraw o wydanie pozwolenia na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich, zgodnie z którym do postępowań tych zastosowanie będzie znajdować ustawa o obszarach morskich w brzmieniu nadanym jej ustawą offshore. Dodatkowo w art. 106 ustawy offshore wprowadzono rozwiązanie zgodnie z którym wszczęte i niezakończone postępowania o wydanie pozwolenia dla morskich farm wiatrowych umarza się w przypadku jeśli lokalizacja określona we wniosku o wydanie pozwolenia nie odpowiada lokalizacji określonej w załączniku nr 2 do ustawy offshore. Podkreślić należy, że załącznik nr 2 do ustawy offshore określa obszary, które wpisują się w obszary określone w planie zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich przeznaczone na pozyskiwanie energii odnawialnej.

Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 14 kwietnia 2021 r. w sprawie przyjęcia planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000 (Dz. U. poz. 935), Rada Ministrów przyjęła plan zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich.

W związku z powyższym w sierpniu 2021 r. Minister Infrastruktury podjął 11 postępowań zawieszonych na podstawie art. 23 ust. 8 ustawy o obszarach morskich w związku z wejściem w życie rozporządzenia w sprawie przyjęcia planu zagospodarowania przestrzennego.

Wejście w życie art. 106 ustawy offshore zobowiązało ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, obecnie Ministra Infrastruktury, do analizy wszystkich wszczętych i niezakończonych postępowań o wydanie pozwolenia dla morskich farm wiatrowych.

W październiku 2021 r. po analizie 63 wniosków o wydanie pozwolenia dla morskich farm wiatrowych (wniosków głównych i wniosków konkurencyjnych), Minister Infrastruktury na podstawie art. 106 ustawy offshore umorzył 35 postępowań, w tym 8 postępowań rozstrzygających, w których stronami byli wnioskodawcy wniosków konkurencyjnych. W 32 postępowaniach decyzja o umorzeniu postępowania została wydana na początku października 2021 r., w 3 postępowaniach – 9 listopada 2021 r.

Umorzenie postępowań otworzyło możliwość ubiegania się o wydanie pozwoleń lokalizacyjnych dla morskich farm wiatrowych w 11 obszarach na nowych zasadach.

System Informacji Przestrzennej Administracji Morskiej (SIPAM).

Administracja morska udostępnia swoje dane przestrzenne poprzez dedykowany geoportal. W 2021 roku kontynuowano prace związane z utrzymaniem i rozwojem portalu SIPAM, w efekcie czego:

- opublikowano i udostępniono do pobrania dane pochodzące z planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000, przyjętego rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 14 kwietnia 2021 r.;
- udostępniono, przy współpracy z Biurem Hydrograficznym Marynarki Wojennej RP (BHMW), do pobrania zbiorów danych batymetrycznych dla obszaru morza terytorialnego i Wyłącznej Strefy Ekonomicznej obejmujący m. in. plik XYZ (txt) prezentujący w układzie WGS 84 dane batymetryczne otrzymane z BHMW w siatce od 200 metrów w układzie wysokościowym PL-EVRF2007-NH;
- dodano i na bieżąco aktualizowano informacje dotyczące wpływu wniosków o wydanie pozwolenia lokalizacyjnego dla morskich farm wiatrowych;
- opublikowano i udostępniono do pobrania dane pochodzące z monitoringu brzegu morskiego, tj. ortofotomapę, numeryczny model terenu (NMT) oraz numeryczny model pokrycia terenu (NMPT);
- opublikowano i udostępniono do pobrania ortofotomapy Urzędu Morskiego w Gdyni powstałe w wyniku nalotów dronem dla obszarów, w których niezbędne jest pozyskanie informacji o aktualnym przebiegu linii brzegowej bądź zagospodarowaniu terenu.

Aktywność przedstawicieli Rzeczypospolitej Polskiej na forum międzynarodowym.

W 2021 r. kontynuowano współpracę transgraniczną w zakresie morskiego planowania przestrzennego. Przedstawiciele polskiej administracji morskiej uczestniczyli w spotkaniach Grupy Ekspertów państw członkowskich do spraw morskiego planowania przestrzennego (MSEG MSP - grupa KE) oraz Grupy roboczej HELCOM-VASAB do spraw morskiego planowania przestrzennego (HELCOM-VASAB MSP WG).

Celem Grupy ekspertów państw członkowskich ds. planowania przestrzennego obszarów morskich (MSEG MSP) jest doradztwo Komisji Europejskiej we wszystkich aspektach dotyczących planowania przestrzennego obszarów morskich. W 2021 r. odbyły się dwa spotkania MSEG MSP: 20-te w dniach 28-29 kwietnia 2021 roku (spotkanie online) i 21-te w dniach 29-30 listopada 2021 roku w Brukseli (spotkanie w formule hybrydowej). W ramach MSEG MSP została powołana w 2020 roku grupa ekspertów do danych do morskiego planowania przestrzennego (Technical Expert Group on MSP Data – TEG MSP). Celem jej prac jest omówienie możliwości i zaproponowanie rozwiązania jednolitego przedstawiania opracowywanych przez kraje UE morskich planów zagospodarowania przestrzennego. W prace tej grupy jest zaangażowany ekspert z Polski. W 2021 roku odbyły się cztery spotkania online: 19 lutego 2021 roku (podgrupa ds. harmonizacji terminologii dot. danych), 25 lutego 2021 roku webinar na temat modeli danych w morskim planowaniu przestrzennym, 28 czerwca 2021 roku dot. rozpoczęcia drugiej fazy (kontynuacji działań) TEG-MSP, 23 listopada 2021 r. dotyczące postępu prac w ramach poszczególnych zespołów tematycznych (zarządzanie danymi MSDF i MSP, standard metadanych, usługi sieciowe dla MSP, struktura danych MSP, socjo-ekonomiczny wpływ MSP).

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 2021 r. odbyły się trzy spotkania online grupy: 21A w dniu 3 lutego 2021 r. (kontynuacja niezakończonych prac z poprzedniego spotkania), 22-gie w dniach 20-21 kwietnia 2021 roku, 23-cie w dniach 16-17 listopada 2021 roku. W 2021 r. 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 odbyły się następujące posiedzenia online: 15-te

w dniach 25-26 marca 2021 roku, 16-te w dniach 14-15 października 2021 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.

RYBOŁÓWSTWO I PRZETWÓRSTWO RYB W POLSCE.

Grupa Robocza Rady UE ds. Polityki Rybołówstwa.

W 2021 r. w ramach prac Grupy roboczej prowadzone były prace nad projektem rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie Rady nr 1224/2009, oraz zmieniającego rozporządzenia Rady nr 768/2005, nr 1967/2006, nr 1005/2008 i rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2016/1139 w odniesieniu do kontroli rybołówstwa. Celem przedmiotowego projektu była kompleksowa zmiana systemu kontroli rybołówstwa poprzez jego uproszczenie, dostosowanie przepisów do zreformowanej Wspólnej Polityki Rybołówstwa oraz zmniejszenie obciążeń administracyjnych. Na spotkaniach Grupy Roboczej w I półroczu 2021 r. omawiane były propozycje kompromisowe prezydencji portugalskiej do projektu rozporządzenia. Podczas posiedzenia Rady UE ds. Rolnictwa i Rybołówstwa w dniach 28-29 czerwca 2021 r. zostało przyjęte podejście ogólne do projektu rozporządzenia, którego Polska nie poparła z uwagi na nadmierną ilość obciążeń wprowadzanych przedmiotowym projektem, w szczególności wobec rybołówstwa małoskalowego. Jednocześnie, z uwagi na nieuchronność planowanych do wprowadzenia zmian, Polska podjęła prace, aby zapewnić armatorom statków rybackich wsparcie finansowe na dostosowanie do nowych przepisów z zakresu kontroli rybołówstwa w ramach programu Fundusze Europejskie dla Rybactwa na lata 2021-2027.

W II półroczu 2021 r. podczas prezydencji słoweńskiej kontynuowane były prace nad przedmiotowym projektem rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie Rady nr 1224/2009 w sprawie kontroli rybołówstwa w ramach spotkań technicznych oraz rozmów trójstronnych w sprawie uzgodnień zapisów dokumentu pomiędzy Komisją, Radą i Parlamentem Europejskim co do ostatecznego kształtu przepisów projektowanego rozporządzenia. Na spotkaniach Grupy Roboczej w trakcie prezydencji słoweńskiej prowadzone były prace nad rewizją mandatu dot. podejścia ogólnego Rady do projektu rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie Rady nr 1224/2009 w sprawie kontroli rybołówstwa w sekwencjach od 1-6. Uwagi zgłaszane przez przedstawicieli Polski do propozycji zrewidowanego mandatu zostały uwzględnione. W związku z powyższym Polska poparła przygotowaną przez prezydencję słoweńską propozycję zrewidowanego mandatu do ogólnego podejścia Rady dotyczącego projektu rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie Rady nr 1224/2009 w sprawie kontroli rybołówstwa. Podczas posiedzenia Rady UE ds. Rolnictwa i Rybołówstwa w dniach 12-13 grudnia 2021 r. został przyjęty zrewidowany mandat do ogólnego podejścia Rady dotyczącego projektu rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie Rady nr 1224/2009 w sprawie kontroli rybołówstwa.

W ramach przedmiotowej grupy roboczej prowadzone były również prace nad projektem rozporządzenia ustalającego uprawnienia do połowów na rok 2022 w odniesieniu do niektórych stad ryb i grup stad ryb w Morzu Bałtyckim oraz zmieniającego rozporządzenie (UE) 2021/92 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 11-12 października 2021 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 2021 r. prace nad Programem odbywały się w ramach krajowej procedury legislacyjnej. Projekt programu był przedmiotem strategicznej oceny oddziaływania na środowisko oraz uzgodnień wewnątrzresortowych. W 2021 r. wstępny projekt programu został również przekazany do Komisji Europejskiej celem jego zaopiniowania.

Polityka rybołówstwa poza obszarem Morza Bałtyckiego.

W zakresie realizacji polityki rybołówstwa poza obszarem Morza Bałtyckiego, najistotniejsze były prace nad wnioskiem KE, dotyczącym rozporządzeniu Rady w sprawie ustalenia uprawnień do połowów na rok 2022 w odniesieniu do niektórych stad ryb i grup stad ryb, mających zastosowanie w wodach Unii oraz, dla unijnych statków rybackich, w niektórych wodach nienależących do UE. Ostateczna dyskusja nad wnioskiem odbyła się na posiedzeniu Rady Ministrów UE ds. Rolnictwa i Rybołówstwa w dniach 12-13 grudnia 2021 r. W związku z niezakończonymi negocjacjami ze Zjednoczonym Królestwem, Polska poparła ustanowienie tymczasowych kwot połowowych dla stad wspólnie zarządzanych ze Zjednoczonym Królestwem na rok 2022, co pozwoli na niezakłócone prowadzenie działalności połowowej przez flotę unijną od stycznia 2022 r. Porozumienie osiągnięto w dniu 21 grudnia 2021 roku.

Ze względu na brak porozumienia z Norwegią w sprawie unijnej kwoty połowowej dorsza na obszarze Archipelagu Svalbard, Rada UE przyjęła tymczasową kwotę połowową dla UE, która będzie obowiązywała do dnia 31 marca 2022 r.

Warto również zwrócić uwagę, że wszczęta przez UE w roku 2017, na wniosek Polski, procedura przystąpienia UE do nowej organizacji zarządzania rybołówstwem North Pacific Fisheries Commission (NPFC), zakończyła się w roku 2021 sukcesem. Po rozpatrzeniu, na Sesji Rocznej NPFC, która odbyła się w dniach 23-25 lutego 2021 r., wniosku UE o przystąpienie do NPFC, członkowie organizacji zagłosowali za przyjęciem UE. Od 2022 r., UE będzie brała udział w posiedzeniach jako pełnoprawny członek organizacji.

W 2021 roku, zakończono również prace nad umową UE-Mauretania. Umożliwi to flocie polskiej i unijnej kontynuowanie działalności połowowej na wodach Mauretanii od dnia 16 listopada 2021 r. do dnia 15 listopada 2026 r.

W roku 2021 prowadzono prace nad ustalaniem środków dotyczących zarządzania i ochrony zasobami ryb. Dyskusje w zakresie gatunków, których kwoty połowowe posiada Polska, odbyły się na forach NAFO, NEAFC, SPRFMO.

Na forum organizacji NEAFC, szczególnie istotne były rozmowy w zakresie zarządzania stadami makreli, błękitka i śledzia na obszarze Północno-Wschodniego Atlantyku. Na Sesji Rocznej NEAFC ustalono kwoty połowowe na rok 2022 dla tych stad. Konieczne będzie również przeprowadzenie prac nad ustaleniem nowych zasad podziału ogólnej kwoty połowowej ww. gatunków pomiędzy Państwa Nadbrzeżne. Powołano 3 grupy robocze (dla makreli, śledzia i błękitka) złożone z naukowców wszystkich zainteresowanych stron, których zadaniem było zebranie danych biologicznych i połowowych oraz ich analiza. Ustalono, że grupy robocze przygotują w roku 2022 raporty na temat rozmieszczenia stad makreli, śledzia i błękitka w Północno-Wschodnim Atlantyku. Raporty te mają być podstawą do dalszej dyskusji nad podziałem kwot połowowych. Posiedzenia grup roboczych rozpoczęły się w grudniu 2021 r. i będą kontynuowane w 2022 r.

Informacja o polskiej flocie rybackiej.

Polskie rybołówstwo morskie dzieli się na dwa podstawowe sektory: rybołówstwo bałtyckie, w które zaangażowana jest zdecydowanie przeważająca część polskiej floty rybackiej oraz rybołówstwo dalekomorskie. Na dzień 31 grudnia 2021 r. polska flota bałtycka liczyła łącznie 821 statków rybackich o łącznej zdolności połowowej 16 021,25 GT i 63 220,24 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), który przygotowuje roczny raport na temat bieżącego stanu zasobów rybołówstwa i jego przyszłego potencjału. STECF odgrywa ważną rolę, wspomagając Komisję Europejską w formułowaniu kształtu polityki z zakresu zarówno planowania długoterminowego jak i nadzwyczajnych zamknięć obszarów połowowych, wydając miarodajną i szczegółową opinię naukową. Komitet ten odpowiada również za doradztwo w dziedzinie ekonomii i zagadnień społecznych. Przygotowane corocznie, przez ICES i STECF, oceny stanu zasobów zawierają szeroką analizę stanu zasobów wykorzystywaną jako podstawę do przygotowania przez Komisję Europejską propozycji podziału TAC i kwot połowowych oraz długoterminowych propozycji na temat sposobów zrównoważonego zarządzania rybołówstwem na wodach europejskich. Kwoty połowowe są ustalane corocznie w drodze rozporządzenia Rady Unii Europejskiej, określającego możliwości połowowe do odłowienia danych stad ryb na obszarze Morza Bałtyckiego.

Zgodnie z art. 3 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej zachowanie morskich zasobów biologicznych w ramach wspólnej polityki rybołówstwa jest jedną z tych dziedzin, które leżą w wyłącznych kompetencjach UE. Państwa UE 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 oraz w dwustronnych umowach rybackich. Istotne zatem jest zapewnienie odpowiedniego uwzględnienia interesów Polski w mandacie negocjacyjnym KE w celu umożliwienia reprezentowania interesów polskich przez KE na forum międzynarodowym.

Ogólne kwoty połowowe na Morzu Bałtyckim ustalone dla Polski przez Radę UE na 2021 rok, określało rozporządzenie Rady (UE) 2020/1579 z dnia 29 października 2020 r. ustalające uprawnienia do połowów na rok 2021 w odniesieniu do niektórych stad ryb i grup stad ryb w Morzu Bałtyckim oraz zmieniające rozporządzenie (UE) 2020/123 w odniesieniu do uprawnień do połowów w innych wodach na armatorów statków rybackich (Dz. Urz. UE L 362 z 30.10.2020, str. 3, z późn. zm.)

Poniższa tabela przedstawia wysokość ogólnych kwot połowowych dla UE i Polski na Morzu Bałtyckim na rok 2021:

Gatunek	Podobszary ICES	Kwota dla UE na rok 2021 (ton)	Ogólna kwota połowowa dla Polski na rok 2021 (ton)
Śledź	22-24	1575	205

Śledź	25-27,28.2, 29 i 32	97 551	24 304
Dorsz*	25-32	595	159
Dorsz	22-24	4000	467
Gładzica	22-32	7240	1086
Łosoś**	22-31	94 496	5940
Szprot	22-32	222 958	65 460

Tab. 6. Ogólne kwoty połowowe dla UE i Polski na Morzu Bałtyckim.

*kwota dorsza przeznaczona wyłącznie na przyłów – zakaz ukierunkowanych połowów

**kwota łososia wyrażona w sztukach.

Krajowy podział ogólnych kwot połowowych na Morzu Bałtyckim, na 2021 rok został zrealizowany w oparciu o przepisy ustawy z dnia 19 grudnia 2014 r. o rybołówstwie oraz rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugii Śródlądowej z dnia 15 lutego 2019 r. w sprawie szczegółowego sposobu podziału ogólnych kwot połowowych i dodatkowych kwot połowowych.

Przetwórstwo ryb.

Na koniec października 2021 r. przetwórstwem ryb w kraju zajmowały się 242 zakłady (z czego 12 podmiotów miało zawieszoną działalność), które zostały dopuszczone do handlu wewnątrz Wspólnoty. Wielkość i wartość produkcji przetwórstwa rybnego systematycznie zwiększa się w ostatnich latach. Szacuje się, że zakłady przetwórstwa rybnego wyprodukowały 648 tys. ton produktów rybnych o wartości 15,2 mld zł. W strukturze produkcji dominowały ryby przetworzone lub zakonserwowane (274 tys. ton), filety świeże i mrożone (160 tys. ton) oraz ryby wędzone (110 tys. ton). Sytuacja ekonomiczno-finansowa zakładów przetwórstwa rybnego w ostatnich latach była dobra, ale charakteryzowała się zmiennością. Pomimo sytuacji związanej z pandemią Covid-19, tempo sprzedaży i zwiększenie zysków przetwórcy rybnych w Polsce zwiększyło się w 2021 r. Zakłady przetwórcze zatrudniały ok. 16,8 tys. osób.

Konsumpcja ryb.

Szacunkowe spożycie ryb i owoców morza w Polsce pod koniec 2021 r. oszacowano na poziomie 14,00 kg/osobę. Oznacza to, że w porównaniu do roku 2020 r. spożycie zwiększyło się o ok. 5%. Najchętniej spożywane gatunki to: śledź (2,77 kg/osobę), mintaj (2,0 kg/osobę) oraz makrela (1,3 kg/osobę).

Popularyzacja produktów rybnych wśród konsumentów.

W 2021 r. przeciągająca się pandemia Covid-19 nadal wpłynęła na komunikację marketingową. Wiele krajowych i międzynarodowych branżowych wydarzeń zostało odwołanych. Z uwagi na problemy i ograniczenia związane z pandemią w 2021 r. organizacja kampanii promujących spożycie ryb, ich walory prozdrowotne oraz znaczenie w diecie człowieka związana była z większym wykorzystaniem narzędzi internetowych i technologicznych niż dotychczas. Promocja prowadzona była przede wszystkim w mediach (radio, telewizja, Internet, social media, branżowe strony internetowe), a także w formie wirtualnych konferencji i spotkań. Przeprowadzono trzy duże kampanie promocyjne w środkach masowego przekazu:

- kampania promująca spożycie karpia, w kontekście promocji zrównoważonej akwakultury, przeprowadzona przez Polski Karp Sp. z o.o. Organizacja Producentów,
- kampania promująca pstrąga ze zrównoważonej akwakultury,
- kontynuacja kampanii wspierającej spożycie ryb bałtyckich (Naturalnie Bałtyckie).

Wspieranie organizacji producenckich.

W końcu 2021 r. funkcjonowało 17 uznanych organizacji producentów produktów rybołówstwa i akwakultury oraz dwie uznane organizacje międzybranżowe. Uznane organizacje producentów w 2021 roku realizowały zatwierdzone plany produkcji i obrotu, zgodnie z art. 30 ustawy z dnia 5 grudnia 2008

r. o organizacji rynku rybnego. W 2021 r. zatwierdzono sprawozdania z wykonania przedmiotowych planów za 2020 rok. Zatwierdzone plany produkcji i obrotu są podstawą do ubiegania się o wsparcie dla organizacji producentów ze środków Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego (EFMR), w zakresie działania 5.1 „Plany produkcji i obrotu” w ramach Priorytetu 5. Wspieranie obrotu i przetwarzania”, zawartego w Programie Operacyjnym „Rybacko i Morze”, a zatwierdzone sprawozdania do rozliczenia przyznanego wsparcia.

Wymiana handlowa.

W 2021 r. wysłano za granicę ok. 605,1 tys. ton ryb i ich przetworów. Wartość eksportu wyniosła 2 622,5 mln euro, co ze wstępnych danych oznacza wzrost o ponad 185,4 mln euro w stosunku do roku 2020. W 2021 r. mimo problemów związanych z pandemią i ograniczeniami z tym związanymi utrzymano tendencje wzrostowe eksportu produktów rybołówstwa z Polski. 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 2021 r. został oszacowany na poziomie ok. 695,7 tys. ton o wartości 2 530,4 mln euro. Poprawiło się saldo wymiany handlowej przetwórstwa rybnego i wyniosło 92,1 mln euro. 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 Norwegii, Rosji, Chin, Szwecji i Niemiec.

Działania w ramach Porozumienia o ochronie małych waleni ASCOBANS.

Przedstawiciele Ministerstwa Klimatu i Środowiska wraz z przedstawicielami Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi biorą aktywny udział w pracach porozumienia 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. We współpracy ze Stacją Morską w Helu podejmowane są działania prawne, badawcze, edukacyjne i promocyjne.

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 2021 r. przedstawiciele MKiŚ, Stacji Morskiej oraz MRiRW brali aktywny udział we wszystkich najważniejszych spotkaniach Porozumienia odbywających się online, w tym w 17. posiedzeniu grupy JASTARNIA (grupa skupiająca się na ochronie małych waleni – morświnów w obszarze Morza Bałtyckiego), które odbyło się w dniach 25-27 maja 2021 r. oraz 10. spotkaniu Stron ASCOBANS AC (8-12 listopada 2021 r.). Podczas tego spotkania przedstawiciel Departamentu Rybołówstwa MRiRW został wybrany wiceprzewodniczącym AC ASCOBANS. Ponadto, dodatkowo odbyły się dwa spotkania pod egidą ASCOBANS - spotkanie wspólnej grupy ASCOBANS oraz ACCOBAMS ds. przypadkowych połowów małych waleni oraz warsztaty ds. zarządzania obszarami chronionymi pod kątem ochrony małych waleni.

W latach 2020 i 2021 na forum Porozumienia ASCOBANS toczyły się ożywione dyskusje w kwestii detonacji na polskich wodach brytyjskiej miny z II wojny światowej o bardzo dużej sile wybuchu, zwanej „Tollboy”. Polska była oskarżana o niezastosowanie kurtyń wodnych, a co za tym idzie, niezachowanie wystarczającej ostrożności i dbałości o zniwelowanie niekorzystnych skutków eksplozji dla środowiska, szczególnie dla ssaków morskich. Po wielu miesiącach spotkań zarówno krajowych jak i międzynarodowych, jak również składania wyjaśnień ustalono, że kurtyny bąbelkowe nie były nigdy używane przy wybuchu o tak dużej skali (ok. 1000 TNT). Ponadto kurtyna słabo działa (lub nie działa) na dużych głębokościach.

Ochrona morświna bałtyckiego.

Główny Inspektorat Ochrony Środowiska realizuje monitoring akustyczny jedyne go 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.

TURYSTYKA W REGIONACH NADMORSKICH.

Działalność turystyczna w obszarach nadmorskich w 2021 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 2020 r. zamieszkiwało je 1,6 mln osób (tj. 4,1% ogółu ludności kraju).

Zgodnie z metodologią Eurostatu przyjętą na potrzeby statystyki w dziedzinie turystyki za obszar nadmorski uznaje się obszary przybrzeżne składające się z gmin (w innych krajach z odpowiednich jednostek administracyjnych) graniczących z morzem lub usytuowanych w jego pobliżu. Obszary nadmorskie w odróżnieniu od pozostałych są klasyfikowane na podstawie odległości danej gminy od morza: jeżeli gmina graniczy z morzem, jest ona z zasady nadmorska; jeżeli gmina nie graniczy z morzem, ale 50% jej powierzchni znajduje się w odległości 10 km od morza, również uznaje się ją za gminę nadmorską. W uzgodnieniu z Eurostatem dodatkowo gminy: Słupsk (gm. wiejska), Głównyce, Gniewino, 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 (46.4%), jak i miejsc noclegowych (46.3%).

Wg danych Głównego Urzędu Statystycznego¹ w 2021 r. na obszarach nadmorskich funkcjonowały 2 342 turystyczne obiekty noclegowe, które stanowiły 23,6% ogółu obiektów w kraju. W porównaniu z rokiem poprzednim liczba obiektów noclegowych na obszarach nadmorskich była mniejsza o 160, tj. o 6,4%. Baza noclegowa na obszarach nadmorskich ma charakter typowo sezonowy, znajduje się tu ponad połowa (53,7%) wszystkich obiektów sezonowych działających w Polsce. Najliczniejszą grupę obiektów tworzyły pokoje gościnne – 876, które stanowiły 37,4% wszystkich obiektów działających na obszarach nadmorskich. Drugim rodzajem obiektów pod względem liczebności były ośrodki wczasowe – 456 (19,5%), a poza wymienionymi baza noclegowa obejmowała jeszcze m.in. 221 zespołów domków turystycznych, 236 hoteli, 147 innych obiektów hotelowych, 72 kempingów i pól biwakowych, 78 pensjonatów oraz 52 zakłady uzdrowiskowe i ośrodki szkoleniowo-wypoczynkowe oraz 30 ośrodków kolonijnych. Ponad 33% obiektów była dostępna dla turystów przez cały rok.

W końcu lipca 2021 r. turystyczne obiekty noclegowe położone w gminach nadmorskich dysponowały 217,1 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 0,6% (1,3 tys.).

Wskaźnik gęstości bazy noclegowej w 2021 r. na obszarach nadmorskich wyniósł 27 miejsc na 1 km². Na obszarach nadmorskich największą liczbę miejsc noclegowych oferowały ośrodki wczasowe – 72,3 tys. (tj. 33,3% ogółu miejsc na tym terenie), hotele – 38,7 tys. (17,8%) oraz pokoje gościnne – 22,8 tys. (10,5%). Wśród pozostałych rodzajów obiektów, po ok. 11 – 15 tys. miejsc było przygotowanych dla turystów w zespołach domków turystycznych, na kempingach, w innych obiektach hotelowych oraz zakładach uzdrowiskowych.

Wg danych GUS w 2021 r. w obiektach zlokalizowanych na obszarach nadmorskich przebywało 4,0 mln turystów, czyli 17,9% nocujących w obiektach turystycznych na terenie całego kraju. W porównaniu z rokiem poprzednim liczba turystów była większa o 609,0 tys., tj. o 18,1%. Na każde 1000 osób mieszkających na tych terenach przypadało średnio 2 506 turystów.

Zdecydowana większość turystów, bo 1,7 mln (43,4%) korzystała z noclegów w hotelach. Duża liczba turystów wybrała pobyt w ośrodkach wczasowych – 780,7 tys. i innych obiektach hotelowych – 342,4 tys., a z pobytu w pokojach gościnnych lub kwaterach prywatnych skorzystało 240,5 tys. turystów. W porównaniu z 2020 r. zmniejszyła się liczba turystów nocujących na polach biwakowych (o 4,3 tys.). W pozostałych rodzajach obiektów odnotowano wzrost liczby turystów korzystających z noclegów. W największym stopniu wzrosła liczba turystów przebywających w domach pracy twórczej (163,8%), w szkolnych schroniskach młodzieżowych (64,8%), ośrodkach kolonialnych (51,4%) oraz w kwaterach agroturystycznych (38,4%).

Wśród ogółu korzystających w 2021 r. z noclegów w turystycznych obiektach noclegowych 86,6% (3,4 mln) stanowili turyści krajowi, a 13,4% (531,3 tys.) – turyści zagraniczni. W odniesieniu do 2020 r. liczba turystów krajowych była większa o 601,3 tys. (21,2%), a turystów zagranicznych o 7,8 tys. (1,5%).

W Polsce szczyt sezonu turystycznego przypada na miesiące letnie. W 2021 r. w lipcu i sierpniu w turystycznych obiektach noclegowych położonych na obszarach nadmorskich przebywało 1,7 mln turystów (880,4 tys. w lipcu oraz 857,6 tys. w sierpniu). Stanowili oni łącznie 43,8% ogółu turystów przebywających w ciągu roku na tym obszarze. W 2020 r. odsetek korzystających z obiektów noclegowych w wymienionych miesiącach wyniósł 45,6%. Liczba udzielonych noclegów wyniosła 8,6 mln, co oznacza, że średnia długość pobytu turysty na obszarach nadmorskich w czasie wakacji wyniosła ok. 6 dni.

¹ Główny Urząd Statystyczny, Turystyka w 2021 roku, Warszawa, Rzeszów 2022, str. 58.

Stopień wykorzystania miejsc noclegowych w obiektach położonych na obszarach nadmorskich w 2021 roku wyniósł 43,3% i był o 11% wyższy od średniej dla kraju, a także o 6,8% wyższy w porównaniu z 2020 rokiem.

Działania Głównego Inspektora Sanitarnego i organów Państwowej Inspekcji Sanitarnej.

Główny Inspektor Sanitarny wykonuje zadania związane z ochroną zdrowia publicznego wpisujące się w politykę morską państwa poprzez realizację działań przez podległe Graniczne Stacje Sanitarno-Epidemiologiczne (GSSE) w Gdyni, Szczecinie, Świnoujściu i Elblągu z zakresu:

- nadzoru sanitarnego nad jednostkami pływającymi o polskiej i obcej przynależności:
 - łącznie przeprowadzono 655 kontroli jednostek w celu wydania Świadectwa Zwolnienia Statku z Zabiegów Sanitarnych (Ship Sanitation Control Exemption Certificate (SSCEC)). Taką samą liczbę wydano certyfikatów;
 - łącznie przeprowadzono 64 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. Taką samą liczbę wydano certyfikatów;
 - łącznie przeprowadzono 5 kontroli na zlecenie armatorów i właścicieli jednostek pływających, celem wydania przez Urząd Morski Karty Bezpieczeństwa Żeglugi;
- nadzoru sanitarnego nad portowymi obiektami lądowymi (punkty gastronomiczne, infrastruktura portowa, zakłady pracy) i przystaniami;
 - łącznie przeprowadzono 976 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 654 kontroli;
- nadzoru nad wszelkimi zabiegami dezynfekcyjnymi, dezynsekcyjnymi i deratyzacyjnymi wykonywanymi na terenie obiektów portowych i na statkach;
- wykonywania obowiązków wynikających z międzynarodowych przepisów zdrowotnych i konwencji międzynarodowych ratyfikowanych przez Polskę, w tym wykonywanie szczepień ochronnych wymaganych w ruchu międzynarodowym:
 - 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 2021 roku to 327;
- poradnictwa z zakresu medycyny podróży i szczepień obowiązkowych i zalecanych oraz profilaktyki chorób zakaźnych i pasożytniczych:
 - w 2021 roku udzielono 754 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;
- nadzór sanitarny nad jakością wody z urzędzeń służących do zaopatrywania w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi i na potrzeby gospodarcze na jednostkach pływających i w obiektach portowych:
 - w 2021 roku pobrano 561 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). 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 2021 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 2021 r. na 173 kąpieliska morskie dla 4 z nich wydano ocenę bieżącą o nieprzydatności wody do kąpeli z uwagi na przekroczenia parametrów mikrobiologicznych.

Jednocześnie w trakcie trwania sezonu kąpielowego prowadzona była wizualna ocena wody ze szczególnym uwzględnieniem zakwitów sinic, rozmnożenia się makroalg lub fitoplanktonu morskiego oraz obecności innych zanieczyszczeń stałych, które mogą mieć negatywny wpływ na zdrowie osób kąpiących się. W sezonie kąpielowym w 2021 r. na 173 kąpieliska morskie dla 55 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 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 2021 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, jak również pozwalał na świadomy wybór miejsca do rekreacji w skali całego kraju.

Działania Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

W związku z ratyfikacją Konwencji o ochronie podwodnego dziedzictwa kulturowego z dnia 2 listopada 2001 r., przyjętej ustawą z dnia 27 października 2020 r., część zadań należących do właściwości ministra do spraw kultury i ochrony dziedzictwa narodowego powierzono Dyrektorowi Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

Narodowe Muzeum Morskie (NMM) jest państwową instytucją kultury działającą na podstawie statutu nadanego przez jego organizatora – Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego, do której głównych zadań należy upowszechnianie wiedzy w dziedzinie muzealnictwa morskiego przez ukazywanie działalności społeczeństw na morzach i oceanach oraz wodach śródlądowych, ze szczególnym uwzględnieniem tradycji morskich Rzeczypospolitej Polskiej, polskiej techniki morskiej, a także krzewienie wartości artystycznych i estetycznych oraz ochrona kulturowego dziedzictwa morskiego.

NMM realizuje przewidziane w przepisach ustaw zadania związane m.in. z pracami nad planami zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich i wód wewnętrznych RP oraz wydaje opinie w sprawach inwestycji liniowych i inwestycji morskich realizowanych na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej. Przed wejściem w życie ww. porozumienia w sprawie przekazania zadań, prace planistyczne i opinie w przedmiotowych sprawach wydawano w Departamencie Ochrony Zabytków MKiDN.

NMM prowadzi bieżącą inwentaryzację obiektów podwodnego dziedzictwa kulturowego znajdujących się na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej; prowadzi bazę danych obiektów podwodnego dziedzictwa kulturowego znajdujących się na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej; opracowuje raporty z inwentaryzacji i monitoringu podwodnego dziedzictwa kulturowego, znajdujących się na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej; świadczy pomoc wojewódzkim konserwatorom zabytków, w szczególności przy dokonywaniu oględzin obiektów podwodnego dziedzictwa kulturowego. Podstawę prawną dla powierzenia zadań stanowi art. 96 ust. 1 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.

Niezależnie od powyższego, Departament Ochrony Zabytków MKiDN brał czynny udział w pracach legislacyjnych Kancelarii Prezesa Rady Ministrów nad nowelizacją ustawy o cmentarzach i chowaniu zmarłych w odniesieniu do zapisów dotyczących m.in. wraków - grobów wojennych i związanych z ich ochroną zakazów. Departament Ochrony Zabytków prowadził również prace nad nowelizacją ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami obejmujące m.in. włączenie do krajowej ewidencji zabytków obiektów dziedzictwa kulturowego zlokalizowanego na polskich obszarach morskich. Kontynuowane były także prace zespołu powołanego w ramach Rady Ochrony Dziedzictwa Archeologicznego w zakresie sporządzenia 3 części dokumentu pn. „Standardy badań archeologicznych”, obejmującej standardy archeologicznych badań podwodnych.

W 2021 r. w celu popularyzacji wiedzy na temat podwodnego dziedzictwa morskiego, historii żeglugi i skutnictwa, pracownicy NMM wzięli udział w XVI „Międzynarodowym Sympozjum Archeologii Łodzi i Statków ISBSA” zorganizowanym przez Międzynarodowe Centrum Archeologii Podwodnej oraz Uniwersytet w Zadarze; w 4 Warszawskim Seminarium Archeologii Podwodnej organizowanym przez Wydział Archeologii Uniwersytetu Warszawskiego; XV Konferencji Muzealnictwa Morskiego

i Rzecznego organizowanej przez NMM oraz Muzeum Ziemi Puckiej; XXIII Sesji Pomorzoznawczej organizowanej przez Muzeum Zamkowe w Malborku oraz Konferencji „Twierdza Wisłoujście – Baza królewskiej floty wojennej w XVII wieku” organizowanej przez Muzeum Gdańskie.

Z okazji przypadającej w 2021 r. 20 rocznicy Konwencji o ochronie podwodnego dziedzictwa kulturowego, zorganizowana została konferencja pn. „Public Access to Underwater Cultural Heritage”, podczas której zaprezentowano plany budowy nowoczesnego oddziału NMM - Muzeum Archeologii Podwodnej i Rybołówstwa Bałtyckiego w Łebie.

Przedstawiciel NMM brał udział w pracach Rady Ochrony Dziedzictwa Archeologicznego przy Ministerstwie Kultury i Dziedzictwa Narodowego.

W ramach współpracy międzynarodowej przedstawiciele NMM uczestniczyli 26.05.2021 r. w kolejnych obradach Grupy Roboczej ds. Podwodnego Dziedzictwa Kulturowego, będącej częścią Komitetu ds. Dziedzictwa Regionu Bałtyku. Grupa ta działa od 2000 r. i zrealizowała jak dotąd szereg projektów dotyczących szeroko pojętego morskiego dziedzictwa kulturowego Bałtyku. Komitet działa pod egidą Rady Państw Morza Bałtyckiego i opracowuje spójną strategię zarządzania dziedzictwem kulturowym w regionie Morza Bałtyckiego.

Pracownicy Działu Badań Podwodnych NMM w ramach przygotowań do inwestycji mających na celu pogłębienie torów wodnych Martwej Wisły oraz rzeki Elbląg przeprowadzili weryfikację podwodną obiektów zalegających na dnie tych cieków, a także zweryfikowali obecność zatopionego przez morze lasu z epoki kamienia w rejonie Jastarni. W 2021 r. kontynuowano również archeologiczne badania podwodne w obrębie średniowiecznego portu w Pucku, monitorując stan zachowania drewnianych konstrukcji portowych oraz wykonano częściową dokumentację wraku łodzi klepkowej P-5.

We współpracy z zespołem pletwonurków ze Stowarzyszenia Baltictech uzupełniono dokumentację stanu zachowania mającego statut mogiły wojennej wraku okrętu „Goya”. Działania te były kontynuacją prac podejmowanych od 2018 r. Wyniki przeprowadzonej akcji potwierdziły, że pomimo objęcia wraku ochroną na mocy zarządzenia Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni, był on odwiedzany przez nurków działających wbrew zakazom i bez pozwoleń. Również w trakcie zorganizowanej przez Stowarzyszenia Baltictech pod nadzorem NNM oraz Urzędu Morskiego w Gdyni ekspedycji na wrak „Karlsruhe” wykonano jego dokumentację oraz zabezpieczono najlepiej zachowaną skrzynię znajdującą się przy wejściu do ładowni wraku, która została poddana konserwacji w oddziale NMM w Centrum Konserwacji Wraków w Tczewie.

ZARZĄDZANIE MORSKIE.

Zespół Trójstronny ds. żeglugi i rybołówstwa morskiego.

Trójstronny Zespół 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 Północnoatlantycka Organizacja Producentów

Sp. z o.o. W posiedzeniach Zespołu uczestniczy również Przewodniczący sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

W 2021 r. odbyło się jedno posiedzenie Zespołu. Na posiedzeniu tym poruszano kwestie związane z dostępem marynarzy do szczepień przeciw COVID-19, perspektywami polskiej żeglugi promowej, projektem dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie adekwatnych wynagrodzeń minimalnych w UE, podatkiem dochodowym marynarzy, sytuacją w Morskiej Służbie Poszukiwania i Ratownictwa, nowelizacją ustawy o pracy na morzu, ratyfikacją Konwencji ILO nr 185 w sprawie dokumentów tożsamości marynarzy oraz ubezpieczeniami społecznymi marynarzy.

Zespół Trójstronny ds. prowadzenia dialogu społecznego w sektorze portów morskich.

Trójstronny Zespół 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 Infrastruktury, 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 2021 r. odbyło się jedno posiedzenie Zespołu. Na posiedzeniu tym poruszano kwestie związane z dostępem pracowników portowych do szczepień przeciw COVID-19, nowelizacją rozporządzenia w sprawie bhp w portach, emeryturami pomostowymi dla osób zatrudnionych po 1998 roku, pracami nad ustawą o transporcie kolejowym w zakresie opłat pobieranych przez terminale morskie na bocznicach kolejowych oraz Zakładowymi Układami Zbiorowymi Pracy na terminalach kontenerowych.

Zespół Trójstronny ds. przemysłu stoczniowego.

Zespół został powołany na wniosek, z którym 6 stycznia 2006 r. wystąpiła do Ministra Pracy i Polityki Społecznej Sekcja Krajowa Przemysłu Okrętowego NSZZ „Solidarność”. Decyzję o utworzeniu Zespołu Minister Pracy i Polityki Społecznej podjął w porozumieniu z Ministrem Gospodarki na początku lutego 2006 r. Zadaniem Zespołu jest wypracowywanie, na zasadzie konsensusu, wspólnych stanowisk w sprawach ważnych z punktu widzenia polityki państwa oraz interesów pracowników i pracodawców w sektorze stoczniowym.

W skład zespołu wchodzi przedstawiciele strony rządowej, czyli reprezentanci resortów gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej, rozwoju, finansów, rodziny, pracy i polityki społecznej oraz obrony narodowej. Stronę związkową reprezentują przedstawiciele: Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych, Forum Związków Zawodowych, Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność”. Stronę pracodawców reprezentują przedstawiciele Konfederacji „Lewiatan” oraz Pracodawców RP. Zespół Trójstronny ds. Przemysłu Stoczniowego wznowił działalność w dniu 8 kwietnia 2013 r. W 2021 r. odbyło się 1 posiedzenie Zespołu.

W 2021 r. na forum Zespołu Trójstronnego ds. Przemysłu Stoczniowego omówiono kwestie dotyczące stanu przygotowań w zakresie realizacji pierwszych w polskiej strefie Bałtyku morskich farm wiatrowych, wysłuchano informacji o realizacji kontraktu na budowę nowoczesnych ro-paxów dla krajowych

armatorów, przedstawiano plany związane z programem „Miecznik”. W każdej z tych inwestycji strony Zespołu podkreślały zgodnie, że najważniejszą kwestią jest dbanie o maksymalny udział polskich przedsiębiorstw i pracowników w ich realizacji.

Zakończenie

Dokument pt.: „Raport z realizacji polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej w 2021 r.” stanowi roczne podsumowanie działalności administracji publicznej, uczelni, ośrodków naukowych oraz innych instytucji zaangażowanych w realizację polityki morskiej państwa. Raport prezentuje najważniejsze wydarzenia oraz działania prowadzone na przełomie dwunastu miesięcy wpisujące się w kierunki priorytetowe polskiej polityki morskiej.

Na stan gospodarki morskiej w 2021 roku, podobnie jak w roku poprzednim duży wpływ miała pandemia Covid-19. Gospodarka morska jest jednym z sektorów najbardziej podatnych na zmiany w handlu międzynarodowym. Wprowadzane przez poszczególne państwa środki mające na celu zapobieganie rozprzestrzenianiu się epidemii koronawirusa przyczyniły się do powstawania poważnych opóźnień w transporcie morskim po stronie eksportu oraz zatorów w rozładunkach i odbiorze dostaw po stronie importu, prowadząc do dalszych zakłóceń w łańcuchu dostaw.

W skali roku w portach morskich wzrosły obroty ładunkowe, ruch pasażerów oraz liczba statków zawijających do polskich portów morskich. W komunikacji międzynarodowej odnotowano wzrost ładunków przetransportowanych morską flotą przez polskich przewoźników oraz wzrost przewozów pasażerów. Według stanu na koniec 2021 r. morska flota transportowa liczyła mniej statków niż przed rokiem, co spowodowało nieznacznie obniżenie ich łącznej nośności i pojemności brutto. Liczba jednostek polskiej floty rybackiej nie uległa zmianie, natomiast zwiększyła się ich łączna pojemność brutto i moc silników. Obroty ładunkowe w portach morskich w 2021 r. wyniosły 96,7 mln ton, tj. o 9,2% więcej niż w 2020 r. Wzrost obrotów odnotowano w Świnoujściu (o 13,7%), Gdańsku (o 11,0%), Gdyni (o 7,2%) oraz Szczecinie (o 3,4%), natomiast spadek w Policach (o 16,1%). Biorąc problemy wynikające z epidemii COVID-19 oraz powiązane z nią problemy w łańcuchu dostaw, należy stwierdzić, iż polskie porty poradziły sobie dobrze w omawianym okresie na co wskazuje wzrost obrotów względem roku poprzedniego.

W 2021 r. kontynuowano realizację projektów inwestycyjnych ujętych w planie finansowym „Programu rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku”, a także pozostałych działań, które wpisują się kierunkowo w przyjęte założenia programowe. Zarządy portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej prowadziły działania na rzecz rozwoju polskich portów morskich realizując największe projekty w skali całego sektora morskiego w Polsce.

Przygotowany został projekt Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności, który finansowany jest z europejskiego Funduszu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności, będącego częścią Planu Odbudowy dla Europy. W KPO zaplanowano reformy i inwestycje dotyczące również sektora gospodarki morskiej. Środki pochodzące z niego mają być przeznaczone na projekty takie jak: „Poprawa warunków dla rozwoju odnawialnych źródeł energii” i „Budowa infrastruktury terminalowej offshore”, czy „Wsparcie inwestycji morskich farm wiatrowych” i „Budowę morskich farm wiatrowych”.

Wśród najważniejszych inwestycji, które realizowano w 2021 r. była modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 m realizowana przez Urząd Morski w Szczecinie. Projekt modernizacji toru wodnego Świnoujście – Szczecin ma strategiczne znaczenie dla polskiej gospodarki i bezpieczeństwa państwa, jest niezbędny dla rozwoju portów morskich Szczecin i Świnoujście, a także zapewnia bezpieczeństwo żeglugi na torze wodnym Świnoujście-Szczecin. Kontynuacja prac realizowanych przez Urząd Morski w Gdyni związanych z inwestycją pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” ma z kolei ogromne znaczenie dla poprawy m.in. warunków funkcjonowania elbląskiego portu morskiego, co znajdzie odzwierciedlenie w zwiększonym wolumenie przeładunkowym nie tylko w Elblągu, ale także w innych portach Zalewu Wiślanego.

Ponadto na forum krajowym kontynuowano rozpoczęte w 2020 r. prace legislacyjne nad ustawą 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.

Przygotowany został również projekt ustawy o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej.

Był to również rok, w którym Rada Ministrów przyjęła plan zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich. Minister Infrastruktury podjął 11 postępowań zawieszonych na podstawie art. 23 ust. 8 ustawy o obszarach morskich w związku z wejściem w życie rozporządzenia w sprawie przyjęcia planu zagospodarowania przestrzennego. Po analizie 63 wniosków o wydanie pozwolenia dla morskich farm wiatrowych (wniosków głównych i wniosków konkurencyjnych), Minister Infrastruktury na podstawie art. 106 ustawy offshore umorzył 35 postępowań, w tym 8 postępowań rozstrzygających, w których stronami byli wnioskodawcy wniosków konkurencyjnych. W 32 postępowaniach decyzja o umorzeniu postępowania została wydana na początku października 2021 r., w 3 postępowaniach – 9 listopada 2021 r. Powyższe otworzyło możliwość ubiegania się o wydanie pozwoleń lokalizacyjnych dla morskich farm wiatrowych w 11 obszarach na nowych zasadach.

Na forum UE podczas prezydencji portugalskiej promowano ożywienie gospodarcze w Europie m.in. poprzez realizację celów Europejskiego Zielonego Ładu w zakresie polityki morskiej. Nie prowadzono prac nad wnioskami legislacyjnymi dotyczącymi sektora morskiego, jednakże znaczącym był fakt zwiększenia ambicji klimatycznych za tej prezydencji. W ramach prezydencji portugalskiej wypracowane zostały również Konkluzje Rady w sprawie zrównoważonej, niebieskiej gospodarki: zdrowie, wiedza, dobrobyt, sprawiedliwość społeczna. Polska aktywnie uczestniczyła w ich wypracowaniu, m.in. wnosząc o uwypuklenie oraz zrównanie w treść konkluzji mórz i oceanów, uwzględnienie zrewidowanego Planu Działań Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego oraz potrzeby właściwego ujęcia i podkreślenia znaczenia Morskiego Planowania Przestrzennego (MSP) jako jednego z trzech instrumentów przekrojowych Zintegrowanej Polityki Morskiej UE. Podczas prezydencji portugalskiej wypracowano również Konkluzje w sprawie bezpieczeństwa morskiego. Polska aktywnie uczestniczyła w wypracowaniu ww. konkluzji, wnosząc m.in. o uwzględnienie zapisów dotyczących procedur wydobywania i utylizacji zatopionej broni chemicznej oraz możliwych źródeł unijnego finansowania w celu rozwiązania tego problemu. Ponadto uwagi Polski odnosiły się do zawarcia w treści konkluzji odniesienia do kwestii możliwości przyszłego finansowania działań z zakresu bezpieczeństwa morskiego ze środków Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury (EMFAF).

Natomiast cele prezydencji Słowenii na II połowę 2021 r. w zakresie spraw morskich związane były głównie z koniecznością transformacji ekologicznej i realizacji celów Europejskiego Zielonego Ładu, w tym w obszarze cyberbezpieczeństwa, oraz pozyskiwaniem funduszy UE na odbudowę dla państw członkowskich dotkniętych pandemią. Powyższe zagadnienia wynikały zarówno z wewnętrznej dynamiki UE, jak i z czynnika zewnętrznego, jakim była pandemia Covid-19. W ramach priorytetu pierwszego dyskusja polityczna koncentrowała się m.in. na wypracowaniu nowych rozwiązań w obszarze żeglugi morskiej i zapewnienia konkurencyjności w sektorze transportu morskiego w związku z koniecznością transformacji ekologicznej i realizacji celów polityki klimatycznej. W czasie prezydencji rozpoczęto prace nad projektem rozporządzenia ws. stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim (FuelEU Maritime), który jest jednym z elementów pakietu Gotowi na 55 (Fit for 55). Na szczepku Rady w ramach prac grup roboczych do spraw morskich podjęte zostały ustalenia zmierzające do rozpoczęcia procesu aktualizacji Europejskiej Strategii Bezpieczeństwa na Morzu oraz jej Planu Działań.