

Akceptuję:

RAPORT Z REALIZACJI POLITYKI MORSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ W 2024 ROKU

Warszawa, 2025 r.

Wstęp	3
Przyjęte akty prawne w 2024 roku	4
Realizacja priorytetowych zadań administracji morskiej	5
Realizacja inwestycji związanych z rozwojem infrastruktury drogowej	7
Realizacja inwestycji związanych z rozwojem infrastruktury kolejowej	9
Realizacja inwestycji związanych z rozwojem śródlądowych dróg wodnych	9
Rozwój nauki i badań morskich oraz kształcenie kadr	10
Ochrona środowiska morskiego	11
Działania w ramach współpracy w regionie Morza Bałtyckiego	16
Przemysł stoczniowy	16
Planowanie przestrzenne na morzu i lądzie	17
Zarządzanie morskie	19

Wstęp

„Raport z realizacji polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej” jest dokumentem sprawozdawczym przedstawiającym działania podejmowane w danym roku na rzecz realizacji polityki morskiej państwa w ujęciu międzyresortowym w powiązaniu ze zintegrowaną polityką morską UE. Raport jest przedstawiany przez właściwego ministra do spraw gospodarki morskiej.

Obok działań podejmowanych przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej integralną część raportu stanowią załączniki zawierające informacje przekazane przez resorty oraz jednostki podległe i nadzorowane, a także inne podmioty realizujące działania w obszarze polityki morskiej państwa.

Załącznik nr 1 – informacje resortów oraz jednostek podległych i nadzorowanych realizujących działania w zakresie polityki morskiej

Załącznik nr 2 – informacje zarządów portów morskich

Załącznik nr 3 – informacje instytucji podległych i nadzorowanych realizujących działania związane polityką morską

Załącznik nr 4 – informacje szkół wyższych realizujących działania związane z polityką morską

Przyjęte akty prawne w 2024 roku

1. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 10 kwietnia 2024 r. w sprawie granicy portu morskiego w Ustce (Dz. U. 2024 poz. 575)
2. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 10 kwietnia 2024 r. w sprawie inspekcji jachtu morskiego - Dz.U. 2024 r. poz. 642
3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 maja 2024 r. w sprawie utworzenia obwodów głosowania na polskich statkach morskich w wyborach do Parlamentu Europejskiego w Rzeczypospolitej Polskiej (Dz.U. poz. 819)
4. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 31 maja 2024 r. w sprawie przyjęcia planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych – port morski w Trzebieży (Dz.U. 2024 poz. 931)
5. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 31 maja 2024 r. w sprawie przyjęcia planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych – port morski w Szczecinie (Dz.U. 2024 poz. 1014)
6. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 lipca 2024 r. w sprawie szczegółowych warunków i sposobu wykonywania zadań poszukiwania i ratowania życia na morzu przez Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa oraz sposobu realizacji uprawnień członków ochotniczych drużyn ratowniczych (Dz.U. 2024 r. poz. 1048)
7. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 12 lipca 2024 r. w sprawie przyjęcia planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych – port morski w Darłowie (Dz. U. 2024 poz. 1173)
8. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 16 sierpnia 2024 r. w sprawie przyjęcia planu zagospodarowania przestrzennego dla części morza terytorialnego oraz morskich wód wewnętrznych – port morski w Świnoujściu (Dz. U. 2024 poz. 1337)
9. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 września 2024 r. w sprawie przyjęcia planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych – port morski w Elblągu (Dz. U. 2024 poz. 1594)
10. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 listopada 2024 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wykszolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz.U. poz. 1698).
11. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2024 r. w sprawie przyjęcia planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych – port morski w Policach (Dz. U. 2024 poz. 1800)
12. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 6 grudnia 2024 r. w sprawie przyjęcia planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych Zalewu Wiślanego (Dz. U. 2024 poz. 145)
13. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 6 grudnia 2024 r. w sprawie przyjęcia planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych – port morski w Ustce (Dz. U. 2024 poz. 57)
14. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 20 grudnia 2024 r. w sprawie przyjęcia planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych – port morski w Dziwnowie (Dz. U. 2024 poz. 54)

Realizacja priorytetowych zadań administracji morskiej

INFRASTRUKTURA DOSTĘPOWA OD STRONY MORZA

W roku 2024 r. administracja morska realizowała, wskazane poniżej, finansowane z budżetu państwa programy wieloletnie mające na celu budowę infrastruktury dostępowej oraz utrzymanie dróg wodnych zapewniających bezpieczny dostęp do portów morskich.

Budowa Drogi Wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską

Przedsięwzięcie realizowane jest w ramach Programu wieloletniego pn. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską na lata 2016 - 2023”, przyjętego w dniu 24 maja 2016 r. uchwałą nr 57/2016 Rady Ministrów, ponownie zmienioną w dniu 12 września 2024 r. uchwałą Rady Ministrów, która wprowadziła zmianę obejmującą uwzględnienie pogłębienia ostatniego 900 m odcinka toru wodnego do portu w Elblągu, alokację środków finansowych na ten cel w wysokości 33 mln zł oraz wydłużenie terminu realizacji Programu do 2026 r.

Budowa falochronu osłonowego w Porcie Gdańsk

Przedsięwzięcie realizowane jest w ramach Programu wieloletniego „Budowa falochronu osłonowego w Porcie Gdańsk”, przyjętego w dniu 13 kwietnia 2023 r. uchwałą nr 47/2023 Rady Ministrów (zmieniona uchwałą nr 23 Rady Ministrów z dnia 7 marca 2025 r.). Okres realizacji inwestycji zgodnie z programem wieloletnim to lata 2023 - 2027. Wartość programu 799 mln zł. Celem inwestycji jest budowa infrastruktury zapewniającej funkcjonowanie inwestycji polegającej na budowie jednostki regazyfikacyjnej skroplonego gazu ziemnego w Zatoce Gdańskiej wraz z infrastrukturą niezbędną do jej obsługi (zwany terminalem FSRU).

Budowa i rozbudowa infrastruktury dostępowej do portu w Świnoujściu w latach 2023-2029

Przedsięwzięcie realizowane jest w ramach Programu wieloletniego „Budowa i rozbudowa infrastruktury dostępowej do portu w Świnoujściu w latach 2023-2029” przyjętego w dniu 19 maja 2023 r. uchwałą nr 77/2023 Rady Ministrów (zmienioną uchwałą nr 137 Rady Ministrów z dnia 13 listopada 2024 r.). Wartość projektu: 10,26 mld zł, w tym dofinansowanie ze środków UE: 2,8 mld zł. Zakres Programu obejmuje:

- Utworzenie na akwenu żegludowym toru wodnego o głębokości 17,0 m i szerokości ok. 530 m, obejmującego odcinek długości ok. 70 km,
- Budowę falochronu o wstępnie planowanej długości około 3 600 m,
- Zakup pogłębiarki na potrzeby utrzymania parametrów torów podejściowych oraz toru wodnego Świnoujście-Szczecin.

Program wspierania inwestycji infrastrukturalnych w związku z realizacją kluczowych inwestycji w zakresie strategicznej infrastruktury energetycznej, w tym elektrowni jądrowej, w województwie pomorskim

Zakres inwestycji polega na budowie nowej stałej konstrukcji morskiej do rozładunku długości ok. 1100 m na potrzeby budowy i eksploatacji elektrowni jądrowej w lokalizacji Lubiatowo – Kopalino. Morski Terminal Rozładunkowy (Marine Off-Loading Facility - MOLF) będzie konstrukcją ażurową umożliwiającą ruch rumowiska, co ograniczy negatywne oddziaływanie na brzeg morski. Konstrukcja pomostu będzie dostosowana do przeładunku typu ro-ro i lo-lo. W zakres inwestycji wchodzi budowa fragmentu nowej drogi technicznej o długości do 20 m, umożliwiającej połączenie MOLF z planowaną drogą techniczną. Wartość inwestycji wynosi 907 mln zł, a zakończenie ma nastąpić w 2028 r.

Utrzymanie dróg wodnych w rejonie ujścia Odry w latach 2019-2028

Program został przyjęty uchwałą Rady Ministrów nr 204/2017 z dnia 12 grudnia 2017 r. Istotą programu wieloletniego jest zapewnienie finansowania na trwałe utrzymanie bezpiecznego dostępu do portów morskich rejonu ujścia Odry. Program ma charakter utrzymaniowy, a finansowany jest

ze środków publicznych ujętych corocznie w ustawie budżetowej w ramach części 21 - Gospodarka morska. Okres realizacji Programu: lata 2019-2028. Wartość Programu: 237 967 tys. zł.

INFRASTRUKTURA DLA MORSKIEJ ENERGETYKI WIATROWEJ realizowana w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększenia Odporności (KPO)

Budowa infrastruktury terminalowej offshore

W ramach Krajowego Planu Odbudowy przewidziano realizację inwestycji pn. B 2.2.3. Budowa infrastruktury terminalowej offshore, której celem jest ograniczenie ryzyka związanego z opóźnieniami w realizacji projektów morskich farm wiatrowych oraz zapewnienie właściwej eksploatacji i bezpieczeństwa farm. Całkowita alokacja na to działanie wynosi 366 mln EUR.

Inwestycja składa się z dwóch projektów:

1. Budowa nowego terminalu instalacyjnego offshore w Porcie Gdańsk

Pierwszy projekt obejmuje budowę nowego głębokowodnego terminalu przeznaczonego do instalacji morskich farm wiatrowych. Terminal będzie mieć co najmniej dwa nabrzeża: jedno dla statków obsługujących budowę morskich farm wiatrowych (ze stanowiskami do cumowania dla co najmniej dwóch statków typu jack-up) oraz jedno dla statków typu lo-lo i ro-ro dostarczających komponenty morskich farm wiatrowych.

2. Modernizacja i rozbudowa obiektów w portach w Łebie, Ustce i Darłowie przeznaczonych do serwisowania i obsługi morskich instalacji wiatrowych

Drugi projekt obejmuje przebudowę portów i dostępu do nich od strony morza (w tym modernizację falochronów). W portach w Łebie, Ustce i Darłowie prowadzone będą prace zmierzające do utworzenia trzech terminali serwisowych dla morskiej energetyki wiatrowej, które będą stanowić kluczową infrastrukturę obsługującą instalacje morskie. Inwestycja obejmie modernizację falochronów w porcie wewnętrznym w Ustce i pogłębienie toru wodnego. Roboty budowlane w Łebie będą obejmować przebudowę wejścia do portu. W ramach inwestycji w porcie Darłowo prace obejmą m.in. przebudowę falochronu, budowę ostrogi oraz prace budowlane i renowacyjne na nabrzeżach.

OCHRONA BRZEGÓW MORSKICH

Administracja morska, tj. Urząd Morski w Gdyni oraz Urząd Morski w Szczecinie, realizowała w roku 2024 r. szereg zadań związanych z ochroną brzegu morskiego oraz adaptacją do zmian klimatu finansowanych z budżetu państwa, jak i z funduszy europejskich.

Urząd Morski w Gdyni z budżetu państwa na realizację zadań w 2024 r. zaplanował 22 115 tys. zł, z czego zrealizowano zadania na kwotę 22 062 tys. zł. Były to następujące projekty:

- Sztuczne zasilanie brzegu w Gdańsku Górkach Zachodnich ok km 60,40 – 60,50, w Sopocie ok km 74,7 – 75,3, w rejonie Władysławowo - Jurata - kmH 0,0 - 23,5 oraz w rejonie miejscowości Ustka, Rowy
- Remont opaski brzegowej w Gdyni - km 83,5-85,3
- Remont umocnienia brzegowego w Jastrzębiej Górze - km 133,6-133,9, Jurata - Chałupy km H 46,4-71,5, Władysławowo-Jurata kmH0,0-23,5
- Przebudowa umocnienia brzegowego w Jastrzębiej Górze - km 134,4-134,5
- Remont odwodnienia opaski brzegowej w Rozewiu - km 130,95-131,45
- Wykonanie wjazdu technologicznego nr 23 w Jastrzębiej Górze
- Remont wjazdu technologicznego nr 2 w Rowach (km 217,5)
- Remont kładki na Cyplu Hel skim kmH 36,0-38,0
- Monitoring brzegów morskich - profile batymetryczne i ortofotomapa
- Badania dotyczące ustalenia aktualnego stanu brzegu morskiego - kontrola okresowa budowli ochrony brzegów morskich

Z udziałem środków Unii Europejskiej w roku 2024 Urząd Morski w Gdyni w zakresie adaptacji do zmian klimatu realizował działanie pn. Zabezpieczenie brzegów przed powodzią od strony wód Zatoki Gdańskiej.

Urząd Morski w Szczecinie z budżetu państwa na realizację zadań dotyczących ochrony brzegów morskich w 2024 r. zaplanował 18 135 tys. zł – kwota została wykorzystana w całości. Zrealizowano następujące działania:

- Budowa ostróg na odcinku brzegu morskiego w miejscowości Mrzeżyno w km 350,800-352,100 oraz Rogowo w km 348,250-349,050
- Wykonanie wielowariantowej koncepcji dla zadania pn.: „Przebudowa zabezpieczeń brzegu w miejscowości Wicie km 260,50-261,50”
- Sztuczne zasilanie w miejscowości: Wicie na odcinku wybrzeża km 260,690-261,190, Pobierowo na odcinku wybrzeża km 376,200-376,800; Kołobrzeg na odcinku wybrzeża km 329,810-329,945 oraz 330,155-330,310
- Skanowanie laserowe morskiej strefy brzegowej w granicach administracyjnych Urzędu Morskiego w Szczecinie (edycja 2024)
- Naprawa uszkodzonej skarpy wału przeciwsztormowego w Wicku Morskim z udziałem środków Unii Europejskiej w roku 2024 Urząd Morski w Szczecinie w zakresie adaptacji do zmian klimatu realizował następujące działania:
- Zapobieganie powodziom sztormowym na odcinku brzegu morskiego Podczele – Kołobrzeg poprzez wymianę grupy zniszczonych ostróg brzegowych
- Budowa i przebudowa ostróg brzegowych w celu zapobiegania powodziom sztormowym i zabezpieczenia brzegu morskiego przed negatywnymi wpływami Morza Bałtyckiego w km 345,56-352,1 na terenie gminy Trzebiatów
- Zapobieganie powodziom sztormowym na odcinkach brzegu morskiego pomiędzy m. Wicie a m. Pleśna poprzez wymianę zniszczonych grup ostróg brzegowych i budowę nowych
- Opracowanie projektów planów ochrony dla wybranych obszarów Natura 2000 nadzorowanych przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie
- Przegląd i aktualizacja map zagrożenia powodziowego i map ryzyka powodziowego od strony morza w tym morskich wód wewnętrznych we właściwości Urzędu Morskiego w Szczecinie
- Budowa i przebudowa ostróg brzegowych w celu zapobiegania powodziom sztormowym i zabezpieczenia brzegu morskiego przed negatywnymi wpływami morza Bałtyckiego w km 368,31 – 370,51 oraz 375,90 – 378,50 na terenie gminy Rewal.

Realizacja inwestycji związanych z rozwojem infrastruktury drogowej

Podstawowym działaniem Ministra Infrastruktury zwiększającym dostępność portów w zakresie infrastruktury drogowej jest budowa autostrad i dróg ekspresowych, która realizowana jest w ramach „Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)”. Drogami kluczowymi dla dostępu do portów jest autostrada A1 oraz drogi ekspresowe S3, S6, S7, S10, S11. W czerwcu 2024 r. oddano do ruchu ostatni, brakujący odcinek obwodnicy Koszalina i Sianowa w ciągu drogi ekspresowej S6. W lipcu oddano do użytku odcinek Bolków – Kamienna Góra (16,1 km) drogi ekspresowej S3. Trwała realizacja odcinków w ciągach wymienionych wyżej dróg ekspresowych S3, S6, S7, S10 i S11:

- S3, odcinek Świnoujście – Troszyn (ostatnie brakujące z całego ciągu drogi S3), dwa odcinki realizacyjne o łącznej długości 33 km, planowane oddanie do ruchu w 2025 roku
- S6 pomiędzy Koszalinem a Bożepolem Wielkim, odcinek: Koszalin – Słupsk (46,1 km) – planowane oddanie do ruchu w 2025 r., Słupsk – Bożepole Wielkie (71,8 km) – planowane oddanie do ruchu poszczególnych zadań w 2025 r. i 2026 r.
- S7, Obwodnica Metropolii Trójmiejskiej (38,5 km) – planowane oddanie do ruchu w 2025 r.

- S7, odcinek: Płońsk – Czosnów (34,6 km) – planowane oddanie do ruchu w 2025 r. i 2026 r. oraz Czosnów – Kiełpin (9,0 km) – planowane oddanie do ruchu w 2027 r.
- S10, w 2024 r. podpisano umowy na realizację siedmiu z ośmiu odcinków realizacyjnych z odcinka Szczecin - Piła o łącznej długości 109 km – planowane oddanie do ruchu w 2028 r.
- S11, odcinek Bobolice – Szczecinek Północ (24,4 km) – planowane oddanie do ruchu w 2026 r., odcinek Oborniki – Poznań (22,2 km) – planowane oddanie do ruchu w 2028 r.

Na etapie procedury przetargowej znajdował się odcinek drogi ekspresowej S6 Zachodnie Drogowe Obejście Szczecina (długość 48,9 km). Ogłoszenie postępowania przetargowego nastąpiło w grudniu 2024 r. Praktycznie cały odcinek drogi krajowej nr 22 w województwie pomorskim oraz wielkopolskim został skierowany do kompleksowej przebudowy/rozbudowy. Realizacja inwestycji umożliwi m.in. sprawne i bezpieczne przemieszczanie się pojazdów pomiędzy zachodnią częścią województwa pomorskiego a autostradą A1 w kierunku Gdańska jak również od granicy województwa pomorskiego w kierunku Jastrowia i dalej drogą krajową nr 11 do Piły w stronę Poznania oraz drogą krajową nr 10 do Wałcza w stronę Szczecina:

- odc. granica województwa wielkopolskiego – Jastrowie wraz ze skrzyżowaniem z drogą krajową nr 11 (w kierunku Piły) - długość odcinka: 14,955 km, realizacja robót budowlanych: 2023 – 2024 (zakończone);
- odc. granica województwa wielkopolskiego – Podgaje - długość odcinka: 12,024 km, planowane lata realizacji robót budowlanych: 2021 – 2026;
- odc. granica województwa pomorskiego – Buszkowo - długość odcinka: 3,032 km, realizacja robót budowlanych: 2022 – 2023 (zadanie zakończone);
- odc. Chojnice – Czersk - długość odcinka: 22,499 km, realizacja robót budowlanych: 2022 – 2025;
- odc. Czersk – Czarna Woda - długość odcinka: 10,37 km, planowane lata realizacji robót budowlanych: 2026 – 2029;
- odc. Czarna Woda – Zblewo - długość odcinka: 17,8 km, planowane lata realizacji robót budowlanych: 2026 – 2028;
- odc. Zblewo – Sucumin - długość odcinka: 6,06 km, planowane lata realizacji robót budowlanych: 2024 – 2026;
- odc. Starogard Gdański – Swarozyn - długość odcinka: 2,554 km, realizacja robót budowlanych: 2022 – 2023 (zakończone);
- odc. Czarlin – Knybawa – długość odcinka: 3,663 km, kontynuacja robót budowlanych: 2023 – 2024 (zakończone);
- odc. Knybawa – Gnojewo – długość odcinka: 5,632 km, realizacja robót budowlanych: 2022 – 2024 (zakończone);
- odc. Cisy - Malbork – długość odcinka: 1,417 km, lata realizacji: 2021-2022 (zakończone);
- odc. Malbork – Królewo – długość odcinka: 3,554 km, planowane lata realizacji robót budowlanych: 2027 – 2028;
- odc. Królewo – granica województwa – długość odcinka: 10,464 km, realizacja robót budowlanych: 2022 – 2025.

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

W przypadku Drogi Czerwonej w Gdyni realizacja inwestycji została podzielona na trzy odcinki realizacyjne:

- odcinek 1. Gdynia Chylonia – Trasa Kwiatkowskiego o długości ok. 5,5 km;
- odcinek 2. Trasa Kwiatkowskiego – węzeł Ofiar Grudnia 70 o długości ok. 2,4 km;
- odcinek 3. Węzeł Ofiar Grudnia 70 – Terminal Promowy o długości ok. 1,1 km.

Planowany okres realizacji to lata 2029-2032. W 2024 roku przedstawiono raport końcowy z akcji informacyjnej oraz odbyło się spotkanie Zespołu Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych celem rozpatrzenia Studium Komunikacyjnego.

W Gdańsku realizowano inwestycję „Budowa układu drogowego w obszarze Portu Północnego” dofinansowaną z Rządowego Funduszu Polski Ład: Programu Inwestycji Strategicznych, której celem jest przedłużenie ulicy Andruszkiewicza oraz budowa łącznika w formie wiaduktu zapewniającego skomunikowanie z Trasą Sucharskiego, a także łącznika Trasy Sucharskiego z ulicą Sucharskiego w ramach projektu tzw. „węzła dzielnicowego”. 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. Dostępność do portu w Świnoujściu zapewnia droga krajowa nr 3 – jednojezdniowa droga, w większości w klasie G. Budowa obu odcinków realizacyjnych drogi ekspresowej S3 Świnouście – Troszyn rozpoczęła się w roku 2022, a jej udośćępnienie nastąpi w połowie 2025 roku.

Realizacja inwestycji związanych z rozwojem infrastruktury kolejowej

Działania mające na celu wsparcie rozwoju transportu intermodalnego są elementem inwestycji E2.1.3 Projekty intermodalne w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO). Inwestycja polega na zwiększeniu przepustowości terminali intermodalnych do przeładunku towarów z ukierunkowaniem na terminale kolejowo-drogowe oraz dostawie taboru kolejowego. W maju 2024 roku został ogłoszony nabór wniosków z KPO na transport intermodalny, w ramach którego nastąpi wybór projektów związanych z przebudową terminali drogowo kolejowych zlokalizowanych na sieci TEN-T wraz z zakupem 200 sztuk taboru do przewozów intermodalnych. Lokalizacja inwestycji na sieci TEN-T przyczyni się do powstania sprawnego systemu transportu pozbawionego luk i wąskich gardeł, co bezpośrednio wpłynie na poprawę dostępu do portów od strony lądu. Inwestycje będą obejmować:

- budowę/przebudowę infrastruktury terminali intermodalnych, w tym infrastruktury dedykowanej;
- zakup/modernizację urządzeń do obsługi terminali intermodalnych;
- nabycie/udoskonalenie i wdrożenie systemów informatycznych do obsługi terminali intermodalnych oraz systemów telematycznych i satelitarnych związanych z transportem intermodalnym;
- zakup nowego/użytkowanego i zmodernizowanego zeroemisyjnego taboru kolejowego służącego do wykonywania transportu intermodalnego;
- nabycie nowego zeroemisyjnego taboru kolejowego służącego do wykonywania transportu intermodalnego.

Kwota przeznaczona na objęcie przedsięwzięć wsparciem w ramach konkursu wynosi 781 598 808 zł.

Realizacja inwestycji związanych z rozwojem śródlądowych dróg wodnych

Działania Ministerstwa Infrastruktury w zakresie rozwoju transportu wodnego śródlądowego koncentrują się na zapewnieniu bezpiecznej i nowoczesnej żeglugi śródlądowej gwarantującej efektywny transport, sprawną komunikację i wymianę informacji. Główne cele rozwojowe określone są w Krajowym Programie Żeglugowym do roku 2030 (KPŻ 2030) – podstawowym dokumencie planistycznym dla żeglugi śródlądowej.

W 2024 roku w ramach KPŻ 2030 zrealizowano następujące zadania:

- prowadzono prace nad Rewizją klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (kamień milowy 1a KPŻ) – uzyskano wpisy do wykazu prac Rady Ministrów dla projektów: rozporządzenia Rady Ministrów zmieniającego rozporządzenie w sprawie śródlądowych dróg wodnych oraz rozporządzenia Rady Ministrów zmieniającego rozporządzenie w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych;

- przeprowadzono procedurę strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla programu wieloletniego pn. „Zagospodarowanie środkowej Odry” (kamień milowy 3a oraz element realizacji kamienia milowego 3f);
- prowadzono prace dotyczące opracowania programu wieloletniego na rzecz rozwoju polskiego odcinka Międzynarodowej Drogi Wodnej E70 (kamień milowy 3c KPŻ);
- zakończono ewaluację funkcjonowania Funduszu Żeglugi Śródlądowej i rozpoczęto prace nad rozszerzeniem katalogu wsparcia finansowego dla armatorów (projekt ustawy o zmianie ustawy o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym oraz niektórych innych ustaw) –(kamień milowy 2e i 2f KPŻ);
- dodruk i dystrybucja przewodnika po śródlądowych drogach wodnych (nakład: 8 tys. egz. wersja PL, 2 tys. egz. wersja ang.) i broszury oznakowania nawigacyjnego (nakład: 8 tys. egz. wersja PL, 2 tys. egz. wersja ang.);
- przygotowanie, druk i dystrybucja informatora dla żeglarzy i armatorów jachtów (nakład: 8 tys. egz.) oraz broszury informacyjnej po kwalifikacjach zawodowych (nakład: 4 tys. egz.) dystrybucja publikacji do 35 instytucji na terenie Polski (kamień milowy 3g KPŻ);
- za pośrednictwem BGK udzielono kredytów preferencyjnych na zakup i remonty statków żeglugi śródlądowej ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej na łączną kwotę blisko 1 mln zł. (982 tys. zł). Ponadto udzielono refinansowania zakupów składników wyposażenia statków żeglugi śródlądowej na łączną kwotę blisko 50 tys. zł (49 310 zł).

Rozwój nauki i badań morskich oraz kształcenie kadr

Ministerstwo Infrastruktury na podstawie podpisanych umów z Politechniką Morską w Szczecinie (zgodnie z art. 60 ust. 1 ustawy z dnia 22 grudnia 2015 r. o Zintegrowanym Systemie Kwalifikacji (Dz. U. z 2024 r., poz. 1606) prowadziło stały nadzór nad procesem walidacji i certyfikacji w zakresie kwalifikacji wolnorynkowych:

- „Określanie stanu technicznego oraz wycena rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych” – instytucja certyfikująca: Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego;
- „Sporządzanie ocen i ekspertyz technicznych oraz wycen jednostek pływających przeznaczonych do sportu i rekreacji” – instytucja certyfikująca: Polski Związek Żeglarski.

W ramach utrzymywania wysokich standardów szkoleniowych marynarzy Ministerstwo Infrastruktury w 2024 r. przeprowadziło łącznie 34 audyty morskich jednostek edukacyjnych potwierdzając tym samym spełnianie międzynarodowych standardów określonych w Konwencji STCW oraz ustawie o bezpieczeństwie morskim w zakresie wyszkolenia marynarzy.

W 2024 r. powołano Zespół do spraw weryfikacji i aktualizacji ramowych programów szkoleń i przeszkoleń dla członków załóg statków morskich. Do głównych zadań Zespołu należy przegląd obowiązujących ramowych programów szkoleń i wymagań egzaminacyjnych oraz ramowych programów przeszkoleń dla członków załóg statków morskich w zakresie zgodności z postanowieniami Konwencji STCW, zidentyfikowania treści wymagających zmiany ze względu na zmieniające się otoczenie prawne i postęp technologiczny oraz przygotowanie propozycji nowych ramowych programów szkoleń.

Ponadto kontynuowano realizację programu wieloletniego pn. „Budowa Polskiego Ośrodka Szkoleniowego Ratownictwa Morskiego w Szczecinie”, przyjętego Uchwałą Rady Ministrów z dnia 6 kwietnia 2022 r. (M.P. poz. 441). W 2024 r. na wniosek Politechniki Morskiej w Szczecinie pełniącej funkcję inwestora, dokonano kolejnej zmiany ww. programu Uchwałą Rady Ministrów z dnia 13 listopada 2024 r. (M.P. poz. 978). Zmianie uległ m.in. okres realizacji inwestycji poprzez jego wydłużenie do dnia 31 grudnia 2026 r. oraz szacowana wartość inwestycji, która uległa zwiększeniu z kwoty 73 434 tys. zł. do kwoty 123 434 tys. zł. Niezmienny pozostaje cel realizacji przedmiotowego programu, tj. stworzenie nowoczesnego ośrodka naukowo-dydaktyczno-

szkoleniowego spełniającego wymogi efektywnego kształcenia praktycznego studentów oraz zapewniającego warunki do kształcenia wysoko wykwalifikowanych kadr na potrzeby gospodarki morskiej, żeglugi międzynarodowej i śródlądowej, transportu, ratownictwa, geodezji morskiej i lądowej.

Zespół Szkół Morskich im. E. Kwiatkowskiego w Świnoujściu kontynuował współpracę z Orlen Neptun Sp. z o.o. na podstawie podpisanego w dniu 7 października 2023 r. listu intencyjnego. W związku z realizowanym przez Grupę ORLEN projektem budowy terminala instalacyjnego morskich farm wiatrowych i zapotrzebowaniem na przyszłych pracowników, opracowano wykłady obejmujące zagadnienia organizacji transportu oraz przeładunków towarów gabarytowych, które są prowadzone przez Orlen Neptun Sp. z o.o. Zajęcia mają na celu przygotowanie uczniów do odbycia specjalistycznych szkoleń, a następnie do podjęcia pracy w prowadzonych przez Grupę ORLEN inwestycjach.

Przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury czynnie uczestniczyli w posiedzeniu podkomitetu ds. Czynnika Ludzkiego, Szkolenia Zawodowego i Obowiązków Wachtowych, Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) przygotowując się do Prezydencji w Radzie UE w pierwszym półroczu 2025 r. Prace podkomitetu obejmowały w głównej mierze tematy związane z kompleksowym przeglądem Konwencji STCW oraz rewizję i walidację kursów modelowych. Przedstawiciele MI uczestniczyli w pracach grupy roboczej ds. kompleksowego przeglądu Konwencji i Kodeksu STCW, która przygotowała listę konkretnych obszarów podlegających kompleksowemu przeglądowi, metodologię kompleksowego przeglądu, projekt planu działania dla kompleksowego przeglądu, rekomendacje dotyczące zwołania Międzysesyjnej Grupy Roboczej (ISWG) przed następnym posiedzeniem podkomitetu i projekt zakresu zadań ISWG.

Ochrona środowiska morskiego

W 2024 r. w Ministerstwie Infrastruktury zainicjowano prace nad projektem ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw, której zasadniczym celem jest wdrożenie odpowiednich instrumentów prawnych umożliwiających właściwą realizację wymogów określonych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady 2023/1805 z dnia 23 września 2023 r. w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz. Urz. UE L 234 z 22.09.2023, str. 48), zwanego dalej: „rozporządzeniem FuelEU Maritime” oraz rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/957 z dnia 10 maja 2023 r. zmieniającego rozporządzenie (UE) 2015/757 w celu włączenia transportu morskiego do unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji oraz monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dodatkowych gazów cieplarnianych i emisji z dodatkowych typów statków (Dz. Urz. UE L 130 z 16.05.2023, str. 105, z późn. zm.). Planowane zmiany legislacyjne obejmują również kwestie związane z rejestracją jachtów i innych jednostek pływających do 24 m, a także systemem gospodarowania odpadami ze statków.

. Główne założenia rozporządzenia FuelEU Maritime obejmują m.in. wdrożenie środków służących do stopniowego zmniejszania intensywności emisji gazów cieplarnianych z paliw stosowanych przez sektor żeglugi – o 2% do 2025 r., przy finalnym osiągnięciu pułapu 80% do 2050 r., wprowadzenie od 2030 r. obowiązku korzystania z zasilania energią elektryczną z lądu, a także wdrożenie odpowiedniego mechanizmu finansowania sektora morskiego na projekty wspierające proces dekarbonizacji transportu morskiego.

Ponadto w dniach 15-19 kwietnia 2024 r. odbyła się wizytacja Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) w Polsce poświęcona realizacji dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/883 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów ze statków, zmieniającej dyrektywę 2010/65/UE i uchylającej dyrektywę 2000/59/WE (dyrektywa PRF). Przedmiotem wizytacji EMSA była weryfikacja realizacji dyrektywy PRF oraz czterech rozporządzeń wykonawczych Komisji Europejskiej (dot. inspekcji na statkach, biernie poławianych odpadów, tzw. dostatecznej pojemności magazynowania odpadów oraz zrównoważonej gospodarki odpadami) przez

administrację morską RP oraz podmioty zarządzające portami lub przystaniamiorskimi w Polsce. Wizytacja EMSA była okazją do przedstawienia Polski jako państwa członkowskiego UE podejmującego wszelkie możliwe działania mające na celu maksymalizację efektywności spełniania wymogów środowiskowych określonych w prawie unijnym, jak i budowania bieżącej współpracy administracji morskiej RP z EMSA w ramach ogólnie pojętej tematyki ochrony środowiska morskiego przed zanieczyszczeniami ze statków.

Działania na rzecz ochrony środowiska morskiego na forum IMO

W 2024 r. Polska kontynuowała działania na rzecz ochrony środowiska morskiego na forum IMO poprzez zaangażowanie w prace w poniższych gremiach:

- Komitecie Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC)
- Podkomitetu ds. Reagowania i Zwalczania Zanieczyszczeń (PPR)

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

Polska kontynuowała także swoje działania na forum IMO w następujących posiedzeniach Komitetów i Podkomitetów IMO:

- Komitet Bezpieczeństwa Morskiego (MSC)
- Komitet ułatwień (FAL)
- Komitet ds. prawnych (LEG)
- Podkomitet ds. Systemów i Wyposażenia Statków (SSE)
- Podkomitet ds. Projektowania i Konstrukcji Statku (SDC)
- Podkomitet ds. Bezpieczeństwa Żeglugi, Komunikacji oraz Poszukiwań i Ratownictwa (NCSR)
- Podkomitet ds. Wdrażania Instrumentów IMO (III)
- Podkomitet ds. Przewozu Ładunków i Kontenerów (CCC)

Działania na rzecz ochrony środowiska morskiego na forum UE

W dniu 16.12.2024 r. opublikowana została Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/3101 z dnia 27 listopada 2024 r. w sprawie zmiany dyrektywy 2005/35/WE w odniesieniu do zanieczyszczeń pochodzących ze statków oraz w sprawie wprowadzenia kar administracyjnych za naruszenia. Celem dyrektywy jest włączenie do prawa UE międzynarodowych standardów dotyczących zanieczyszczeń pochodzących ze statków oraz zapewnienie, aby każde przedsiębiorstwo odpowiedzialne lub inna osoba prawna lub fizyczna odpowiedzialna za nielegalne zrzuty substancji zanieczyszczających podlegały skutecznym, proporcjonalnym i odstraszającym karom administracyjnym, co ma służyć poprawie bezpieczeństwa na morzu oraz lepszemu ochronie środowiska morskiego przed zanieczyszczeniami pochodzącymi ze statków.

W zmienionej dyrektywie rozszerzony został zakres przedmiotowy jej stosowania o wszystkie rodzaje zrzutów substancji zanieczyszczających do morza określone w Załącznikach: III (szkodliwe substancje przewożone w opakowaniach), IV (ścieki), V (odpady stałe) oraz VI (zanieczyszczenia powietrza) do Konwencji MARPOL - dotychczas nie objętych dyrektywą SSP, która wcześniej regulowała sankcje jedynie za nielegalne zrzuty ropy naftowej i szkodliwych substancji ciekłych (wymienionych w Załącznikach I-II do Konwencji MARPOL) ze statków do morza. W zmienionej dyrektywie usunięto przepisy karne.

Działania realizowane w ramach Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/WE ustanawiającej ramy działań Wspólnoty Europejskiej w dziedzinie polityki środowiska morskiego z dnia 17 czerwca 2008 r. (Dz. Urz. UE L 164 z 25.06.2008, str. 19, z późn. zm.) (Ramowa Dyrektywa w sprawie Strategii Morskiej - RSDM) mają na celu zachowanie dobrego stanu środowiska mórz europejskich przy jednoczesnym utrzymaniu ich zasobów oraz zapewnieniu możliwości korzystania z obszarów morskich. Realizacja RSDM wymaga zintegrowanego podejścia państw UE i odbywa się przy pomocy instrumentów ochrony środowiska, 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 programu ochrony wód morskich.

W zakresie wdrażania RSDM w 2024 r. kontynuowano proces legislacyjny mający na celu przyjęcie rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie przyjęcia Programu ochrony wód morskich. Rozporządzenie stanowi wykonanie upoważnienia zawartego w art. 161 ust. 11 Prawa wodnego (RSDM została transponowana do prawodawstwa polskiego przede wszystkim poprzez ustawę Prawo wodne), na podstawie którego Rada Ministrów przyjmuje program ochrony wód morskich w drodze rozporządzenia, kierując się potrzebą uwzględnienia stanowiska Komisji Europejskiej oraz powszechnym charakterem programu. Rozporządzenie jest wynikiem pierwszego przeglądu i aktualizacji programu ochrony wód morskich wykonanego na podstawie przepisów Prawa wodnego w II cyklu planistycznym wynikającym z RSDM. Projekt rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie przyjęcia Programu ochrony wód morskich został włączony do Wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów.

W 2024 r. przedstawiciele MI oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego – Wody Polskie (PGW WP) uczestniczyli w pracach grup roboczych takich jak: MSCG – (grupa koordynacyjna ds. strategii morskiej), WG DIKE – (grupa ds. wymiany danych i informacji), WG GES – (grupa ds. dobrego stanu środowiska), WG POMESA – (grupa ds. programów działań i analiz społeczno-ekonomicznych) oraz TG DATA (grupa techniczna dot. Dyrektywy Morskiej).

Działania w ramach Konwencji o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego

Polska aktywnie uczestniczyła w działaniach prowadzonych przez Komisję Ochrony Środowiska Bałtyku (Komisję Helsińską/HELCOM), wypełniając tym samym zobowiązania prawne w dziedzinie ochrony środowiska morskiego Morza Bałtyckiego. Za koordynację spraw związanych z członkostwem Polski w Komisji Helsińskiej odpowiada Krajowy Sekretariat ds. HELCOM w Polsce zlokalizowany w strukturach Ministerstwa Infrastruktury, natomiast Zastępca Dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej pełni funkcję Przewodniczącego Delegacji Polskiej w HELCOM. Funkcjonowanie HELCOM uwarunkowane było wprowadzoną w 2022 r. i nadal obowiązującą w 2024 r. „pauzą strategiczną”, zawieszającą wszystkie posiedzenia organów HELCOM oraz formacji roboczych z udziałem przedstawicieli Federacji Rosyjskiej w związku z trwającą agresją Federacji Rosyjskiej na Ukrainę. Spotkania HELCOM odbywały się w formie tzw. „nieoficjalnych sesji konsultacyjnych” bez uczestnictwa przedstawicieli Federacji Rosyjskiej (format H.9).

W 2024 r. główne prace HELCOM skupiały się na dalszym wdrażaniu działań w ramach zaktualizowanego Bałtyckiego Planu Działania (BSAP), przyjętego 20 października 2021 r. w Lubece. Jesienią 2024 r. rozpoczęto pierwszy przegląd stanu wdrażania działań w ramach BSAP. Działania te będą kontynuowane w latach 2025-2026, a wyniki przeglądu stanu wdrażania BSAP zostaną zaprezentowane podczas spotkania ministerialnego HELCOM w II połowie 2026 r. w Polsce.

W dniu 1 lipca 2024 r. przewodnictwo w HELCOM po Łotwie objęła Litwa, która przyjęła następujące priorytety:

- wzmocnienie roli HELCOM w kontekście wyzwań geopolitycznych,
- poszukiwanie równowagi pomiędzy niebieską gospodarką a ochroną środowiska,

- wzmacnianie dialogu i angażowanie społeczeństwa w podejmowanie decyzji.

Najistotniejszym wydarzeniem politycznym w 2024 r. były obchody 50. rocznicy podpisania pierwszej Konwencji Helsińskiej (w 1974 r.) oraz spotkanie ministerialne, które odbyło się 25 kwietnia 2024 r. w Rydze na Łotwie. Uczestnicy spotkania ministerialnego:

- przyjęli Deklarację Ministerialną w sprawie środowiska morskiego Morza Bałtyckiego,
- przyjęli oświadczenie ministerialne w związku z sytuacją geopolityczną, w której potępiono agresję Rosji na Ukrainę, potwierdzono dalsze obowiązywanie na czas nieokreślony „pauzy strategicznej” w ramach prac HELCOM oraz zadeklarowano dalsze zaangażowanie na rzecz realizacji zobowiązań Konwencji Helsińskiej, wynikających z niej polityk i środków na rzecz dobrego stanu środowiska Morza Bałtyckiego,
- przyjęli zaktualizowaną Agendę Naukową HELCOM wspierającą wdrażanie BSAP oraz innych porozumień i procesów HELCOM, a także podkreślającą potrzeby w zakresie wiedzy, które muszą zostać zaspokojone do 2030 roku.

Ponadto, na forum politycznym omawiano kwestie wychwytywania i składowania dwutlenku węgla (CO₂) pod dnem Morza Bałtyckiego (CCS) pod kątem niejasności co do uregulowania ww. kwestii przez Konwencję Helsińską, jak i planowanych inwestycji w zakresie CCS przez niektóre ze Stron Konwencji oraz braku konsultacji projektów planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich przez niektóre Umawiające się Strony Konwencji.

W 2024 r. prace HELCOM prowadzone były w ramach 8 grup roboczych oraz wielu grup eksperckich i zadaniowych:

WG MARITIME – grupa robocza ds. morskich

Grupa robocza HELCOM MARITIME zajmuje się przede wszystkim zapobieganiem wszelkim zanieczyszczeniom ze statków, w tym celowym zrzutem operacyjnym, a także przypadkowym zanieczyszczeniom. Do głównych zadań grupy należy: zapewnienie przestrzegania oraz skutecznego i jednolitego stosowania przyjętych przepisów poprzez ścisłą współpracę międzynarodową oraz identyfikacja i promowanie działań mających na celu ograniczenie zanieczyszczenia morza przy jednoczesnym zapewnieniu bezpiecznej żeglugi.

W 2024 r. grupa zajmowała się między innymi następującymi kwestiami:

- wodami balastowymi, biofoulingiem i systemami przeciwpiorostowymi w świetle uregulowań prawnych;
- operacjami STS (przeładunkami ze statku na statek), zwłaszcza w kontekście rozważanej rewizji Rekomendacji 28/3 HELCOM w sprawie wytycznych dotyczących operacji bunkrowania i przeładunku ładunków ze statku na statek;
- problematyką wody zrzutowej z systemów oczyszczania spalin, tzw. skruberów;
- ograniczaniem zanieczyszczania morza przez statki;
- paliwami alternatywnymi;
- zrzutami ścieków ze statków i portowymi urządzeniami do odbioru odpadów;
- bezpieczeństwem żeglugi;
- hałasem podwodnym generowanym przez żeglugę.

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

WG RESPONSE – grupa robocza ds. reagowania

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

W 2024 r. prace grupy koncentrowały się na następujących zagadnieniach:

- ocenie ryzyka oraz bezpieczeństwie żeglugi;
- operacjach zwalczania zanieczyszczeń przeprowadzonych w ostatnim czasie i płynących z nich wnioskach;
- krajowej i regionalnej zdolności do zwalczania zanieczyszczeń na morzu i na brzegu morskim;
- wrakach i innych niebezpiecznych obiektach zatopionych;
- nadzorze lotniczym i wykrywaniu zanieczyszczeń.

W 2024 roku omawiano również temat floty cieni tj. starych, nieubezpieczonych i słabo wyposażonych statków o wątpliwej strukturze własnościowej, które mogą operować bez włączonych transponderów AIS oraz przeprowadzać potencjalnie ryzykowne operacje (np. STS – przeładunki ze statku na statek). Flota cieni budzi duże obawy między innymi ze względu na wynikający z jej działalności wzrost ryzyka wypadków i rozlewów olejowych na Morzu Bałtyckim.

W pracach grupy biorą udział przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury, urzędów morskich oraz Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa.

EG SUBMERGED

Pod auspicjami grupy Working Group on Reduction of Pressures from Sea-based sources (HELCOM WG Sea-based pressures) działa grupa ekspercka HELCOM Expert Group on Environmental Risks of Submerged Objects (HELCOM EG SUBMERGED). Grupa wnosi swój wkład w skoordynowanie na szczeblu regionalnym działań dotyczących zatopionej amunicji i materiałów wybuchowych, jak również innych zatopionych potencjalnie niebezpiecznych obiektów pod kątem ich wpływu na środowisko morskie Morza Bałtyckiego.

W 2024 r. podjęła prace nad aktualizacją wytycznych dla rybaków dotyczących postępowania z przypadkowo wyłowioną amunicją chemiczną oraz nad aktualizacją raportu dotyczącego zalegającej na dnie Morza Bałtyckiego broni konwencjonalnej i chemicznej. Ponadto uczestnicy grupy włączyli się w prace grupy dedykowanej opracowaniu nowej listy hot spot'ów (miejsc, w których stwierdzono silne negatywne oddziaływanie na środowisko).

EG DREDS

Pod auspicjami grupy Working Group on Reduction of Pressures from Sea-based sources (HELCOM WG Sea-based pressures) działa grupa ekspercka HELCOM Expert Group on Dredging/depositing Operations at Sea (HELCOM EG DREDS) zajmująca się kwestią wydobywania i zatapiania urobku w Morzu Bałtyckim. W ramach prac w 2024 r. kontynuowano realizację najważniejszego zadania grupy, jakim jest zapewnienie wysokiej jakości sprawozdawczości dot. wydobywania i składowania urobku oraz weryfikacji danych.

Przedstawiciel Polski złożył roczny raport z urobku zatopionego w obszarze morskim RP i uczestniczył w omówieniu stanu pracy nad raportem obejmującym obszar całego Morza Bałtyckiego.

Ponadto przedstawiciele MI oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego – Wody Polskie (PGW WP) kontynuowali aktywny udział w pracach grup roboczych przy HELCOM: SOURCE TO SEA (Grupa robocza HELCOM ds. zarządzania substancjami odżywczymi i substancjami niebezpiecznymi oraz zrównoważonych praktyk rolniczych), PLC8 (grupa implementacyjna projektu Bilansu ładunków Zanieczyszczeń) oraz GEAR (grupa robocza ds. wdrażania podejścia ekosystemowego).

Działania w ramach współpracy w regionie Morza Bałtyckiego

Przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury pełniąc rolę Punktu Kontaktowego (focal point) dla dwóch Obszarów Tematycznych (OT) (SUERMB): Bezpieczeństwo żeglugi (PA Safe) oraz Czysta żegluga (PA Ship) uczestniczyli w spotkaniach Grupy Sterującej OT Czysta żegluga w dniu 11 czerwca 2024 r. oraz spotkaniu Grupy Sterującej OT Bezpieczeństwo żeglugi w dniu 13 czerwca 2024 r. w ramach

przewodnictwa Estonii w SUERMB. Pierwsze półrocze 2024 r. było związane z intensywnymi przygotowaniem do polskiego przewodnictwa w Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego (SUERMB), które rozpoczęło się w dniu 1 lipca 2024 r. W ramach przewodnictwa Polski w SUERMB przedstawiciele MI przewodniczyli pracom Grupy Sterującej PA Safe oraz Grupy Sterującej PA Ship. W dniu 17 października 2024 r. w Gdyni odbyły się spotkania stacjonarne Grup Sterujących PA Ship oraz PA Safe, podczas których omawiano kwestie bieżącej aktywności koordynatorów OT, koncepcje nowych projektów flagowych oraz finansowania projektów. Ponadto przedstawiciele MI aktywnie uczestniczyli w procesie aktualizacji Planu Działania SUERMB, która przypadła na okres polskiego przewodnictwa w SUERMB.

Ważnym wydarzeniem podczas polskiego przewodnictwa były warsztaty pn. *Idea Generation Workshop* w dniu 16.10.2024 r. z udziałem przedstawicieli polskiej administracji morskiej, instytucji sektora gospodarki morskiej oraz ekspertów branży morskiej. Warsztaty były zorganizowane przez Ministerstwo Infrastruktury, Uniwersytet Morski w Gdyni, we współpracy ze Szwedzką Administracją Morską oraz Fińską Agencją Transportu i Komunikacji (koordynatorzy OT). Celem warsztatów było wypracowanie nowych pomysłów i inicjatyw, które mają szansę przekształcić się w innowacyjne projekty oraz partnerstwa międzynarodowe.

PGW Wody Polskie pełniąc rolę współkoordynatora w Obszarze Tematycznym Biogeny (PA Nutrii) w ramach SUERMB, koncentrowało się przede wszystkim na aktualizacji Planu Działania SUERMB, kontynuacji współpracy z Ukrainą i młodzieżą oraz PA HAZARD, jak również przygotowania planu pracy na 2025 rok.

Ponadto, z zakresu współpracy bałtyckiej przedstawiciele MI aktywnie uczestniczyli w pracach Grupy Eksperckiej ds. Zrównoważonej Gospodarki Morskiej Rady Państw Morza Bałtyckiego (EGSME CBSS) pod przewodnictwem Finlandii i Estonii. W I półroczu 2024 r. podczas Prezydencji Finlandii w Radzie Państw Morza Bałtyckiego (CBSS) kontynuowano prace związane z przedłużeniem mandatu EGSME o kolejne 3 lata i omawiano projekt Terms of Reference EGSME. Ponadto tematem otwartego seminarium były zielone korytarze żeglugowe oraz odpady ze statków wycieczkowych. W drugiej połowie 2024 r. przewodnictwo w CBSS przejęła Estonia. Podczas seminarium w Tallinie pn. „Współpraca na rzecz inteligentnego i zrównoważonego Morza Bałtyckiego” dyskutowano nt. kontynuacji prac poprzednich prezydencji w celu osiągnięcia wspólnego porozumienia w sprawie zielonych korytarzy żeglugowych przy zaangażowaniu przedstawicieli sektorów morskich. Nową inicjatywą Estonii była dyskusja nt. gromadzenia i udostępniania danych morskich w celu stworzenia cyfrowego bliźniaka Morza Bałtyckiego (digital twin). W seminarium w Tallinie wzięli udział przedstawiciele MI, jak również polskich portów morskich.

Przemysł stoczniowy

Globalny przemysł stoczniowy przechodzi intensywną transformację w kierunku zrównoważonego rozwoju. Polskie stocznie odgrywają w tym procesie dużą rolę, koncentrując się na projektowaniu i budowie wyspecjalizowanych jednostek, takich jak promy elektryczne, hybrydowe czy statki napędzane LNG. Ta nisza rynkowa pozwala im konkurować na arenie międzynarodowej i odpowiadać na rosnące zapotrzebowanie na niskoemisyjne rozwiązania w żegludze.

Równocześnie polski przemysł stoczniowy zyskał impuls do rozwoju dzięki rosnącym inwestycjom w sektor obronny. Konflikt w Ukrainie przyspieszył działania związane z odbudową i rozbudową marynarek wojennych w Europie, co w Polsce przełożyło się na realizację programów takich jak *Kormoran II*, *Delfin* czy *Miecznik*. Największe korzyści z tego trendu odniosły stocznie specjalizujące się w produkcji okrętów wojennych, jednakże wpływ tych zmian odczuły również inne podmioty z branży.

Budowa kompletnych statków morskich pozostaje ograniczona, a polskie stocznie utrzymują swoją silną pozycję jako dostawcy wysoko wyposażonych kadłubów, sekcji oraz elementów konstrukcyjnych dla zagranicznych partnerów. Duże znaczenie miały również modernizacje istniejących jednostek,

napędzane rosnącymi wymaganiami w zakresie redukcji emisji oraz unijnymi regulacjami środowiskowymi.

W ramach działań wzmacniających rozpoznawalność polskiej branży stoczniowej za granicą Ministerstwo Infrastruktury podczas Międzynarodowych Targach Morskich „Posidonia” (5-9 czerwca 2024) współtworzyło Polski Pawilon wspólnie z przedstawicielami polskiej branży morskiej. Podczas Targów odbyła się konferencja promująca polską branżę morską zorganizowana przez Ambasadę RP w Atenach.

Planowanie przestrzenne na morzu i lądzie

Pozwolenia i procedury związane z budową infrastruktury morskiej

Plany zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich sporządzane są przez dyrektorów urzędów morskich dla obszarów wyłącznej strefy ekonomicznej, morza terytorialnego oraz morskich wód wewnętrznych. Projekty planów opracowywane są zgodnie z wymogami ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej (Dz. U. z 2024 r. poz. 1125) i przyjmowane są w drodze rozporządzenia Rady Ministrów. W 2024 roku przyjęto 9 planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych: portów morskich (Trzebież, Szczecin, Darłowo, Świnoujście, Elbląg, Police, Ustka, Dziwnów) oraz Zalewu Wiślanego.

Ponadto, w ramach morskiego planowania przestrzennego został opracowany raport o stanie zagospodarowania polskich obszarów morskich. Raport został sporządzony przez właściwych terytorialnie dyrektorów morskich na podstawie art. 37i ust. 1. ustawy z 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej oraz administracji morskiej (Dz.U. z 2024 r. poz. 1125), która stanowi, że plany zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich podlegają okresowej ocenie przynajmniej raz na 10 lat. Raport dotyczy obszaru objętego ustaleniami „Planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1: 200 000” oraz zawiera analizę zmian w zagospodarowaniu przestrzennym obszarów morskich objętych tym Planem sporządzoną na podstawie danych otrzymanych od organów opiniujących i uzgadniających. Na podstawie raportu minister właściwy do spraw gospodarki morskiej podejmuje decyzję o potrzebie przystąpienia do zmiany Planu oraz zakresie niezbędnych zmian.

System Informacji Przestrzennej Administracji Morskiej (SIPAM)

Administracja morską udostępnia swoje dane przestrzenne poprzez dedykowany geoportal, który jest podstawowym narzędziem wspomagającym realizację zadań jednostek administracji morskiej oraz udostępniającym użytkownikom zewnętrznym informacje związane z gospodarką morską. W 2024 roku prowadzone były prace mające na celu utrzymanie systemu oraz aktualizację danych, m.in. została zawarta umowa na świadczenie usług serwisu i asysty technicznej dla SIPAM. W 2024 roku zostało także przygotowane Studium Wykonalności dla SIPAM 2 (w celu modernizacji oraz rozszerzenia funkcjonalności SIPAM) oraz rozpoczęto działania mające na celu pozyskanie dofinansowania na realizację tego projektu z Programu Fundusze Europejskie na Rozwój Cyfrowy 2021-2027 (FERC).

Współpraca międzynarodowa w obszarze morskiego planowania przestrzennego

W 2024 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), Grupy roboczej HELCOM-VASAB do spraw morskiego planowania przestrzennego (HELCOM-VASAB MSP WG) oraz Grupy roboczej ds. morskiego planowania przestrzennego w ramach Polsko-Niemieckiego Komitetu ds. Gospodarki Przestrzennej.

Celem MSEG MSP jest współpraca oraz doradztwo Komisji Europejskiej we wszystkich aspektach planowania przestrzennego obszarów morskich. W 2024 r. odbyły się dwa spotkania MSEG MSP:

w dniu 27 maja 2024 roku (online) oraz w dniu 21 października 2024 roku w Marsylii. W ramach MSEG MSP funkcjonuje grupa ekspertów w zakresie danych do morskiego planowania przestrzennego (Technical Expert Group on MSP Data – TEG MSP). Celem jej prac jest omówienie możliwości i proponowanie rozwiązania jednolitego przedstawiania opracowywanych przez kraje UE morskich planów zagospodarowania przestrzennego. W prace tej grupy jest zaangażowany ekspert z Polski.

Celem grupy HELCOM-VASAB Maritime Spatial Planning Working Group (HELCOM-VASAB MSP WG) jest koordynacja działań w regionie Morza Bałtyckiego oraz wypracowywanie wspólnych rozwiązań w zakresie opracowania spójnych transgranicznie, gwarantujących zachowanie podejścia ekosystemowego planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich. Grupa stanowi forum, na którym omawiane są także zagadnienia spójności planów dla Morza Bałtyckiego.

W 2024 roku odbyły się dwa spotkania grupy: IC (Informal consultation) 4-2024 w dniach 19–21 marca w Goteborgu oraz IC 5-2024 w dniach 18–20 września w Rydze. W 2024 roku kontynuowała prace także podgrupa HELCOM- VASAB do spraw danych przestrzennych do morskiego planowania przestrzennego (MSP Data Expert Sub-Group). W ramach MSP Data Expert Sub-Group odbyły się dwa posiedzenia online w dniu 27 lutego oraz 10 września 2024 roku. Celem grupy jest współpraca w zakresie danych oraz wypracowanie rekomendacji odnośnie wymiany danych do morskiego planowania przestrzennego w obszarze Morza Bałtyckiego.

W dniach 13-14 czerwca 2024 roku w Warszawie miało miejsce dziewiąte spotkanie grupy roboczej ds. morskiego planowania przestrzennego w ramach Polsko-Niemieckiego Komitetu ds. Gospodarki Przestrzennej.

Postępowania w sprawie o wydanie pozwolenia na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich oraz postępowania o uzgodnienie lokalizacji i sposobów utrzymywania kabli i rurociągów w wyłącznej strefie ekonomicznej Rzeczypospolitej Polskiej

W 2024 r. zostało złożonych do Ministra Infrastruktury 19 nowych wniosków o wydanie pozwolenia na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich.

W związku z wejściem w życie w 2024 roku kolejnych morskich planów zagospodarowania przestrzennego 5 wniosków zostało przekazanych zgodnie z właściwością do odpowiedniego Dyrektora Urzędu Morskiego.

W 2024 r. do Ministra Infrastruktury wpłynął również 1 wniosek o uzgodnienie lokalizacji i sposobów utrzymywania kabli i rurociągów w wyłącznej strefie ekonomicznej Rzeczypospolitej Polskiej.

Minister Infrastruktury wydał w 2024 r. w sumie 11 decyzji w przedmiocie wydania pozwolenia na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich, w tym 6 decyzji wydanych po rozpatrzeniu wniosków złożonych w 2023 r. oraz 5 decyzji wydanych po rozpatrzeniu wniosków złożonych w 2024 r. Wśród wydanych decyzji była 1 odmowa wydania pozwolenia.

W 2024 r. Minister Infrastruktury wydał 1 decyzję w przedmiocie uzgodnienia lokalizacji i sposobów utrzymywania kabli i rurociągów w wyłącznej strefie ekonomicznej Rzeczypospolitej Polskiej.

W trakcie postępowania było 8 wniosków o wydanie pozwolenia na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich i 1 wniosek o uzgodnienie lokalizacji i sposobów utrzymywania kabli i rurociągów w wyłącznej strefie ekonomicznej Rzeczypospolitej Polskiej.

Postępowania w sprawie o wyrażenie zgody na dokonanie czynności prawnej dotyczącej nieruchomości położonych w portach lub przystani

W 2024 r. Minister Infrastruktury wydał 110 decyzji administracyjnych w trybie art. 3 ust. 1 ustawy o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2023 r. poz.1796), które były składową działań realizujących strategię rozwoju portów morskich. Zgodnie z art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich zgody ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej udzielonej w drodze decyzji administracyjnej, w przypadku nieruchomości stanowiących własność Skarbu Państwa, jednostki samorządu terytorialnego albo podmiotu zarządzającego portem lub przystanią morską, położonych w granicach portów i przystani morskich, wymaga:

- przeniesienie własności, użytkowania wieczystego, udziału we własności albo użytkowaniu wieczystym albo oddanie w użytkowanie wieczyste całości albo części nieruchomości;
- oddanie całości albo części nieruchomości w użytkowanie, dzierżawę lub najem albo zawarcie innej umowy uprawniającej do korzystania lub pobierania pożytków z całości nieruchomości albo jej części przez okres powyżej 10 lat, także jeżeli strony zawierają kolejne umowy, których przedmiotem jest ta sama nieruchomość, albo zawarcie takiej umowy na czas nieoznaczony, której termin wypowiedzenia wynosi powyżej 10 lat.

Zarządzanie morskie

Trójstronny Zespół ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego

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, tj. Polski Związek Przedsiębiorców Żeglugowych, Związek Agentów i Morskich Przedsiębiorstw Rekrutacyjnych „APMAR” oraz Dalekomorska Organizacja Producentów Ryb Sp. z o.o. W posiedzeniach Zespołu uczestniczy również Przewodniczący sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

W 2024 r. odbyły się dwa posiedzenia Trójstronnego Zespołu ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego.

Trójstronny Zespół ds. prowadzenia dialogu społecznego w sektorze portów morskich

W skład Zespołu wchodzi przedstawiciele strony pracowników reprezentujący NSZZ „Solidarność”, Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, Forum Związków Zawodowych, strony pracodawców reprezentujący Konfederację Lewiatan, Pracodawców RP, Business Centre Club – Związek Pracodawców oraz strony rządowej reprezentowanej przez przedstawicieli ministra właściwego ds. gospodarki morskiej i ds. żeglugi śródlądowej, ministra właściwego ds. pracy, ministra właściwego ds. gospodarki, ministra właściwego ds. transportu. Ponadto, w skład Zespołu, w charakterze doradczym wchodzi przedstawiciele: Rad Interesantów Portów, Związku Małych Portów Morskich, Polskiego Stowarzyszenia Pilotów Morskich, Związku Zawodowego NSZZ „Solidarność” Polskiego LNG, Związku Zawodowego NSZZ „Solidarność” Pilotów Morskich oraz Zarządy Morskich Portów Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście.

W 2024 r. odbyło się jedno posiedzenie Trójstronnego Zespołu ds. prowadzenia dialogu społecznego w sektorze portów morskich.

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

W skład Komitetu wchodzi przedstawiciele administracji rządowej, podmiotów branżowych sektora offshore wind w Polsce, jak również środowiska naukowego.

W 2024 r. odbyły się trzy posiedzenia Komitetu, podczas których omawiano stan realizacji porozumienia w sprawie przygotowania Terminala Instalacyjnego dla Morskich Farm Wiatrowych w Morskim Porcie Gdańsk, jakie zawarte zostało pomiędzy zainteresowanymi stronami inwestycji.