

# **RAPORT Z REALIZACJI POLITYKI MORSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ W 2020 ROKU**

Warszawa, wrzesień 2022 r.



## Spis treści

Wstęp .....	6
DZIAŁANIA LEGISLACYJNE W ZAKRESIE POLITYKI MORSKIEJ .....	7
Przyjęte akty prawne.....	7
Prace legislacyjne związane z projektami aktów prawnych prowadzone w 2020 roku. ....	12
DZIAŁANIA RZĄDU RP W 2020 ROKU W ZAKRESIE POLITYKI MORSKIEJ.....	16
Realizacja priorytetowych zadań na rzecz rozwoju gospodarki morskiej.....	16
Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku.....	16
Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską na lata 2016 - 2022. ....	19
Wykonanie w 2020 roku programu wieloletniego pn. „Program ochrony brzegów morskich”....	20
Program wieloletni pn. „Utrzymanie dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2019-2028”. .....	23
Inwestycje morskie realizowane w 2020 r. współfinansowane ze środków unijnych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.....	24
Perspektywy rozwoju zrównoważonego transportu żeglugowego w Polsce. ....	27
Stan prac na programami rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce. ....	28
Działania służące poprawie konkurencyjności polskich portów morskich poprzez modernizację i rozbudowę infrastruktury dostępu do portów od strony lądu.....	30
Realizowane inwestycje związane z rozwojem infrastruktury kolejowej.....	31
Realizowane inwestycje związane z rozwojem infrastruktury drogowej. ....	39
Umowy w sprawie unikania podwójnego opodatkowania. ....	40
Negocjacje bilateralne UPO w 2020 r. ....	40
Uczestnictwo w pracach grup roboczych na forum UE i w układzie regionalnym. ....	41
Prezydencja chorwacka (1 stycznia – 30 czerwca 2020 r.) .....	41
Prezydencja niemiecka (1 lipca – 31 grudnia 2020 r.) .....	45
Grupa robocza Rady UE ds. wewnętrznej i zewnętrznej polityki rybołówstwa.....	47
Grupa robocza UE do spraw prawa morza (COMAR). ....	47
Podgrupa Ekspertów EMSWe.....	48
Komitet Ułatwień Międzynarodowej Organizacji Morskiej.....	48
Komitet Prawny Międzynarodowej Organizacji Morskiej. ....	48
Międzynarodowe Fundusze Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami. .....	49
Rada Państw Morza Bałtyckiego (Council of the Baltic Sea States - CBSS).....	49
Zaangażowanie Rzeczypospolitej Polskiej na forum ONZ w dziedzinie prawa morza.....	50
DZIAŁANIA NA RZECZ UPROSZCZENIA PROCEDUR W ZAKRESIE ODPRAW TOWARÓW W POLSKICH PORTACH MORSKICH. ....	51

Realizacja działań podejmowanych w 2020 r. w zakresie zwiększenia efektywności obrotu towarowego w portach. ....	51
Wdrażanie mechanizmów ułatwiających działalność w transporcie morskim. Działania Krajowej Administracji Skarbowej. ....	51
<b>NAUKA I BADANIA MORSKIE. ....</b>	<b>56</b>
Działalność akademii morskich oraz uczelni prowadzących kierunki związane z realizacją polityki morskiej RP. ....	56
Uniwersytet Morski w Gdyni. ....	56
Akademia Morska w Szczecinie. ....	61
Akademia Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte w Gdyni. ....	68
Uniwersytet Gdański. ....	70
Uniwersytet Szczeciński. ....	75
Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie. ....	76
<b>POLITYKA MORSKA RP W ODNIESIENIU DO REGIONU ARKTYKI I ANTARKTYKI. ....</b>	<b>79</b>
Zaangażowanie Rzeczypospolitej Polskiej w regionie Arktyki i Antarktyki. ....	79
<b>OCHRONA ŚRODOWISKA MORSKIEGO. ....</b>	<b>80</b>
Działania na rzecz ochrony środowiska morskiego na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO). ....	80
Działania na rzecz ochrony środowiska morskiego na forum UE. ....	80
Działania w ramach Ramowej Dyrektywy w sprawie Strategii Morskiej (MSFD). ....	81
Działania w ramach Konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego. ....	83
Działania w ramach Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego. ....	87
<b>BEZPIECZEŃSTWO ŻEGLUGI. ....</b>	<b>89</b>
Działania Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (SAR). ....	89
Działania Straży Granicznej i innych służb. ....	92
Działania służące zapewnieniu porządku publicznego na obszarach morskich oraz związane z ochroną obiektów portów morskich. ....	96
Działania Marynarki Wojennej RP. ....	98
Działania Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej. ....	102
<b>WZMOCNIENIE BEZPIECZEŃSTWA ENERGETYCZNEGO KRAJU. ....</b>	<b>104</b>
<b>RACJONALNE KORZYSTANIE Z ZASOBÓW NATURALNYCH ŚRODOWISKA MORSKIEGO. ....</b>	<b>108</b>
<b>SYTUACJA PRZEMYSŁU STOCZNIOWEGO. ....</b>	<b>109</b>
Rynek stoczniowy w 2020 r. ....	109
Sytuacja spółek stoczniowych w 2020 r. ....	111
<b>PLANOWANIE PRZESTRZENNE NA MORZU I LĄDZIE. ....</b>	<b>119</b>
Prace w zakresie opracowania planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich. ....	119

System Informacji Przestrzennej Administracji Morskiej (SIPAM). .....	119
Aktywność przedstawicieli Rzeczypospolitej Polskiej na forum międzynarodowym. ....	121
<b>RYBOŁÓWSTWO I PRZETWÓRSTWO RYB W POLSCE. ....</b>	<b>121</b>
Prace nad projektem rozporządzenia o Europejskim Funduszu Morskim i Rybackim (EFMR) na lata 2021-2027. ....	122
Polityka rybołówstwa poza obszarem Morza Bałtyckiego. ....	122
Informacja o polskiej flocie rybackiej. ....	122
Zarządzanie żywymi zasobami morza.....	123
Działania w ramach Porozumienia o ochronie małych waleni ASCOBANS.....	124
Przetwórstwo ryb w Polsce w 2020 r. ....	124
Konsumpcja ryb w Polsce w 2020 r. ....	124
Popularyzacja produktów rybnych wśród konsumentów. ....	124
Wspieranie organizacji producenckich.....	125
Wymiana handlowa w 2020 r.....	125
<b>TURYSTYKA W REGIONACH NADMORSKICH. ....</b>	<b>125</b>
Działalność turystyczna w obszarach nadmorskich w 2020 r. ....	125
Działania Głównego Inspektora Sanitarnego i organów Państwowej Inspekcji Sanitarnej. ....	127
Działania związane z ochroną podwodnego dziedzictwa kulturowego.....	129
Działania Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku.....	130
<b>ZARZĄDZANIE MORSKIE. ....</b>	<b>132</b>
Zespół Trójstronny ds. żeglugi i rybołówstwa morskiego.....	132
Zespół Trójstronny ds. prowadzenia dialogu społecznego w sektorze portów morskich. ....	132
Zespół Trójstronny ds. przemysłu stoczniowego.....	133
Zakończenie.....	134

## Wstęp

„Raport z realizacji polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej” jest dokumentem rządowym, przedstawiającym działania podjęte w 2020 r. przez Polskę na rzecz realizacji polityki morskiej państwa w powiązaniu ze zintegrowaną polityką morską UE.

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

Dokument prezentuje najważniejsze działania Rządu RP podejmowane na szczeblu krajowym i międzynarodowym wpisujące się w proces realizacji polityki morskiej państwa, jak również najważniejsze wydarzenia związane z prowadzeniem polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, jakie miały miejsce w 2020 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.

- **Ustawa z dnia 7 października 2020 r. o zmianie niektórych ustaw w celu przeciwdziałania społeczno-gospodarczym skutkom COVID-19 (Dz. U. poz. 1747).**

W dniu 9 października 2020 r. wszedł w życie art. 15 ustawy z dnia 7 października 2020 r. o zmianie niektórych ustaw w celu przeciwdziałania społeczno-gospodarczym skutkom COVID-19, wprowadzający zmiany do ustawy z dnia 9 sierpnia 2019 r. o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych (Dz. U. 2021 poz. 1853 i 2368). W myśl nowo dodanego art. 39a ust. 1 ustawy w roku 2020 minister właściwy do spraw budżetu, na wniosek ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, przekazał w 2020 r. spółkom Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. z siedzibą w Gdyni oraz Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. z siedzibą w Szczecinie, skarbowe papiery wartościowe z przeznaczeniem na podwyższenie kapitału zakładowego tych spółek. Łączna wartość nominalna przekazanych skarbowych papierów wartościowych to 1 000 000 tys. zł, przy czym wartość nominalna skarbowych papierów wartościowych, z przeznaczeniem na podwyższenie kapitału zakładowego spółki Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. wyniosła równowartość w złotych 150 mln euro.

Środki uzyskane z tytułu skarbowych papierów wartościowych spółki mogą przeznaczyć na finansowanie inwestycji w ramach infrastruktury zapewniającej dostęp do portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, w szczególności polegających na budowie falochronów osłonowych. Wydatkowanie środków nastąpi w uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, natomiast środki niewykorzystane do dnia 31 grudnia 2027 r. będą podlegać zwrotowi do budżetu państwa.

Należy wskazać, iż jednym z podstawowych sposobów na przezwycięzenie negatywnych skutków dla gospodarki narodowej, wywołanych przez pandemię Covid-19, są inwestycje środków publicznych w strategiczne elementy infrastruktury. Lokowanie środków publicznych w rozwój infrastruktury dostępowej do portów jest inwestycją stymulującą polską gospodarkę przez rozwój obszarów budownictwa i handlu. Rozbudowa infrastruktury dostępowej do portów, w skład której wchodzi układ falochronów, jest istotnym czynnikiem, który podnosi bezpieczeństwo żeglugi na torach wodnych prowadzących do portów oraz wewnątrz tych portów. Przede wszystkim przyczyni się jednak do wzrostu konkurencyjności portów, a tym samym wzrostem przeładunków. Dlatego też podjęto tak ważne działania, które mają na celu wspieranie strategicznych inwestycji, których potencjał w perspektywie kilkuletniej zapewni znaczące ożywienie gospodarcze.

- **Ustawa z dnia 28 listopada 2020 r. o zmianie ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych, ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych, ustawy o zryczałtowanym podatku dochodowym od niektórych przychodów osiąganych przez osoby fizyczne oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2123).**

Ustawa rozszerzyła zakres zwolnienia podatkowego obejmującego dochody marynarzy pływających na statkach morskich. Zmiana polega na wykreśleniu z art. 21 ust. 1 pkt 23c ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. 2021 poz. 1128, z późn. zm.), dalej jako „ustawa PIT”, wyrażenia „podnoszących banderę państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa należącego do Europejskiego Obszaru Gospodarczego”, co skutkuje zrównaniem sytuacji prawnopodatkowej marynarzy, będących polskimi obywatelami jak również obywatelami innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa należącego do Europejskiego Obszaru Gospodarczego, bez względu na banderę statku morskiego, pod którą pływają. Z uwagi jednak na fakt, iż przedmiotowe zwolnienie podatkowe stanowi pomoc publiczną w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), którą Komisja Europejska uznała za program pomocowy zgodny z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c TFUE oraz w związku z art. 108 TFUE, zgodnie z którym państwo członkowskie jest obowiązane notyfikować Komisji Europejskiej wszelkie plany wprowadzenia nowych środków pomocowych,

zawieszono (art. 23 wskazanej ustawy z dnia 28 listopada 2020 r.) wprowadzenie rozszerzonego zwolnienia podatkowego obejmującego dochody marynarzy, do czasu wydania pozytywnej decyzji Komisji Europejskiej o zgodności tego środka pomocowego z rynkiem wewnętrznym.

Powołaną ustawą z dnia 28 listopada 2020 r. wprowadzono również zmiany zasad stosowania ulgi abolicyjnej, o której mowa w art. 27g ustawy PIT. Zmiana polega na wprowadzeniu limitu odliczenia z tytułu ulgi abolicyjnej do wysokości 1360 zł.

Jednocześnie utrzymano stosowanie ulgi abolicyjnej na dotychczasowych zasadach (bez zastosowania limitu odliczenia z tytułu tej ulgi), do niektórych przychodów z pracy oraz usług świadczonych za granicą poza terytorium lądowym państw, a zatem m. in. do przychodów marynarzy. Rozwiązanie to jest wyrazem uwzględnienia specyficznych uwarunkowań wykonywania zawodu marynarza.

Powołana na wstępie ustawa z dnia 28 listopada 2020 r. zmieniła<sup>1</sup> również ustawy:

- z dnia 24 sierpnia 2006 r. o podatku tonażowym<sup>2</sup> oraz
- z dnia 6 lipca 2016 r. o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych<sup>3</sup>.

Zmiany w tych ustawach mają charakter porządkowy, związany ze zmianami w ustawie o podatku dochodowym od osób prawnych dotyczącymi uznania spółki komandytowej i spółki jawnej (w określonych przypadkach) za podatników podatku CIT. Opisanie wyżej zmienione przepisy obowiązują od dnia 1 stycznia 2021 r.

Dodatkowo nadmienić należy, że w dniu 24 grudnia 2020 r. weszło w życie rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 11 grudnia 2020 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków udzielania zwolnień z podatku od nieruchomości oraz 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. 2343). Zmiany dokonane ww. rozporządzeniem powodują przedłużenie obowiązywania rozporządzenia 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, a także złagodzenie zasad udzielania regionalnej pomocy inwestycyjnej.

- **Ustawa z dnia 27 października 2020 r. o ratyfikacji Poprawek do Konwencji o pracy na morzu, przyjętej w Genewie dnia 23 lutego 2006 r., zatwierdzonych przez Międzynarodową Konferencję Pracy w Genewie w dniu 5 czerwca 2018 r. (Dz. U. 2020 poz. 2241).**

Konwencja o pracy na morzu, przyjęta dnia 23 lutego 2006 r. (Maritime Labour Convention - Konwencja MLC), stanowi jeden z najważniejszych dokumentów przyjętych w ostatnich latach w ramach Międzynarodowej Organizacji Pracy. Jest powszechnie znana jako „karta praw marynarzy” – (seafarers’ bill of rights), ponieważ w jej postanowieniach w sposób kompleksowy uregulowane zostały międzynarodowe standardy w zakresie zapewnienia odpowiednich warunków zatrudnienia marynarzy. Konwencja weszła w życie dnia 20 sierpnia 2013 r. i wiąże 97 państw, w tym Polskę.

Konwencja MLC składa się z trzech różnych, ale powiązanych części: Artykułów, Prawideł i Kodeksu. Artykuły i Prawidła ustanawiają podstawowe prawa, zasady i zobowiązania podmiotów ratyfikujących Konwencję MLC, natomiast Kodeks zawiera szczegóły wdrażania Prawideł. Poprawki z 2018 r. wprowadzają zmiany do tekstu Kodeksu polegające na dodaniu:

- obowiązku zapewnienia ciągłości obowiązywania marynarskiej umowy o pracę podczas przetrzymywania marynarza na statku lub poza nim na skutek piractwa lub zbrojnej napaści na statki,

<sup>1</sup> w art. 6 i w art. 7.

<sup>2</sup> Dz. U. z 2021 r. poz. 985.

<sup>3</sup> Dz. U. z 2021 r. poz. 1704.



niezależnie od tego, czy upłynął okres, na jaki umowa była zawarta lub czy strona umowy powiadomiła o jej zawieszeniu lub wypowiedzeniu;

- obowiązku zapewnienia wypłacania wynagrodzenia i innych należności marynarzowi w przypadku, gdy jest on przetrzymywany na statku lub poza nim na skutek piractwa lub zbrojnej napaści na statki;

Wprowadzono także zmiany w zakresie prawa do repatriacji, które może wygasnąć, jeśli marynarze nie upomną się o nią w rozsądnym czasie, zdefiniowanym przez krajowe przepisy ustawowe, wykonawcze lub zbiorowe układy pracy, z wyjątkiem przypadku, gdy są oni przetrzymywani na statku lub poza nim w wyniku piractwa lub zbrojnej napaści na statki.

- **Ustawa z dnia 27 października 2020 r. o ratyfikacji Konwencji o ochronie podwodnego dziedzictwa kulturowego, przyjętej w Paryżu dnia 2 listopada 2001 r. (Dz. U. poz. 2201).**

Działania na rzecz ochrony i zachowania dla przyszłych pokoleń dziedzictwa kulturowego ludzkości są podejmowane przez społeczność międzynarodową już od bardzo wielu lat, przede wszystkim w ramach Organizacji Narodów Zjednoczonych dla Wychowania, Nauki i Kultury (UNESCO). Polska aktywnie w nich uczestniczy, będąc stroną zarówno Konwencji w sprawie ochrony światowego dziedzictwa kulturalnego i naturalnego, przyjętej w Paryżu dnia 16 listopada 1972 r., jak i Konwencji UNESCO w sprawie ochrony niematerialnego dziedzictwa kulturowego, sporządzonej w Paryżu dnia 17 października 2003 r. Ustawa z dnia 27 października 2020 r. pozwala na ratyfikację trzeciej z przyjętych pod egidą UNESCO konwencji dotyczących ochrony światowego dziedzictwa kulturowego, której postanowienia koncentrują się na współpracy państw w zakresie ochrony tej części dziedzictwa, która spoczywa na dnie mórz i oceanów. Współpraca ta jest niezbędna, ponieważ wiele cennych obiektów należących do tej kategorii jest narażonych na zniszczenie lub grabież ze względu na swoją niezwykle wysoką wartość zarówno historyczną i kulturową, jak i materialną.

W Konwencji uregulowano szczegółowo zakres obowiązków państw w odniesieniu do podwodnego dziedzictwa kulturowego znajdującego się w obrębie poszczególnych stref morskich, zarówno tych będących pod ich pełną lub częściową jurysdykcją, jak i stanowiących tzw. obszar międzynarodowy. Wśród podstawowych zasad ochrony przyjęto jako priorytet zachowanie podwodnego dziedzictwa in situ – a zatem tam, gdzie ono się znajduje. Komercyjne wykorzystywanie podwodnego dziedzictwa kulturowego zostało zabronione. Przewidziano także m.in. szeroko zakrojony obowiązek współpracy państw w zakresie wymiany informacji, a także szkoleń w zakresie archeologii podwodnej. Związanie się przez Rzeczpospolitą Polską Konwencją umożliwi włączenie się w działania na rzecz zachowania dla przyszłych pokoleń podwodnego dziedzictwa kulturowego na poziomie globalnym, ale także wzmocni jej pozycję w zakresie wyznaczania standardów i dobrych praktyk w odniesieniu do ochrony podwodnego dziedzictwa kulturowego znajdującego się na obszarze Morza Bałtyckiego.

- **Ratyfikacja Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, 2004, sporządzonej w dniu 13 lutego 2004 r. w Londynie, zwaną Konwencją BWM.**

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej dnia 19 lutego 2020 r. ratyfikował Międzynarodową konwencję o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, 2004, sporządzoną w Londynie dnia 13 lutego 2004 r. (Konwencja BWM), która w stosunku do Polski weszła w życie w dniu 26 listopada 2020 r. Celem Konwencji BWM jest zapobieganie, zmniejszanie oraz w miarę możliwości wyeliminowanie przenoszenia przez statki gatunków obcych i patogenów przez kontrolowanie oraz zarządzanie wodami balastowymi i osadami.

Konwencja zawiera główne postanowienia dotyczące kontroli i postępowania ze statkowymi wodami balastowymi i osadami. Załącznik do Konwencji BWM stanowiący jej integralną część, określa standardy techniczne i wymagania w zakresie kontroli i postępowania ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, wymienione w rozdziałach A-E (postanowienia ogólne; wymagania dla statków dotyczące postępowania z wodami balastowymi i kontroli; wymagania specjalne na niektórych obszarach; standardy postępowania z wodami balastowymi; wymagania dla przeglądów i wydawania

certyfikatów postępowania z wodami balastowymi). W uzupełnieniach do Konwencji BWM są zawarte wzory wymaganych dokumentów.

Na podstawie Rezolucji 1. przyjętej przez Międzynarodową konferencję dyplomatyczną w sprawie postępowania z wodami balastowymi, która odbyła się w dniach 9–13 lutego 2004 r., w celu uzupełnienia środków ochrony w niej przewidzianych, a także ułatwienia państwom, armatorom i portom jednolitego wdrażania wymogów konwencji BWM, zostały opracowane również wytyczne techniczne do konwencji BWM (IMO BWM Guidelines G1–G14 wraz z dodatkowymi rezolucjami, m.in. wytycznymi dla inspekcji państwa portu przyjętymi rezolucją MEPC.252(67)).

Ratyfikacja Konwencji BWM stanowi istotny krok w kierunku zwiększenia poziomu ochrony środowiska morskiego. Przede wszystkim włącza Polskę do grupy państw, które zobowiązują się do podjęcia kompleksowych działań zmierzających do pełnego i skutecznego zapobiegania wprowadzaniu i rozprzestrzenianiu się szkodliwych organizmów wodnych oraz patogenów przenoszonych w wodach balastowych statków. Działanie to jest w szczególności istotne z perspektywy konieczności ochrony wrażliwego ekosystemu Morza Bałtyckiego.

Ratyfikacja konwencji BWM przez Polskę umożliwiła wdrożenie przepisów i procedur dotyczących postępowania z wodami balastowymi ze statków w polskich obszarach morskich oraz ze statków podnoszących polską banderę na wodach międzynarodowych.

- **Zarządzenie nr 150 Prezesa Rady Ministrów z dnia 25 września 2020 r. w sprawie powołania Międzyresortowego Zespołu do spraw zagrożeń wynikających z zalegających w obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej materiałów niebezpiecznych.**

W 2020 r. realizowano prace legislacyjne nad projektem zarządzenia Prezesa Rady Ministrów zmieniającym zarządzenie w sprawie powołania Międzyresortowego Zespołu do spraw zagrożeń wynikających z zalegających w obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej materiałów niebezpiecznych. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej mając na względzie możliwy wpływ na środowisko morskie zalegających na dnie Morza Bałtyckiego materiałów niebezpiecznych przygotował zarządzenie w sprawie powołania międzyresortowego zespołu do spraw zagrożeń wynikających z zalegających w obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej materiałów niebezpiecznych. Zadaniem zespołu będzie ocena ryzyka związanego z występowaniem zagrożeń wynikających z zalegania w obszarach morskich RP materiałów niebezpiecznych, w tym przygotowanie oraz przedstawienie do akceptacji Radzie Ministrów szczegółowego planu działania administracji publicznej oraz jednostek nadzorowanych i podległych w odniesieniu do zalegających w obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej bojowych środków trujących i produktów ich rozpadu, broni konwencjonalnej oraz zalegającego we wrakach paliwa i substancji ropopochodnych wraz ze wskazaniem podmiotów odpowiedzialnych za realizację zadań, przedstawieniem harmonogramu realizacji tych zadań oraz przewidywanymi nakładami finansowymi na ich realizację. W prace zespołu oprócz ministra właściwego ds. gospodarki morskiej, Szefa Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, Ministra Klimatu i Środowiska oraz Ministra Obrony Narodowej, włączeni są również ministrowie innych kluczowych resortów. Zarządzenie oznaczone nr 150 zostało opublikowane w Monitorze Polskim z 2020 r. pod poz. 887. W związku z przeprowadzoną rekonstrukcją rządu oraz zniesieniem części ministerstw treść ww. zarządzenia stała się nieaktualna, w wyniku czego zaistniała konieczność aktualizacji zarządzenia. Zakłada się, że działania Zespołu mogą przyczynić się do lepszego rozpoznania obszarów morskich niezbędnych m.in. dla rozwoju morskiej energetyki wiatrowej.

- **Przyjęte rozporządzenia.**
  - Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 9 stycznia 2020 r. w sprawie inspekcji i audytów statku morskiego (Dz. U. poz. 153);
  - Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 15 stycznia 2020 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie utworzenia urzędów morskich, określenia ich siedzib oraz terytorialnego zakresu działania dyrektorów urzędów morskich (Dz. U. poz. 92);

- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 15 stycznia 2020 r. w sprawie zniesienia Urzędu Morskiego w Słupsku (Dz. U. poz. 91);
- Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 7 lutego 2020 r. w sprawie granic Morskiego Portu Wojennego Gdynia (Dz. U. poz. 304);
- Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 7 lutego 2020 r. w sprawie granic Morskiego Portu Wojennego Świnoujście (Dz. U. poz. 303);
- Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 7 lutego 2020 r. w sprawie granic Morskiego Portu Wojennego Hel-Zachód (Dz. U. poz. 302);
- Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 7 lutego 2020 r. w sprawie granic Morskiego Portu Wojennego Ustka (Dz. U. poz. 301);
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 4 marca 2020 r. w sprawie wykazów obszarów pasażerskiej żeglugi krajowej (Dz. U. poz. 451);
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 22 kwietnia 2020 r. w sprawie szczegółowego wykazu składników wyposażenia statku, których zakup jest refinansowany, oraz ich liczby przypadającej na jeden statek (Dz. U. poz. 753);
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 22 kwietnia 2020 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie zwolnienia statku z wymagań w zakresie wyposażenia i konstrukcji lub zastosowania środków równoważnych (Dz. U. poz. 760);
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 27 kwietnia 2020 r. w sprawie granicy portu morskiego w Gdyni (Dz. U. poz. 822);
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 maja 2020 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie (Dz. U. poz. 894);
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 28 maja 2020 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji (Dz. U. poz. 1019);
- Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 10 czerwca 2020 r. w sprawie granic Morskiego Portu Wojennego Kołobrzeg (Dz. U. poz. 1097);
- Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 10 czerwca 2020 r. w sprawie granic Morskiego Portu Wojennego Dziwnów (Dz. U. poz. 1089);
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 19 czerwca 2020 r. w sprawie utworzenia obwodów głosowania na polskich statkach morskich w wyborach Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. poz. 1079);
- Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 26 czerwca 2020 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie przepływu okrętów wojennych obcych państw przez polskie morze terytorialne oraz warunków wejścia tych okrętów na polskie morskie wody wewnętrzne (Dz. U. poz. 1181);
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 1 września 2020 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie wymiarów i okresów ochronnych organizmów morskich poławianych przy wykonywaniu rybołówstwa rekreacyjnego oraz szczegółowego sposobu i warunków wykonywania rybołówstwa rekreacyjnego (Dz. U. poz. 1528);
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2020 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie sposobu organizacji zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu (Dz. U. poz. 1622);

- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 13 listopada 2020 r. w sprawie ustanowienia Pełnomocnika Rządu do spraw gospodarki wodą oraz inwestycji w gospodarce morskiej i wodnej (Dz. U. poz. 2015);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 grudnia 2020 r. w sprawie przekazywania informacji na temat aktualnej ilości wód balastowych oraz przeprowadzonych operacji balastowych na statku (Dz. U. poz. 2290);
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 16 grudnia 2020 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie szczegółowego sposobu podziału ogólnych kwot połowowych i dodatkowych kwot połowowych (Dz. U. poz. 2284);
- Rozporządzenie Ministra Finansów, Funduszy i Polityki Regionalnej z dnia 23 grudnia 2020 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie udzielania regionalnej pomocy inwestycyjnej dla mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców na inwestycje w zakresie budownictwa okrętowego w ramach regionalnych programów operacyjnych na lata 2014-2020 (Dz. U. poz. 2358);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 grudnia 2020 r. w sprawie stanowisk, zaszeregowania, kwalifikacji oraz szczegółowych warunków wynagradzania pracowników izb morskich (Dz. U. poz. 2425);
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 31 grudnia 2020 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie szczegółowego sposobu podziału ogólnych kwot połowowych i dodatkowych kwot połowowych (Dz. U. z 2021 r. poz. 6).

#### Prace legislacyjne związane z projektami aktów prawnych prowadzone w 2020 roku.

- **Projekt ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów ze statków.**

W 2020 r. rozpoczęto 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, zmieniająca dyrektywę 2010/65/UE i uchylająca dyrektywę 2000/59/WE.

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 zanieczyszczeniu morza przez statki sporządzonej w Londynie dnia 2 listopada 1973 r.

Projekt ustawy przewiduje między innymi rozszerzenie zakresu definicji „odpadów ze statków” w celu objęcia nią wszelkich odpadów powstających na statkach. Projekt ustawy nakłada na porty i przystanie morskie obowiązek utrzymania odpowiednich urządzeń odbiorczych (dostosowanych do kryteriów wyszczególnionych w dyrektywie), odbioru odpadów ze statków oraz wydania pokwitowania. Przepisy również przewidują zobowiązanie portów i przystani morskich do opracowywania planów odbioru odpadów, obowiązek przedkładania co dwa lata raportów oraz inne obowiązki informacyjne. Projekt ustawy również implementuje zasady naliczania opłat za odbiór odpadów ze statków przewidzianych przez dyrektywę.

- **Projekt ustawy o zmianie ustawy o pracy na morzu.**

W 2020 r. rozpoczęto prace legislacyjne, których celem jest implementacja do polskiego prawa zmian wynikających z Poprawek do Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. (Konwencja MLC), które zostały przyjęte przez Specjalny Trójstronny Komitet w dniu 27 kwietnia 2018 r., a następnie zostały zatwierdzone przez Międzynarodową Konferencję Pracy w dniu 5 czerwca 2018 r. Przedmiotowe poprawki weszły w życie w dniu 26 grudnia 2020 r., z uwagi na brak sprzeciwu więcej niż 40% państw - stron Konwencji. W takiej sytuacji uznaje się zmiany w Konwencji za wiążące dla państw - sygnatariuszy.

Poprawki z 2018 r. do Konwencji MLC, będące podstawą nowelizacji polskiej ustawy o pracy na morzu, co do zasady mają na celu zabezpieczenie praw pracowniczych marynarzy w sytuacji ataku piratów lub zbrojnej napaści na statek i spowodowanego nim wymuszonego uwięzienia marynarzy na statku lub poza nim. Poprawki mają zapewnić ciągłość marynarskiej umowy o pracę podczas uwięzienia marynarza na statku lub poza nim na skutek piractwa lub zbrojnej napaści na statek, niezależnie od tego, czy upłynął okres na jaki umowa była zawarta lub czy strona umowy powiadomiła o jej zawieszeniu lub wypowiedzeniu.

Obok implementacji Poprawek z 2018 r. do Konwencji MLC celem projektu ustawy jest przede wszystkim poprawa funkcjonowania i czytelności ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. 2020 poz. 1353 oraz z 2021 r. poz. 1653) poprzez naniesienie korekt zgodnych z obowiązującymi przepisami międzynarodowymi i krajowymi, będącymi wynikiem kilkuletniej praktyki w stosowaniu jej przepisów. Dokonano m.in. szeregu zmian dotyczących kwestii organizacyjnych i administracyjnych w zakresie procedury wydawania świadectw zdrowia, czy dokonywania wpisów w książeczkach żeglarskich. Zmiany te zostały wypracowane przez Zespół Trójstronny do spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego.

- **Projekt ustawy o zmianie ustawy o podatku akcyzowym oraz niektórych innych ustaw.**

W 2020 r. prowadzono prace legislacyjne nad projektem ustawy o zmianie ustawy o podatku akcyzowym oraz niektórych innych ustaw. Przedmiotowy projekt rozszerza 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 projekt wprowadza 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 oraz z 2022 r. poz. 835).

Jednocześnie w 2020 r. trwały prace nad następującymi projektami rozporządzeń Ministra Infrastruktury w sprawach:

- **przekazywania informacji na temat aktualnej ilości wód balastowych oraz przeprowadzonych operacjach balastowych na statku zmierzającym do portu znajdującego się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;**

Przepisy rozporządzenia mają na celu ujednoczenie zakresu przekazywanych informacji oraz umożliwią kontrolę nad operacjami balastowymi na statkach przebywających w polskich obszarach morskich.

- **wzoru wniosku o udzielenie statkowi podróżującemu pomiędzy określonymi portami lub miejscami lub statkowi eksploatowanemu wyłącznie pomiędzy określonymi portami lub miejscami zwolnienia, o którym mowa w prawie A-4 załącznika do Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, 2004, sporządzonej w dniu 13 lutego 2004 r. w Londynie;**

Przepisy rozporządzenia zostały sporządzone w celu zapewnienia kompletności i przejrzystości informacji związanej z udzielaniem statkom zwolnień na podstawie prawidła A-4 Konwencji BWM w załączniku do rozporządzenia określono wzór wniosku w sprawie udzielenia zwolnienia. Wzór wniosku został opracowany na podstawie wytycznych Międzynarodowej Organizacji Morskiej opublikowanych w formie rezolucji Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego MEPC.289 (71), przyjętej

w dniu 7 lipca 2017 r. dotyczących oceny ryzyka zgodnie z prawidłem A-4 Załącznika do Konwencji BWM (2017 Guidelines for risk assessment under regulation A-4 of the BWM Convention (G7)).

– **rozwiązań równoważnych z wymaganiami Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, 2004, sporządzonej w dniu 13 lutego 2004 r. w Londynie, dla statków wskazanych w prawidło A-5 załącznika do tej Konwencji,**

Przepisy rozporządzenia mają na celu ujednoczenie krajowych przepisów ze standardami międzynarodowymi Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), a także zapewnienie odpowiedniego poziomu ochrony środowiska morskiego przed wprowadzaniem gatunków obcych lub patogenów w polskich obszarach morskich w wyniku operacji balastowych przeprowadzanych na ww. statkach.

Wyżej wymienione akty prawne zostały opracowane na podstawie przepisów ustawy upoważniającej, tj. ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2020 r. poz. 1955 oraz z 2022 r. poz. 1250) implementującej do polskiego porządku prawnego wymogi Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, przyjętej w Londynie w dniu 13 lutego 2004 r.

• **Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie przyjęcia planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000.**

W 2020 r. przystąpiono do prac legislacyjnych mających na celu przyjęcie w drodze rozporządzenia planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich. Art. 15 ust. 3 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/89/UE z dnia 23 lipca 2014 r. ustanawiającej ramy planowania przestrzennego obszarów morskich (Dz. Urz. UE L 257 z 28.08.2014, str. 135) nałożył na każde państwo członkowskie UE obowiązek opracowania planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich jak najszybciej, a najpóźniej do dnia 31 marca 2021 r.

Plan został opracowany zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 17 maja 2017 r. w sprawie wymaganego zakresu planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej (Dz. U. poz. 1025). Proces planistyczny mający na celu opracowanie projektu planu został przeprowadzony z zastosowaniem podejścia ekosystemowego, w konsultacji z interesariuszami oraz z wykorzystaniem najlepszych dostępnych danych i informacji. Plan określa sposoby zagospodarowania przestrzeni morskiej i rozstrzyga potencjalne konflikty między nimi.

W 2020 r. projekt rozporządzenia w sprawie przyjęcia planu został wpisany do wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów.

Plan obejmuje powierzchnię około 97% polskich obszarów morskich i stanowi kompleksową regulację w zakresie morskiego planowania przestrzennego. W planie uwzględniono ważne pozwolenia na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich oraz pozwolenia na układanie i utrzymywanie podmorskich kabli i rurociągów na morskich wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym wydawane na podstawie przepisów ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej. Część tekstowa planu uwzględnia rozmieszczenie granic stref zamkniętych dla żeglugi i rybołówstwa oraz opis ogłaszanych okresowo stref niebezpiecznych dla żeglugi i rybołówstwa, ustanawianych ze względu na potrzeby obronności lub bezpieczeństwa państwa.

Plan obejmuje wody w części odnoszącej się do polskiej wyłącznej strefy ekonomicznej wraz ze strefą przyległą i morzem terytorialnym Rzeczypospolitej Polskiej oraz morskie wody wewnętrzne przylegające do morza terytorialnego położone pomiędzy linią podstawową morza terytorialnego i linią brzegu morskiego wraz z morskimi wodami wewnętrznymi Zatoki Gdańskiej. Plan nie obejmuje wód Zalewu Szczecińskiego, Wiślanego i Zalewu Kamieńskiego oraz tych znajdujących się w granicach portów.

- **Rozporządzenie Ministra Infrastruktury zmieniające rozporządzenie w sprawie książeczki żeglarskiej.**

W 2020 r. rozpoczęto prace legislacyjne, których celem jest uelastycznienie zasad składania przez marynarzy wniosków o wydanie lub wymianę książeczki żeglarskiej. Zgodnie z § 2 ust. 6 rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 30 maja 2016 r. w sprawie książeczki żeglarskiej (Dz. U. poz. 810 oraz z 2021 r. poz. 1015), wniosek o wydanie książeczki składany w postaci elektronicznej wymagał podpisu bezpiecznym podpisem elektronicznym, weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu. Ten wymóg podczas trwającej pandemii SARS-CoV-2 był ogromnym utrudnieniem dla marynarzy, którzy wniosek o wydanie książeczki żeglarskiej chcieliby złożyć w postaci elektronicznej, a nie posiadają wymaganego podpisu elektronicznego. Wymóg posiadania bezpiecznego podpisu elektronicznego, weryfikowanego przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu sprawił, że w ostatnich trzech latach jedynie pięć osób skorzystało z takiej formy złożenia wniosku. Skutkowało to koniecznością osobistego załatwiania spraw, co wiązało się z dwoma wizytami w urzędzie morskim w celu złożenia wniosku oraz odbioru gotowego dokumentu wraz z unieważnieniem poprzedniej książeczki żeglarskiej.

W sytuacji, gdy wnioski o wydawanie dokumentów kwalifikacyjnych potwierdzających kwalifikacje marynarzy i uprawniających ich do pracy na statku mogą być składane przez platformę ePUAP w postaci elektronicznej i uwierzytelniane podpisem zaufanym, wymóg osobistego stawiennictwa w urzędzie morskim lub posiadania podpisu kwalifikowanego w celu załatwienia spraw związanych z wydaniem książeczki żeglarskiej jest dla marynarzy dużym obciążeniem.

Ponadto, projekt przewiduje dostosowanie nazewnictwa stosowanego w rozporządzeniu do zmian wynikających ze zmian w systemie oświaty. Dostosowuje również wymogi odnośnie załączników składanych wraz z wnioskiem o wydanie książeczki żeglarskiej przez małoletnich uczniów szkół ponadpodstawowych do wymogów ustawy z dnia 13 lipca 2006 r. o dokumentach paszportowych (Dz. U. z 2022 r. poz. 197 i 350).

- **Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie oceny wniosków złożonych w postępowaniu rozstrzygającym.**

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie oceny wniosków złożonych w postępowaniu rozstrzygającym stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 27g ust. 2 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2022 r. poz. 457, 1079 i 1250). Przepis upoważniający został dodany do tejże ustawy w art. 92 pkt 6 ustawy z dnia 17 grudnia 2020 r. o promowaniu wytwarzania energii elektrycznej w morskich farmach wiatrowych.

Podstawowym celem projektu jest ustalenie przejrzystych, szczegółowych kryteriów oceny wniosków w postępowaniu rozstrzygającym, jasnej punktacji za te kryteria oraz zakresu informacji i dokumentów pozwalających na ustalenie spełnienia przez wnioskodawców kryteriów w postępowaniu rozstrzygającym. Ponadto projekt zawiera regulację minimum kwalifikacyjnego oraz sposobu ustalania najistotniejszego kryterium oceny wniosków w postępowaniu rozstrzygającym.

Ocena wniosków w postępowaniu rozstrzygającym dokonywana była na podstawie ogólnego przepisu ustawy o obszarach morskich, który jedynie ustanawiał otwarty katalog kryteriów oceny wniosków. Kwestie punktacji, szczegółowych kryteriów, czy minimum kwalifikacyjnego pozostawały poza sferą regulacji. Panująca sytuacja rynkowa, szczególnie w branży morskiej energetyki wiatrowej, pokazuje, że takie rozwiązania są niewystarczające i konieczne są bardziej szczegółowe regulacje w tym zakresie, w celu zapewnienia konkurencyjności i transparentności.

Projekt został opracowany i uzgodniony wewnętrznie w Ministerstwie Infrastruktury w listopadzie 2020 r. W dniu 1 grudnia 2020 r. projekt został skierowany do uzgodnień międzyresortowych, opiniowania i konsultacji publicznych z terminem na zgłaszanie uwag do końca grudnia. W pracach nad projektem uczestniczyło wiele resortów i instytucji, a w odpowiedzi na uzgodnienia Ministerstwo Infrastruktury otrzymało uwagi do projektu m.in. od Ministra Klimatu i Środowiska, Ministra Obrony Narodowej,

Ministra Aktywów Państwowych, ale także od licznych podmiotów z branży morskiej energetyki wiatrowej.

## DZIAŁANIA RZĄDU RP W 2020 ROKU W ZAKRESIE POLITYKI MORSKIEJ.

Realizacja priorytetowych zadań na rzecz rozwoju gospodarki morskiej.

Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku.

Przyjęty w dniu 17 września 2019 r. przez Radę Ministrów „Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku” określił cele i priorytety rozwojowe polskich portów, wskazał najważniejsze kierunki ich rozwoju, a także wyznaczył konkretne przedsięwzięcia inwestycyjne do realizacji. Wśród najważniejszych inwestycji ujętych w programie znalazły się m.in. budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską, modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m oraz budowa Portu Centralnego w Gdańsku, Portu Zewnętrznego w Gdyni i Terminala Kontenerowego w Świnoujściu.

Odpowiedzialne za realizację programu Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, a następnie Ministerstwo Infrastruktury kontynuowało działania na rzecz wypracowania pełnego modelu monitorowania jego realizacji, zgodnie z postanowieniami dokumentu, w tym m.in. przygotowywanie przez resort rocznych szczegółowych sprawozdań z wykorzystaniem informacji od wszystkich interesariuszy zaangażowanych w realizację programu.

W 2020 r. kontynuowano realizację projektów inwestycyjnych ujętych w planie finansowym „Programu rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku”, a także pozostałych działań, które wpisują się w kierunkowo przyjęte założenia programowe. Zarządy portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, tj. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A., Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. oraz Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. prowadziły działania na rzecz sztabowych projektów w skali całego sektora morskiego w Polsce, tj. Budowa Portu Centralnego w Gdańsku, Budowa Portu Zewnętrznego w Gdyni oraz Budowa Terminala Kontenerowego w Świnoujściu.

- **Port Centralny** - wykonawca usługi na „Doradztwo dla partnera publicznego w przygotowaniu projektu partnerstwa publiczno-prywatnego dla inwestycji pn. „Budowa Portu Centralnego w Morskim Porcie w Gdańsku wraz z opracowaniem Studium Wykonalności dla ww. inwestycji” dokonała korekty swoich opracowań w ramach Etapu I po uwagach wniesionych przez Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. (ZMPG S.A.) w marcu 2020 r. Ostatecznie skorygowane opracowania zostały odebrane na podstawie „Protokołu ostatecznego odbioru Etapu I - Przeprowadzenie wstępnych analiz przedrealizacyjnych na podstawie Umowy nr 030/IN/2019 z dnia 18.07.2019 r.”

W dniu 10 czerwca 2020 r. Zarząd podjął uchwałę, w której postanowił wyrazić zgodę na niewzywanie Wykonawcy do rozpoczęcia realizacji Etapu II - Przeprowadzenie analiz przedrealizacyjnych umowy nr 030/IN/2019 z dnia 18.07.2019. Zgodnie z ustaleniami przedstawicieli komórek organizacyjnych ZMPG S.A. oraz Zarządu z dnia 3 czerwca 2020 r., decyzja o realizacji II Etapu umowy została odsunięta w czasie. W dniu 18 września 2020 r. zostało ogłoszone postępowanie konkursowe, mające na celu wyłonienie dzierżawców terenów, które powstaną w wyniku zalądowania obszaru morskiego położonego w granicach administracyjnych portu na wodach Zatoki Gdańskiej z terminem składania ofert do dnia 18 grudnia 2020 r.

- **Port Zewnętrzny** - prowadzono prace w ramach trzech głównych zadań, tj. w ramach procedury partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP), w ramach oceny oddziaływania inwestycji na środowisko oraz w ramach realizacji komplementarnej inwestycji w postaci budowy falochronów Portu Gdynia. Ponadto, trwały prace dotyczące opracowania i odbioru pozostałej dokumentacji oraz związane z budową Drogi Czerwonej w Gdyni. W ramach formuły PPP pierwszym ważnym produktem projektu było opracowanie Oceny Efektywności oraz przeprowadzenie testowania rynku. Potwierdzono zainteresowanie rynkowe projektem, jego ekonomiczną efektywność oraz uzasadnienie do realizacji w formule PPP, jako optymalnej ścieżki dla dużych i skomplikowanych projektów infrastrukturalnych. Kolejnym kamieniem



milowym było ogłoszenie naboru do udziału w Dialogu Konkurencyjnym, który stanowi pierwszy ważny etap wyboru inwestora prywatnego dla inwestycji. W ramach PPP wykonano też Studium Wykonalności, stanowiące aktualizację analiz z Oceny Efektywności, przy jednoczesnym uwzględnieniu zmian w otoczeniu inwestycji. Studium po raz kolejny potwierdziło wnioski z Oceny Efektywności.

W ramach oceny oddziaływania inwestycji na środowisko uzyskano szereg analiz, w tym ocenę wpływu ruchów rumowiska na wody zgodnie z Ramową Dyrektywą Wodną oraz na prawdopodobieństwo występowania poważnych awarii w porcie. Oceniono stan osadów dennych i przeprowadzono znaczną część prac w ramach oceny wpływu Portu Zewnętrznego na tarliska i narybek ryb komercyjnych. Zrealizowano ok. 90% prac związanych z wykonaniem oraz odbiorem Raportu o Oddziaływaniu Inwestycji na Środowisko. Strategicznym kamieniem milowym dla realizacji inwestycji oraz rozwoju Portu Gdynia było uzyskanie finansowania budowy falochronów portu z budżetu państwa. W październiku 2020 r. finansowanie zostało zagwarantowane ustawowo, a w grudniu 2020 r. doszło do emisji obligacji o wartości ok. 672 mln zł i przekazanie ich na rachunek Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. Osiągnięto także istotne porozumienie dla projektu, tj. uzgodnienie przebiegu Drogi Czerwonej z Gminą Miasta Gdyni, która jest kluczową arterią łączącą Port Gdynia oraz przyszły Port Zewnętrzny z siecią dróg ekspresowych.

W 2020 r. przeprowadzono odbiory innych elementów projektu. Ważnym etapem były konsultacje społeczne, które potwierdziły pozytywne nastawienie społeczności lokalnej do inwestycji, a Zarządowi Morskiego Portu Gdynia S.A. pozwoliły na dostosowanie inwestycji do potrzeb mieszkańców. Odebrano również projekt robót geologicznych na dnie w rejonie inwestycji, których przeprowadzenie było niezbędne dla opracowania dokumentacji projektowej budowli hydrotechnicznych. Akademia Marynarki Wojennej oraz Politechnika Gdańska opracowywały dodatkowe analizy oddziaływań konstrukcji Portu Zewnętrznego i ruchu statków na pracę poligonów pomiarowych i demagnetyzacyjnych Marynarki Wojennej. W ramach projektu prowadzona była szeroka kampania marketingowa w mediach krajowych i zagranicznych, a także bieżący monitoring rynku oraz rozmowy biznesowe z kluczowymi interesariuszami.

- **Terminal Kontenerowy** - przygotowano i uzgodniono treść dokumentacji dotyczącej budowy głębokowodnego terminala kontenerowego w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu, w tym w zakresie procedury postępowania mającego na celu zawarcie umowy przedwstępnej zobowiązującej do zawarcia umowy przyrzeczonej o korzystanie z nieruchomości zlokalizowanej w granicach portu morskiego w Świnoujściu, przeznaczonej na prowadzenie terminala kontenerowego zgodnie z koncepcją zaproponowaną i zrealizowaną przez korzystającego. Dokonano uzgodnienia ze Sztabem Generalnym Wojska Polskiego zestawu wymagań dotyczących tzw. Military Mobility, stanowiących część procedury.

Wydana została pozytywna opinia Rady Nadzorczej Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. dla procedury postępowania mającego na celu zawarcie umowy przedwstępnej zobowiązującej do zawarcia umowy przyrzeczonej o korzystanie z nieruchomości zlokalizowanej w granicach portu morskiego w Świnoujściu, przeznaczonej na prowadzenie terminala kontenerowego zgodnie z koncepcją zaproponowaną i zrealizowaną przez korzystającego. W dniu 18 września 2020 r. opublikowano dokumentację i uruchomiono procedurę postępowania mającego na celu zawarcie ww. umowy przedwstępnej. Dokumentacja ogłoszona została w prasie i branżowych portalach internetowych.

Trwały prace związane z przygotowaniem Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, skonsultowanego z Regionalną Dyрекcją Ochrony Środowiska, Urzędem Morskim w Szczecinie oraz Ministerstwem Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, uwzględniającego przepisy i standardy środowiskowe, tj. zapewnienie kompensacji przyrodniczej siedlisk i obszarów objętych formami ochrony przyrody, które w wyniku realizacji inwestycji zostaną przekształcone, a także określenie minimalnego, niezbędnego zajęcia obszarów objętych formami ochrony przyrody na podstawie analiz falowania, analiz rozmieszczenia poszczególnych elementów infrastruktury z uwzględnieniem najkorzystniejszych wariantów środowiskowych przy zachowaniu właściwego skomunikowania inwestycji.

Odnotowano także działania w ramach innych projektów:

- „Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Kanału Dębickiego” - przekazano wykonawcy teren budowy; trwały prace związane z budową pól refulacyjnych na Ostrowie Grabowskim oraz wycinką drzew na Ostrowie Mieleńskim, rozpoznaniem saperskim w części lądowej inwestycji oraz rozbiórką I etapu na nabrzeżu Czeskim;
- „Poprawa dostępu do portu w Szczecinie w rejonie Basenu Kaszubskiego” - podpisano umowę na roboty budowlane; przekazano place budowy dla pierwszych etapów inwestycji; wykonawca rozpoczął prace przygotowawcze na frontach poszczególnych odcinków – w gestii Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.;
- „Budowa publicznego terminalu promowego w Porcie Gdynia” - prowadzenie robót budowlanych;
- „Pogłębianie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia Etapy I i III oraz przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia Etapy II i III” - zakończono roboty budowlane związane z przebudową obrotnicy nr 2, nabrzeży Słowackiego i Włoskiego; trwały prace związane z uzyskiwaniem pozwoleń na budowę dla pogłębiania Kanału Portowego wraz z basenami oraz koniecznymi umocnieniami dna, w trakcie opracowywania była dokumentacja przetargowa – w gestii Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A.;
- „Rozbudowa i modernizacja sieci drogowej i kolejowej w Porcie Zewnętrznym w Gdańsku” - realizowane roboty budowlane – w gestii Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A.

W realizację projektów ujętych w programie zaangażowana była także administracja morska, tj. urzędy morskie. Urząd Morski w Gdyni kontynuował m.in. „Budowę drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” - w ramach realizacji I części zadania inwestycyjnego trwały prace związane z budową portu osłonowego na Zatoce Gdańskiej, budową nabrzeża południowego i połączeniowego, budową kanału żeglugowego przez Mierzęję Wiślaną, wykonaniem śluzy, budową budynku kapitanatu/bosmanatu „Nowy Świat”, wykonaniem mostu północnego i południowego, a także wykonaniem sztucznej wyspy na Zalewie Wiślanym. Ponadto dokonano wyboru najkorzystniejszej oferty na wykonanie robót budowlanych w ramach II części projektu, tj. wykonanie obudowy brzegów rzeki Elbląg wraz z mostem w Nowakowie (w dniu 4 stycznia 2021 r. inni uczestnicy postępowania złożyli odwołania od wyboru Wykonawcy). W ramach projektu „Przebudowa wejścia do Portu Ustka” wykonano koncepcję dla zadania, która wskazała na możliwości wykorzystania portu w Ustce, jako portu serwisowego MFW i portu rybackiego, zlecono i wykonywano przedinwestycyjny monitoring ornitologiczny i ichtiologiczny, a także zlecono wykonanie analizy falowania oraz analizy nawigacyjnej.

Urząd Morski w Szczecinie prowadził działania m.in. w ramach projektu pn. „Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m”. Zasadnicze prace w ramach projektu obejmują dwa odrębne zadania, tj. projektowanie oraz roboty budowlane w zakresie modernizacji toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m oraz modernizację obiektów Bazy Oznakowania Nawigacyjnego Urzędu Morskiego w Szczecinie. Dla zadania dotyczącego modernizacji toru wodnego wykonawca uzyskał 11 decyzji o pozwoleniu na budowę i rozbiórki (I kamień milowy). W 2020 r. zamawiający przekazał wykonawcy kolejne odcinki terenu budowy. Wykonawca kontynuował prace związane z wydobywaniem obiektów ferromagnetycznych i wybuchowych, a także prace rozbiórkowe, budowlane i pogłębiarskie (II kamień milowy). Dla zadania drugiego (tj. modernizacji obiektów Bazy Oznakowania Nawigacyjnego Urzędu Morskiego w Szczecinie) wykonawca prowadził prace rozbiórkowe istniejących obiektów (budynki, wiaty, nabrzeża w basenie gospodarczym) oraz roboty budowlane nowych budynków. W ramach projektu realizowane były również inne umowy dla obsługi obu zadań, tj. Inżynierowie Kontraktów, obsługa prawna oraz działania promocyjno-informacyjne.

Prowadzone były także inne działania o charakterze nieinwestycyjnym, które wpisują się kierunkowo w założenia programu. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. dołączył do inicjatywy Global Compact, największej na świecie inicjatywy skupiającej biznes działający na rzecz realizacji celów zrównoważonego rozwoju. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. przystąpił do deklaracji

Covid-19 największych portów na świecie - poprzez wspólną deklarację sygnatariusze zobowiązani byli do współpracy i zapewnienia, że statki handlowe będą nadal cumować w terminalach portowych w celu przeprowadzania operacji towarowych i utrzymania globalnego łańcucha dostaw. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. brał udział w działaniach wspierających rozwój morskiej Inteligentnej Specjalizacji Pomorza.

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

Przedsięwzięcie realizowane jest w ramach Programu wieloletniego pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską na lata 2016 - 2022”, przyjętego w dniu 24 maja 2016 r. uchwałą nr 57/2016 Rady Ministrów, zmienioną w dniu 24 listopada 2020 r. uchwałą nr 170/2020 Rady Ministrów, która wprowadziła następujące zmiany:

- zwiększenie wartości Programu z kwoty 880 mln zł do kwoty 1 984 mln zł;
- wydłużenie okresu realizacji Programu (z IV kwartału 2022 r. do I kwartału 2023 r.);
- zwiększenie zakresu Programu o:
  - budowę sztucznej wyspy;
  - budowę nowego mostu w Nowakowie;
  - wykonanie obudowy brzegów odcinka rzeki Elbląg na północ od mostu w Nowakowie;
  - zwiększenie długości ścianek szczelnych w obudowie prawego i lewego brzegu rzeki Elbląg na długości toru wodnego;
  - wykonanie zadania pn. „Wejście do portu w Elblągu roboty pogłębiarskie od P1 do P2”;
  - zwiększenie wartości zadania pn. „Zakup pogłębiarki zestaw” o 34,7 mln zł;
  - zastosowanie technologii koagulacji przy wydobyciu i transporcie urobku zanieczyszczonego z robót czerpalnych;
  - zastosowanie technologii mostów zwodzonych obrotowych;
  - zastosowanie rozwiązania konstrukcji kierownic stanowiących zabezpieczenie wejścia do kanału żeglugowego od strony Zalewu Wiślanego.

Wykonawcą Programu jest Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni. Minister Infrastruktury sprawuje nadzór nad realizacją Programu. Program finansowany jest w całości ze środków z budżetu państwa. Inwestycja znajduje się na etapie robót budowlanych.

Najważniejsze rezultaty osiągnięte w 2020 roku obejmują:

- oczyszczenie dna z materiałów ferromagnetycznych w tym wybuchowych na obszarze Zalewu Wiślanego w granicach Toru Wodnego i na obszarze Rzeki Elbląg w ramach projektu pn. Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” (2 część zamówienia) – grudzień 2019 r. – marzec 2020 r.;
- podpisanie umowy w sprawie pełnienia funkcji Inżyniera Kontraktu dla projektu pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską – Część 1” – 1 kwietnia 2020 r.;
- podpisanie umowy na sprawowanie nadzoru środowiskowego nad realizacją robót budowlanych w ramach Projektu „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską” – lipiec 2020 r.;
- decyzję Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska z dnia 17.09.2020 r. zmieniającą w części zapisy decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 5 grudnia 2018 r.

W dniu 22 grudnia 2020 r. w przetargu na wykonanie robót budowlanych w ramach projektu pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską – część II dokonano wyboru najkorzystniejszej oferty (firma BUDIMEX S.A.).

Wykonanie w 2020 roku programu wieloletniego pn. „Program ochrony brzegów morskich”.

Program ochrony brzegów morskich przyjęty ustawą z dnia 28 marca 2003 r. o ustanowieniu programu wieloletniego „Program ochrony brzegów morskich” (Dz. U. 2016 poz. 678) ma na celu ochronę najbardziej zagrożonych odcinków brzegu morskiego. Program jest realizowany przez dyrektorów urzędów morskich.

W ramach Programu ochrony brzegów morskich realizowane są zadania dotyczące:

- budowy, rozbudowy i utrzymywania systemu ochrony brzegów morskich przed erozją morską i powodzią od strony morza;
- zapewnienia minimalnych poziomów bezpieczeństwa brzegu morskiego oraz położenia brzegu morskiego po odwodnej stronie granicznej linii ochrony brzegu morskiego określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 37 ust. 1d ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (tj. Dz. U. 2020 poz. 2169);
- monitorowania brzegów morskich, a także wykonywania czynności, prac i badań dotyczących ustalenia aktualnego stanu brzegu morskiego na całej długości polskiego wybrzeża.

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 2020 r. zaplanowano realizację zadań w ramach Programu na 10,74 km linii brzegowej. Na koniec 2020 r. wykonano zabezpieczenia brzegu morskiego przed zjawiskiem erozji i powodzi od strony morza na łącznej długości 12,53 km. Wyższe wykonanie wartości miernika osiągnięto w wyniku wprowadzenia nowych zadań do realizacji w trakcie roku budżetowego.

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

W ustawie budżetowej na rok 2020 zabezpieczono 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.

Planowane do realizacji w 2020 r. działania w ramach Programu obejmowały: sztuczne zasilanie plaż, budowę, remont i utrzymanie trwałych umocnień brzegu oraz monitoring. Działanie te były realizowane w celu zapewnienia minimalnych poziomów bezpieczeństwa brzegu morskiego oraz położenia brzegu morskiego po odwodnej stronie granicznej linii ochrony brzegu morskiego.

Powyższe wydatki zostały zrealizowane w kwocie 33.919 tys. zł, co stanowiło 99,8% kwoty zaplanowanych w 2020 r. środków budżetowych. Środki w wysokości 11 tys. zł nie zostały wydatkowane.

#### URZĄD MORSKI W GDYNI

Urząd Morski w Gdyni zaplanował na realizację zadań 14.630 tys. zł (plan po zmianach), z czego zrealizowano zadania na kwotę 14.598 tys. zł.

#### **Zalew Wiślany**

##### **- Umocnienie brzegowe - Kąty Rybackie, Krynica Morska**

Zakres rzeczowy inwestycji realizowanej na obszarze Kątów Rybackich polegał na budowie muru przeciwpowodziowego o długości ok. 110 m, posadowionego na ścianie szczelnej, o stałej konstrukcji z miejscowymi przepustami oraz przegrodami mobilnymi. Rzędna konstrukcji jest dostosowana do parametrów istniejących budowli ochronnych i zabezpiecza zaplecze przed zjawiskami powodzi

sztormowej. Inwestycja zapewnia kompleksowe zabezpieczenie odcinka brzegu Zalewu Wiślanego w rejonie Kątów Rybackich. Uzyskano pozwolenie na użytkowanie. Zadanie zostało zakończone.

Zadanie w ramach zabezpieczenia przeciwpowodziowego Krynicy Morskiej jest realizowane w ramach projektu współfinansowanego przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 - 2021 pn. „Zabezpieczenie przeciwpowodziowe Krynicy Morskiej”. Zakres rzeczowy projektu obejmuje m.in. budowę nowych oraz przebudowę istniejących wałów przeciwpowodziowych, jak również montaż mobilnych zapór przeciwpowodziowych.

#### **- Sztuczne zasilanie brzegu w rejonie miejscowości Kadyny (km 30,50 – 32,85)**

W wyniku prowadzonych prac zabezpieczono podmyty wał przeciwsztormowy przed erozją i w konsekwencji uszkodzeniem. Sztuczne zasilanie było realizowane na odcinkach km 30,50 - 30,97, km 31,18 - 31,85 oraz km 32,67 - 32,85. W ramach prac wyrefulowano 50 000 m<sup>3</sup>. Zadanie zostało wykonane.

### **Mierzeja Wiślana i Zatoka Gdańska**

#### **- Sztuczne zasilanie w Górkach Wschodnich (km 58,4 – 59,0)**

Realizacja zadania zapewniła uzupełnienie strat na brzegu morskim przy opasce brzegowej. W ramach prac wyrefulowano 50 000 m<sup>3</sup>. Sztuczne zasilanie było realizowane na odcinku km 58,4 - 59,0. Zadanie zostało wykonane.

#### **- Budowa progów podwodnych Gdynia Orłowo**

Inwestycja polega na wykonaniu progów podwodnych, których zadaniem jest częściowe rozproszenie energii falowania oraz przechwycenie rumowiska w celu uzyskania szerokiej i wysokiej plaży. System progów podwodnych dodatkowo utwali sztuczne zasilanie brzegu. Zadanie jest na etapie przygotowania inwestycji do realizacji. W 2020 r. zaplanowano przetarg na sporządzenie projektu koncepcji oraz raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Postępowanie zostało unieważnione ze względu na potrzebę doprecyzowania opisu przedmiotu zamówienia. Zadanie kontynuowane w 2021 r.

#### **- Sztuczne zasilanie w rejonie Gdynia Orłowo (km 80,3 – 80,8)**

W wyniku prowadzonych prac plaża w Orłowie została poszerzona o ok. 40 m na odcinku 600 m. W brzeg morski wbudowano ok. 58 tys. m<sup>3</sup> piasku, wybranego w rejonie mola w Sopocie. Pozwoliło to na uzupełnienie części deficytu osadów na podbrzeżu szacowanego w rejonie Orłowa. Uzyskano bezpieczny profil plaży, która stanowi element systemu ochrony brzegu w tym rejonie. Zadanie zostało zakończone.

#### **- Wykonanie wjazdu technologicznego - Wjazd nr 4 Gdynia Oksywie**

Wskazane wjazdy są wykorzystywane przez służby ochrony wybrzeża w ramach wykonywania statutowych działań Urzędu Morskiego w Gdyni. Zakres inwestycji obejmuje wykonanie nawierzchni drogi płyt drogowych wraz z odwonieniem oraz umocnienie brzegu na km 90,7 w celu zabezpieczenia konstrukcji zjazdu. Zadanie jest na etapie przygotowania inwestycji do realizacji. W 2020 r. odebrano dokumentację projektową. W ramach zadania ogłoszono przetarg na roboty budowlane. Zadanie kontynuowane w 2021 r.

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

Inwestycja polega na wykonaniu opaski brzegowej na km 99,9 – 100,38. 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 2020 r. w ramach zadania zainstalowano magazyny kontenerowe ze sprzętem przeciwpowodziowym w Mechelinkach, które m.in. będą służyć jako magazyny na mobilne zabezpieczenie przeciwpowodziowe. Zadanie kontynuowane w 2021 r.

### **Półwysep Helski**

#### **- 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 H 0-5,5) oraz części centralnej (km H 9,5-19,5). Prace czerpalno – refulacyjne prowadzone są w celu zahamowania postępującej erozji i zachowania ciągłości Półwyspu Helskiego. Długookresowe sztuczne zasilanie szczególnie erodowanych odcinków brzegu Półwyspu Helskiego od strony otwartego morza prowadzi do odtworzenia wydmy i plaż, zapewniając bezpieczeństwo zaplecza, przy założeniu odporności na sztorm stuletni. Ze względu na czasowy charakter uzyskanych rezultatów ochronnych, wynikający z występowania w przybrzeżu niekorzystnego układu erozyjno-akumulacyjnego, prace refulacyjne powinny być wykonywane co roku.

Dla zadania wykonano prace czerpalno-refulacyjne związane ze sztucznym zasilaniem brzegu Półwyspu Helskiego na odcinku nasadowym o kubaturze 190 177 m<sup>3</sup>. Na odcinkach km 0,4 - 1,0; km 7,3 - 7,8; km 11,8 - 12,3. W wyniku refulacji na wskazanych odcinkach zgodnie z dokumentacją projektową odtworzono plażę oraz zmieniono nachylenie skarpy wydmy wzdłużbrzegowej w celu łagodnego połączenia korony wydmy z plażą. Zadanie zostało zrealizowane w zaplanowanym zakresie.

#### **- Wykonanie wjazdu technologicznego - OOW Rozewie**

Wskazane wjazdy są wykorzystywane przez służby ochrony wybrzeża w ramach wykonywania statutowych działań Urzędu Morskiego w Gdyni. Zakres inwestycji obejmuje wykonanie nawierzchni drogi płyt drogowych wraz z odwonieniem oraz umocnienie brzegu na km 12,3 w celu zabezpieczenia konstrukcji zjazdu. Zadanie jest na etapie przygotowania inwestycji do realizacji. W ramach zadania ogłoszono przetarg na roboty budowlane. W 2020 r. odebrano dokumentację projektową. Zadanie kontynuowane w 2021 r.

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

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. Celem inwestycji jest przebudowa podstawy umocnienia brzegu klifowego wraz z narzutem kamiennym w Jastrzębiej Górze. Realizacja inwestycji pozwoli zwiększyć ochronę podstawy klifu przed działaniem fal oraz stateczność zbocza, eliminując możliwość powstania głębokiej powierzchni poślizgu przechodzącej poniżej poziomu morza. W ramach zadania w 2020 r. uzyskano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia oraz zrealizowano dostawy materiałów konstrukcyjnych. Zadanie będzie kontynuowane w 2021 r.

#### **- Remont odwodnienia opaski brzegowej w Rozewiu**

W ramach zadania zostanie wykonany remont odwodnienia opaski brzegowej w Rozewiu, która chroni klif w Rozewiu i rezerwat przyrody Przylądek Rozewski. Zadanie jest na etapie przygotowania inwestycji do realizacji. W 2020 r. opracowano koncepcję projektową i program funkcjonalno-użytkowy. Zadanie jest kontynuowane w 2021 r.

#### **- Monitoring brzegu, badania dotyczące ustalenia aktualnego stanu brzegu morskiego.**

W ramach zadania wykonano kontrole stanu technicznego budowli ochrony brzegów morskich, monitoring brzegu morskiego na podstawie danych uzyskanych metodą lotniczego skanowania laserowego, ortofotomapy oraz profili poprzecznych brzegu morskiego oraz ocenę stateczności klifu w Jastrzębiej Górze.

### **URZĄD MORSKI W SZCZECINIE**

Urząd Morski w Szczecinie zaplanował na realizację zadań 19.370 tys. zł, z czego zrealizowano zadania na kwotę 19.322 tys. zł.

## **Otwarte morze**

### **- Odbudowa zespołu ostróg drewnianych zlokalizowanych na wschód od Portu Darłowo**

Zadanie realizowane w latach 2018 - 2020. Zespół odbudowywanych ostróg leży na km 261,500 - 268,900 brzegu morskiego na wysokości Mierzei Jeziora Kopań. W skład zespołu wchodzi 53 szt. ostróg o średniej długości ok. 110 m. W wyniku sztormów ostrogi uległy uszkodzeniu. Mierzeja jest obszarem szczególnie wrażliwym i charakteryzuje się bardzo dużym tempem erozji. Brak pali w ostrogach generuje niekorzystne dla sedimentacji zaburzenia prądów wzdłuż brzegowych. Efektem wskazanych zjawisk jest zwiększenie tempa erozji brzegu morskiego. Zachodzące procesy mogą lokalnie prowadzić do całkowitego zniszczenia wydmy oraz zalania niskiego zaplecza. W 2020 r. kontynuowano prace zgodnie z projektem, w zakresie: wbijania pali drewnianych w nowo projektowanych ostrogach oraz kleszczenia nadwodnego pali drewnianych w ostrogach. Wykonano również ułożenie siatek antyerozyjnych wypełnionych materiałem kamiennym na wybranych ostrogach. Zadanie zostało zakończone w 2020 r.

### **- Sztuczne zasilanie brzegu morskiego w miejscowości Wicie na odcinku (km 260,49 – 261,19)**

Dla zadania wykonano prace czerpalno - refulacyjne związane ze sztucznym zasilaniem brzegu w miejscowości Wicie o kubaturze 107 880 m<sup>3</sup>. W wyniku refulacji zgodnie z dokumentacją projektową odtworzono plażę oraz zmieniono nachylenie skarpy wydmy wzdłużbrzegowej w celu łagodnego połączenia korony wydmy z plażą. Zadanie zostało zakończone w 2020 r.

### **- Budowa opaski brzegowej w Pogorzeliczy (km 364,30 – 364,48 i 364,52 – 365,48)**

W ramach zadania wykonano zabezpieczenie brzegu opaską narzutową na odcinku zachodniego wybrzeża na km 364,30-364,48 i km 364,52-365,48. Opaska wykonana została z narzutu z naturalnych kamieni łamanych ułożonych na geowłókninie na wyprofilowanej skarpie. Od podnóża skarpy zabezpieczono palisadą z pali drewnianych. Zadanie zostało zakończone w 2020 r.

### **- Przebudowa opasek brzegowych (Ustronie Morskie km 319,463 – 319,700 i 319,700 – 319,814)**

Odstąpiono od realizacji inwestycji z uwagi na brak jej przygotowania do realizacji m.in. brak decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. Uzyskanie stosownych zgód i pozwoleń kluczowych dla rozpoczęcia procesu inwestycyjnego nie było możliwe w 2020 r.

### **- Skanowanie laserowe morskiej strefy brzegowej**

W ramach zadania został wykonany monitoring brzegu morskiego na podstawie danych uzyskanych metodą lotniczego skanowania laserowego i fotogrametrycznych zdjęć lotniczych. Zadanie zostało zakończone w 2020 r.

## **Wykonanie finansowe Programu w 2020 r.**

Od rozpoczęcia realizacji Programu do dnia 31 grudnia 2020 r. zrealizowano zadania na łączną kwotę 573.626 tys. zł, co daje wykonanie wydatków w Programie na poziomie 62,97 %.

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

Celem programu wieloletniego pn. „Utrzymanie dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2019-2028” jest trwałe utrzymanie bezpiecznego dostępu od strony morza do portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki położonych w rejonie ujścia Odry. Tory wodne, których parametry limitują możliwość korzystania z portów przez statki morskie, podlegają stałemu spłycaniu, którego intensywność jest trudna do oszacowania. Dla niezakłóconego funkcjonowania portów niezbędne jest zatem 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 światła nawigacyjnych znaków stałych i pływających, stałe i pływające oznakowanie nawigacyjne oraz łączność światłowodowa Świnoujście-Szczecin.

W 2020 r. w ramach programu zrealizowane zostały następujące zadania:

- montaż systemu odbojowego na nabrzeżu postojowym Bazy Oznakowania Nawigacyjnego w Szczecinie;
- remont Stawy wschodniej Bramy Torowej Nr 1, Stawy Górnej nabieżnika Karsibór oraz Stawy Światła Sektorowego Żuławy;
- odtworzenie i budowa wałów na polu refulacyjnym D oraz prace konserwacyjne na wałach pola refulacyjnego Dębina;
- prace czerpalno-refulacyjne w 2020 r.;
- przegląd podwodny i pomiary geodezyjne ostrogi palisadowej w Karsiborzu;
- badanie skuteczności działania ochrony katodowej budowli hydrotechnicznych;
- remont oznakowania nawigacyjnego (Pomost do Stawy górnej nabieżnika Raduń, Stawa Górna nabieżnika Raduń, Stawa Dolna nabieżnika Raduń);
- wyznaczenie miejsca odkładu urobku w morzu w rejonie Świnoujścia;
- roboty konserwacyjno-remontowe Stawy Górnej Nabieżnika Police;
- odtworzenie wałów na polu refulacyjnym Mańków;
- wymiana systemu odbojowego w Bazie Oznakowania Nawigacyjnego w Szczecinie i Świnoujściu;
- pobór i badanie prób gruntu z dna toru podejściowego do Świnoujścia.

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

W 2020 r. w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (POIŚ) realizowano łącznie 20 projektów morskich, którym przyznano łączne dofinansowanie UE w wysokości 3,9 mld zł. W związku z podpisaniem w dniu 17 lipca 2020 r. Porozumienia dotyczącego rozwiązania Umowy o dofinansowanie projektu pn. „Budowa wielozadaniowego statku ratowniczego dla Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa” pomiędzy Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) a Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa, liczba realizowanych projektów uległa zmniejszeniu.

Projekty morskie mają na celu poprawę konkurencyjności polskich portów morskich głównie poprzez modernizację i rozbudowę infrastruktury portowej i dostępu do portów oraz poprzez inwestycje ograniczające zanieczyszczenia środowiska przez statki, inwestycje dotyczące budowy i modernizacji systemów łączności i nawigacji oraz z zakresu poprawy bezpieczeństwa morskiego. Wsparciem zostały objęte projekty realizowane przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., urzędy morskie w Gdyni i Szczecinie oraz miasta: Szczecin i Świnoujście. W projektach morskich między innymi realizowane są wskaźniki pn. „Długość zbudowanych lub zmodernizowanych nabrzeży w portach morskich” oraz „Długość zmodernizowanych torów wodnych i podejściowych”. Niektóre projekty morskie dodatkowo służą implementacji dyrektyw oraz umów międzynarodowych, jak np. projekt pn. „Budowa infrastruktury portowej do odbioru ścieków sanitarnych ze statków w Porcie Gdynia”, który stanowi realizację Międzynarodowej Konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Konwencja MARPOL), natomiast projekt pn. „Budowa morskiego systemu łączności w niebezpieczeństwie, GMDSS-PL” jest realizowany zgodnie z wytycznymi Międzynarodowej Konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu (Konwencja SOLAS).

Wśród najważniejszych projektów realizowanych w 2020 r. można wymienić następujące projekty:

- **Modernizacja wejścia do portu wewnętrznego (w Gdańsku). Etap IIIA** - projekt Urzędu Morskiego w Gdyni. Wartość projektu: 136,54 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 115,95 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 i wyremontowane nabrzeża Martwej Wisły: Nabrzeże Szyprów (383,0 mb), Nabrzeże Flisaków (307,0 mb), Nabrzeże Retmanów (938,0 mb), Nabrzeże Polski Hak (355,0 mb), Nabrzeże Motławy nr XVIII (531,0 mb).
- **Modernizacja toru wodnego do Portu Północnego w Gdańsku** - projekt Urzędu Morskiego w Gdyni. Wartość projektu: 153,91 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 130,79 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.

- **Pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia. Etap II – Pogłębienie toru podejściowego** - projekt Urzędu Morskiego w Gdyni. Wartość projektu: 70 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 65,53 mln zł. Inwestycja polega na pogłębianiu toru podejściowego do Portu Gdynia do rzędnej 17,00 m (do główek falochronu) oraz poszerzeniu toru podejściowego do 280 m (na długości 3 734 m). Ponadto wykonane zostanie zabezpieczenie trasy światłowodu na projektowanej szerokości toru podejściowego oraz zabezpieczenie (przebudowa) wejścia do portu z pozostawieniem szerokości wejścia głównego 140 m.

- **Zintegrowany system oznakowania nawigacyjnego z elementami e-Navigation** - projekt Urzędu Morskiego w Gdyni. Wartość projektu: 43,21 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 37,73 mln zł. W ramach projektu planowana jest wymiana i modernizacja systemów oznakowania nawigacyjnego stanowiącego infrastrukturę zapewnienia dostępu do portów (w tym do portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w obszarze Zatoki Gdańskiej), tj. modernizacja infrastruktury Bazy Oznakowania Nawigacyjnego do obsługi technicznej znaków nawigacyjnych, rozbudowa krajowej sieci AIS-PL w rejonie Zalewu Wiślanego, modernizacja wybranych elementów systemu VTS Zatoka Gdańska, dostosowanie informatycznych systemów bezpieczeństwa morskiego do zadań związanych z wymianą informacji w ramach sieci europejskich, stworzenie narzędzi dla ustanowienia krajowego systemu e-Navigation oraz rozbudowa i modernizacja infrastruktury telekomunikacyjnej dla potrzeb systemów wymiany informacji i bezpieczeństwa morskiego (w tym relacji statek - ląd).

- **Wymiana taboru pływającego Urzędu Morskiego w Gdyni** - projekt Urzędu Morskiego w Gdyni. Wartość projektu: 80,89 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.

- **Budowa morskiego systemu łączności w niebezpieczeństwie - GMDSS-PL** - projekt Urzędu Morskiego w Gdyni. Wartość projektu: 19 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 16,16 mln zł. Przedmiotem projektu jest budowa morskiego systemu łączności w niebezpieczeństwie zgodnego z wytycznymi Międzynarodowej Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu (zwanym systemem GMDSS - Global Maritime Distress and Safety System). Celem budowy systemu jest stworzenie nowoczesnego systemu łączności radiotelefonicznej, zapewniającego pokrycie obszaru odpowiedzialności za poszukiwanie i ratownictwo oraz polskiej wyłącznej strefy ekonomicznej, opartego na normach i przepisach wynikających ze standardów pracy systemów części lądowej systemu GMDSS.

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

ryzykiem powodziowym. Na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 3 kwietnia 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach wspierających realizację programów operacyjnych w związku z wystąpieniem Covid-19 w 2020 r. (Dz. U. z 2021 r. poz. 986 oraz z 2022 r. poz. 1079) przedłużono okres realizacji projektu o 90 dni (od 30.11.2020 r. do 2.08.2021 r.)

- **Modernizacja toru wodnego Świnoujście - Szczecin do głębokości 12,5 m** - projekt Urzędu Morskiego w Szczecinie. Wartość projektu: 1,44 mld zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 1,22 mld zł. Projekt obejmuje pogłębienie toru Świnoujście - Szczecin do głębokości 12,5 m na odcinku ok. 62 km z równoczesnym jego poszerzeniem do szerokości 100 m w dnie na odcinkach prostych z odpowiednimi poszerzeniami na łukach i odcinkach przejściowych wraz z niezbędnymi korektami geometrii toru wodnego, a także wykonanie mijanek. Ponadto, zakresem projektu objęto również odcinek Kanału Grabowskiego o długości ok. 0,43 km między Obrotnicą Orli Przesmyk i Obrotnicą na Kanale Grabowskim (na wysokości Kanału Dębickiego) oraz odcinek toru wodnego o długości ok. 0,39 km między Nabrzeżem Zbożowym i Obrotnicą Kanał Grabowski/Kanał Dębicki. Wykonane zostaną również następujące roboty: przebudowa (regulacja) skarp brzegowych bez umocnień, niwelacja dna w strefie Świnoujścia (Kanały Piastowski i Mieliński), budowa i przebudowa umocnień brzegowych i budowli hydrotechnicznych wraz z przylegającą infrastrukturą, przebudowa kolidujących sieci branżowych, pogłębienie i poszerzenie 3 obrotnic statków (na wysokości Polic, przy Przesmyku Orlim na Przekopie Mieleńskim u wejścia do Kanału Grabowskiego oraz na połączeniu Kanału Grabowskiego i Basenu Dębickiego).

- **Budowa dwóch wielozadaniowych jednostek pływających** - projekt Urzędu Morskiego w Szczecinie. Wartość projektu: 217,56 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 183,83 mln zł. Jednostki będą pełniły funkcję lodołamaczy, a także służyć do obsługi oznakowania nawigacyjnego, holowania statków, prowadzenia prac hydrograficznych i zwalczania rozlewów. Będą mogły również służyć jako jednostki o funkcjach ratowniczych i przeciwpożarowych, wspomagając w tych zadaniach inne służby.

- **Budowa wielozadaniowego statku ratowniczego dla Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa** - projekt Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa. W dniu 13 grudnia 2017 r. została podpisana umowa pomiędzy Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa oraz Centrum Unijnych Projektów Transportowych na dofinansowanie ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (POLIŚ) budowy wielozadaniowego statku ratowniczego. W związku ze zmianami organizacyjnymi w funkcjonowaniu SAR przeprowadzono ponowną analizę potrzeb Służby, która wykazała, że budowa tego typu jednostki nie jest zasadna. Ponadto wystąpiły opóźnienia w realizacji projektu powodujące realne ryzyko nieukończenia projektu w okresie umożliwiającym jego prawidłowe zamknięcie i rozliczenie. W związku z tym w dniu 17 lipca 2020 r. umowa o dofinansowanie projektu 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: 559,64 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 273 mln zł. W ramach projektu wykonane zostaną następujące prace: przebudowa obrotnicy nr 2 poprzez zwiększenie jej średnicy z 400 m do 480 m wraz z przebudową Nabrzeża Gościnnego oraz przebudowa Nabrzeża Indyjskiego i Nabrzeża Helskiego.

- **Rozbudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia - przebudowa i elektryfikacja** - projekt Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. Wartość projektu: 69,82 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 19,80 mln zł. Przedmiotowe przedsięwzięcie inwestycyjne polega na rozbudowie i modernizacji torów kolejowych prowadzących do bramy intermodalnego terminalu kontenerowego, tj. w szczególności na elektryfikacji trasy, dobudowaniu nowych odcinków torów oraz wyposażeniu jej w nowoczesne systemy kierowania ruchem.

- **Budowa publicznego terminalu promowego w Porcie Gdynia** - projekt Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. Wartość projektu: 292,02 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 116,83 mln zł. Projekt zakłada budowę nowego terminalu promowego we wschodniej części Portu Gdynia wraz

z infrastrukturą towarzyszącą, umożliwiającą sprawną obsługę ładunków i pasażerów oraz poprawę dostępności transportowej portu oraz przebudowę układu komunikacyjnego do wschodniej części Portu Gdynia w obrębie Węzła Ofiar Grudnia '70. Terminal przejmie funkcje dotychczas eksploatowanego, niedużego terminalu na Nabrzeżu Helskim II.

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

- **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: 150,20 mln zł. Projekt obejmuje wykonanie m.in. następujących prac: budowę przystani dalbowej przy Nabrzeżu Dąbrowieckim (wraz z zabezpieczeniem brzegu), przebudowę i rozbudowę (wydłużenie) nabrzeża Katowickiego, przebudowę nabrzeży Chorzowskiego, Chorzowskiego-Uskok i Gliwickiego-Uskok (do głębokości technicznej 12,5 m), wykonanie umocnień wschodniego narożnika Nabrzeża Sosnowieckiego oraz narożników wysp Ostrów Mieleński i Mieleńska Łąka, zamknięcie Basenu Noteckiego pomiędzy nabrzeżami Górnośląskim i Dolnośląskim oraz załadowanie Basenu Noteckiego urobkiem z prac czerpalnych wykonywanych przy przebudowywanych nabrzeżach i na pogłębieniu toru wodnego w Basenie Kaszubskim do głębokości technicznej 12,5 m (we fragmencie Parnicy, przy Nabrzeżu Dąbrowieckim roboty czerpalne zostaną wykonane do uzyskania 10,5 m).

- **Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w portach w Szczecinie i w Świnoujściu** - projekt Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Wartość projektu: 119,29 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 57,60 mln zł. Inwestycja dotyczy budowy nowej i modernizacji istniejącej infrastruktury technicznej obejmującej: sieci wodociągowe, kanalizację sanitarną, kanalizację wód opadowych, zasilanie elektroenergetyczne, sieci teletechniczne, sieć wody przeciwpożarowej oraz system odwadniania terenów. Inwestycja uporządkuje i uzupełni infrastrukturę techniczną we wszystkich rejonach portu w Szczecinie i Świnoujściu, zapewni optymalizację zużycia nośników energii, poprawę sytuacji w zakresie ochrony środowiska i dostosowanie się w tym względzie do obowiązujących norm i przepisów (obecnych, jak i planowanych do wprowadzenia). Cała inwestycja prowadzona będzie etapowo, tak aby tereny portowe mogły nieprzerwanie funkcjonować podczas prowadzonych prac budowlanych.

## Perspektywy rozwoju zrównoważonego transportu żeglugowego w Polsce.

Rozwój portów uzależniony jest między innymi od jakości połączeń zarówno od strony morza, jak i od strony lądu. Porty morskie stanowią jedne z najważniejszych, z punktu widzenia rozwoju gospodarczego Polski, węzły transportowe i huby logistyczne, których potencjał zależy od efektywnej integracji z łańcuchem logistycznym w globalnej wymianie handlowej. Kompleksowe zagospodarowanie dróg wodnych, które przyczyni się do aktywizacji sektora żeglugi śródlądowej będzie miało istotne znaczenie dla pozycji konkurencyjnej portów morskich, a tym samym zwiększy dochody państwa.

W świetle istniejących problemów związanych z nadmiernym obciążeniem infrastruktury dostępowej do portów, tj. kolejowej i drogowej, rozwój transportu wodnego śródlądowego na ich zapleczu umożliwiłby uzyskanie dodatkowych korzyści, m.in. poprzez odciążenie istniejącej infrastruktury oraz zwiększenie efektywności systemu transportowego obsługi portów.

Od lat obroty ładunkowe w portach rosną, dlatego też podejmowane są intensywne działania na rzecz rozwoju współpracy zarządów portów z resortem infrastruktury służące opracowaniu niezbędnych analiz

dla sektora żeglugi śródlądowej. Prowadzone działania zmierzające do aktywizacji transportu wodnego śródlądowego wpisują się również w przedmiot działalności podmiotów zarządzających portami morskimi, określony w art. 7 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich - prognozowanie, programowanie i planowanie rozwoju portu.

Obecnie tylko zespół portowy Szczecin i Świnoujście regularnie obsługuje barki i statki żeglugi śródlądowej. W przypadku obu tych 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.

Jakość śródlądowych dróg wodnych przekłada się bezpośrednio na możliwości regularnego i efektywnego ekonomicznie transportu wodnego śródlądowego. Niewystarczające zagospodarowanie śródlądowych dróg wodnych w Polsce na przełomie ostatnich kilkudziesięciu lat wpłynęło na specyfikę funkcjonowania żeglugi śródlądowej. Do najistotniejszych utrudnień żeglugowych należą zbyt małe głębokości tranzytowe uniemożliwiające regularny przewóz towarów, niewłaściwe parametry mostów drogowych i kolejowych, awarie śluz i jazów oraz długotrwałe przerwy nawigacyjne spowodowane warunkami atmosferycznymi, tj. wysoką i niską wodą oraz zlodzeniem rzek.

W celu przywrócenia roli transportu wodnego śródlądowego i zapewnienia prawidłowego funkcjonowania żeglugi śródlądowej na jak najdłuższych ciągach rzek i na odcinkach dostępnych do portów morskich konieczne jest zapewnienie warunków nawigacyjnych na szlakach żeglugowych dróg wodnych. W tym celu Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, a następnie Ministerstwo Infrastruktury podejmowało działania zmierzające do kompleksowego zagospodarowania dróg wodnych, poprzez planowanie strategiczne i realizację inwestycji, które przyczynią się do eliminacji ww. utrudnień żeglugowych. Działania te można podzielić na programowe (długo i krótkoterminowe) oraz inwestycyjne.

#### [Stan prac na programami rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce.](#)

W 2020 r. Ministerstwo Infrastruktury prowadziło prace nad następującymi programami rozwoju śródlądowych dróg wodnych:

- Krajowy Program Żeglugowy do 2030 r.;
- Program Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej;
- Program Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły.

**Krajowy Program Żeglugowy do 2030 r. (KPŻ2030)** to rządowy dokument, który w perspektywie krótkookresowej określa zadania o charakterze inwestycyjnym i sektorowym na Odrzańskiej Drodze Wodnej i na Drodze Wodnej Rzeki Wisły. Wskazane w nim działania polegają przede wszystkim na usunięciu największych „wąskich gardeł” na śródlądowych drogach wodnych uniemożliwiających prowadzenie transportu ładunków, w tym ładunków ponadgabarytowych, których przemieszczenie przy pomocy innych gałęzi transportu jest znacząco utrudnione. Mając na uwadze charakter projektów inwestycyjnych ujętych w Programie oraz ich dojrzałość projektową zakłada się, że powinny zostać zakończone do 2030 r.

KPŻ2030 ma charakter techniczny i został opracowany dla potrzeb możliwości współfinansowania ze środków UE rozwoju transportu wodnego śródlądowej w perspektywie 2021-2027 oraz określa działania regulacyjne i strategiczne, który należy podjąć dla celów rozwoju rynku żeglugowego w Polsce.

Celem KPŻ2030 jest przywrócenie regularnego i efektywnego transportu wodnego śródlądowego na głównych polskich rzekach. Zostanie on osiągnięty poprzez eliminację „wąskich gardeł”, poprawę bezpieczeństwa transportowego dróg wodnych, wsparcie rozwoju rynku żeglugowego czy aktywizację społeczno-gospodarczą i rozwój partnerstwa na rzecz aktywizacji dróg wodnych.

Zadania inwestycyjne wskazane w dokumencie to m.in.: modernizacja wybranych śluz na rzece Odrze, prace modernizacyjne koryta rzeki Odry i Kanału Gliwickiego, odbudowa zabudowy regulacyjnej na Dolnej Wiśle, a także wdrożenie systemu informacji rzecznej (RIS).

Realizacja inwestycji przyczyni się do wzrostu liczby przetransportowanych ładunków w transporcie krajowym. Na przełomie ostatnich czterech lat doszło do spadku transportowanych ładunków o 61,2%. Wdrożenie zadań określonych w KPŻ2030 powinno zatrzymać trend spadkowy. Według prognoz po realizacji Programu (tj. po 2030 r.) ilość transportowanych ładunków może wzrosnąć nawet o 30% względem roku 2015 (ok. 5 mln ton). Prognozuje się, że największa ilość ładunków będzie transportowana na Odrze, w szczególności na odcinku porty morskie Szczecin i Świnoujście – Republika Federalna Niemiec. Analizy wskazują również na zwiększenie przewozu ładunków w okolicach Wrocławia, Opola i Gliwic. Podobny efekt widoczny będzie na drodze wodnej rzeki Wisły, gdzie transport ładunków potencjalnie będzie odbywał się na odcinku Bydgoszcz - Port Morski Gdańsk oraz w obsłudze portów morskich Gdańsk i Elbląg. Biorąc pod uwagę powyższe, wdrożenie KPŻ2030 przyczyni się do wsparcia zrównoważonego rozwoju transportu w korytarzach Odrzańskiej Drogi Wodnej i Drogi Wodnej Rzeki Wisły, które są przedmiotem prac programowych w długoterminowej perspektywie czasowej. W 2020 r. przeprowadzone zostały m.in. uzgodnienia wewnętrzne dokumentu.

### **Program Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej (PRODW).**

Zgodnie z art. 42a ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, resort infrastruktury wraz z Zarządem Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. prowadził prace związane przygotowaniem Programu Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej (PRODW). Długoterminowa strategia rozwoju rzeki uwzględniać będzie zakres przedsięwzięć koniecznych do realizacji w celu osiągnięcia międzynarodowej klasy żeglowności i budowy brakujących połączeń, a w konsekwencji dążąc do włączenia do europejskiego systemu transportowego i systemu dróg wodnych krajów UE. Dokument obejmie drogę wodną rzeki Odry oraz odcinki funkcjonalnie powiązane, tj. Kanał Śląski i polski odcinek połączenia Dunaj-Odra-Łaba (droga wodna Kędzierzyn-Koźle - granica państwa). Perspektywa obowiązywania PRODW wykroczy poza rok 2030. Zakłada się, że pełne wdrożenie Programu nastąpi w 2050 r. Szczegółowy zakres budowy drogi wodnej, harmonogram realizacji oraz szacowany koszt zostaną określone w PRODW.

Zakończone zostały prace koncepcyjne, których wyniki będą stanowiły wkład do projektu Programu. Prace - przy wsparciu zewnętrznych kontrahentów oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie - prowadzone są przez Biuro ds. Odrzańskiej Drogi Wodnej działające przy Zarządzie Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Dotychczas przeprowadzono analizy hydrotechniczne z wyznaczeniem lokalizacji potencjalnych piętrzeń, a także podjęto prace koncepcyjne dla brakujących połączeń, tj. Kanału Śląskiego oraz połączenia Dunaj-Odra-Łaba, których wyniki były prezentowane podczas czterech konferencji konsultacyjnych tj.:

- 6 listopada 2017 r. - wyniki modelowania na odcinku od Kędzierzyna-Koźla do ujścia Nysy Łużyckiej;
- 5 kwietnia 2018 r. - wyniki modelowania odcinka granicznego Odry;
- 28 sierpnia 2019 r. - warianty przebiegu Kanału Śląskiego;
- 18 sierpnia 2020 r. - warianty przebiegu połączenia Dunaj-Odra-Łaba.

Dodatkowo, na zlecenie Komisji Europejskiej – w ramach Programu Wsparcia Reform Strukturalnych opracowana została Analiza Kosztów i Korzyści modernizacji ODW, w celu przystosowania jej do międzynarodowych klas żeglowności. Z uwagi na wielowymiarowość zadań inwestycyjnych polegających m.in. na budowie nowych obiektów hydrotechnicznych wraz z zagospodarowaniem ich otoczenia, czy budowie brakujących kanałów żeglugowych, proces przygotowania oceny oddziaływania na środowisko będzie wydłużony. Zakłada się przyjęcie Programu uchwałą Rady Ministrów na przełomie 2022/2023.

### **Program Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły.**

Ministerstwo Infrastruktury prowadziło prace związane z opracowaniem Programu Rozwoju Drogi Wodnej Rzeki Wisły (PRDWW). Dokument przygotowywany jest na podstawie – tak jak w przypadku

PRODW – art. 42a ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej. W celu przygotowania Programu resort współpracował z Zarządem Morskiego Portu Gdańsk S.A. Analogicznie do PRODW, strategia rozwoju rzeki Wisły uwzględnić będzie zakres przedsięwzięć niezbędnych w celu osiągnięcia na tej drodze wodnej międzynarodowej klasy żeglowności, budowy brakujących połączeń oraz włączenia do systemów transportowych Europy i dróg wodnych krajów UE. Perspektywa obowiązywania PRDWW również wykracza poza rok 2030, a pełne wdrożenie Programu powinno nastąpić do 2060 r. Szczegółowy zakres budowy drogi wodnej, harmonogram realizacji oraz szacowany koszt będą określone w PRDWW.

W październiku 2020 r. zakończono prace nad Studium wykonalności dla kompleksowego zagospodarowania międzynarodowych dróg wodnych: E-40 dla rzeki Wisły na odcinku od Gdańska do Warszawy, E-40 od Warszawy do granicy Polska-Białoruś (Brześć) oraz E-70 na odcinku od Wisły do Zalewu Wiślanego (Elbląg). Przygotowanie dokumentu zostało zleconym przez Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. Przeprowadzona analiza wielokryterialna pozwoliła na wytypowanie trzech najkorzystniejszych wariantów, które uzyskały najlepszą ocenę wynikającą z przyjętych kryteriów technicznych, środowiskowych, transportowych, ekonomicznych, społecznych oraz funkcjonalnych. Na tej podstawie wskazano, że droga wodna powinna przebiegać korytem Wisły do obszaru Lubelszczyzny, następnie na odcinku Wisła – Brześć powinna przebiegać kanałem żeglugowym rozpoczynającym swój bieg w okolicach Dębina.

Po zakończeniu etapu przygotowania projektu PRDWW przewidziano podjęcie prac związanych z przeprowadzeniem konsultacji wewnątrzresortowych, następnie przeprowadzenie prognozy oddziaływania na środowisko oraz konsultacji społecznych. Zakłada się, że dokument zostanie przyjęty uchwałą Rady Ministrów na przełomie 2022/2023.

Z przeprowadzonych analiz popytu wynika, że realizacja Programów przyczyni się do rozwoju transportu wodnego śródlądowego, co w konsekwencji przełoży się bezpośrednio na zwiększenie jego udziału w systemie transportowym kraju. Pierwszy kluczowy moment przyrostu przewozów towarów na rzecz transportu wodnego śródlądowego na rzece Odrze, dostosowanej do klas międzynarodowych, widoczny będzie po roku 2040 r., gdzie jego globalny udział na terenie kraju wzrośnie prawie dwukrotnie. Analizy wskazują, że w kolejnych latach udział przewozów drogami wodnymi będzie stale wzrastał sprawiając, że drogi wodne będą stanowiły istotne uzupełnienie sieci transportowej kraju. Dostosowanie drogi wodnej E40, tj. drogi wodnej rzeki Wisły do klas międzynarodowych na całym jej odcinku może przyczynić się do uzyskania potencjału popytowego na poziomie ponad 25 mln ton ładunków na poszczególnych odcinkach drogi wodnej Wisły. Kluczową rolę będzie odgrywał transport na zapleczu portów morskich Gdańsk i Elbląg, dlatego też jak się zakłada w pierwszej kolejności zostaną zrealizowane zadania inwestycyjne, które umożliwią transport ładunków na większe odległości z i do portów. Efekt ten zostanie po części już osiągnięty wdrożeniem KPŻ2030, a w pełni realizacją zadań wskazanych w Programie, które przyczynią się do osiągnięcia warunków nawigacyjnych umożliwiających prowadzenie transportu wodnego śródlądowego w rejonie portów morskich.

W zakresie Odrzańskiej Drogi Wodnej prognozuje się popyt na ładunki na poziomie ok. 20 mln ton rocznie w 2050 r. ze wskazaniem, że popyt ten może zostać zwiększony po realizacji połączenia Dunaj-Odra-Łaba. Dane uzyskane z czeskiego Studium Wykonalności DOL wskazują na ok. 20 mln ton ładunków generowanych dzięki temu połączeniu. Najważniejsze kierunki przewozów ładunków to północ-południe (Port Szczecin i południe kraju) oraz wschód-zachód (Port Szczecin i Europa Zachodnia).

[Działania służące poprawie konkurencyjności polskich portów morskich poprzez modernizację i rozbudowę infrastruktury dostępu do portów od strony lądu.](#)

W przyjętej uchwałą Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku (SRT2030) ujęto szereg działań i projektów strategicznych w ramach kierunków interwencji odnoszących się m.in. do rozwoju infrastruktury polskich portów morskich, poprawy parametrów szlaków wodnych, lepszego powiązania transportu morskiego z transportem

ładowym, poprawy standardów bezpieczeństwa i systemów wspomagających, zwiększenia atrakcyjności usług polskich przedsiębiorców operujących w ramach transportu morskiego, zwiększenia potencjału polskich armatorów morskich, unowocześniania i cyfryzacji transportu morskiego, zmniejszenia presji oddziaływania transportu morskiego na środowisko naturalne, zapewnienia odpowiedniej jakości kadry pracowników, czy też stworzenia instrumentów prawnych i finansowych służących powyższym działaniom. Wśród projektów strategicznych w SRT2030 wymieniono: Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku, Program wieloletni pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską na lata 2016-2022”, Port Centralny w Gdańsku, Port Zewnętrzny w Gdyni, Terminal kontenerowy w Świnoujściu, Modernizację toru wodnego Świnoujście - Szczecin do 12,5 m oraz Program wieloletni pn. „Utrzymanie dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2019-2028”.

W 2020 r. prowadzono prace związane z aktualizacją przepisów dotyczących Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T). Zgodnie z planami Komisji Europejskiej na trzeci kwartał 2021 r. przewidziane było przedstawienie przez KE formalnej propozycji aktualizacji Rozporządzenia PE i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (rozporządzenie TEN-T) (Dz. U. L 348 z 20.12.2013, str. 1), a przyjęcie zmienionego rozporządzenia zostało wstępnie zaplanowane na rok 2023. Ramowe propozycje strony polskiej odnośnie tego procesu określone zostały w SRT2030. Zgodnie z jej zapisami strona polska dążyć będzie do włączenia do sieci TEN-T Centralnego Portu Komunikacyjnego jako elementu sieci bazowej lotnisk, szlaku drogowego Via Carpatia do sieci bazowej na całym jego przebiegu, wybranych portów morskich jako elementów sieci kompleksowej, wybranych dróg wodnych jako elementów sieci bazowej oraz innych elementów infrastruktury.

Ministerstwo Infrastruktury we współpracy z zainteresowanymi stronami przygotowało propozycje zmian na sieci TEN-T, które stanowiły podstawę do rozmów z Komisją Europejską. Wśród propozycji modyfikacji uwzględniono również włączenie do sieci kompleksowej TEN-T portów morskich: Ustka, Elbląg, Kołobrzeg, Darłowo. Rozmowy z Komisją Europejską w zakresie powyższych propozycji zaplanowane zostały na 2021 r.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 24 listopada 2017 r. w sprawie pomocy publicznej na realizację projektów w zakresie transportu intermodalnego w ramach POIŚ na lata 2014–2020 (Dz. U. 2017 poz. 2269) wsparciem unijnym objęte zostały 33 projekty, które otrzymały łącznie dofinansowanie w wysokości 1,2 mld zł. Są to projekty rozbudowy lub budowy infrastruktury terminali intermodalnych oraz projekty dofinansowania zakupów taborowych intermodalnych i sprzętu przeładunkowego. Wsparciem w tym zakresie zostały objęte terminale zlokalizowane m.in. w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie.

W ramach naborów 2014-2020 z Instrumentu „Łącząc Europę” CEF wybrane zostały inwestycje wspierające rozwój transportu intermodalnego na łączną kwotę ponad 195 mln euro, z czego kwota dofinansowania CEF to prawie 150 mln euro. Realizowane projekty koncentrują się głównie na poprawie przepustowości oraz kolejowej i drogowej dostępności polskich portów morskich. W ramach CEF wsparto projekty poprawiające dostęp kolejowy do portów morskich w Szczecinie, Świnoujściu, Gdańsku oraz Gdyni. Ponadto wspierane są projekty studialne, których celem jest przygotowanie dokumentacji projektowej na potrzeby realizacji inwestycji infrastrukturalnych w przyszłej perspektywie finansowej UE na lata 2021-2027.

Projekty dotyczące rozwoju transportu intermodalnego przyczyniają się do zwiększenia potencjału przeładunkowego portów morskich, wzrostu obrotów ładunków i ich konteneryzacji poprzez zwiększenie zdolności przeładunkowej intermodalnych terminali zlokalizowanych w portach morskich.

#### Realizowane inwestycje związane z rozwojem infrastruktury kolejowej.

Istotnym elementem poprawiającym dostęp do portów od strony lądu są realizowane inwestycje w infrastrukturę kolejową. Inwestycje na liniach kolejowych, które dofinansowane są przez ministra właściwego do spraw transportu realizowane są w oparciu o Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku

(KPK), który jest programem wieloletnim realizującym strategię przyjętą przez Radę Ministrów. KPK obowiązuje do roku 2023, czyli do momentu, w którym kończy się możliwość dofinansowania projektów w ramach perspektywy finansowej UE na lata 2014-2020. Dokument ten określa wielkość i źródła finansowania (w tym środki z UE oraz środki krajowe), a także stanowi podstawę dla zapewnienia finansowania inwestycji zgodnie z ustawą o finansach publicznych.

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

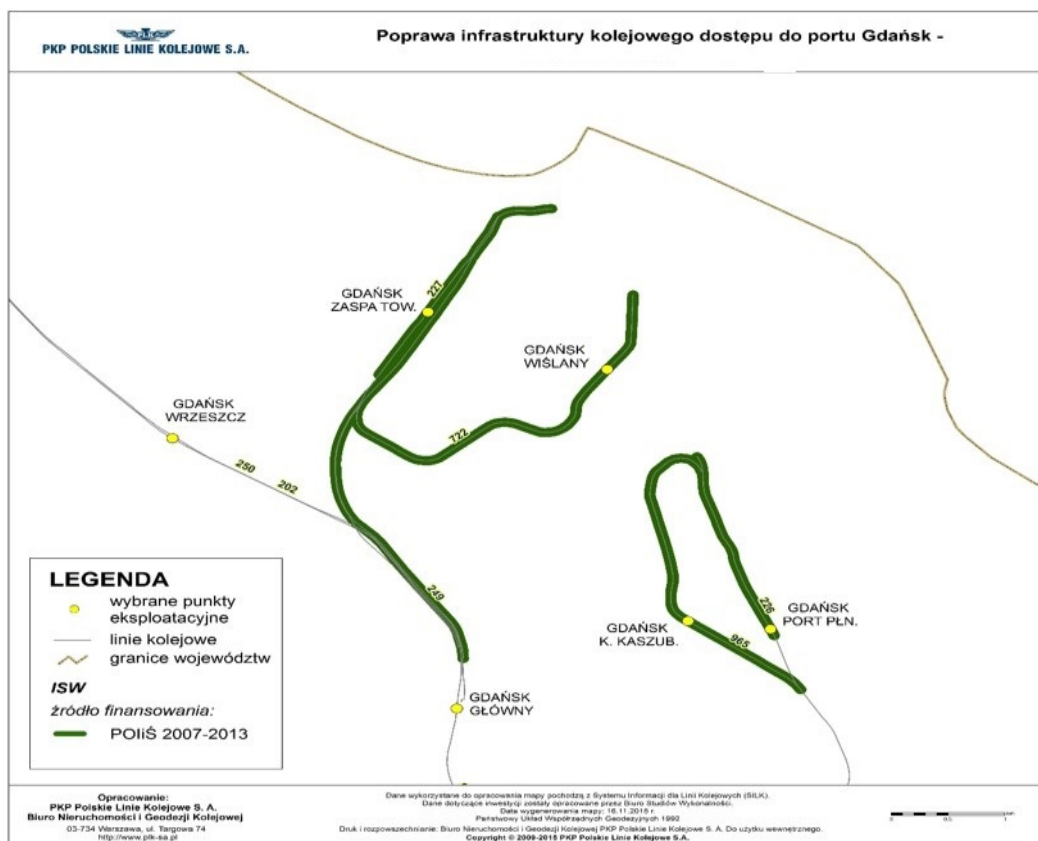
- Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni;
- Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk;
- Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa);
- Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu.

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

- Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto (linia kolejowa nr 201);
- Prace w ciągu C-E 65 na odcinku Zduńska Wola - Inowrocław – Tczew na obszarach LCS Zduńska Wola Karsznice, LCS Inowrocław, LCS Bydgoszcz Główna i LCS Tczew.

Poniżej przedstawione zostały szczegółowe informacje na temat realizowanych w ramach KPK projektów mających na celu poprawę dostępu kolejowego do polskich portów morskich.

#### - Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni.



Planowany okres realizacji projektu: 2017 – 2022.

Szacunkowa wartość projektu: 1 537,0 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 m i wymaganych nacisków na oś. Ponadto zmianie uleg ma organizacja pracy na stacji Gdynia Port. 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. Dopiero po zrealizowaniu tej inwestycji możliwa stanie się pełna obsługa prognozowanych przeładunków w porcie.

Projekt otrzymał dofinansowanie w ramach II naboru CEF. Umowy z wykonawcą na prace budowlane podpisano 24 czerwca 2019 r. Realizacja prac budowlanych przewidziana jest do IV kwartału 2021. W dniu 11 lutego 2020 r. podpisano Aneks Grant Agreement wydłużający termin realizacji do 31 grudnia 2022 r.

Zakładane rezultaty:

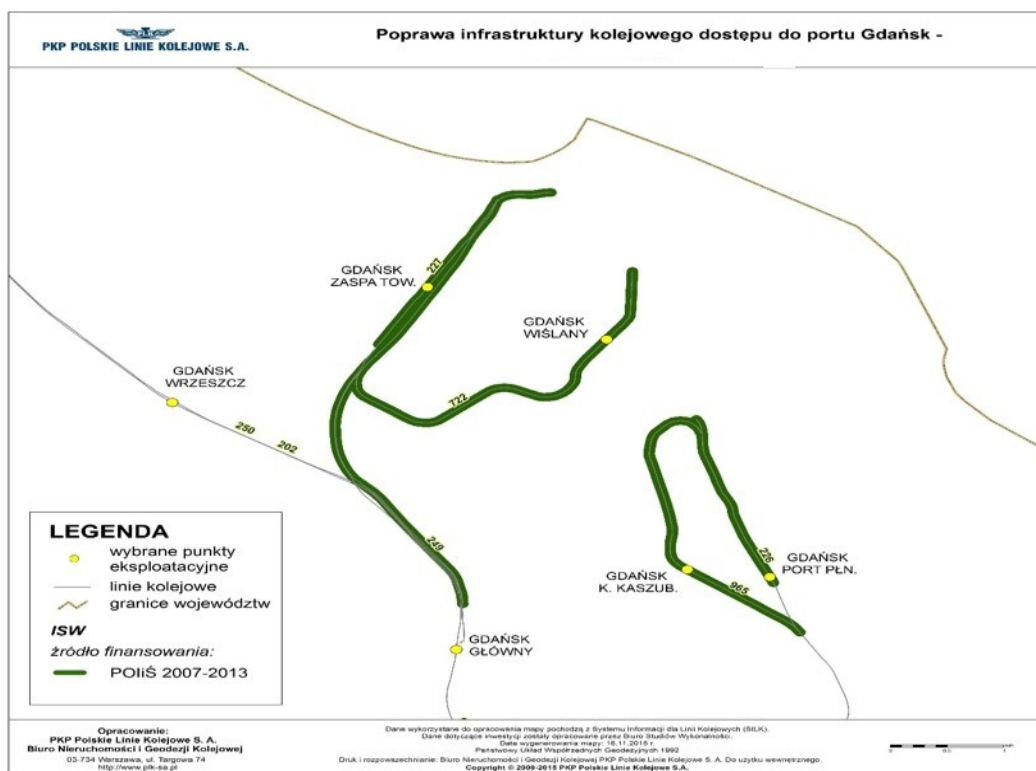
Zakładany nacisk na oś	221 kN/oś	
Długość odcinka	15,7 km linii kolejowych wraz z infrastrukturą torów stacyjnych	
Rodzaj inwestycji	modernizacja istniejącej infrastruktury	
Prędkość pociągów:	Przed modernizacją	Po modernizacji
pasażerskich	Nie dotyczy	Nie dotyczy
towarowych	30 km/h	60 km/h

Na przestrzeni 2020 r. zostały wykonane:

- roboty torowe na odcinku 8,79 km toru;
- rozjazdy – 10 szt.

W 2020 roku nie zawarto żadnych umów. Umowy na roboty budowlane były w realizacji. Planowane zakończenie projektu – III kwartał 2022 r.

#### - Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk.



Planowany okres realizacji projektu: 2017 – 2022.

Szacunkowa wartość projektu: 1 207,0 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 m w nowym funkcjonalnym układzie 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 1 dwupoziomowego skrzyżowania droga/kolej.

Projekt otrzymał dofinansowanie w ramach II naboru CEF. W dniu 24 czerwca 2019 r. podpisano umowy na roboty budowlane w zakresie 2 kontraktów: Roboty budowlane na linii 226 i Gdańsk Port Północny, linii 965 i stacji Gdańsk Kanał Kaszubski – odc. 1 oraz Roboty budowlane na linii 227/249 i stacji Gdańsk Zaspas Towarowa oraz linii 722 – odc. 2. Zakończenie realizacji robót budowlanych planowane jest na IV kwartał 2021 r. W dniu 18 lutego 2020 r. podpisano Aneks Grant Agreement wydłużający termin realizacji do 31 grudnia 2022 r.

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

Na przestrzeni 2020 r. zostały wykonane:

- roboty torowe na odcinku 19,18 km toru;
- rozjazdy – 72 szt.;
- sieć trakcyjna: 19,14 km toru.

W 2020 r. nie zawarto żadnych umów. Umowy na roboty budowlane były w realizacji. Planowane zakończenie robót - IV kwartał 2021 r. z certyfikacją kontynuowaną w I kwartale 2022 r.

#### **- Poprawa dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa).**

Planowany okres realizacji projektu: 2015 – 2022.

Szacunkowa wartość projektu to 211,3 mln zł.

Projekt ma na celu poprawę dostępności Gdańskiego Portu Północnego drogą kolejową i umożliwienie bezawaryjnego i nieprzerwanego transportu ładunków.

Inwestycja ma charakter modernizacyjny i zakłada:

- budowę nowego, dwutorowego mostu na Martwej Wiśle;
- całkowitą wymianę podtorza i nawierzchni;
- modernizację obiektów inżynierskich;
- podniesienie dopuszczalnej prędkości do 100 km/h dla pociągów towarowych;
- podniesienie dopuszczalnych nacisków osi do 221 kN.

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

Wszystkie wskaźniki rzeczowe zostały wykonane w latach wcześniejszych. W 2020 roku nie zawarto żadnych umów. Do realizacji pozostała zabudowa ERTMS.

Planowane zakończenie projektu – IV kwartał 2022 r.

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



Planowany okres realizacji projektu: 2017 – 2022.

Szacunkowa wartość projektu: 1 569,5 mln zł.

Inwestycja „Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu” warta ponad 1,5 miliarda zł dofinansowana jest z unijnego instrumentu finansowego CEF – „Łącząc Europę”. Wartość dofinansowania to 510 mln zł. Pierwotny harmonogram zakładał zakończenie prac w połowie 2022 r., jednak z uwagi na sytuację związaną z pandemią Covid-19 i wydłużającą się procedurą z pozyskiwaniem decyzji administracyjnych, zakończenie projektu zakładane jest na koniec 2022 r.

Realizacja tego projektu została podzielona na 2 zadania:

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

Umowy z wykonawcą na prace budowlane podpisano w dniu 29 sierpnia 2019 r.

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 zadania „Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu” jest przede wszystkim likwidacja wąskich gardeł, zwiększenie przepustowości linii, skrócenie czasu dowozu i odwozu ładunków w relacji z portami, a także zapewnienie jak najwyższej punktualności realizowanych kolejowych połączeń towarowych. Równie ważne będzie dostosowanie infrastruktury stacji do potrzeb przewoźników i kontrahentów oraz do prognozowanych kierunków rozwoju portu poprzez podniesienie parametrów techniczno-eksploatacyjnych infrastruktury, poprawę bezpieczeństwa i eliminację zakłóceń w ruchu pociągów. Jednym z głównych zadań dla projektu portowego jest dostosowanie układu torowego stacji do zapewnienia obsługi pociągów o długości do 750 m i wymaganych nacisków na oś. Przebudowane i rozbudowane zostaną również urządzenia sterowania ruchem kolejowym oraz nastąpi elektryfikacja wybranych rejonów stacji. Realizacja tej inwestycji stworzy korytarz dedykowany transportowi ładunków do portu. Dopiero po zrealizowaniu tej inwestycji możliwa stanie się pełna obsługa prognozowanych przeładunków w porcie. Zakłada się także znaczący wzrost jakości oferowanych przez porty usług oraz podniesienie konkurencyjności zespołu portowego Szczecin – Świnoujście na rynku usług morskich. Projekt swoim zakresem obejmuje m.in. w Szczecinie budowę wiaduktu nad ulicą Gdańską, przebudowę mostu kolejowego nad rzeką Parnicą, elektryfikację dojazdu do Parku Wrocławskiego, modernizację układu kolejowego w rejonie Parku Wrocławskiego (tory, urządzenia sterowania ruchem) i terminalu kontenerowego w sposób umożliwiający bezpośredni wjazd i wyjazd trakcją elektryczną oraz modernizację torów kolejowych pomiędzy stacją Szczecin Port Centralny a nabrzeżami w rejonie przeładunków masowych w porcie w Szczecinie. Z kolei w Świnoujściu dobudowany zostanie drugi tor na odcinku ok. 1,5 km między stacjami Świnoujście SiA - Świnoujście SiB w celu zwiększenia zdolności przepustowej między stacją osobową i towarową oraz poprawy stanu infrastruktury kolejowej w rejonie stacji towarowej Świnoujście SiB (m.in. modernizacja układu torowego oraz urządzeń sterowania ruchem kolejowym) w celu skrócenia czasu obsługi wagonów kolejowych, a także budowę torów zdawczo-odbiorczych na terenie terminalu promowego. Ponadto ulegnie skróceniu czasu prac manewrowych na stacji Szczecin Port Centralny i stacji Świnoujście, a także zwiększy się długość użytkowa torów do 750 m.

Zakres prac obejmuje:

Modernizacja układu torowego – planowana ilość:

- 285 rozjazdów do zabudowy;
- 96 km torów do modernizacji;
- 22 przejazdy do przebudowy;
- 4 obiekty inżynierskie do modernizacji.

Planowana długość przebudowywanej sieci trakcyjnej – 83,72 km.

Zakładane rezultaty i efekty porealizacyjne:

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

Na przestrzeni 2020 r. zostały wykonane:

- roboty torowe na odcinku 27,24 km toru;
- rozjazdy – 69 szt.;
- sieć trakcyjna: 39,51 km toru.

W 2020 roku nie zawarto żadnych umów. Umowy na roboty budowlane były w realizacji. Planowane zakończenie projektu – I kwartał 2022 r.

#### **- Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto**

Planowany okres realizacji projektu: 2016 – 2023.

Szacunkowa wartość projektu to 685,7 mln zł.

Celem inwestycji jest poprawa konkurencyjności portów morskich dzięki usprawnieniu dostępu kolejowego. W perspektywie 2014-2020 w ramach projektu: „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto” zrealizowane będą umowy na projektowanie, zawarte zostały również umowy przyłączeniowe. Studium wykonalności zostało zakończone w 2017 r., aktualnie trwa realizacja umowy na RSW – zakończenie planowane na przełomie I i II kwartału 2021 r.

Również na przełomie I i II kwartału 2021 r. planowane jest podpisanie umowy na roboty budowlane na odcinku D na linii kolejowej nr 229 odc. Gliniec – Kartuzy.

Linia nr 201 jest częścią linii kolejowej CE-65 - głównego szlaku towarowego o międzynarodowym znaczeniu, łączącego bezpośrednio Port w Gdyni ze Śląskiem. Od roku 2012 stanowi ona element polskiej części towarowego korytarza kolejowego – Rail Freight Corridor nr 5 i jako dostęp do portu jest uznawana przez Komisję Europejską za istotną infrastrukturę Korytarza Bałtyk – Adriatyk TEN-T. Ma ona równie ważne znaczenie dla gospodarki krajowej, jak i bezpieczeństwa oraz organizacji przewozów kolejowych w Trójmieście. Przy obecnym natężeniu ruchu pasażerskiego i towarowego w węźle trójmiejskim modernizacja linii kolejowej nr 201 zapewni alternatywny dostęp do Portu Gdynia. Należy podkreślić, iż realizacja linii nr 201 warunkuje efektywne funkcjonowanie Portu Gdynia (w tym Portu Zewnętrznego), pełne wykorzystanie zmodernizowanej Stacji Gdynia Port oraz przyszłego terminala intermodalnego w Emilianowie koło Bydgoszczy w bezpośrednim zapleczu Portu Gdynia.

Równolegle trwają prace projektowe w ramach podpisanych umów na:

- odcinku linii kolejowych nr 201, 214 i 229;
- odcinku Gdańsk Osowa – Gdynia Główna linii kolejowej nr 201;
- odcinku Maksymilianowo – Kościerzyna linii kolejowej nr 201.

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 201 120 km/h – linia nr 214 100 km/h – linia nr 229
towarowych	80 km/h – linia nr 201 40 km/h – linia nr 214 80 km/h – linia nr 229	100 km/h – linia nr 201 100 km/h – linia nr 214 80 km/h – linia nr 229

W 2020 r. nie zawarto żadnych umów. Trwały prace projektowe i realizacja podpisanej w 2021 r. umowy na roboty na linii kolejowych nr 234 na odcinku Kokoszki - Stara Piła oraz nr 229 na odcinku Stara Piła - Gliniec, jako trasy objazdowej na czas realizacji projektu.

Planowane zakończenie projektu finansowanego w bieżącej perspektywie finansowej – IV kwartał 2023 r. Planowana data zakończenia robót w ramach całego projektu to III kwartał 2026 r. Projekt jest przewidziany do fazowania/etapowania.

#### **Działania zmierzające do uatrakcyjnienia korytarza transportowego Port Odessa-Port Gdańsk.**

Podpisany w październiku 2020 r. w obecności Prezydenta RP i Prezydenta Ukrainy list intencyjny pomiędzy Zarządem Morskiego Portu Gdańsk S.A. i Administracją Portów Morskich Ukrainy o utworzeniu korytarza Gdańsk - Odessa, nadał nowy impuls w aktywizacji współpracy pomiędzy Polską i Ukrainą. Spółki Grupy PKP podejmują działania w celu zwiększenia atrakcyjności przewozów z wykorzystaniem trasy Odessa - Gdańsk.

Spółki z Grupy PKP CARGO, w szczególności PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o., bazując na wieloletnim doświadczeniu w kontaktach z Kolejami Ukraińskimi oraz swoim ukraińskim odpowiednikiem Oddziałem „Centrum Obsługi Transportowej «Liski» Spółki Akcyjnej Koleje Ukraińskie”, jak również posiadając na granicy z Ukrainą potencjał przeładunkowy w postaci terminali PKP CARGO Connect w Dorohusku i Medyce (na których na bieżąco obsługiwane są wolumeny między Polską a Ukrainą), planuje również rozwijać połączenia nie tylko w relacji Gdańsk-Odessa, ale także w relacjach przewozowych z Dalekiego Wschodu.

W relacji z Ukrainy do Polski można liczyć na potencjał wolumenów: ukraińskiego, tureckiego (większość ładunków z Turcji płynie obecnie do Triestu, co w porównaniu z Odessą jest o wiele dłuższą drogą) oraz z krajów kaukaskich i Azji Centralnej. PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. prowadzi rozmowy z największymi armatorami oceanicznymi o utworzeniu oferty logistycznej w odniesieniu do relacji Gdańsk-Ukraina oraz Turcja-Odessa-Polska.

Podczas webinarium zorganizowanego z inicjatywy firmy Transport Events Limited, poświęconego rozwojowi korytarza transportowego Gdańsk – Odessa/Morze Bałtyckie – Morze Czarne, reprezentant Grupy PKP CARGO, przedstawiciel PKP CARGO CONNECT Sp. z o.o. przedstawił rejon przeładunkowy Żurawica - Medyka jako istotny potencjalny „hub” w połączeniach pomiędzy Polską i Ukrainą, który jest w stanie konsolidować wolumen towarowy nie tylko z polskich portów morskich, ale z terytorium całego kraju. Obecnie oferta bezpośrednich połączeń kolejowych z Chin przez Ukrainę jest bardzo ograniczona. Transporty z Chin jadą głównie przez Białoruś (p/g Brześć-Terespol) do Małaszewicz, a następnie transportowane są dalej w głąb kraju i do Europy Zachodniej.

PKP PLK S.A. prowadziło działania informacyjno-promocyjne m.in. dla projektu „Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk”. Działania obejmowały m.in. artykuły sponsorowane oraz reklamy w prasie i w internecie, konferencje i briefingi prasowe, przygotowanie filmów promocyjnych, audycji

radiowych, materiałów informacyjnych (plakaty, ulotki), materiałów do mediów społecznościowych (infografiki, zdjęcia i wideoinfografiki) oraz przygotowanie tablic i banerów promocyjnych.

PKP LHS jako zarządca linii oraz przewoźnik na trasie Sławków LHS – Hrubieszów granica państwa podejmuje działania mające na celu promocję linii jako elementu połączenia na trasie Polska – Ukraina (Gdańsk-Odessa). Dzięki nakładom na inwestycje Spółka dostosowała swoją infrastrukturę do potrzeb przewozów międzynarodowych, w tym kontenerów. PKP LHS prowadzi również rozmowy z klientami zainteresowanymi przewozami zarówno na trasie Sławków – Odessa, jak i dalszymi transportami np. do Turcji. Spółka wraz z partnerami handlowymi pracowała nad przygotowaniem konkurencyjnej oferty cenowej dla tego połączenia. Biorąc pod uwagę możliwości przepustowe linii LHS i posiadaną infrastrukturę oraz możliwość Euroterminala Sławków, Spółka PKP LHS jest gotowa pracować nad projektem wspólnie z zainteresowanymi stronami i partnerami, zarówno z Polski, jak i Ukrainy.

#### Realizowane inwestycje związane z rozwojem infrastruktury drogowej.

Podstawowym działaniem Ministerstwa Infrastruktury zwiększającym dostępność portów w zakresie infrastruktury drogowej jest budowa autostrad i dróg ekspresowych w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023. Drogami kluczowymi dla dostępu do polskich portów morskich są autostrady A1 i A6 oraz drogi ekspresowe S3, S6 i S7. W roku 2021 oddano do użytku wspólny odcinek autostrady A6 i drogi ekspresowej S3 Szczecin Dąbie – Rzęśnia o długości 3,5 km.

W 2020 roku trwała realizacja odcinków: Tuszyn – Częstochowa w ciągu autostrady A1 (80 km), Miękowo – koniec obwodnicy Brzozowa na drodze ekspresowej S3 (26,1 km), Bożepole Wielkie – Gdynia Wielki Kack na drodze ekspresowej S6 (40,9 km), Napierki – Płońsk na drodze ekspresowej S7 (71,2 km). Podpisano umowy na projektowanie i budowę odcinka Świnoujście – Troszyn na drodze ekspresowej S3 (33 km) oraz odcinka Płońsk – Czosnów na drodze ekspresowej S7 (34,6 km).

Ogłoszono przetargi na realizację następujących odcinków drogi ekspresowej S6: Obwodnica Metropolii Trójmiejskiej (39,1 km), Lębork – Bożepole Wielkie (22 km), Słupsk – Lębork (49,6 km).

W zakresie zadań nałożonych na Ministra Infrastruktury ustawą z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o portach i przystaniach morskich oraz niektórych innych ustaw, a dotyczących budowy dostępu drogowego do portu w Gdyni, Ministerstwo Infrastruktury oraz Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad prowadziło analizy koncepcji drogowej „Droga Czerwona elementem „ostatniej mili” dostępu drogowego do portu Gdynia i granicy państwa”, która została przekazana przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. Niezależnie od powyższego należy wskazać, że dostępność do portu w Gdyni zapewniona była przez tzw. Estakadę Kwiatkowskiego – drogę kategorii powiatowej łączącą port z drogą ekspresową S6. Zgodnie z wyrokiem TSUE na całej sieci dróg publicznych istnieje możliwość poruszania się pojazdów o nacisku osi do 11,5 tony.

W przypadku Gdańska dostępność drogowa portu w Gdańsku poprawiła się dzięki inwestycjom infrastrukturalnym w Gdańsku, przede wszystkim dzięki tzw. Trasie Sucharskiego. W roku 2020 miasto Gdańsk zrealizowało projekty budowy ulic Nowe Kaczeńce, która połączyła ul. Majora Sucharskiego z Deepwater Container Terminal Gdańsk oraz ulicy Nowej Portowej, która zapewnia dostęp od ul. Nowe Kaczeńce do Pomorskiego Centrum Dystrybucyjnego na zapleczu Deepwater Container Terminal Gdańsk (DCT S.A.).

W Szczecinie dostępność do portu odbywa się z pominięciem centrum Szczecina, z wykorzystaniem ul. Hryniewieckiego, a następnie w niedalekiej odległości drogi krajowej nr 10, którą można dostać się do drogi ekspresowej S3 oraz autostrady A6. Obecnie trwa realizacja prowadzonego przez Miasto Szczecin projektu pn. „Modernizacja Dostępu Drogowego do Portu w Szczecinie: Przebudowa Układu Drogowego w Rejonie Międzyodrza”.

Dostępność do portu w Świnoujściu zapewnia droga krajowa nr 3 – jednojezdniowa droga, w większości w klasie G. Zgodnie z podpisanymi w roku 2020 umowami z wykonawcami dwóch pododcinków realizacyjnych odcinek drogi ekspresowej S3 Świnoujście – Troszyn zostanie zbudowany w latach 2022-2024.

## Umowy w sprawie unikania podwójnego opodatkowania.

Umowy w sprawie unikania podwójnego opodatkowania (UPO) zawierają przepisy rozdzielające między umawiające się państwa, m.in. prawo do opodatkowania: zysków osiąganych z eksploatacji w transporcie międzynarodowym statków morskich oraz dochodów z tytułu pracy najemnej wykonywanej na pokładzie statku morskiego eksploatowanego w transporcie międzynarodowym.

Dodatkowo UPO zawierają także regulacje dotyczące stosowanej przez państwa metody unikania podwójnego opodatkowania, która może mieć wpływ na opodatkowanie w Polsce również uzyskiwanych przez polskich rezydentów podatkowych dochodów, o których mowa powyżej. Należy wskazać, że zawierane przez Polskę UPO są co do zasady wzorowane na Modelowej Konwencji OECD w sprawie podatku od dochodu i majątku (MK OECD).

MK OECD w brzmieniu z 2017 r. definiuje transport międzynarodowy, jako wszelki transport statkiem morskim lub statkiem powietrznym, poza przypadkami gdy statek jest eksploatowany wyłącznie między miejscami położonymi w umawiającym się państwie i gdy przedsiębiorstwo, które eksploatuje statek morski lub powietrzny, nie jest przedsiębiorstwem tego państwa (art. 3 ust. 1 lit. e) MK OECD).

W zakresie opodatkowania zysków pochodzących z eksploatacji przez przedsiębiorstwo umawiającego się państwa statków morskich lub powietrznych w transporcie międzynarodowym, opodatkowanie tychże zysków może nastąpić wyłącznie w tym umawiającym się państwie, w którym działa takie przedsiębiorstwo (art. 8 ust. 1 MK OECD). Zasady takie są stosowane także w odniesieniu do zysków pochodzących z uczestnictwa w umowie poolowej, we wspólnym przedsięwzięciu lub w międzynarodowym związku eksploatacyjnym (art. 8 ust. 2 MK OECD).

Zgodnie z MK OECD, wynagrodzenie uzyskane w związku z wykonywaniem pracy najemnej na pokładzie statku morskiego lub statku powietrznego eksploatowanego w transporcie międzynarodowym w charakterze regularnego członka załogi takiego statku, może być opodatkowane tylko w tym umawiającym się państwie, którego rezydentem podatkowym jest osoba wykonująca taką pracę, chyba że praca jest wykonywana na pokładzie statku morskiego lub powietrznego eksploatowanego wyłącznie w drugim umawiającym się państwie (art. 15 ust. 3 MK OECD).

## Negocjacje bilateralne UPO w 2020 r.

W 2020 r. prowadzone były negocjacje w celu zawarcia nowych UPO oraz protokołów zmieniających obowiązujące UPO (które dotyczą również kwestii, o których mowa powyżej), z m.in.: Gruzją, Francją – nowe UPO.

Dnia 29 października 2020 r. podpisany został protokół zmieniający UPO z Niderlandami, a następnie w dniu 30 listopada 2020 r. protokół zmieniający UPO z Maltą.

W protokole zmieniającym UPO z Maltą dokonano zmiany metody unikania podwójnego opodatkowania z metody wyłączenia (zwolnienia) z progresją na metodę odliczenia (zaliczenia/kredytu) proporcjonalnego, co jak wskazano wyżej, może mieć wpływ na opodatkowanie w Polsce również uzyskiwanych przez polskich rezydentów podatkowych dochodów z tytułu pracy najemnej wykonywanej na pokładzie statku morskiego eksploatowanego w transporcie międzynarodowym. W przypadku protokołu zmieniającego UPO z Niderlandami metoda unikania podwójnego opodatkowania nie uległa zmianie.

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

Dodatkowo wskazania wymaga, że niezależnie od bilateralnych negocjacji UPO, Polska przystąpiła do Konwencji wielostronnej implementującej środki traktatowego prawa podatkowego mające na celu zapobieganie erozji podstawy opodatkowania i przenoszeniu zysku, sporządzonej w Paryżu dnia 24



listopada 2016 r. (Konwencja MLI). Jeden z przepisów Konwencji MLI przewiduje możliwość zmiany metody unikania podwójnego opodatkowania (o której mowa powyżej) z metody wyłączenia (zwolnienia) z progresją na metodę odliczenia (zaliczenia/kredytu) proporcjonalnego. Metoda unikania podwójnego opodatkowania uległa zmianie w zakresie dochodów uzyskiwanych od 1 stycznia 2020 r. w odniesieniu do następujących państw: Wielka Brytania, Irlandia, Finlandia, Izrael, Japonia, Litwa, Nowa Zelandia, Słowacja.

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

### Prezydencja chorwacka (1 stycznia – 30 czerwca 2020 r.)

W ramach sprawowanej prezydencji w Radzie UE w I połowie 2020 r. Chorwacja podkreślała znaczenie rozwoju połączeń (connectivity), jako jednego z najważniejszych przesłanek dla funkcjonowania jednolitego rynku oraz osiągnięcia społecznej, ekonomicznej i terytorialnej spójności pomiędzy państwami członkowskimi UE. Prezydencja chorwacka koncentrowała swoje działania w obszarze transportu na dalszej poprawie połączeń transportowych przy jednoczesnym uwzględnieniu potrzeby redukcji jej szkodliwego wpływu na środowisko oraz na kontynuacji rozwoju jednolitego europejskiego obszaru transportu (Single European Transport Area), zrównoważonej aktywności morskiej oraz digitalizacji i innowacji we wszystkich gałęziach transportu.

Mając na uwadze dotychczasowe i zaplanowane działania UE na rzecz przeciwdziałania zmianom klimatycznym oraz wiodącej roli UE w przyjmowaniu międzynarodowych standardów ochrony środowiska, prezydencja chorwacka podkreślała znaczenie zrównoważonego sektora żeglugi oraz zainicjowała debatę na temat nowej strategii UE na rzecz konkurencyjnego i zrównoważonego sektora żeglugi, który będzie w stanie poradzić sobie z wyzwaniami na poziomie unijnym oraz globalnym. Podczas prezydencji chorwackiej odbyły się cztery spotkania na szczepku ministrów ds. transportu, podczas których poruszano kwestię transportu morskiego. Ich znaczna częstotliwość wynikała głównie z konieczności koordynacji wymiany praktyk i poglądów pomiędzy Komisją Europejską, prezydencją chorwacką a pozostałymi państwami członkowskimi w sprawie podjętych i planowanych do podjęcia działań na rzecz przeciwdziałania rozprzestrzenianiu się pandemii Covid-19 oraz minimalizacji jej negatywnych skutków dla sektora transportowego. Pierwsze z ww. spotkań stanowiło nieformalne posiedzenie Rady TTE w formacie ministrów ds. transportu morskiego, które odbyło się w dniu 11 marca 2020 r. Opatiji w Chorwacji. Sama nieformalna Rada TTE stanowiła jedno z wydarzeń podczas konferencji ministerialnej w dniach 10-11 marca 2020 r.

W ramach nieformalnej Rady TTE odbyła się debata polityczna ministrów do spraw transportu dotycząca zachowania konkurencyjności żeglugi przy jednoczesnym dążeniu do ambitnych celów środowiskowych. Treść debaty została ukierunkowana pytaniami w zakresie wsparcia UE i państw członkowskich na rzecz realizacji Wstępnej Strategii Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) w sprawie redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków, przy jednoczesnym dążeniu do bardziej dalekosiężnych celów na poziomie unijnym, zwłaszcza w kontekście inicjatywy Komisji Europejskiej dotyczącej „Europejskiego Zielonego Ładu”. Ministrowie prezentowali opinie podkreślając efekt synergii pomiędzy globalnymi a europejskimi działaniami środowiskowymi; roli żeglugi morskiej bliskiego zasięgu w utrzymaniu wiodącej roli unijnego sektora morskiego przy jednoczesnym dostosowaniu go do nowych wyzwań; oceny zapowiedzianych inicjatyw na rzecz dekarbonizacji w ramach Europejskiego Zielonego Ładu, a także propozycji najbardziej efektywnych mechanizmów w nim przewidzianych oraz wskazanie elementów sektora żeglugi wymagających największych zmian (porty, flota, czynnik ludzki).

Uczestniczący w spotkaniu minister gospodarki morskiej wskazał na zawarty w ramach Europejskiego Zielonego Ładu postulat działań na rzecz faktycznego przeniesienia ładunków z transportu drogowego na żeglugę śródlądową oraz żeglugę morską bliskiego zasięgu, podkreślając szczególny potencjał transportu wodnego w przyczynianiu się do zmniejszenia negatywnych skutków transportu dla środowiska, w tym redukcji emisji gazów cieplarnianych. Minister podkreślił jednocześnie, że stworzenie odpowiednich warunków dla uwolnienia ich potencjałów wymaga modyfikacji transeuropejskiej sieci transportowej (sieci TEN-T) oraz zapewnienia odpowiedniego poziomu finansowania w ramach nowych Wieloletnich Ram Finansowych na lata 2021-2027. Minister poinformował, że Polska w pełni dostrzega

problem udziału transportu morskiego w emisjach gazów cieplarnianych oraz konieczność podjęcia przez IMO oraz UE zdecydowanych działań na rzecz ograniczenia ich emisji jako sprawy priorytetowej dla światowej żeglugi. Wskazał jednocześnie na globalny charakter sektora żeglugi oraz podkreślił konieczność wypracowania globalnych rozwiązań na poziomie IMO, popierając i doceniając znaczenie Wstępnej Strategii IMO oraz apelując o szybkie wypracowanie wiążących decyzji oraz środków jej wdrażania celem zapobieżenia zaburzeniom rynkowym oraz ucieczce emisji z sektora na obszary pozaunijne. Zdaniem Polski priorytetem dla UE powinna pozostać współpraca na forum IMO.

Odnosząc się do kwestii ambicji unijnych w tym obszarze minister wskazał na wyjątkowy potencjał innowacyjny UE, który poza budowaniem przewag konkurencyjnych może wspierać i przyspieszać prace na forum IMO oraz stać się jednym z elementów realizacji Wstępnej Strategii IMO. Jako szczególne pole do innowacji wskazano opracowanie i rozpowszechnienie paliw alternatywnych oraz digitalizację i informatyzację sektora morskiego, przy jednoczesnym podkreśleniu konieczności nabycia umiejętności obsługi technologii informatycznych przez samych marynarzy.

W ramach nieformalnej Rady TTE ministrowie ds. transportu państw członkowskich jednogłośnie przyjęli Ministerialną Deklarację pt.: „Sektor transportu wodnego w UE - perspektywy na przyszłość. W kierunku neutralnego pod względem emisji dwutlenku węgla, bezwypadkowego, zautomatyzowanego i konkurencyjnego sektora transportu wodnego w UE” (EU Waterborne Transport Sector - Future outlook. Towards a carbon-neutral, zero accidents, automated and competitive EU Waterborne Transport Sector). Deklaracja dotycząca transportu morskiego oraz żeglugi śródlądowej stanowi dokument o charakterze politycznym podkreślającym istotną i strategiczną rolę transportu wodnego dla gospodarki UE, światowego handlu, łączności (connectivity) oraz jego znaczenie dla funkcjonowania rynku wewnętrznego. Deklaracja została następnie podczas prezydencji chorwackiej przekształcona w konkluzje Rady przyjęte w drodze procedury pisemnej. Podczas ww. wydarzenia minister gospodarki morskiej złożył również w imieniu Polski podpis pod Deklaracją z Torremolinos, tym samym deklarując politycznie zamiar ratyfikacji przez Polskę tzw. Porozumienia Kapsztadzkiego z 2012 r. dotyczącego wejścia w życie globalnego reżimu ustanawiającego normy bezpieczeństwa dla statków rybackich i ich załóg oraz w konsekwencji ograniczającego skalę nielegalnych i nieraportowanych połowów.

W dniu 18 marca 2020 r. prezydencja chorwacka zorganizowała kolejne spotkanie na szczeblu ministerialnym w formule wideokonferencji wysokiego szczebla w formacie ministrów ds. transportu. Przedmiotem nadzwyczajnego posiedzenia były wyzwania stojące przed sektorem transportu unijnego w obliczu problemów związanych z rozprzestrzeniającą się pandemią Covid-19. Ministrowie ds. transportu zostali poproszeni o wymianę informacji i praktyk dotyczących wdrożonych środków w sektorze transportowym oraz zainicjowanie dialogu na temat przyszłych działań na rzecz utrzymania niezakłóconego transportu i przepływu towarów, aby w jak największym stopniu zabezpieczyć funkcjonowanie rynku wewnętrznego oraz unijnej gospodarki.

Podsekretarz Stanu w byłym MG MiŻS w ramach swojego wystąpienia poinformował o wprowadzonych przez Polskę restrykcjach dotyczących możliwości przekraczania granicy polskiej przez obywateli innych państw członkowskich drogą morską i śródlądową. Jednocześnie zaznaczył, że Polska podjęła zdecydowane działania umożliwiające obywatelom innych państw, głównie Niemiec i Litwy powrót do domu poprzez zagwarantowanie bezpłatnego transportu promami. Minister zwrócił też uwagę na problem związany z przedłużeniem ważności dyplomów i certyfikatów marynarzy, apelując o szybkie wypracowanie ujednoczonego podejścia do kwestii tymczasowego przedłużania tych dokumentów na poziomie UE oraz międzynarodowym. Prognozując spadek wielkości przeładunków w portach morskich, wskazał również na potrzebę wsparcia sektora morskiego, jak i sektorów z nimi powiązanych, w tym małych i średnich przedsiębiorstw.

W związku z postulatem licznej grupy państw członkowskich dot. pilnej organizacji kolejnej wideokonferencji ministrów ds. transportu państw członkowskich następnego spotkania w formie wideokonferencji wysokiego szczebla w formacie ministrów ds. transportu odbyło się w dniu 29 kwietnia 2020 r. Jego celem było omówienie przez państwa członkowskie wdrażania nowych środków

w transporcie w związku z pandemią Covid-19, jak i przedstawienie opinii nt. potrzeby wprowadzenia dodatkowych pilnych środków w związku z zarządzaniem sytuacją oraz przyszłych planów i możliwości koordynacji działań w odniesieniu do złagodzenia środków ograniczających rozprzestrzenianie się koronawirusa. W zakresie sektora żegluga państwa członkowskie zostały poproszone o przedstawienie doświadczeń z wdrażania Komunikatu Komisji pt.: „Wytyczne w sprawie ochrony zdrowia, repatriacji i organizacji podróży dla marynarzy, pasażerów i innych osób znajdujących się na pokładach statków” (Guidelines on protection of health, repatriation and travel arrangements for seafarers, passengers and other persons on board ships) z dnia 8 kwietnia 2020 r., w szczególności w zakresie wymiany załóg oraz traktowania załóg na pokładach statków.

Polska reprezentowana przez podsekretarza stanu w byłym MG MiŻS wskazywała, że trwająca sytuacja kryzysowa uwiaryściła kluczową rolę transportu wodnego dla gospodarki europejskiej i światowej, jednakże transport ten również został dotknięty konsekwencjami pandemii koronawirusa. Dlatego też, doceniając dotychczasowe wysiłki KE i państw członkowskich w celu łagodzenia negatywnych skutków kryzysu, Polska podkreśliła konieczność podjęcia dodatkowych pilnych środków takich jak zwiększenie wykorzystania istniejących oraz wypracowanie nowych dedykowanych sektorowi transportu instrumentów finansowych (szczególnie dla armatorów promowych) oraz wypracowania rozwiązań w zakresie przedłużenia okresu finansowania, jak i rozliczania projektów realizowanych w ramach obecnej perspektywy finansowej. Jednocześnie zastrzegła, że dotychczas przyjęte rozwiązania unijne nie powinny skutkować obniżeniem poziomu unijnego dofinansowania dla projektów inwestycyjnych związanych z poprawą dostępu do portów morskich, w tym również do ich zaplecza. Ponadto, Polska zwróciła się z apelem o podjęcie przez UE działań na szczeblu międzynarodowym na rzecz przeciwdziałania praktykom niektórych państw trzecich uniemożliwiających dokonywanie wymian członków załogi w ich portach w związku z przyjętymi środkami zapobiegającymi pandemii Covid-19, postulując przy tym zaangażowanie Europejskiej Służby Działań Zewnętrznych.

W ramach wystąpienia przedstawiciel Polski opowiedział się za wydaniem na poziomie unijnym wytycznych dot. przywrócenia usług transportowych, łączności i swobodnego przepływu, wskazując, że powinny one ujednoczyć okres powrotu do normalnej sytuacji wydawania dokumentów marynarskich, uwzględniając przy tym okres przejściowy spowodowany wprowadzonymi przez państwa członkowskie wydłużeniami okresów ważności dla poszczególnych dokumentów. Odnosząc się do doświadczeń z wdrażania ww. Komunikatu Komisji wskazano, że Polska podjęła środki mające na celu zapewnienie ciągłości funkcjonowania żegluga morskiej m.in. poprzez zwolnienie z kwarantanny w przypadku przekraczania granicy Rzeczypospolitej Polskiej w ramach wykonywania czynności zawodowych przez marynarzy oraz członków załogi statków morskich oraz wydanie krajowych wytycznych dotyczących przedłużenia ważności morskich dokumentów marynarzy, jak i marynarskiej umowy o pracę w okresie ograniczeń związanych z zagrożeniem epidemicznym.

Ostatnia podczas prezydencji chorwackiej nieformalna wideokonferencja ministrów ds. transportu odbyła się w dniu 4 czerwca 2020 r., a przedmiotem spotkania była wymiana poglądów w ramach postulowanej zrównoważonej i cyfrowej odbudowy sektora transportu oraz uczynienia go bardziej odpornym w kontekście obecnych i przyszłych wyzwań. Ministrowie ds. transportu państw członkowskich zostali poproszeni o przedstawienie opinii na temat najważniejszych inicjatyw i inwestycji na rzecz zrównoważonej, cyfrowej odbudowy transportu i zwiększenia odporności sektora, jak i wskazanie najlepszych narzędzi do osiągnięcia tych celów. Podsekretarz Stanu w byłym MG MiŻS w ramach swojego wystąpienia jeszcze raz podkreślił, że konsekwencje pandemii w znacznym stopniu dotknęły sektor transportu wodnego oraz powiązany z nim sektor stoczniowy, dlatego też w ramach najpilniejszych działań zaapelował o udzielenie im szerokiej pomocy finansowej oraz dalsze zaangażowanie UE na rzecz rozwiązania problemu wymiany załóg statków. Odnosząc się do kwestii postulowanej zrównoważonej i cyfrowej odbudowy zwrócił szczególną uwagę na kwestię inteligentnych, zielonych portów oraz żegluga morskiej i śródlądowej podkreślając, że pandemia może stanowić również szansę dla przeobrażenia tych sektorów, co wymaga jednak uwolnienia pełnego ich potencjału. Niezbędne do tego jest uwzględnienie ich roli w ramach trwającej rewizji sieci TEN-T oraz zapewnienie odpowiedniego poziomu finansowania. Ponadto, przedstawił katalog postulatów, które pozwolą również

na uzyskanie przewag konkurencyjnych Europy jako lidera wyznaczającego światowe trendy m.in. poprzez:

- wsparcie instytucjonalne oraz finansowe na rzecz badań i wdrożenia paliw alternatywnych w sektorze żeglugi oraz digitalizacji portów i żeglugi;
- przyspieszenie prac legislacyjnych oraz badawczych nad jednostkami autonomicznymi;
- rozwijanie kompetencji IT marynarzy oraz uwzględnienie ww. kwestii w ramach propozycji UE dot. planowanej rewizji Międzynarodowej Konwencji o wymaganiach w zakresie wykształcenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht (Konwencji STCW);
- wypracowanie strategii dotyczącej sektora transportu wodnego oraz przemysłu stoczniowego;
- wykorzystanie pozycji EU na rynku sektora morskiego w celu przeciwdziałania nieuczciwym praktykom ze strony globalnej konkurencji oraz budowania koalicji na forach międzynarodowych; zastrzegając, że wszelkie działania muszą uwzględniać konieczność zachowania konkurencyjności sektorów w skali globalnej oraz względem innych gałęzi transportu.

Ponadto w ramach prezydencji chorwackiej odbyło się kilkanaście posiedzeń **grupy roboczej Rady Unii Europejskiej ds. żeglugi**. Podczas prac grupy wypracowano ostateczny tekst projektu ministerialnej deklaracji dotyczącej transportu wodnego (transportu morskiego oraz żeglugi śródlądowej) pt.: „Sektor transportu wodnego w UE - perspektywy na przyszłość. W kierunku neutralnego pod względem emisji dwutlenku węgla, bezwypadkowego, zautomatyzowanego i konkurencyjnego sektora transportu wodnego w UE”, przyjętej w dniu 11 marca 2020 r. podczas nieformalnej Rady TTE w formacie ministrów ds. transportu morskiego. Ponadto grupa wypracowała projekty unijnych submisji na następujące posiedzenia komitetów oraz grup roboczych IMO: na 7. spotkanie międzysesyjnej grupy roboczej ds. ograniczenia emisji gazów cieplarnianych z żeglugi (ISWG – GHG); na 75. sesję Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC) oraz na 102. sesję Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego (MSC). Ponadto w ramach prac grupy wypracowywano stanowisko koordynacyjne państw UE w odniesieniu do dokumentów przewidzianych w agendzie 53 posiedzenia Komitetu Memorandum Paryskiego (53PSCC) w dniach 28 września – 2 października 2020 r., rozpatrywanych w procedurze pisemnej; rozpatrzono wnioski Komisji w sprawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (UE) 2017/352 w celu umożliwienia podmiotom zarządzającym lub właściwym organom wprowadzenia elastyczności w zakresie pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury portowej w kontekście pandemii Covid-19.

Podczas prezydencji chorwackiej w ramach posiedzeń **grupy roboczej Rady Unii Europejskiej ds. transportu intermodalnego** dokonano rozpatrzenia wniosku Komisji dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego szczególne i tymczasowe środki w związku z wybuchem Covid-19 i dotyczące ważności niektórych świadectw, licencji i zezwoleń oraz odroczenia niektórych okresowych kontroli i szkoleń w niektórych obszarach ustawodawstwa odnośnie do transportu (tzw. Omnibus).

W ramach prezydencji chorwackiej odbyły się również cztery posiedzenia **grupy roboczej Rady Europejskiej ds. zintegrowanej polityki morskiej w formacie „Przyjaciół Prezydencji” (FoP IMP)**. Podczas spotkań grupy omawiano dokument Komisji oraz propozycję przygotowanego stanowiska UE do zaprezentowania na spotkaniu przygotowawczym w dniach 4-5 lutego 2020 r. przed konferencją oceaniczną Narodów Zjednoczonych zaplanowaną w dniach 2-6 czerwca 2020 r. w Lizbonie (ostatecznie przełożonej na 2021 r.). Przedmiotem prac grupy był również projekt deklaracji przewidzianej do przyjęcia podczas konferencji oceanicznej Narodów Zjednoczonych w dniach 2-6 czerwca 2020 r. w Lizbonie. Dyskutowano ponadto na temat prac realizowanych w ramach Międzynarodowego Forum Zarządzania Oceanami, zapoznano się z informacjami Komisji dot. planowanej strategii UE mającej na celu wykorzystanie potencjału energii z morskich źródeł odnawialnych, a także zapoznano się z informacjami Komisji na temat kolejnego rocznego raportu dotyczącego niebieskiej gospodarki za rok 2020.

W ramach prezydencji chorwackiej odbyło się 1 posiedzenie **grupy roboczej Rady Europejskiej ds. Europejskiej Strategii Bezpieczeństwa na Morzu w formacie „Przyjaciół Prezydencji” (FoP EUMSS)**. Podczas posiedzenia przedstawiciele Komisji Europejskiej zaprezentowali przebieg prac nad pierwszym raportem poświęconym postępowi we wdrażaniu zrewidowanego Planu Działania Europejskiej Strategii Bezpieczeństwa na Morzu. Dyskutowano ponadto na temat raportu Stowarzyszenia Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA), szczególnie w odniesieniu do najważniejszych kwestii w obszarze bezpieczeństwa morskiego, z jakimi borykają się europejscy właściciele statków na całym świecie.

Prezydencja niemiecka (1 lipca – 31 grudnia 2020 r.)

W ramach sprawowanej prezydencji w Radzie UE w II połowie 2020 r. Niemcy skoncentrowały swoje działania w obszarze transportu na kształtowaniu mobilności w Europie w bardziej nowoczesny, innowacyjny i przyjazny dla klimatu sposób. W opinii Niemiec pandemia Covid-19 ukazała kluczowe znaczenie płynności realizowania transgranicznych operacji transportowych dla funkcjonowania jednolitego rynku UE oraz zaopatrzenia obywateli UE w dobra o podstawowym znaczeniu. W związku z powyższym celem prezydencji niemieckiej było m.in. opracowanie europejskiego planu w transporcie towarowym na wypadek kolejnych pandemii oraz sformułowanie nowego podejścia do mobilności (New Mobility Approach) jako nowej strategii innowacji skoncentrowanej na przyjaznym dla klimatu i innowacyjnym transporcie, cyfrowej transformacji, bezpieczeństwie i ochronie, stanowiącej odpowiedź na Komunikat KE „Europejski Zielony Ład” oraz konkluzje Rady ws. zgodności z niezbędnymi przepisami dotyczącymi higieny i kontroli zakażeń w celu zapewnienia transgranicznego transportu pasażerskiego. Jednocześnie Niemcy wraz z pozostałymi państwami tria prezydencji (Portugalią i Słowenią) podpisały wspólne oświadczenie ministrów ds. transportu (Joining forces for sustainable, innovative, resilient and affordable mobility), stanowiące podstawę współpracy w sektorze transportu od lipca 2020 r. do końca grudnia 2021 r. Oświadczenie zakładało wspólne działania tria w odpowiedzi na trudności wywołane pandemią oraz na rzecz następujących celów: innowacji na rzecz zrównoważonej i przystępnej mobilności; wzmocnienia multimodalnego transportu towarowego oraz żeglugi; przyjaznej użytkownikowi, konektywnej i cyfrowej mobilności; silnego i zunifikowanego europejskiego systemu transportu.

Podczas prezydencji niemieckiej odbyły się dwa wydarzenia na szczepku ministrów ds. transportu, podczas których poruszano kwestię transportu morskiego. Pierwszym z nich i jedynym poświęconym wyłącznie kwestiom żeglugi morskiej w ramach sektora transportu stanowiła ministerialna konferencja pn. „Triggering greening and international competitiveness of shipping and ports” w dniu 8 września 2020 r. w Hamburgu, zorganizowana przez Federalne Ministerstwo Transportu i Infrastruktury Cyfrowej Republiki Federalnej Niemiec. Przedmiotem konferencji była wymiana poglądów w kwestii wdrożenia „Europejskiego Zielonego Ładu” w unijnej żegludze morskiej. Uczestnicy konferencji zaprezentowali propozycje uczynienia sektora żeglugi bardziej przyjazną dla środowiska, przy jednoczesnym zachowaniu jej konkurencyjności w skali globalnej. Polskę podczas konferencji reprezentował minister gospodarki morskiej, który w swoim wystąpieniu wskazał, że Polska postrzega Europejski Zielony Ład jako szansę dla przedsiębiorstw żeglugowych i całego przemysłu morskiego w obszarze m.in. odnowienia floty i rozwoju niskoemisyjnych środków transportu, rozwoju badań nad alternatywnymi paliwami i jednostkami napędowymi oraz ich rynkowym wdrożeniem, jak również digitalizacji operacji w transporcie morskim. Przedstawiciel Polski podkreślił, że Europejski Zielony Ład jest szansą na likwidację znacznych dysproporcji w rozwoju infrastruktury transportowej pomiędzy państwami Europy Zachodniej i Europy Środkowo-Wschodniej oraz zaapelował o uwolnienie pełnego potencjału transportu multimodalnego i wykorzystanie Europejskiego Zielonego Ładu do inwestycji zarówno w żeglugę morską bliskiego zasięgu, jak i skroplony gaz ziemny (LNG) oraz paliwa alternatywne. Ponadto, zwrócił uwagę na porty morskie jako miejsca, gdzie skupiają się obecnie wszystkie wyzwania przemysłu morskiego, miejsca krzyżowania się łańcuchów dostaw, lokalizacji zakładów przemysłowych oraz działań na rzecz szeroko pojętej niebieskiej gospodarki. Przypomniał o działaniach podejmowanych przez władze portów na rzecz ograniczenia emisji gazów cieplarnianych. Wskazał, że znaczenie portów zostało po raz kolejny potwierdzone podczas pandemii Covid-19, natomiast obecne działania powinny

skupiać się nad stworzeniem im takich warunków funkcjonowania, które umożliwią powrót do wielkości przeładunkowych sprzed pandemii. Dlatego też zaapelował o uwzględnienie ich znaczenia i ich potrzeb rozwojowych w ramach opracowywanej przez Komisję Europejską strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności, rewizji transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) oraz zapewnienie odpowiedniego poziomu finansowania w ramach nowych wieloletnich ram finansowych (na lata 2021-2027). Minister gospodarki morskiej za nierozzerwalne uznał powiązanie kwestii odpowiedzialności przemysłu morskiego za środowisko naturalne i jego konkurencyjności. Przypomniawszy, że Polska uznając za kwestię priorytetową redukcję emisji gazów cieplarnianych z sektora żeglugi morskiej jako sektora globalnego aktywnie uczestniczy w rozwiązaniu tego problemu na poziomie Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO). Jednocześnie, Polska dostrzega kluczową rolę UE do odegrania w tym procesie, jednakże wszelkie działania UE powinny jednak uwzględniać dotychczasowe zobowiązania podjęte na forum IMO i być wobec nich komplementarne, gdyż w przeciwnym wypadku, mogą one doprowadzić do zaburzeń konkurencyjności na poziomie globalnym oraz podważać dotychczasowe osiągnięcia IMO. Podczas nieformalnej wideokonferencji w formacie ministrów ds. transportu UE w dniu 8 grudnia 2020 r. jedynym tematem dot. kwestii morskich była informacja Komisji Europejskiej o trudnościach związanych ze zmianami załogi w transporcie morskim spowodowanymi przez pandemię Covid-19. Polskę podczas ww. konferencji reprezentował Minister Infrastruktury, który wysłuchał informacji przedstawionych przez KE oraz stanowisk zaprezentowanych przez państwa członkowskie UE.

W ramach prezydencji niemieckiej odbyło się kilkanaście posiedzeń **grupy roboczej Rady UE ds. żeglugi**. Podczas spotkań grupy wypracowano stanowiska, jakie powinny zająć państwa członkowskie w odniesieniu do dokumentów przewidzianych w agendzie 53 posiedzenia Komitetu Memorandum Paryskiego (53 PSCC) w dniach 28 września - 2 października 2020 r., a także wypracowano stanowisko koordynacyjne państw UE na: nadzwyczajną sesję wszystkich komitetów IMO – ALCOM w dniach 16-18 września 2020 r.; 44. sesję Komitetu Ułatwień w obrocie morskim (FAL) w dniach 28 września – 2 października 2020 r.; 20. spotkanie grupy roboczej Komisji Helsińskiej HELCOM MARITIME w dniach 5-8 października 2020 r.; spotkanie międzysesyjnej grupy roboczej ds. ograniczenia emisji gazów cieplarnianych z żeglugi (ISWG – GHG) w dniach 19-23 października 2020 r.; 102. sesję Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego (MSC) w dniach 4-11 listopada 2020 r.; 75. sesję Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC) w dniach 16 – 20 listopada 2020 r.; 107. sesję Komitetu Prawnego (LEG) w dniach 27 listopada – 1 grudnia 2020 r. Ponadto wypracowano projekty unijnych submisji na 8. posiedzenie Podkomitetu ds. zapobiegania i reagowania na zanieczyszczenia IMO (PPR) w dniach 22 – 26 marca 2021 r.

Podczas prezydencji niemieckiej w ramach posiedzeń **grupy roboczej Rady Unii Europejskiej ds. transportu intermodalnego** wypracowano m.in. konkluzje Rady w sprawie przestrzegania niezbędnych przepisów dotyczących higieny i kontroli zakażeń w celu zapewnienia transgranicznego transportu pasażerskiego przyjętych w lipcu 2020 r., a także konkluzje Rady w sprawie wytycznych politycznych dot. planu awaryjnego na wypadek pandemii i kryzysu w europejskim sektorze transportu towarowego, przyjętych w październiku 2020 r. Jednocześnie na forum grupy toczyły się prace nad wypracowaniem konkluzji Rady w sprawie nowego podejścia do mobilności (New Mobility Approach). W połowie grudnia 2020 r. prezydencja niemiecka podjęła jednak decyzję, że nie przedłoży konkluzji do zatwierdzenia na poziomie politycznym w Radzie UE.

W ramach prezydencji niemieckiej odbyły się także trzy posiedzenia **grupy roboczej Rady Europejskiej ds. zintegrowanej polityki morskiej w formacie „Przyjaciół Prezydencji” (FoP IMP)**. **Podczas spotkań grupy** dyskutowano m.in. na temat inicjatywy Komisji dotyczącej stworzenia europejskiego spójnego systemu obserwacji oceanów (Ocean observation); zapoznano się z informacją Komisji na temat opublikowanego Komunikatu pt.: „Strategia UE mająca na celu wykorzystanie potencjału energii z morskich źródeł odnawialnych na rzecz neutralnej dla klimatu przyszłości”; zapoznano się z informacjami Komisji dot. prac Międzynarodowego Forum Zarządzania Oceanami. Omówiona została również lista propozycji działań w zakresie dobrowolnych zobowiązań w odniesieniu do planowanych kolejnych konferencji oceanicznych UE i Narodów Zjednoczonych; zapoznano się

z informacjami Komisji oraz odbyło się spotkanie w sprawie przeglądu konsekwencji pandemii Covid-19 dla sektora morskiego oraz działań na rzecz jego odbudowy.

W ramach prezydencji niemieckiej odbyło się jedno posiedzenie **grupy roboczej Rady Europejskiej ds. Europejskiej Strategii Bezpieczeństwa na Morzu w formacie „Przyjaciół Prezydencji” (FoP EUMSS)**. Podczas posiedzenia dokonano wymiany poglądów na temat opublikowanego raportu poświęconego postępowi we wdrażaniu zrewidowanego planu działania do Europejskiej Strategii Bezpieczeństwa na Morzu (jako wspólnego dokumentu roboczego służb KE i Wysokiego Przedstawiciela UE ds. Polityki Zagranicznej i Bezpieczeństwa).

#### Grupa robocza Rady UE ds. wewnętrznej i zewnętrznej polityki rybołówstwa

W 2020 r. w ramach prac grupy roboczej ds. wewnętrznej i zewnętrznej polityki rybołówstwa prowadzone były m.in. prace nad projektem rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie Rady nr 1224/2009, oraz zmieniającego rozporządzenie Rady nr 768/2005, nr 1967/2006, nr 1005/2008, i rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2016/1139 w odniesieniu do kontroli rybołówstwa. Celem przedmiotowego projektu była kompleksowa zmiana systemu kontroli rybołówstwa poprzez jego uproszczenie, dostosowanie przepisów do zreformowanej Wspólnej Polityki Rybołówstwa oraz zmniejszenie obciążeń administracyjnych. Na spotkaniach grupy omawiane były propozycje kompromisowe prezydencji chorwackiej, a następnie niemieckiej do kolejnych części projektowanego rozporządzenia. W trakcie prowadzonych prac przedstawiciele Polski ogólnie i kierunkowo poparli samą ideę zmiany funkcjonującego obecnie systemu kontroli rybołówstwa, wyraźnie wskazując jednak, że niektóre rozwiązania zawarte w projekcie przedmiotowego rozporządzenia są trudne do zaakceptowania dla strony polskiej i nie pozwalają na poparcie przez Polskę projektu rozporządzenia w obecnej formie. Z uwagi na złożoną i bardzo techniczną tematykę objętą projektowanym rozporządzeniem oraz liczne zastrzeżenia do projektu rozporządzenia ze strony wielu państw członkowskich UE, prace nad projektem nie zostały w 2020 r. zakończone.

W ramach grupy roboczej prowadzone były również prace nad projektem rozporządzenia ustalającego uprawnienia do połowów na rok 2021 w odniesieniu do niektórych stad ryb i grup stad ryb w Morzu Bałtyckim oraz zmieniającego rozporządzenie (UE) 2020/123 w odniesieniu do uprawnień do połowów w innych wodach. Prace grupy roboczej nad ww. rozporządzeniem zakończyły się. Rozporządzenie zostało przyjęte, przy głosie wstrzymującym Polski, podczas posiedzenia Rady ds. Rolnictwa i Rybołówstwa (AGRIFISH) w dniach 19-20 października 2020 r.

W 2020 r. w ramach grupy roboczej ds. wewnętrznej i zewnętrznej polityki rybołówstwa zakończono również prace nad projektem rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) zmieniającego rozporządzenie (UE) 2016/1139 w odniesieniu do zmniejszenia zdolności połowowej w Morzu Bałtyckim oraz zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 508/2014 w odniesieniu do trwałego zaprzestania działalności połowowej flot poławiających dorsza atlantyckiego ze wschodniej części Morza Bałtyckiego, dorsza atlantyckiego z zachodniej części Morza Bałtyckiego i śledzia atlantyckiego z zachodniej części Morza Bałtyckiego. Finalna wersja rozporządzenia, po akceptacji przez Radę UE i Parlament Europejski, weszła w życie w dniu 1 grudnia 2020 r.

#### 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, od kwietnia 2020 r. przyjęły 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 2020 r. duża część prac COMAR związana była z wypracowywaniem stanowiska państw członkowskich UE oraz samej UE (Komisja Europejska) na kolejną 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<sup>4</sup>.

#### Podgrupa Ekspertów EMSWe.

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

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

W 2020 r. odbyły się dwa posiedzenia przedmiotowej podgrupy, podczas których podniesione 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.

#### Komitet Ułatwień Międzynarodowej Organizacji Morskiej.

W ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej funkcjonuje Komitet Ułatwień, zajmujący się sprawami międzynarodowego obrotu portowo-morskiego, w tym ograniczenia i uproszczenia formalności sprawozdawczych wymaganych od statków w portach morskich oraz usprawnienia ich obiegu 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 oraz przemysł.

W 2020 r. z uwagi na pandemię Covid-19 odbyło się jedno zdalne posiedzenie Komitetu Ułatwień Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Podczas 44 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 obszarze ułatwień i elektronicznego biznesu, uwierzytelniania, integralności i poufności treści dla celu wymiany za pośrednictwem morskiego single window, zwalczania korupcji w transporcie morskim.

#### Komitet Prawny Międzynarodowej Organizacji Morskiej.

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

---

<sup>4</sup> Zaplanowane na wiosnę 2020 r. spotkanie negocjacyjne nie odbyło się ze względu na pandemię COVID-19. Wg wstępnych planów, spotkanie ma odbyć się w sierpniu 2021 r., o ile pozwolą na to warunki epidemiologiczne.



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

W 2020 r. z uwagi na pandemię Covid-19 odbyło się jedno zdalne posiedzenie Komitetu Prawnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Podczas 107 sesji Komitetu Prawnego Międzynarodowej Organizacji Morskiej podniesione były m.in. zagadnienia dotyczące 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 o pracy na morzu, przyjętej przez Konferencję Ogólną Międzynarodowej Organizacji Pracy w Genewie dnia 23 lutego 2006 r., oraz sprawiedliwego traktowania marynarzy, zapobieżenia bezprawnym praktykom związanym z fałszywą rejestracją statków i fałszywymi rejestracjami, 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 Międzynarodowej Organizacji Morskiej.

### 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 2020 r. z uwagi na pandemię Covid-19 odbyło się jedno zdalne posiedzenie organów Międzynarodowych Funduszy Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami:

- 1992 Fund Assembly – 25 sesja nadzwyczajna Zgromadzenia Funduszu 1992;
- 1992 Fund Executive Committee – 74 posiedzenie Komitetu Wykonawczego Funduszu 1992;
- Supplementary Fund Assembly – 8 sesja nadzwyczajna Zgromadzenia Funduszu Dodatkowego.

W ramach przedmiotowej sesji dyskutowane były zagadnienia dotyczące m.in. wypadków objętych systemem konwencji olejowych oraz odszkodowań, jak również sprawy traktatowe, takie jak przygotowanie do wejścia w życie Konwencji HNS 2010 oraz propozycja przeglądu Konwencji CLC 1992. Ponadto, omawiano kwestie budżetowe, proceduralne i administracyjne. Odbyły się wybory członków do Organu Audytowego Międzynarodowych Funduszy Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami.

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

Rada Państw Morza Bałtyckiego (RPMB), jedyna międzyrządowa organizacja regionalna, pozostawała dla Polski w 2020 r. istotnym forum dialogu politycznego wysokiego szczebla na temat wyzwań w regionie Morza Bałtyckiego, jak również cenną platformą praktycznych działań polskich partnerów rządowych, samorządowych i pozarządowych. Polska aktywność w RPMB pozwalała na budowanie pozytywnego wizerunku Polski w regionie Morza Bałtyckiego, zarówno w sferze politycznej, jak i konkretnych tematów sektorowych, w tym w obszarze polityki morskiej poprzez udział w pracach Grupy Ekspertkiej ds. Zrównoważonej Gospodarki Morskiej (Expert Group on Sustainable Maritime Economy)

oraz w kwestiach środowiskowych i klimatycznych poprzez udział w pracach Grupy eksperckiej ds. Zrównoważonego Rozwoju (Expert Group on Sustainable Development).

W 2020 r. w I połowie roku Polska brała aktywny udział w pracach RPMB pod przewodnictwem Danii nad zapoczątkowaną w 2018 r. reformą organizacji. Zakończyła się ona na spotkaniu ministrów spraw zagranicznych w dniu 19 maja 2020 r., w którym brał udział Minister Spraw Zagranicznych RP, rewizją dokumentów strategicznych, „Terms of Reference” Rady oraz „Terms of Reference” jej Sekretariatu. Celem reformy było wzmocnienie znaczenia politycznego oraz efektywności organizacji, zwiększenie widoczności, elastyczności i przejrzystości jej działań, a także poprawa synergii współpracy z innymi podmiotami w regionie. Potwierdzenie kierunków rozwoju i priorytetów pracy RPMB znalazło wyraz w przyjętej przez ministrów spraw zagranicznych „Deklaracji Bornholmskiej”, w której jako obszary szczególnie istotne dla współpracy bałtyckiej wskazano Sieci Ochrony Ludności w dobie pandemii Covid-19, zaangażowanie młodych ludzi w sprawy regionu, inicjatywy związane z ochroną środowiska oraz klimatem, a także zwalczanie transgranicznej przestępczości zorganizowanej. Na forum Grupy Eksperckiej ds. Zrównoważonej Gospodarki Morskiej podczas prezydencji Danii omawiane były wyzwania i szanse dla rozwoju morskiego przemysłu wycieczkowego oraz kwestie związane z lądowym wytwarzaniem energii. Podczas dyskusji Polska odniosła się również do kwestii możliwego wpływu Covid-19 na przemysł stoczniowy.

W II połowie 2020 r. Polska aktywnie wspierała prezydencję Litwy w RPMB (1.07.2020 - 30.06.2021), której priorytety obejmują m.in. zrównoważony rozwój, w szczególności w obszarze zielonego przemysłu, zieloną i morską turystykę jako ważny sektor odnowy regionalnej gospodarki, zwiększania widoczności regionu Morza Bałtyckiego i zatrudnienia, ochronę cywilną w regionie i wzmocnienie odporności regionu na klęski żywiołowe. Prezydencja Litwy rozpoczęła ponadto prace nad wizją dalszego rozwoju regionu Morza Bałtyckiego w perspektywie do 2030, w których Polska bierze aktywny udział.

W 2020 r. miała miejsce zmiana na stanowisku Dyrektora Generalnego Sekretariatu RPMB w Sztokholmie – został nim Pan Grzegorz Poznański, który rozpoczął swoją czteroletnią kadencję w dniu 1 września 2020 r. Obecność Polaka na wysokim stanowisku w regionie pozwoli na lepsze rozeznanie funkcjonowania oraz interesów regionalnych organizacji i instytucji.

Wybuch epidemii koronawirusa wpłynął zarówno na formułę pracy RPMB (przejście na formę spotkań on-line), jak i znalazł swój wyraz w agendzie spotkań grup roboczych i eksperckich, a także wideokonferencji ministrów spraw zagranicznych Rady w dniu 19 maja 2020 r. Ministrowie potwierdzili wówczas zasadność wykorzystania platformy RPMB dla rozwoju współpracy w obszarze przeciwdziałania skutkom pandemii oraz przygotowań do ewentualnych kolejnych fal Covid-19.

#### 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 „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 30. spotkanie Państw-Stron Konwencji o prawie morza, które w 2020 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.

Realizacja działań podejmowanych w 2020 r. w zakresie zwiększenia efektywności obrotu towarowego w portach.

W 2020 r. weszły w życie ułatwienia dla podatników dokonujących importu towarów w portach morskich w zakresie rozliczania podatku VAT z tytułu importu towarów bezpośrednio w deklaracji podatkowej poprzez:

- rozszerzenie grupy podatników uprawnionych do rozliczania podatku z tytułu importu towarów bezpośrednio w deklaracji podatkowej – umożliwiły to zmiany w zakresie art. 33a ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2022 r. poz. 931, 974, 1137, 1301 i 1488), zwanej dalej „ustawą o VAT”, wprowadzone przepisami art. 33 ustawy z dnia 31 lipca 2019 r. o zmianie niektórych ustaw w celu ograniczenia obciążeń regulacyjnych (Dz. U. poz. 1495, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą deregulacyjną”, który wszedł w życie 1 lipca 2020 r. Rozliczeniem podatku bezpośrednio w deklaracji podatkowej może być objęty cały import towarów, tj. zarówno objęty uproszczeniami celnymi, jak i objęty zgłoszeniami celnymi na ogólnych zasadach (jeżeli będą dokonywać zgłoszeń celnych przez przedstawiciela bezpośredniego lub pośredniego w rozumieniu przepisów celnych). Podatnicy posiadający status AEO lub pozwolenie na stosowanie uproszczeń celnych mogą dokonywać zgłoszeń celnych bez przedstawiciela;
- wyznaczenie jednego naczelnika urzędu celno-skarbowego do przedkładania zaświadczeń o braku zaległości we wpłatach należnych składek na ubezpieczenie społeczne oraz we wpłatach poszczególnych podatków stanowiących dochód budżetu państwa, a także potwierdzenia zarejestrowania podatnika jako podatnika VAT czynnego - art. 33 pkt 2 lit. c ustawy deregulacyjnej, który wszedł w życie 1 lipca 2020 r.;
- zniesienie obowiązku zawiadomienia naczelnika urzędu celno-skarbowego i naczelnika urzędu skarbowego o zamiarze rozliczania podatku VAT z tytułu importu towarów w deklaracji podatkowej oraz o rezygnacji z rozliczania podatku w deklaracji podatkowej - art. 33 pkt 2 lit. d ustawy deregulacyjnej, który wszedł w życie 1 lipca 2020 r.;
- odstąpienie od obowiązku przedstawiania dokumentów potwierdzających rozliczenie kwoty podatku należnego z tytułu takiego importu - art. 1 pkt 7 ustawy z dnia 4 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1520 oraz z 2020 r. poz. 568 i 1086), który wszedł w życie 1 października 2020 r.

Powyższe zmiany dotyczą również podatników dokonujących importu towarów w portach morskich.

[Wdrażanie mechanizmów ułatwiających działalność w transporcie morskim.](#)

[Działania Krajowej Administracji Skarbowej.](#)

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, jak również do kształtowania warunków dla utworzenia w Polsce bałtyckiego centrum logistyczno-transportowego dla Europy Środkowej i Wschodniej oraz zwiększenia jego roli w łańcuchu dostaw towarów w tym regionie.

W ramach powyższych działań m.in. 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. W dalszym ciągu popularyzuje się także 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 osiągany 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 przywózowych.

Kolejnym stosowanym rozwiązaniem wpływającym na usprawnienie obrotu towarowego w portach morskich Gdańska i Gdyni, jakim 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 oraz oszczędność czasu i szybsze dostawy dla podmiotów gospodarczych.

- **Centrum Urzędowego Dokonywania Odpraw (CUDO) wewnętrzne i graniczne**

CUDO 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. To wyspecjalizowane komórka analityczno-merytoryczna do elektronicznej obsługi zgłoszeń celnych, zlokalizowane w Oddziale Celnym „Baza Kontenerowa” dla Morskiego Portu w Gdyni oraz w Oddziale Celnym „Terminal Kontenerowy” dla Morskiego Portu w Gdańsku. W ramach przyjętej koncepcji, poza CUDO wyodrębnione zostały również oddziały satelickie wykonujące czynności związane z bezpośrednią obsługą klienta (przyjmowanie dokumentów papierowych) i czynności kontrolne dotyczące towarów. Wdrożone rozwiązanie bezpośredni wpływ na zapewnienie sprawnej, kompleksowej i efektywnej obsługi obrotu towarowego, w tym stale rosnącego obrotu towarami skonteneryzowanymi. Aktualnie ponad 70% 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 z dnia 7 listopada 2014 r. o ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej (Dz. U. poz. 1662), zawierającej m.in. „pakiet morski”, została wprowadzona zasada przeprowadzenia wszystkich czynności urzędowych niezbędnych do dopuszczenia towaru do obrotu w ciągu 24 godzin od momentu przedstawienia towaru do kontroli granicznej. Zadanie koordynacji kontroli nałożone zostało na Naczelnika Urzędu Celno-Skarbowego właściwego dla portu morskiego.

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

Kontynuując prace nad rozwojem systemu, w czerwcu 2020 r. zaimplementowano, napisaną z inicjatywy Izby Administracji Skarbowej w Gdańsku w ramach Projektu „Platforma Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnych – PUESC”, 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 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.

- **Cyfrowa granica**

W celu zapewnienia sprawnej obsługi klienta na przejściach granicznych z wykorzystaniem mechanizmów automatycznej wymiany danych oraz automatycznej identyfikacji pojazdów i sterowania ruchem, trwają prace Zespołu PUESC.P4.5 nad wdrożeniem systemu Cyfrowa Granica w zakresie skanowania kontenerów.

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

KAS realizuje Program „Platforma Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnych - PUESC”, którego głównym celem jest usprawnienie procesów realizowanych przez klientów Krajowej Administracji Skarbowej w obszarze granicznym, celnym i akcyzowym oraz poszerzenie zakresu spraw, które mogłyby być obsługane w drodze elektronicznej. Zakres Programu przewiduje m.in. budowę i modernizację szeregu komponentów Systemu Informacyjnego Skarbowo-Celnego (SISC). 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 ułatwiają przedsiębiorcom działalność międzynarodową.

W ramach projektu PUESC.P4.2 Single Window Plus jednym z istotniejszych działań zrealizowanych w 2020 r. był przeprowadzony pilotaż testowy systemu PKWD-Single Window dla łącznie czterech lokalizacji, wśród których był m.in. Oddział Celny „Nabrzeże Łasztownia” w Szczecinie, stanowiący morskie przejście graniczne. Przedmiotem sprawdzenia w ramach pilotażu były podstawowe procesy i funkcjonalności systemu PKWD-Single Window, tj. obsługa wniosków klientów, koordynacja wspólnych kontroli, wydawanie rozstrzygnięć przez partnerów (inspekcji granicznych: weterynaryjnej, sanitarnej, Inspekcja Jakości Handlowej Artykułów Rolno-Spożywczych, Główny Inspektor Rybołówstwa Morskiego – ośrodek zamiejscowy w Szczecinie) oraz walidacja i bilansowanie wydanych rozstrzygnięć w ramach obsługi zgłoszenia celnego. Powyższy pilotaż umożliwił pozyskanie uwag i rekomendacji, które służą jako podstawa do dalszych prac nad możliwie najszerszym dostosowaniem systemu do oczekiwań docelowych użytkowników.

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

Podstawowe założenia projektowanej usługi/systemu awizacji, dotyczącej międzynarodowego transportu drogowego, lotniczego, kolejowego i morskiego:

- umożliwienie wysłania zgłoszenia awizacyjnego o planowanym przybyciu osoby/towaru w urządzie celnym granicznym (w zakresie ruchu osób i towarów);
- zapewnienie komunikacji z innymi systemami celnymi skracając czas odprawy w urządzie 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.

Przewidywany termin wdrożenia systemu to pierwsza połowa 2021 r. Projekt objęty jest współfinansowaniem z środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Polska Cyfrowa.

- **System AWIPRO (Awizacja Prototyp)**

System wdrożony w maju 2018 r. i rozwijany w 2019 r. Podstawowym przeznaczeniem systemu AWIPRO jest pozyskanie oraz przetwarzanie danych awizacyjnych wejść/wyjść statków gromadzonych przez Administrację Morską w ramach Maritime National Single Window na potrzeby planowania i realizacji kontroli jednostek pływających przez organy Krajowej Administracji Skarbowej. Do czasu uruchomienia systemu AWIPRO funkcjonariusze Krajowej Administracji Skarbowej wykonywali zadania związane z nadzorem nad awizacją towarów i osób na statkach wpływających do polskich portów morskich w oparciu o systemy administracji morskiej - system PHICS (Polish Harbours Information & Control System) oraz system SWIBŻ (System Wymiany Informacji Bezpieczeństwa Żeglugi). Wdrożony system AWIPRO prezentuje nie tylko dane z obu systemów administracji morskiej, ale i wprowadza unikalne dla KAS funkcjonalności analityczne i kontrolne. W efekcie system AWIPRO zapewnia obsługę całego procesu biznesowego odprawy statku w porcie morskim od przyjęcia manifestu awizacyjnego i wykonania procesu analizy ryzyka na danych manifestowych, poprzez analizę zastrzeżeń i przydział zadań zespołom kontrolnym, realizację czynności kontrolnych i ich rejestrację.

- **Inne usługi**

W Izbie Administracji Skarbowej w Gdańsku w ramach współpracy KAS i Polskiego PCS Sp. z o.o. wprowadzono usługę automatycznego zwalniania kontenerów z Terminali kontenerowych (po zwolnieniu towarów do wnioskowanej procedury) przy wykorzystaniu komunikatu DS299 w systemie AIS/Import (w 2020 roku odbył się pilotaż, natomiast w 2021 roku planowane jest wdrożenie produkcyjne tej usługi).

Izba Administracji Skarbowej w Szczecinie opracowała metodologię szacowania wartości celnej towarów (masowych i w kontenerach) dla podmiotów prowadzących działalność związaną z obrotem towarowym na terenie portu Szczecin – Świnoujście. Działalność ta polega na prowadzeniu składów celnych i magazynów czasowego składowania, a szacowanie wartości celnej towarów było niezbędne do określenia kwoty referencyjnej w pozwoleniach na stosowanie zabezpieczenia generalnego. W wyniku czego podmioty otrzymały pozwolenia z zerowym poziomem zabezpieczenia kwoty referencyjnej, co - biorąc pod uwagę skalę obrotu towarowego w portach – uchroniło je przed zamrożeniem wielomilionowych kwot, a jednocześnie zapewniło organowi celno-skarbowemu możliwość sprawowania kontroli nad saldem w/w zabezpieczeń.

### **Zwalczanie przestępczości.**

Wydział Morski Zwalczania Przestępczości Pomorskiego Urzędu Celno-Skarbowego realizując ustawowe zadania, w tym zadania scentralizowane w zakresie morskiego obrotu towarowego z zagranicą, tj. zwalczanie przestępczości na morskich wodach wewnętrznych, morzu terytorialnym oraz w strefie przyległej wykonywał działania związane z ochroną rynku UE na morskiej granicy państwowej, wykorzystując, m.in. pięć łodzi patrolowych. W 2020 r. Wydział Morski Zwalczania Przestępczości zaczął realizować czynności kontrolne również z wykorzystaniem urządzeń RTG będących na wyposażeniu Pomorskiej Służby Celno-Skarbowej na terenie portów w Gdyni i w Gdańsku. Monitorowanie wykorzystania tych urządzeń w portach morskich ma na celu maksymalizację efektywności ich wykorzystania. Dodatkowo prowadzone są działania związane z planami budowy skanera stacjonarnego i modernizacji całego systemu kontroli w związku z dalszą rozbudową Gdańskiego Terminala Kontenerowego.

W 2020 r. przeprowadzono 483 kontrole jednostek pływających oraz przesyłek skonteneryzowanych. Wykonano 274 rejsy z udziałem jednostek pływających KAS. W czasie realizacji czynności służbowych funkcjonariusze Wydziału Morskiego Zwalczania Przeszypczości na polskich obszarach morskich i w portach dokonali 50 ujawnień nielegalnych towarów oraz naruszeń przepisów. W 2020 r. w ramach Wydziału Morskiego Zwalczania Przeszypczości powołano Referat Kontroli Obrotu Towarowego.

### **Pełnomocnik Szefa Krajowej Administracji Skarbowej.**

Jednym z priorytetowych zadań Krajowej Administracji Skarbowej (KAS) jest ochrona obszaru celnego i granic zewnętrznych UE, która polega przede wszystkim na prowadzeniu działań kontrolnych, mających na celu zapobieganie nielegalnemu przywozowi i wywozowi towarów. Stosownie do przepisów ustawy o KAS kontroli celno-skarbowej podlega m.in. przestrzeganie przepisów prawa celnego oraz innych przepisów związanych z przywozem i wywozem towarów w obrocie między obszarem celnym Unii Europejskiej a państwami trzecimi, w szczególności przepisów dotyczących towarów objętych ograniczeniami lub zakazami.

KAS realizując wytyczne z Planu Pełnomocnika Szefa Krajowej Administracji Skarbowej do spraw koordynacji działań izb administracji skarbowej, obsługujących drogowe, kolejowe, morskie i lotnicze przejścia graniczne na 2020 r. na bieżąco monitorowała funkcjonowanie morskich przejść granicznych, w szczególności w aspekcie płynności obsługi obrotu towarowego w związku z sytuacją epidemiologiczną związaną z Covid – 19.

Mając na uwadze sprawną realizację zadań kontrolnych na granicy, wzrastające znaczenie nieinwazyjnych działań kontrolnych w kontekście oczekiwań sprawnej obsługi obrotu towarowego oraz dużych nakładów finansowych przeznaczanych na zakup nowoczesnego sprzętu do kontroli, na bieżąco monitorowano wykorzystanie sprzętu RTG.

KAS rozpoczęła inwestycję budowy, zakupu i montażu stacjonarnego skanera do prześwietlania środków transportu/kontenerów w morskim przejściu granicznym w Szczecinie - Łasztowni oraz w morskim przejściu granicznym w Świnoujściu. Skuteczność i efektywność działania w portach oraz wysoka jakość świadczonych przez KAS usług stanowi realizację misji KAS. Wymiana informacji z wykorzystaniem między innymi Zintegrowanego Systemu Radarowego Nadzoru (ZSRN) ze Strażą Graniczną wpływa na sprawność, skuteczność i efektywność działania w portach. Wskazane czynniki przyczyniają się do optymalizacji działań kontrolnych w portach i realizacji granicznej obsługi celnej podróży i towarów.

### **Uczestnictwo Krajowej Administracji Skarbowej w międzynarodowych działaniach kontrolnych.**

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

- XIII edycja międzynarodowej operacji o kryptonimie PANGEA, wymierzona w zwalczanie obrotu nielegalnymi i podrabianymi wyrobami farmaceutycznymi, organizowana przez Międzynarodową Organizację Policji Kryminalnych (INTERPOL), przy współudziale Światowej Organizacji Celnej (WCO), Europejskiego Urzędu Policji (EUROPOL), Stałego Forum na temat Międzynarodowej Przeszypczości Farmaceutycznej (PFIPC);
- operacja celna pod nazwą DEMETER VI, 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 pod nazwą THUNDER 2020 organizowana przez Światową Organizację Cel (WCO), ukierunkowana na zwalczanie przesyypczości przeciwko CITES;
- operacja PANDORA V skierowana przeciwko nielegalnemu obrotowi skradzionymi dobrami kultury organizowana przez Światową Organizację Cel (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.

## NAUKA I BADANIA MORSKIE.

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

W 2020 r. w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (zniesionym w dniu 7 października 2020 r.) zawarto porozumienia w sprawie uznawania polskich dyplomów marynarzy do służby na statkach pod banderą innych państw w oparciu o prawidło I/10 Międzynarodowej Konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht z 1978 r., z późniejszymi zmianami (Konwencja STCW). Podpisano w sumie 3 porozumienia w żegludze międzynarodowej z Japonią, Nową Zelandią i Republiką Ghany. Ponadto podpisano jedno porozumienie z Finlandią na podstawie prawidła I/3 Konwencji STCW w żegludze przybrzeżnej. W porozumieniach określone zostały szczegóły współpracy w zakresie uznawania dokumentów kwalifikacyjnych. Porozumienia umożliwiają marynarzom posiadającym polskie dyplomy i świadectwa podejmowanie pracy bez konieczności ubiegania się o dokumenty kwalifikacyjne wydawane przez administrację morską danego państwa (strony porozumienia), gdyż dokumenty polskie są traktowane jako równoważne w trybie ich uznawania (tzw. endorsement).

Ponadto realizowano pozakonkursowy projekt PO WER pn. „Praktyki Morskie Dla Studentów Uczelni Morskich”, którego celem było wypracowanie ścieżki współpracy uczelni morskich z armatorami w sposób ułatwiający studentom odbycie praktyk na statkach morskich (handlowych) i nadania im stopnia oficera wachtowego, a tym samym podniesienie ich kwalifikacji zawodowych oraz skrócenie czasu praktycznego wyszkolenia zawodowego.

### Uniwersytet Morski w Gdyni.

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

W 2020 roku w UMG łącznie z cudzoziemcami na wszystkich rodzajach studiów zdobywało wiedzę 4000 studentów, w tym 1594 studentów kształciło się zgodnie z wymaganiami Konwencji STCW.

Łączna liczba studentów, którzy w 2020 r. zrealizowali praktyki na statkach UMG, tj. „Dar Młodości” i „Horyzont II” wyniosła 587 uczniów szkół morskich oraz studentów UMG. Żaglowiec szkolny „Dar Młodości” odbył trzy podróże morskie, jednak z powodów pandemii nie zawijał do żadnych portów oprócz portu macierzystego. Statek szkoleniowo-badawczy „Horyzont II” odbył siedem podróży, z czego dwie z nich były czarterem dla Instytutu Geofizyki PAN (rejsy na Spitsbergen).

Prowadzone badania naukowe, liczne publikacje oraz uczestnictwo w krajowych i zagranicznych konferencjach naukowych przyczyniają się do rozwoju kadry badawczo-dydaktycznej UMG. W 2020 r. sześciu pracowników kadry naukowej uzyskało stopień doktora, a dwóch otrzymało stopień naukowy doktora habilitowanego. Kadra Uniwersytetu Morskiego w Gdyni w 2020 r. podwyższyła także swoje kwalifikacje o 11 dyplomów morskich:

- członkowie załóg statków szkolnych – 7 dyplomów kapitana żeglugi wielkiej;



- Wydział Nawigacyjny – 3 dyplomy kapitana żeglugi wielkiej;
- Wydział Mechaniczny – 1 dyplom starszy oficer mechanik.

W 2020 r. UMG zakończył realizację Konkursu „Kierunek Port – morze możliwości”. Celem tej inicjatywy było włączenie studentów w prace badawcze oraz transfer technologii znajdujących zastosowanie w branży morskiej ze świata nauki do biznesu. W ramach tego przedsięwzięcia, dwa projekty badawczo-rozwojowe zostały zrealizowane przez studentów UMG, pod opieką pracowników naukowych uczelni, w oparciu o grant przekazany przez Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.

Obok kształcenia przyszłych kadr morskich ważnym obszarem działalności UMG 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 Uniwersytet Morski w Gdyni pozyskuje 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 UMG realizują także prace naukowo-badawcze i badawczo-rozwojowe na zlecenie krajowych lub międzynarodowych podmiotów otoczenia społeczno-gospodarczego.

W roku 2020 w Uniwersytecie Morskim w Gdyni realizowano następujące prace naukowo-badawcze i badawczo-rozwojowe finansowane z subwencji budżetowej przeznaczonej na działalność badawczą, w tym projekty zespołowe oraz indywidualne prowadzone przez młodych naukowców:

- Wydział Nawigacyjny realizował 13 projektów, w tym m.in. z zakresu eksploatacji statków autonomicznych, nawigacji, mechaniki płynów w zastosowaniach morskich, zanieczyszczeń, technologii wytwarzania i metody badań materiałów kompozytowych, bezpieczeństwa infrastruktur krytycznych oraz bezpieczeństwa żeglugi;
- Wydział Mechaniczny realizował 17 projektów, w tym m.in. z zakresu modelowania konstrukcji kadłuba, zanieczyszczeń występujących w produktach ropopochodnych, eksploatacji maszyn i urządzeń okrętowych, badania urządzeń i elementów konstrukcji okrętowych, technologii wytwarzania i diagnostyki elementów maszyn i kadłubów okrętowych, a także znakowania materiałów olejowych siłowni okrętowej;
- Wydział Elektryczny realizował 17 projektów, w tym m.in. z zakresu innowacyjnych systemu sterowania jednostek pływających, sterowania ruchem statku, zjawisk cieplnych w układach przetwarzania energii i półprzewodnikowych źródłach światła, badania silnika asynchronicznego, planowania bezpiecznej trajektorii dla statków autonomicznych i bezzałogowych, rozwoju systemów inteligencji obliczeniowej i uczenia maszynowego oraz jakości energii elektrycznej w okrętowych i lądowych systemach elektroenergetycznych;
- Wydział Zarządzania i Nauk o Jakości realizował 19 projektów, w tym m.in. z zakresu zarządzania jakością towarów, modeli zarządzania systemami transportowymi i logistycznymi, ewolucji modeli zarządzania portami morskimi, narzędzi i metod analizy danych, zarządzania organizacją, jakości usług terminalowych, logistyki oraz mobilności.

W 2020 r. w ramach programów bądź konkursów badawczych w UMG realizowano następujące projekty:

- 4 projekty z zakresu badań podstawowych finansowane z Narodowego Centrum Nauki;
- 4 projekty finansowane przez Ministerstwo Edukacji i Nauki, w tym jeden projekt związany z rozwojem badań oraz realizowany w ramach Regionalnej Inicjatywy Doskonałości, 2 projekty o charakterze badawczym oraz jeden o charakterze komercjalizacyjnym mającym na celu praktyczne wykorzystanie wyników B+R;
- 1 projekt badawczo-rozwojowy finansowany przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju;
- 3 projekty współfinansowane przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju oraz ze środków UE;
- 1 projekt krajowy finansowany ze środków UE w ramach programu regionalnego Województwa Pomorskiego;

- 4 projekty międzynarodowe finansowane ze środków UE;
- 2 projekty międzynarodowe współfinansowane przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju oraz środków Funduszy Norweskich;
- 1 projekt międzynarodowy finansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach programu współpracy transgranicznej Interreg Południowy Bałtyk (South Baltic Cross-border Cooperation Programme 2014-2020);
- 1 projekt międzynarodowy finansowany przez International Association of Maritime Universities (IAMU);
- 1 projekt międzynarodowy badawczy „Zarządzanie mocą na statkach z hybrydowych systemami elektroenergetycznymi” przyznany w 2020 r. (do realizacji od 2021 r.) w ramach NAWA.

W roku 2020 w Uniwersytecie Morskim w Gdyni realizowano 7 projektów ogólnorozwojowych, dydaktycznych, szkoleniowych oraz w zakresie rozwoju infrastruktury badawczo-rozwojowej, tj.:

- 1 projekt dydaktyczny „Zdolni z Pomorza”, realizowany w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020;
- 2 projekty ogólnorozwojowe pt.: „Łap wiatr w żagle” oraz pt. „Akademia czystego morza” w ramach Programu Operacyjnego Wiedza Edukacja Rozwój 2014-2020, Działanie 3.1. Kompetencje w szkolnictwie wyższym;
- 2 projekty ogólnorozwojowe pt.: „SezAM wiedzy, kompetencji i umiejętności” oraz „Wyszkolenie ma znaczenie” w ramach Programu Operacyjnego Wiedza Edukacja Rozwój 2014-2020, Oś III Szkolnictwo wyższe dla gospodarki i rozwoju;
- 2 projekty szkoleniowe w ramach międzynarodowej mobilności edukacyjnej w sektorze szkolnictwa wyższego (ERASMUS+).

Uniwersytet Morski w Gdyni realizując założenia polityki morskiej RP oraz kierując się priorytetami strategii rozwoju Uczelni, prowadził w 2020 r. współpracę z instytucjami międzynarodowymi oraz z zagranicznymi uczelniami.

Przedstawiciele UMG podejmowali działania w charakterze ekspertów rządu RP na forum International Maritime Organization (IMO) w Londynie podczas 7. sesji Podkomitetu ds. Projektowania i Konstrukcji Statku (SDC) oraz 7. sesji Podkomitetu ds. bezpieczeństwa żeglugi, radiokomunikacji oraz poszukiwań i ratownictwa (NCSR). Warto podkreślić, że podczas 7. sesji Podkomitetu SDC miało miejsce przełomowe wydarzenie w zakresie normowania stateczności statków - został przyjęty okólnik wprowadzający kryteria 2. generacji oceny stateczności statku nieuszkodzonego, nad którym prace na forum IMO trwały przez 19 lat. Ponadto przedstawiciel Uczelni brał udział w obradach grupy roboczej ds. nawigacji (NAV WG) i grupy eksperckiej ds. tras żeglugowych (EG), zajmując stanowisko zgodnie z instrukcją dla delegacji polskiej przygotowaną przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Wieloletnia współpraca z IMO, a także uczestnictwo w spotkaniach poszczególnych grup roboczych i grup ekspertów, przynosi Uczelni wymierne korzyści w zakresie budowania kompetencji profesjonalnych oraz doskonalenia procesu dydaktycznego, zwłaszcza na prowadzonych specjalnościach morskich.

UMG od ponad 20 lat aktywnie współpracuje z International Association of Maritime Universities (IAMU). Uczelnia jest członkiem Międzynarodowej Rady Wykonawczej - International Executive Board (IEB) IAMU w latach 2020-2022, a także przewodniczy jednemu z czterech komitetów stałych IAMU, odpowiadając za prace komisji ds. akademickich - Academic Affairs Committee. Podczas posiedzenia Międzynarodowej Rady Wykonawczej (IEB) IAMU, w której brali udział przedstawiciele dziesięciu uczelni morskich reprezentujących poszczególne regiony świata oraz pracownicy sekretariatu IAMU, Rektor UMG zadeklarował gotowość do koordynacji organizacji konferencji dotyczącej kształcenia i szkolenia morskiego w obliczu Covid-19 - „MET during Covid-19”, zaplanowanej na 13-14 stycznia 2021 r. Podczas posiedzenia IEB omówiono również i zatwierdzono szereg kluczowych spraw dotyczących funkcjonowania IAMU, m.in. kwestie strategiczne, akademickie - w tym badawcze,

dydaktyczne i organizacyjne, a także finansowe. Wiele miejsca poświęcono wyzwaniom związanym ze współpracą międzynarodową w dobie kryzysu pandemicznego.

Planowana na rok 2020 aktywna kontynuacja współpracy naukowo-dydaktycznej z zagranicznymi uczelniami, m.in. Hochschule Bremerhaven, Shanghai Maritime University, Kaliningrad State Technical University, Aalborg University, Wuhan University of Technology, Namibe Academy of Fisheries and Marine Sciences została znacznie ograniczona z uwagi na pandemię.

W 2020 r. Uczelnia podpisała porozumienie o współpracy naukowo-dydaktycznej z Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping, St. Petersburg (Rosja). Ponadto w 2020 r., w wyniku spotkania Ambasadora RP w Wietnamie z wiceministrem ds. transportu Wietnamu, strona wietnamska wyraziła zainteresowanie nawiązaniem współpracy w zakresie edukacji morskiej, czego efektem była deklaracja współpracy ze strony przedstawiciela UMG.

W 2020 r. UMG prowadził szereg działań rozwijających współpracę z otoczeniem społeczno-gospodarczym. UMG podpisał deklarację przystąpienia do inicjatywy „Pomorska Platforma Rozwoju Morskiej Energetyki Wiatrowej na Bałtyku” mającej na celu rozwijanie kontaktów gospodarczych, przygotowanie kadr dla podmiotów uczestniczących w inwestycjach, wspieranie rozwijania i wykorzystywanie potencjału badawczo-rozwojowego działań związanych z budową farm wiatrowych, jak również prowadzenie działań informacyjnych oraz wspieranie budowania świadomości społecznej, związanej ze skalą realizowanych inwestycji. Istotnym działaniem podjętym w 2020 r. było również wydelegowanie specjalistów - przedstawicieli UMG oraz Instytutu Morskiego do udziału w pracach grup roboczych w ramach Inicjatywy Klimatu oraz umowy sektorowej „Polish Offshore Sector Deal”.

Pracownicy UMG, we współpracy z Remontowa Electrical Solutions 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 związku z tym, że współpraca pomiędzy przemysłem, nauką i metrologią stanowi podstawę rozwoju gospodarczego każdego państwa, pod koniec 2020 r. prowadzono szereg rozmów również z perspektywy realizowania polityki morskiej, które zaowocowały przygotowaniem porozumienia o współpracy z Głównym Urzędem Miar.

UMG w 2020 r. prowadził liczne działania mające na celu budowanie sieci innowacji, wzmocnienie wzajemnych relacji nauka-biznes oraz wymianę doświadczeń na wspólnych płaszczyznach działalności wpisującej się w strategię rozwoju uczelni, regionu i kraju. Kontynuując te działania UMG aktywnie uczestniczył w konsultacjach strategii rozwoju województwa pomorskiego 2030 celem uwypuklenia udziału uczelni pomorskich jako wsparcia B+R dla przedsiębiorstw z regionu i udziału w rozbudowie lokalnego ekosystemu innowacji mającego znaczący wpływ na zrównoważoną gospodarkę morską.

UMG podejmował projekty we współpracy z partnerami gospodarczymi lub realizował 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, w szczególności w obszarze innowacyjnych technologii morskich.

W ramach współpracy z Województwem Pomorskim, UMG prowadzi od kilku lat prace w ramach Inteligentnej Specjalizacji Pomorza ISP 1 „Technologie offshore i portowo-logistyczne”, a dodatkowo w 2020 r. zawarł porozumienie na rzecz Inteligentnej Specjalizacji Pomorza ISP 3 z obszaru technologii ekoefektywnych w produkcji, przesyłce, dystrybucji i zużyciu energii i paliw oraz w budownictwie. Stał się tym samym sygnatariuszem porozumienia, którego głównymi założeniami są: wykorzystanie potencjałów obszarów z zakresu technologii ekoefektywnych w produkcji, przesyłce, dystrybucji, zużyciu energii i paliw oraz w budownictwie, mając również na uwadze potrzebę koncentrowania zasobów w najbardziej perspektywicznych kierunkach rozwoju gospodarczego województwa Pomorskiego oraz

m.in. konieczność zacieśniania współpracy pomiędzy gospodarką, nauką i administracją oraz realizację ustaleń Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020 oraz regionalnych programów strategicznych.

UMG w 2020 r. został członkiem prestiżowego fińskiego konsorcjum badawczo-rozwojowego Awake.ai, działającego w dziedzinie innowacyjnych technologii morskich. Awake.ai skupia swoje zainteresowania w kilku głównych obszarach badawczo-rozwojowych tj.: cyfryzacja morska, budowanie rozwiązań dla autonomii morskiej, niezawodność i bezpieczeństwo operacji morskich, planowanie operacji morskich oraz wykorzystanie zasobów morza. UMG włączając się w budowanie platformy Awake.ai w ramach międzynarodowego konsorcjum wyraził chęć wsparcia jego członków poprzez udzielanie porad i opinii, kreowanie innowacji, współpracę badawczo-rozwojową, budowanie relacji partnerskich oraz wzmacnianie bazy kompetencji w zakresie technologii morskich. Inicjatywa włączenia się UMG w tego rodzaju działanie wpisuje się w strategię rozwoju uczelni i daje perspektywę rozbudowy partnerstwa w ramach świadczenia usług eksperckich, B+R, zwiększenia i wzmacniania udziału uczelni w realizacji projektów międzynarodowych. Obecność UMG jako członka fińskiego konsorcjum badawczo-rozwojowego ma również wymiar wizerunkowy, promujący profil i strategię uczelni morskiej w środowisku międzynarodowym działającym na rzecz innowacji morskich.

UMG w 2020 r. stał się członkiem Porozumienia Akademickich Centrów Transferu Technologii, czyli PACTT. Włączenie UMG w PACTT doskonale wpisuje się w cele strategiczne uczelni realizowane poprzez budowanie silnych interdyscyplinarnych zespołów badawczych otwartych na podejmowanie nowych tematów działalności naukowej w ramach projektów czy zleceń kierowanych do uczelni z przemysłu, w szczególności w branży morskiej. UMG dzięki przystąpieniu do PACTTu będzie mógł korzystać z narzędzi platformy PACTT, włączyć się we wzmacnianie wzajemnych relacji z innymi jednostkami badawczymi w kraju, inicjować działania proinnowacyjne o charakterze ogólnokrajowym, wpisujące się także w szeroko rozumianą politykę morską oraz opiniować zmiany prawne i dokumenty strategiczne mające pośrednio wpływ na kształtowanie polityki innowacyjnej w kraju.

W 2020 r. UMG kontynuował działalność wynalazczą mającą znaczący wpływ na rozwój m.in. innowacji morskich. Działalność ta ma na celu transfer rozwiązań powstających w UMG i zwiększenie ich udziału w rynku krajowym i zagranicznym. Chcąc zintensyfikować aktywność w tym obszarze UMG wspierało naukowców poprzez pozyskanie środków z funduszy zewnętrznych w ramach projektów: IP Booster oraz Inkubator Innowacyjności 4.0. Projekt IP Booster został uruchomiony przez META Group i ClearViewIP i jest finansowany przez Komisję Europejską. Projekt ma na celu wsparcie rozwiązań o potencjale komercjalizacyjnym powstających w uczelni, w zakresie objęcia ochroną prawną oraz oceny potencjału rynkowego. W UMG IP Booster jest realizowany dla rozwiązania mającego istotne znaczenie w technologiach z branży morskiej. UMG od 2020 r. realizuje projekt „Inkubator Innowacyjności 4.0” będący narzędziem wsparcia z Ministerstwa Nauki i Edukacji w trybie projektu pozakonkursowego „Wsparcie zarządzania badaniami naukowymi i komercjalizacja wyników prac B+R w jednostkach naukowych i przedsiębiorstwach” realizowane w ramach Programu Operacyjnego Inteligentny Rozwój 2014-2020. Celem projektu jest promowanie wynalazczości akademickiej, zarządzanie własnością intelektualną, ochrona własności intelektualnej, prowadzenie prac przedwdrozeniowych, wsparcie zarządzania wynikami B+R oraz ich komercjalizacja. Projekt jest realizowany w konsorcjum Politechnika Śląska-Uniwersytet Morski w Gdyni. Szczególnie interesującym w ramach tego projektu aspektem, poza ochroną własności intelektualnej, jest konkurs na „Mikro-granty na prace przedwdrozeniowe” dla rozwiązań o charakterze komercjalizacyjnym, w tym wpisujących się w Krajową Inteligentną Specjalizację 13 - Innowacyjne technologie morskie (KIS 13). Wsparcie z „Mikro-grantu” przeznaczone jest na wykonanie prac przedwdrozeniowych mających na celu podniesienia stopnia gotowości technologicznej proponowanych przez uczelnie rozwiązań możliwych do wdrożenia w gospodarce. Działanie to przyczyni się do wzrostu udziału rozwiązań UMG na rynku oraz wzmacniania współpracy z podmiotami gospodarczymi w branży morskiej. Dodatkowo w ramach tej inicjatywy podejmowane są działania mające na celu intensyfikację relacji z jednostkami wspierającymi lokalny ekosystem m.in. Gdańską Fundacją Przedsiębiorczości i Gdańskim Inkubatorem Przedsiębiorczości STARTER oraz przedsiębiorcami branżowymi.

UMG w 2020 roku w obszarze rozwiązań dedykowanych branży morskiej otrzymał 3 patenty krajowe, 2 prawa ochronne zagraniczne na wzory użytkowe oraz dokonał 1 zgłoszenia patentowego w procedurze krajowej i 2 zgłoszeń wzorów użytkowych w procedurze zagranicznej.

Pomimo pandemii, promowanie i kreowanie wynalazczości akademickiej, w tym w zakresie rozwiązań do zastosowań w gospodarce morskiej odbyło się poprzez udział rozwiązań UMG w konkursie Eureka! – DGP – Odkrywamy polskie wynalazki 2020. Rozwiązania zgłoszone przez UMG zostały nominowane do nagrody oraz promowane na łamach Dziennik.pl.

### 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 oraz działalności organizacyjnej i upowszechniającej wiedzę. Uczelnia współpracuje z otoczeniem społeczno-gospodarczym na poziomie regionalnym, krajowym i międzynarodowym w realizacji polityki morskiej RP. AMS na potrzeby gospodarki morskiej, w zależności od wydziału i kierunku, kształci studentów na pierwszym i drugim stopniu studiów, na studiach doktoranckich oraz w szkole doktorskiej.

W 2020 r. w Akademii Morskiej w Szczecinie zdobywało wiedzę 2558 studentów, w tym na studiach stacjonarnych pierwszego i drugiego stopnia 1900, niestacjonarnych pierwszego i drugiego stopnia 634, trzeciego stopnia 24.

AMS kształci studentów na pięciu Wydziałach: Nawigacyjnym, Mechanicznym, Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu, Mechatroniki i Elektrotechniki oraz Informatyki i Telekomunikacji. Na Wydziale Nawigacyjnym kształcenie odbywa się na kierunkach: Nawigacja, Transport, Geodezja i Kartografia, Geoinformatyka, Oceanotechnika, Żegluga Śródlądowa; na Wydziale Informatyki i Telekomunikacji na kierunku: Informatyka; na Wydziale Mechanicznym na kierunku: Mechanika i Budowa Maszyn; na Wydziale Mechatroniki i Elektrotechniki na kierunku Mechatronika; na Wydziale Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu na kierunkach: Logistyka, Transport, Zarządzanie i Inżynieria Produkcji, Zarządzanie. W 2020 r. zapadła decyzja o uruchomieniu kształcenia na 4 kolejnych kierunkach studiów: teleinformatyka, automatyka i robotyka, inżynieria eksploatacji, inżynieria przemysłowa i morskie farmy wiatrowe.

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

W 2020 r. w Akademii Morskiej w Szczecinie realizowane były następujące projekty badawcze:

- SARA - Wspomaganie Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa i Obserwacji Morskiej przy użyciu systemu EGNSS wysokiej dokładności. Program finansujący: Horyzont 2020. Budżet: 129 050 euro. Okres realizacji: 01.02.2018 - 31.01.2020. Celem projektu SARA jest zaprojektowanie i rozpoczęcie wdrożenia specjalistycznego rozwiązania opartego na już istniejącym prototypie, do wykorzystania w ramach działalności Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (SAR) i obserwacji obszarów morskich. Technologia wytworzona w ramach projektu SARA ma na celu zbudowanie półautomatycznego systemu wykorzystującego dane z obserwacji Ziemi do wstępnego wykrywania trajektorii podejrzanych pontonów (obserwacja i nadzór) i wspieranie operacji Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (SAR) w oparciu o wdrożony system RPAS (zdalnie sterowany system lotniczy), który jest ściśle sprzężony z architekturą statku poprzez kabel.

- 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 euro. Okres realizacji: 01.12.2020 - 30.11.2023. Celem projektu PASSport jest opracowanie i zakwalifikowanie rozwiązania zwiększającego świadomość sytuacyjną w celu poprawy

bezpieczeństwa i ochrony w portach. Potrzeba wynika z przepisów dyrektywy 2005/65/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 października 2005 r. w sprawie wzmocnienia ochrony portów (Dz. Urz. UE L 310 z 25.11.2005, str. 28), 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 są 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.

- Projekt TranStat - Inteligentny system produkcji statystyk transportu drogowego i morskiego z wykorzystaniem wielkich wolumenów danych na rzecz kształtowania polityki transportowej kraju realizowany ramach Strategicznego programu badań naukowych i prac rozwojowych „Społeczny i gospodarczy rozwój Polski w warunkach globalizujących się rynków” (GOSPOSTRATEG). Projekt realizowany był w ramach Konsorcjum, którego Liderem był Główny Urząd Statystyczny. Budżet AMS: 895 696,00 zł. Okres realizacji: 01.01.2019 - 31.12.2021. Głównym celem projektu było 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 podniesie możliwości gromadzenia, analizy oraz udostępniania danych statystycznych społeczeństwu przez Główny Urząd Statystyczny.

- Projekt CSHIPP Clean Shipping Project Platform. Program finansujący: Interreg Region Morza Bałtyckiego 2014-2020. Budżet: 52 800 euro. Okres realizacji: 01.10.2018 - 31.03.2021. 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: wpływ na środowisko i wydajność żeglugi w regionie Morza Bałtyckiego oraz synteza dostępnych analiz naukowych i badań przeprowadzonych w ramach projektów oraz ich dostępność dla kluczowych grup docelowych: organizacji rządowych, przedsiębiorców i decydentów.

- Projekt DORSZE 2 - 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 zł. Okres realizacji: 01.09.2018 - 31.05.2021. 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 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 zł. Okres realizacji: 02.07.2018 - 01.07.2021. 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 - 12.04.2022. Projekt WECANet będący akcją COST, w której udział bierze ponad 100 instytucji z kilkudziesięciu krajów to interdyscyplinarna platforma współpracy w zakresie

pozyskiwania energii z fal morskich i oceanicznych oraz identyfikacji kluczowych zatorów. Obszar energii odnawialnej pozyskiwanej z fal morskich i oceanicznych zmaga się z wyzwaniami, które wymagają podjęcia szerokich badań naukowych, szczególnie dotyczących aspektów technicznych i ekonomicznych związanych z uzyskiem energii z fal. 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.

- EUOfusion - Implementation of activities described in the Roadmap to Fusion during Horizon 2020 through a Joint programme of the members of the EUOfusion consortium. Program finansujący: Horyzont 2020. Budżet: 13 304 euro. Okres realizacji: 01.01.2018 - 31.12.2020. Celem projektu jest wspólne prowadzenie badań w ramach prac realizowanych przez konsorcjum EUOfusion z zakresu fuzji jądrowej.

- Projekt SOUTH COAST BALTIC - Utworzenie trwałego transgranicznego zarządzania marinami w oparciu o sieć współpracy MARRIAGE. Program finansujący: Interreg Południowy Bałtyk 2014-2020. Budżet: 113 053 euro. Okres realizacji: 01.10.2016 - 31.12.2020. Projekt ma na celu dalsze promowanie regionu Południowego Bałtyku jako tętniącego życiem transgranicznego obszaru dla uprawiania turystyki żeglarskiej, który zapewnia wysokie standardy jakości. Zostanie to osiągnięte poprzez kampanie informacyjne, wymianę wiedzy i kompetencji pomiędzy marinami, stowarzyszeniami żeglarskimi oraz innymi interesariuszami, poprawę jakości usług skierowanych do żeglarzy w oparciu o badania i analizę potrzeb, a także rozwój kształcenia w zakresie zarządzania marinami.

- Redukcja zużycia energii w aspekcie zmniejszenia negatywnego wpływu rybactwa śródlądowego i morskiego na środowisko. Program finansujący: Program Operacyjny Rybactwo i Morze 2014-2020. Budżet: 3 421 935 zł. Okres realizacji: 01.09.2020 - 30.06.2023. Celem projektu jest przeprowadzenie praktycznych badań innowacyjnych mających na celu zwiększenie 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 GRGreen and SuSustainable - kNowledge EXpanded freight Transport in cities. Program finansujący: Fundusze Norweskie. Budżet: 1 983 150 zł. Okres realizacji: 01.09.2020 - 30.06.2023. 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 euro. Okres realizacji: 01.08.2020 - 21.07.2024. Celem projektu jest przeprowadzenie eksperymentalnych i teoretycznych badań układów wodorowo-metalowych w celu skonstruowania nowego kompaktowego i wysoce skutecznego źródła energii. Realizując ten projekt 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: Interreg Południowy Bałtyk 2014-2020. Budżet: 180 160 euro. Okres realizacji: 01.01.2020 - 31.12.2022. 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.

- 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 - 03.10.2021. 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.

- Projekt EUFAL - Electric urban freight and Logistics. Program finansujący: ERA-NET, Electric Mobility Europe (EME) Call 2016. Budżet: 854 287 zł. Okres realizacji: 01.01.2018 - 30.06.2020. Celem projektu jest ocena efektywności zastosowania pojazdów elektrycznych w systemach logistyki miejskiej w oparciu o wybrane dobre praktyki oraz określenie zaleceń dla wdrażania elektromobilności, w tym obszarze.

W 2020 r. Akademia Morska w Szczecinie wykonała również szereg prac naukowo-badawczych na zlecenie podmiotów sektora gospodarki morskiej, w tym m.in. takie opracowania jak: „Wpływ budowy i funkcjonowania Portu Zewnętrznego na prawdopodobieństwo zanieczyszczeń środowiska naturalnego, awarii i ich skutków” (Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.), „Maritime Adaptive GNSS Safety concept (MAGS)” – (Niemieckie Centrum Kosmiczne (Deutsches Zentrum fuer Luft-Und Raumfahrt E.V. German Aerospace Center dla Europejskiej Agencji Kosmicznej), „Prace badawczo-rozwojowe nad opracowaniem kompletnego, multimodalnego systemu mapowania na potrzeby śródlądowych i morskich dróg wodnych oraz obszarów eksploatacji” (GISPRO Spółka z o.o.), „Badania nad opracowaniem stacjonarnego, predykcyjnego systemu diagnostyki i analizy pracy silników wysokoprężnych, z rozbudowaną funkcjonalnością prognozowania uszkodzeń na podstawie bezinwazyjnej diagnostyki układu paliwowego” (ULTIMA), „Opracowanie nowatorskiej technologii i wdrożenie do zastosowań w warunkach morskich wielofunkcyjnego materiału izolacyjnego na bazie pian metalowo-ceramicznych („ECO HARPOON – Recycling” Sp. z o.o.), „Opracowanie designu urządzenia do prezentacji zbiorów ciągłych na rzecz firmy Supercomp Grupa IT Maciej Monkiewicz”.

- 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.



- Projekt Academic Business Coach – MELES 2.0 w ramach partnerstwa strategicznego na rzecz szkolnictwa wyższego ERASMUS PLUS. Okres realizacji projektu: 01.09.2017 - 31.05.2020. Liderem projektu była Akademia Morska w Szczecinie. Partnerami projektu były Politechnika Białostocka, Uniwersytet w Lipsku (Niemcy), Uniwersytet Egejski (Grecja) i Uniwersytet w Aveiro (Portugalia). Projekt „Academic Business Coach – MELES 2.0” był kontynuacją projektu MELES – „More Entrepreneurial Life at European Schools”, którego celem było opracowanie, przetestowanie oraz wdrożenie nauczania na uczelniach technicznych przedmiotu „przedsiębiorczość”. Dlatego powstał projekt „Academic Business Coach – MELES 2.0”, którego celem było opracowanie, przetestowanie i wdrożenie programu kształcenia akademickich trenerów biznesu. Konsorcjum projektu dążyło do zwiększenia świadomości pracowników naukowych i studentów w zakresie potencjału komercjalizacji, jaki tkwi w wynikach projektów B+R prowadzonych na uczelniach, poprzez wprowadzenie nowego typu edukatora uczelnianego - ABC. Wsparcie udzielane przez ABC zespołom akademickim miało ułatwić im wejście w świat biznesu i znacząco zwiększyć szanse na sukces. Długofalowym efektem projektu jest wzmocnienie związków absolwentów i pracowników z uczelnią oraz zapewnienie uczelni długoterminowych przychodów z licencji lub jednorazowych przychodów ze sprzedaży własności intelektualnej wypracowanej w uczelni. W wyniku realizacji projektu: 5 ABC ukończyło szkolenia, ponad 20 zespołów akademickich otrzymało profesjonalne wsparcie zarówno od doświadczonych, jak i lokalnych trenerów, ponad 250 osób zostało objętych wsparciem w trakcie trwania projektu. Metodyka ABC będzie wykorzystywana przez Akademickich Trenerów Biznesu w procesie wspierania rozwoju projektów naukowych i technologicznych o wysokim potencjale komercjalizacyjnym, realizowanych przez akademickie zespoły startupowe (np. złożone z naukowców i studentów). Opracowane przez Konsorcjum Akademickie Szkolenie Coachów Biznesu zostało zatwierdzone przez ICF - International Coach Federation.

- Kontynuując prace w ramach konsorcjum w II połowie 2020 r. rozpoczęto realizację projektu MELES-BOT (BOT-Learning as a modern teaching method of GEN Z), również w ramach Partnerstw Strategicznych programu ERASMUS+ .Celem projektu MELES-BOT jest opracowanie i przetestowanie na określonych treściach edukacyjnych (kurs podstawowy z zakresu przedsiębiorczości i kurs zaawansowanej przedsiębiorczości) innowacyjnej metody dydaktycznej opartej na wykorzystaniu narzędzi takich jak chatbot (komunikacja z wirtualnym edukatorem) oraz czat (komunikacja z prawdziwym pedagogiem). Okres realizacji projektu to 01.09.2020-30.06.2023. AMS jest partnerem projektu.

- PROMETHEAS PROMoting MEnTal HEALth at Sea - projekt Erasmus+ Partnerstwa Zawodowe w dziedzinie Szkolnictwa zawodowego dla morskiego przemysłu handlowego. Liderem projektu jest AMS, a w projekcie uczestniczą partnerzy - łącznie siedem organizacji (3 uczelnie morskie, 3 prywatne firmy szkoleniowe oraz stowarzyszenie firm sektora morskiego) pochodzących z 6 krajów (Polska, Finlandia, Grecja, Słowenia i Hiszpania). Głównym celem projektu jest opracowanie kursu szkoleniowego i zasobów edukacyjnych dla marynarzy i pracowników morskich w zakresie zachowania i poprawy ich zdrowia psychicznego. 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 sektora, jak również akademie morskie i firmy żeglugowe. Efektem projektu PROMETHEAS będą: repozytorium zasobów na temat zdrowia psychicznego dla pracowników sektora morskiego; kurs e-learningowy dla kapitanów i marynarzy oraz aplikacja cyfrowa - przeznaczona do samooceny.

- Surveying & MARiTime internet of thingS EducAtion (SMARTSEA) - projekt realizowany jest na Wydziale Nawigacyjnym. Program: ERASMUS+ Knowledge Alliances. Wartość: 45.811,00 euro Okres realizacji: 01.11.2019 – 31.10.2022. 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 dotyczącego przygotowania egzaminów oraz zadania dotyczącego mobilności studentów. W projekcie przewidziano

dwa rodzaje mobilności studenckiej: 14 dniowy i 30 dniowy, przy czym w Szczecinie realizowana będzie 30 dniowa mobilność dla 10 studentów.

- WELCOME TO MUS - Program adaptacji i integracji studentów z zagranicy. Okres realizacji: 01.01.2020 - 30.09.2021. Wartość projektu: 153.635 zł. Celem projektu jest podniesienie zdolności uczelni do obsługi studentów zagranicznych oraz zapewnienie im warunków do integracji. W ramach projektu zaplanowano 3 zadania: szkolenia (53 pracowników administracji) - 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 (min. 100 osób w tym min. 2/3 obcokrajowców i max. 1/3 Polaków) - 6 różnych typów spotkań integracyjnych, z których każde zorganizowane będzie w kilku edycjach.

- Współpraca OSRB Kołobrzeg w projekcie pn. „Kwalifikacje krokiem w przyszłość” Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020. Oś Priorytetowa VIII Edukacja Działanie 8.6. Wsparcie szkół i placówek prowadzących kształcenie zawodowe oraz uczniów uczestniczących w kształceniu zawodowym i osób dorosłych uczestniczących w pozaszkolnych formach kształcenia.

- W AMS zrealizowana została umowa z dnia 17 czerwca 2020 r., której przedmiotem było wsparcie procesu kształcenia studentów-sportowców w celu umożliwienia realizowania równoległej kariery sportowej oraz nauki akademickiej. Projekt obejmował dofinansowanie na organizację dodatkowych zajęć dydaktycznych dedykowanych studentom-sportowcom będącym w trakcie kariery sportowej, którzy pragną kształcić się na uczelniach i w ten sposób rozwijać talenty i umiejętności zarówno w jednym, jak i w drugim obszarze. W pierwszej edycji projektu pn. „Narodowa Reprezentacja Akademicka” wziął udział jeden student-sportowiec.

- Projekt iSOL-MET - Innovative SOft Skills to Maritime Education and Training - finansowany ze środków programu ERASMUS+. W projekcie uczestniczą następujące instytucje związane z sektorem morskim: University of the Aegean, Grecja – lider projektu; Conference Des Regions Peripheriques Maritimes d'Europe – Association; Nikola Yonkov Vaptsarov Naval Academy; T. C. Piri Reis Universitesi; Universitatea Maritima Din Constanta; Akademia Morska w Szczecinie; PPP Learn; Hellenic Shortsea Shipping Association. Projekt ma na celu zmniejszenie luki między wymaganiami światowymi w zakresie miękkich umiejętności i kompetencji specjalistów z branży morskiej, poprzez opracowanie innowacyjnych materiałów edukacyjnych opartych na metodologii studium przypadku. Celem projektu jest wymiana najlepszych praktyk i świadomości kulturowej w zakresie edukacji morskiej i kwestii żeglugi. Ponadto projekt jako cel stawia spełnienie potrzeb pracowników z branży morskiej w zakresie możliwości rozwoju kariery nawet po zakończeniu służby morskiej na pokładzie. Projekt realizowany w okresie od 01.09.2020 do 31.08.2023 r.

Przygotowując absolwentów kierunków morskich do pracy w międzynarodowym środowisku AMS stale podnosi stopień umiędzynarodowienia zwiększając udział studentów zagranicznych: wg. stanu na 31.12.2020 w AMS studiowało 2534 studentów w tym 336 cudzoziemców, czyli 13,3% ich łącznej liczby. Najwięcej cudzoziemców studiuje na Wydziale Nawigacyjnym – 174 osoby, na Wydziale Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu – 82 osoby, na Wydziale Mechanicznym – 59 osób, na Wydziale Mechatroniki i Elektrotechniki – 15 osób (wydział utworzony 1.10.2019 r.), a na Wydziale Informatyki i Telekomunikacji – 6 osób (wydział utworzony od 1.10.2019 r.). W roku 2020 Uczelnia przyjęła na kierunek Nawigacja prowadzony w pełni w języku angielskim 25 studentów z 9 krajów (kierunek ten został otwarty w 2017 r.). W 2020 r. na bieżąco modernizowano i aktualizowano trzyjęzyczną stronę poświęconą rekrutacji studentów zagranicznych (pod adresem [www.marine-edu.com](http://www.marine-edu.com)). Uczelnia uczestniczyła w wirtualnych targach organizowanych przez NAWA w różnych krajach świata. W 2020 r. podpisano też umowy o współpracy z agentami rekrutacyjnymi z Indii, Turcji, Ugandy, Tanzanii, Ukrainy, Zimbabwe i Etiopii. W ramach jednej z umów z University of Cadiz kontynuowano również wymianę akademicką - 1 przyjazd studenta z Hiszpanii na semestr nauki

na Wydziale Nawigacyjnym. AMS realizuje również program Erasmus+. W 2020 r. mobilność pracowników i studentów była ograniczona sytuacją pandemiczną związaną z Covid-19, jednakże w ramach programu wymiany udało się zrealizować wyjazdy na studia dla 4 studentów, wyjazdy na praktyki dla 2 studentów, przyjazd 1 studenta na studia na Wydział Nawigacyjny oraz wyjazdy 2 nauczycieli akademickich w celu prowadzenia zajęć. W 2020 r. Uczelnia realizowała 23 umowy dotyczące wymiany w ramach programu Erasmus+, w tym 5 z krajami partnerskimi (Rosja, Gruzja, Indonezja, Szwajcaria i Ukraina).

W AMS realizowana była umowa z dnia 11 lipca 2018 r., której przedmiotem jest finansowanie, realizacja i rozliczanie kosztów procedury uzyskiwania zagranicznych akredytacji, reakredytacji oraz certyfikatów jakości kształcenia wymienionych w „Katalogu akredytacji kwalifikowalnych zagranicznych akredytacji i certyfikatów jakości” (Nautical Institute Accreditation – NIA), której okres realizacji skończył się 31 grudnia 2020 r. W lipcu 2019 r. AMS uzyskała reakredytację NIA jakości kształcenia w zakresie dynamicznego pozycjonowania statków jako jedyna publiczna morska jednostka edukacyjna w Polsce. Czas trwania akredytacji do 4 kwietnia 2022 r.

Promując edukację morską i działalność badawczą AMS w społeczeństwie (w szczególności dla dzieci i młodzieży) AMS aktywnie uczestniczy w realizacji Morskiego Centrum Nauki im. prof. Jerzego Stelmacha w Szczecinie budowanego ze środków samorządu województwa Zachodniopomorskiego (przewodniczenie Radzie Programowej, opiniowanie w Radzie Programowej, prowadzenie zajęć w Uniwersytecie Jungów). AMS w 2020 r. była również organizatorem konferencji naukowej „Green Cities – Green Logistics for Greener Cities”.

Studium Nauki Języków Obcych prowadzi kursy doszkalające z morskiego języka angielskiego dla pracowników sektora gospodarki morskiej. W uczelni działa również Maritime English Center, które jest akredytowanym Centrum Egzaminacyjnym Marlins (112 egzaminów w 2020 r.), weryfikującym znajomość rejestru morskiego języka angielskiego oraz wydającym certyfikaty językowe zgodne z wymogami MCA.

Ośrodki szkoleniowe AMS (Ośrodek Szkoleniowy Ratownictwa Morskiego, Studium Doskonalenia Kadr Oficerskich, Ośrodek Szkoleniowy Rybołówstwa Bałtyckiego w Kołobrzegu/Morski Ośrodek Szkoleniowy w Kołobrzegu) prowadzą szkolenia i przeszkolenia dla szeroko pojętej kadry gospodarki morskiej w celu uzyskania wymaganych kwalifikacji zawodowych oraz w istotny sposób przyczyniają się do rozwoju gospodarki morskiej w regionie. W roku 2020 ośrodki realizowały szkolenia dla uczniów szkół średnich, w tym dla Zachodniopomorskiego Centrum Edukacji Morskiej i Politechnicznej; Zespołu Szkół Morskich w Świnoujściu; Zespołu Szkół Morskich Darłowie oraz Zespołu Szkół Morskich w Kołobrzegu. Szkolenia organizowane w Ośrodkach prowadzone są na podstawie programów szkoleń przez wykwalifikowaną kadrę dydaktyczną w odpowiednio wyposażonych salach i przy pomocy sprzętu niezbędnego do właściwego przeprowadzenia szkolenia. W związku z ograniczeniami w prowadzeniu szkoleń związanymi z pandemią w 2020 r. ośrodki szkoleniowe AMS przeszkoliły 4105 osób podczas 350 kursów.

Wymierny wpływ na wysokie kwalifikacje zawodowe kadr morskich ma również szkolenie praktyczne studentów i absolwentów AMS. Obowiązek zapewnienia praktyk morskich i lądowych spoczywa na Dziale Spraw Morskich i Praktyk. W 2020 r. praktyki studenckie zostały częściowo przesunięte do realizacji na rok 2021 ze względu na Covid-19. Zrealizowano rejsy szkoleniowe na statku szkolno-badawczym m/s „Nawigator XXI” dla uczniów Zespołu Szkół Żeglugi Śródlądowej z Kędzierzyna Koźła, Zespołu Szkół Żeglugi Śródlądowej w Nakle nad Notecią oraz Technikum Żeglugi Śródlądowej z Wrocławia.

Ponadto, Biuro Karier AMS zorganizowało spotkanie z przedstawicielem Organizacji Marynarzy Kontraktowych, Ryszardem Rybickim; ogłosiło I Konkurs Filmowy Biura Karier AMS „Akademia Morska - moja uczelnia, mój wybór”; zorganizowało spotkania studentów Wydziału Nawigacyjnego, Wydziału Mechanicznego oraz Wydziału Mechatroniki i Elektrotechniki z przedstawicielami firmy Oldendorff Carriers; zorganizowało „Akcję Rekrutacja” - ogłoszenie rekrutacji do firmy Oldendorff Carriers i Akcja Rekrutacja 2 - ogłoszenie rekrutacji do firmy CARNIVAL MARITIME (Aida Cruises & Costa Crociere);

brało udział w ogólnopolskiej akcji „Gra o karierę - Biura Karier dla Ciebie”; zorganizowało spotkania studentów kierunków pływających z przedstawicielami firmy SMT Shipping.

Z subwencji otrzymanej na 2020 r. została wyodrębniona kwota w wysokości 2 364 633,00 zł na działalność badawczą, w tym na realizację tematów badawczych; realizację tematów młodych badaczy; realizację zadań ogólnowydziałowych; zakup baz danych oraz prenumeratę czasopism zagranicznych; łączność komputerową; zgłoszenia patentowe. Natomiast środki przekazane przez MNiSW w 2020 r. to dotacja podmiotowa na finansowanie kosztów związanych z utrzymaniem specjalnego urządzenia badawczego Hydrograf XXI: 115 000,00 zł oraz dotacja podmiotowa na finansowanie kosztów związanych z utrzymaniem specjalnego urządzenia badawczego Polaris: 160 500,00 zł.

W 2020 r. Akademia Morska w Szczecinie zgłosiła wiele rozwiązań w dziedzinie nauk technicznych dedykowanych m.in. branży morskiej. AMS zgłosiła w Urzędzie Patentowym RP następujące wynalazki:

- Sposób pomiaru całkowitego pola przekrojów przecieków komory roboczej zwłaszcza tłokowego silnika spalinowego;
- Sposób i urządzenie pomiaru maksymalnej siły tarcia między korpusem a iglicą rozpylacza wtryskiwacza tłokowych silników spalinowych;
- Zestaw do pomiaru pozycji wału korbowego;
- Sposób warstwowego zwiększenia powierzchni elementów narażonych na działanie kawitacyjne, w szczególności śrub okrętowych;
- Klowy układ ustalający do systemów pomiaru geometrii powierzchni walcowych, zwłaszcza wielkogabarytowych wałów korbowych;
- Sposób adiustacji zera tensometrycznego przyrządu do pomiaru momentu obrotowego na wałach napędowych, w szczególności wałów napędowych statków oraz turbin wiatrowych;
- Sposób adiustacji tensometrycznego przyrządu do pomiaru momentu obrotowego na wałach napędowych, w szczególności wałów napędowych statków oraz turbin wiatrowych;
- Urządzenie zwiększające dokładność pomiarów geometrii wielkogabarytowych wałów korbowych oraz metoda pomiaru geometrii wielkogabarytowych wałów korbowych;
- System weryfikacji danych batymetrycznych zintegrowany z aktywnym systemem ostrzegawczym w procesach bezpiecznej żeglugi morskiej i śródlądowej;
- Autonomiczny System Pomiarowy ASP-TFS do precyzyjnych pomiarów na niestabilnych i dowolnie nachylonych podłożach oraz sposób wyznaczania pozycji obiektów z pomocą tego systemu.

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

Akademia Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte w Gdyni ze względu na wieloletnią tradycję oraz swój morski charakter od lat realizuje zadania związane z realizacją priorytetowych kierunków polityki morskiej RP, zarówno w obszarze prowadzenia działalności naukowej, jak i dydaktycznej. Spośród czterech wydziałów, na których Uczelnia prowadzi kształcenie zarówno studentów wojskowych jak i cywilnych trzy realizują proces zbieżny z polityką morską państwa.

W 2020 r. liczba studentów na poszczególnych wydziałach kształtowała się następująco:

- na Wydziale Nawigacji i Uzbrojenia Okrętowego wiedzę zdobywało 298 studentów;
- na Wydziale Mechaniczno-Elektrycznym 130 studentów;
- na Wydziale Dowodzenia i Operacji Morskich 42 studentów.

Rok 2020 zaowocował powstaniem dwóch nowych kierunków studiów wpisujących się w realizację polityki morskiej państwa, tj.: „Bezpieczeństwo w transporcie, spedycji i logistyce” oraz „Hydrografia

morska”. Kierunek pn. „Hydrografia morska” realizowany jest jako studia międzyuczelniane, a zajęcia prowadzone są wspólnie z Wydziałem Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego.

Ponadto na Wydziale Mechaniczno-Elektrycznym na kierunku „Mechatronika” w 2020 r. powstała nowa specjalność: „Elektroautomatyka okrętowa”, która cieszy się zainteresowaniem studentów wojskowych.

Od 2017 r. Akademia Marynarki Wojennej jako uczelnia wojskowa, zobligowana jest do prowadzenia działalności naukowej w ramach kluczowych obszarów badawczych zdefiniowanych w dokumencie pn. „Priorytetowe kierunki badań w resorcie obrony narodowej na lata 2017-2026”. W związku z powyższym działalność naukowa Uczelni w znaczącej większości charakteryzuje się realizacją projektów związanych z obronnością i bezpieczeństwem państwa. Część z tych projektów realizowana jest w ramach międzynarodowych konsorcjów, a ich zasięg wykracza poza rejon Morza Bałtyckiego. Przykładem takich projektów są m.in. wieloetapowe badania składające się na „Wsparcie decyzyjne w zakresie zatopionej amunicji – praktyczne zastosowanie” oraz „Opracowanie unikalne w skali świata innowacyjnej technologii lokalizacji, wydobywania i unieszkodliwienia zatopionych BST z wykorzystaniem mobilnej instalacji pływającej”.

Akademia Marynarki Wojennej reprezentuje Polskę w koordynowanym przez Bułgarię projekcie PESCO pn. „Deployable Modular Underwater Intervention Capability Package – DIVEPACK”. Celem projektu jest zapewnienie zdolności do prowadzenia defensywnych operacji nurkowych na potrzeby misji UE i NATO. W ramach EDIDP 2020 powiązany z DIVEPACK projekt „Comprehensive Underwater Intervention Information System (CUIIS)” otrzymał dofinansowanie w wysokości 5,5 mln euro, a w konsorcjum przemysłowym, które uzyskało unijne wsparcie znalazła się Akademia Marynarki Wojennej. Udział Polski może zaowocować szansą na pozyskanie potrzebnej i unikalnej technologii nurkowej i ratowniczej na korzystnych warunkach finansowych.

W 2020 r. Akademia Marynarki Wojennej zrealizowała szereg badań mających istotne znaczenie z punktu widzenia bezpieczeństwa morskiego państwa. Do takich badań zaliczyć należy badania pn. „Bezpieczeństwo morskich linii komunikacyjnych w aspekcie dostaw surowców o znaczeniu strategicznym dla bezpieczeństwa energetycznego Rzeczypospolitej” oraz „Działania w dolnej półsfery domeny morskiej na akwenach półzamkniętych u progu zagrożeń XXI wieku na przykładzie Bałtyku (działania przeciwwminowe oraz podwodne)”.

Działalność naukowa Uczelni to również badania o zasięgu krajowym, często służące potrzebom przemysłów morskich, w tym przemysłu stoczniowego, jak np. „Pierwsza polska suwnica bramowa o dużym udźwigu dla branży stoczniowej przystosowana do pracy w trudnych warunkach wietrznych”.

Dziedzina badań naukowych często powiązana jest z współpracą i aktywnością międzynarodową, która przejawia się w wielu innych obszarach aktywności Uczelni takich, jak:

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

W ramach programu Erasmus studenci Akademii Marynarki Wojennej biorą udział w projektach wymiany na kierunkach morskich we współpracy z takimi krajami, jak: Bułgaria, Chorwacja, Włochy i inne. W ramach programu „Emilyo” (European initiative for the exchange of young officers) podchorążowie Uczelni mają możliwość wyjazdu na wymianę na uczelnie wojskowe o takim samym profilu, jak AMW.

Z pozostałych przedsięwzięć istotnych dla realizacji polityki morskiej państwa realizowanych przez Uczelnię w 2020 r. należy wymienić udział przedstawicieli AMW w pracach 8 sekcji Ośrodka ds. IMO

przy Polskim Rejestrze Statków 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; HTW – Czynnika ludzkiego, szkolenia i obowiązku wachtowego oraz SSE – Statkowych systemów i wyposażenia.

Rektor-Komendant Akademii Marynarki Wojennej jest członkiem Rady Krajowej Izby Gospodarki Morskiej Pomorskiego Oddziału Regionalnego, biorąc udział w posiedzeniach Rady przez swojego przedstawiciela.

### Uniwersytet Gdański.

W marcu 2020 r. Uniwersytet Gdański (UG) obchodził jubileusz 50-lecia. Uniwersytet powstał z połączenia dwóch uczelni: Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Sopocie i Wyższej Szkoły Pedagogicznej w Gdańsku. Uniwersytet Gdański jest największą uczelnią w regionie pomorskim. Morski wizerunek Uczelni to kształcenie oraz realizowane badania naukowe przede wszystkim na takich wydziałach, jak Wydział Oceanografii i Geografii, Wydział Biologii, Wydział Chemii, Wydział Ekonomii czy Wydział Prawa i Administracji. Morski autorytet Uczelni potwierdzają znakomite i cieszące się międzynarodowym uznaniem stacje badawcze – Stacja Morska Instytutu Oceanografii im. prof. Krzysztofa Skóry na Helu, Stacja Badań Wędrówek Ptaków, Stacja Biologiczna w Sobieszewie oraz Stacja Limnologiczna w Borucinie. Uniwersytet Gdański jest jedyną polską uczelnią, która może pochwalić się nowoczesnym statkiem badawczym katamaranem r/v Oceanograf (w eksploatacji od 2017 r.), platformą badawczą przeznaczoną do interdyscyplinarnych badań środowiska i przyrody Bałtyku, ale także miejscem do prowadzenia zajęć ze studentami.

Na 11 wydziałach studiuje ponad 25 tysięcy studentów, doktorantów oraz słuchaczy studiów podyplomowych. Kadra naukowa liczy ponad tysiąc siedmiuset pracowników naukowo-dydaktycznych. Takie kierunki jak: Biologia, Biotechnologia, Chemia, Oceanografia, Fizyka Kwantowa, Pedagogika, Psychologia, Prawo i Nauki Ekonomiczne zaliczane są do krajowej czołówki. Uczelnia nieustająco prowadzi intensywne działania zmierzające do podniesienia jakości prowadzonych badań naukowych i uzyskała na ten cel dofinansowanie w ramach programu Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego – „Strategia Doskonałości – Uczelnia Badawcza”.

Uniwersytet Gdański osiąga znaczące sukcesy naukowe, umacniając pozycję lidera, szczególnie w zakresie aktywności i badań związanych z morzem. Uczelnia współpracuje w tym zakresie z ośrodkami badawczo-naukowymi ze wszystkich niemal krajów świata. Jako jedna z pięciu polskich uczelni Uniwersytet Gdański tworzy sieć uniwersytetów europejskich, wybranych w konkursie Komisji Europejskiej – European Universities. Uczelnia dwukrotnie została laureatem specjalnego Programu Fundacji na Rzecz Nauki Polskiej - Międzynarodowe Agendy Badawcze, który zakłada tworzenie w Polsce innowacyjnych centrów doskonałości z udziałem najlepszych naukowców z całego świata.

Uniwersytet Gdański aktywnie uczestniczy we współpracy bałtyckiej poprzez realizację międzynarodowych projektów naukowych, m.in. w ramach programów Horyzont 2020 (projekt Assamble Plus) oraz Interreg Południowy Bałtyk (projekt Seaplanspace – unikatowa sieć współpracy europejskiej w zakresie zrównoważonego zarządzania morzem). Jest także liderem Konsorcjum Narodowego Centrum Badań Bałtyckich, w skład którego wchodzi uczelnie wyższe z Pomorza oraz instytuty badawcze.

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

Na UG prowadzone są liczne kierunki oraz specjalności pozwalające na kształcenie specjalistów niezbędnych dla rozwoju gospodarki morskiej oraz realizacji polityki morskiej. Zajęcia o tematyce

morskiej prowadzone są głównie przez Wydział Oceanografii i Geografii, Wydział Biologii, Wydział Chemii, Wydział Ekonomiczny oraz Wydział Prawa i Administracji.

Na Wydziale Oceanografii i Geografii w ramach dwóch instytutów: Instytutu Oceanografii i Instytutu Geografii prowadzone są tradycyjnie kierunki takie jak Oceanografia i Geologia oraz Geografia i Geografia przestrzenna. Oceanografia (I, II stopień studiów stacjonarnych, specjalności: biologia, fizyka, chemia i geologia morza) jest kierunkiem w całości poświęconym zagadnieniom morskim, który powstał 50 lat temu wraz z utworzeniem Uniwersytetu Gdańskiego. Ważnym aspektem morskim charakteryzuje się również kształcenie na kierunku Geologia. Na rynek pracy przygotowywana jest nowoczesnie wykształcona kadra geologiczna do wykonywania oraz nadzorowania prac i robót geologicznych, geologiczno-inżynierskich i hydrogeologicznych ze szczególnym uwzględnieniem specyfiki strefy brzegowej morza.

Rok 2020 to już kolejny rok, w którym uruchomione zostały kierunki praktyczne: Gospodarka wodna i ochrona zasobów wód oraz Akwakultura - biznes i technologia (drugi rok). Pierwszy z nich jest odpowiedzią na zapotrzebowanie ze strony jednostek administracji samorządowej oraz instytucji zajmujących się gospodarką wodną lub ochroną wód (m.in. Państwowe Gospodarstwo Wodne - Wody Polskie, urzędy morskie, Regionalne Dyrekcje Ochrony Środowiska, Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej - PIB, Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, przedsiębiorstwa melioracji), czy biura zarządzania kryzysowego. Kolejny kierunek praktyczny - Akwakultura wychodzi naprzeciw prężnie rozwijającemu się działowi gospodarki i przygotowuje wszechstronnie wykształconą kadrę dla przedsiębiorstw oraz laboratoriów badawczych zajmujących się akwakulturą, a także wysokospecjalistyczną kadrę administracyjną zajmującą się obszarem akwakultury.

W związku ze skokowym wzrostem inwestycji oraz działań w obszarach morskich w 2020 r. został uruchomiony kierunek Hydrografia morska. Kierunek uruchomiony we współpracy z Wydziałem Nawigacji i Uzbrojenia Okrętowego Akademii Marynarki Wojennej jest kierunkiem inżynierskim o profilu praktycznym. Głównym celem kształcenia na kierunku Hydrografia morska jest przygotowanie wszechstronnie wykształconej kadry do pracy w obszarach działalności związanej z hydrografią morską, hydrografią śródlądową, nawigacją morską, administracją portową i terenową, planowaniem przestrzennym i urbanistyką produkcyjną, w zakresie tworzenia systemów wspomagania prac kartograficznych i hydrograficznych oraz systemów informacji przestrzennej. Program studiów uwzględnia w całości ramowy program szkolenia dla hydrografów morskich kategorii B, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Obrony Narodowej, w związku z czym, absolwent kierunku po odbyciu określonej przepisami praktyki, spełnia wymogi uprawniające do ubiegania się o dyplom hydrografa morskiego kategorii B.

Do kierunków, które realizują treści nauczania w zakresie wiedzy o środowisku morskim należą również Geografia i Geografia przestrzenna. Do obszarów tematycznych objętych zajęciami kursowymi na tych kierunkach należą m.in. hydrologia, meteorologia i klimatologia, geografia fizyczna i kształtowanie środowiska, czy planowanie przestrzenne na morzu. Również na Wydziale Biologii środowisko morskie jest omawiane w ramach prowadzonych kierunków – Biologii czy Ochrony zasobów przyrodniczych. Przedmioty takie jak: Podstawy ekologii morza, Środowisko Morza Bałtyckiego, Ekosystemy nadmorskie, Morskie sieci troficzne są w całości poświęcone tematyce morskiej, ale także na przedmiotach takich jak Bezkręgowce fauny plaż morskich, Ekosystemy polarne, Hydrobiologia, Ochrona różnorodności biologicznej, czy Zoogeografia. Elementy morskie na Wydziale Chemii obecne są na kierunku Ochrona Środowiska (interdyscyplinarny kierunek prowadzony wspólnie przez Wydziały Chemii, Biologii oraz Oceanografii i Geografii) oraz Chemia i są realizowane w ramach przedmiotów: Funkcjonowanie ekosystemów morskich, Monitoring środowiska, czy Antropogeniczne przekształcanie środowiska morskiego oraz Energia odnawialna. Na Wydziale Ekonomicznym pracownicy Instytutu Transportu i Handlu Morskiego realizują badania dotyczące ekonomicznych aspektów funkcjonowania transportu i handlu morskiego oraz prowadzą specjalność: międzynarodowy transport i handel morski, kształcąc specjalistów w tym zakresie. Przedmioty takie jak: Ochrona środowiska morskiego, Organizacja i funkcjonowanie portów morskich, Organizacja i technika transportu morskiego, Transport i handel morski w regionie Morza Bałtyckiego, Ekonomika transportu morskiego i polityka żegluga

Unii Europejskiej, Gospodarka i polityka portowa, Transakcje w handlu morskim, Obsługa celna ładunków, Transport multimodalny, czy Informatyka w transporcie i handlu morskim dostarczają ważnej z punktu gospodarki morskiej wiedzy.

Wydział Oceanografii i Geografii UG jest jedyną placówką uniwersytecką w Polsce kształcąca studentów oceanografii na wszystkich stopniach kształcenia (studia I stopnia, studia II stopnia, studia III stopnia). Przy Wydziale Oceanografii i Geografii od lat działają Środowiskowe Studia Doktoranckie. Są to morskie, interdyscyplinarne studia czteroletnie (stacjonarne i niestacjonarne). Rok 2020 do drugi rok, w którym równolegle obecni są na wydziale słuchacze szkół doktorskich, którzy przygotowują się do uzyskania stopnia naukowego doktora w dziedzinie: Nauk ścisłych i przyrodniczych w dyscyplinie Nauki o Ziemi i środowisku.

W 2020 r. Uniwersytet Gdański intensywnie realizował zadania wynikające z udziału w konsorcjum Europejskiego Uniwersytetu Nadmorskiego (European University of the Seas - SEA-EU). Sektor morski ma strategiczne znaczenie dla gospodarek sześciu regionów nadmorskich, z których pochodzą partnerzy projektu. Stanowi on jeden z głównych celów edukacji i badań naukowych prowadzonych przez uczelnie tworzące konsorcjum SEA-EU. Uczelnie zaangażowane w SEA-EU zobowiązały się do wspólnej realizacji tego projektu, we współpracy z partnerami stowarzyszonymi (w przypadku Uniwersytetu Gdańskiego są nimi: Instytut Oceanologii PAN w Sopocie, Instytut Morski Uniwersytet Morski w Gdyni, Stowarzyszenie Erasmus Student Network UG), kluczowymi publicznymi agencjami badawczymi, administracją krajową i regionalną oraz podmiotami zaangażowanymi w badania i działalność gospodarczą związaną z morzami i oceanem, sąsiadującymi z naszymi terytoriami.

W 2020 r. w ramach uniwersytetu europejskiego rozpoczęto realizację dwóch projektów: SEA-EU-DOC oraz reSEArch-EU. SEA-EU-DOC jest projektem w strategicznym programie Erasmus+ Projekt Partnerships for Higher Education. Projekt skupia się na studiach doktoranckich i kształceniu w szkołach doktorskich w zakresie nauk o morzu i błękitnej gospodarki. Badania prowadzone w ramach projektu SEA-EU-DOC mają na celu zidentyfikowanie wymagań w zakresie kompetencji i umiejętności oczekiwanych przez firmy z sektora gospodarki morskiej od pracowników ze stopniem doktora oraz poszerzenie możliwości zatrudnienia osób ze stopniem doktora, szczególnie w obszarze pozaakademickim. Efektem prac badawczych będzie włączenie odpowiednich przedmiotów do programów kształcenia w szkołach doktorskich i przygotowanie absolwentów do pracy w sektorach gospodarki morskiej.

Projekt reSEArch-EU (reinforce Sustainable Actions, resilience, cooperation and harmonisation across and by the SEA-EU Alliance) jest realizowany w ramach programu Horyzont 2020. Celem projektu reSEArch-EU jest rozwój sojuszu SEA-EU w kontekście badań i innowacji, współpracy z otoczeniem, w tym w szczególności z biznesem. Budżet projektu to 2 mln euro, w tym ponad 318 tys. euro zostanie przeznaczone na zadania realizowane przez Uniwersytet Gdański, który jest liderem pakietu WP3 Bridging the Gap with Innovation Ecosystem. W ramach projektu reSEArch-EU do głównych zadań realizowanych przez Uniwersytet Gdański należeć będzie: rozwój wirtualnego Centrum Rozwoju Technologii w celu analizy praktyk zarządczych dotyczących prawa własności intelektualnej; zbudowanie programu szkoleń w ramach Spin-Off Competence Lab w celu rozwoju świadomości i kompetencji w zakresie przedsiębiorczości wśród naukowców; stworzenie SEA-INNOVATE HUB - platformy integrującej działania naukowców i biznesu z zakresu rozwoju innowacji; przetestowanie modelu (Marine) Science Shop – jednostki, która łączy uczelnię z otoczeniem, głównie społecznym i proponuje rozwiązania lokalnych problemów.

W ramach projektu SEA-SEE PERSPECTIVE ON LAW (Wydziału Prawa i Administracji) została wydana przez Wydawnictwo UG publikacja (Ebook) w języku angielskim, która otwiera drogę do studiowania na UG studentom zagranicznym, którzy chcą poznawać kluczowe problemy prawne z nowoczesnej morskiej perspektywy. Celem projektu jest pozyskanie zagranicznych kandydatów na studia oraz intensyfikacja wymiany kadry akademickiej (zwłaszcza z Ukrainy, Kazachstanu oraz Chin). Myślą przewodnią E-booka jest bezpieczeństwo prawne, co jest wyjątkowo ważne w procesie nauczania przedmiotów prawnych. Zagadnienia objęte publikacją są niezwykle aktualne, a ich zakres



obejmuje teorię i filozofię prawa, prawo oceanu, prawo morskie, prawo konstytucyjne, prawo karne, prawo ochrony środowiska, prawo ubezpieczeń i prawo rynku finansowego. E-book zawiera standardowe elementy przekazu, wzbogacone o interaktywność nowego medium i wirtualność Internetu. Pracownicy Wydziału Prawa stworzyli nowy model komunikowania się ze studentami łącząc cechy tradycyjnych podręczników uniwersyteckich z cechami komunikacji sieciowej.

Projekt pn. Smart Control of the Climate Resilience in European Coastal Cities (SCORE) otrzymał finansowanie w ramach Programu Horyzont 2020. Głównym celem projektu jest utworzenie na UG centrum Coastal Cities Living Lab (CCLL), które pozwoli na zebranie obywateli, naukowców, decydentów i innych zainteresowanych stron wokół konkretnych wyzwań związanych z zagrożeniami miast przybrzeżnych. Do znaczących wyzwań CCLL będzie należało monitorowanie w czasie rzeczywistym i prognozowanie bieżącego stanu odporności i łagodzenie w porównaniu z szacunkowym wpływem wody, wiatru i innych oddziaływań na środowisko na obszarach przybrzeżnych miasta Gdańska. Zlokalizowane w 10 europejskich miastach CCLL będą działać jako centra współprojektowania i wspólnego rozwoju. Wykorzystanie aktualnych modeli i prognoz dotyczących zmian klimatu, przyjęcie procesów partycypacyjnych, zastosowanie nowatorskich platform w miastach gromadzących niejednorodne dane na temat lokalnych procesów miejskich i środowiskowych oraz ich powiązanie między miastami przybrzeżnymi umożliwi stworzenie nowej platformy. Platforma ta będzie pozwalała na zademonstrowanie nowego podejścia i prototypowego rozwiązania w celu poprawy i postępu w zakresie odporności na zmiany klimatu i jej skutecznego zarządzania na poziomie lokalnym i regionalnym. Projekt SCORE realizowany jest w konsorcjum składającym się z 28 partnerów, któremu przewodniczy Institute of Technology Sligo z Irlandii. Kwota dofinansowania dla konsorcjum wyniosła blisko 10 mln euro, w tym dla Uniwersytetu Gdańskiego przewidziano ponad 266 tys. euro.

Projekt pn. Transport via ocean currents of human pharmaceutical products and their impact on marine biota in the European Arctic (PHARMARINE) finansowany jest z Norweskiego Mechanizmu Finansowego 2014-2021 - Program „Badania”. Projekt dotyczy badań nad transportem farmaceutyków z Europy kontynentalnej do obszarów polarnych w europejskiej części Arktyki oraz wpływu tych związków na arktyczną biocenozę. Celem badań zaplanowanych w okresie 2020 – 2023 jest w szczególności poznanie kierunków oraz form transportu farmaceutyków stosowanych w leczeniu człowieka z prądami oceanicznymi z bardziej zanieczyszczonych obszarów Europy kontynentalnej do europejskiej części Arktyki, a także poznanie procesów bioakumulacji i biomagnifikacji leków w Arktyce oraz poznanie wpływu zanieczyszczeń farmaceutycznych na osiadłą faunę bentosową. W projekcie planuje się analizy środowiskowe w profilu południe-północ od Morza Bałtyckiego i Morza Północnego poprzez wody Przybrzeżnego Prądu Norweskiego i ciepłego Prądu Północnoatlantyckiego aż po fiordy Spitsbergenu (Hornsund i Kongsfjorden) oraz doświadczenia laboratoryjne. Realizacja projektu opiera się na wykorzystaniu dostępnej infrastruktury badawczej oraz wysokich kompetencji zespołów badawczych z Norwegii i Polski.

Bentosowy przybrzeżny bufor przeciwdziałający ekstremom klimatycznym i eutrofizacji (Benthic coastal buffers against climatic and eutrophication extremes - BUFFER) to projekt współfinansowany z funduszy EOG i funduszy norweskich. Głównym miejscem realizacji badań w projekcie BUFFER jest Zakład Ekologii Eksperymentalnej Organizmów Morskich w Instytucie Oceanografii UG. Badania będą prowadzone głównie w rejonie Zatoki Gdańskiej, jak również u wybrzeży Włoch i Norwegii na obszarach zagrożonych zarówno skutkami zmian klimatu jak i eutrofizacji. Kwota środków przyznanych na projekt to 878 220 zł. Wyniki projektu BUFFER pozwolą na ilościowe określenie wpływu anomalii klimatycznych i eutrofizacji, wzdłuż szerokiego gradientu szerokości geograficznej, na lokalne bufory biogeochemiczne stref przybrzeżnych. Ponadto projekt BUFFER ma zidentyfikować strefy krytyczne w Zatoce Gdańskiej pod względem ograniczonej zdolności buforowej zespołów bentosowych. Dodatkowym wynikiem będzie identyfikacja skutecznych strategii adaptacyjnych w celu zminimalizowania niepożądanych skutków zmian klimatu i eutrofizacji. Działania te będą przydatne w zarządzaniu obszarami przybrzeżnymi nie tylko w Polsce, ale także w innych zagrożonych środowiskach wodnych.

Ponadto w dniach 29.11-20.12.2020 r. w Instytucie Oceanografii UG był realizowany projekt Can cancer cells "ship" among cockle species in nature? (akronim: SHIP CELLS). Projekt uzyskał finansowanie dostępu do infrastruktury badawczej Instytutu Oceanografii UG ze środków projektu ASSEMBLE+ w ramach programu Horyzont 2020. W ramach realizacji projektu ASSEMBLE+ (pakiet roboczy Genomic Observatories) Instytut Oceanografii UG uczestniczył w ogólnoswiatowej kampanii jednoczesnego pobierania próbek z mórz i oceanów Ocean Sampling Day 2020 (OSD 2020). Kampania ma na celu poznanie różnorodności biologicznej organizmów jednokomórkowych w Oceanie Światowym w oparciu o sekwencjonowanie DNA środowiskowego. Koordynatorem OSD 2020 był Institute of Marine Biology, Biotechnology and Aquaculture of the Hellenic Center for Marine Research (Grecja), przy wsparciu The European Marine Biological Resource Centre (EMBRIC).

Zakład Biotechnologii Morskiej Instytutu Oceanografii UG realizuje badania w ramach wielu projektów z zakresu biotechnologii morskiej. Badania są badaniami interdyscyplinarnymi, angażującymi specjalistów z zakresu chemii, biologii i nauk o Ziemi i środowisku. Realizowane projekty związane są z poszukiwaniem związków produkowanych przez bałtyckie cyjanobakterie oraz ich aktywności w kontekście potencjalnego wykorzystania w medycynie, farmacji i biotechnologii, w tym również badanie nowych związków, które mogłyby być wykorzystywane w leczeniu chorób wywoływanych przez wirusy. Wszystkie aspekty realizacji projektów, a zwłaszcza ich interdyscyplinarny i międzynarodowy charakter przyczyniają się do dalszego rozwoju biotechnologii morskiej w Polsce.

W ramach realizowanego w latach 2017-2021 projektu pn. Completing management options in the Baltic Sea Region to reduce risk of invasive species introduction by shipping - COMPLETE, finansowanego z Programu Interreg Południowy Bałtyk 2014–2020 prowadzono badania porostania przez organizmy (tzw. biofoulingu) kadłubów łodzi rekreacyjnych i powierzchni podwodnych w polskich marinach, badania oszacowania potencjału porostania przez organizmy kadłubów statków komercyjnych oraz jednostek rekreacyjnych, jak również obszarów ryzyka związanych z wprowadzaniem i rozprzestrzenianiem gatunków obcych przez żeglugę komercyjną, jednostki rekreacyjne i inną działalność człowieka w Morzu Bałtyckim. Wyniki badań wraz z innymi wynikami uzyskanymi w projekcie posłużyły do przygotowania propozycji regionalnego planu działania w zakresie biofoulingu w regionie Morza Bałtyckiego. UG przygotował trzy podrozdziały tego dokumentu, który ma być podstawą do przyszłych prac w kierunku zharmonizowanego wdrażania wszelkich wytycznych IMO w zakresie zarządzania biofoulingiem w państwach HELCOM, w tym w Polsce, przygotowania propozycji programu monitoringu gatunków obcych w Morzu Bałtyckim (HELCOM Monitoring Programme on non-indigenous species). Nie opracowano wcześniej programu monitoringu dedykowanego gatunkom obcym, a informacje na ich temat pochodziły z różnych badań i programów. Dokument został przedstawiony w maju 2020 r. przez partnera projektu z Finlandii (SYKE) na spotkaniu grupy HELCOM State and Conservation.

W 2020 r. na Wydziale Biologii UG prowadzone były m.in. badania naukowe dotyczące ekologii migracji i zimowania ptaków morskich Północnego Atlantyku - udział w programie badawczym; badania naukowe dotyczące monitoringu zanieczyszczeń antropogennych u ptaków morskich Północnego Atlantyku - udział w programie badawczym; badania naukowe w rezerwacie Mewia Łacha nad migracjami ptaków środowisk nadmorskich - nadzór merytoryczny, prowadzenie badań; a także monitoring liczebności i rozmieszczenia ptaków wodnych na Zatoce Gdańskiej - nadzór merytoryczny, prowadzenie badań.

W 2020 r. UG rozpoczął, kontynuował lub zakończył 15 projektów badawczych finansowanych przez Narodowe Centrum Nauki (NCN), w tym m.in. dotyczące: Wpływ łąk podwodnych *Zostera marina* na aktywność bioturbacyjną makrofauny w różnych warunkach temperaturowych (wartość projektu 219 950 zł); Metabolity bałtyckich cyjanobakterii jako naturalna biblioteka związków wyjściowych w poszukiwaniu nowych leków antywirusowych (wartość projektu 1 217 800 zł); Morskie, mikrobialne endolity: bioróżnorodność i funkcja (wartość projektu 941 780 zł); Organizmy bentosowe jako wskaźnik źródeł rtęci w strefie brzegowej Antarktyki (Zatoka Admiralicji) (wartość projektu 703 990 zł); Czy sinice i mikroglony w powietrzu strefy brzegowej Bałtyku mogą stanowić potencjalne zagrożenie dla zdrowia ludzkiego (wartość projektu 123 574 zł); Transfer troficzny labilnej rtęci w organizmach bentosowych w ekosystemie morskim strefy umiarkowanej (wartość projektu 201 700 zł); Obserwacje i modelowanie

interakcji lodu morskiego z warstwą graniczną atmosfery i oceanu (wartość projektu 850 609 zł); Rozpoznanie wpływu kolonii ptaków morskich na strefę płytkiego litoralu Wyspy Niedźwiedziej (Svalbard)" (wartość projektu 49 940 zł); BATLANTIC - Czy istnieje uniwersalne narzędzie do oceny stanu przybrzeżnych stref środowiska morskiego?" (wartość projektu 45 637 zł); Różnorodność genetyczna pasożytów ssaków morskich - badania na przykładzie ekto- i endopasożytów wybranych gatunków fok (wartość projektu 889 324 zł); Galaretowaty zooplankton w Oceanie Arktycznym - ekologia, różnorodność i rozmieszczenie w dobie zmian klimatu (wartość projektu 91 568 zł); Submezoskalowe procesy w warstwie granicznej atmosfery nad niejednorodną pokrywą lodową (wartość projektu 109 568 zł); Wpływ geochemicznych i fizycznych procesów na zmiany zawartości metanu w osadach Zatoki Gdańskiej i wynikające z tego konsekwencje dla środowiska morskiego. (wartość projektu 858 040 zł); Peptydy produkowane przez bałtyckie cyjanobakterie - od identyfikacji do wyboru związku wiodącego (from hits to leads H2L) (wartość projektu 1 483 460 zł); Badania nad mechanizmem przeciwwirycznego działania związków produkowanych przez cyjanobakterie bałtyckie - poszukiwanie inhibitorów proteaz aspartylowych Sap (wartość projektu 34 650 zł).

Realizacja interdyscyplinarnych projektów UG obejmuje również współpracę otoczenia naukowego krajowego i międzynarodowego z otoczeniem gospodarczym, administracją państwową i samorządową oraz organizacjami społecznymi (m.in. realizacja ekspertyzy środowiskowej w rejonie planowanych farm wiatrowych, obszarów portowych, badania kontrolne w rejonie zrzutu solanki do Zatoki Puckiej), jak również udział przedstawicieli UG jako ekspertów w różnych komisjach o charakterze krajowym i międzynarodowym. Przedstawiciele UG aktywnie uczestniczyli w 2020 r. w pracach Inteligentnej Specjalizacji Pomorza o charakterze morskim „ISP 1 - Technologie off-shore i portowo-logistyczne, Krajowej Inteligentnej Specjalizacji pn. „Innowacyjne technologie morskie w zakresie specjalistycznych jednostek pływających, konstrukcji morskich i przybrzeżnych oraz logistyki opartej o transport morski i śródlądowy” oraz Inteligentnej Specjalizacji Pomorza z obszaru Technologie off-shore i portowo-logistyczne.

#### Uniwersytet Szczeciński.

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

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

W Uniwersytecie Szczecińskim na Wydziale Nauk o Ziemi działa Instytut Nauk o Morzu i Środowisku, który prowadzi badania naukowe ściśle związane z tematyką morską oraz prowadzi kształcenie na kierunkach powiązanych z tą tematyką.

Na kierunku Logistyka kształcone są kadry dla przedsiębiorstw gospodarki morskiej, w tym przede wszystkim dla podmiotów związanych z funkcjonowaniem transportu morskiego oraz uczestniczących w morsko-łądowych łańcuchach transportowych. W 2020 r. na US na kierunku Logistyka studiowała następująca liczba studentów wg specjalności:

- specjalność Transport międzynarodowy – studia stacjonarne I stopień – 106;
- specjalność Systemy transportowe i logistyczne - studia stacjonarne II stopień – 22;
- specjalność Menadżer łańcuchów i dostaw - studia stacjonarne II stopień – 22, studia niestacjonarne II stopień – 37;
- specjalność Projektowanie i eksploatacja systemów - studia stacjonarne I stopień – 27;
- przed wyborem specjalności – studia stacjonarne I stopień -152, II stopień- 58, studia niestacjonarne I stopień- 53, II stopień – 37.

Natomiast w 2020 r. kierunek Logistyka na US zakończyła następująca liczba absolwentów:

- specjalność Transport międzynarodowy – studia stacjonarne I stopień – 42, studia niestacjonarne I stopień – 24;
- specjalność Systemy transportowe i logistyczne - studia stacjonarne II stopień – 17; studia niestacjonarne II stopień - 14;
- specjalność Menadżer łańcuchów i dostaw - studia stacjonarne II stopień – 20, studia niestacjonarne II stopień – 17;
- specjalność Projektowanie i eksploatacja systemów magazynowych- studia stacjonarne I stopień – 15.

Ponadto w 2020 r. Uniwersytet Szczeciński realizował projekty związane z kierunkami priorytetowymi polityki morskiej RP, w tym m.in. Projekt Miniatura 3 Narodowego Centrum Nauki pod nazwą „Polskie porty morskie w obsłudze obrotów ładunkowych”.

W 2020 r. na Uniwersytecie Szczecińskim realizowane były również inne działania związane z polityką morską, w tym m.in. udział pracowników naukowych Uczelni jako prelegentów w konferencjach naukowych oraz międzynarodowych seminariach, jak np. podczas wydarzenia pn. Workshop Circular Economy in Inland Water Transport w dniu 7 października 2020 r., czy też podczas dyskusji panelowej „Mobilność i zrównoważony transport” podczas konferencji Eurotrans 2020 w dniach 21-22 września 2020 r. w Szczecinie zorganizowanej wspólnie przez US oraz Szkołę Główną Handlową w Warszawie.

Pracownicy Uniwersytetu Szczecińskiego wzbogacili w 2020 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, funkcjonowaniem portów oraz ich znaczeniem dla zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego.

#### Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie.

W 2020 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 31 grudnia 2020 r. łącznie na wszystkich wydziałach ZUT wynosiła 6388 osób.

W roku akademickim 2019/2020 uruchomiono 5 nowych kierunków studiów: chemia, inżynieria pojazdów bojowych i specjalnych, inżynieria produkcji w przemyśle 4.0, inżynieria transportu, a także logistyka. Natomiast w rok akademickim 2020/2021 - 4 nowe kierunki (w tym dwa w języku angielskim): Aquaculture and Fisheries, Materials Science and Engineering, ichtiologia i akwakultura oraz inżynieria materiałów i nanomateriałów.

W zakresie działalności naukowej Wydział Techniki Morskiej i Transportu (WTMiT) uzyskał akredytowanie przez Polskie Centrum Akredytacji (Certyfikat Akredytacji nr AB 304 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 (International Maritime Organization list of recognized test laboratories Doc. SSE1/Circ.3/Rev.2 - 2019). 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 Wydział brał udział w projekcie badawczym związanym z zaprojektowaniem urządzenia do zbierania zanieczyszczeń stałych i olejowych z wody, finansowanym w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego.

W zakresie działalności dydaktycznej WTMiT realizował działania w ramach projektu EMSHIP. Wydział Techniki Morskiej i Transportu ZUT 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, a zajęcia prowadzone są w języku angielskim. Projekt ten finansowany jest ze środków Komisji Europejskiej, a studenci mają możliwość uczestniczenia w zajęciach na uczelniach w trzech europejskich krajach. Pierwszy semestr realizowany jest na Uniwersytecie Liège (Belgia), a drugi w Ecole Centrale de Nantes (Francja), University of Rostock (Niemcy), Universidad Politecnica 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 Wydziale Techniki Morskiej i Transportu w zakresie mechaniki i projektowania konstrukcji okrętów oraz technologii budowy. 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 Wydział współpracuje z następującymi uczelniami:

- Fachhochschule Stralsund, Niemcy;
- Technische Universitaet Hamburg-Harburg, Niemcy;
- Technical University of Lisbon, Portugalia;
- Chalmers University of Technology, Szwecja;
- Istanbul Teknik Universitesi, Turcja;
- Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Hiszpania;
- Uniwersytet w Genui (zgłoszenie do International School of Marine Technology).

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 Klastrze Morskim;
  - Klastrze Morskim Pomorza Zachodniego;
  - Klastrze „Polskie Jachty”;
  - Zachodniopomorskim Klastrze Żeglarskim;
- udział w działaniach Towarzystwa Okrętowców Polskich „Korab”, Oddział Szczecin;
- udział w działaniach Związku Pracodawców Forum Okrętowe;
- udział w Radzie Budowy Okrętów;
- współpracę 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.

W ramach programu Erasmus w roku akademickim 2019/2020 na WTMiT kształcono 16 zagranicznych studentów, a 1 pracownik Wydziału odbył wyjazd dydaktyczny. W roku akademickim 2020/2021 - 1 student (kierunek budowa jachtów) wziął udział w programie oraz 1 pracownik odbył wyjazd dydaktyczny, natomiast w roku akademickim 2020/2021 na WTMiT kształcono 9 studentów zagranicznych. Ponadto w ramach programu Erasmus na Wydziale Nauk o Żywności i Rybactwa w roku akademickim 2019/2020 kształcono 5 studentów zagranicznych, a w roku akademickim 2020/2021 - 6 studentów zagranicznych.

Od roku akademickiego 2017/2018 Wydział Nauk o Żywności i Rybactwa współpracuje z Vinh University w Wietnamie w ramach akcji Erasmus+ KA107 (wymiana pomiędzy krajami programu a krajami partnerskimi). Umowa dwustronna dotycząca współpracy z partnerem z Wietnamu realizowana jest na kierunku rybactwo. W roku akademickim 2019/2020 oraz 2020/2021 mobilności zostały wstrzymane z uwagi na pandemię Covid-19.

W zakresie działalności naukowej ZUT realizował projekty finansowane z Programu Operacyjnego Rybactwo i Morze 2014-2020 (PO RYBY) oraz Programu Interreg Południowy Bałtyk. W 2020 r. w ramach PO RYBY realizowano osiem projektów: „Wzmacnianie naturalnych populacji najcenniejszych ichtiotaksonów (w tym wędrownych ryb łososiowatych) w oparciu o przyjazne środowisku innowacyjne przedsięwzięcia w postaci nowatorskich technik wylęgarniczych, w tym urządzenie tarlisk, opracowanie pasz dla ryb przeznaczonych do zarybień wraz z oceną ich wpływu na zdrowotność i potencjał rozrodczy ryb oraz środowiskowy monitoring pod kątem rozwoju infrastruktury społeczno-gospodarczej regionu” (okres realizacji 01.06.2018 r.-30.06.2022 r.); „Innowacyjny system gospodarki wodnej, azotowo-fosforowej oraz zarządzania energią elektryczną w obiekcie hodowlanym pstrąga tęczowego w systemie RAS” (okres realizacji 01.01.2019 r.-31.01.2022 r.); „Innowacyjne metody intensyfikacji produkcji ryb w stawach, polegające na optymalizacji wykorzystania istniejącej powierzchni hodowlanej i zastosowaniu nowatorskich rozwiązań technologicznych, umożliwiających chów perspektywicznych gatunków ryb (łososiowatych, drapieżnych, jesiotrowatych) przy jednoczesnym zachowaniu ekologicznych walorów stawów

i ekonomiczno-społeczny wzmocnieniu polskiej akwakultury śródlądowej - STAWPROPLUS” (okres realizacji 01.01.2020 r.-31.05.2023 r.); „Opracowanie technologii nowych i innowacyjnych produktów z karpia w celu zapewnienia całorocznego zbytu tego surowca z gospodarstw akwakultury” (okres realizacji 01.06.2020 r.-31.05.2023 r.); „Redukcja zużycia energii w aspekcie zmniejszenia negatywnego wpływu rybactwa śródlądowego i morskiego na środowisko” (okres realizacji 01.09.2020 r.-30.06.2023 r.); „Opracowanie innowacyjnych i proekologicznych metod wykorzystujących presję środowiska w rozrodzie i inkubacji ikry oraz wychowie stadiów młodocianych ryb łososiowatych, w naturalnym środowisku, niedostępnym ze względu na przeszkody migracji” (okres realizacji 01.09.2020 r.-30.06.2023 r.); „System doradztwa spersonalizowanego w oparciu o stosowanie innowacyjnych praktyk produkcyjnych, rozwój technologiczny i zastosowanie najnowocześniejszych rozwiązań zarządzania w gospodarstwach rybackich ze szczególnym uwzględnieniem hodowli ryb łososiowatych” (okres realizacji 01.12.2020 r.-31.03.2022 r.); „Ochrona naturalnych zasobów dwuśrodowiskowych gatunków ryb zagrożonych i cennych gospodarczo- sieci wędrownej, poprzez zastosowanie innowacyjnych metod wspomagania naturalnego rozrodu” (okres realizacji 01.06.2020 r. - 28.02.2023 r.). Natomiast w ramach Programu Interreg Południowy Bałtyk realizowano jeden projekt „STEP Sludge Technological Ecological Progress - inceasing the uality and reuse of sewage sludge” (okres realizacji 01.01.2018 r. - 30.06.2021 r.)

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

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

W 2020 r. zakończyły się prace nad dokumentem pn. „Polska Polityka Polarna”. W dniu 11 września 2020 r. Rada Ministrów przyjęła uchwałę w sprawie zatwierdzenia dokumentu rządowego pt.: „Od ekspedycji z przeszłości ku wyzwaniom przyszłości. Polska Polityka Polarna”. Jest to pierwszy kompleksowy dokument odnoszący się do aktywności Polski w Arktyce i Antarktyce, który ma być skutecznym narzędziem do prowadzenia oraz promowania polskiej polityki zagranicznej w odniesieniu do obszarów polarnych oraz formalnym potwierdzeniem, że Polska jest i planuje pozostać stabilnym i aktywnym partnerem dla Arktyki oraz Antarktyki.

Cele polskiej polityki polarnej (PPP):

- PPP stanowi część polskiej polityki, której zadaniem jest zabezpieczenie kluczowych interesów oraz strategicznych potrzeb Polski związanych z regionami Arktyki i Antarktyki;
- kluczowym celem długoterminowym PPP 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 celów szczegółowych takich jak:
  - ✓ zapewnienie aktywnego wpływu Polski na procesy kształtujące przyszłość regionów polarnych,
  - ✓ wzmacnianie 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 wzmacniania pozycji gospodarczej i rozwojowej Polski w szeroko pojętych sprawach polarnych.

Mechanizm koordynacji realizacji Polskiej Polityki Polarnej:

- utworzenie w obrębie administracji rządowej zespołu międzyresortowego, z zachowaniem wiodącej roli resortu spraw zagranicznych;
- powierzenie kierowania pracami zespołu członkowi kierownictwa resortu spraw zagranicznych odpowiedzialnemu za problematykę polarną;
- włączenie do składu zespołu przedstawicieli zainteresowanych resortów, a w jego posiedzeniach mogliby też uczestniczyć eksperci zewnętrzni;
- zadania zespołu to przede wszystkim:

- ✓ opracowanie planu działania do wdrażania PPP,
- ✓ przygotowywanie projektów rozwiązań i działań do podjęcia,
- ✓ przyjęcie harmonogramu raportowania z realizacji zadań PPP przez wszystkie podmioty,
- ✓ zapewnienie skutecznej koordynacji i reprezentacji na zewnątrz i wewnątrz.

Realizacja programu PPP będzie koordynowana przez ministra spraw zagranicznych, natomiast koszty wdrożenia projektowanych regulacji zostaną pokryte z budżetów resortów zaangażowanych w realizację PPP. Zakłada się, że nie będzie konieczne występowanie o dodatkowe środki z budżetu państwa na ten cel. Ponadto rekomendowane jest pozyskiwanie zewnętrznych środków finansowania planowanych aktywności. Skutki społeczne, gospodarcze i finansowe związane z opracowaniem PPP wpisują się w postulaty określone w „Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)”

W 2020 r. Polska wzięła udział w corocznym spotkaniu Komisji ds. Zachowania Żywych Zasobów Morskich Antarktyki (CCAMLR). Celem tej największej na świecie regionalnej organizacji zarządzania rybołówstwem, jest ochrona antarktycznego ekosystemu morskiego, zachowanie integralności ekosystemu mórz otaczających Antarktydę i jego racjonalną eksploatację, jak również przeciwdziałanie nielegalnym, nieraportowanym i nieregulowanym połowom w tym rejonie. 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 oraz nielegalne, nieraportowane i nieregulowane 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, stopniową eliminację zanieczyszczeń środowiska morskiego oraz odtworzenie ekosystemów morskich.

### Działania na rzecz ochrony środowiska morskiego na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO).

W 2020 r. przedstawiciel Polski brał udział w pracach Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC) oraz Podkomitetu ds. zapobiegania i reagowania na zanieczyszczenia (PPR) Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO). Podczas obrad poruszano kwestie emisji gazów cieplarnianych i wdrażania Wstępnej strategii IMO w tej sprawie, omawiano poprawki do Załącznika VI do Konwencji MARPOL dotyczące procedur pobierania próbek i weryfikacji zawartości siarki w paliwie olejowym oraz projektowego wskaźnika efektywności energetycznej EEDI, poprawki do Konwencji BWM dotyczące testowania systemów postępowania z wodami balastowymi w związku z ich oddaniem do eksploatacji oraz projekt zmian do załączników 1 i 4 Międzynarodowej konwencji w sprawie kontroli szkodliwych systemów przeciwporostowych na statkach, podpisanej w Londynie dnia 5 października 2001 r.

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

W 2020 r. przedstawiciel Polski uczestniczył w trzecim i czwartym posiedzeniu grupy roboczej Europejskiego Forum Zrównoważonej Żeglugi (ESSF) ds. odpadów ze statków, które poświęcone były przede wszystkim sprawom dotyczącym wdrożenia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków oraz przeglądu dyrektywy 2005/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zanieczyszczenia pochodzącego ze statków (Dyrektywa ws. Zanieczyszczania). Podczas spotkań omawiano między innymi problematykę uwzględnienia pozostałości ładunkowych w procesie obliczania dostatecznej pojemności magazynowania odpadów przez statek, metodologia i forma raportowania o biernie poławianych odpadach, kryteria służące określaniu, że na statku powstaje zmniejszona ilość odpadów oraz przewidywany termin przeglądu Dyrektywy ws. Zanieczyszczania.



Na forum grupy WG POMESA (grupa ds. programów działań i analiz społeczno-ekonomicznych) toczyły się prace nad opracowaniem zmian przewodnika do raportowania programów działań. Prace te zostały podjęte w związku z aktualizacją programów, którą mają przeprowadzić poszczególne państwa w 2021 roku. Za uzgodnienie zmian przewodnika do raportowania programów działań odpowiadali przedstawiciele Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, z uwagi na fakt, że Wody Polskie odpowiedzialne są za opracowanie aktualizacji Programu Ochrony Wód Morskich. Z uwagi na brak działań z zakresu kompetencji ministra właściwego ds. gospodarki morskiej w 2020 r. przedstawiciele tego organu nie uczestniczyli w posiedzeniach grupy POMESA.

### Działania w ramach Ramowej Dyrektywy w sprawie Strategii Morskiej (MSFD).

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

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. ustanawiająca ramy działań Wspólnoty w dziedzinie polityki środowiska morskiego (Ramowa Dyrektywa w sprawie Strategii Morskiej – RSDM; Marine Strategy Framework Directive - MSFD) (Dz. Urz. UE L 164 z 25.06.2008, str. 19, z późn. zm.) stanowi środowiskowy element europejskiej zintegrowanej polityki morskiej. MSFD została transponowana do prawodawstwa polskiego przede wszystkim poprzez ustawę - Prawo wodne (Dz. U. z 2021 r. poz. 2233, z późn. zm.).

Celem dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej UE jest ochrona środowiska morskiego w całej Europie oraz 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. Dyrektywa ramowa 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 2020 Główny Inspektorat Ochrony Środowiska (GIOŚ) zgodnie z art. 351 ust. 16 ustawy – Prawo wodne opracował aktualizację programu monitoringu wód morskich, poddając projekt aktualizacji konsultacjom publicznym w okresie od 6 do 27 marca 2020 r. W dniu 10 kwietnia 2020 r. GIOŚ przekazał projekt aktualizacji programu monitoringu wód morskich do ministra właściwego ds. gospodarki wodnej. Rada Ministrów w drodze uchwały wyraziła zgodę na przekazanie projektu dokumentu do Komisji Europejskiej.

Ministerstwo Infrastruktury prowadziło prace nad przyjęciem wymaganych ustawą - Prawo wodne rozporządzeń w sprawie przyjęcia aktualizacji zestawu właściwości typowych dla dobrego stanu środowiska morskiego oraz w sprawie przyjęcia aktualizacji celów środowiskowych dla wód morskich, które zostały opublikowane w I kwartale 2021 r.

W 2020 r. w ramach prac w grupie MSFD krajowi eksperci uczestniczyli 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 związku z pracami nad raportowaniem aktualizacji programów monitoringu wód morskich państw członkowskich UE, polscy eksperci uczestniczyli w pracach grup roboczych pod kierunkiem przedstawicieli JRC w celu opracowania ujednoczonych dla regionów morskich list gatunków (dla różnorodności biologicznej i gatunków obcych) oraz ujednoczonej listy substancji zanieczyszczających dla regionu Morza Bałtyckiego.

W związku z pracami w grupie roboczej ds. dobrego stanu (WG GES) kontynuowano prace nad aktualizacją przewodnika do przeprowadzenia i raportowania drugiej aktualizacji wstępnej oceny stanu środowiska wód morskich. Przedstawiciel (GIOŚ) uczestniczył w pracach grupy redakcyjnej dla aktualizacji ww. przewodnika (DG GES). Eksperci GIOŚ kontynuowali prace w grupach roboczych JRC w zakresie różnorodności biologicznej, gatunków obcych (jednym z zadań realizowanych przez grupę jest opracowanie listy bazowej do wykorzystania w najbliższej ocenie), jednorodności dna morskiego, substancji szkodliwych, odpadów i hałasu.

W ramach prac grupy DIKE zakończone zostały prace nad formularzami do raportowania aktualizacji programu monitoringu wód morskich, zgodnie z art. 11 RDSM.

### **Krajowy Program Ochrony Wód Morskich.**

W 2020 r. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie rozpoczęło realizację zadania związanego z opracowaniem projektu aktualizacji programu ochrony wód morskich (aPOWM). Wyniki pracy będą służyły wypełnieniu zobowiązań wynikających z RSDM oraz zobowiązań, które Polska podjęła na forum Komisji Helsińskiej (HELCOM), m.in. dotyczących regionalnej koordynacji działań (zgodnie z przepisami 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 listopada 2020 r. zakończył się I etap zadania, którego rezultatem było opracowanie metodyki aPOWM oraz wykonanie analizy luk w dotychczas realizowanych działaniach.

W 2020 r. organy Inspekcji Ochrony Środowiska działając na podstawie art. 335 ust. 5 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne, w związku z art. 2 ust. 1 pkt 1 lit. a i b oraz pkt 17a ustawy z dnia 20 lipca 1991 r. o Inspekcji Ochrony Środowiska (Dz. U. z 2021 r. poz. 1070), prowadzą kontrole gospodarowania wodami w zakresie:

- pobranych wód oraz ochrony wód przed zanieczyszczeniami w odniesieniu do warunków ustalonych w decyzjach wydanych na podstawie ustawy - Prawo wodne oraz pozwoleniach zintegrowanych;
- stosowania programu działań mających na celu zmniejszenie zanieczyszczenia wód azotanami pochodzącymi ze źródeł rolniczych oraz zapobieganie dalszemu zanieczyszczeniu przez podmioty prowadzące produkcję rolną oraz działalność, w ramach której są przechowywane nawozy naturalne lub stosowane nawozy.

Kontrola przestrzegania warunków ustalonych w pozwoleniach wodnoprawnych oraz w pozwoleniach zintegrowanych obejmuje m.in. przeprowadzanie oględzin urządzeń i instalacji chroniących środowisko, a także sprawdzanie i egzekwowanie przestrzegania warunków określonych w pozwoleniach dotyczących ilości i jakości ścieków wprowadzanych do wód lub do ziemi.

Kontrola podmiotów prowadzących produkcję rolną oraz działalność, w ramach której są przechowywane odchody zwierzęce lub stosowane nawozy, wykonywana przez Inspekcję Ochrony Środowiska obejmuje kontrolę przestrzegania stosowania Programu działań, w tym:

- wykorzystania nawozów na glebach zamrzniętych, zalanych wodą, nasyconych wodą lub przykrytych śniegiem;
- rolniczego wykorzystania nawozów w pobliżu wód powierzchniowych;
- rolniczego wykorzystania nawozów na terenach o dużym nachyleniu;

- przestrzegania okresów nawożenia i terminów stosowania nawozów;
- warunków przechowywania nawozów naturalnych płynnych lub stałych oraz postępowania z odciekami;
- stosowanych dawek lub sposobów nawożenia azotem;
- spełnienia obowiązku posiadania planu nawożenia azotem;
- stosowania nawozów zgodnie z planem nawożenia azotem.

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

- pobór wód podziemnych lub wód powierzchniowych;
  - 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 oddziałują na podmioty ukarane, przez co mobilizują te podmioty do podejmowania działań naprawczych usuwających przyczyny ponoszenia sankcji (np. budowy, rozbudowy lub modernizacji oczyszczalni ścieków, budowy lub modernizacji miejsc do przechowywania nawozów naturalnych).

W konsekwencji działania Inspekcji Ochrony Środowiska prowadzą pośrednio do ograniczania wpływu presji na środowisko wodne, m.in. do ograniczenia eutrofizacji wywołanej nadmiarem substancji biogennej pochodzących ze źródeł punktowych i obszarowych, a także wraz z sankcjami administracyjnymi, które są jednym z instrumentów ekonomicznych w gospodarowaniu wodami, przyczyniają się do poprawy jakości wód, przez co wpisują się w realizację polityki morskiej państwa.

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

Konwencja o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego (Konwencja Helsińska) określa zasady współpracy wszystkich państw nadbałtyckich w obszarze kompleksowej ochrony Bałtyku przed zanieczyszczeniami, a jej organem wykonawczym jest Komisja Ochrony Środowiska Morskiego Bałtyku (Komisja Helsińska/HELCOM) z siedzibą w Helsinkach. Komisja monitoruje wdrażanie konwencji i podejmuje decyzje służące realizacji założonych celów. W ramach prac eksperckich grup roboczych HELCOM wypracowywane są zalecenia odnośnie podejmowania działań na szczeblu krajowym w celu osiągnięcia dobrego stanu środowiska wód morskich Morza Bałtyckiego. Działania te dotyczą zarówno samych wód morskich, jak i całego obszaru zlewiska Morza Bałtyckiego.

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

W 2020 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), która ma mieć miejsce w 2021 roku, zaś działania przedstawicieli Polski koncentrowały się na przekazywaniu danych raportowych, opracowywaniu dokumentów i analiz, a także zapewnieniu udziału

ekspertów i przedstawicieli odpowiednich resortów i środowisk naukowych w spotkaniach grup roboczych HELCOM zarówno stałych, jak i ad hoc oraz we wszystkich nowych inicjatywach tego forum. Instytucjami zaangażowanymi w prace Komisji Helsińskiej są: Ministerstwo Infrastruktury, Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi, Ministerstwo Rozwoju, Pracy i Technologii, Ministerstwo Klimatu i Środowiska, Ministerstwo Zdrowia, Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska, Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie oraz jednostki nadzorowane lub podległe ww. podmiotom. Za koordynację spraw związanych z członkostwem Polski w Komisji Helsińskiej odpowiada Sekretariat HELCOM w Polsce, który jest zlokalizowany w Ministerstwie Infrastruktury. Dodatkowo Zastępca Dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej pełni funkcję Przewodniczącego Delegacji Polskiej w HELCOM.

W 2020 r. w ramach prac nad aktualizacją Bałtyckiego Planu Działania Polska uczestniczyła w serii warsztatów o wspólnej nazwie HELCOM BSAP UP. Warsztaty miały na celu analizę i opracowanie propozycji działań do zaktualizowanego Bałtyckiego Planu Działań.

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

Głównym zadaniem grupy HELCOM GEAR jest wspieranie państw-stron konwencji w procesie wdrażania poszczególnych elementów strategii morskich w regionie Morza Bałtyckiego. W ramach prac grupy HELCOM GEAR realizowane są działania mające na celu zapewnienie synergii działań, również w ramach tzw. wdrażania podejścia ekosystemowego - kluczowego elementu BSAP.

W 2020 r. podczas 23 spotkania grupy GEAR 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 zaplanowania realizacji projektu HOLAS III, mającego na celu opracowanie trzeciej oceny holistycznej stanu środowiska Morza Bałtyckiego. Omawiane były propozycje projektów m.in. BLUES, Data Flow, czy Med Dev mających na celu opracowanie produktów składających się na kolejną ocenę holistyczną. Ważną kwestią omawianą na każdym spotkaniu grupy jest wymiana informacji i doświadczeń w zakresie implementacji RDSM w państwach członkowskich UE regionu Morza Bałtyckiego.

W prace grupy HELCOM GEAR zaangażowani są przedstawiciele Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska, Ministerstwa Infrastruktury oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie.

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

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

W 2020 r. działania grupy skoncentrowane były m.in. na kontynuacji zadań związanych z opracowaniem aktualizacji programu monitoringu wód morskich, w związku z realizacją zadań wynikających ze strategii morskiej RDSM w regionie Morza Bałtyckiego. Zakończono prace polegające na dostosowaniu aktualnej struktury programu monitoringu (tj. Programy i Podprogramy) do wynikającej z dyrektywy 845/2017/UE z dnia 17 maja 2017 roku zmieniającej dyrektywę 2008/56/WE w odniesieniu do przykładowych wykazów elementów branych pod uwagę przy opracowaniu strategii morskich. W 2020 r. kontynuowano rozpoczęte w 2018 r. prace nad trzecią holistyczną oceną stanu środowiska Morza Bałtyckiego (HELCOM HOLAS III). Został przyjęty harmonogram prac nad trzecią oceną

holistyczną, zawierający okres objęty oceną (2016-2021), termin zakończenia prac nad wskaźnikami do wykorzystania w ocenie (III kwartał 2021), harmonogram raportowania danych i ich weryfikacji (II kwartał 2022), terminy opracowania raportów wskaźnikowych (IV kwartał 2022) oraz raportu o stanie Morza Bałtyckiego (II kwartał 2023), terminy prac nad publikacją na stronie internetowej HELCOM i jego publikacji (IV kwartał 2023).

### **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) oraz proponowaniu działań, jakie należy podjąć w celu ograniczenia zanieczyszczeń przedostających się do Bałtyku. Główne obszary rozpatrywane pod kątem ich negatywnego wpływu na stan środowiska morskiego to: biogeny, substancje niebezpieczne, odpady trafiające do morza i hałas podwodny.

W 2020 r. grupa PRESSURE zajmowała się głównie kwestiami związanymi z aktualizacją Bałtyckiego Planu Działania oraz z tym zatwierdzenie i przeformułowanie istniejących działań, które zostaną uwzględnione w zaktualizowanym BSAP. Grupa zajmowała się również oceną ładunków zanieczyszczeń odprowadzanych do Bałtyku (PLC-7), wdrażaniem działań Regionalnego Planu Działania HELCOM wz. odpadów w morzu, opracowaniem Regionalnego Planu Działania HELCOM wz. hałasu podwodnego, skonsolidowaniem raportów HELCOM i IMO dotyczących składowania urobku z pogłębiania. Grupa PRESSURE kontynuowała także prace nad wdrażaniem postanowień uzgodnionej w marcu 2018 r. Deklaracji Ministerialnej m.in. poprzez prace nad opracowaniem zalecenia wz. zarządzania wewnętrznymi rezerwami biogenów. W pracach grupy biorą udział przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury, Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi, Ministerstwa Rozwoju, Pracy i Technologii oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie.

Pod auspicjami grupy HELCOM PRESSURE działa ekspercka grupa EN DERDS zajmująca się kwestią wydobywania i zatapiania urobku w Morzu Bałtyckim. Przedstawiciel Polski złożył roczny raport z urobku zatopionego w obszarze morskim RP i uczestniczył w omówieniu stanu pracy nad raportem obejmującym obszar całego Morza Bałtyckiego, jak również metod oceny wpływu na środowisko morskie wydobywania i składowania urobku użytych podczas prac nad HOLAS II. Dodatkowe posiedzenie grupy zostało zwołane w celu omówienia propozycji działań do aktualizowanego Bałtyckiego Planu Działania.

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

Grupa robocza HELCOM MARITIME zajmuje się przede wszystkim zapobieganiem wszelkim zanieczyszczeniom ze statków, w tym celowym zrzutom operacyjnym, jak również przypadkowym zanieczyszczeniom będącym następstwem wypadków na morzu. W ciągu ostatniej dekady w regionie Morza Bałtyckiego żegluga stale rosła, jednakże rosnące natężenie transportu morskiego zagraża wrażliwym ekosystemom, niosąc również zagrożenie dla źródła utrzymania wielu ludzi, którzy są zależni od morza. Szacuje się, że transport towarów drogą morską w regionie będzie nadal wzrastał.

W 2020 r. grupa HELCOM MARITIME zajmowała 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. Delegacja polska poinformowała również o przystąpieniu Polski do Konwencji BWM i finalizowaniu wdrażania jej zapisów.

Pod auspicjami grupy HELCOM MARITIME działa również grupa zadaniowa „Joint HELCOM/OSPAR Task Group on Ballast Water Exemptions” (HELCOM/OSPAR TG BALLAST). Celem prac przedmiotowej grupy zadaniowej jest regionalna koordynacja wdrożenia Międzynarodowej konwencji o kontroli i postępowaniu ze statkowymi wodami balastowymi i osadami, 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 przedstawiciele administracji morskich państw stron konwencji helsińskiej oraz OSPAR, przedstawiciele instytucji naukowych oraz armatorzy.

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

Grupa robocza HELCOM RESPONSE zajmuje się wszystkimi kwestiami związanymi z reagowaniem na zanieczyszczenia olejowe i inne niebezpieczne substancje w morzu oraz na brzegu morskim, które mogą wystąpić na skutek wypadków morskich w regionie Morza Bałtyckiego. Prace grupy mają zapewnić przygotowanie do właściwego 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. Przewiduje się wzrost transportu ropy naftowej szlakami morskimi, 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.

Podczas posiedzenia grupy w 2020 r. omawiano przede wszystkim następujące tematy: 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 zatopione obiekty, nadzór lotniczy i wykrywanie zanieczyszczeń oraz zalecenia HELCOM i Podręcznik „Response Manual”.

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

Spotkania Przewodniczących Delegacji w HELCOM (HELCOM HOD) odbywają się dwa razy w roku. W 2020 r. posiedzenia HOD skupiały się na kwestiach związanych z aktualizacją Bałtyckiego Planu Działania i przygotowaniu do posiedzenia na szczeblu ministerialnym, które zaplanowano na październik 2021 r. W szczególności Przewodniczący Delegacji podejmowali decyzje w odniesieniu do wyników analizy wystarczalności działań zawartych w obecnym BSAP oraz działań wynikających z obowiązujących zaleceń HELCOM. Dyskutowano na temat nowych działań do uwzględnienia w aktualizowanym BSAP, a także struktury i zawartości tego dokumentu.

### **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 obszarze działań koniecznych do podjęcia w celu osiągnięcia dobrego stanu środowiska Morza Bałtyckiego do 2021 r.

W 2020 r. Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (od grudnia 2020 r. Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi) było aktywnie zaangażowane 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).

Dzięki aktywnemu uczestnictwu Polski w pracach Grupy HELCOM FISH udało się m.in. opracować dokument (tzw. Roadmap) w sprawie danych rybackich do oceny wskaźników dotyczących przypadkowych połowów ptaków i ssaków oraz oddziaływania rybołówstwa na dno morskie. Dokument został finalnie przyjęty podczas posiedzenia Komisji Helsińskiej (HELCOM 41) w dniach 4-5 marca 2020 r. Ponadto przy udziale Polski powstał kwestionariusz dotyczący testów alternatywnych narzędzi połowowych w obszarze Morza Bałtyckiego, który jest na bieżąco aktualizowany przez państwa członkowskie biorące udział w posiedzeniach Grupy HELCOM FISH. Kwestionariusz ten obecnie wykorzystywany jest w pracach różnych grup roboczych HELCOM (np. EG MAMA), czy HELCOM STATE&CONSERVATION, jak również w pracach grup działających poza HELCOM, np. ICES WGBYC. Przedstawiciele MG MiŻŚ oraz MRiRW brali również intensywny udział w aktualizacji BSAP

w zakresie segmentu dotyczącego działalności na morzu, w którym zawarte są również aspekty dotyczące rybołówstwa.

Ponadto w 2020 r., zgodnie z Wytocznymi Komisji Helsińskiej (Zalecenia HELCOM 26/3), Państwowa Agencja Atomistyki prowadziła pomiar próbek osadów dennych, wody morskiej oraz ryb bałtyckich z polskiej strefy ekonomicznej. Próbki osadów i wody pobierane były z 6 punktów poboru, natomiast próbki ryb – z 3 punktów poboru. Łącznie pobieranych jest 20 próbek ryb, 72 próbek osadów dennych i 12 próbek wody morskiej pobieranych dwa razy w roku. Pomiary obejmowały:

- Cs 137, K 40, Sr 90 oraz Pu 238, Pu 239,240 w próbkach osadów dennych;
- Cs 137, K 40 i Ra 226 w czterech gatunkach ryb bałtyckich;
- Cs 137, K 40 i Ra 226 w wodzie morskiej;
- H-3 w próbkach zbiorczych wody.

### 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., która obejmuje Polskę, Danię, Szwecję, Finlandię, Litwę, Łotwę, Estonię oraz północne kraje związkowe Niemiec. Polska pełni funkcję współkoordynatora 3 z 14 Obszarów Tematycznych Strategii:

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

W dniu 20 października 2020 r. w formie wideokonferencji odbyło się 11. Forum Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego. Podczas dorocznego forum, którego hasłem przewodnim było „Our Region. Our Future. Towards a Decade of Innovation and Sustainability” dyskutowano jak najlepiej wykorzystać Strategię do dalszego rozwoju krajów i całego regionu w świetle nowego Planu Działania oraz nowych ram finansowych UE. Dyskusje panelowe poświęcone były wszystkim trzem celom głównym SUERMB: ochronie Morza Bałtyckiego, budowie połączeń w regionie oraz wzrostowi dobrobytu. Podkreślano, że w rewizji Planu Działania ważne było wzmocnienie pozycji wszystkich zainteresowanych stron, ma on również na celu zacieśnienie współpracy z krajami sąsiadującymi. Podczas forum wirtualnie można było odwiedzić tradycyjną tzw. Networking Village, czyli miejsce spotkań z Koordynatorami Obszarów Tematycznych SUERMB. Organizatorami forum było miasto Turku, Sekretariat Rady Państw Morza Bałtyckiego i Ministerstwo Spraw Zagranicznych Finlandii.

Narodowy Koordynator SUERMB jest umiejscowiony w Departamencie Polityki Europejskiej Ministerstwa Spraw Zagranicznych. W związku z powyższym w 2020 r. przedstawiciele resortu spraw zagranicznych brali udział w cyklicznych spotkaniach Narodowych Koordynatorów SUERMB oraz w międzynarodowych konferencjach i seminariach dotyczących współpracy w regionie Morza Bałtyckiego. Ze względu na pandemię Covid-19 wszystkie spotkania odbywały się wirtualnie.

Jednym z najważniejszych efektów prac grupy Narodowych Koordynatorów w 2020 r. było uzgodnienie pod koniec czerwca 2020 r. ostatecznej wersji zrewidowanego Planu Działania SUERMB, dokumentu będącego podstawą współpracy w ramach Strategii. Wypracowanie polskiego stanowiska ws. kluczowych zapisów Planu Działania wiązało się z przeprowadzaniem kilku rund konsultacji krajowych, przede wszystkim za pośrednictwem sieci punktów kontaktowych (focal points) ds. Obszarów Tematycznych i Działań Horyzontalnych SUERMB umiejscowionych w poszczególnych w resortach. Zatwierdzony przez Narodowych Koordynatorów Plan Działania został przekazany do konsultacji w ramach Komisji Europejskiej, które trwały do lutego 2021 r.

Na poziomie europejskim, Narodowy Koordynator uczestniczył także w pracach nad uzgadnianiem tekstu Konkluzji Rady w sprawie implementacji strategii makroregionalnych, w tym strategii bałtyckiej, przyjętych podczas posiedzenia Rady ds. Ogólnych w dniu 2.12.2020 r.

W dniu 23 listopada 2020 r. Narodowy Koordynator oraz przedstawiciele współpracujących resortów wzięli udział w krajowych warsztatach dla interesariuszy SUERMB. Spotkanie zostało zorganizowane on-line w ramach Działania Horyzontalnego Zdolność (HA Capacity) m.in. przez przedstawicieli Związku Miast Bałtyckich. Warsztaty miały na celu przede wszystkim promowanie SUERMB i płynących z niej korzyści dla różnych podmiotów w Polsce, zaprezentowanie dobrych praktyk, przedstawienie nowych programów finansowania w ramach UE oraz zbadanie potencjalnych dalszych działań w ramach SUERMB.

W związku z faktem, że strategie makroregionalne nie posiadają dedykowanej puli środków finansowych, lecz korzystają z istniejących funduszy unijnych, w 2020 r. szczególnie ważna stała się bliska wymiana informacji pomiędzy Narodowym Koordynatorem (MSZ) a przedstawicielami Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej. Wymogiem Komisji Europejskiej jest bowiem umieszczanie odniesień do współpracy makroregionalnej w programach operacyjnych w ramach Wieloletnich Ram Finansowych 2021-27 (tzw. embedding).

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

W 2020 r. Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (od listopada 2020 r. Ministerstwo Infrastruktury) pełniło rolę Punktu Kontaktowego dla Obszaru Tematycznego „Bezpieczeństwo” (PA SAFE) oraz „Czysta żegluga” (PA SHIP). Prace Komitetów Sterujących PA SAFE i PA SHIP koordynowane były przez Duńską Administrację Morską oraz Fińską Agencję Bezpieczeństwa i Transportu.

W 2020 r. przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury wzięli udział w 15. Spotkaniu Międzynarodowego Komitetu Sterującego dla obszaru Czysta Żegluga (PA SHIP) (15<sup>th</sup> Meeting of the international Steering Committee for the Policy Area on Clean Shipping of the EU Strategy for the Baltic Sea Region), które odbyło się w dniu 10 listopada 2020 r. w formie wideokonferencji. Spotkanie Komitetu Sterującego PA SHIP było zorganizowane równolegle z półrocznym spotkaniem Międzynarodowego Komitetu Sterującego dla obszaru „Bezpieczeństwo” (PA SAFE). Jako wydarzenie towarzyszące w związku z tymi dwoma spotkaniami zorganizowane zostały krótkie warsztaty, do udziału w których zachęcono zarówno członków Komitetów Sterujących, jak i innych interesariuszy.

Podczas ww. 15. spotkania PA SHIP i PA SAFE koordynatorzy poszczególnych obszarów tematycznych przedstawili ostatnie działania oraz aktywności podejmowane w ramach tych obszarów, jak również zaprezentowany został zrewidowany Plan Działania SUERMB wraz z nową strukturą zarządzania SUERMB mającą na celu wzmocnienie pozycji interesariuszy poprzez zwiększenie ich odpowiedzialności oraz zachęcanie do udziału we wdrażaniu i rozwijaniu strategii. Podczas dyskusji podkreślano, że zmieniony Plan Działania jest zgodny z aktualnymi priorytetami strategicznymi UE oraz wyraźnie nawiązuje do celów zrównoważonego rozwoju ONZ. Ponadto przedstawione zostały aktualne informacje na temat możliwości finansowania projektów w ramach Programu Interreg Baltic Sea Region w perspektywie finansowej 2021-2027.

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

W czerwcu 2020 r. Komitet Monitorujący Interreg Baltic Sea Region zatwierdził 37 projektów zalążkowych (Seed money projects) zgłoszonych w ramach poszczególnych obszarów tematycznych SUERMB. Wśród tych projektów zostały wybrane dwa z obszaru Biogeny:

- Climate Resilient Water and Wastewater Management in the BSR (WaterMan Seed) - projekt ma na celu zmniejszenie spływów biogenów i substancji niebezpiecznych do wód podziemnych i Morza Bałtyckiego poprzez wdrażanie działań prowadzonych na wybrzeżu oraz w głębi kraju, dotyczących m.in. planowania przestrzennego i gospodarki wodnej.

- Model Nutrients Reduction Solutions In Near-Coast Touristic Areas (NURSECOAST) - celem tego projektu jest rozwój i ocena skuteczności metodologii dotyczącej dobrych praktyk w zakresie pomiaru



jakości wody na wybrzeżu, źródeł zanieczyszczeń, nowych technologii i procesów już dostępnych i będących w fazie rozwoju.

Jesienią 2020 r. zakończył się projekt flagowy OT Biogeny: BEST. Ze względu na sytuację pandemiczną końcowe seminaria odbyły się równolegle w kilku państwach: 17 września w Estonii, 25 września w Finlandii, 29 września w Polsce, 30 września na Łotwie, 29 września w Rosji. Obecnie w OT Biogeny realizowany jest jeden projekt flagowy pn. DESIRE oraz dwie platformy – SuMaNu i BSR Water

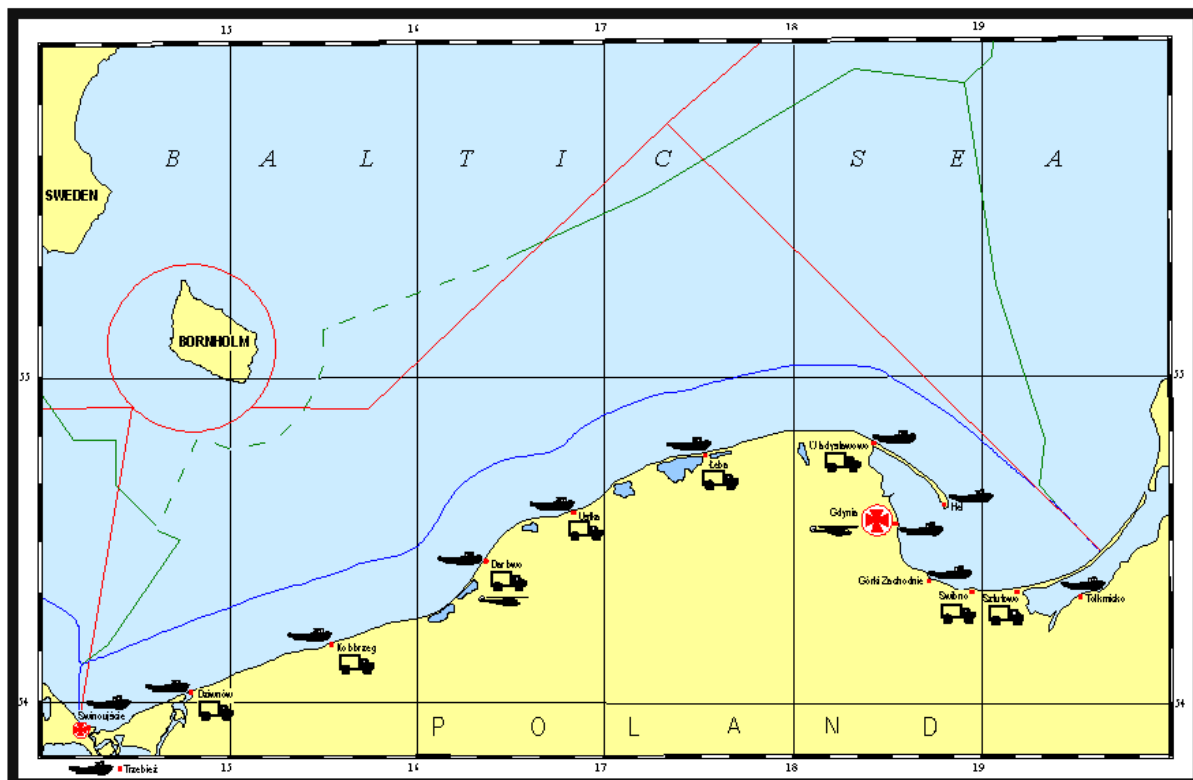
W 2020 r. odbyły się także dwa posiedzenia Komitetu Sterującego OT Biogeny: w dniu 28 września - 16 posiedzenie w formie online oraz 17 posiedzenie w formie online w dniu 17 listopada. Przedstawiciele OT Biogeny brali także udział w Dorocznym Forum SUERMB, które odbyło się ze względu na pandemię w trybie online 20 października 2020 r.

Ze względu na rekonstrukcję rządu OT Biogeny został w listopadzie 2020 r. przeniesiony z Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, wraz z gospodarką wodną, do Ministerstwa Infrastruktury.

## BEZPIECZEŃSTWO ŻEGLUGI.

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

Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (MSPiR - Służba SAR) realizuje zadania poszukiwania i ratowania życia na morzu oraz zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego. Wymienione powyżej zadania Służba SAR realizuje w obrębie polskich obszarów morskich, określonych w art. 2 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, oraz w polskiej strefie odpowiedzialności za poszukiwanie i ratownictwo (polskiej strefie SAR), ustanowionej na podstawie Międzynarodowej Konwencji o poszukiwaniu i ratownictwie morskim (Konwencji SAR) w drodze bilateralnych umów międzynarodowych zawartych przez RP z sąsiednimi państwami basenu Morza Bałtyckiego (Niemcy, Dania, Szwecja, Litwa, Rosja). Polska Strefa SAR obejmuje powierzchnię ponad 30 tys. km<sup>2</sup> wód morskich.



Rys. 1. Mapa rejonu odpowiedzialności ratowniczej i dyslokacji sił MSPiR (ang. SRR)

W ramach realizacji zadań określonych w ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim oraz ustawie z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa przeprowadziła w 2020 r. łącznie 349 akcji ratowniczych w warunkach zabezpieczenia przeciw COVID-19, w tym 174 akcje ratowania życia ludzkiego, 22 ewakuacji medycznych i 40 asyst ratowniczych oraz 98 akcji wyjaśniających.

W wyniku podjętych działań poszukiwawczych i ratowniczych uratowano 57 osób.

Pomimo wprowadzenia szczególnych środków bezpieczeństwa spowodowanych stanem zagrożenia epidemicznego, a także znacznych ograniczeń połowów z uwagi na wprowadzony okres ochronny dla ryb, w tym zakazu połowów wędkarskich, wzrosła liczba przeprowadzonych akcji ratowniczych. Z powodu trwającej pandemii prawie zamarł ruch turystyczny i wizyty wycieczkowców, natomiast znacznie wzrosła liczba wyjazdów jednostek rekreacyjnych. Niestety sezon letni w 2020 r. na niestrzeżonych kąpieliskach morskich przyniósł tragiczne żniwo utonięć. Prewencja prowadzona od lat na stacjach ratownictwa morskiego we współpracy ze szkołami zaowocowały bezpiecznym podejściem do wody mieszkańców nadmorskich miejscowości, jednak wciąż wielu turystów przybywających nad morze wykazuje się nieodpowiedzialnym zachowaniem.

W obszarze zwalczania zagrożeń dla środowiska morskiego przeprowadzono 15 akcji zwalczania zanieczyszczeń, w które zaangażowane były specjalistyczne statki do zwalczania zanieczyszczeń i rozlewów oraz Brzegowe Stacje Ratownicze. Statystycznie widoczna była większa liczba interwencji w odniesieniu do lat ubiegłych, ale trzeba podkreślić, że w większości były to zdarzenia o małej skali (niewielkie powierzchnie rozlewów).

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

W 2020 roku zrealizowane zostały wszystkie zadania wynikające z planu szkoleń i ćwiczeń. Łącznie jednostki Służby SAR wykonały 253 ćwiczenia samodzielnie i we współdziałaniu z innymi jednostkami organizacyjnymi krajowymi i zagranicznymi. W trosce o utrzymanie zdolności do ratowania środowiska naturalnego przeprowadzono 42 ćwiczenia związane ze zwalczaniem zanieczyszczeń na morzu. Bardzo duży nacisk Służba SAR przykładła do szkolenia medycznego prowadzonego przez instruktorów ratownictwa medycznego, ale również lekarzy specjalistów, którzy zasilili szeregi ochotników. Stąd też nieustannie wprowadza się do stałego wyposażenia statków sprzęt ratownictwa medycznego, znacznie poprawiający skuteczność udzielanej pomocy przedlekarskiej. Statki ratownicze w sposób ciągły zabezpieczają współpracę szkoleniową dla potrzeb doskonalenia załóg śmigłowców ratowniczych z baz w Darłowie i Gdyni wykonując łącznie 57 wyjazdów dziennych i nocnych w różnych warunkach pogodowych, bez których lotnicy nie uzyskaliby dopuszczenia do lotów nad morze na ratownictwo.

Ze względu na sytuację epidemiczną odwołano udział statków Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa w międzynarodowych ćwiczeniach ratowniczych i zwalczania zanieczyszczeń na morzu na bazie Konwencji Helsińskiej i umów bilateralnych z sąsiadami (podobnie postąpiły również inne kraje). Natomiast w ramach współdziałania operacyjnego krajowych służb statki MSPiR wzięły udział w dniach 6-8 października 2020 r. w ćwiczeniu SAREX organizowanym przez Dowództwo Operacyjne Sił Zbrojnych oraz w ćwiczeniu pk. KAPER we wrześniu 2020 r. w ramach zabezpieczenia antyterrorystycznego, również organizowanych przez Dowództwo Operacyjne Sił Zbrojnych. Wymienione ćwiczenia były organizowane z zachowaniem reżimu sanitarnego na wszystkich jego etapach.

Przed ogłoszeniem stanu zagrożenia epidemicznego przedstawiciele Służby SAR brali czynny udział w pracach następujących organizacji międzynarodowych:

- EMSA - Grupa Techniczna ds. Zwalczania Zanieczyszczeń na Morzu; Grupa Użytkowników systemów wspomagania prowadzenia akcji usuwania zanieczyszczeń oferowanych przez EMSA;
- IMO - Grupa robocza ds. łączności bezpieczeństwa i ratownictwa;

- HELCOM - Grupa robocza HELCOM RESPONSE ds. zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na Bałtyku.

Od marca 2020 r. eksperci Służby SAR uczestniczyli w wideokonferencjach organizowanych przez organizacje międzynarodowe ze względów bezpieczeństwa.

W dniu 13 grudnia 2017 r. podpisana została umowa pomiędzy Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa oraz Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) na dofinansowanie ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (POLiŚ) budowy wielozadaniowego statku ratowniczego przeznaczonego do realizacji zadań zwalczania zanieczyszczeń olejowych i zagrożeń chemicznych na morzu, a także gaszenia pożarów na statkach, awaryjnego odładunku i holowania statków będących w niebezpieczeństwie oraz pełnienia funkcji ośrodka koordynacyjnego w przypadku masowych akcji ratowniczych i w każdej sytuacji kryzysowej na morzu. Wraz z wybranym Inżynierem Kontraktu w 2020 r. opublikowano drugie ogłoszenie na projekt i budowę statku, które zostało unieważnione przed otwarciem złożonej oferty. Powyższa umowa z CUPT została rozwiązana w dniu 17 lipca 2020 r.

W 2020 r. w ramach działań inwestycyjnych polegających na zakupie maszyn, urządzeń i wyposażenia Służby SAR zrealizowano:

- budowę instalacji kanalizacji zewnętrznej i podłączenie budynku bazy MSPiR w Trzebieży do sieci kanalizacji miejskiej;
- zakup sprzętu informatycznego i oprogramowania w Morskim Pomocniczym Centrum Koordynacyjnym (MPCK) w Świnoujściu;
- zakup Sprzętowego Firewall, tj. urządzenia z zainstalowanym systemem operacyjnym i oprogramowaniem realizującym funkcje zabezpieczające dla głównej serwerowni w MSPiR;
- wymiana elementów łączności wewnętrznej na statku Wiatr;
- wymiana urządzeń do łączności wewnętrznej na statku Szkwał;
- zakup ciągnika holowniczego Multi Mover 6,5 t z osprzętem dla bazy Magazynowej w Gdyni oraz osprzętu dla Władysławowa, Kołobrzegu i Sztutowa;
- zakup oświetlenia LED do poszukiwania rozbitków na trzech jednostkach serii SAR 1500;
- zakup przyczepy do transportu sprzętu przeciwrozlewowego dla BSR UST;
- zakup przyczepy do transportu łodzi R-24 typu Gemini;
- zakup 12 fantomów do zdalnego nauczania udzielania pomocy (ważne w dobie COVID-19);
- zakup 7 urządzeń do dezynfekcji pomieszczeń dla bezpieczeństwa ratowników;
- zakup nowego monitoringu wizyjnego dla BSR Sztutowie;
- zakup radionamiernika na statek Cyklon;
- modernizacja grodzi kadłubowych na Orkanie i Pasacie;
- modernizacja crashbariery (osłony) na jednostce Sztorm;
- zakup kamery termowizyjnej na jednostkę Cyklon;
- zakup lekkiej zapory rozlewowej na jednostkę Kapitan Poinc;
- zakup ciężkiego samochodu ratowniczego dla BSR Sztutowo;
- zakup samochodu osobowo-dostawczego dla Bazy Transportu w Gdyni;
- zakup 8,0 m łodzi do zwalczania zanieczyszczeń olejowych.

Wymienione zamierzenia inwestycyjne i zakupy w Służbie SAR nowego sprzętu przyczyniły się wymiennie do wzrostu możliwości realizacji zadań ratowniczych, jak również ochrony ratowników w warunkach zagrożenia epidemicznego.

### Działania Straży Granicznej i innych służb.

Straż Graniczna (SG) realizując swoje ustawowe zadania wykonywała działania związane z ochroną morskiej granicy państwowej, sprawowaniem nadzoru nad eksploatacją polskich obszarów morskich oraz przestrzeganiem przez statki przepisów obowiązujących na tych obszarach. Należy również podkreślić, że Straż Graniczna realizowała zadania wpisujące się w filary tematyczne Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego (SUIERMB) podejmując działania na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi i ochrony portów morskich (monitorowania żeglugi i przestrzegania przepisów obowiązujących na polskich obszarach morskich, udziału w rzeczywistych akcjach ratowniczych i ćwiczeniach w zakresie poszukiwania i ratowania życia na morzu), a także działania na rzecz przeciwdziałania i zwalczania zagrożeń związanych z zanieczyszczeniem środowiska morskiego. Ponadto, formacja prowadziła bieżącą współpracę m.in. z Marynarką Wojenną RP, Krajową Administracją Skarbową, Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa, administracją morską oraz Głównym Inspektoratem Rybołówstwa Morskiego.

W 2020 r. w ramach działań związanych z ochroną morskiej granicy państwowej, sprawowaniem nadzoru nad eksploatacją polskich obszarów morskich i przestrzeganiem przez statki przepisów obowiązujących na tych obszarach należy wskazać na następujące działania podjęte przez Straż Graniczną oraz Policję:

- jednostki pływające SG zrealizowały 80 wyjść interwencyjnych jednostek pływających SG wobec sprawców lub podejrzanych o możliwość naruszenia przepisów obowiązujących na polskich obszarach morskich. W trakcie realizacji czynności służbowych funkcjonariusze SG (na morzu i w portach) przeprowadzili kontrole ruchu granicznego osób i środków transportu w morskich przejściach granicznych, podczas których odprawiono granicznie 114 898 osób i 10 853 statki. Ponadto, w ramach prowadzonej analizy ryzyka w systemach teleinformatycznych SG (ZSE 6 moduł Lista NSW) dokonano sprawdzeń 294 168 osób oraz 20 076 jednostek pływających.

Odpowiednio jednostki Policji przeprowadziły 1274 kontrole jednostek pływających, ujawniły 4 nietrzeźwych sterników, 1716 naruszeń przepisów obowiązujących na polskich obszarach morskich (m.in. niestosowanie się do przepisów portowych, nieposiadanie na pokładzie dokumentów potwierdzających posiadanie uprawnień, brak wyposażenia w sprzęt ratunkowy, brak obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej dla jednostek komercyjnych, połów ryb w wymiarach lub okresach ochronnych), przeprowadziły 489 kontroli kąpielisk.

Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji (MSWiA) w 2020 r. przeprowadził 39 postępowań wynikających z ustawy z dnia z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, zakończonych wydaniem postanowienia MSWiA;

- kontrolę jednostek pływających na polskich obszarach morskich i w portach, w trakcie których na 365 kontroli jednostek pływających, stwierdzono 121 naruszeń przepisów obowiązujących na polskich obszarach morskich, w tym: 4 przypadki przekroczenia granicy państwowej wbrew przepisom, 5 przypadków usiłowania przekroczenia granicy państwowej wbrew przepisom, 58 jednostek pływających, które znalazły się w strefie zamkniętej dla żeglugi i rybołówstwa, 4 osoby będące w stanie nietrzeźwości na jednostkach pływających oraz 50 przypadków dotyczących naruszeń bezpieczeństwa żeglugi, ochrony środowiska morskiego oraz wykonywania rybołówstwa. Ponadto podjęto 3150 m nieoznakowanych narzędzi połowowych;

- działania na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi i ochrony portów morskich realizowane poprzez:

- ✓ ochronę środowiska morskiego, w tym udział Wojewódzkich Inspektorów Ochrony Środowiska (WIOŚ) w rejsach na jednostkach pływających SG, w celu pobierania próbek wody w ramach

realizacji programu HELCOM. Zrealizowano 17 rejsów z inspektorami WIOŚ na pokładzie jednostek pływających SG,

- ✓ monitorowanie żeglugi i przestrzegania przepisów obowiązujących na polskich obszarach morskich,
- ✓ udział w akcjach ratowniczych i ćwiczeniach w zakresie poszukiwania i ratowania życia na morzu (SAR) – jednostki pływające SG brały udział w 35 akcjach SAR,
- ✓ w zakresie funkcjonowania morskich przejść granicznych opiniowano 13 oceny stanu ochrony obiektów portowych oraz 14 planów ochrony obiektów portowych;

- bieżącą współpracę z administracją morską, Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa, Głównym Inspektorem Rybołówstwa Morskiego (GIRM), Marynarką Wojenną (MW), Policją oraz Krajową Administracją Skarbową (KAS). Przy wykorzystaniu jednostek pływających SG zrealizowano na polskich obszarach morskich 3 wspólne patrole z inspektorami GIRM, 3 z inspektorami Urzędów Morskich, 17 z inspektorami WIOŚ oraz 3 z funkcjonariuszami Policji.

Do ochrony morskiego odcinka granicy państwowej RP z powietrza wykorzystywano statki powietrzne Lotnictwa SG, które w ramach wykonywania działań na polskich obszarach morskich wykonały w 2020 roku 57 lotów patrolowych. Statki powietrzne SG podczas realizacji zadań nad morzem terytorialnym 10 razy ujawniły film olejowy występujący na akwenach morskich, o czym informowano administrację morską.

W dniach 30 kwietnia - 5 maja 2020 r. jednostki pływające SG prowadziły na akwenach Zatoki Gdańskiej, a w szczególności na akwenach torów podejściowych do portów i awanportów Gdańsk i Gdynia, działania związane z zabezpieczeniem protestu armatorów jednostek rybołówstwa rekreacyjnego. Czynności te polegały m.in. na obserwowaniu i rejestrowaniu działań podejmowanych przez biorące udział w proteście jednostki i eskortowaniu statków, wobec których mogły być prowadzone bezprawne działania blokadowe, zagrażające bezpieczeństwu żeglugi.

Realizowane były również działania związane z monitorowaniem przy wykorzystaniu Zautomatyzowanego Systemu Radarowego Nadzoru (ZSRN) bezpieczeństwa podwodnej linii kablowej wysokiego napięcia pomiędzy Polską i Szwecją, a także Terminala LNG w Świnoujściu polegające na prowadzeniu obserwacji i dokonywaniu oceny sytuacji żeglugowej w rejonie położenia ww. infrastruktury, mającej strategiczne znaczenie dla gospodarki narodowej. Dodatkowo jednostki pływające SG wykonały 78 eskortowań zbiornikowców LNG, wpływających i wypływających do/z Terminala LNG w Świnoujściu, a także eskortowały 17 statków przewożących materiały niebezpieczne.

W ramach realizacji rządowego programu „Razem bezpieczniej”, w szczególności w sezonie wakacyjnym, funkcjonariusze SG przy wykorzystaniu jednostek pływających przeprowadzili samodzielnie i wspólnie z innymi służbami 316 patroli mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa osób przebywających na akwenach wodnych, w wyniku których skontrolowali 132 jednostki pływające, nadzorowali oraz skontrolowali 194 miejsca wypoczynku, porty i mariny, nałożyli 28 mandatów karnych na łączną kwotę 4 250 zł, sporządzili 10 wniosków o wszczęcie postępowania administracyjnego do urzędów morskich w związku z naruszeniem przepisów bezpieczeństwa żeglugi.

### **Wdrażanie nowych urządzeń i systemów wykorzystywanych do realizacji ustawowych zadań, budowa nowej infrastruktury oraz zakup nowych jednostek pływających.**

W ramach SG wskazać należy na następujące działania w tym zakresie:

- w dniu 11 marca 2020 r. w Głębokowodnym Terminalu Kontenerowym DCT Gdańsk uruchomiono instalację radiometryczną wybudowaną w ramach Memorandum o porozumieniu między Departamentem Energii Stanów Zjednoczonych Ameryki a MSWiA oraz Ministrem Finansów RP w sprawie współpracy przy zwalczaniu nielegalnego obrotu specjalnymi materiałami jądrowymi i innymi materiałami radioaktywnymi. W skład systemu radiometrycznego weszło 11 stacjonarnych monitorów promieniowania radiometrycznego, w tym 8 urządzeń do skanowania pojazdów samochodowych, 2 urządzenia do skanowania osób oraz 1 monitor do skanowania pociągów;

- w dniu 24 listopada 2020 r. w Starej Pasłęce ukończono budowę budynku administracyjno-socjalnego dla załóg poduszkowców i innych jednostek pływających SG. Nowa inwestycja poprawiła warunki służby załóg jednostek pływających oraz przyczyniła się do podniesienia poziomu ochrony granicy państwowej na Zalewie Wiślanym;

- w dniu 8 grudnia 2020 r. zakończyła się budowa budynku wielofunkcyjnego (biurowo – internatowego) w Placówce Straży Granicznej w Krynicy Morskiej, a w dniu 08.09.2020 r. nowego budynku biurowego Placówki Straży Granicznej w Elblągu, znajdującego się w zasięgu morskiego przejścia granicznego w Elblągu. Przedmiotowe inwestycje w znaczący sposób poprawiły warunki pełnienia służby w ww. placówkach oraz realizację bieżących zadań przez wymienione jednostki organizacyjne SG;

- w dniu 31 grudnia 2020 r. zakończono zadanie inwestycyjne pn. „Budowa bazy dla statków powietrznych w m. Gdańsk – Rębiechowo”. W skład kompleksu budynków weszły: hangar na statki powietrzne, pomieszczenia biurowe oraz magazyny. Statki powietrzne Wydziału I Lotniczego Biura Lotnictwa SG z siedzibą w Gdańsku wykonują zadania na rzecz Morskiego Oddziału SG (MOSG) związane z patrolowaniem przestrzeni powietrznej znajdującej się nad polskimi obszarami morskimi, monitorowaniem sytuacji żeglugowej na tych obszarach oraz współdziałaniem z jednostkami pływającymi SG;

- w roku 2020 kontynuowano rozpoczętą w 2019 r. realizację zamówienia na dostawę patrolowej jednostki pływającej o długości do 20 m;

- w dniu 2 października 2020 r. podpisano umowę na „Dostawę pełnomorskiej jednostki patrolowej OPV” dla SG, z wykonawcą - firmą SOCARENAM z siedzibą we Francji. Projekt aktualnie znajduje się na etapie wykonywania dokumentacji technicznej projektowej, zatwierdzonej przez towarzystwo klasyfikacyjne „DTP oraz OPZ”. Zakończenie projektu – odebranie pełnomorskiej jednostki patrolowej OPV ma nastąpić w listopadzie 2022 r.

W przypadku Policji zakupiono jedną jednostkę pływającą (Komenda Wojewódzka w Szczecinie) służącą do realizacji zadań prewencyjnych.

### **Współpraca z Siłami Zbrojnymi RP.**

Współpraca z Siłami Zbrojnymi RP realizowana jest na podstawie ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz. U. z 2022 r. poz. 1061 i 1115). W ramach współpracy z Marynarką Wojenną RP (MW) realizowane były następujące przedsięwzięcia:

- w ramach operacji pk. TARCZA wydzielone siły MW prowadziły patrolowanie wyznaczonych rejonów oraz realizowały wymianę informacji z MOSG w zakresie sytuacji żeglugowej polskich obszarów morskich;

- w dniach 8–10 września 2020 r. odbyło się ćwiczenie taktyczno-specjalne z zakresu reagowania kryzysowego pk. KAPER-20, zorganizowane przez Dowództwo Operacyjne Rodzajów Sił Zbrojnych, w ramach którego doskonalono współdziałanie sił wydzielonych ze struktur wojskowych i pozamilitarnych oraz sprawdzano procedury współdziałania i przeciwdziałania zagrożeniom terrorystycznym na morzu;

- w dniach 15–18 września 2020 r. realizowano zadania przy udziale jednostki Dywizjonu Okrętów Wsparcia oraz MOSG w ramach ćwiczenia taktycznego z wojskami szczebla dywizjonu, którego tematem było „Udzielanie pomocy załodze uszkodzonego OP”;

- w dniach 28 września-2 października 2020 r. sprawdzono procedury współdziałania pomiędzy 3 Flotyllą Okrętów im. kmdr. Bolesława Romanowskiego (3. FO) a MOSG podczas ćwiczenia dowódczo-sztabowego Dowódcy 3. Flotylli Okrętów pk. OKOŃ-20;

- w dniu 6 października 2020 r. w ramach ćwiczenia taktycznego pk. OSTROBOK-20 okręty 3. FO i jednostki pływające MOSG współdziałały w epizodzie dotyczącym obrony przeciwdywersyjnej przed atakami szybkich łodzi motorowych na Zatoce Gdańskiej;

- realizowano rejsy patrolowe przez okręty 8. Flotyli Obrony Wybrzeża im. Wiceadmirała Kazimierza Porębskiego i jednostki pływające SG w rejonie Zatoki Pomorskiej, w celu monitorowania sytuacji morskiej podczas przejścia gazowców do Terminala LNG Świnoujście;

- w dniach 5–8 października 2020 r. w ramach współpracy Komendanta Morskiego Oddziału SG i Dowódcy Brygady Lotnictwa MW w 2020 r. istotnym obszarem współdziałania było doskonalenie procedur z zakresu SAR w ramach ćwiczenia taktycznego z siłami podlegającymi Dowódcy Brygady Lotnictwa MW pk. KORMORAN-20;

- w dniach 21–29 września 2020 r. odbyło się w Kaszubskim Dywizjonie SG szkolenie „Taktyka działania grupy kontrolnej straży przybrzeżnej podczas inspekcji statku – szkolenie podstawowe”, w którym uczestniczyło 18 kadetów Straży Przybrzeżnej z Kuwejtu oraz 8 z Kataru – studentów Akademii MW, a także 6 funkcjonariuszy MOSG w charakterze słuchaczy i 4 funkcjonariuszy MOSG jako instruktorów.

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

Współpraca w ramach Forum realizowana była w ramach przewodnictwa Policji Federalnej Niemiec (BPOL). Przedstawiciel SG uczestniczył w seminarium pn. „Cruise Ship Meeting I”, które odbyło się w dniach 24-26 lutego 2020 r. w Hamburgu. Celem spotkania była wymiana doświadczeń oraz najlepszych praktyk w zakresie realizowania kontroli granicznej statków wycieczkowych oraz poszerzenie zasobu wiedzy w zakresie rozumienia i dostosowania interpretacji Kodeksu Granicznego Schengen w kontekście odpraw granicznych pasażerów przybywających do państw Schengen statkami wycieczkowymi i procedur granicznych między państwami Schengen na Morzu Północnym i Morzu Bałtyckim.

Równolegle prowadzona była bieżąca wymiana informacji z wybranymi uczestnikami forum dotycząca ruchu jednostek pływających, osób, dokumentów, środków transportu oraz przeciwdziałania i zwalczania przestępczości transgranicznej w oparciu o umowy międzynarodowe;

#### **Współpraca z Agencją Straży Granicznej i Przybrzeżnej Frontex.**

W 2020 r. przedstawiciele SG brali udział w dwóch przedsięwzięciach zrealizowanych pod egidą Agencji Frontex:

- w dniach 28 września – 2 października 2020 r. w szkoleniu dla ewaluatorów Schengen, Amsterdam/Holandia;

- w dniu 10 grudnia 2020 r. w wideokonferencji Annual European Coast Guard Event 2020 (Virtual Meeting);

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

W dniach 11 – 12.02.2020 r. przedstawiciele SG uczestniczyli w warsztatach pn. „Information sharing and data security in the maritime safety and security domains”, które odbyły się w Lizbonie.

Ze względu na brak możliwości realizacji wszystkich elementów planu działania zaplanowanych na rok 2020 spowodowanych zaistniałą sytuacją pandemiczną, przewodnictwo Francji w forum ECGFF zostało przedłużone do czerwca 2021 r., z uwzględnieniem realizacji warsztatów „Enhancing operational cooperation” (luty 2021, Paryż/Francja) oraz ćwiczenia COASTEX (21.05.2021 r., Tulon/Francja - Morze Śródziemne).

SG zaangażowana jest również we współpracę w ramach Grupy Zadaniowej Państw Morza Bałtyckiego ds. Zwalczania Przestępczości Zorganizowanej w rejonie Morza Bałtyckiego (Baltic Sea Task Force on Organised Crime – BSTF). Jednakże ze względu na sytuację pandemiczną w 2020 r. nie odbyło się żadne spotkanie w ramach ww. grupy.

## **Współpraca w ramach instytucji Pełnomocnika Granicznego.**

Współpraca w ramach instytucji Pełnomocnika Granicznego RP Odcinka Bałtyckiego i FR Odcinka Kaliningradzkiego została ujęta w Planie współdziałania na rok 2020. Ze względu na panujące zagrożenie rozprzestrzenianiem wirusa SARS-CoV-2 zaplanowane spotkania zostały odwołane, natomiast uzgodnienia oraz wymiana dokumentacji związanej z planowanymi spotkaniami odbywała się korespondencyjnie.

Zgodnie z zasadami współdziałania prowadzona była wymiana informacji dotycząca zdarzeń na granicy państwowej związanych z jej ochroną. Utrzymywana była także bieżąca łączność pomiędzy jednostkami organizacyjnymi realizującymi bezpośrednio zadania w ochronie morskiej (Zatoka Gdańska i Zalew Wiślany) i lądowej (Mierzeja Wiślana) granicy państwowej. Wymiana informacji była realizowana na właściwym poziomie i nie odnotowano utrudnień w tym zakresie. W 2020 r. odbyły się dwa spotkania Pomocników Pełnomocników Granicznych stron w celu wymiany dokumentacji Pełnomocników Granicznych.

W terminie od 1 czerwca do 26 sierpnia 2020 r. zrealizowane zostało przedsięwzięcie dotyczące kontroli przestrzegania przez statki przepisów granicznych obowiązujących na polsko - rosyjskiej granicy państwowej w okresie aktywnej żeglugi. W ramach przedsięwzięcia prowadzono ewidencję ruchu jednostek pływających poprzez wymianę informacji o wyjściu oraz wejściu z/do polskich/rosyjskich portów i odprawie granicznej ich załogantów oraz pozycjach zaobserwowanych innych jednostek pływających będących w zainteresowaniu obu stron.

### **Zabezpieczenie imprez masowych oraz udział w ćwiczeniach morskich i seminariach**

SG w 2020 r. brała udział w 7 działaniach związanych z wydobyciem i neutralizacją min morskich oraz zabezpieczała akwen wodny podczas neutralizacji obiektów niebezpiecznych. W tym zakresie wymienić należy następujące działania:

- w dniu 16.06.2020 r. jednostki pływające SG-047 oraz SG-215 w trakcie patrolowania zabezpieczały przeprowadzaną przez MW neutralizację miny GC;
- w dniu 17.06.2020 r. jednostka pływająca SG-070 zabezpieczała akwen zamknięty (tor wody Szczecin-Świnoujście, rejon przeprawy Karsibór) dla żeglugi w związku z neutralizacją niebezpiecznych obiektów z okresu II Wojny Światowej prowadzoną przez specjalistów MW 8 FOW;
- w dniu 06.08.2020 r. jednostki pływające SG-214 oraz SG-068 w rejonie przeprawy promowej Karsibór wspierały działania przy neutralizacji obiektów niebezpiecznych z okresu II Wojny Światowej z zadaniem niedopuszczenia do wpłynięcia w rejon Kanału Piastowskiego wszelkich jednostek pływających;
- w dniu 21.08.2020 r. jednostka pływająca SG-042 zabezpieczała w rejonie Kanału Piastowskiego neutralizację niebezpiecznych przedmiotów z okresu II Wojny Światowej;
- w dniu 14.09.2020 r. jednostki pływające SG-213 i SG-071 zabezpieczały rejon neutralizacji niewybuchu w okolicy ujścia Wisły Śmiałej;
- w dniu 15.09.2020 r. jednostka pływająca SG-071 dokonywała zabezpieczenia rejonu neutralizacji niewybuchu w okolicy ujścia Wisły Śmiałej;
- w dniu 20.11.2020 r. jednostka pływająca SG-214 wspierała działania przy neutralizacji obiektów niebezpiecznych z okresu II Wojny Światowej z zadaniem niedopuszczenia do wpłynięcia w rejon Kanału Piastowskiego jakichkolwiek jednostek pływających.

### **Działania służące zapewnieniu porządku publicznego na obszarach morskich oraz związane z ochroną obiektów portów morskich.**

W 2020 r. Policja w ramach działań prewencyjnych zrealizowała 4 wspólne służby z Głównym Inspektoratem Rybołówstwa Morskiego oraz 9 służb z Morskim Oddziałem Straży Granicznej.



Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia (Dz. U. z 2021 r. poz. 1995) porty morskie, jako obiekty ważne dla obronności, interesu gospodarczego państwa, bezpieczeństwa publicznego i innych ważnych interesów państwa, podlegają obowiązkowej ochronie przez specjalistyczne uzbrojone formacje ochronne lub odpowiednie zabezpieczenie techniczne. Tym samym, zgodnie z art. 7 ust. 1 ww. ustawy, kierownik jednostki, który bezpośrednio zarządza obszarami, obiektami i urządzeniami portu morskiego umieszczonymi w ewidencji, o której mowa w art. 5 ust. 5 ww. ustawy jest obowiązany uzgadniać z właściwym terytorialnie Komendantem Wojewódzkim Policji plan ochrony takiego obiektu.

Ponadto nadmienić należy, że w związku z epidemią SARS-CoV-2 MSWiA w dniu 13 marca 2020 r. wydało rozporządzenie w sprawie przywrócenia tymczasowo kontroli granicznej osób przekraczających granicę państwową stanowiącą granicę wewnętrzną (Dz. U. 2020 r. poz. 434, z późn. zm.), na podstawie którego jednostki pływające Pomorskiego Dywizjonu SG pełniły służbę dozorową w rejonie granicy państwowej z RFN na akwenu Zalewu Szczecińskiego, zabezpieczając ww. odcinek granicy przed przekroczeniem jej wbrew obowiązującym przepisom.

W dniach 24-28 sierpnia 2020 r. w Gdańsku przeprowadzono „Szkolenie z zakresu wykorzystania łodzi bojowych podczas abordażu oraz taktyki na jednostkach pływających w Gdańsku”, którego organizatorem był Centralny Pododdział Kontrterrorystyczny Policji „BOA”. Celem szkolenia było wypracowanie wspólnych procedur wymiany doświadczeń w zakresie prowadzenia działań kontrterrorystycznych na morzu.

W dniach 8–9 września 2020 r. w Ustce przeprowadzono ćwiczenia dowódczo-sztabowe o kryptonimie „KAPER 20” na terenie Centralnego Poligonu Sił Powietrznych, Centrum Szkolenia MW oraz Portu Morskiego w Ustce, których organizatorem było Dowództwo Operacyjne Rodzaju Sił Zbrojnych. Uczestnikami szkolenia było Dowództwo Operacyjne Rodzajów Sił Zbrojnych, Dowództwo Generalne Rodzajów Sił Zbrojnych, Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji, Komenda Główna Żandarmerii Wojskowej, COM-DKM, COP-DKP, 3. Flotylla Okrętów, 8. Flotylla Obrony Wybrzeża, Wojska Specjalne, Akademia Marynarki Wojennej, Rządowe Centrum Bezpieczeństwa, Morski Oddział Straży Granicznej, Komenda Główna Policji, Centralny Pododdział Kontrterrorystyczny Policji „BOA”, Urząd Morski w Gdyni-Delegatura w Słupsku, Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa, Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej i Urząd Miasta Ustka. Tematem szkolenia było reagowanie w przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowej o znamionach zamachu terrorystycznego na obszarze morskim, natomiast jego celem było zgrywanie sił wojskowych i pozamilitarnych, jak i sprawdzenie procedur współdziałania i przeciwdziałania zagrożeniom terrorystycznym na morzu.

W dniach 27 września - 5 października 2020 r. w Gdańsku, Gdyni i Sopocie przeprowadzono ćwiczenie „MORŚWIN 20”, zorganizowane przez Jednostkę Wojskową Formoza. Uczestnikami szkolenia był Centralny Pododdział Kontrterrorystyczny Policji „BOA” i Jednostka Wojskowa Formoza. Celem szkolenia było opracowanie wspólnych procedur działań bojowych w obiektach nadmorskich, terenach przybrzeżnych, obiektach infrastruktury krytycznej.

W ramach działań Policji przeprowadzono łącznie 17 ćwiczeń, szkoleń oraz treningów poszukiwawczo-ratowniczych, doskonalących umiejętności i techniki manewrowania szybką jednostką pływającą w zakresie ratowania życia osobom tonącym.

### **Projekty realizowane w ramach Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego 2014 – 2020.**

Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji w ramach Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego 2014-2020 pełni funkcję Organu Odpowiedzialnego. Fundusz to mechanizm finansowy ustanowiony na lata 2014-2020, który funkcjonuje w ramach dwóch komponentów: Instrumentu na rzecz wsparcia finansowego w zakresie granic zewnętrznych i wiz (FBW-Granice i Wizy) oraz Instrumentu na rzecz wsparcia finansowego współpracy policyjnej, zapobiegania i zwalczania przestępczości oraz zarządzania kryzysowego (FBW-Policja). Każdy z Instrumentów ma określone cele szczegółowe oraz cele krajowe. Celem ogólnym Instrumentu FBW-Granice i Wizy jest przyczynianie się do zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa w UE przy jednoczesnym ułatwieniu legalnego podróżowania

dzięki jednolitej, prowadzonej na wysokim poziomie, kontroli granic zewnętrznych oraz dzięki skutecznemu rozpatrywaniu wniosków wizowych Schengen, zgodnie ze zobowiązaniem UE do poszanowania podstawowych wolności i praw człowieka. Z kolei celem ogólnym Instrumentu FBW-Policja jest przyczynianie się do zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa w UE.

Poniższe dwa projekty wpisują się w obszar polityki morskiej RP:

- Projekt nr PL/2019/PR/0066 pn. „Pełnomorska jednostka patrolowa OPV”, realizowany przez Morski Oddział Straży Granicznej w ramach instrumentu FBW-Granice i Wizy;
- Projekt nr PL/2017/PR/0016 pn. „Doposażenie Izby Administracji Skarbowej w Gdańsku w łodzi patrolowej”, realizowany przez KAS w ramach instrumentu FBW-Policja.

Beneficjenci powyższych projektów, tj. Komendant Główny SG oraz Szef KAS zobowiązani byli do przedstawienia rezultatów ww. przedsięwzięć. Raport końcowy dla projektu KAS został zatwierdzony dnia 26 listopada 2020 roku i tym samym projekt został zakończony.

### Działania Marynarki Wojennej RP.

W 2020 r. kontynuowano udział w projekcie dotyczącym morskich bezzałogowych środków przeciwnowych MAS MCM (Maritime Semi-Autonomous Mine Counter Measures) realizowanym w ramach Stałej Współpracy Strukturalnej PESCO (Permanent Structured Cooperation). Projekt MAS MCM jest tożsamy z WO KIJANKA (zdolność do zwalczania zagrożenia minowego przez pozyskanie bezzałogowego systemu zwalczania min kr. KIJANKA). W 2020 r. procedowano wniosek projektowy o dofinansowanie działającego w ramach projektu MAS MCM konsorcjum CREATION, opracowującego wstępne studium wykonalności projektu, jak również procedowano dokument „letter of intent” dla zawiązania ramowej międzynarodowej współpracy kr. MIRICLE (Mine Risk Clearance for Europe) w zakresie projektu MAS MCM. Opracowano także dokument ICR „Initial Common Requirements” dla ramowego porozumienia MIRICLE. Pod koniec 2020 r. powołany został międzynarodowy zespół odpowiedzialny za opracowanie w kolejnym roku dokumentów dotyczących ogólnych celów projektowych CST (Common Staff Target) oraz wymagań dla projektowanego systemu CSR (Common Staff Requirement) dla projektu MAS MCM.

W 2020 r. kontynuowano udział w międzynarodowym projekcie „Harbour and Maritime Surveillance and Protection” (HARMSPRO) – nadzór i ochrona wód portowych i przybrzeżnych w ramach Stałej Współpracy Strukturalnej PESCO. Projekt ten jest tożsamy z WO OSTRYGA (zintegrowany system ochrony sił morskich w portach, redach i na kotwicowiskach kr. OSTRYGA). Celem projektu jest opracowanie systemu nadzoru i ochrony wód portowych i przybrzeżnych, który w przypadku Polski przydatny będzie z punktu widzenia ochrony głównych portów cywilnych i baz morskich znajdujących się na obszarze polskiego wybrzeża, czyli Gdańska, Gdyni, Szczecina i Świnoujścia. W projekcie uczestniczą Włochy (państwo wiodące), Polska, Grecja i Portugalia. Strona polska przekazała swój wkład w opracowanie wymagań szczegółowych projektowanego systemu CSR.

W 2020 r. w Inspektoracie Marynarki Wojennej opracowano nową edycję „Programu Operacyjnego Marynarki Wojennej na osiągnięcie zdolności operacyjnych w obszarach rozpoznania, rażenia, przetrwania i ochrony wojsk, przerzutu i mobilności oraz wsparcia działań oraz zwalczania zagrożenia minowego – Zwalczanie zagrożeń na morzu w latach 2020-2035”. Zaplanowane działania związane z rozwojem potencjału sił Marynarki Wojennej realizowane są w poszczególnych systemach funkcjonalnych: rażenie sił przeciwnika, ochrona i przetrwanie wojsk, rozpoznanie oraz zdolność logistycznego zabezpieczenia działań. Powyższe elementy zdolności stanowią całość procesu budowania potencjału Marynarki Wojennej w ramach zapewnienia bezpieczeństwa morskiego państwa. Zaplanowano również kontynuację przygotowania sił morskich do obrony terytorium Rzeczypospolitej Polskiej od strony morza w ramach połączonej operacji obronnej oraz do udziału w operacjach morskich z dala od własnych baz.

W marcu 2020 r. rozpoczęto badania eksploatacyjno-wojskowe ORP ŚLĄZAK, a także kontynuowano budowę dwóch niszczycieli min trałowców KORMORAN II, tj. ORP ALBATROS i ORP MEWA. Ponadto

w 2020 r. realizowano budowę sześciu holowników typu B-860, w tym przeprowadzone zostały próby zdawczo-odbiorcze czterech jednostek.

Kontynuowano częściową fazę analityczno-koncepcyjną dla Okrętu Ochrony Wybrzeża pk. MIECZNIK, w ramach której opracowano Studium Wykonalności oraz Wstępne Założenia Taktyczno-Techniczne dla tego okrętu. Trwały również prace Komisji przetargowej powołanej do przygotowania i przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na dostawę okrętu podwodnego – zdolności pomostowej.

W 2020 r. w Związkach Taktycznych Marynarki Wojennej (ZT MW) oraz jednostkach podległych zorganizowano i przeprowadzono ponad 20 ćwiczeń różnego szczebla (z wojskami oraz 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.

Najważniejszymi przedsięwzięciami szkoleniowymi realizowanymi w układzie narodowym w 2020 r. było ćwiczenie taktyczne z wojskami pk. ANAKONDA-20, w ramach którego siły Marynarki Wojennej ćwiczyły zdolności do integracji potencjału militarnego z układem pozamilitarnym w złożonym środowisku operacyjnym poprzez wsparcie jednostek koalicyjnych i sojuszniczych w obszarze prowadzenia działań. Jednym z elementów podlegających ocenie i weryfikacji była zdolność Sił Morskich do zapewnienia bezpiecznych warunków żeglugi na akwenie Morza Bałtyckiego.

Kolejnym istotnym przedsięwzięciem szkoleniowym z zakresu ochrony bezpieczeństwa żeglugi oraz przeciwdziałania zagrożeniom terrorystycznym z morza było ćwiczenie taktyczno-specjalne pk. KAPER-20, polegające na doskonaleniu procedur przeciwdziałania zagrożeniom terrorystycznym z morza oraz wsparcie Straży Granicznej i współdziałanie z układem niemilitarnym.

Procedury te zostały sprawdzone w trakcie faktycznego współdziałania sił i środków Sił Zbrojnych RP i układu pozamilitarnego (Centralny Pododdział Kontroterrorystyczny Policji „BOA”, Główny Sztab Policji Komendy Głównej Policji, Straż Graniczna – Morski Oddział Straży Granicznej, Straż Pożarna, Prokuratura, MSPiR, służby ratownictwa medycznego, Wojewódzkie Centrum Zarządzania Kryzysowego, Miejskie Centrum Zarządzania Kryzysowego, Urząd Morski w Gdyni). Podczas tego ćwiczenia przeprowadzono następujące działania:

- sprawdzono procedury prowadzenia operacji i przejścia/przekazania odpowiedzialności za dowodzenie operacją;
- sprawdzono koordynację działań sił MSWiA i MON w czasie planowania operacji i szturm przez połączone siły BOA i Wojsk Specjalnych;
- sprawdzono i potwierdzono zdolność prowadzenia negocjacji przez połączony zespół negocjatorów Policji i Żandarmerii Wojskowej;
- sprawdzono organizację Punktu Lądowania (wyznaczonego miejsca w porcie do przyjmowania osób zatrzymanych i poszkodowanych w trakcie prowadzenia akcji terrorystycznej na morzu) przez służby podległe Wojewodzie Pomorskiemu oraz realizację zadań po zakończeniu działań kinetycznych.

Ćwiczenie potwierdziło zasadność obowiązujących procedur i przyjętych rozwiązań w zakresie przeciwdziałania zagrożeniom terrorystycznym z morza.

### **Działalność wojskowa w ramach operacji międzynarodowych.**

Na podstawie decyzji nr 2020/472 Rady Unii Europejskiej z dnia 31 marca 2020 r. w sprawie operacji wojskowej Unii Europejskiej na Morzu Śródziemnym z dniem 31 marca 2020 r. zakończona została operacja EUNAVFOR MED SOPHIA. Operacja rozpoczęta w 2015 r. miała na celu podjęcie próby rozbicia przemytniczo-biznesowego modelu nielegalnego handlu i przetrzutu ludzi z Libii do Europy przez południowo-centralną część Morza Śródziemnego. Jednocześnie z dniem 1 kwietnia 2020 r. rozpoczęła się operacja EUNAVFOR MED IRINI. W związku z tą decyzją siły i środki wydzielone zgodnie z deklaracjami państw zaangażowanych w operację EUNAVFOR MED SOPHIA stały się siłami

nowej operacji UE. Na podstawie postanowienia Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 31 marca 2020 r. o użyciu Polskiego Kontyngentu Wojskowego w operacji wojskowej Unii Europejskiej na Morzu Śródziemnym IV zmiana PKW SOPHIA stała się I zmianą PKW IRINI.

Głównym zadaniem operacji EUNAVFOR MED IRINI jest egzekwowanie embarga na broń nałożonego przez ONZ z wykorzystaniem zasobów powietrznych, satelitarnych i morskich. W szczególności zgodnie z rezolucją Rady Bezpieczeństwa ONZ nr 2292 z 2016 r. w ramach operacji możliwe jest prowadzenie na pełnym morzu u wybrzeży Libii inspekcji statków w sytuacji, gdy zaistnieją uzasadnione powody by podejrzewać, że statki przewożą broń lub materiały powiązane do Libii lub z Libii.

Inne zadania operacji EUNAVFOR MED IRINI to:

- monitorowanie i gromadzenie informacji na temat nielegalnego wywozu z Libii ropy naftowej surowej oraz rafinowanych produktów naftowych;
- przyczynianie się do tworzenia zdolności i szkolenia libijskiej straży przybrzeżnej i marynarki wojennej w zadaniach związanych z egzekwowaniem obowiązujących przepisów prawa na morzu;
- przyczynianie się do ukrócenia działalności sieci przemytu ludzi i handlu ludźmi poprzez gromadzenie informacji i patrolowanie z powietrza.

W 2020 r. Polska złożyła ofertę przyjęcia przez Centrum Operacji Morskich - Dowództwo Komponentu Morskiego (COM-DKM) funkcji koordynatora działań w rejonie Morza Bałtyckiego (Baltic Maritime Coordination Function – BMCF) od Sojuszniczego Dowództwa Morskiego (MARCOM). Funkcja ta została ustanowiona przez NATO w 2019 r. w wyniku decyzji Sojuszu dotyczących wzmocnienia roli sił morskich (Alliances Reinforced Maritime Posture) w obszarze odstraszania i obrony (Deterrence and Defence), realizowanej również poprzez koordynację działań marynarek wojennych w rejonie Morza Bałtyckiego, a także współdziałanie z innymi regionalnymi podmiotami militarnymi (JFCBS, AIRCOM, MNC NE) i niemilitarnymi.

Centrum Operacji Morskich - Dowództwo Komponentu Morskiego kontynuowało ponadto prace nad „Koncepcją rozwinięcia zdolności do dowodzenia siłami komponentu morskiego zgodnie z procedurami Sojuszu Północnoatlantyckiego w operacjach w OZ MW”. Zdolność ta (POLMARFOR) jest środkiem do podniesienia potencjału COM-DKM do dowodzenia operacją morską w wymiarze narodowym oraz uzyskania zdolności do dowodzenia siłami komponentu morskiego w ramach operacji połączonej/sojuszniczej w Obszarze Operacyjnego Zainteresowania Marynarki Wojennej zgodnie ze standardami NATO.

W 2020 r. oficerowie Marynarki Wojennej realizowali zadania w strukturach:

- EUNAVFOR MED SOPHIA (operacja wojskowa UE w południowym rejonie środkowej części Morza Śródziemnego) – dowództwo znajduje się we Włoszech (Rzym);
- EU ATALANTA (operacja antypiracka UE) – dowództwo znajduje się w Hiszpanii (Rota).

W 2020 r. Marynarka Wojenna zaplanowała udział w 27 ćwiczeniach międzynarodowych, jednakże ze względu na obostrzenia wywołane rozprzestrzeniającą się pandemią Covid-19, udział w 23 z nich został odwołany zarówno przez państwa organizujące poszczególne ćwiczenia, jak również decyzją zastępcy Szefa Sztabu Generalnego Wojska Polskiego. Mimo ww. ograniczeń siły i środki Marynarki Wojennej w 2020 r. zaangażowane były w następujące ćwiczenia:

- DYNAMIC MOVE 2020 I – zorganizowane przez MARCOM w dniach 27.01 – 06.02.2020 w Belgii;
- BALTOPS 2020 – zorganizowane przez NAVEUR 2. Flotę USA w dniach 07-16.06. 2020 na Morzu Bałtyckim;
- DYNAMIC MOVE II - zorganizowane przez MARCOM w dniach 07-19.09.2020 we Włoszech;
- ORCA 2020 - zorganizowane przez FRA NAVY w dniach 30.10-06.11.2020 na Oceanie Atlantyckim.

W 2020 r. Dowództwo Operacyjne Rodzajów Sił Zbrojnych poprzez Centrum Operacji Morskich - Dowództwo Komponentu Morskiego (COM-DKM), realizując swoje zadania w ramach szeroko rozumianego zapewnienia bezpieczeństwa i ochrony żeglugi na morzu oraz realizacji polityki morskiej RP wykonało szereg przedsięwzięć, z których najważniejsze to:

- zapewnienie standardów bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie oraz działania na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi i ochrony portów morskich, poprzez współdziałanie z:
    - administracją morską;
    - Morskim Oddziałem Straży Granicznej;
    - NATO Shipping Centre (NSC) przy Dowództwie Morskim NATO (MARCOM);
    - NATO Shipping Working Group (NSWG) – Grupą Roboczą Sił Morskich Sojuszu ds. współpracy z żeglugą odpowiedzialną za proces standaryzacyjny Sił Morskich Sojuszu;
    - Baltic Ordnance Safety Board (BOSB) – Bałtycką Radą ds. Oczyszczania z Przedmiotów Niebezpiecznych;
  - monitorowanie stanu bezpieczeństwa żeglugi poprzez:
    - uczestnictwo w pracach międzynarodowej inicjatywy SUCBAS (Sea Surveillance Cooperation Baltic Sea) oraz w projekcie UE MARSUR (Maritime Surveillance), zwiększających morską świadomość sytuacyjną (Maritime Situational Awareness – MSA);
    - wymianę informacji o sytuacji żeglugowej na polskich obszarach morskich, jako jeden z uczestników krajowego systemu bezpieczeństwa morskiego przy wykorzystaniu Systemu Wymiany Informacji Bezpieczeństwa Żeglugi (SWIBŻ), którego administratorem jest Urząd Morski w Gdyni;
    - w zakresie ochrony granicy państwowej Rzeczypospolitej Polskiej realizowano przedsięwzięcia wynikające z zapisów „Planu Współdziałania Komendanta Morskiego Oddziału Straży Granicznej i Dowódcy Centrum Operacji Morskich - Dowódcy Komponentu Morskiego z dnia 18 lutego 2019 r. w zakresie ochrony granicy państwowej na morzu”, obejmującego m.in. przekazywanie w systemie służb dyżurnych informacji o ważnych zdarzeniach mających wpływ na bezpieczeństwo obszarów morskich;
    - ciągły monitoring i analizę ruchu statków z ładunkami niebezpiecznymi oraz jednostek badawczych, z wykorzystaniem w tym celu systemów SWIBŻ i PHICS (Polish Harbours Information&Control System);
  - ochrona żeglugi, portów i innych obiektów infrastruktury krytycznej przed zagrożeniami terrorystycznymi realizowana poprzez:
    - udział w ćwiczeniu z zakresu reagowania kryzysowego pk. KAPER, którego głównym celem było zgrzywanie i sprawdzenie procedur współdziałania Sił Zbrojnych RP i układu pozamilitarnego w zakresie reagowania na zagrożenie terrorystyczne z morza. Koordynacja działań na morzu, w tym wsparcie wojsk specjalnych w prowadzeniu operacji było głównym zadaniem realizowanym przez COM-DKM;
    - 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 regionu Morza Bałtyckiego. W ich efekcie w 2020 r. uczestniczono w 24 akcjach poszukiwawczo-ratowniczych, realizując 25 wylotów dyżurnych statków powietrznych. W ramach tych działań udzielono pomocy 18 osobom;
    - koordynację działań związanych z wykorzystaniem wydziałonych sił dyżurnych do zabezpieczenia zawinięć jednostek specjalistycznych (przewóz ropy i materiałów pochodnych oraz dostawy skroplonego gazu) do terminali w Świnoujściu (LNG) i Naftoportu w Gdańsku.
- Bezpośrednia wymiana informacji z zarządami portów w obszarze zapewnienia bezpieczeństwa obiektów i infrastruktury portowej oraz jednostek tam cumujących pozwala na efektywne zarządzanie siłami Marynarki Wojennej.

## 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 2020 r. BHMW w ramach realizacji zadań służby państwowej było zaangażowane w szereg przedsięwzięć związanych z bezpieczeństwem żeglugi na obszarach morskich RP, zarówno na forum krajowym, jak i międzynarodowym.

Realizując zadania morskiej służby hydrograficznej BHMW prowadzi krajowy zasób danych hydrograficznych. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie przekazywania służbie hydrograficznej danych pomiarowych (Dz. U. poz. 636), BHMW gromadzi dane hydrograficzne z prac pomiarowych realizowanych w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej (EEZ) przez siły hydrograficzne Marynarki Wojennej, administrację morską i inne podmioty, jak również realizuje proces weryfikacji pomiarów hydrograficznych wykonanych na potrzeby eksploatacji i kontroli morskich budowli hydrotechnicznych. BHMW bierze również udział w opiniowaniu projektów inwestycyjnych oraz projektów planów zagospodarowania przestrzennego na obszarach morskich RP, a także udostępnia i aktualizuje warstwę danych batymetrycznych oraz warstwę z danymi o wrakach w uruchomionym w 2020 roku przez administrację morską portalu morskiej informacji przestrzennej - SIPAM.

Wypełniając zadania Krajowego Koordynatora Ostrzeżeń Nawigacyjnych (National Coordinator Navigational Warnings), BHMW uczestniczyło w procesie wymiany Morskiej Informacji Bezpieczeństwa (MSI – Maritime Safety Information) w ramach funkcjonowania podobszaru BALTICO oraz koordynowało wszelkie działania z tym związane, o ile dotyczyły obszarów morskich RP. Koordynacja dotyczyła między innymi działań takich instytucji jak: Urzędy Morskie w Gdyni i Szczecinie, Morski Oddział Straży Granicznej, Uniwersytet Gdański, Lotos-Petrobaltic S.A., Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych i Pogłębiarskich, Instytut Morski w Gdańsku, VTS Zatoka, VTMS Szczecin-Świnoujście, Słupsk Traffic Control. W 2020 r. rozpowszechniono łącznie 357 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 ([www.bhmw.gov.pl](http://www.bhmw.gov.pl)) z uwzględnieniem treści ostrzeżeń NAVTEX, Coastal i Local, rozpowszechnianych przez BALTICO, 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 523);
- „Przewodnik w zakresie symboli, znaków i terminologii stosowanych w ENC i ECDIS” (numer katalogowy 540);
- „Katalog map morskich i publikacji nautycznych wydawanych przez BHMW” (numer katalogowy 552) wydawany wyłącznie w wersji PDF;
- „Spis Radiostacji Nautycznych” (numer katalogowy 530).

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 ([www.bhmw.gov.pl](http://www.bhmw.gov.pl)) oraz na platformie SWIBŻ – System Wymiany Informacji o Bezpieczeństwie Żeglugi). Kontynuowało 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, LT).

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 2020 r. wydano 1 nową mapę morską oraz 14 nowych wydań map morskich, w tym 4 mapy kolekcji międzynarodowej. Ponadto w ramach zawartego porozumienia z niemiecką służbą hydrograficzną (BSH – Federal Maritime and Hydrographic Agency), BHMW systematycznie opracowuje 3 zestawy „Map dla małych jednostek”, obejmujące swym zasięgiem polskie obszary morskie. W 2020 r. wydano dwa zestawy obejmujące Zatokę Pomorską i Zalew Szczeciński (nr 3020) oraz rejon polskiego wybrzeża od Zatoki Pomorskiej do Mierzei Helskiej (nr 3021), a także opracowano zestaw map dla małych jednostek na rejon Zatoki Gdańskiej i Zalewu Wiślanego (nr 3022), którego druk zaplanowano przed otwarciem sezonu żeglarskiego w 2021 r. W ramach obchodów 100. rocznicy utworzenia polskiej służby hydrograficznej wydano okolicznościową publikację pn. „Kartografia morska w stuleciu polskiej hydrografii”.

Poza klasycznymi, papierowymi mapami morskimi, BHMW utrzymuje serwis 63 komórek Elektronicznej Mapy Nawigacyjnej (ENC), obejmujący swym zasięgiem polskie obszary morskie. Zgodnie z podpisanym przez Polskę (reprezentowaną przez BHMW) porozumieniem z Norweską Służbą Hydrograficzną (NHS – Norwegian Hydrographic Service), 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 2020 roku wykonano 328 poprawek do opublikowanych komórek ENC, w tym 5 nowych edycji.

W 2020 r. przedstawiciele BHMW uczestniczyli w pracach komitetów i grup roboczych międzynarodowych organizacji morskich:

- Drugie Zgromadzenie Ogólne Międzynarodowej Organizacji Hydrograficznej (IHO 2nd Session of the Assembly). Zgromadzenie jest głównym organem IHO, który tworzą przedstawiciele państw członkowskich. Zgromadzenie zbiera się co 3 lata, aby udzielić ogólnych wskazówek dotyczących funkcjonowania i pracy IHO, a także podejmować decyzje o charakterze technicznym i administracyjnym. Zgromadzenie obradowało w terminie 16-19 listopada w formie wideokonferencji.
- Podkomitet Bezpieczeństwa Żeglugi, Radiokomunikacji oraz Poszukiwań i Ratownictwa (NCSR – Navigation, Communications and Search and Rescue) Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO – International Maritime Organization). Podkomitet zajmuje się tematyką z zakresu tras żeglugowych, systemów meldunkowych, systemów rozgraniczenia ruchu, E-nawigacji, standardów systemów ECDIS, rozpowszechniania ostrzeżeń nawigacyjnych Służby NAVTEX w ramach światowego systemu NAVAREA, wymagań technicznych urządzeń okrętowych LRIT, problematyki dotyczącej SAR, przeglądu wytycznych w zakresie wykorzystania Systemów Automatycznej Identyfikacji (AIS) i norm eksploatacyjnych dla urządzeń radiokomunikacyjnych. Przedstawiciele Biura uczestniczyli w obradach jako eksperci wspierający polską delegację, jednocześnie uczestnicząc w pracach grupy roboczej ds. tras żeglugowych; termin 15 – 25 stycznia 2020 r. Londyn, Wielka Brytania.
- 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 2020 r. Komisja obradowała w dniu 22 września w formie wideokonferencji. Organizatorem i prowadzącym obrady Konferencji BSHC było Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej.
- Komitet Standardów i Serwisów Hydrograficznych (HSSC – The Hydrographic Services and Standards Committee) jest jednym z dwóch głównych komitetów IHO zajmującym się kierowaniem

pracami nad utrzymaniem i rozwojem obecnych standardów hydrograficznych oraz wdrażaniem nowych. W 2020 roku spotkanie Komitetu odbyło się w terminie 20 – 21 października w formie VTC.

- 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 2020 r. spotkanie Komitetu odbyło się w terminie 5 - 6 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 2020 r. grupa obradowała w dniu 24 marca 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 2020 r. grupa obradowała w dniach 24-25 sierpnia 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 2020 r. grupa obradowała w dniach 3-4 marca w Gdyni. Gospodarzem spotkania było Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej.

W ramach realizacji projektu HELCOM, BHMW koordynowało prace hydrograficzne na zalecanych trasach żeglugowych, w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej EEZ (CAT I, CAT II). W 2020 r. wykonano pomiary hydrograficzne na kolejnych odcinkach tras, o łącznej powierzchni około 465 km<sup>2</sup>. Do wykonania pozostało:

- trasy HELCOM kategorii I: 1001,5 km<sup>2</sup> (29% obszaru);
- trasy HELCOM kategorii II: 98,4 km<sup>2</sup> (11% obszaru);
- trasy HELCOM kategorii III: 20397,9 km<sup>2</sup> (81% obszaru).

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

## 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.

### **Polityka energetyczna Polski do 2040 roku.**

W 2020 r. w Ministerstwie Klimatu i Środowiska prowadzone były prace nad opracowaniem dokumentu rządowego pn. „Polityka energetyczna Polski do 2040 r.” (PEP2040), przeprowadzono m.in. proces uzgodnień międzyresortowych projektu dokumentu. Dokument wyznacza ramy transformacji energetycznej w Polsce proponując strategiczne rozwiązania w zakresie doboru technologii służących budowie niskoemisyjnego systemu energetycznego. PEP2040 stanowi wkład w realizację Porozumienia



paryskiego zawartego w grudniu 2015 r. podczas 21. konferencji stron Ramowej konwencji Organizacji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu (COP21) z uwzględnieniem konieczności przeprowadzenia transformacji w sposób sprawiedliwy i solidarny. Jednocześnie PEP2040 stanowi krajowy wkład w realizację polityki klimatyczno-energetycznej UE, uwzględniając skalę wyzwań związanych z dostosowaniem krajowej gospodarki do uwarunkowań regulacyjnych UE związanych z celami klimatyczno-energetycznymi na 2030 rok, Europejskim Zielonym Ładem, planem odbudowy gospodarczej po pandemii Covid-19 oraz dążeniem do osiągnięcia neutralności klimatycznej zgodnie z krajowymi możliwościami. Niskoemisyjna transformacja energetyczna przewidziana w PEP2040 inicjować będzie szersze zmiany modernizacyjne całej polskiej gospodarki, mając na uwadze zagwarantowanie bezpieczeństwa energetycznego z zachowaniem sprawiedliwego podziału kosztów oraz ochrony najbardziej wrażliwych grup społecznych. PEP2040 będąc jedną z dziewięciu zintegrowanych strategii sektorowych, wynikających ze Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do 2030, jest spójna z Krajowym planem na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030.

Przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 2 lutego 2021 r. „Polityka energetyczna Polski do 2040 r.” wskazując kierunki rozwoju sektora energii koncentruje się również na działaniach umożliwiających wykorzystanie zasobów morza zapewniających zrównoważony rozwój gospodarczy. Tym samym PEP2040 stanowi dokument określający cele państwa na najbliższe lata w zakresie energetyki morskiej.

Potencjał energetyczny Morza Bałtyckiego niesie ze sobą korzyści dla polskiego bilansu energetycznego i polskiej gospodarki. Zakładana dywersyfikacja źródeł i kierunków dostaw surowców energetycznych z rejonu Morza Bałtyckiego przyczyni się do wzrostu wykorzystania energii z odnawialnych źródeł. Opracowanie PEP2040 wpisuje się również w zakres działalności promującej rozwój nowoczesnej energetyki morskiej.

Cele dotyczące polityki morskiej RP wpisują się w cel szczegółowy nr 6 PEP2040 pn. „Rozwój odnawialnych źródeł energii”, projekt strategiczny nr 6 „Wdrożenie morskiej energetyki wiatrowej”. Zakłada się, że produkcja z morskich farm wiatrowych będzie miała największy udział w produkcji energii elektrycznej wytworzonej z OZE. Przewiduje się, że moc zainstalowana w perspektywie do 2030 roku może sięgnąć 5,9 GW, a w 2040 r. potencjał rynkowy farm wiatrowych na morzu oceniany jest do ok. 11 GW. Jest to spójne z polityką morską RP, która określiła, że realne i najbardziej korzystne dla polskiego systemu energetycznego jest uzyskanie 6 GW mocy w morskich farmach wiatrowych do 2030 r.

W PEP2040 opisane zostały wskazane w „Polityce morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)” kierunki racjonalnego wykorzystania nadmorskiego położenia Polski w postaci inwestycji takich jak Rozbudowa Terminalu LNG w Świnoujściu, czy Rozbudowa Terminalu Naftowego w Gdańsku. Spełniony został zakładany cel zdolności przeładunkowej terminalu regazyfikacyjnego LNG wynoszący 5 mld m<sup>3</sup> rocznie. W planach docelowo zakłada się 8,3 mld m<sup>3</sup>/rok z uwzględnieniem ewentualnego przyrostu mocy wynikającego z bieżącej analizy rynkowej.

Ponadto zgodnie z PEP2040 kontynuowane będą działania związane z poszukiwaniem nowych złóż gazu ziemnego na dnie Morza Bałtyckiego, które zastąpią wyeksploatowane złoża, przy jednoczesnym zachowaniu racjonalnego korzystania z zasobów naturalnych środowiska morskiego.

### **Terminal instalacyjny dla morskich farm wiatrowych.**

W 2020 r. w celu maksymalizacji korzyści gospodarczych płynących z rozwoju morskich farm wiatrowych, jak również w trosce o zapewnienie większego zaangażowania polskich przedsiębiorstw w rozwój tego sektora w Polsce, a także docelowego zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego, realizowane były działania dotyczące stworzenia zaplecza portowego (port instalacyjny i porty serwisowe) na potrzeby budowy morskich farm wiatrowych.

Budowa terminalu instalacyjnego w Polsce przyczyni się do zmniejszenia kosztów inwestycji morskich farm wiatrowych oraz wpłynie pozytywnie na bezpieczeństwo energetyczne kraju. Wartość projektów inwestycyjnych w zakresie morskich farm wiatrowych szacuje się na poziomie 100-120 mld zł, w zależności od przyjętych założeń w odniesieniu do jednostkowych kosztów realizacji poszczególnych

projektów. Podjęcie racjonalnych działań może zwiększyć udział polskich przedsiębiorstw w tych inwestycjach nawet do ponad 50%.

Jak wskazują opracowania wielu organizacji branżowych (w tym m.in. „Analiza łańcucha dostaw dla morskiej energetyki wiatrowej w Polsce”, PSEW, PTMEW, 2018), polski przemysł ma znaczący potencjał rozwoju w kierunku zapewnienia dostaw i usług związanych z budową i eksploatacją morskich farm wiatrowych. Obecnie niemal 100 polskich podmiotów dysponuje know-how potrzebnym w procesie wytwarzania elementów konstrukcyjnych i eksploatacyjnych na potrzeby budowy morskich farm wiatrowych. Polska ze względu na swoje położenie geograficzne ma szansę stać się hubem rozwoju technologii budowy offshore w południowej części basenu Morza Bałtyckiego.

Z uwagi na harmonogram realizacji pierwszych projektów morskich farm wiatrowych Pełnomocnik Rządu ds. Odnawialnych Źródeł Energii podejmował w 2020 r. działania w celu ostatecznego podjęcia decyzji w sprawie lokalizacji portu instalacyjnego, jego finansowania oraz dostosowania harmonogramu jego realizacji do planowanych inwestycji morskich farm wiatrowych w polskiej części Morza Bałtyckiego. W tym celu przygotowano projekt uchwały Rady Ministrów w sprawie terminalu instalacyjnego dla morskich farm wiatrowych. Ponadto, w 2020 r. miały miejsce spotkania oraz były prowadzone analizy, mające na celu kontynuowanie prac nad uchwałą i idącymi za nią działaniami rządu.

W dniu 1 lipca 2020 r. podpisano list intencyjny o współpracy w zakresie rozwoju morskiej energetyki wiatrowej w Polsce między przedstawicielami rządu i branży. Inicjatywa ta rozpoczęła realizację współpracy na rzecz rozwoju morskiej energetyki wiatrowej w Polsce. List intencyjny powołał unikalną płaszczyznę wymiany wiedzy i doświadczeń między środowiskami zaangażowanymi w rozwój sektora morskiej energetyki wiatrowej. Celem współpracy było wypracowanie, podpisanie i realizacja tzw. Polish Offshore Wind Sector Deal, tj. „Porozumienia sektorowego na rzecz rozwoju morskiej energetyki wiatrowej w Polsce” przez przedstawicieli rządu, inwestorów oraz podmioty uczestniczące w łańcuchu dostaw dla morskiej energetyki wiatrowej w ramach partnerstwa. W ramach prac nad porozumieniem sektorowym powołano sześć grup roboczych, w tym grupę zajmującą się tematyką logistyki zaplecza portowego i wpływu na regiony nadmorskie.

Wynikiem prac grupy było przeprowadzenie analizy w zakresie wpisania się polskich portów morskich w plany deweloperów morskich farm wiatrowych oraz potrzeb poszczególnych interesariuszy projektów morskich farm wiatrowych względem polskich portów morskich. Innym obszarem działań było zaproponowanie działań inwestycyjnych oraz dostosowawczych w celu wykorzystania potencjału morskiej energetyki wiatrowej w Polsce, a także przedstawienie planu rozwoju i rozbudowy portów.

W prace grupy zaangażowane były takie podmioty, jak: GSG Towers, Baltic Operator, Morska Stocznia Remontowa „Gryfia S.A”, przedstawiciele portów: Zarząd Morskiego Portu Gdynia, Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście, Zarząd Morskiego Portu Gdańsk, Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg, Zarząd Portu Morskiego Mrzeżyno, Zarząd Portu Morskiego w Darłowie, Polski Rejestr Statków S.A., Morska Agencja Gdynia, Port Jachtowy w Łebie, Urząd Gminy Władysławowo, Urząd Gminy Kosakowo. Ponadto Koordynator ww. grupy z ramienia Ministerstwa Infrastruktury skierował bezpośrednie zaproszenie do udziału w pracach nad porozumieniem sektorowym do przedstawicieli pozostałych stoczni.

Kolejno, zgodnie z art. 42 ust. 1 pkt 13 ustawy z dnia 17 grudnia 2020 r. o promowaniu wytwarzania energii elektrycznej w morskich farmach wiatrowych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1050) elementem planu łańcucha dostaw materiałów i usług, który wytwórca korzystający z systemu wsparcia składa do Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki, są wyniki wstępnego dialogu z zarządami portów morskich oraz operatorami terminali działających na terenie tych portów, dotyczącego wykorzystania portów morskich do celów obsługi budowy i eksploatacji morskiej farmy wiatrowej wraz z zespołem urzędów służących do wyprowadzenia mocy, z uwzględnieniem wykorzystania portów morskich zlokalizowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Ma to na celu wzmocnienie roli polskich morskich portów w sektorze morskiej energetyki wiatrowej.

W 2020 r. trwały działania dotyczące określenia ram prawnych dotyczących wskazania lokalizacji terminala instalacyjnego dla morskich farm wiatrowych. Działania te zakończyły się w 2021 r. przyjęciem przez Rząd RP uchwały Rady Ministrów nr 104/2021 z dnia 30 lipca 2021 r. w sprawie terminala instalacyjnego dla morskich farm wiatrowych.

### **Stworzenie ram prawnych dla morskiej energetyki wiatrowej w 2020 r.**

W efekcie prowadzonych przez Ministerstwo Klimatu i Środowiska prac legislacyjnych Sejm RP w dniu 17 grudnia 2020 r. Sejm RP uchwalił ustawę o promowaniu wytwarzania energii elektrycznej w morskich farmach wiatrowych (Dz. U. z 2022, poz. 1050). Projekt ustawy został przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 27 listopada 2020 r., po czym został przekazany do prac parlamentarnych. Sejm w dniu 17 grudnia 2020 r. przekazał ustawę do Senatu. Ustawa, która weszła w życie w dniu 18 lutego 2021 r., wprowadza przede wszystkim regulacje dedykowane morskim farmom wiatrowym, tj. dostosowane zarówno do specyfiki tych projektów, jak i mające na celu ich dynamiczny rozwój i szybkie włączenie do Krajowego Systemu Elektroenergetycznego.

W tym celu w ustawie zaproponowany został odrębny system wsparcia dla morskich farm wiatrowych. Wytwórcy w I i II fazie systemu wsparcia będą mogli ubiegać się o przyznanie tzw. prawa do pokrycia ujemnego salda. W pierwszej fazie systemu, która kończy się z dniem 30 czerwca 2021 r. dla morskich farm wiatrowych o łącznej mocy zainstalowanej 5,9 GW wsparcie przyznawane będzie w drodze decyzji administracyjnej, natomiast w kolejnych latach wsparcie przyznawane będzie w formule konkurencyjnych aukcji planowanych na lata 2025 i 2027.

Ustawa wprowadza również szereg ułatwień dla wytwórców, w tym m.in. skrócenie procedur administracyjnych. Ponadto, ustawa określiła jednolite wymagania techniczne dla wyprowadzenia mocy z morskiej farmy wiatrowej, co ma na celu zapewnienie, że tworzona infrastruktura sieciowa będzie bezpieczna i przewidywalna w horyzoncie długoterminowym. Zostały one określone w rozporządzeniu w sprawie szczegółowych wymagań dla elementów zespołu urządzeń służących do wyprowadzenia mocy oraz dla elementów stacji elektroenergetycznych zlokalizowanych na morzu, wydawanym przez ministra właściwego do spraw klimatu. W zakresie stymulacji rozwoju lokalnego łańcucha dostaw i rozwijania krajowego przemysłu w sektorze morskich farm wiatrowych, wytwórcy w procesie wnioskowania o przyznanie prawa do pokrycia ujemnego salda w I fazie systemu wsparcia lub w prekwalifikacji do aukcji, będą musieli przygotować plan łańcucha dostaw w procesie budowy i eksploatacji morskiej farmy wiatrowej ze szczególnym uwzględnieniem udziału podmiotów lokalnych oraz obowiązku przeprowadzenia dialogu technicznego z zainteresowanymi uczestnikami rynku. W dalszej kolejności wytwórca będzie miał obowiązek składać sprawozdania z realizacji planu.

W celu zapewnienia stabilnego rozwoju morskiej energetyki wiatrowej w Polsce niezbędne jest wydanie aktów wykonawczych wynikających z ustawy. W związku z zaawansowanymi pracami nad projektami rozporządzeń część z nich weszło w życie jeszcze w 2021 r., w tym kluczowe rozporządzenie dotyczące ceny maksymalnej w I fazie systemu wsparcia.

W 2020 r. w resorcie obrony narodowej opracowano szczegółowe wymagania obronne, jakie powinny być spełnione przez inwestorów zespołów morskich farm wiatrowych w polskich obszarach morskich, stanowiących uzupełnienie wydanych w latach 2012-2013 decyzji lokalizacyjnych. Jednocześnie w MON prowadzono analizy oraz wydawano opinie w formie postanowień Ministra Obrony Narodowej w ramach postępowań administracyjnych o wydanie pozwolenia na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń oraz układania i utrzymywania kabli i rurociągów w polskich obszarach morskich dla zadań inwestycyjnych realizowanych w polskich obszarach morskich i wodach wewnętrznych.

### **Deklaracja Bałtycka.**

Z inicjatywy Polski w dniu 30 września 2020 r. Minister Klimatu i Środowiska podpisał z Komisją Europejską oraz ministrami ds. energii z: Danii, Estonii, Finlandii, Litwy, Łotwy, Niemiec i Szwecji (kraje uczestniczące w Baltic Energy Market Interconnection Plan - BEMIP) tak zwaną „Deklarację Bałtycką” (Baltic Sea Offshore Wind Declaration of Intent). Podpisanie Deklaracji zainauguowało ścisłą współpracę

krajów regionu Morza Bałtyckiego w obszarze morskiej energetyki wiatrowej. Celem tej współpracy jest przyspieszenie rozwoju morskiej energetyki wiatrowej na Bałtyku, skoordynowanie i zoptymalizowanie działań prowadzących do pełnego wykorzystania energetycznego i gospodarczego potencjału morza. Współpraca ma miejsce zarówno w zakresie planowania przestrzennego obszarów morskich, jak również rozwoju sieci, planowania mocy i mechanizmów wsparcia. Wszystkie te elementy są kluczowe dla budowy dobrze funkcjonującego wewnętrznego rynku energii oraz infrastruktury transgranicznej, prowadząc do uwolnienia pełnego potencjału energetycznego i gospodarczego Morza Bałtyckiego. W rezultacie przyjęcia Deklaracji Bałtyckiej powołano, w ramach BEMIP, Grupę roboczą ds. Morskiej Energetyki Wiatrowej.

## RACJONALNE KORZYSTANIE Z ZASOBÓW NATURALNYCH ŚRODOWISKA MORSKIEGO.

Na podstawie art. 22 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 9 czerwca 2011 r. – Prawo geologiczne i górnicze (Dz. U. z 2022 r. poz. 1072, 1261 i 1504), koncesji na wydobywanie kopalin ze złóż znajdujących się w granicach obszarów morskich Rzeczypospolitej Polskiej udziela minister właściwy do spraw środowiska.

W 2020 r. decyzją ministra właściwego do spraw środowiska z dnia 30 czerwca 2020 r. koncesja nr 6/2007 na wydobywanie gazu ziemnego ze złoża „B4”, udzielona na rzecz spółki Baltic Gas Sp. z o.o. i wspólnicy Sp. k. z siedzibą w Gdańsku, została przedłużona do dnia 31 grudnia 2037 r.

Ponadto decyzją ministra właściwego do spraw środowiska z dnia 30 czerwca 2020 r., koncesja nr 2/2006 na wydobywanie gazu ziemnego z części złoża „B6”, udzielona na rzecz spółki Baltic Gas Sp. z o.o. i wspólnicy Sp. k. z siedzibą w Gdańsku, została przedłużona do dnia 31 grudnia 2039 r.

Zgodnie z art. 161 ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 9 czerwca 2011 r. – Prawo geologiczne i górnicze 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 Rzeczypospolitej Polskiej.

W tym zakresie w 2020 r. minister właściwy do spraw środowiska wydał łącznie 10 decyzji zatwierdzających projekty robót geologicznych oraz 9 decyzji zatwierdzających dokumentacje geologiczno-inżynierskie dla inwestycji w polskich obszarach morskich takich jak:

- budowa przystani morskiej w Wolinie;
- modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 m;
- budowa i utrzymania Farmy Elektrowni Wiatrowych SHARCO II;
- budowa i utrzymania Farmy Elektrowni Wiatrowych SHARCO IV;
- budowa i utrzymania Farmy Elektrowni Wiatrowych SHARCO V;
- budowa i utrzymania Farmy Elektrowni Wiatrowych BALTIC II;
- lokalizacja farm wiatrowych w obszarach morskich Baltica-2 i Baltica-3;
- przebudowa i remont gazociągu DN500 Goleniów-Police;
- przebudowa akwenów wewnętrznych Portu Gdyni do głębokości 16,0 m;
- rozpoznanie obszaru planowanego zespołu morskich farm wiatrowych „Baltic Power”;
- posadowienie morskich platform wydobywczych na złożach węglowodorów B4 i B6;
- posadowienie przebudowy Ostrogi Pilotowej Północnej w Porcie Gdynia;
- budowa pomostu trapowego na terenie Terminalu Paliw PKN Orlen S.A.;

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

- budowa punktu przystankowego turystyki rowerowej, pieszej i wodnej w Świnoujściu;

- budowa drogi ekspresowej S3 na odcinku Świnoujście - Troszyn. Podpory nurtowe w korycie rzeki Dziwny, w obszarze morskim Rzeczypospolitej Polskiej, dla mostu M-1 w ciągu projektowanej drogi S3 w km 26+045 - 26+300.

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

## SYTUACJA PRZEMYSŁU STOCZNIOWEGO.

### Rynek stoczniowy w 2020 r.

Działalność gospodarki światowej w 2020 roku podporządkowana była ograniczeniom związanym z utrzymywaniem się pandemii Covid-19, która wywołała ogólnoswiatowy kryzys ekonomiczny. Wiele krajowych gospodarek zostało zamkniętych na wiele tygodni, a globalny łańcuch dostaw, którego kluczowym elementem są Chiny szczególnie w pierwszej połowie 2020 roku został poważnie zakłócony, co spowodowało problemy z zaopatrzeniem w różnego rodzaju komponenty i towary na całym świecie. Zachwiania w łańcuchach dostaw spowodowały również ograniczenia w dziedzinie transportu morskiego, a ogólna niepewna sytuacja na świecie wpłynęła na decyzje inwestycyjne armatorów.

Obraz polskiego przemysłu stoczniowego zmieniał się w ostatnich dekadach, czego odzwierciedleniem jest zmiana profilu produkcji stoczniowej, w której obecnie dominuje budowa kadłubów, bloków, sekcji i nadbudówek, częściowo wyposażonych, a następnie przekazywanych do stoczni, głównie europejskich, które kończą proces budowy. Produkowane są również jednostki śródlądowe oraz jachty. Nie brakuje stoczni zajmujących się remontami czy przebudowami. Większość tych prac przeznaczona jest na eksport. Tylko niewielki procent produkcji stoczniowej pozostaje w kraju, choć w 2020 roku było kilka takich przykładów. Były to specjalistyczne, niewielkie jednostki dla polskiej administracji morskiej, Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej oraz Marynarki Wojennej, tj. statki wielozadaniowe, holowniki oraz lodołamacze.

Sytuacja przemysłu stoczniowego bardzo różni się od tej sprzed 30-20 lat, kiedy dominowały duże stocznie budujące wielkogabarytowe statki handlowe. Obecnie przeważającą liczbę stanowią niewielkie, prywatne podmioty, całkiem dobrze odnajdujące się w obecnej rzeczywistości. Nawet pandemia koronawirusa w przypadku większości z nich nie zakłóciła istotnie trwających prac, choć istotnie wpłynęła na wielkość nowych zamówień, zarówno w tym roku, jak i prawdopodobnie w kolejnych.

W 2020 roku prowadzone były m.in. działania mające na celu wykorzystanie morskiego potencjału gospodarczego kraju, ze szczególnym uwzględnieniem mocy produkcyjnych stoczni polskich w zakresie budowy statków na potrzeby morskich farm wiatrowych na Bałtyku. Spółki nadzorowane przez Ministerstwo Aktywów Państwowych prowadziły wstępne rozmowy ze stoczniami mające na celu uzgodnienie możliwości produkcyjnych w zakresie specjalistycznych statków dla potrzeb morskich farm wiatrowych.

Natomiast w ramach realizacji Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju w części dotyczącej reindustrializacji kontynuowane były m.in. prace nad projektem flagowym „Batory” realizowanym w ramach czterech filarów: Budowa nowego promu typu ro-pax dla polskiego armatora, Zielona Stocznia, Inteligentne Technologie Okrętowe INNOSHIP oraz Offshore. Celem projektu jest stymulowanie rozwoju technologii, projektowania i budowy polskich jednostek pływających i konstrukcji

morskich, a także przesunięcie sektora stoczniowego w kierunku produkcji, innowacyjnych produktów i wyspecjalizowanych jednostek o wysokiej wartości dodanej.

- **Budowa nowego promu typu ro-pax dla polskiego armatora**

Budowa promów, jako element realizacji Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju z założenia miał być realizowany przez podmioty prawa handlowego w ramach istniejących już strategii ich działalności. Odnowa tonażu polskich armatorów jest realizowana na rynkowych warunkach, samodzielnie przez spółki prawa handlowego, z uwzględnieniem posiadanych możliwości inwestycyjnych, kapitałowych, jak również sytuacji na rynku przewozów morskich oraz stoczniowym.

W celu umożliwienia kontynuacji projektu budowy promu podjęto decyzję o realizacji budowy promów w ramach programu „Batory”, opartego na nowej spółce celowej Polskie Promy Sp. z o.o. Jedynym udziałowcem Polskie Promy jest PŻB S.A., jednak ostatecznym celem jest, aby udziały w Polskie Promy były w równym stopniu własnością PŻB S.A. oraz innego polskiego operatora promowego, będącego członkiem Grupy Kapitałowej Polskiej Żeglugi Morskiej P.P. (PŻM P.P.).

We wrześniu 2020 r. PŻB S.A. i PŻM P.P. uzyskały pozytywną opinię UOKiK dotyczącą wniosku o ich koncentrację w formie utworzenia wspólnego przedsiębiorstwa.

- **Zielona Stocznia**

Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, a następnie Ministerstwo Infrastruktury zaangażowane było w prace związane z nowoczesnym projektem z zakresu gospodarki obiegu zamkniętego pn. „Zielona Stocznia w Polsce”, który dotyczy recyklingu statków. Na potrzeby realizacji projektu w 2019 r. Morska Stocznia Remontowa „Gryfia” S.A. wraz z Krajową Izbą Gospodarczą zawiązały spółkę celową pn. „Zakład Recyklingu Staków Szczecin”, która w ramach dotychczasowej działalności zrealizowała szereg działań mających na celu ocenę możliwości technicznych i infrastrukturalnych wykonalności projektu, jak również ocenę ekonomicznej zasadności i rezultatów przedsięwzięcia. W szczególności wykonano następujące prace oraz opracowania:

- ekspertyza pt.: „Technologia transportu jednostek z wody na płytę demontażową” (Szczecin, grudzień 2019 r.). Opracowanie potwierdza techniczne możliwości wykorzystania pontonu dokowego należącego do MSR Gryfia S.A. jako „windy” do wyjęcia statków z wody i przetransportowania ich na powierzchnię (na płytę demontażową). Ekspertyza zawiera zakres koniecznej modernizacji dokopontonu oraz prac niezbędnych do przystosowania płyty kadłubowo-demontażowej na potrzeby technologii wyjęcia statku z wody;

- ekspertyza pt.: „Opinia techniczna określająca optymalne założenia dla przebudowy, budowy i zagospodarowania terenu – w ramach przedsięwzięcia polegającego na utworzeniu w Szczecinie na wyspie Gryfia Zakładu Recyklingu Staków. Koncepcja rozwiązań organizacyjnych i technicznych.” (Poznań, maj 2020 r.). Opracowanie potwierdza możliwość adaptacji infrastruktury budowlanej na potrzeby Zakładu Recyklingu Staków, który będzie spełniał wymogi Rozporządzenia PE i Rady (UE) nr 1257/2013 z dnia 20.11.2013 r. w sprawie recyklingu statków [...]. Ponadto, ekspertyza zawiera proponowane technologie wykonania poszczególnych prac oraz projekcje kosztorysowe;

- opracowanie pt.: „Studium wykonalności dla przedsięwzięcia polegającego na utworzeniu Zakładu Recyklingu Staków w Szczecinie na wyspie Gryfia” wraz z biznesplanem (Poznań, czerwiec 2020 r.). Opracowanie w podsumowaniu wskazuje m.in. na efektywność ekonomiczną i opłacalność finansową przedsięwzięcia oraz na korzyści społeczno-gospodarcze wynikające z realizacji projektu;

- wniosek pn. „Zielona Stocznia w Polsce” – etap I – utworzenie Zakładu Recyklingu Staków” przekazany do Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej celem wpisania i ujęcia go w Krajowym Planie Odbudowy;

- wniosek o wydanie decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych wraz z opracowaniem raportu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. W 2020 r. procedowano uzyskanie decyzji środowiskowej.

Ponadto w toku uzgodnień pozostawał aspekt wydzierżawienia terenu na wyspie Gryfia w Szczecinie wokół basenu remontowego na potrzeby komercyjnej działalności ZRSSz. W pierwszym etapie na wydzierżawionym terenie zostaną wykonane prace inwestycyjne na potrzeby technologiczne związane z demontażem. Zarząd ZRSSz dążył w pierwszej kolejności do zawarcia umowy przedwstępnej dzierżawy. Realizacja tego projektu ma zapewnić optymalne wykorzystanie posiadanych zasobów przemysłowych, w tym wykorzystanie części infrastruktury stoczniowej, a w ślad za tym wykreowanie nowych miejsc pracy w branży stoczniowej. Zakład ma prowadzić działalność polegającą na demontażu statków w celu odzyskania tych elementów, które mogą być ponownie przetworzone oraz przygotowania ich do ponownego użycia. Jednocześnie zakład ma w sposób bezpieczny i zgodny z normami środowiskowymi zabezpieczać odpady niebezpieczne.

- **Inteligentne Technologie Okrętowe INNOSHIP**

Program sektorowy INNOship został zainicjowany przez Związek Pracodawców „Forum Okrętowe”, którego członkami są stocznie produkcyjne i remontowe, dostawcy usług, kooperanci i producenci wyposażenia okrętowego, a także inne firmy i instytucje aktywne w branży przemysłu stoczniowego. W odpowiedzi na zaproszenie skierowane przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju do podmiotów zrzeszających przedstawicieli poszczególnych sektorów gospodarki do składania ofert na przygotowanie studium wykonalności programu sektorowego, Związek Pracodawców „Forum Okrętowe” złożył studium wykonalności programu sektorowego, będące jednocześnie wnioskiem o jego ustanowienie. Głównym celem Programu jest wzrost konkurencyjności polskiego sektora stoczniowego. Konkurs INNOship skierowany jest do podmiotów składających wnioski o dofinansowanie samodzielnie lub w konsorcjum. Dofinansowane mogą być tylko projekty realizowane poza woj. mazowieckim (kategoria regionów słabiej rozwiniętych).

Spośród 45 wniosków, które wpłynęły w ramach dwóch ogłoszonych konkursów Programu sektorowego INNOship podpisano łącznie 12 umów o dofinansowanie projektów. Zgodnie ze stanem na dzień 7 grudnia 2020 r. w Programie INNOship wydatkowano kwotę 11,6 mln zł (kwota przekazana beneficjentom przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju). Rozpoczęto również proces ewaluacji Programu INNOship.

- **OFFSHORE**

W dniu 4 grudnia 2017 r. podpisany został list intencyjny pomiędzy Grupą MARS Shipyards & Offshore i Grupą LOTOS S.A. dotyczący współpracy w zakresie recyklingu platform używanych w górnictwie morskim. Projekt I-offshore ma na celu przygotowanie podstaw do stworzenia nowoczesnych produktów szeroko rozumianej branży offshore, w tym nowoczesnej modułowej platformy offshore, jak również usystematyzowanie potrzeb i możliwości pełnego wykorzystania potencjału branży.

W 2020 r. prowadzono działania zmierzające do powołania członków grupy roboczej do spraw realizacji projektu I-offshore jako przedstawicieli zaproszonych podmiotów. Grupa robocza złożona będzie z przedstawicieli administracji rządowej, ekspertów branżowych oraz przedstawicieli nauki. Działania zmierzające do rozpoczęcia realizacji projektu przewidziane do wykonania w okresie 2020-2021 uzależnione są od możliwości analizy stanu oraz aktualnych potrzeb branży związanych m.in. ze skutkami pandemii Covid-19.

#### [Sytuacja spółek stoczniowych w 2020 r.](#)

- **Fundusz Rozwoju Spółek S.A.**

Fundusz Rozwoju Spółek S.A. z siedzibą w Warszawie (FRS) utworzony w 2016 r. na bazie majątku spółki Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego” S.A. w likwidacji został w 2017 roku połączony z dziesięcioma innymi spółkami Skarbu Państwa, będącymi w stanie prawnym likwidacji (poprzez

inkorporację ich majątków), co stanowiło początkowy krok budowania potencjału kapitałowego Funduszu. Jedynym właścicielem Funduszu od chwili jego powstania jest Skarb Państwa, reprezentowany przez Ministra Infrastruktury, a poprzednio przez Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Podstawowym przedmiotem działalności spółki jest działalność wymieniona w PKD pod pozycją nr 70.22.Z – Pozostałe doradztwo w zakresie prowadzenia działalności gospodarczej i zarządzania. Spółka prowadzi również działalność wymienioną w PKD pod pozycją nr 64.91.Z – Leasing finansowy, 64.92.Z – Pozostałe formy udzielania kredytów, a także pod nr 68.20.Z – Wynajem i zarządzanie nieruchomościami własnymi i dzierżawionymi. Fundusz stanowi wyspecjalizowany wehikuł finansowy, nadzorowany przez Ministra Infrastruktury, który został zaangażowany w proces alokacji aktywów i restrukturyzacji różnych podmiotów stoczniowych, w szczególności stoczniowych spółek od siebie zależnych: Szczecińskiego Parku Przemysłowego Sp. z o.o. z siedzibą w Szczecinie (poprzednio SPP działał pod firmą Stocznia Szczecińska Sp. z o.o.), w którym Fundusz jest właścicielem 100% udziałów oraz Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” S.A. z siedzibą w Szczecinie (MSR Gryfia), w której Fundusz jest właścicielem większościowego pakietu 92,36% akcji. Szczególną rolą FRS jest udział w odbudowie potencjału produkcyjnego i remontowego w ww. spółkach stoczniowych.

W 2020 r. Fundusz skoncentrował się zwłaszcza na uczestnictwie w planie modernizacji MSR Gryfia. Zasadniczym elementem powodzenia tego planu jest budowa nowego doku pływającego o wyporności 27 000 ton i rozmiarach umożliwiających remonty największych jednostek morskich operujących na Bałtyku, a zwłaszcza jego późniejsza eksploatacja przez MSR Gryfia. Dok ma zostać zbudowany przez Szczeciński Park Przemysłowy i użytkowany przez MSR Gryfia w formule długoterminowego leasingu.

W 2020 r. FRS efektywnie zarządzał posiadanymi aktywami i kapitałem, realizując następujące najbardziej istotne działania, które poprzedzone zostały dogłębными analizami i wykonanymi testami pod kątem wykazania braku wystąpienia elementu pomocy publicznej:

- w I kwartale zawarto umowy pożyczek, na podstawie których udzielono finansowania:
  - PBH ODRA3 Sp. z o.o. na kwotę 6 mln zł,
  - MSR Gryfia na kwotę 3,6 mln zł,
- w II kwartale zawarto umowę pożyczki na podstawie której udzielono finansowania MSR Gryfia na kwotę 2,9 mln zł (z przeznaczeniem na inwestycje);
- w III kwartale:
  - zawarto umowę inwestycyjną na budowę doku z MSR Gryfia,
  - zawarto umowę na budowę doku z SPP oraz MSR Gryfia o wartości 123,2 mln zł, (bez uwzględnienia ew. waloryzacji ceny stali),
- w IV kwartale:
  - zawarto umowę warunkową leasingu doku z MSR Gryfia,
  - zawarto dwie umowy pożyczek z MSR Gryfia, przeznaczonych na sfinansowanie prowizji z umowy leasingu oraz finansowanie prac związanych z przebudową infrastruktury stoczniowej na potrzeby posadowienia i użytkowania doku, na łączną kwotę 6 mln zł,
  - FRS otrzymał zgodę NWZA na przystąpienie do spółki Zakład Recyklingu Statków Szczecin Sp. z o.o. (spółki realizującej rządowy Programu Batory w zakresie zadania „Zielona Stocznia w Polsce”) i objęcia udziałów w tej spółce o wartości 200 tys. zł.

Ponadto Fundusz kontynuował realizowanie i rozliczanie transakcji zawartych w latach poprzednich:

- FRS dokonał prolongaty MSR Gryfia spłaty pożyczki zawartej w sierpniu 2018 r.;
- w związku z koniecznością zabezpieczenia finansowania (w postaci kredytów BGK oraz pożyczek ARP S.A.) remontu jednostki Marynarki Wojennej i dokończenia budowy 4 lodolamaczy przez MSR Gryfia, FRS uczestniczył w zabezpieczeniu tych kontraktów dla MSR Gryfia na łączną kwotę wynoszącą na koniec 2020 r. 23,5 mln zł;



- w celu zapewnienia zabezpieczenia finansowego dla kredytu udzielonego MSR Gryfia przez BGŻ BNP Paribas FRS przejął rolę podmiotu udzielającego zabezpieczenia w formie gwarancji korporacyjnej na kwotę 7,5 mln zł;

- FRS kontynuował udzielenie zabezpieczenia limitu gwarancji ubezpieczeniowych kontraktowych w PZU w postaci poręczenia wekslowego, z jakiego korzysta MSR Gryfia.

Fundusz prowadził także prace związane z zarządzaniem nieruchomościami własnymi. W roku 2020 były kontynuowane działania związane z przygotowaniem ich do zbycia, jednak 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.

W II połowie 2020 r. rozpoczęła się realizacja nowego projektu związanego z pozyskaniem nieruchomości od urzędów morskich w Gdyni i Szczecinie, IMGW-PIB oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w celu ich komercjalizacji.

Wszelkie działania podejmowane przez FRS w 2020 roku pozostawały w zgodzie ze strategicznymi dokumentami określającymi działania FRS, tj. „Strategią Działania Funduszu Rozwoju Spółek S.A. na lata 2019-2021” z dnia 23 września 2019 r. oraz „Aktualizacją Strategii Działania Funduszu Rozwoju Spółek S.A. na lata 2019-2021” z dnia 27 sierpnia 2020 r., a także wszystkimi decyzjami i wytycznymi MGMIŻŚ, a następnie MI. Aktywność Funduszu w realizacjach wszystkich przedsięwzięć 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.

#### • **Szczeciński Park Przemysłowy Sp. z o.o.**

W spółce Szczeciński Park Przemysłowy Sp. z o.o. z siedzibą w Szczecinie (działającej wcześniej pod firmą Stocznia Szczecińska Sp. z o.o. - SPP) 100% udziałów należy do Funduszu Rozwoju Spółek S.A. SPP zarządza majątkiem, który umożliwia prowadzenie produkcji w zakresie budowy statków i wielkogabarytowych konstrukcji stalowych. W roku 2020 na terenie SPP funkcjonowało ok. 70 podmiotów. Były to podmioty z branż związanych przede wszystkim z produkcją okrętową i offshore, które prowadziły m.in. budowy kadłubów statków, sekcji okrętowych, konstrukcji offshore, konstrukcji obiektów lądowych, instalacji technicznych do fabryk i elektrowni, remonty i przebudowy jednostek pływających, czy dostawy gazów technicznych. W ramach działalności podstawowej SPP realizowała działania w następujących obszarach: produkcja konstrukcji stalowych, w tym bloków i sekcji do statków, wynajem nieruchomości przemysłowych, magazynowych, biurowych i socjalnych, usługi obróbki wyrobów hutniczych oraz usługi dźwigowo-transportowe. W ramach usług dodatkowych i pozostałych SPP wykonywała następujące działania: redystrybucja mediów, obsługa socjalna, naprawy i konserwacje urządzeń, wypożyczenia sprzętów oraz usługi serwisowe.

Szczeciński Park Przemysłowy posiada nieobciążone prawami osób trzecich aktywa produkcyjne, które stanowią:

- grunty, o powierzchni całkowitej – 46,1 ha;
- hale produkcyjne, o łącznej powierzchni – 80 tys. m;
- place produkcyjne, o łącznej powierzchni – 10 ha;
- nabrzeża, o długości – 750 m (wyposażone w żurawie o udźwigu 16-50 t);
- trzy pochylnie: W1 (dł. 245 m, szer. 26 m, suwnica 300 t oraz 3 żurawie o udźwigu 32-80 t); WN (dł. 266 m, szer. 39 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).

Łączne tzw. udźwigowanie placów i hal to 4600 ton. W ramach zorganizowanej infrastruktury SPP 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 związku z trwającym stanem zagrożenia epidemicznego Covid-19 do końca roku 2020 utrzymywała się niepewność na rynku okrętowym i konstrukcji stalowych, co ograniczało możliwość pozyskania

zleceń. Również mocno ograniczona była aktywność gospodarcza firm działających na terenie spółki. Z tego powodu w 2020 r. nastąpił znaczny spadek przychodów, w efekcie którego spółka odnotowała stratę netto w wysokości około 3,5 mln zł.

We wrześniu 2020 r. Szczeciński Park Przemysłowy podpisał kontrakt na zaprojektowanie i budowę monolitycznego doku 27 000 TLC, którego finansującym jest Fundusz Rozwoju Spółek S.A. W I kwartale 2021 r. rozpoczęły się prace projektowe oraz wstępne działania w zakresie technicznego i technologicznego przygotowania budowy doku.

W 2020 r. spółka kontynuowała inwestycje w aktywa wykorzystywane do produkcji stoczniowej i usług w tej branży przemysłu. W tym czasie przeprowadziła m.in. zakup urządzeń i zestawów spawalniczych, przygotowanie stanowisk do prefabrykacji sekcji, remont szatni O-130A, modernizacje i naprawy urządzeń dźwigowych, modernizację oświetlenia technologicznego ośrodka OCM, modernizację infrastruktury sieci wodnej i grzewczej, modernizację infrastruktury elektroenergetycznej, modernizację infrastruktury sieci wodociągowej, modernizację sieci teleinformatycznej.

Szczeciński Park Przemysłowy posiada certyfikaty towarzystw klasyfikacyjnych potwierdzające jego pełną zdolność do budowy statków. W marcu 2020 r. w ramach rozszerzenia zakresu technologicznego objętego certyfikacją odbył się audyt prowadzony pod nadzorem PRS S.A., mający na celu uznanie stosowanych w SPP technologii spawalniczych. Audyt zakończył się pozytywnie przyznaniem spółce świadectwa uznania TT/86/710401/21, uznającego stosowane w spółce technologie spawania w zakresie spawania kadłuba, nadbudówek oraz konstrukcji doków pływających. Od sierpnia 2020 r. trwały prace nad wdrożeniem w firmie norm EN ISO 3834 oraz PN-EN 1090. Wdrożenie ich i certyfikacja pozwoli SPP na branie udziału w przetargach dotyczących budowy konstrukcji lądowych.

W listopadzie 2020 r. odbył się audyt nadzoru „SZJ” wg normy ISO 9001:2015 w zakresie „Zarządzanie projektami budowy i remontu jednostek pływających”, prowadzony pod nadzorem DNV GL na okoliczność zgodności istniejącego systemu zarządzania z wymogami normy oraz skuteczności jego funkcjonowania, ponieważ długoterminowym celem spółki jest rozwój działalności w zakresie budowy statków. Audytorzy DNV GL zarekomendowali utrzymanie certyfikatu DNV GL do grudnia 2021 r.

- **Morska Stocznia Remontowa „Gryfia” S.A.**

Morska Stocznia Remontowa „Gryfia” S.A. z siedzibą w Szczecinie (MSR Gryfia) realizuje usługi w zakresie remontów, przebudów oraz budów nowych jednostek pływających. Wykonuje również remonty awaryjne statków wszelkich typów i wielkości, od statków handlowych, promów pasażerskich, specjalistycznych jednostek wielozadaniowych po jednostki wojskowe. W przypadku MSR Gryfia 92,36% akcji należy do Funduszu Rozwoju Spółek S.A. z siedzibą w Warszawie. Pozostała liczba akcji należy do obecnych i byłych pracowników MSR Gryfia oraz krajowych osób prawnych.

W 2020 r. spółka zrealizowała 144 projekty remontowe różnego typu, w tym na 9 jednostkach dokonała montażu systemu Ballast Water Treatment System. Z ważniejszych prac MSR Gryfia należy wskazać, że w 2020 r., będącym kolejnym rokiem realizacji budowy 4 lodołamaczy rzecznych dla Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, zakończono budowę i próby prototypowego lodołamacza czołowego „Puma” dostarczonego armatorowi we wrześniu 2020 r. Zakończono również budowę pierwszego prototypowego lodołamacza liniowego „Narwal” dostarczonego armatorowi w październiku 2020 r. Proces odbioru przez armatora obu jednostek zakończono w grudniu 2020 r. W październiku 2020 r. zakończono budowę kadłuba drugiego lodołamacza liniowego „Nerpa”, a w listopadzie 2020 r. zakończono budowę kadłuba trzeciego lodołamacza liniowego „Manat” i rozpoczęto na obu jednostkach prace wyposażeniowe. Ponadto kontynuowano remont jednostki „ORP Lublin” dla Komendy Portu Wojennego w Świnoujściu, który jest realizowany w konsorcjum ze Stoczną Remontową „Nauta” S.A.

We wrześniu 2020 r. podpisano wielostronny kontrakt na projekt i budowę doku o nośności do 27 000 TLC, który zostanie zaprojektowany i wybudowany przez Szczeciński Park Przemysłowy Sp. z o.o. w Szczecinie ze środków finansowych Funduszu Rozwoju Spółek S.A. Koszt realizacji całego projektu budowy i posadowienia doku szacowany jest na około 160-180 mln zł i obejmuje budowę nowego doku pływającego przy jednoczesnej modernizacji infrastruktury hydrotechnicznej (ze środków własnych

MSR Gryfia), umożliwiającej posadowienie takiego doku i rozpoczęcie jego eksploatacji. Realizacja tego projektu 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 zapewnieni możliwości obsługi/naprawy jednostek wpływających do Portu Szczecin i Świnoujście, po pogłębieniu toru wodnego do 12,5 m. Eksploatacja przez MSR Gryfia dwóch dużych doków (dotychczasowy dok nr 5 oraz nowy dok nr 8) ma radykalnie poprawić ofertę remontową oraz efektywność funkcjonowania spółki.

W ramach planu modernizacji i koncentracji produkcji w jednej lokalizacji realizowany był przetarg w sprawie przeniesienia prawa użytkowania wieczystego nieruchomości gruntowych i sprzedaży prawa własności zabudowy nieruchomości położonych w Świnoujściu przy ul. Ludzi Morza. Zakończenie procesu sprzedaży przewidziane jest w 2021 r. W związku z tym procesem na koniec listopada 2020 r. pracownicy wykonujący pracę w Zakładzie MSR Gryfia w Świnoujściu otrzymali wypowiedzenia umów o pracę. Każdy pracownik wykonujący dotychczas pracę w Zakładzie w Świnoujściu otrzymał propozycję zmiany miejsca wykonywania pracy w Zakładzie w Szczecinie. Proces koncentracji produkcji w jednej lokalizacji obejmuje również przeniesienie z Zakładu w Świnoujściu znaczącej części majątku wykorzystywanego do podstawowej działalności produkcyjnej do Zakładu w Szczecinie. W ramach tego zadania rozpoczęto prace przygotowawcze związane z przeniesieniem/posadowieniem doku nr 7 w Zakładzie w Szczecinie (budowa głębi dokowej realizowana jest przez Przedsiębiorstwo Budownictwa Hydrotechnicznego „Odra 3” Sp. z o.o.). Scentralizowanie działalności stoczniowej w Szczecinie poprzez sprzedaż nieruchomości Zakładu w Świnoujściu pozwoli na pozyskanie funduszy do realizacji inwestycji w posadowienie nowego doku nr 8 oraz istotne zmniejszenie kosztów funkcjonowania MSR Gryfia. Od listopada do końca roku 2020 MSR Gryfia przeprowadziła likwidację Zakładu MSRG w Świnoujściu. Wyniki finansowe roku 2020 uwzględniają wszystkie koszty zamknięcia tego Zakładu, rezerwy na odprawy dla ok. 180 pracowników, którzy nie zdecydowali się na dalszą pracę w Zakładzie MSR Gryfia w Szczecinie, a także koszty przetransportowania aktywów stoczniowych ze Świnoujścia do Szczecina. Na wynik finansowy za rok 2020 miała też wpływ sytuacja gospodarcza wywołana pandemią Covid-19. Armatorzy dotknięci negatywnymi skutkami pandemii realizowali zlecenia remontowe tylko w minimalnym wymaganym zakresie.

Ponadto realizowane były działania modernizacyjne wynikające z Planu Modernizacji MSR Gryfia, skutkujące m.in. realokacją aktywów z Zakładu w Świnoujściu do Szczecina, w tym doku nr 7 o nośności 4,5 tys. ton, który zwiększył możliwości remontowe Zakładu w Szczecinie. Prowadzony był także program odnowienia parku transportowego i narzędziowego, jak również remontowy infrastruktury komunikacyjnej. Ponadto MSR Gryfia planuje dokończenie inwestycji w zaplecze socjalne.

Celem podjętego procesu całościowej modernizacji MSR Gryfia jest ograniczenie przyszłych kosztów oraz przywrócenie spółce trwałej efektywności oraz zdolności do samodzielnego istnienia i funkcjonowania w warunkach wysoko konkurencyjnej gospodarki wolnorynkowej.

- **Stocznia Remontowa NAUTA**

Stocznia Remontowa NAUTA S.A. jest najstarszą stocznia remontową działającą w Polsce z 95-letnim doświadczeniem na rynku stoczniowym. Stocznia zajmuje się remontami cywilnych i wojskowych jednostek pływających. Stocznia jest posiadaczem licznych certyfikatów pozwalających m.in. na realizację projektów dla Ministerstwa Obrony Narodowej w zakresie modernizacji okrętów Marynarki Wojennej RP. W roku 2020 stocznia realizowała remonty ORP Toruń, ORP Lublin w konsorcjum z MSR Gryfia, ORP Śniardwy, ORP Piast, ORP Czernicki w konsorcjum z PGZ SW oraz ORP Kościuszko. Ponadto w roku 2020 spółka zrealizowała ponad 80 remontów statków cywilnych. Wynik ten był znacznie poniżej możliwości technicznych stoczni, a wynikał głównie ze znacznego zmniejszenia popytu w związku z pandemią Covid-19.

Na rok 2020 przypadł trudny proces restrukturyzacji. Spółka wycofała się z nierentownego segmentu nowych budów, ograniczyła swoją działalność operacyjną do jednej lokalizacji, rozstała się z częścią pracowników, dokonała przeglądu aktywów nieoperacyjnych i zbyła część z nich oraz zaproponowała swoim partnerom handlowym redukcję zobowiązań i rozłożenie spłaty pozostałej części w czasie.

Efektom tego jest poprawa rentowności i skupienie się na kluczowej działalności polegającej na remontach i modernizacjach jednostek pływających. Nadzorca sądowy przeprowadził głosowanie nad propozycjami układowymi, a Spółka oczekiwała na postanowienie sądu w tej sprawie. Dzięki trudnym, ale koniecznym działaniom podjętym w roku 2020 Spółka ma szansę na trwałe odzyskanie rentowności i ugruntowanie swojej pozycji w pierwszej lidze polskich stoczni remontowych.

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

Podstawowym przedmiotem działalności stoczni jest produkcja, modernizacja i serwis okrętów wojennych oraz innych specjalistycznych okrętów i pomocniczych jednostek pływających. Spółka posiada także kompetencje w zakresie projektowania, produkcji oraz serwisowania różnego rodzaju systemów w zakresie łączności, nawigacji, zabezpieczeń technicznych, a także sieci teleinformatycznych, uzbrojenia i broni podwodnej. W tym zakresie PGZ Stocznia Wojenna w ostatnim kwartale 2019 r. rozpoczęła współpracę strategiczną z OSI Maritime Systems (OSI) w zakresie dostaw Zintegrowanych Systemów Nawigacyjnych i Taktycznych na wyposażenie okrętów Marynarki Wojennej. W 2020 roku trwała realizacja projektu badawczego w ramach programu INNOship „Wykonanie demonstracyjnego laboratorium Zintegrowanego Systemu Łączności” z terminem realizacji do 2022 roku.

W zakresie infrastruktury stoczniowej stocznia dysponuje m.in. dokiem pływającym o długości 150 m, podnośnikiem SL o możliwości obsługi jednostek o długości do 100 m, dwoma halami wyposażeniowymi i montażowymi i dobrym udźwigowaniem. W 2020 r. realizowano inwestycje związane z modernizacją infrastruktury stoczni mające na celu optymalizację procesów operacyjnych i zwiększenie efektywności, m.in. kontynuacja przeprowadzki części wydziałów produkcyjnych do zmodernizowanych pomieszczeń i hal oraz działania mające na celu odbudowę potencjału Ośrodka Uzbrojenia i Elektroniki PGZ SW. Stocznia graniczy z obu stron z Portem Wojennym w Gdyni, co stanowi istotną zaletę w zakresie lokalizacji ułatwiającej bieżącą współpracę. Dla dalszej działalności stoczni podstawowe znaczenie będzie miała realizacja programów morskich w ramach „Planu modernizacji technicznej Sił Zbrojnych RP”, w tym zwłaszcza projektów RATOWNIK i MIECZNIK.

Wśród kontraktów realizowanych przez stocznnię najważniejsze w 2020 r. były naprawy główne-dokowe trzech okrętów: ORP Czernicki, ORP Arctowski i ORP Gen. Tadeusz Kościuszko zakontraktowane w 2019 roku z perspektywą zakończenia prac na wszystkich trzech jednostkach do końca 2021 roku. Dodatkowo przez cały rok 2020 trwały prace związane z przygotowaniem oferty i negocjacji z Zamawiającym – IU MON dla okrętu ratowniczego kr. RATOWNIK II w ramach nowo otwartego przez Zamawiającego postępowania.

Ponadto w efekcie negocjacji prowadzonych w latach 2017 - 2020 pomiędzy Skarbem Państwa RP reprezentowanym przez ministra właściwego do spraw gospodarki a Leonardo S.A. strony uzgodniły wprowadzenie w ramach Aneksu do Umowy Offsetowej, zawartej pomiędzy Skarbem Państwa RP a Leonardo S.A., Zobowiązania Offsetowego dedykowanego PGZ Stoczni Wojennej Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni. W ramach tego Projektu PGZ Stocznia Wojenna uzyska nieodpłatnie nowoczesną technologię pozwalającą na pozyskanie przez stocznnię zdolności projektowania i budowania okrętów (statków) na potrzeby polskiego potencjału obronnego oraz innych odbiorców. Pozyskane przez stocznnię technologie pozwolą w perspektywie kilku lat zwiększyć posiadany potencjał oraz kompetencje w zakresie projektowania i budowania jednostek pływających.

- **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. wchodząca w skład grupy Remontowa Holding od wielu lat jest jedną z najbardziej cenionych stoczni budujących nowoczesne statki i okręty, między innymi: promy pasażersko - samochodowe, statki zaopatrzeniowe, okręty wojenne, jednostki specjalistyczne oraz wielozadaniowe statki przeznaczone do obsługi szeroko pojętej branży offshore.

W 2020 roku stocznia przekazała łącznie dziewięć w pełni wyposażonych jednostek pływających. Były to trzy pasażersko - samochodowe promy hybrydowe o napędzie elektrycznym dla armatora z Norwegii, dwa statki wielozadaniowe (Zodiak II i Planeta I) dla urzędów morskich w Gdyni i w Szczecinie oraz cztery jednostki pomocnicze dla Marynarki Wojennej RP budowane w ramach programu „Holownik”. Statki Zodiak II i Planeta I otrzymały australijską nagrodę „Baird Maritime” w kategorii „Najlepsza robocza jednostka wielozadaniowa 2020 roku na świecie”.

W ciągu roku stocznia zwodowała 7 jednostek pływających, w tym m.in. trzeci z serii niszczycieli min projektu 258 Kormoran II, ORP Mewa i hybrydowy prom o napędzie LNG dla armatora z Kanady.

W programie produkcyjnym stoczni wg stanu na 31 grudnia 2020 r. było kolejnych 10 jednostek, w tym:

- dwa seryjne niszczyciele min projektu 258 „Kormoran II” dla Polskiej Marynarki Wojennej;
- dwa holowniki dla Polskiej Marynarki Wojennej;
- dwa lodolamacze liniowe dla Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie;
- jeden dwustronny prom z elektrycznym napędem hybrydowym dla armatora z Norwegii;
- dwa serwisowce offshore z elektrycznym napędem hybrydowym dla armatora ze Szwecji;
- jeden prom dwustronny z gazowym (LNG) napędem hybrydowym dla armatora z Kanady.

- **Gdańska Stocznia Remontowa S.A.**

W związku z wybuchem pandemii Covid-19, niezależnie od obostrzeń obowiązujących na poziomie krajowym, stocznia wdrożyła procedury wewnętrzne minimalizujące ryzyko zakażeń wirusem SARS-Cov-2. Jako pierwsza instytucja w Polsce Gdańska Stocznia „Remontowa” S.A. poddała się Ocenie Gotowości MyCare DNV i po przeprowadzeniu audytu uzyskała światowy certyfikat w zakresie zarządzania ryzykiem zakażeń podczas pandemii Covid-19. Ponadto, stocznia opracowała i wprowadziła system zdalnego nadzoru nad wykonywanymi remontami statków, umożliwiając armatorom zdalne śledzenie postępów przy realizacji tych projektów.

W 2020 r. stocznia wyremontowała łącznie 157 statków, wśród nich m.in. ro-ro/pasażerskie, chemikaliowce/produktowce, offshore, pogłębiarki, chłodniowce, kontenerowce, drobnicowce, masowce, samochodowce i zbiornikowce.

W 2020 roku stocznia zadokowała największy statek w swojej historii - Atlantic Star (296 m długości) - jeden z największych statków Con-Ro na świecie. Stocznia zainstalowała łącznie 34 proekologiczne systemy na statkach, w tym 10 systemów odsiarczania spalin (scrubberów) oraz 24 systemy zarządzania wodami balastowymi (Ballast Water Treatment), wykorzystujące różne technologie oczyszczania tych wód. Systemy BWT stocznia zainstalowała m.in. na masowcach panamax Polskiej Żeglugi Morskiej. Stocznia zakończyła remont i naprawę główną okrętu ORP Hydrograf dla polskiej Marynarki Wojennej.

Ponadto stocznia Remontowa S.A. przebudowała kilka jednostek, m.in. francuski zaopatrzeniowiec platform (PSV) na statek do kładzenia podmorskich kabli energetycznych (CLV), statek wsparcia offshore (OSV) na statek do prac przy fundamentach morskich wież wiatrowych oraz barkę półzanurzalną offshore, przystosowując ją do podniesienia i transportu platformy wiertniczej z pola naftowego w Kanadzie. Stocznia rozpoczęła także realizację projektu dokończenia budowy jednej z największych na świecie pogłębiarek, której budowy nie ukończyła wcześniej stocznia chorwacka. Pod koniec roku rozpoczęto także przebudowę serii statków wsparcia prac podwodnych offshore (DSV) instalując na nich hybrydowe systemy zasilania bateryjnego.

Wyniki stoczni w światowym sektorze remontu statków zostały docenione przez firmę Clarkson Research, specjalizującą się w badaniach rynku. W jej rankingu „Top Repair Yards by Region”, opublikowanym w World Fleet Monitor (dane z grudnia 2020 r.) wśród 10 największych stoczni remontowych na świecie, uszeregowanych pod względem łącznej liczby remontów i przebudów statków w 2020 r., Remontowa S.A. zajęła 5 miejsce, będąc jedyną europejską stoczną w tym zestawieniu. W tym samym opracowaniu brytyjska wywiadownia umieściła także Gdańską Stocznnię „Remontowa” S.A. w pierwszej 20 stoczni na świecie, które przeprowadziły najwięcej remontów klasowych statków, zajmując pod tym względem 3 miejsce wśród stoczni spoza Azji i 1 miejsce w Europie. W 2020 r. stocznia Remontowa S.A. przystąpiła do Polskiego Towarzystwa Morskiej Energetyki Wiatrowej.

- **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, produkcji 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 technik zarządzania. GPB realizuje funkcję integratora organizacyjnego oraz występuje jako lider konsorcjum przemysłowego. Konsolidacja działalności spółek pozwala uzyskać efekt synergii w zakresie produktowym oraz być bardziej wiarygodnym partnerem dla klientów, jak również zapewnia bardziej kompleksowe rozwiązania oraz 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. Grupa Przemysłowa Baltic kontynuuje również rządowy projekt „Stocznia Gdańsk 4.0 - nowy początek”, który został przedstawiony w 2018 roku.

Jednym z bardziej ambitnych planów do realizacji w najbliższych latach jest program rozwoju polskiej energetyki wiatrowej. Rosnące ceny energii oraz potrzeba ochrony środowiska, zapobiegania zmianom klimatu oraz 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. Naciski na rozwiązania ekologiczne w skali globalnej są obecnie bardzo silne, dodatkowo inwestycje tego typu 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. W kolejnych latach Grupa Przemysłowa Baltic planuje dalszą współpracę z obecnymi partnerami oraz rozszerzenie zakresów produkcji i rozpoczęcie projektów pilotażowych dla produktów, dla których obecnie firma nie posiada referencji.

- **ST3 Offshore**

Trudna sytuacja ST3 Offshore w 2020 r. w porównaniu do lat poprzednich, w szczególności 2019 r. (pomimo przyjętego w 2018 r. planu restrukturyzacji) nie uległa zmianie. W wyniku złożonego przez Spółkę ST3 Offshore w dniu 30 grudnia 2019 r. wniosku o ogłoszenie upadłości oraz złożonego w dniu 3 stycznia 2020 r. wniosku o umorzenie postępowania restrukturyzacyjnego, w dniu 31 marca 2020 r. sąd wydał postanowienie o ogłoszeniu upadłości Spółki ST3 Offshore. Od tego dnia wszelkie decyzje dotyczące majątku Spółki oraz jej pracowników leżą w wyłącznej kompetencji Syndyka. Spółka MS TFI S.A. zarządzająca funduszem MARS FIZ, który jest udziałowcem Spółki oraz Skarb Państwa od dnia

31 marca 2020 r. nie mają żadnego wpływu na podejmowane przez Syndyka decyzje oraz prowadzone działania.

## PLANOWANIE PRZESTRZENNE NA MORZU I LĄDZIE.

Prace w zakresie opracowania planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich.

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/89/UE z dnia 23 lipca 2014 r. ustanawiająca ramy planowania przestrzennego obszarów morskich (Dz. Urz. UE. L Nr 257, str. 135) w zakresie morskiego planowania przestrzennego została w polskim porządku prawnym implementowana dwoma aktami prawnymi, tj. ustawą z dnia 5 sierpnia 2015 r. o zmianie ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1642) oraz rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 17 maja 2017 r. w sprawie wymaganego zakresu planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej (Dz. U. poz. 1025).

W ramach nowelizacji ustawy o obszarach morskich zmieniono brzmienie art. 37a i 37b, a także dodano art. 37c-37k, które dotyczą planowania i zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej. Przepisy te stanowią m.in. o treści planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich, procedurze ich sporządzania, przyjmowania oraz zmiany, a także o współpracy transgranicznej oraz gromadzeniu i przechowywaniu materiałów dotyczących planów. Z kolei ww. rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Ministra Infrastruktury i Budownictwa stanowi wykonanie art. 37b ust. 4 ustawy o obszarach morskich i określa wymagany zakres planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w części tekstowej i graficznej planu, sporządzanego dla części lub całości morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej.

Zgodnie z art. 37a ust. 1 ustawy o obszarach morskich Rada Ministrów przyjmuje w drodze rozporządzenia plany zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej. W latach 2016-2020 administracja morska opracowała plan zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej, a następnie przyjęła plan zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich. Plan ten został przyjęty w drodze rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 14 kwietnia 2021 r. w sprawie przyjęcia planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000 (Dz. U. poz. 935).

W 2020 r. rozporządzenie zostało notyfikowane Komisji Europejskiej, a kopia planu została przekazana Komisji Europejskiej oraz udostępniona zainteresowanym państwom członkowskim UE. Plan obejmuje swoim zakresem 97,5% powierzchni polskich obszarów morskich i jest podstawowym dokumentem planistycznym dla tych obszarów. Przyjęcie planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich przyczyni się do wszechstronnego rozwoju gospodarki morskiej, żeglugi morskiej, turystyki i rybołówstwa oraz do przemysłowego i energetycznego wykorzystania zasobów morza, przy jednoczesnym poszanowaniu dla środowiska naturalnego i podwodnego dziedzictwa kulturowego.

### System Informacji Przestrzennej Administracji Morskiej (SIPAM).

W lipcu 2020 r. zakończono prace nad wdrożeniem systemu SIPAM, który został uruchomiony i udostępniony publicznie w sierpniu 2020 roku. Dane dostępne są poprzez geoportal administracji morskiej pod adresem <https://sipam.gov.pl/>. Liderem projektu było Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, a partnerami urzędy morskie w Gdyni, Słupsku i Szczecinie. Głównym celem przedsięwzięcia jest cyfryzacja i udostępnianie danych przestrzennych gromadzonych przez administrację morską poprzez digitalizację zasobów analogowych, integrację i harmonizację danych

oraz zbudowanie cyfrowego repozytorium, a także upowszechnienie informacji na temat zgromadzonych zasobów poprzez promocję wśród odbiorców.

Projekt SIPAM jest kolejnym krokiem związanym z szeregiem działań podejmowanych na poziomie ogólnokrajowym, jak i lokalnym dotyczących wdrażania dyrektywy INSPIRE (Dyrektywa 2007/2/WE ustanawiająca infrastrukturę informacji przestrzennej we Wspólnocie Europejskiej) oraz jej implementacji poprzez ustawę o Infrastrukturze Informacji Przestrzennej. Rozwiązanie techniczne zastosowane w projekcie, a wynikające wprost z Dyrektywy INSPIRE, sprawia że projekt SIPAM jest interoperacyjny na poziomie różnych projektów realizowanych zgodnie z tą dyrektywą w Polsce jak również w innych krajach UE (np. [geoportal.gov.pl](http://geoportal.gov.pl), [geoserwis.gdos.gov.pl](http://geoserwis.gdos.gov.pl), [inspire.gios.gov.pl](http://inspire.gios.gov.pl), [geo.stat.gov.pl](http://geo.stat.gov.pl)).

W ramach projektu udostępniono w sieci Internet następujące zbiory danych administracji morskiej:

- Strefy zamknięte dla żeglugi i rybołówstwa.
- Strefy niebezpieczne dla żeglugi i rybołówstwa (wraz z określeniem terminów uznania strefy za niebezpieczną).
- System rozgraniczenia ruchu statków.
- Ustanowione trasy przepływu i drogi morskie.
- Granice morskich wód wewnętrznych.
- Granica morza terytorialnego RP.
- Granica Wyłącznej Strefy Ekonomicznej RP.
- Granica morskiej strefy przyległej RP.
- Strefy bezpieczeństwa wokół sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń ustanowione przez urząd morski.
- Lokalizacja pozwoleń na inwestycje w polskich obszarach morskich.
- Osie podmorskich kabli i rurociągów.
- Wraki statków w polskich obszarach morskich oraz inne obiekty zabytkowe.
- Granice pasa nadbrzeżnego (pas techniczny i pas ochronny).
- Granice zakresu działania dyrektorów urzędów morskich.
- Granice portów i ich red.
- Granice przystani morskich, kotwiczowisk.
- Obiekty infrastruktury zapewniające dostęp do portów i przystani.
- Tory podejściowe.
- Kilometraż wybrzeża morskiego.
- Numeracja wejść na plażę.
- Plany ochrony przyrody Natura 2000 na obszarach morskich.
- Linia brzegu.
- Linia podstawowa.
- Graniczna linia ochrony – z rozporządzenia.
- Odcinki brzegu objęte programem ochrony brzegów morskich.
- Dane batymetryczne.
- Dane z systemu LIDAR.
- Ortofotomapy.



- Zgoda na wykorzystanie terenów położonych w granicach pasa technicznego do celów innych niż utrzymanie brzegu w stanie zgodnym z wymogami bezpieczeństwa i ochrony środowiska (art. 37 ust 1 ustawy o obszarach morskich i administracji morskiej RP).
- Zgoda na zwolnienie z zakazów określonych w art. 88 I Prawa wodnego (w brzmieniu obowiązującym do końca 2017 roku).
- Umowy użytkownika.
- Decyzje o trwałym zarządzie Wm (wody morskie).
- Decyzje o trwałym zarządzie łąd.
- Plan Urządzenia Lasu Urzędów Morskich.

Projekt pn. „System Informacji Przestrzennej Administracji Morskiej (SIPAM)” został dofinansowany przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Polska Cyfrowa 2014-2020 w ramach Działania 2.3 „Cyfrowa dostępność i użyteczność informacji sektora publicznego”, Poddziałania 2.3.1 „Cyfrowe udostępnienie informacji sektora publicznego ze źródeł administracji i zasobów nauki”.

#### Aktywność przedstawicieli Rzeczypospolitej Polskiej na forum międzynarodowym.

W 2020 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 2020 r. odbyły się dwa spotkania online MSEG MSP: 18-te w dniu 13 maja 2020 r. i 19-te w dniu 20 listopada 2020 r. W 2020 r. w ramach MSEG MSP została powołana grupa ekspertów do spraw danych do morskiego planowania przestrzennego (Technical Expert Group on MSP Data). 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 2020 roku odbyły się trzy spotkania online: w dniu 23 kwietnia 2020 roku dotyczące danych do MSP, w dniu 28 maja 2020 roku dotyczące harmonizacji terminologii i nazewnictwa danych wyjściowych MSP, w dniu 29 października 2020 roku – spotkanie poświęcone kontynuacji wcześniej rozpoczętych prac.

Celem grupy HELCOM-VASAB MSP WG jest koordynacja działań w regionie Morza Bałtyckiego oraz wypracowywanie wspólnych rozwiązań w zakresie opracowania spójnych transgranicznie, gwarantujących zachowanie podejścia ekosystemowego planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich. Grupa stanowi forum, na którym omawiane są także zagadnienia spójności planów dla Morza Bałtyckiego. Opracowanie takich planów jest realizacją regionalnych celów zawartych w Dyrektywie ustanawiającej ramy planowania przestrzennego obszarów morskich (2014/89/UE). W 2020 r. odbyły się trzy spotkania grupy w formule online: w dniach 1-2 kwietnia 2020 r., w dniu 18 czerwca 2020 r. oraz w dniach 12-13 listopada 2020 r.

W 2020 r. kontynuowała prace także podgrupa HELCOM-VASAB do spraw danych przestrzennych do morskiego planowania przestrzennego (MSP Data Expert Sub-Group). W 2020 r. w ramach MSP Data Expert Sub-Group odbyły się następujące posiedzenia: 13-te w dniach 11-12 lutego 2020 roku w Rydze (Łotwa) r. oraz 14-te online w dniach 16-17 września 2020 roku. Celem grupy jest wypracowanie rekomendacji w zakresie wymiany danych dotyczących morskiego planowania przestrzennego w odniesieniu do obszaru Morza Bałtyckiego.

## RYBOŁÓWSTWO I PRZETWÓRSTWO RYB W POLSCE.

Na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 października 2020 r. w sprawie przekształcenia Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi, z dniem 2 listopada 2020 r. włączono w struktury Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi działy rybołówstwo oraz pracowników obsługujących sprawy tego działu. Dział rybołówstwo wydzielony został ze struktur Ministerstwa Infrastruktury, do którego w dniu 6 października 2020 r. tymczasowo przeniesiony został dział rybołówstwo po reorganizacji rządu oraz likwidacji Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

### Prace nad projektem rozporządzenia o Europejskim Funduszu Morskim i Rybackim (EFMR) na lata 2021-2027.

Podczas przewodnictwa w 2020 r. Chorwacji oraz Niemiec w Radzie UE kontynuowane były prace nad projektem rozporządzenia o Europejskim Funduszu Morskim i Rybackim (EFMR) na lata 2021-2027. Polska aktywnie uczestniczyła w pracach nad projektem nowego rozporządzenia w ramach Grupy Roboczej ds. Wewnętrznej Polityki Rybołówstwa zgłaszając propozycje istotnych dla polskiego rybactwa zmian przepisów, m.in. w zakresie zwiększenia elastyczności funduszu oraz szerszego uwzględnienia podejścia regionalnego.

### Polityka rybołówstwa poza obszarem Morza Bałtyckiego.

W zakresie realizacji polityki rybołówstwa poza obszarem Morza Bałtyckiego najistotniejsze były prace związane z wnioskiem KE, Rozporządzenie Rady, ustalającym uprawnienia do połowów na rok 2021 w odniesieniu do niektórych stad ryb i grup stad ryb, mającym 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 15-16 grudnia 2020 r. Ze względu na trudne negocjacje umowy UE-Wielka Brytania, Rada UE przyjęła tymczasowe uprawnienia do połowów dla stad wspólnie eksploatowanych obowiązujących do dnia 31 marca 2021 r. Rozporządzenie w sprawie możliwości połowowych na rok 2021 w zakresie stad wspólnie dzielonych z Wielką Brytanią będzie podlegało ponownej dyskusji.

W dniu 24 grudnia 2020 r. doszło do porozumienia pomiędzy UE a Wielką Brytanią w zakresie umowy o wolnym handlu i współpracy, w tym także w dziedzinie rybołówstwa. W ramach Umowy oraz w okresie przejściowym, który ma trwać do dnia 30 czerwca 2026 r. każda ze Stron zgodziła się udzielić statkom drugiej Strony pełnego dostępu do swoich wód. Prowadzenie działalności połowowej floty unijnej, w tym polskiej, na wodach Wielkiej Brytanii wymagać będzie uzyskania autoryzacji/licencji od Wielkiej Brytanii dla unijnych statków rybackich do prowadzenia połowów na ich wodach. Podpisanie umowy z Wielką Brytanią umożliwi rozpoczęcie rozmów nad kolejnymi ważnymi umowami rybackimi, tj. z Norwegią i Wyspami Owczymi.

Prace toczyły się również w odniesieniu do wniosku KE, dotyczącego rozporządzenia Rady ustanawiającego na lata 2021 i 2022 uprawnienia do połowów dla unijnych statków rybackich w odniesieniu do niektórych stad ryb głębokowodnych. Wiele stad głębinowych również zarządzanych było wspólnie z Wielką Brytanią. Brak porozumienia pomiędzy UE a Wielką Brytanią spowodował konieczność znalezienia rozwiązania pozwalającego na przyjęcie TAC na 2021 rok. Dyskusja zakończyła się uzgodnieniem konieczności ustalenia tymczasowego TAC (na okres od stycznia do marca 2021 r.) dla stad wspólnie eksploatowanych z Wielką Brytanią. Ostateczne ustalenia odbyły się w dniach 15-16 grudnia 2020 r. podczas Rady Ministrów UE ds. Rolnictwa i Rybołówstwa, na której także przy zaangażowaniu Polski przyjęto porozumienie polityczne ustalające na lata 2021 i 2022 uprawnienia do połowów dla unijnych statków rybackich, dotyczące niektórych stad ryb głębinowych.

### 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 2020 r. polska flota bałtycka liczyła łącznie 821 statki rybackie

o łącznej zdolności połowowej 15 981,63 GT i 62 971,51 kW. Z kolei polska flota dalekomorska w tym samym czasie liczyła 2 statki rybackie o łącznej zdolności połowowej 16 403,00 GT i 17 400,00 kW. Statki te operowały wyłącznie na wodach poza 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 przez ICES i STECF corocznie oceny stanu zasobów zawierają szeroką analizę stanu zasobów wykorzystywaną jako podstawę do przygotowania przez Komisję Europejską propozycji podziału TAC i kwot połowowych oraz długoterminowych propozycji na temat sposobów zrównoważonego zarządzania rybołówstwem na wodach europejskich. Kwoty połowowe są ustalane corocznie w drodze rozporządzenia Rady Unii Europejskiej, określającego możliwości połowowe odłowienia danych stad ryb na obszarze Morza Bałtyckiego.

Zgodnie z art. 2. i art. 3 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zarządzanie żywymi zasobami morza jest jedną z tych dziedzin, które leżą w wyłącznych kompetencjach Unii Europejskiej. Państwa Unii Europejskiej wspólnie korzystają z ekosystemów morskich, od których zależy sektor rybołówstwa. Działalność jednej floty wywiera zatem bezpośredni wpływ na przyszłe możliwości połowowe innych flot eksploatujących te same stada ryb i te same ekosystemy. Również handel produktami rybołówstwa jest wysoce zintegrowany. Polska, jak i pozostałe kraje UE, jest reprezentowana przez Komisję Europejską na forum organizacji międzynarodowych do spraw zarządzania rybołówstwem oraz regionalnych organizacji rybackich, jak również w dwustronnych umowach rybackich. Istotne jest zapewnienie odpowiedniego uwzględnienia interesów Polski w mandacie negocjacyjnym KE oraz reprezentowania interesów polskich przez KE na forum międzynarodowym.

Ogólne kwoty połowowe na Morzu Bałtyckim ustalone dla Polski przez Radę UE na 2020 rok określiło Rozporządzenie Rady (UE) 2019/1838 z dnia 30 października 2019 r. ustalające uprawnienia do połowów na 2020 rok w odniesieniu do niektórych stad ryb i grup stad ryb w Morzu Bałtyckim oraz zmieniające rozporządzenie (UE) 2019/124 w odniesieniu do uprawnień do połowów w innych wodach (Dz. Urz. UE L 281 z 31.10.2019, str. 1).

Poniższa tabela przedstawia wysokość ogólnych kwot połowowych dla UE i Polski na rok 2020:

Gatunek	Podobszary ICES	Kwota dla UE na rok 2020 (ton)	Ogólna kwota połowowa dla Polski na rok 2020 (ton)
Śledź	22-24	3150	410
Śledź	25-27,28.2, 29 i 32	153 384	38 215
Dorsz*	25-32	2000	529
Dorsz	22-24	3214	444
Gładzica	22-32	6894	1034
Łosoś**	22-31	86 575	5442
Szprot	22-32	210 147	61 697

\*kwota dorsza przeznaczona wyłącznie na przyłów – zakaz ukierunkowanych połowów

\*\*kwota łososia wyrażona w sztukach.

Krajowy podział ogólnych kwot połowowych na Morzu Bałtyckim na 2020 rok został zrealizowany w oparciu o przepisy ustawy z dnia 19 grudnia 2014 r. o rybołówstwie morskim (Dz. U. z 2022 r. poz. 540) oraz rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 15 lutego 2019 r. w sprawie szczegółowego sposobu podziału ogólnych kwot połowowych i dodatkowych kwot połowowych (Dz. U. poz. 370 i 2492, z 2020 r. poz. 2284 oraz z 2021 r. poz. 6 i 2339) w brzmieniu po nowelizacji dokonanej rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 19 grudnia 2019 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie szczegółowego sposobu podziału ogólnych kwot połowowych i dodatkowych kwot połowowych (Dz. U. poz. 2492).

### Działania w ramach Porozumienia o ochronie małych waleni ASCOBANS.

Pod nadzorem Ministerstwa Klimatu i Środowiska jako resortu wiodącego przedstawiciele Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, a od grudnia 2020 r. Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi biorą udział w spotkaniach ASCOBANS (Porozumienie o ochronie małych waleni Bałtyku, Północno-Wschodniego Atlantyku, Morza Północnego i Irlandzkiego) zajmującego się ochroną małych waleni, zwłaszcza w zakresie zagadnień dotyczących przypadkowego połowu małych waleni w sieci rybackie.

Ponadto, ASCOBANS analizuje i poszukuje rozwiązań w odniesieniu do ograniczania oddziaływania człowieka na małe walenie, zarówno od strony rybołówstwa (przyłów w sieci i zanieczyszczenie morza utraconymi narzędziami połowowymi), jak i transportu morskiego (zanieczyszczenie i hałas) czy turystyki (hałas, zanieczyszczenie morza). W 2020 r. przedstawiciele Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej brali aktywny udział we wszystkich najważniejszych spotkaniach Porozumienia odbywających się online, w tym w 16. Posiedzeniu grupy JASTARNIA w dniach 8-9 czerwca 2020 r. (grupa skupiająca się na ochronie małych waleni – morświnów w obszarze Morza Bałtyckiego) oraz 9. Spotkaniu Stron ASCOBANS AC w dniach 7-11 września 2020 r.

### Przetwórstwo ryb w Polsce w 2020 r.

Na koniec października 2020 r. przetwórstwem ryb w kraju zajmowało się 240 zakładów (z czego 12 podmiotów miało zawieszoną działalność), które były dopuszczone do handlu wewnątrz Wspólnoty. Wielkość i wartość produkcji przetwórstwa rybnego systematycznie zwiększała się w ostatnich latach. W 2020 r. zakłady przetwórstwa rybnego wyprodukowały 615,8 tys. ton ryb i produktów rybnych o wartości blisko 1,4 mld zł, tj. o 13% więcej niż w 2019 r. W strukturze produkcji dominowały ryby przetworzone lub zakonserwowane (279,5 tys. ton), filety świeże i mrożone (144,8 tys. ton) oraz ryby wędzone (98,0 tys. ton). Sytuacja ekonomiczno-finansowa zakładów rybnych w 2020 r. polepszyła się, o czym świadczy wyższy o ponad 65% osiągnięty wynik finansowy, czy poprawa wszystkich wskaźników rentowności. Zakłady przetwórcze zatrudniały ok. 16,8 tys. osób.

### Konsumpcja ryb w Polsce w 2020 r.

Spożycie ryb i owoców morza w Polsce w 2020 r. oszacowano na poziomie 13,33 kg/osobę. Oznacza to, że w porównaniu do roku 2019 r. spożycie zwiększyło się o blisko 2%. Najchętniej spożywane gatunki ryb to: śledź (2,73 kg/osobę), mintaj (2,04 kg/osobę) oraz makrela (1,16 kg/osobę).

### Popularyzacja produktów rybnych wśród konsumentów.

W 2020 r. wystąpienie pandemii COVID-19 mocno wpłynęło na komunikację marketingową. Wiele krajowych i międzynarodowych branżowych wydarzeń zostało odwołanych. Z uwagi na problemy i ograniczenia związane z pandemią w 2020 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.

## Wspieranie organizacji producenckich.

W końcu 2020 r. funkcjonowało 16 uznanych organizacji producentów produktów rybołówstwa i akwakultury oraz jedna uznana organizacja międzybranżowa. Uznane organizacje producentów w 2020 roku realizowały zatwierdzone plany produkcji i obrotu, zgodnie z art. 30 ustawy z dnia 5 grudnia 2008 r. o organizacji rynku rybnego. W 2020 r. zatwierdzono sprawozdania z wykonania przedmiotowych planów za 2019 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 „Rybnactwo i Morze”, a zatwierdzone sprawozdania do rozliczenia przyznanego wsparcia.

## Wymiana handlowa w 2020 r.

Mimo problemów związanych z pandemią i ograniczeniami z tym związanymi utrzymano tendencje wzrostowe eksportu produktów rybołówstwa z Polski. W 2020 r. wysłano za granicę 591,3 tys. ton ryb i ich przetworów. Wartość eksportu wyniosła 2 437,1 mln euro, co oznacza wzrost o ponad 136 mln euro w stosunku do roku 2019. Według grup towarowych eksportowano głównie przetwory i konserwy z ryb oraz kawior (161,1 tys. ton), jak również produkty niekonsumpcyjne (136,8 tys. ton). Pod względem wartości dominowały filety i mięso rybne, ryby wędzone, jak również konserwy z ryb oraz kawior. Eksportowano przede wszystkim łososie (wędzone), śledzie i mintaje. Głównymi rynkami zbytu były kraje UE, głównie Niemcy, Francja, Włochy, Dania.

Import ryb i przetworów rybnych w 2020 r. wyniósł 651,6 tys. ton o wartości 2303,5 mln euro. W strukturze ilościowej importu dominowały produkty o niewielkim stopniu przetworzenia, które w zdecydowanej większości kierowane były do krajowych przetwórni (ryby świeże, chłodzone, mrożone oraz filety i mięso z ryb). Sprowadzano głównie ryby morskie: łososie, śledzie, makrele, mintaje i dorsze. Więcej niż przed rokiem sprowadzono m.in. łososi, dorszy, mintajów, tuńczyków, a mniej śledzi, makreli, czarniaków, morszczuków oraz pstrąga i troci. Najwięcej ryb Polska importowała z Norwegii, Szwecji, Niemiec, Rosji i Chin.

## TURYSTYKA W REGIONACH NADMORSKICH.

### Działalność turystyczna w obszarach nadmorskich w 2020 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. km<sup>2</sup> (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), Główny, Gniwino, Pruszcz Gdański (gm. wiejska), Cedry Wielkie, Koszalin (gm. miejska) i Sianów (gm. miejsko-wiejska) zostały uznane za nadmorskie po rozważeniu ich lokalizacji w odniesieniu do brzegu

morza. Obszary nadmorskie i górskie zajmują w Polsce niecałe 10% powierzchni, jednak na ich terenie skoncentrowana jest niemal połowa (47%) krajowej turystycznej bazy noclegowej; dotyczy to zarówno obiektów, jak i miejsc noclegowych.

Wg danych Głównego Urzędu Statystycznego<sup>5</sup> w 2020 r. na obszarach nadmorskich funkcjonowały 2 502 turystyczne obiekty noclegowe, które stanowiły 24,3% ogółu obiektów w kraju. W porównaniu z rokiem poprzednim liczba obiektów noclegowych na obszarach nadmorskich była mniejsza o 198, tj. o 7,3%. Baza noclegowa na obszarach nadmorskich ma charakter typowo sezonowy, znajduje się tu ponad połowa (56%) wszystkich obiektów sezonowych działających w Polsce. Najliczniejszą grupę obiektów tworzyły pokoje gościnne – 967, które stanowiły niemal 40% wszystkich obiektów działających na obszarach nadmorskich. Drugim rodzajem obiektów pod względem liczebności były ośrodki wczasowe – 492 (20%), a poza wymienionymi baza noclegowa obejmowała jeszcze m.in. 231 zespołów domków turystycznych, 225 hoteli, 154 inne obiekty hotelowe, 86 kempingów i pól biwakowych, 85 pensjonatów oraz 54 ośrodki szkoleniowo-wypoczynkowe. W końcu lipca 2020 r. turystyczne obiekty noclegowe położone w gminach nadmorskich dysponowały 218,5 tys. miejsc noclegowych, które stanowiły 28,2% wszystkich miejsc w obiektach noclegowych w Polsce. W odniesieniu do roku poprzedniego liczba miejsc noclegowych na wymienionych obszarach była mniejsza odpowiednio o 3,2% (7,3 tys.) i 2,5% (3,7 tys.).

Wskaźnik gęstości bazy noclegowej w 2020 r. na obszarach nadmorskich wyniósł 28 miejsc na 1 km<sup>2</sup>. Na obszarach nadmorskich największą liczbę miejsc noclegowych oferowały ośrodki wczasowe – 73,8 tys. (tj. 33,8% ogółu miejsc na tym terenie), hotele – 35,3 tys. (16,2%) oraz pokoje gościnne – 24,8 tys. (11,4%). Wśród pozostałych rodzajów obiektów, po ok. 12 – 15 tys. miejsc było przygotowanych dla turystów w zespołach domków turystycznych, na kempingach, w innych obiektach hotelowych oraz zakładach uzdrowiskowych.

Wg danych GUS w 2020 r. w obiektach zlokalizowanych na obszarach nadmorskich przebywało 3,4 mln turystów, czyli 18,8% nocujących w obiektach turystycznych na terenie całego kraju. W porównaniu z rokiem poprzednim liczba turystów była mniejsza o 1,9 mln, tj. o 36,6%. Na każde 1000 osób mieszkających na tych terenach przypadało średnio 2 114 turystów.

Zdecydowana większość turystów, bo 1,4 mln (42,5%) korzystała z noclegów w hotelach. Duża liczba turystów wybrała pobyt w ośrodkach wczasowych – 648,3 tys. i innych obiektach hotelowych – 317,8 tys. W zakładach uzdrowiskowych przebywało 194,7 tys. osób, a z pobytu w pokojach gościnnych lub kwaterach prywatnych skorzystało 223,0 tys. turystów. W porównaniu z 2019 r. w najmniejszym stopniu spadła liczba turystów nocujących w zespołach domków turystycznych (o niecałe 5%) oraz pensjonatach i kwaterach prywatnych (po 27%), a najbardziej w schroniskach (o ok. 70%).

Wśród ogółu korzystających w 2020 r. z noclegów w turystycznych obiektach noclegowych 84,4% (2,8 mln) stanowili turyści krajowi, a 15,6% (523,6 tys.) – turyści zagraniczni. W odniesieniu do 2019 r. liczba turystów krajowych była mniejsza o 29,5%, a turystów zagranicznych – o 58,9%.

Podobnie jak w latach poprzednich, szczyt sezonu turystycznego przypadł na miesiące letnie.

W 2020 r. w lipcu i sierpniu w turystycznych obiektach noclegowych położonych na obszarach nadmorskich przebywało łącznie 1,5 mln turystów (698,5 tys. w lipcu oraz 833,4 tys. w sierpniu). Stanowili oni łącznie 45,6% ogółu turystów przebywających w ciągu roku na tym obszarze – dla porównania w 2019 r. odsetek korzystających z obiektów noclegowych w wymienionych miesiącach wyniósł 33,8%. Liczba udzielonych noclegów wyniosła 7,3 mln, co oznacza, że średnia długość pobytu turysty na obszarach nadmorskich w czasie wakacji wyniosła ok. 6 dni.

Stopień wykorzystania miejsc noclegowych w obiektach położonych na obszarach nadmorskich w 2020 r. wyniósł 36,5% i był o 9,7% wyższy od średniej dla kraju, lecz o 13,9% niższy w porównaniu z 2019 rokiem. Wprowadzane w 2020 r. ograniczenia spowodowane epidemią COVID-19 miały znaczący wpływ na poziom wykorzystania turystycznych obiektów noclegowych w poszczególnych miesiącach.

---

<sup>5</sup> Główny Urząd Statystyczny, Turystyka w 2020 roku, Warszawa, Rzeszów 2021, str. 55.

Wpływ tych ograniczeń był najbardziej widoczny w kwietniu oraz listopadzie i grudniu, kiedy większość obiektów nie prowadziła działalności noclegowej lub z noclegów mogły korzystać tylko niektóre kategorie turystów.

Liczba turystów przebywających w kwietniu w obiektach noclegowych zarówno na obszarach nadmorskich, jak i górskich nie przekraczała 10 tys., podczas gdy w analogicznym okresie 2019 r. przewyższała 300 tys. osób. W listopadzie i grudniu 2020 r. liczba turystów wahała się od 44 tys. (na obszarach nadmorskich w grudniu) do 81 tys. (na obszarach górskich w listopadzie) i w odniesieniu do analogicznych okresów roku poprzedniego była niższa o ok. 80%.

### Działania Głównego Inspektora Sanitarnego i organów Państwowej Inspekcji Sanitarnej.

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

- nadzoru sanitarnego nad jednostkami pływającymi o polskiej i obcej przynależności:
  - łącznie przeprowadzono 643 kontroli jednostek w celu wydania Świadectwa Zwolnienia Statku z Zabiegów Sanitarnych (Ship Sanitation Control Exemption Certificate - SSCEC). Wydano taką samą liczbę certyfikatów;
  - łącznie przeprowadzono 55 kontroli punktów medycznych na jednostkach o obcej przynależności celem wydania Certyfikatu Medycznego (Medical Certificate) dotyczącego spełnienia minimalnych wymagań w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w celu zapewnienia wyższego poziomu leczenia na jednostkach pływających. Wydano taką samą liczbę certyfikatów;
  - łącznie przeprowadzono 9 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 1132 kontroli;
- nadzoru sanitarnego nad jednostkami pływającymi (promy pasażerskie, rekreacyjne i turystyczne) o polskiej przynależności odbywających rejsy po morskich wodach terytorialnych RP oraz morskich wodach wewnętrznych obejmujących polskie porty - łącznie przeprowadzono 607 kontroli;
- nadzoru nad wszelkimi zabiegami dezynfekcyjnymi, dezynsekcyjnymi i deratyzacyjnymi wykonywanymi na terenie obiektów portowych i na statkach;
- wykonywania obowiązków wynikających z międzynarodowych przepisów zdrowotnych i konwencji międzynarodowych ratyfikowanych przez Polskę, w tym wykonywanie szczepień ochronnych wymaganych w ruchu międzynarodowym. Łączna liczba wykonanych szczepień w 2020 roku to 351:
  - w Granicznej Stacji Sanitarno-Epidemiologicznej w Szczecinie prowadzony jest jeden z nielicznych w kraju - referencyjny punkt szczepień ochronnych dla marynarzy oraz osób podróżujących do wszystkich krajów świata. Liczba szczepień w 2020 roku to 351;
  - poradnictwa z zakresu medycyny podróży i szczepień obowiązkowych i zalecanych oraz profilaktyki chorób zakaźnych i pasożytniczych:
- w 2020 roku udzielono 431 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 2020 roku pobrano 332 próbki wody pitnej ze zbiorników statków morskich, jednostek żeglugi śródlądowej oraz infrastruktury portowej do badań mikrobiologicznych);

- uczestniczenia w dopuszczeniu do użytku statków morskich;
- uzgadniania lub opiniowania dokumentacji projektowej pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych dotyczących budowy oraz zmiany sposobu użytkowania statków morskich, a także związane z przeprowadzaniem oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

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 kąpieli (Dz. U. poz. 255). Jakość wody w kąpieliskach jest oceniana przez organy Państwowej Inspekcji Sanitarnej w zakresie parametrów implementowanych do przepisów krajowych zgodnie z Dyrektywą 2006/7/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lutego 2006 r. dotyczącą zarządzania jakością wody w kąpieliskach i uchylającą dyrektywę 76/160/WE (Dz. U. UE L 64 z 04.03.2006, str. 37, z późn. zm.).

Prowadzone badania jakości wody zgodnie z przepisami załącznika nr 1 do Rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 17 stycznia 2019 r., obejmują dwa parametry mikrobiologiczne świadczące o zanieczyszczeniu kałowym wody, tj. *Escherichia coli* i enterokoki. Bakterie te stanowią potencjalnie największe ryzyko zdrowotne dla osób kąpiących się. Dla wszystkich kąpielisk wyznaczonych w sezonie kąpielowym w 2019 r. wydawane były oceny o bieżącej jakości wody w kąpielisku. W przypadku przekroczeń dopuszczalnych wartości ww. parametrów, wydawany jest zakaz kąpieli. Przywrócenie możliwości bezpiecznego kąpienia następuje po wykonaniu kolejnego badania wody, które potwierdzi brak przekroczeń. W sezonie kąpielowym w 2020 r. na 166 kąpieliska morskie dla 3 wydano ocenę bieżącą o nieprzydatności wody do kąpieli 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 2020 r. na 166 kąpieliska morskie dla 34 wydawana była ocena bieżąca o nieprzydatności wody do kąpieli z uwagi na wystąpienie masowego zakwitów 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 2020 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. Ponadto w związku z epidemią SARS-CoV-2 Główny Inspektor Sanitarny opracował dokument pn. „Zalecenia dla kąpielisk i miejsc okazjonalnie wykorzystywanych do kąpieli w trakcie epidemii SARS-CoV-2 w Polsce”, który również został opublikowany na ww. stronie internetowej.

#### Działania związane z ochroną podwodnego dziedzictwa kulturowego.

W dniu 27 października 2020 r. Sejm Rzeczypospolitej Polskiej wyraził zgodę na ratyfikację Konwencji UNESCO z dnia 2 listopada 2001 r. o Ochronie Podwodnego Dziedzictwa Kulturowego. Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego rozpoczęło prace nad powierzeniem roli koordynatora ds. realizacji powyższej Konwencji Narodowemu Muzeum Morskiemu w Gdańsku.

W dniu 26 lutego 2020 r. podczas piątego posiedzenia Rady Ochrony Dziedzictwa Archeologicznego (RODA), pełniącego rolę ciała o charakterze opiniodawczo-doradczym Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego w odniesieniu do ważnych zagadnień związanych z archeologią, powołano zespół roboczy do spraw opracowania standardów archeologicznych badań podwodnych. Członkowie Rady uznali za niezbędne uzupełnienie wytycznych Generalnego Konserwatora Zabytków w zakresie standardów prowadzenia badań archeologicznych o standardy dotyczące badań podwodnych. Będą one podstawą do podejmowania dalszych prac w dziedzinie ochrony tej kategorii dziedzictwa kulturowego. Do składu zespołu powołano zarówno osoby z RODA, jak i spoza niej, a jego sekretarzem został przedstawiciel Narodowego Instytutu Dziedzictwa. Dyrektorzy urzędów morskich otrzymali prośbę o wytypowanie przedstawicieli do udziału w pracach ww. zespołu. Ponadto w lutym 2020 r. dyrektorom urzędów morskich przekazano wytyczne Generalnego Konserwatora Zabytków w zakresie postępowania wojewódzkich konserwatorów zabytków w związku z działalnością na terenie kraju amerykańskiej agencji rządowej Defense POW/MIA Accounting Agency, która zajmuje się poszukiwaniem szczątków żołnierzy amerykańskich poległych podczas konfliktów zbrojnych. Działania te związane są przede wszystkim z poszukiwaniami miejsc katastrof samolotów Sił Powietrznych Armii Stanów Zjednoczonych zestrzelonych na terenie dzisiejszej Polski w trakcie II wojny światowej, w tym również nad polskimi obszarami morskimi.

W 2020 r. wykonywano również działania, podobnie jak w latach poprzednich, wynikające z przepisu art. 37e ust. 1 pkt 8c ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, dotyczące udziału MKiDN w pracach nad planami zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich i wód wewnętrznych Rzeczypospolitej Polskiej. W roku 2020 były to kolejno:

- projekt planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych dla portu morskiego w Łebie, opiniowany negatywnie pismem z 28.02.2020 r.;
- projekt planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych dla portu morskiego w Rowach, opiniowany negatywnie pismem z 28.02.2020 r.;
- projektu planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych dla portu morskiego w Ustce, opiniowany negatywnie pismem z 28.02.2020 r.;
- projekt planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych dla portu morskiego w Kołobrzegu, uzgodniony pismem z 19.05.2020 r.;
- projekt planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych dla portu morskiego w Dźwirzynie, uzgodniony pismem z dnia 19.05.2020 r.;
- projekt planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych dla portu morskiego w Darłowie, opiniowany negatywnie pismem z 25.06.2020 r.;
- projekt planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych portu morskiego w Policach, opiniowany negatywnie pismem z 20.11.2020 r.

Wyrażono także wstępne uwagi dotyczące koncepcji planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich dla:

- projektu planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich dla części Zatoki Gdańskiej;
- projektu planu zagospodarowania morskich wód wewnętrznych w granicach portu morskiego w Mrzeżynie;
- projektu planu zagospodarowania przestrzennego akwenów portu morskiego w Gdyni;
- projektu planu zagospodarowania przestrzennego akwenów portu morskiego w Helu;
- projektu planu zagospodarowania przestrzennego akwenów portu morskiego we Władysławowie;
- projektu planu zagospodarowania przestrzennego akwenów portu morskiego w Gdańsku.

Minister właściwy do spraw kultury i ochrony dziedzictwa narodowego wydawał również w formie postanowień liczne opinie w trybie art. 23 ust. 2 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, jak również na wnioski składane przez dyrektorów urzędów morskich w trybie art. 26 ust. 2 ww. ustawy, dotyczące poszczególnych inwestycji morskich i liniowych realizowanych na obszarach morskich RP.

### Działania Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

Realizacją polityki morskiej RP w zakresie ochrony morskiego dziedzictwa kulturowego zajmuje się przede wszystkim Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku (NMM), będące państwową instytucją kultury, działającą na podstawie statutu nadanego przez jego organizatora - Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego. Do głównych zadań NMM należy upowszechnianie wiedzy w dziedzinie muzealnictwa morskiego przez ukazywanie działalności społeczeństw na morzach i oceanach oraz wodach śródlądowych, ze szczególnym uwzględnieniem tradycji morskich Rzeczypospolitej Polskiej, polskiej techniki morskiej, a także krzewienie wartości artystycznych i estetycznych oraz ochrona kulturowego dziedzictwa morskiego.

Misją Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku jest ochrona kulturowego i technicznego dziedzictwa morskiego realizowana poprzez gromadzenie i zabezpieczanie zabytków związanych ze szkutnictwem, okrętownictwem, żeglugą rzeczną i morską, rybołówstwem, żeglarstwem, militarystką i edukacją morską oraz upowszechnianie wiedzy o nich, a także o morskiej historii Polski i jej gospodarce na przestrzeni dziejów.

W 2020 r. Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku działając na mocy porozumienia z dnia 30 września 2005 r. w sprawie prowadzenia spraw z zakresu właściwości Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Gdańsku (Dz. U. Woj. Pom. Nr 105 poz. 2112) wydawało uzgodnienia pozwoleń Urzędu Morskiego w Gdyni i Słupsku na prowadzenie badań archeologicznych oraz pozwoleń wydawanych na przeszukiwanie wraku statku, a także wydawało opinie archeologiczne dotyczące inwestycji planowanych na polskich obszarach morskich. Przedstawiciel NMM brał również udział w pracach Rady Ochrony Dziedzictwa Archeologicznego działającej przy Ministrze Kultury i Dziedzictwa Narodowego.

W 2020 r. Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku zakończyło projekt europejski pn. „BalticRIM - Baltic Sea Region Integrated Maritime Cultural Heritage Management” - zintegrowane zarządzanie dziedzictwem morskim w regionie Morza Bałtyckiego.

Dziedzictwo kulturowe Morza Bałtyckiego reprezentuje różnorodny i dobrze zachowany zbiór zabytków, co wynika między innymi ze specyficznych warunków środowiskowych łagodnie oddziałujących na drewniane konstrukcje wraków. Te zasoby kulturowe były dotychczas w niewielkim stopniu uwzględniane w planowaniu przestrzennym na Morzu Bałtyckim. Projekt BalticRIM miał na celu włączenie zarządzania dziedzictwem kulturowym do morskiego procesu planistycznego. BalticRIM miał na celu rozwijanie, testowanie i wdrażanie nowych rozwiązań planistycznych, innowacyjnych sposobów udziału społeczeństwa, jak również porównanie sektorowych koncepcji zarządzania zabytkami morskimi w całym obszarze Bałtyku. Komisja Europejska wybrała BalticRIM jako projekt w ramach Europejskiego Roku Dziedzictwa Kulturowego 2018.

Efektom trzyletnich prac jest między innymi opracowanie bazy danych <https://balticrimdataportal.eu> prezentującej morskie dziedzictwo kulturowe, opracowanie słownika pojęć związanych z MCH <http://dokuwiki.balticrim.eu>. Ponadto w celu sprawniejszej analizy danych dotyczących MCH opracowano szablony, które pozwalają gromadzić, analizować oraz prezentować różnorodne dane dotyczące morskiego i podwodnego dziedzictwa kulturowego w regionie Morza Bałtyckiego. Dotyczą one między innymi takich tematów jak podstawy prawne ochrony, zarządzanie morskim dziedzictwem kulturowym, czy oddziaływanie na środowisko i człowieka.

Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku jako obszar testowy w projekcie wskazało Zatokę Gdańską ze szczególnym uwzględnieniem Zatoki Puckiej. W wyniku przeprowadzonych prac NMM przygotowało oraz przekazało wnioski dotyczące obszarów ochrony podwodnego dziedzictwa kulturowego do projektu planu przestrzennego polskich obszarów morskich.

W 2020 r. Dział Badań Podwodnych Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku we współpracy z Komendą Wojewódzką Policji w Gdańsku wydobyl i przekazał do konserwacji dwa działa żelazne wydobyte w rejonie Zakrętu 5 Gwizdków w Porcie Gdańsk. W celu wyjaśnienia okoliczności wydobywania oraz stwierdzenia, czy w wyniku prac podczyszczeniowych prowadzonych w miejscu wydobywania działa zostały naruszone inne zabytki, Urząd Morski w Gdyni wykonał badania hydroakustyczne dna. Na ich podstawie we wrześniu 2020 r. zespół Działu Badań Podwodnych przeprowadził podwodną inwentaryzację widocznych na skanowaniu dna zabytkowych kaszyc drewnianych, stanowiących dolne partie konstrukcji falochronów chroniących najstarsze wejście do portu w Gdańsku w rejonie twierdzy Wisłoujście. Uzyskane datowania dendrochronologiczne pozwoliły określić wiek konstrukcji na schyłek XVI wieku i początek XVII wieku.

Ponadto Dział Badań Podwodnych NMM prowadził inspekcje terenowe wraków F33.14 i F33.15 z okolic wejścia do portu w Jastarni, fragmentu burty wraka wyrzuconej na plażę w Helu, stanowiska archeologicznego z epoki żelaza odsłoniętego w wydmie nadmorskiej na terenie rezerwatu w okolicy Hel Bór. Kontynuowano również archeologiczne badania podwodne na stanowisku średniowieczny port w Pucku, których celem było uzupełnienie datowań dla drewnianych konstrukcji portu.

W dniu 1 października 2020 roku w NMM otwarta została wystawa czasowa poświęcona 50-leciu archeologicznych badań podwodnych w Polsce. Na ekspozycji prezentowane są najciekawsze zabytki

archeologiczne wydobyte z dna Bałtyku na przestrzeni ostatnich dekad. Wystawa będzie czynna do końca 2021 roku. Ponadto Muzeum realizowało szereg zadań z obszaru konserwacji, nauki, promocji, edukacji i ochrony morskiego dziedzictwa kulturowego Polski.

## ZARZĄDZANIE MORSKIE.

### Zespół Trójstronny ds. żeglugi i rybołówstwa morskiego.

Zespół Trójstronny ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego działa od listopada 2002 r. i 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 2020 r. odbyły się dwa posiedzenia Zespołu. Na posiedzeniach poruszano kwestie związane z poziomem edukacji kadr morskich, finansowaniem praktyk studentów szkół i uczelni morskich, ubezpieczeniami społecznymi i podatkami marynarzy, a także z problemami z wymianą załóg w żegludze międzynarodowej, spowodowanymi pandemią Covid-19.

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

Zespół Trójstronny ds. prowadzenia dialogu społecznego w sektorze portów morskich został powołany uchwałą nr 59 z dnia 25 kwietnia 2018 r. na wniosek strony pracowników i strony pracodawców Rady Dialogu Społecznego przez Ministra Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej. Zespół z powodów organizacyjnych i merytorycznych, umiejscowiony jest przy ministrze właściwym ds. gospodarki morskiej, który 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 oraz 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 S.A., Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. W 2020 r. nie odbyło się żadne posiedzenie Zespołu.

## Zespół Trójstronny ds. przemysłu stoczniewego.

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 stoczniewym.

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 Stoczniewego wznowił działalność w dniu 8 kwietnia 2013 r. W 2020 r. nie odbyło się żadne posiedzenie Zespołu.

## Zakończenie

Dokument pt.: „Raport z realizacji polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej w 2020 r.” obejmuje podsumowanie najważniejszych działań administracji publicznej, uczelni, ośrodków naukowych oraz innych instytucji zaangażowanych w realizację polityki morskiej państwa. Raport prezentuje najistotniejsze wydarzenia oraz działania prowadzone na przełomie dwunastu miesięcy wpisujące się w kierunki priorytetowe określone w „Polityce morskiej RP do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)”.

Na stan gospodarki morskiej w 2020 roku znaczny wpływ miała pandemia Covid-19, która zmieniła całą gospodarkę globalną. Gospodarka morską 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 globalnym łańcuchu podaży.

W skali roku w polskich portach morskich spadły obroty ładunkowe, ruch pasażerów oraz liczba statków zawijających do nich. Według stanu na koniec 2020 r. morską flotą transportową liczyła mniej statków niż przed rokiem. Czas pandemii okazał się być szczególnie trudny dla przewozów kontenerowych. W 2020 r. większość międzynarodowych obrotów ładunkowych (66,7%) była zrealizowana w relacji z portami europejskimi. Obroty ładunkowe w portach morskich w 2020 r. wg danych Głównego Urzędu Statystycznego wyniosły 88,5 mln ton, tj. o 5,7% mniej niż w 2019 r. Spadek zaobserwowano w Gdańsku (o 10,9%), Świnoujściu (o 5,3%) oraz Policach (o 1,9%), wzrost obrotów odnotowano jedynie w Gdyni (o 3,3%), natomiast w Szczecinie ich wielkość pozostała na tym samym poziomie jak przed rokiem. Biorąc pod uwagę sytuację gospodarczą kraju oraz sytuację w handlu międzynarodowym, rok 2020 można uznać za dość trudny dla polskich portów morskich, jednak mimo tego polskie porty poradziły sobie z kryzysem. Po krótkookresowych spadkach odnotowywały one ponownie wzrosty, a niektóre nawet deklarowały kolejne rekordy obrotów.

Pomimo zmian strukturalnych i zniesienia z dniem 6 października 2020 r. Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz przejęcia jego kompetencji przez inne resorty (Ministerstwo Infrastruktury, Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi oraz Ministerstwo Klimatu i Środowiska) na szczeblu krajowym prowadzone były w sposób ciągły prace legislacyjne, w tym rozpoczęto 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. Celem zmian legislacyjnych na poziomie unijnym i krajowym jest zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska morskiego odpadami ze statków.

W 2020 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 sztabowych projektów w skali całego sektora morskiego w Polsce, tj. Budowa Portu Centralnego w Gdańsku, Budowa Portu Zewnętrznego w Gdyni oraz Budowa Terminala Kontenerowego w Świnoujściu. Wśród ważniejszych inwestycji, które toczyły się w 2020 r. była modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 metra realizowana przez Urząd Morski w Szczecinie, jak również Urząd Morski w Gdyni kontynuował prace związane z inwestycją „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską”.

Prowadzone były także prace związane z opracowaniem planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich. W ciągu kilku ostatnich lat administracja morską opracowała plan zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej, a następnie przyjęła plan zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich. Plan obejmuje swoim zakresem 97,5% powierzchni polskich obszarów morskich i jest podstawowym dokumentem planistycznym dla tych obszarów.

Na forum UE trwały prace na rzecz przedstawionego pod koniec 2019 r. Europejskiego Zielonego Ładu zawierającego plan działań umożliwiających bardziej efektywne wykorzystanie zasobów dzięki przejściu na czystą gospodarkę o obiegu zamkniętym, powstrzymaniu zmiany klimatu, przeciwdziałaniu utracie różnorodności biologicznej i zmniejszeniu poziomu zanieczyszczeń. Prezydencja chorwacka koncentrowała swoje działania w obszarze transportu na dalszej poprawie połączeń transportowych przy jednoczesnym uwzględnieniu potrzeby redukcji jej szkodliwego wpływu na środowisko oraz na kontynuacji rozwoju jednolitego europejskiego obszaru transportu (Single European Transport Area), zrównoważonej aktywności morskiej oraz digitalizacji i innowacji we wszystkich gałęziach transportu. Mając na uwadze dotychczasowe i zaplanowane działania UE na rzecz przeciwdziałania zmianom klimatycznym oraz wiodącej roli UE w przyjmowaniu międzynarodowych standardów ochrony środowiska, prezydencja chorwacka podkreślała znaczenie zrównoważonego sektora żeglugi oraz zainicjowała debatę na temat nowej strategii UE na rzecz konkurencyjnego i zrównoważonego sektora żeglugi, który będzie w stanie poradzić sobie z wyzwaniami na poziomie unijnym oraz globalnym.

Natomiast w ramach sprawowanej prezydencji w Radzie UE w II połowie 2020 r. Niemcy skoncentrowały swoje działania w obszarze transportu na kształtowaniu mobilności w Europie w bardziej nowoczesny, innowacyjny i przyjazny dla klimatu sposób. Celem prezydencji niemieckiej było opracowanie m.in. europejskiego planu w transporcie towarowym na wypadek kolejnych pandemii; nowego podejścia do mobilności (New Mobility Approach) jako nowej strategii innowacji skoncentrowanej na przyjaznym dla klimatu i innowacyjnym transporcie, cyfrowej transformacji oraz bezpieczeństwie i ochronie, przy jednoczesnym zaspokajaniu potrzeb transportowych obywateli Unii, stanowiącej odpowiedź na Komunikat KE „Europejski Zielony Ład” oraz wpływać na zapowiedzianą przez KE „Strategię na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności” (publikacja w IV kwartale 2020 r.); konkluzji Rady ws. zgodności z niezbędnymi przepisami dotyczącymi higieny i kontroli zakażeń w celu zapewnienia transgranicznego transportu pasażerskiego.