

**Międzyresortowy Zespół do spraw Polityki Morskiej
Rzeczypospolitej Polskiej**

**Raport
z realizacji polityki morskiej
Rzeczypospolitej Polskiej
w 2012 roku**

Warszawa, czerwiec 2013 r.

I. WSTĘP	6
II. DZIAŁANIA LEGISLACYJNE W ZAKRESIE POLITYKI MORSKIEJ	6
1. USTAWY.....	6
1.1. Ustawa z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich ..	6
1.2. Ustawa z dnia 31 sierpnia 2012 r. o zmianie ustawy – Kodeks morski oraz ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej.....	7
1.3. Ustawa z dnia 7 grudnia 2012 r. o zmianie ustawy o podatku tonażowym oraz niektórych innych ustaw.....	7
1.4. Ustawa z dnia 5 grudnia 2008 r. o organizacji rynku rybnego	8
2. ROZPORZĄDZENIA	11
III. DZIAŁANIA RZĄDU RP W ZAKRESIE POLITYKI MORSKIEJ	15
1. WSPÓŁPRACA W OBSZARZE PRAWNO – MIĘDZYNARODOWYM W ZAKRESIE POLITYKI MORSKIEJ	15
1.1. Grupa Ekspertów Państw Członkowskich do spraw Zintegrowanej Polityki Morskiej wraz z podgrupami roboczymi (grupa KE).....	15
1.2. Grupa Przyjaciół Prezydencji Rady UE do spraw Zintegrowanej Polityki Morskiej.....	16
1.3. Grupa Ekspertów Rady Państw Morza Bałtyckiego do spraw Polityki Morskiej (<i>Council of the Baltic Sea States Expert Group on Maritime Policy</i> - CBSS EGMP).....	16
2. UMOWY MIĘDZYNARODOWE BILATERALNE.....	18
2.1. Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Turcji o transporcie morskim.....	18
2.2. Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Malezji o transporcie morskim.....	18
2.3. Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Azerbejdżanu o transporcie morskim.	18
2.4. Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Gruzji o transporcie morskim.....	18
2.5. Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Białorusi o transporcie wodnym śródlądowym.	18
3. STANOWISKA RZĄDU RP PRZYJĘTE PRZEZ KOMITET DO SPRAW EUROPEJSKICH DO DOKUMENTÓW LEGISLACYJNYCH UE....	19
4. STANOWISKA RZĄDU RP PRZYJĘTE PRZEZ KOMITET DO SPRAW EUROPEJSKICH DO DOKUMENTÓW POZALEGISLACYJNYCH UE	20
5. KONWENCJE W SPRAWIE UNIKANIA PODWÓJNEGO OPODATKOWANIA	20
6. WAŻNIEJSZE WYDARZENIA ZWIĄZANE Z TEMATYKĄ MORSKĄ	22

IV. DZIAŁANIA NA RZECZ UPROSZCZENIA PROCEDUR W ZAKRESIE ODPRAW TOWARÓW W POLSKICH PORTACH MORSKICH	25
1. WDRÓŻENIE SYSTEMU RSS (<i>REGULAR SHIPPING SERVICE</i>).....	25
2. BUDOWA I WDRÓŻENIE SYSTEMU POJEDYNCZEGO OKIENKA (<i>SINGLE WINDOW</i>) W OBROcie TOWAROWYM Z ZAGRANICĄ .	25
3. DALSZE UŁATWIENIA DLA POSIADACZY ŚWIADECTWA UPOWAŻNIONY PRZEDSIĘBIORCA (<i>AUTHORISED ECONOMIC OPERATOR - AEO</i>)	28
4. UCZESTNICTWO POLSKIEJ SŁUŻBY CELNEJ W PRACACH MIĘDZYNARODOWYCH GRUP ROBOCZYCH ORAZ W MIĘDZYNARODOWYCH PROJEKTACH.....	29
V. NAUKA I BADANIA MORSKIE.....	32
1. DZIAŁALNOŚĆ AKADEMII MORSKICH ORAZ UCZELNI PROWADZĄCYCH KIERUNKI ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ POLITYKI MORSKIEJ RP	32
1.1. Akademia Morska w Gdyni.....	32
1.2. Akademia Morska w Szczecinie	34
1.3. Uniwersytet Gdański	35
1.4. Uniwersytet Szczeciński.....	39
1.5. Akademia Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte w Gdyni	41
1.6. Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie.....	44
1.7. Akademia Górniczo-Hutnicza im. Stanisława Staszica w Krakowie.....	46
VI. POLITYKA MORSKA RP W ODNIESIENIU DO REGIONU ARKTYKI I ANTARKTYKI	47
1. ZAANGAŻOWANIE POLITYCZNE RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ W REGIONIE ARKTYKI I ANTARKTYKI.....	47
2. ZAANGAŻOWANIE POLSKIEJ NAUKI W BADANIA POLARNE.....	49
3. KOMITET BADAŃ POLARNYCH PAN.....	51
VII. OCHRONA ŚRODOWISKA MORSKIEGO	55
1. DZIAŁANIA W ZAKRESIE KONWENCJI HELSIŃSKIEJ.....	55
1.1. Bałtycki Plan Działań HELCOM.....	55
1.2. Posiedzenia HELCOM wyższego szczebla	56
1.3. Działania w ramach grup roboczych HELCOM	56
1.4. Działania w ramach Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO-MEPC).....	61
1.5. Działania w ramach Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego (SUE RMB)	62
1.6. Działania dotyczące dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej.....	64
VIII. BEZPIECZEŃSTWO ŻEGLUGI	66
IX. ZRÓWNOWAŻONE WYKORZYSTANIE ZASOBÓW NATURALNYCH MÓRZ I OCEANÓW	74

1.	DZIAŁALNOŚĆ WSPÓLNEJ ORGANIZACJI INTEROCEANMETAL	74
2.	WYKORZYSTANIE ODNAWIALNYCH ŹRÓDEŁ ENERGII W POLSKICH OBSZARACH MORSKICH	75
X.	PLANOWANIE PRZESTRZENNE NA MORZU I LĄDZIE	79
1.	PRACE LEGISLACYJNE W ZAKRESIE OPRACOWANIA PLANÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO POLSKICH OBSZARÓW MORSKICH	79
2.	AKTYWNOŚĆ PRZEDSTAWICIELI RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ NA FORUM VASAB	80
XI.	RYBOŁÓWSTWO	82
1.	REFORMA WSPÓLNEJ POLITYKI RYBACKIEJ	82
2.	RYNEK RYBNY W POLSCE W 2012 R.	83
3.	PRZETWÓRSTWO RYB.....	84
4.	KONSUMPCJA RYB	84
5.	TRENDY I WYZWANIA	85
6.	FLOTA RYBACKA	85
7.	PROGRAM MONITOROWANIA PRZYPADKOWYCH POŁOWÓW WALENI.....	86
8.	ZARYBIANIE POLSKICH OBSZARÓW MORSKICH W 2012 R.....	86
9.	REALIZACJA PLANU GOSPODAROWANIA ZASOBAMI WĘGORZA W RP	87
10.	REALIZACJA PROGRAMÓW WIELOLETNIICH ZWIĄZANYCH ZE SPRAWAMI RYBACKIMI	88
11.	DZIAŁANIA DOTYCZĄCE SPRAW MORSKICH ZREALIZOWANYCH W RAMACH PROGRAMÓW OPERACYJNYCH WSPÓŁFINANSOWANYCH Z BUDŻETU UE	89
XII.	TURYSTYKA W REGIONACH NADMORSKICH W 2012 R.	90
1.	V FORUM TURYSTYCZNE PAŃSTW BAŁTYCKICH	90
2.	DZIAŁANIA PROMOCYJNE MINISTERSTWA SPORTU I TURYSTYKI	91
3.	DZIAŁANIA REALIZOWANE PRZEZ SAMORZĄD WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO.....	92
4.	DZIAŁANIA REALIZOWANE PRZEZ SAMORZĄD WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO	94
5.	DZIAŁANIA REALIZOWANE PRZEZ SAMORZĄD WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO	95
6.	DZIAŁANIA REALIZOWANE PRZEZ POLSKĄ ORGANIZACJĘ TURYSTYCZNĄ	96
7.	DZIAŁALNOŚĆ CENTRALNEGO MUZEUM MORSKIEGO W GDAŃSKU	96
XIII.	DZIAŁALNOŚĆ URZĘDÓW MORSKICH W 2012 R.	98
1.	URZĄD MORSKI W GDYNI	98
1.1.	Zadania realizowane w ramach „Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko” (POLiŚ)	98
1.2.	Zadania realizowane w ramach programu wieloletniego „Program ochrony brzegów morskich”	99
1.3.	Działania związane z ochroną podwodnego dziedzictwa kulturowego	99
2.	URZĄD MORSKI W SŁUPSKU.....	101
2.1.	Projekty związane z ochroną brzegów morskich realizowane w ramach „Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POLiŚ)”:	101
2.2.	Zrealizowane projekty i inwestycje	102
2.3.	Działania realizowane w ramach programu wieloletniego „Program ochrony brzegów morskich”	103

2.4.	Działania związane z ochroną podwodnego dziedzictwa kulturowego.	105
3.	URZĄD MORSKI W SZCZECINIE.....	106
3.1.	Realizowane projekty i inwestycje, w tym w ramach „Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POLiŚ)”	106
3.2.	Działania realizowane w ramach programu wieloletniego „Program ochrony brzegów morskich”	110
3.3.	Działania związane z ochroną podwodnego dziedzictwa kulturowego	110
XIV.	ZARZĄDZANIE MORSKIE	111
1.	MIĘDZYRESORTOWY ZESPÓŁ DO SPRAW POLITYKI MORSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ.....	111
2.	KOMISJA KODYFIKACYJNA PRAWA MORSKIEGO.....	112
XV.	ZAKOŃCZENIE	113

I. Wstęp

Niniejszy raport jest dokumentem rządowym, przygotowanym przez Międzyresortowy Zespół do spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, przedstawiającym działania podjęte w 2012 r. przez Rzeczpospolitą Polską na rzecz realizacji zintegrowanej polityki morskiej UE.

Raport został przygotowany zgodnie z § 2 ust. 2 zarządzenia Nr 103 Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 września 2008 r. w sprawie powołania Międzyresortowego Zespołu do spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej (M. P. Nr 70, poz. 635, z 2009 r. Nr 34, poz. 503, z 2010 r. Nr 87, poz. 1025 oraz z 2013 r. poz. 149).

Dokument prezentuje najważniejsze działania Rządu RP wpisujące się w proces realizacji polityki morskiej państwa oraz najważniejsze wydarzenia związane z prowadzeniem polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, jakie miały miejsce w 2012 r.

Raport został opracowany na podstawie wkładów merytorycznych przekazanych przez resorty wchodzące w skład Międzyresortowego Zespołu do spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej.

Działania Rządu RP związane z prowadzeniem polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, realizowane były w 2012 r. przede wszystkim przez działania legislacyjne, dwustronne umowy międzynarodowe oraz inne dokumenty rządowe.

II. Działania legislacyjne w zakresie polityki morskiej

1. Ustawy

- 1.1. Ustawa z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich** (Dz. U. poz. 1068). Celem ustawy jest implementacja do polskiego porządku prawnego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. ustanawiającej podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniającej dyrektywę Rady 1999/35/WE oraz dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L z 28.05.2009, str. 114, z późn. zm.). Dyrektywa 2009/18/WE będąca częścią tzw. „trzeciego pakietu morskiego” – Erika III wprowadza wytyczne dotyczące dochodzeń technicznych oraz wymiany doświadczeń po zaistnieniu wypadków bądź incydentów morskich. Dyrektywa 2009/18/WE stanowi również, iż niezbędne jest zapewnienie niezależności organu prowadzącego badanie w sprawie wypadku lub incydentu morskiego, ponieważ tylko wtedy można uzyskać wiarygodne informacje na temat zaistniałego zdarzenia. Celem dyrektywy 2009/18/WE jest również poprawa bezpieczeństwa żeglugi przez upowszechnienie na skalę europejską zaleceń dotyczących bezpieczeństwa sporządzonych na podstawie przeprowadzonych badań wypadków lub incydentów morskich. Utworzenie Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich jako organu działającego przy ministrze właściwym do spraw

gospodarki morskiej pozwoli na realizację założeń Kodeksu międzynarodowych standardów i zalecanych praktyk postępowania w sprawach badania wypadków lub incydentów morskich, przyjętego przez Komitet Bezpieczeństwa Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) oraz zapewni prawidłową implementację dyrektywy 2009/18/WE w zakresie zachowania niezależności i bezstronności postępowania w sprawach wypadków morskich.

1.2. Ustawa z dnia 31 sierpnia 2012 r. o zmianie ustawy – Kodeks morski oraz ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. poz. 1069). Ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wykonanie postanowień następujących aktów prawnych:

- dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/20/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie ubezpieczenia armatorów od roszczeń morskich (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 128),
- protokołu z 1996 r. do Konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie sporządzonej w Londynie dnia 19 listopada 1976 r. (Dz. U. z 1986 r. Nr 35, poz. 175 oraz z 2012 r. poz. 146), zwanego dalej „Protokołem z 1996 r.”,
- rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 392/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków (Dz. Urz. UE L 131 z 28.5.2009, str. 24),
- protokołu z 2003 r. (Dz. U. z 2009 r. Nr 49, poz. 392), do Międzynarodowej Konwencji o utworzeniu Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami, sporządzonej w Brukseli dnia 18 grudnia 1971 r. (Dz. U. z 1986 r. Nr 14, poz. 79), zmienionej Protokołem sporządzonym w Londynie dnia 27 listopada 1992 r. (Dz. U. z 2001 r. Nr 136, poz. 1529). Ratyfikacja Protokołu z 1996 r. konieczna była ze względu na fakt, iż odsyła do niego, w zakresie ograniczenia odpowiedzialności, dyrektywa 2009/20/WE. Ponadto ustawa zawiera zmianę art. 101 kodeksu morskiego polegającą na dwukrotnym podniesieniu limitów odpowiedzialności dla statków o tonażu mniejszym niż 300 ton, a więc pozostających poza zakresem Protokołu z 1996 r. Brak podniesienia tychże limitów powodowałby rażącą dysproporcję pomiędzy granicami odpowiedzialności dla statków objętych Protokołem z 1996 r., a statków pozostających poza zakresem tejże regulacji. Zgodnie z możliwością przewidzianą w dyrektywie 2009/20/WE, ustawa przewiduje również rozszerzenie obowiązku posiadania ubezpieczenia na statki o obcej przynależności uprawiające żeglugę na polskim morzu terytorialnym. Skorzystanie z tej możliwości wynika z zaleceń Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA). Ustawa wprowadza obowiązek posiadania przez armatorów ubezpieczenia OC statków. Projekt nowelizacji przygotowany został przez działającą przy ministrze właściwym do spraw gospodarki morskiej Komisję Kodyfikacyjną Prawa Morskiego.

1.3. Ustawa z dnia 7 grudnia 2012 r. o zmianie ustawy o podatku tonażowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1540). Istota podatku tonażowego wyraża się w powiązaniu wysokości płaconego przez przedsiębiorcę żeglugowego (armatora) podatku,

bezpośrednio z eksploatowanym przez niego tonażem (wielkością jego floty). To specyficzna forma podatku liczonego nie od dochodu lub przychodu podatnika, a od pojemności statku i jest niezależna od rzeczywistych zysków lub strat armatora. To alternatywna forma opodatkowania w stosunku do przyjętej przez przedsiębiorców żeglugowych formy opodatkowania podatkiem dochodowym. W znowelizowanej ustawie wprowadzono zgodnie z zaleceniami Komisji Europejskiej następujące zmiany:

- przedsiębiorca żeglugowy nie będzie mógł odliczać od podatku tonażowego składek na ubezpieczenie zdrowotne oraz składek na ubezpieczenie społeczne,
- holowniki i pogłębiarki będą mogły zostać objęte podatkiem tonażowym tylko wówczas, gdy w danym roku podatkowym 50% faktycznie wykonywanej przez nie pracy polegać będzie na świadczeniu usług transportu morskiego,
- przedsiębiorca zarządzający cudzymi statkami z obszaru Unii Europejskiej będzie mógł korzystać z podatku tonażowego tylko wtedy, gdy zatrudni na łądzie lub na statkach większość obywateli UE,
- przedłużono okres opodatkowania podatkiem tonażowym do 10 lat (dotychczas 5 lat).

1.4. Ustawa z dnia 5 grudnia 2008 r. o organizacji rynku rybnego (Dz. U. z 2011 r. Nr 34, poz. 168 oraz z 2012 r. poz. 789). W dniu 26 lipca 2012 r. weszła w życie ustawa z dnia 25 maja 2012 r. o zmianie ustawy o organizacji rynku rybnego (Dz. U. poz. 789). Celem ustawy jest dostosowanie art. 23 ustawy o organizacji rynku rybnego do orzeczenia Trybunału Konstytucyjnego z dnia 13 października 2010 r., stwierdzającego niezgodność art. 23 ust. 1 i art. 23 ust. 3 pkt 2 ustawy z Konstytucją Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. Nr 78, poz. 483, z późn. zm.) Jednocześnie podjęto dodatkowe prace legislacyjne, gdyż w związku ze zmianami w prawie krajowym i UE konieczne jest wprowadzenie do ustawy większego zakresu zmian (m.in. zmniejszenie limitów połowowych, zmiany związane z ustawą o ograniczaniu barier administracyjnych dla obywateli i przedsiębiorców).

Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo wodne oraz niektórych innych ustaw. W dniu 7 grudnia 2012 r. Sejm RP uchwalił nowelizację ustawy - Prawo wodne, która wprowadza do krajowego porządku prawnego przepisy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. ustanawiającej ramy działań Wspólnoty w dziedzinie polityki środowiska morskiego (dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej) (Dz. Urz. UE L 164 z 25.06.2008, str. 19). Zgodnie z art. 1 dyrektywy 2008/56/WE każde państwo członkowskie Unii Europejskiej jest obowiązane do opracowania i wdrożenia strategii morskiej dla własnych wód morskich, mając na uwadze, że zbiorniki morskie są wykorzystywane wspólnie z innymi państwami, a środowisko morskie ma charakter transgraniczny. Przyjęcie strategii morskiej powinno umożliwić osiągnięcie dobrego stanu środowiska wód morskich do 2020 r. Ustawa określiła ramy kompetencyjne do opracowania i wdrażania poszczególnych elementów strategii morskiej (wstępnej oceny stanu środowiska wód morskich, zestawu właściwości typowych dla dobrego stanu środowiska wód morskich, zestawu celów środowiskowych dla wód morskich i związanych z nimi wskaźników,

programu monitoringu wód morskich, krajowego programu ochrony wód morskich) oraz tryb i sposób ich opracowania. Ustawa weszła w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt ustawy o rybołówstwie morskim. W dniu 11 grudnia 2012 r. Rada Ministrów przyjęła ze zmianami projekt założeń projektu ustawy o rybołówstwie morskim. Jednocześnie Rada Ministrów postanowiła, że na podstawie założeń opracowany zostanie projekt nowelizacji obecnie obowiązującej ustawy z dnia 19 lutego 2004 r. o rybołówstwie (Dz. U. Nr 62, poz. 574, z późn. zm.). Regulacje zaproponowane w założeniach mają zapewnić prawidłowe stosowanie przepisów Unii Europejskiej dotyczących kontroli i nadzoru nad wykonywaniem rybołówstwa morskiego oraz zarządzania zasobami morskimi, w tym przyznawania uprawnień do prowadzenia połowów. W ramach wdrożenia przepisów UE w projekcie zostanie ustanowiony obowiązek wymierzania kar pieniężnych za nieprzestrzeganie przepisów ustawy oraz przyznawania „punktów karnych” za dokonane naruszenia. Zostaną również wskazane podmioty podlegające karze oraz kryteria, na podstawie których będzie ustalana ich wysokość. Do nowych obowiązków oraz zadań okręgowych inspektorów rybołówstwa morskiego będzie należało prowadzenie w postaci elektronicznej ewidencji wniesionych przez osoby fizyczne opłat za prowadzenie połowów rekreacyjnych z brzegu lub innego niż statek urządzenia pływającego. Nowe rozwiązania zakładają również możliwość wprowadzenia dla armatorów statków rybackich o polskiej przynależności przenoszalnych, wieloletnich uprawnień połowowych na niektóre gatunki ryb. Procentowy udział armatora w ogólnej kwocie połowowej danego gatunku ryby będzie obliczany na podstawie jego połowów dokonywanych w latach wcześniejszych. Możliwe będzie także zarządzanie kwotami połowowymi przez uznane organizacje producenckie. W miejsce dotychczas przyznawanych indywidualnych kwot połowowych danego gatunku ryby, armatorom będzie mogła być przyznana kwota połowowa tego gatunku, jako tzw. kwota wspólna, tj. przeznaczona do odłowienia bez podziału na poszczególne statki rybackie (wyznaczona dla armatorów zrzeszonych w danej organizacji producentów).

Projekt założeń do ustawy o ułatwieniu warunków wykonywania działalności gospodarczej. Przygotowany przez Ministerstwo Gospodarki projekt założeń zawiera propozycje zmian mających na celu zniesienie lub ograniczenie niektórych uciążliwych bądź zbędnych obciążeń administracyjnych oraz uproszczenie procedur. Jednym z głównych celów regulacji jest **zwiększenie konkurencyjności polskich portów i terminali przesyłowych**, takich jak Gdynia, Gdańsk, Szczecin-Świnoujście względem ośrodków zagranicznych. Cel ten ma być osiągnięty poprzez ograniczenie barier dla przewozu towarów przez polskie porty morskie: skrócenie czasu kontroli towarów, zbliżenie formy rozliczenia podatku granicznego VAT do modelu niemieckiego i holenderskiego oraz uproszczenie procedur związanych z odprawami towarów. Projekt zakłada m.in. odejście od restrykcyjnego terminu płatności podatku od towarów importowanych w ciągu 10 dni od dnia powiadomienia przez organ celny o wysokości należności podatkowych na rzecz rozliczenia wraz ze składaniem deklaracji podatkowej VAT dla przedsiębiorców posiadających status upoważnionego przedsiębiorcy AEO. Wprowadzenie postulowanej zmiany powinno przyczynić się do zwiększenia ilości odpraw towarów dokonywanych na terenie RP, w tym również zwiększyć

ilość ładunków przechodzących przez polskie porty morskie i tym samym poprawić konkurencyjność polskiej gospodarki.

Zmiany mają też na celu zmniejszenie uciążliwości importowych procedur kontrolnych towarów w polskich portach morskich poprzez wprowadzenie zasady przeprowadzania czynności urzędowych niezbędnych do dopuszczenia towaru do obrotu w ciągu 24 godzin od momentu przedstawienia towaru do kontroli granicznej (innych niż rewizja, konieczne badania laboratoryjne czy wymagana kwarantanna). Ponadto projekt zakłada ustawowe zobowiązanie, że każda inspekcja będzie informowała dyrektora urzędu celnego o terminie i godzinie planowanej kontroli, a dyrektor będzie zobowiązany do niezwłocznego przekazania tej informacji do wszystkich służb w celu właściwego zaplanowania harmonogramu wszystkich czynności kontrolnych. W szczególnie uzasadnionych przypadkach termin mógłby zostać przedłużony do 48 godzin. Założenia do ustawy zostały skierowane pod obrady Komitetu Rady Ministrów.

Ponadto w 2012 r. rozpoczęto prace nad projektami:

- założeń ustawy o pracy na statkach morskich, która ma na celu wdrożenie do polskiego prawa postanowień dyrektywy Rady 2009/13/WE z dnia 16 lutego 2009 r. w sprawie wdrożenia Umowy zawartej między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. oraz w sprawie zmiany dyrektywy 1999/63/WE (Dz. Urz. UE L 124, z 20.05.2009, str. 30),
- ustawy o zmianie niektórych ustaw dotyczących praw pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową, która ma na celu zapewnienie wykonania postanowień rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. Urz. UE L 334 z 17.12.2010, str. 1).

W 2012 r. prowadzone były prace nad „Programem rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030)”, który będzie programem realizującym cele określone w „Średniookresowej Strategii Rozwoju Kraju” oraz „Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku” (z perspektywą do 2030 roku) w odniesieniu do kwestii rozwoju portów morskich. Program będzie podstawowym dokumentem dla finansowania inwestycji infrastrukturalnych w polskich portach morskich oraz w zakresie dostępu do portów morskich od strony morza i lądu w nowej perspektywie finansowej na lata 2014–2020. Dokument wpisuje się w realizację celów określonych w Strategii Europa 2020, w tym w szczególności w zakresie inicjatywy przewodniej „Europa efektywnie korzystająca z zasobów”, kładącej silny nacisk na działania zmierzające do stworzenia zmodernizowanych, inteligentnych i zintegrowanych sieci infrastruktury transportowej. Program wpisuje się również w zamierzenia ujęte w Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego, w tym w szczególności w 2 celu strategicznym „Rozwój połączeń w regionie”, obejmującym działania na rzecz ulepszenia wewnętrznych i zewnętrznych połączeń transportowych.

Prowadzono też prace nad ratyfikacją Protokołu zmieniającego Konwencję o ograniczeniu odpowiedzialności za roszczenia morskie z 1976 r. sporządzonego w Londynie dnia 2 maja 1996 r., który wprowadza wyższe sumy odpowiedzialności armatorów statków morskich oraz uproszczoną procedurę ich aktualizacji w przyszłości.

2. Rozporządzenia

- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 stycznia 2012 r. w sprawie dokumentu identyfikacyjnego inspektora inspekcji państwa bandery oraz osoby wykonującej czynności nadzoru nad przeprowadzaniem inspekcji państwa bandery (Dz. U. poz. 60),
- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 17 stycznia 2012 r. w sprawie podmiotów upoważnionych do wykonywania przeglądów technicznych jachtów morskich o długości do 15 m (Dz. U. poz. 79),
- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 stycznia 2012 r. w sprawie wyposażania statków w rejestratory danych z podróży (Dz. U. poz. 120),
- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 lutego 2012 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie listy przedmiotów i substancji zabronionych oraz metod i środków ochrony przewozu broni na statkach (Dz. U. poz. 178),
- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 8 lutego 2012 r. w sprawie funkcjonowania elektronicznej bazy danych o statkach o polskiej przynależności (Dz. U. poz. 168),
- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 8 lutego 2012 r. w sprawie sposobu postępowania w przypadku zatrzymania statku o polskiej przynależności przez inspekcję państwa portu (Dz. U. poz. 180),
- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 17 lutego 2012 r. w sprawie stanu technicznego statku wpisywanego do polskiego rejestru okrętowego (Dz. U. poz. 209),
- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 17 lutego 2012 r. w sprawie warunków oraz sposobu przeprowadzenia akcji przeciwlodowych na wodach morskich (Dz. U. poz. 215),
- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 lutego 2012 r. w sprawie wyposażenia statków w urządzenia Systemu Identyfikacji i Śledzenia Dalekiego Zasięgu (LRIT) (Dz. U. poz. 241),

- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 lutego 2012 r. w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie (Dz. U. poz. 326),
- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 lutego 2012 r. w sprawie stacji atestacji urządzeń i wyposażenia statku (Dz. U. poz. 296),
- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 2012 r. w sprawie kandydatów na przewodniczącego, zastępców i egzaminatorów Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej (Dz. U. poz. 310),
- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 8 marca 2012 r. w sprawie Morskiej Służby Asysty Telemedycznej (Dz. U. poz. 320),
- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 marca 2012 r. w sprawie inspekcji państwa portu (Dz. U. poz. 597),
- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 16 maja 2012 r. w sprawie planu udzielenia schronienia statkom potrzebującym pomocy na polskich obszarach morskich (Dz. U. poz. 575),
- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 29 maja 2012 r. w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Gdańsku od strony morza, redy i lądu (Dz. U. poz. 650),
- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 4 czerwca 2012 r. w sprawie wolnej burty statków morskich (Dz. U. poz. 679),
- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 22 czerwca 2012 r. w sprawie formularza ewidencyjnego oraz formularzy sprawozdawczych dla statków morskich (Dz. U. poz. 761),
- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 22 czerwca 2012 r. w sprawie szczegółowej organizacji Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (Dz. U. poz. 733),
- rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 3 lipca 2012 r. w sprawie nasłuchu radiowego oraz osłony meteorologicznej na potrzeby Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (Dz. U. poz. 821),
- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 sierpnia 2012 r. w sprawie wykazów polskich obszarów morskich, po których pływają promy pasażerskie typu ro-ro (Dz. U. poz. 955),
- rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 14 sierpnia 2012 r. w sprawie wprowadzenia zakazu prowadzenia połowów szprota w podobszarach 22–32 Morza Bałtyckiego (Dz. U. poz. 934),

- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 6 września 2012 r. w sprawie egzaminów dla ekspertów do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych statkami żeglugi śródlądowej (Dz. U. poz. 1045),
- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 6 września 2012 r. w sprawie wykazów obszarów pasażerskiej żeglugi krajowej (Dz. U. poz. 1044),
- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 14 września 2012 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wymagań dla wyposażenia morskiego (Dz. U. poz. 1097),
- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie bezpiecznej obsługi statku (Dz. U. poz. 1165),
- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 19 października 2012 r. w sprawie wzoru legitymacji członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. poz. 1157),
- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 19 października 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu raportów sporządzanych przez Państwową Komisję Badania Wypadków Morskich (Dz. U. poz. 1159),
- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 19 października 2012 r. w sprawie upoważnienia dla ekspertów oraz przedstawicieli istotnie zainteresowanych państw biorących udział w pracach Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. poz. 1163),
- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 24 października 2012 r. w sprawie sposobu wykonania obowiązków w zakresie zabezpieczenia śladów i dowodów dotyczących wypadku lub incydentu morskiego (Dz. U. poz. 1176),
- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 24 października 2012 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie kategorii statków zwolnionych z wymogu wyposażenia w urządzenia Systemu Automatycznej Identyfikacji (AIS) (Dz. U. poz. 1208),
- rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 24 października 2012 r. uchylające rozporządzenie w sprawie wprowadzenia zakazu prowadzenia połowów szprota w podobszarach 22 – 32 Morza Bałtyckiego (Dz. U. poz. 1171),
- rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 24 października 2012 r. w sprawie wprowadzenia zakazu prowadzenia połowów śledzia w podobszarach 25 – 27, 28.2, 29 i 32 Morza Bałtyckiego (Dz. U. poz. 1172),

- rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 30 października 2012 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków i trybu przyznawania, wypłaty i zwracania pomocy finansowej na realizację środków objętych osią priorytetową 1 - Środki na rzecz dostosowania floty rybackiej, zawartą w programie operacyjnym „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007-2013” (Dz. U. poz. 1220),
- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 13 listopada 2012 r. w sprawie inspekcji i audytów oraz certyfikatów statku morskiego (Dz. U. poz. 1313),
- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 4 grudnia 2012 r. w sprawie certyfikatu ubezpieczenia odpowiedzialności za szkody na osobie lub w mieniu pasażera statku morskiego oraz świadectwa dla statku morskiego stanowiącego własność państwa (Dz. U. poz. 1408),
- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 4 grudnia 2012 r. w sprawie Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji (Dz. U. poz. 1412),
- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 4 grudnia 2012 r. w sprawie oznakowania nawigacyjnego polskich obszarów morskich (Dz. U. z 2013 r. poz. 57).

Ponadto w 2012 r. trwały prace nad następującymi rozporządzeniami:

- rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie określenia wzorów zeznania podatkowego oraz oświadczenia o wyborze opodatkowania podatkiem tonażowym, które określa wzory oświadczenia armatora o wyborze opodatkowania podatkiem tonażowym, oraz zeznania armatora o wysokości podatku tonażowego należnego za dany rok podatkowy,
- rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie liczenia i systemu rejestracji osób odbywających podróże morską, które realizuje upoważnienie zawarte w ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. Nr 228, poz. 1368, z późn. zm.); rozporządzenie zastąpi rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie sposobu liczenia i systemu rejestracji osób odbywających podróże morską (Dz. U. Nr 101, poz. 1048); w 2012 r. zostały przeprowadzone konsultacje społeczne oraz konsultacje międzyresortowe,
- rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie trybu i sposobu przeprowadzania egzaminów kwalifikacyjnych oraz warunków wynagradzania członków zespołu egzaminacyjnego; rozporządzenie określa tryb i sposób przeprowadzania egzaminów kwalifikacyjnych dla osób

ubiegających się o uzyskanie dyplomów lub świadectw oraz warunki wynagradzania członków zespołu egzaminacyjnego wskazanego przez przewodniczącego Centralnej Morskiej Komisji Egzaminacyjnej,

- rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie bezpiecznego przewozu ładunków masowych statkami,
- rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie wymaganego zakresu planów zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich,
- rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie przekazywania informacji o odpadach znajdujących się na statku, które stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 10 ust. 3 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2012 r. poz. 1244); rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia do prawa polskiego postanowień 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 (Dz. Urz. UE L 283 z 29.10.2010, str. 1) w zakresie art. 5, 6 i 7 dyrektywy 2010/65/UE,
- rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie wykazu śródlądowych dróg wodnych, na których wprowadza się usługi informacji rzecznej (RIS).

III. Działania Rządu RP w zakresie polityki morskiej

1. Współpraca w obszarze prawno – międzynarodowym w zakresie polityki morskiej

W 2012 r. przedstawiciele Rzeczypospolitej Polskiej aktywnie uczestniczyli w pracach grup roboczych Komisji Europejskiej i Rady Unii Europejskiej, organizacji międzynarodowych systemu Narodów Zjednoczonych oraz organizacji regionalnych, których zakres działalności dotyczył spraw morskich. W szczególności wymienić należy zaangażowanie Rzeczypospolitej Polskiej w działalność podmiotów bezpośrednio zajmujących się sprawami zintegrowanej polityki morskiej.

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

Grupa stanowi najważniejsze forum dyskusyjne na poziomie eksperckim umożliwiające wymianę bieżących informacji dotyczących prowadzenia polityki morskiej na szczeblu UE oraz państw członkowskich UE. W 2012 r. Grupa Ekspertów Państw Członkowskich do

spraw Zintegrowanej Polityki Morskiej spotykała się średnio raz na kwartał. W 2012 r. podczas spotkań Grupy omawiano w szczególności:

- postępy we wdrażaniu zintegrowanej polityki morskiej na szczeblu UE i w poszczególnych państwach członkowskich UE oraz w dziedzinie zarządzania morskiego,
- kwestie dotyczące problematyki *Blue Growth*,
- wyniki Konferencji ministerialnej podczas Prezydencji cypryjskiej w Radzie UE poświęconej zintegrowanej polityce morskiej,
- kwestie związane z utworzeniem Europejskiej Sieci Obserwacji i Danych Morskich EMODNET,
- prace KE nad strategiami basenowymi Unii Europejskiej dla Adriatyku oraz Oceanu Atlantyckiego,
- przygotowania do obchodów Europejskiego Dnia Morza 2012 w Goeteborgu,
- finansowanie działań z zakresu zintegrowanej polityki morskiej UE w kontekście nowej perspektywy finansowej 2014-2020.

Przedmiotem prac Grupy były też instrumenty przekrojowe zintegrowanej polityki morskiej UE - morskie planowanie przestrzenne i wiedza o morzu, a także kwestia wzrostu i zatrudnienia w sektorze morskim.

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

Grupa Przyjaciół Prezydencji do spraw Polityki Morskiej jest formacją Rady UE na poziomie ekspertów omawiającą zagadnienia z zakresu Zintegrowanej Polityki Morskiej UE. Grupa istnieje od 2007 r. i zajmuje się głównie dyskusją nad projektami dokumentów pozalegislacyjnych przedstawianych przez Komisję Europejską, a także przygotowuje projekty Konkluzji w sprawie wdrażania Zintegrowanej Polityki Morskiej na poziomie UE.

W 2012 r. przedmiotem prac Grupy były:

- projekt „Deklaracji z Limassol” przygotowany przez Prezydencję cypryjską,
- projekt Konkluzji Rady, w którym szeroko odniesiono się do idei „niebieskiej gospodarki” oraz zawarto wnioski ze spotkania ministrów na Cyprze,
- Komunikaty Komisji w sprawie *Blue Growth*, „Wiedza o morzu 2020” (Zielona księga) oraz „Postęp w dziedzinie polityki morskiej”,
- finansowanie działań z zakresu zintegrowanej polityki morskiej UE w kontekście nowej perspektywy finansowej 2014-2020.

1.3. Grupa Ekspertka Rady Państw Morza Bałtyckiego do spraw Polityki Morskiej (*Council of the Baltic Sea States Expert Group on Maritime Policy - CBSS EGMP*).

W 2012 r. zakończyło się roczne przewodnictwo RFN (w dniach 1 lipca 2011 r. – 30 czerwca 2012 r.) oraz rozpoczęła prezydencja Federacji Rosyjskiej w CBSS (w dniach 1 lipca 2012 r.

– 30 czerwca 2013 r.). Podczas prezydencji niemieckiej odbyły się uroczystości 20-lecia istnienia CBSS.

Na posiedzeniach Grupy omawiane były najważniejsze zagadnienia związane z:

- wykorzystaniem potencjału Morza Bałtyckiego oraz zwiększeniem zatrudnienia w gospodarce morskiej,
- Strategią UE dla regionu Morza Bałtyckiego,
- implementacją załącznika VI do Konwencji MARPOL, ratyfikacją Konwencji o wodach balastowych (BWM) oraz ruchem statków na Morzu Bałtyckim,
- bieżącą współpracą, wyzwaniami oraz zagrożeniami dla rozwoju gospodarki morskiej w regionie Morza Bałtyckiego.

Na forum Grupy negocjowano brzmienie Deklaracji Moskiewskiej przyjętej w dniu 5 grudnia 2012 r. podczas V Konferencji Ministrów Transportu CBSS. Na forum Grupy poruszona została również m.in. tematyka programu „Submariner”, którego liderem jest Instytut Morski w Gdańsku.

W 2012 r. Rzeczpospolita Polska aktywnie uczestniczyła w pracach Grupy Ekspertów do Spraw Upraszczania Procedur Administracji Morskiej i Elektronicznych Usług Informacyjnych (eMS) wraz z podgrupami roboczymi (grupa KE), która zajmuje się 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. W 2012 r. odbyły się cztery posiedzenia Grupy, prace prowadzone były również w podgrupach roboczych do spraw ogólnomorskich, do spraw informacji o odpadach, do spraw celnych, do spraw zdrowia, do spraw mapowania danych i funkcjonalności. W prace wszystkich podgrup zaangażowani byli również przedstawiciele Urzędu Morskiego w Gdyni i Izby celnej w Szczecinie. Dodatkowo w 2012 r. odbyło się również pierwsze nieformalne posiedzenie Electronic Customs Group, Trade Contact Group oraz Grupy eMS zorganizowane wspólnie przez Dyрекcję Generalną do spraw Podatków i Unii Celnej oraz Dyрекcję Generalną do spraw Mobilności i Transportu Komisji Europejskiej, w którym uczestniczyli zarówno przedstawiciele administracji celnej, jak i morskiej.

W 2012 r. Rzeczpospolita Polska brała aktywny udział w pracach Grupy roboczej Rady UE do spraw żeglugi. W 2012 r. Grupa pracowała m.in. nad wnioskiem w sprawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącej odpowiedzialności państwa bandery w zakresie egzekwowania przepisów dyrektywy Rady 2009/13/WE z dnia 16 lutego 2009 r. w sprawie wdrożenia Umowy zawartej między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. oraz w sprawie zmiany dyrektywy 1999/63/WE (Dz. Urz. UE L 124 z 20.05.2009, str. 30). W powyższej sprawie Grupa odbyła około dziesięciu spotkań. W dniu 29 października 2012 r. Rada do spraw Transportu, Telekomunikacji i Energii przyjęła podejście ogólne do projektu ww. dyrektywy. Ponadto w 2012 r. Rzeczpospolita Polska aktywnie angażowała się w prace nad projektami autostrad morskich. Przedstawiciele MTBiGM brali udział w pracach „Grupy Zadaniowej ds. Autostrad Morskich i Żeglugi

Bliskiego Zasięgu” wraz z przedstawicielami Komisji Europejskiej oraz przedstawicielami państw członkowskich UE z krajów nadbałtyckich. Grupa ma wypracować wytyczne dla składania wniosków o dofinansowanie oraz wsparcie dla składanych wniosków, w których uczestniczą m.in. polskie porty oraz armatorzy.

2. Umowy międzynarodowe bilateralne

W 2012 r. prowadzono prace nad następującymi umowami dotyczącymi transportu morskiego:

- 2.1. **Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Turcji o transporcie morskim.** W dniu 15 maja 2012 r. prowadzone były negocjacje w Warszawie. W dniach 13-14 grudnia 2012 r. odbyła się w Ankarze II runda negocjacji zakończona paraflowaniem tekstu umowy. Podpisanie Umowy planowane jest na pierwszy kwartał 2013 r.
- 2.2. **Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Malezji o transporcie morskim.** W dniach 27-28 czerwca 2012 r. odbyły się negocjacje Umowy w Warszawie. Planowana II runda negocjacji ma się odbyć w lutym 2013 r. w Malezji.
- 2.3. **Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Azerbejdżanu o transporcie morskim.** W dniu 8 czerwca 2012 r. przekazany został wniosek Ministra Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej do Prezesa Rady Ministrów o wyrażenie zgody na rozpoczęcie negocjacji. Prezes Rady Ministrów dnia 11 września 2012 r. wyraził zgodę na rozpoczęcie negocjacji.
- 2.4. **Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Gruzji o transporcie morskim.** W dniach 16-17 lutego 2012 r. w Tbilisi odbyła się II runda negocjacji, podczas której został uzgodniony i paraflowany wspólny tekst projektu Umowy. W dniu 6 grudnia 2012 r. Rada Ministrów podjęła uchwałę nr 207/2012 w sprawie wyrażenia zgody na podpisanie Umowy.
- 2.5. **Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Białorusi o transporcie wodnym śródlądowym.** Umowa została podpisana w dniu 20 stycznia 2012 r. w Brześciu na Białorusi. W dniu 25 kwietnia 2012 r. przekazano wniosek o zatwierdzenie Umowy, która została zatwierdzona uchwałą Rady Ministrów Nr 155/2012 z dnia 14 września 2012 r. Umowa weszła w życie w dniu 9 listopada 2012 r.

W 2012 r. prowadzono również prace nad następującymi umowami dotyczącymi współpracy międzyregionalnej w zakresie reagowania na rozlewy olejowe:

- **Opracowanie „Planu wzajemnych działań w przypadku zanieczyszczenia w obszarze Morza Bałtyckiego” do Umowy między Rządem Rzeczypospolitej**

Polskiej a Rządem Federacji Rosyjskiej o współpracy w zwalczaniu zanieczyszczeń morza olejami i innymi substancjami szkodliwymi na obszarze Morza Bałtyckiego oraz Zalewu Wiślanego (Kaliningradzkiego). Umowa została podpisana w dniu 6 grudnia 2010 r. Prace nad projektem planu operacyjnego do umowy, tj. „Planu wzajemnych działań w przypadku zanieczyszczenia w obszarze Morza Bałtyckiego” rozpoczęły się w 2011 r. W dniu 10 lipca 2012 r. w Gdyni odbyło się spotkanie ekspertów w sprawie projektu planu. Następne spotkanie ekspertów w tej sprawie planowane jest w pierwszym kwartale 2013 r. w Kaliningradzie. Przewidywany termin podpisania „Planu wzajemnych działań w przypadku zanieczyszczenia w obszarze Morza Bałtyckiego” to pierwsza połowa 2013 r.

- **Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Federalnej Niemiec o współpracy w zwalczaniu zanieczyszczeń morza olejami i innymi substancjami szkodliwymi w obszarze Morza Bałtyckiego.** W 2012 r. Rzeczpospolita Polska prowadziła konsultacje projektu umowy ze stroną niemiecką w trybie korespondencyjnym. Spotkanie eksperckie dotyczące projektu umowy planowane jest w Warszawie wiosną 2013 r. Przewidywany termin podpisania umowy to druga połowa 2013 r.

3. Stanowiska Rządu RP przyjęte przez Komitet do Spraw Europejskich do dokumentów legislacyjnych UE

- Wniosek ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY w sprawie recyklingu statków – przyjęty przez KSE w dniu 16 kwietnia 2012 r.
- Wniosek DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY zmieniająca dyrektywę 2009/16/WE w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu – przyjęty przez KSE w dniu 16 kwietnia 2012 r.
- Wniosek DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY dotycząca odpowiedzialności państwa bandery w zakresie egzekwowania przepisów dyrektywy Rady 2009/13/WE z dnia 16 lutego 2009 r. w sprawie wdrożenia Umowy zawartej między Stowarzyszeniem Armatorów Wspólnoty Europejskiej (ECSA) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. oraz w sprawie zmiany dyrektywy 1999/63/WE – przyjęty przez KSE w dniu 16 kwietnia 2012 r.
- Wniosek ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY zmieniające rozporządzenie Rady (WE) nr 1005/2008 ustanawiające wspólnotowy system zapobiegania nielegalnym, nieraportowanym i nieuregulowanym połowom oraz ich powstrzymywania i eliminowania – przyjęty przez KSE w dniu 6 lipca 2012 r.

4. Stanowiska Rządu RP przyjęte przez Komitet do Spraw Europejskich do dokumentów pozalegisacyjnych UE

- Wniosek DECYZJA RADY upoważniająca państwa członkowskie do ratyfikowania, w interesie Unii Europejskiej, Międzynarodowej konwencji z Hongkongu o bezpiecznym i ekologicznym recyklingu statków, z 2009 r., lub do przystąpienia do niej – przyjęty przez KSE w dniu 27 kwietnia 2012 r.
- KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY, EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU REGIONÓW dotyczący strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego - COM(2012) 128 – przyjęty przez KSE w dniu 12 kwietnia 2012 r.
- ZIELONA KSIĘGA Wiedza o morzu 2020: od mapowania dna morskiego do prognozowania oceanicznego - COM(2012) 473 – przyjęty przez KSE w dniu 26 listopada 2012 r.
- SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY, EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU REGIONÓW: Postęp w zakresie zintegrowanej polityki morskiej - COM(2012) 491 – przyjęty przez KSE w dniu 8 listopada 2012 r.
- KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY, EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU REGIONÓW: „Niebieski wzrost” szanse dla zrównoważonego wzrostu w sektorach morskich - COM(2012) 494 – przyjęty przez KSE w dniu 13 listopada 2012 r.

5. Konwencje w sprawie unikania podwójnego opodatkowania

- W dniu 4 listopada 2012 r. podpisano Umowę między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Singapuru w sprawie unikania podwójnego opodatkowania i zapobiegania uchylaniu się od opodatkowania w zakresie podatków od dochodu oraz Protokołu do Umowy.

Zgodnie z nową Umową wynagrodzenie uzyskane w związku z wykonywaniem pracy najemnej na pokładzie statku morskiego lub statku powietrznego eksploatowanego w transporcie międzynarodowym przez przedsiębiorstwo Umawiającego się Państwa podlega opodatkowaniu tylko w tym Państwie. Jednakże jeżeli takie wynagrodzenie jest uzyskiwane przez osobę mającą miejsce zamieszkania w drugim Umawiającym się Państwie, wówczas może ono także być opodatkowane w tym drugim Państwie.

Umowa podpisana w 2012 r. wprowadza zmianę w przepisach do obecnie jeszcze obowiązującej umowy z 1994 r., zgodnie z którą opodatkowanie takich wynagrodzeń następowało tylko w państwie, w którym znajdowało się miejsce rzeczywistego zarządu przedsiębiorstwa. Odnosnie metody unikania podwójnego opodatkowania, Rzeczpospolita Polska stosowała dotychczas metodę wyłączenia z progresją, którą zastąpiono w nowej Konwencji metodą zaliczenia proporcjonalnego.

- W dniu 5 lipca 2012 r. podpisano Protokół między Rzeczpospolitą Polską a Królestwem Norwegii zmieniający Konwencję między Rzeczpospolitą Polską a Królestwem Norwegii w sprawie unikania podwójnego opodatkowania i zapobiegania uchylaniu się od opodatkowania w zakresie podatków od dochodu, sporządzoną w Warszawie dnia 9 września 2009 r.

Główne zmiany wprowadzone do Konwencji z 2009 r. odnoszą się do postanowień dotyczących sposobu opodatkowania wynagrodzeń marynarzy. Obecnie jeszcze obowiązująca Konwencja z 2009 r. przewiduje, iż wynagrodzenie marynarzy może być opodatkowane w państwie przedsiębiorstwa eksploatującego statek morski. Jednakże, jeżeli marynarz wykonuje pracę na pokładzie statku zarejestrowanego w Norweskim Rejestrze Statków, wynagrodzenie takie podlega opodatkowaniu tylko w tym państwie, w którym odbiorca wynagrodzenia ma miejsce zamieszkania.

Zgodnie z Protokołem zmieniającym Konwencję z 2009 r. wynagrodzenie uzyskane w związku z wykonywaniem pracy najemnej na pokładzie statku morskiego eksploatowanego w transporcie międzynarodowym przez przedsiębiorstwo Umawiającego się Państwa, może być opodatkowane w tym Państwie.

W kwestii metody unikania podwójnego opodatkowania Rzeczpospolita Polska nadal będzie stosowała metodę wyłączenia z progresją m.in. w stosunku do dochodów z pracy najemnej, uzyskiwanych przez rezydentów polskich świadczących pracę w Norwegii. Jednakże w przypadku, gdy w państwie źródła występuje brak opodatkowania określonego dochodu lub majątku, Protokół wprowadza regulację polegającą na wprowadzeniu klauzuli uchylającej stosowanie metody wyłączenia z progresją i przewidującej użycie w jej miejsce metody odliczenia proporcjonalnego.

W dniu 31 grudnia 2012 r. Prezydent RP podpisał Ustawę o ratyfikacji ww. Protokołu. Po wymianie not dyplomatycznych o spełnieniu wszystkich wewnętrznych procedur wymaganych w prawie wewnętrznym obu państw, Protokół wejdzie w życie z dniem otrzymania późniejszej z not.

- W dniu 16 maja 2012 r. podpisano Protokół między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Islandii o zmianie Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Islandii w sprawie unikania podwójnego opodatkowania i zapobiegania uchylaniu się od opodatkowania w zakresie podatków od dochodu i majątku, sporządzonej w Reykjavíku w dniu 19 czerwca 1998 r. (Dz. U. z 1999 r. Nr 79, poz. 890).

Protokół ma na celu doprowadzenie do zmiany stosowanej przez Rzeczpospolitą Polską metody unikania podwójnego opodatkowania dochodów osiąganych przez rezydentów polskich ze źródeł położonych na terytorium Republiki Islandii. Zgodnie z polityką stosowaną wobec państw członkowskich UE i EOG metoda proporcjonalnego odliczenia zostanie zastąpiona metodą wyłączenia z progresją.

Protokół nie zmienia zasad odnoszących się do opodatkowania marynarzy. Wynagrodzenia uzyskiwane z pracy na statkach eksploatowanych w transporcie międzynarodowym nadal mogą podlegać opodatkowaniu w tym państwie, w którym znajduje się miejsce faktycznego zarządu przedsiębiorstwa.

W dniu 16 listopada 2012 r. Prezydent RP podpisał Ustawę o ratyfikacji ww. Protokołu. Po wymianie not dyplomatycznych o spełnieniu wszystkich wewnętrznych procedur wymaganych w prawie wewnętrznym obu państw, Protokół wejdzie w życie po upływie 30 dni od dnia otrzymania późniejszej z not.

- W dniu 14 maja 2012 r. podpisano Konwencję między Rzeczpospolitą Polską a Kanadą w sprawie unikania podwójnego opodatkowania i zapobiegania uchylaniu się od opodatkowania w zakresie podatków od dochodu wraz z Protokołem.

Konwencja podpisana w 2012 r. zastąpi obecnie jeszcze obowiązującą Umowę z Kanadą, zawartą w 1987 r. W świetle dotychczasowej umowy opodatkowanie pracy najemnej na pokładzie statku morskiego lub powietrznego eksploatowanego w transporcie międzynarodowym miało miejsce wyłącznie w państwie, w którym znajdowało się miejsce faktycznego zarządu przedsiębiorstwa wykonującego transport. W celu zapobieżenia podwójnemu nieopodatkowaniu nowa Konwencja wprowadza zasadę, iż takie dochody podlegają opodatkowaniu wyłącznie w państwie zamieszkania osoby wykonującej pracę.

W dniu 16 listopada 2012 r. Prezydent RP podpisał Ustawę o ratyfikacji ww. Konwencji. Po wymianie not dyplomatycznych o spełnieniu wszystkich wewnętrznych procedur wymaganych w prawie wewnętrznym obu państw, Konwencja wejdzie w życie w dniu otrzymania późniejszej noty.

6. Ważniejsze wydarzenia związane z tematyką morską

We wrześniu 2012 r. Komisja Europejska opublikowała Komunikat w sprawie *Blue Growth*, w którym zdefiniowała koncepcję „Niebieskiego wzrostu” - nowej inicjatywy służącej inteligentnemu, zrównoważonemu i zintegrowanemu wzrostowi gospodarczemu oraz zwiększeniu zatrudnienia w sektorach morskich. *Blue Growth* będący nowym elementem Zintegrowanej Polityki Morskiej UE ma stanowić impuls dla jej dalszego rozwoju we wskazanych w Komunikacie perspektywicznych obszarach: energia odnawialna mórz i oceanów, akwakultura, niebieska biotechnologia, turystyka przybrzeżna i eksploatacja zasobów mineralnych z dna morza. Koncepcja *Blue Growth* w założeniu ma przyczynić się do najbardziej efektywnego wykorzystania potencjału europejskiej gospodarki morskiej, poprawić konkurencyjność europejskiej gospodarki, a także stworzyć nowe miejsca pracy w UE. Tym samym koncepcja będzie wspierać realizację Strategii Europa 2020 w obszarze gospodarki morskiej.

Zintegrowana Polityka Morska UE była jednym z priorytetów Prezydencji cypryjskiej w Radzie UE. W dniach 7-8 października 2012 r. na nieformalnym posiedzeniu ministrów państw członkowskich Unii Europejskiej właściwych do spraw polityki morskiej przyjęto „Deklarację Ministrów odpowiedzialnych za prowadzenie spraw Zintegrowanej Polityki

Morskiej i Komisji Europejskiej w sprawie Morskiej Agendy dla wzrostu i zatrudnienia” (Deklaracja z Limassol). W deklaracji zaproponowano nową agendę morską na rzecz wzrostu i zatrudnienia w sektorach morskich służącą wsparciu strategii Europa 2020. Deklaracja z Limassol podsumowała pięć pierwszych lat funkcjonowania Zintegrowanej Polityki Morskiej UE, które potwierdziły, że skoordynowane i zintegrowane podejście do spraw morskich zapewnia najlepsze wykorzystanie morskiego potencjału Europy oraz zapewnia zrównoważony wzrost europejskiej gospodarki morskiej. W deklaracji szczególny nacisk położono na realizację celów gospodarczych, środowiskowych i społecznych Zintegrowanej Polityki Morskiej wpisujących się w realizację strategii Europa 2020 w zakresie innowacyjności, zrównoważonego rozwoju i wzrostu zatrudnienia.

Zgodnie z przyjętą wcześniej inicjatywą *Blue Growth* ministrowie wezwali państwa członkowskie i instytucje europejskie do stworzenia odpowiednich warunków dla „niebieskiej gospodarki”. Podkreślono, że morza i oceany mogą odegrać decydującą rolę w ożywieniu gospodarczym Europy, a państwa członkowskie UE powinny wykorzystać wszystkie dostępne możliwości zapewnienia trwałego wzrostu i zwiększenia zatrudnienia w celu przezwyciężenia kryzysu gospodarczego.

W ślad za przyjęciem „Deklaracji z Limassol” Komisja Europejska zapowiedziała, że uruchomi szereg inicjatyw w celu zbadania i rozwinięcia potencjału wzrostu w określonych obszarach, między innymi w obszarze turystyki nadmorskiej i morskiej, energii mórz i oceanów, niebieskiej biotechnologii i morskiego górnictwa surowców mineralnych, jak również opracuje strategiczne wytyczne w dziedzinie akwakultury. Wszystkie inicjatywy będą podejmowane w porozumieniu z państwami członkowskimi i zainteresowanymi stronami.

W 2012 r. na posiedzeniach Rady do spraw Rolnictwa i Rybołówstwa debatowano m.in. na temat Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego (EFMR) na lata 2014 – 2020. W odniesieniu do EFMR Rzeczpospolita Polska zgłaszała postulat rozszerzenia wsparcia oferowanego przez przyszły Fundusz. Negocjacje reformy Wspólnej Polityki Rybołówstwa były ściśle powiązane z pracami nad przedłożonym w listopadzie 2011 r. projektem rozporządzenia w sprawie EFMR, który ma dążyć do osiągnięcia celów zarówno zreformowanej Wspólnej Polityki Rybołówstwa, jak i Zintegrowanej Polityki Morskiej UE (ZPM). Poprzez EFMR w zakresie ZPM wpierane mają być działania m.in. na rzecz rozwoju „niebieskiej gospodarki” oraz instrumentów przekrojowych zintegrowanej polityki morskiej (morskie planowanie przestrzenne, wiedza o morzu, integracja systemów nadzoru morskiego). Podczas prac nad projektem rozporządzenia w sprawie EFMR Rzeczpospolita Polska postulowała przeniesienie działań z obszaru ZPM do zarządzania dzielonego. W pierwotnym projekcie EFMR zgodnie z propozycją Komisji Europejskiej całość środków na ZPM wdrażana miałaby być za pomocą zarządzania bezpośredniego, czyli przez KE. W efekcie negocjacji osiągnięto kompromis zakładający, że na zarządzanie dzielone w zakresie Zintegrowanej Polityki Morskiej zostanie przeznaczone 20% całego budżetu na ten cel. Zarządzanie dzielone zagwarantuje określone minimum środków, jakie przypadną

w udziale poszczególnym państwom członkowskim na rzecz wdrażania ZPM na gruncie krajowym.

W dniu 2 lutego 2012 r. w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej odbyła się konferencja poświęcona tematyce rozwoju polskich portów morskich, autostrad morskich oraz zielonych korytarzy transportowych. Jej celem była promocja polskich portów i zaprezentowanie realizowanych projektów unijnych. W konferencji wzięli udział przedstawiciele Komisji Europejskiej, a także Sekretarz Generalny Europejskiej Organizacji Portów Morskich (ESPO), którzy zaprezentowali kwestie dotyczące przyszłości polityki portowej oraz TEN-T i autostrad morskich. Podczas konferencji przedstawiciele zarządów portów morskich Elbląg, Gdynia, Gdańsk oraz Szczecin i Świnoujście zaprezentowali informacje dotyczące rozwoju tych portów, a także dyskutowali z przedstawicielami Komisji Europejskiej. W trakcie obrad zaprezentowano również projekty dotyczące trzech korytarzy transportowych: Środkowo-europejskiego korytarza transportowego „CETC-ROUTE65”, „BATCo” oraz Korytarza Botnickiego „Bothnian Green Logistic Corridor”.

W dniach 26-28 listopada 2012 r. Minister Spraw Zagranicznych RP przebywał z wizytą w Brazylii, a towarzyszyła mu m.in. liczna grupa polskich spółek stoczniowych i z sektora offshore. W trakcie wizyty Minister wziął udział w seminarium dotyczącym perspektyw współpracy polsko-brazylijskiej w tej dziedzinie. W wystąpieniu otwierającym seminarium Minister wskazał na obszary potencjalnej współpracy między Rzeczpospolitą Polską i Brazylią, konkurencyjność oferty polskich spółek w kontekście realizowanego w Brazylii programu „Pre-sal” oraz konieczność rozwijania współpracy naukowo-technologicznej. Zadeklarował gotowość współpracy w sektorze poszukiwań i wydobywania zasobów ropy i gazu ze złóż niekonwencjonalnych, w szczególności wymianę doświadczeń w zakresie nowych technologii i systemów regulacyjnych. Polskie spółki zaprezentowały swoją ofertę przygotowaną na rynek brazylijski oraz przeprowadziły indywidualne rozmowy z partnerami brazylijskimi.

W dniu 21 marca 2012 r. w Gdańsku pod honorowym patronatem MTBiGM, Marszałka Województwa Pomorskiego oraz Związku Armatorów Polskich odbyło się seminarium w ramach projektu BSR InnoShip „Ograniczanie emisji toksycznych związków spalania paliw ze statków w portach i rejonie Morza Bałtyckiego”. Projekt BSR InnoShip, do uczestnictwa w którym w 2010 r. przystąpił Polski Rejestr Statków S.A. wraz z Akademią Morską w Szczecinie, został uznany przez Komisję Europejską za projekt flagowy w ramach 4. Obszaru Priorytetowego Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego i Planu Działania (*Action Plan for the Baltic Sea Region – BSR*). Projekt ma za zadanie rozszerzać współpracę międzynarodową i wspólne działania na rzecz zmniejszenia zanieczyszczenia z żeglugi na Morzu Bałtyckim przez rozwój wiedzy i innowacji opartych na konkurencyjności. Wpisuje się on równocześnie w plan pracy Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), wymagania dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej i Bałtyckiego Planu Działania HELCOM (HELCOM BSAP).

IV. Działania na rzecz uproszczenia procedur w zakresie odpraw towarów w polskich portach morskich

W 2012 r. Polska Służba Celna podejmowała szereg działań zmierzających do wdrożenia ułatwień dotyczących odpraw ładunków w polskich portach oraz systematycznej poprawy obsługi celnej i wzrostu standardów w zakresie międzynarodowego obrotu towarowego.

1. Wdrożenie systemu RSS (*Regular Shipping Service*)

W 2012 r. uruchomiono elektroniczny system do obsługi regularnej linii żeglugowej RSS. System został zbudowany w 2012 r. przez Komisję Europejską i pozwala na poziomie międzynarodowym na obsługę regularnej linii żeglugowej w sposób całkowicie elektroniczny, bez konieczności stosowania dokumentów papierowych. Instytucja RSS oznacza możliwość transportowania towarów o statusie unijnym statkiem przez morze bez dodatkowego potwierdzania tego statusu. Stosowanie RSS uwarunkowane jest uzyskaniem pozwolenia celnego, po wcześniejszym sprawdzeniu spełnienia przez wnioskodawcę (przedsiębiorca żeglugowy) odpowiednich kryteriów. Budowa systemu związana jest ze zmianą rozporządzenia Komisji (EWG) nr 2454/93 z dnia 2 lipca 1993 r. ustanawiającego przepisy w celu wykonania rozporządzenia Rady (EWG) Nr 2913/92 ustanawiającego Wspólnotowy Kodeks Celny (Dz. Urz. WE L 253 z 11.10.1993, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 2, t. 6, str. 3 z późn. zm.) dokonaną rozporządzeniem Komisji nr 177/2010 (nastąpiła zmiana art. 313a i 313b oraz dodanie art. 313c-313f). System RSS zbudowany został w technologii *thin client* w ramach ogólnego systemu EOS (*Economic Operator System*).

W 2012 r. w Izbach Celnich w Gdyni i Szczecinie zostały przeprowadzone niezbędne czynności organizacyjne związane z uruchomieniem systemu (m.in. ustanowienie użytkowników systemu i ich przeszkolenie). Na etapie testów systemu zgłoszone zostały Komisji Europejskiej zidentyfikowane błędy blokujące jego pracę. Komisja opracowuje poprawki do systemu, które mają być zastosowane w II kwartale 2013 r. Do tego czasu funkcjonować będzie okres przejściowy polegający na stosowaniu w dalszym ciągu dokumentów papierowych dla potrzeb RSS.

2. Budowa i wdrożenie Systemu Pojedynczego Okienka (*Single Window*) w obrocie towarowym z zagranicą

W kontekście realizacji polityki morskiej w odniesieniu do obsługi ruchu transgranicznego w portach wskazać trzeba działania zainicjowane w porcie w Szczecinie w zakresie rozwiązań opartych na idei „Single Window” - Platforma Współpracy. W Porcie w Szczecinie i Świnoujściu we współpracy ze służbami, tj. Służbą Celną, Inspekcją Weterynaryjną, Państwową Inspekcją Sanitarną, Inspekcją Jakości Handlowej Artykułów Rolno-Spożywczych i Państwową Inspekcją Ochrony Roślin i Nasiennictwa, w oparciu o system portowy AUTOSTORE wypracowano rozwiązania organizacyjne pozwalające na: zwiększenie wykorzystania informatycznych środków komunikacji, stałą współpracę służb kontrolnych w celu racjonalizacji przepływu dokumentów wymaganych na podstawie różnych aktów prawnych, poprawę obsługi przedsiębiorców, usprawnienie kontroli i nadzoru

nad towarami przemieszczającymi się przez port w Szczecinie. Wypracowane rozwiązania pozwalają na sprawną obsługę transportu, m.in. poprzez bezpapierową wymianę informacji pomiędzy właściwymi służbami kontrolnymi, co zwalnia przewoźnika z konieczności dostarczania papierowej dokumentacji z jednego końca portu na drugi oraz pozwala na zorganizowanie kontroli tak, aby odbyły się one w jednym miejscu i czasie, co wyraźnie usprawnia proces odprawy ładunków.

W 2012 r. działania zmierzające do wdrożenia ułatwień w funkcjonowaniu obrotu towarowego w celu systematycznej poprawy obsługi celnej przede wszystkim polegały na:

- wdrożeniu tzw. „inteligentnego” zarządzania kolejnością zgłoszeń celnych w celu jak najlepszej obsługi interesantów - badając i rozpoznając ryzyko co do zgłaszanych towarów zarządza się kontrolą i obsługą interesantów, tak aby w sytuacji spiętrzeń odpraw żaden towar nie oczekiwał na odprawę i wyprowadzenie z portu. Czynności te oparte są o zasadę first out - first cleared,
- opracowanie w ramach ścisłej współpracy ze Strażą Graniczną modelu wspólnych kontroli opartych o profile kontroli wynikające z założeń analizy ryzyka, dotyczących szeregu zagrożeń, jak np. transgranicznego przemieszczania odpadów, towarów niebezpiecznych, broni i amunicji bez odpowiednich zezwoleń, materiałów radioaktywnych. Przyczynia się to do wzmocnienia kontroli o charakterze prewencyjnym wzmacniającym bezpieczeństwo, co przekłada się na poprawę obsługi przedsiębiorców w porcie w Szczecinie,
- prowadzenie działań zmierzających do rozbudowy systemu w kierunku stworzenia elektronicznego środowiska obsługi statków w polskich portach przez Służbę Celną, Straż Graniczną czy Państwową Inspekcję Sanitarną. Inicjatywa ta była wynikiem zawartego Porozumienia z dnia 30 października 2009 r. pomiędzy Dyrektorem Urzędu Morskiego w Szczecinie i Dyrektorem Izby Celnej w Szczecinie dotyczącego korzystania przez funkcjonariuszy celnych z informacji umieszczonych w Systemie Kontrolno-Informacyjnym dla Portów Polskich (PHICS). W dniu 4 lipca 2012 r. ogłoszone zostało rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 22 czerwca 2012 r. w sprawie formularza ewidencyjnego oraz formularzy sprawozdawczych dla statków morskich (Dz. U poz. 761), w którym (§ 4 ust. 7) wskazano, że formularze, o których mowa w § 2 pkt 2 (formularze IMO FAL), składa się przy pomocy systemu kontrolno-informacyjnego dla portów polskich (PHICS) wchodzącego w skład Narodowego Systemu Monitorowania Ruchu Statków i Przekazywania Informacji,
- wypracowaniu we współpracy z przedstawicielami Urzędów Morskich wspólnego stanowiska w sprawie stosowania elektronicznych formularzy IMO FAL przy odprawach statków z wykorzystaniem systemu PHICS, wskazującego m.in. na zasadność odstąpienia od papierowej formy „zgłoszenia wejścia/wyjścia” statku na rzecz elektronicznego zgłoszenia składającego się z formularzy IMO FAL dostępnego w systemie PHICS (lista ta jest odpowiednikiem formularzy IMO FAL 3 i 4),

- wypracowaniu modelu kontroli opartego na idei One Stop Shop, czyli podejmowaniu kontroli towaru w jednym czasie i w jednym miejscu. Wpływa to na oszczędność czasu poświęcanego na załatwienie formalności dotyczących kontroli przez poszczególne służby, jak i oszczędność kosztów leżących po stronie podmiotów, przez uniknięcie ponownego przedstawiania tego samego towaru do kontroli wielu służbom.

W dniu 25 lipca 2012 r. Komitet Rady Ministrów do spraw Cyfryzacji przyjął uchwałę powołującą Międzyinstytucjonalny Zespół Wykonawczy do spraw wdrożenia w Polsce *Single Window* w obrocie towarowym z zagranicą, powierzając Szefowi Służby Celnej przewodniczenie Zespołowi. Głównym zadaniem Zespołu jest koordynacja wszystkich działań na rzecz realizacji koncepcji *Single Window* w Rzeczypospolitej Polskiej.

Inicjatywa *Single Window* w obrocie towarowym z zagranicą jest narzędziem, które w ramach tworzenia nowoczesnej e-administracji pozwala na zwiększenie efektywności działania wszystkich organów administracji publicznej zaangażowanych w obrót towarowy z zagranicą. *Single Window* umożliwia elektroniczną wymianę informacji i dokumentów pomiędzy różnymi jednostkami administracji publicznej oraz przedsiębiorcami, co daje realne szanse na skrócenie czasu niezbędnych czynności urzędowych, sprawną analizę ryzyka oraz kontrolę ukierunkowaną na zwalczanie nadużyć i nieprawidłowości.

Wdrożenie *Single Window* w zakresie obrotu towarowego z zagranicą przyniesie szereg korzyści zarówno przedsiębiorcom dokonującym obrotu towarowego z krajami trzecimi, jak i organom administracji publicznej zaangażowanym w ten obrót. Można zakładać, że realizacja idei będzie miała wpływ na zwiększenie konkurencyjności przedsiębiorstw. Lepsza współpraca instytucjonalna, podniesienie jakości usług świadczonych przez administrację, przyspieszenie i uproszczenie przepływu informacji między przedsiębiorcami i urzędami, wyeliminowanie dokumentów papierowych w obsłudze obrotu towarowego z krajami trzecimi, zwiększenie efektywności i wydajności urzędowych kontroli przez połączenie systemów i procedur w obszarze obrotu towarowego – wszystko to są działania na rzecz poprawy warunków prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie międzynarodowego obrotu towarowego, jakie można uzyskać za pomocą *Single Window*. Efektem wdrożonych zmian będzie usprawnienie obrotu towarowego z zagranicą również w portach morskich.

Współpracę w ramach budowy *Single Window* zadeklarowało wiele instytucji istotnych dla obrotu towarowego z zagranicą, np. Główny Inspektorat Weterynarii, Główny Inspektorat Sanitarny, Główny Inspektorat Ochrony Roślin i Nasiennictwa, Główny Inspektorat Ochrony Jakości Handlowej Artykułów Rolno-Spożywczych, Komenda Główna Straży Granicznej.

Dla potrzeb *Single Window* sformułowanych zostało kilka definicji określających istotę, zakres oraz podstawowe elementy koncepcji. Ich wspólnym założeniem jest umożliwienie podmiotom dokonującym obrotu towarowego z zagranicą oraz organom administracji zaangażowanym w ten obrót, przekazywania wszelkich niezbędnych danych elektronicznie. Służba Celna już dzisiaj jest przygotowana na całkowicie elektroniczną obsługę klientów przy przyjmowaniu zgłoszeń celnych. Zgłoszenia celne w eksporcie oraz w tranzycie już dzisiaj w 100% obsługiwane są elektronicznie, a działania podjęte przez Polską Służbę Celną mogą

spowodować, że od dnia 1 maja 2013 r. forma elektroniczna będzie także obejmować blisko 100% zgłoszeń importowych. W przypadku obrotu z państwami trzecimi oprócz zgłoszeń celnych, przedsiębiorca zobowiązany jest do przedstawienia wraz ze zgłoszeniem celnym różnego rodzaju pozwoleń/zezwoleń/certyfikatów, które nie mają formy elektronicznej (a ich przedłożenie jest konieczne, w szczególności ze względu na przewidziany w przepisach odrębnych obowiązek dokonania na nich adnotacji, uwierzytelnienia lub ostemplowania przez organ celny), a co za tym idzie, przedsiębiorca musi się z takim dokumentem pojawić w urzędzie celnym. Ideą *Single Window* jest sytuacja, aby nie tylko zgłoszenia celne, ale również dokumenty, bądź określone dane z tych dokumentów wymagane na podstawie przepisów odrębnych (takie jak dokumenty weterynaryjne, fitosanitarne czy sanitarne, ale i wszelkiego rodzaju pozwolenia), były dostępne organom celnym bez konieczności przedstawiania ich wersji papierowej. Tego rodzaju działanie wpisuje się w ideę uproszczenia działalności gospodarczej w obrocie towarowym z zagranicą i z pewnością ułatwi przedsiębiorcom działalność międzynarodową.

3. Dalsze ułatwienia dla posiadaczy świadectwa Upoważniony Przedsiębiorca (Authorised Economic Operator - AEO)

Należy zaznaczyć, iż status AEO przyznany w jednym państwie członkowskim UE jest uznawany w całej Unii Europejskiej. Przedsiębiorcy posiadający status AEO oraz pozwolenie na stosowanie procedur uproszczonych stają się wiarygodnym partnerem dla administracji celnej. Status AEO uprawnia do korzystania z ułatwień odnoszących się do kontroli celnej dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony i/lub z uproszczeń przewidzianych w ramach przepisów celnych. W zakresie kontroli celnej dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony przedsiębiorca może korzystać z następujących ułatwień:

- podlega mniejszej niż inni przedsiębiorcy liczbie kontroli fizycznej i kontroli dokumentów,
- w przypadku wytypowania go do kontroli przeprowadzana jest ona w sposób priorytetowy,
- uprawnienia do wcześniejszego powiadomienia o wytypowaniu przesyłki do kontroli,
- uprawnienia do składania przywózowej deklaracji skróconej z ograniczonym zakresem danych bezpieczeństwa,
- możliwości wnioskowania o przeprowadzenie kontroli w innym miejscu niż urząd celny.

W dniu 4 maja 2012 r. Stany Zjednoczone i Unia Europejska podpisały decyzję o Wzajemnym Uznawaniu programu Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT) i programu Upoważniony Przedsiębiorca (Authorised Economic Operator (AEO)).

Unia Europejska zawarła również porozumienia o wzajemnym uznawaniu programów upoważnionego przedsiębiorcy (AEO) z innymi państwami trzecimi będącymi partnerami handlowymi UE, tj. ze Szwajcarią, Norwegią, Andorą i Japonią.

Wzajemne uznawanie programów AEO między UE i państwami trzecimi ma zapewnić korzyści upoważnionym przedsiębiorcom, którzy zainwestowali w zabezpieczenie swoich międzynarodowych łańcuchów dostaw (AEO – bezpieczeństwo i ochrona oraz AEO – uproszczenia celne/bezpieczeństwo i ochrona). Uzyskany status stanowi atut przy ocenie ryzyka w zakresie bezpieczeństwa. W rezultacie ograniczeniu ulegnie liczba kontroli również

ze strony administracji celnych państw trzecich, z którymi UE zawarła porozumienia o wzajemnym uznawaniu.

Dalsze ułatwienia wynikające z posiadania świadectwa AEO lub korzystania z procedur uproszczonych, to:

- zminimalizowana kontrola fizyczna towarów,
- bezpośrednie informacje, audyt, szkolenia dla AEO,
- priorytetowa obsługa i szybsza realizacja formalności celnych,
- ograniczenie wymagań (np. mniejsza liczba danych, załączników),
- odprawa towaru w miejscu dogodnym dla przedsiębiorcy.

Rzeczpospolita Polska zajmuje czołowe miejsce w UE pod względem ilości firm posiadających status AEO.

4. Uczestnictwo Polskiej Służby Celnej w pracach międzynarodowych grup roboczych oraz w międzynarodowych projektach

- Uczestnictwo w projekcie SSTL

Pilotażowy projekt bezpiecznych szlaków handlowych z Chinami - *Smart and Secure Trade Lanes* (SSTL) polega na dostarczaniu z wyprzedzeniem danych o eksportowanych towarach do wybranych portów w UE w celu ułatwienia służbom celnym analizę ryzyka jeszcze przed załadunkiem. Celem projektu jest przede wszystkim stworzenie standardów kontroli celnej ułatwiających wymianę handlową w transporcie morskim pomiędzy Unią Europejską i Chinami. Koordynacja działań po stronie unijnej prowadzona jest przez Komisję Europejską, a projekt realizowany jest w ramach programu Komisji Europejskiej Customs 2013. W ramach projektu prowadzone są działania mające na celu sprawdzenie cyklu dostaw od punktu załadunku do docelowego punktu rozładunku i zapewnienie funkcjonowania wspólnie uzgodnionego systemu profili ryzyka pod kątem ochrony praw własności i wartości celnej oraz pod kątem przemieszczania odpadów.

Polska Służba Celną przystąpiła do projektu w 2010 r. w roli obserwatora. We wrześniu 2011 r. z roli obserwatora stała się czynnym uczestnikiem pilotażu i została włączona do fazy operacyjnej projektu SSTL. W czerwcu 2012 r. podpisany został aneks do Porozumienia o SSTL, w wyniku którego port w Gdańsku stał się jednym z 12 portów europejskich włączonych do tego projektu. Korzyści wynikające z udziału w projekcie to przede wszystkim zabezpieczenie łańcucha dostaw na linii Chiny – Unia Europejska, usprawnienie odpraw celnych, wzajemne uznawanie kontroli, łatwiejsza identyfikacja przesyłki i wspólne reguły szacowania ryzyka. Porozumienie czyni polski port konkurencyjnym w stosunku do portów w Hamburgu czy Rotterdamie, szczególnie w przypadku towarów kierowanych do Rosji.

- Uczestnictwo w pracach RALFH

Polska Służba Celną od 2001 r. uczestniczy w pracach Grupy Kontaktowej RALFH, funkcjonującej w ramach programu Komisji Europejskiej Customs 2013 i zrzeszającej przedstawicieli organów celnych państw UE obsługujących ruch towarowy w niektórych

portach morskich UE: Rotterdam, Antwerpia, Le Havre, Felixstowe, Hamburg, Szczecin, Leixoes i Bilbao. Prace grupy prowadzone są w kierunku wypracowania zintegrowanego podejścia do kontroli ładunków w portach w celu uniformizacji i skoordynowania działań wszystkich służb kontrolnych.

- Udział w projekcie pilotażowym „Transshipment Pilot” dotyczącym wymiany wyprzedzających informacji o ryzyku pomiędzy portami typu „hub” a portami typu „feeder” (dowozowymi)

W projekcie zainicjowanym w 2011 r. i trwającym przez cały 2012 r. uczestniczyli przedstawiciele administracji celnych z wybranych portów morskich UE, tj.: Rotterdamu, Hamburga, Antwerpii, Le Havre, Felixstowe, Dublina, Gdyni oraz Szczecina. Efektywna wyprzedzająca analiza ryzyka, w oparciu o którą możliwe jest odpowiednio wczesne wytypowanie do dalszej kontroli celnej przesyłek stwarzających wysokie ryzyko wystąpienia nieprawidłowości, jest kluczowym elementem redukcji barier, w szczególności uciążliwości związanych z importowymi procedurami kontrolnymi towarów w polskich portach morskich. Działania w ramach „Transshipment Pilot” bazują na wymianie pomiędzy zaangażowanymi portami wyprzedzających informacji z manifestów statkowych o potencjalnym ryzyku, które umożliwiają Służbie Celnej w polskich portach morskich na skoncentrowanie się na przesyłkach obciążonych wysokim ryzykiem, przy jednoczesnym ułatwieniu obrotu dla tzw. legalnego handlu. Od momentu zainicjowania projektu „Transshipment Pilot” na podstawie przekazanych funkcjonującemu w Izbie Celnej w Szczecinie Samodzielnemu Punktowemu Kontaktowemu dla Portów Morskich (SPOC) przez cło z portów w Rotterdamie i Hamburgu informacji o charakterze wyprzedzającym, dokonano w Rzeczypospolitej Polskiej łącznie 8 przypadków zatrzymań towarów, naruszających przepisy w zakresie bezpieczeństwa produktu bądź ochrony praw własności intelektualnej.

- Udział w projekcie CONTRAFFIC

Polska Służba Celną uczestniczyła w projekcie CONTRAFFIC („Analiza zgłoszeń celnych w oparciu o dane CONTRAFFIC”), realizowanym przez Dyрекcję Generalną Komisji Europejskiej JRC (*Joint Research Centre*) razem z Europejskim Biurem do spraw Zwalczania Oszustw OLAF z wybranymi administracjami celnymi państw członkowskich UE (11 krajów). W ramach CONTRAFFIC administracje celne przekazują do JRC/ CONTRAFFIC wybrane informacje zawarte w zgłoszeniach celnych, które następnie zostają poddane automatycznej analizie ryzyka pod względem występowania ewentualnych nieprawidłowości w odniesieniu do powiązań w relacji dane kontenerów – daty – kraje pochodzenia – towary – itp. Rezultatem działań jest wyodrębnienie przypadków wskazujących na możliwość fałszowania rzeczywistego pochodzenia towarów, celem ominięcia zapłaty ceł antydumpingowych, co z kolei umożliwi służbom celnym wszczęcie odpowiednich postępowań mających na celu odzyskanie zaległych opłat celnych i podatkowych. Przedsięwzięcie będzie dalej rozwijane w 2013 r. przez KE we współpracy ze służbami celnymi krajów członkowskich posiadających granicę morską w ramach projektu *Container Status Messages* (CSM), w kierunku poprawy dostępności dla administracji celnej dobrej

jakości danych niezbędnych do dokonywania wyprzedzającej analizy ryzyka w obszarze bezpieczeństwa i ochrony.

- Uczestnictwo w pracach specjalnej podgrupy do spraw celnych, powołanej w ramach Grupy Ekspertów do Spraw Upraszczania Procedur Administracji Morskiej i Elektronicznych Usług Informacyjnych (eMS).

Grupa eMS została utworzona przez Komisję Europejską w celu harmonizacji i koordynacji implementacji dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2010/65/UE z dnia 20 października 2010 r. w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich. Uczestnictwo w ww. przedsięwzięciu ma związek z uczestnictwem w pilotażu dot. quasi „Single Window”. W pracach ww. podgrupy uczestniczą przedstawiciele administracji i służb morskich oraz celnych z wielu państw członkowskich UE.

Polska Służba Celna współpracuje z Zachodniopomorskim Uniwersytetem Technologicznym w zakresie „Opracowania genetycznego systemu identyfikacji produktów żywnościowych pochodzących z rybołówstwa i akwakultury wprowadzanych na obszar celny Unii Europejskiej”. W roku 2012 r. kontynuowano rozszerzenie użytkowników mapy genetycznej o kolejne środowiska, w tym przetwórców ryb, importerów ryb i Inspekcję Handlową i Weterynaryjną oraz organy na poziomie UE odpowiadające za politykę kontrolną i obszar rybołówstwa. Materiał genetyczny zostanie zebrany przez naukowców bezpośrednio z produktów akwakultury wyłowionych na wytypowanych, kluczowych dla projektu rejonów łowisk na całym świecie. Projekt nosi nazwę CELFISH. Na podstawie charakterystycznych fragmentów genomu ryb opracowana zostanie przez zespół badawczy ZUT ogólnodostępna baza danych pozwalająca na weryfikację deklarowanych gatunków ryb wprowadzanych na obszar celny UE. Dane te pozyskane w postaci sekwencji DNA przypisanych do poszczególnych prób pozwolą na stworzenie bazy referencyjnej sekwencji. Poprzez wykorzystanie programu funkcjonującego w bloku analizy (Beckman Coulter) dane zostaną skatalogowane i uporządkowane pod kątem poszczególnych krajów. W taki sposób powstanie baza sekwencji źródłowych, będąca punktem odniesienia i umożliwiającą przyrównanie i liniowanie sekwencji towaru wwożonego na obszar celny UE. Pozwoli to potwierdzić bądź wykluczyć prawdziwość zgłoszonego gatunku (lub łowiska) zadeklarowanego w zgłoszeniu celnym. Uzyskana w ten sposób mapa genetyczna będzie użytkowana zarówno przez administrację celną, jak i inne agendy zajmujące się kontrolą połowów w zakresie przeciwdziałania nielegalnym, nieraportowanym i nieuregulowanym połowom.

V. Nauka i badania morskie

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

Prace związane z działalnością badawczo-rozwojową uczelni oraz akademii morskich finansowane są ze środków Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego, Narodowego Centrum Nauki w Krakowie oraz Narodowego Centrum Badań i Rozwoju w Warszawie.

Szczegółowy wykaz projektów naukowo-badawczych z obszaru polityki morskiej realizowanych w 2012 r. przez uczelnie oraz jednostki naukowe według obowiązującej ustawowo klasyfikacji przedstawia załącznik nr 3 do raportu.

1.1. Akademia Morska w Gdyni

Pracownicy naukowcy Akademii Morskiej w Gdyni prowadzili badania i prace rozwojowe w wielu obszarach nauki m.in.: ochrona obszarów morskich i infrastruktury brzegowej, w szczególności portów morskich, poprawa bezpieczeństwa na morzu, elektrotechnika, elektroenergetyka, energoelektronika, elektronika, towaroznawstwo i ochrona środowiska, systemy informacyjne. Prace związane z działalnością badawczo-rozwojową uczelni są finansowane ze środków Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego, Narodowego Centrum Nauki w Krakowie oraz Narodowego Centrum Badań i Rozwoju w Warszawie.

W 2012 r. na Akademii Morskiej w Gdyni realizowano 21 prac badawczo-rozwojowych, w tym:

- 1 projekt międzynarodowy niewspółfinansowany,
- 4 prace badawcze w ramach współpracy międzynarodowej dwustronnej,
- 1 projekt rozwojowy,
- 1 projekt w ramach Programu Badań Stosowanych,
- 1 projekt w ramach Programu INNOTECH,
- 1 projekt w ramach Programu PATENT PLUS,
- 12 projektów badawczych z zakresu badań podstawowych.

W ramach działalności statutowej realizowano 36 tematów badawczych, a 14 prac badawczych prowadzili młodzi naukowcy.

Przedstawiciele Akademii Morskiej w Gdyni, będącej członkiem *International Association of Maritime Universities* (IAMU) - stowarzyszenia zrzeszającego kilkadziesiąt uczelni morskich z całego świata, uczestniczyli w zgromadzeniu ogólnym IAMU – The 13th Annual General Assembly of IAMU. Hasło *Expanding Frontiers Challenges and Opportunities in Maritime Education and Training*, stanowiło motyw przewodni tego zjazdu. Ponadto w ramach współpracy z IAMU przedstawiciele uczelni realizowali projekty badawcze: *Maritime Human Resource Database* na Wydziale Nawigacyjnym oraz *IAMU Model Course of ETO* na Wydziale Elektrycznym.

Przedstawiciele Akademii Morskiej w Gdyni w 2012 r. brali udział w spotkaniach związanych m.in. z przygotowaniem i realizacją projektów w programach: The Baltic Sea

Region Programme 2007-2013 (projekt *EfficienSEA - Efficient, Safe and Sustainable Traffic at Sea*), Era-Net MARTEC (projekt *SafePort*) oraz prowadzili dwustronną współpracę naukową w oparciu o umowy międzyrządowe (projekt polsko-chiński *Study of Power Quality on Shipboard for Improvement of CCS Rules*), a także uczestniczyli w wielu międzynarodowych konferencjach naukowych oraz stażach naukowych. Ponadto przedstawiciele Akademii wzięli udział w uroczystościach podpisania kontraktu dotyczącego II etapu budowy Namibe Fishery Academy w Angoli oraz spotkali się z przedstawicielami Ministry of Agriculture, Rural Development and Fisheries of the Republic of Angola w celu dokonania dalszych uzgodnień dotyczących utworzenia i organizacji tej uczelni.

Akademia Morska w Gdyni realizowała współpracę naukowo-dydaktyczną w oparciu o podpisane umowy bilateralne, m.in. z uczelniami z Niemiec, Chin, Estonii, Korei Południowej, Ukrainy, Rosji. W 2012 r. została podpisana umowa o współpracy z uczelnią Admiral Ushakov State Maritime University z Nowosybirsk (Rosja) oraz z uczelnią Vasile Alecsandri University of Bacau (Rumunia).

Projekty realizowane w 2012 r. stanowiące element promocji rozwoju nauki oraz badań morskich:

- „Komercjalizacja wyników badań oraz kreowanie postaw przedsiębiorczych przez Akademię Morską w Gdyni” – celami projektu jest wzmocnienie powiązań funkcji nauki i dydaktyki ze sferą rynkową na rzecz rozwoju gospodarczego regionu, promocji przedsiębiorczości wśród studentów i pracowników naukowych, wzrostu kwalifikacji zawodowych studentów, pracowników naukowych i pracowników przedsiębiorstw, wartość projektu 1 593 214,23 zł,
- „Rejs do kariery” – celem projektu jest wprowadzenie efektywnej metody przygotowania studentów ostatniego roku nauki na uczelniach wyższych do wejścia na rynek pracy oraz poprawy ich elastyczności, wartość projektu 1 055 363,08 zł,
- „Ster dla B+R” – celem projektu jest przygotowanie 370 pracowników sektora B+R do zarządzania naukowymi projektami badawczymi i komercjalizacji ich wyników oraz stymulowanie współpracy instytucji badawczo-naukowych z sektorem przemysłowym, wartość projektu 2 544 936, 24 zł.

W 2012 r. prowadzone były w Akademii Morskiej w Gdyni kierunki i specjalności studiów stacjonarnych i niestacjonarnych pierwszego i drugiego stopnia znaczących z punktu widzenia polskiej polityki morskiej, których absolwenci są specjalistami przygotowanymi do pracy na statkach floty handlowej oraz na potrzeby gospodarki morskiej, w tym m.in.:

- na Wydziale Elektrycznym, kierunek Elektrotechnika, specjalność Elektroautomatyka okrętowa,
- na Wydziale Mechanicznym, kierunek Mechanika i budowa maszyn, specjalność Eksploatacja siłowni okrętowych i obiektów oceanotechnicznych,
- na Wydziale Nawigacyjnym, kierunek Nawigacja, specjalności Transport morski, Inżynieria ruchu morskiego, Zarządzanie bezpieczeństwem w transporcie morskim, Żegluga arktyczna.

1.2. Akademia Morska w Szczecinie

Akademia Morska w Szczecinie na poszczególnych wydziałach prowadzi kierunki i specjalności znaczące z punktu widzenia polskiej polityki morskiej, na których kształcą się w systemie studiów stacjonarnych i niestacjonarnych specjaliści posiadający wiedzę z zakresu transportu morskiego, budowy i eksploatacji statków, zarządzania i administracji morskiej, logistyki i spedycji morskiej, w tym m.in.:

- na Wydziale Nawigacyjnym, kierunek Nawigacja, Transport, Specjalności Transport morskie, Połowy morskie, Inżynieria ruchu morskiego,
- na Wydziale Mechanicznym, kierunek Mechanika i budowa maszyn oraz Mechatronika, Specjalności eksploatacja siłowni okrętowych, Elektroautomatyka okrętowa, Budowa i eksploatacja morskich systemów energetycznych,
- na Wydziale Inżynierjno-Ekonomicznym Transportu, kierunki Zarządzanie i Inżynieria Produkcji oraz Transport.

W 2012 r. uczelnia realizowała projekty i programy badawcze z obszaru polskiej polityki morskiej, m.in.:

- *Maritime Safety – Transport and Environment in the Baltic Sea Region*. Projekt międzynarodowy w ramach Programu regionu Morza Bałtyckiego 2007-2013,
- *Efficient, Safe and Sustainable Traffic at Sea*. Projekt międzynarodowy w ramach Programu regionu Morza Bałtyckiego 2007-2013,
- PO RYBY 3.1 – Środki służące wspólnemu interesowi - Działania wspólne: Badania eksperymentalne nad zmniejszeniem nieujawnionych odrzutów przy połowach dorsza bałtyckiego,
- PO RYBY 3.5 – Środki służące wspólnemu interesowi - Projekty pilotażowe: Zmniejszenie zużycia paliwa i obniżenie toksyczności gazów wylotowych silników rybackich jednostek pływających,
- ZIELONA ENERGETYKA - Rozwój bazy B+R dla energetyki wiatrowej na Akademii Morskiej w Szczecinie,
- Transfer kompetencji, technologii oraz wiedzy w regionie Południowego Morza Bałtyckiego – Martech LNG,
- *Short Course Programmes for Automated Systems in Shipping – SURPASS*. Projekt LdV UE transfer technologii.

W Akademii Morskiej w Szczecinie działa Centrum Transferu Technologii Morskich, które zostało powołane w 2010 r. jako jednostka ogólnouczelniana, a jego głównymi zadaniami są:

- monitorowanie możliwości udziału uczelni w programach finansowanych ze środków zagranicznych,
- prowadzenie akcji informacyjnej na temat możliwości uczestnictwa uczelni oraz jej pracowników w projektach i programach międzynarodowych,
- wspieranie realizacji projektów dofinansowanych ze źródeł zagranicznych,
- zarządzanie projektami międzynarodowymi w zakresie zleconym przez władze uczelni,

- nawiązanie i prowadzenie współpracy uczelni z uczelniami i innymi instytucjami zagranicznymi,
- realizacja wymiany międzynarodowej studentów i wykładowców w ramach międzynarodowych programów edukacyjnych.

Akademia Morska w Szczecinie realizowała kierunki zamawiane – Mechatronika oraz Mechanika i budowa maszyn. Głównym celem projektu jest zwiększenie liczby studentów studiów I stopnia na kierunkach Mechatronika, Mechanika i Budowa Maszyn w Akademii Morskiej w Szczecinie poprzez stworzenie jak najbardziej atrakcyjnej oferty edukacyjnej. W ramach projektu realizowane będą wizyty studyjne w zagranicznych uczelniach, a także spotkania w siedzibie przedsiębiorstw związanych z gospodarką morską.

W dniach 6-10 marca 2012 r. Akademia Morska w Szczecinie wzięła udział w Międzynarodowych targach technologii informatycznych i przemysłu cyfrowego CeBIT 2012 w Hanowerze, których tematem przewodnim było „Bezpieczeństwo w świecie cyfrowym” (*Managing Trust*). Podczas targów Wydział Nawigacyjny uczelni zaprezentował wynalazek NAVDEC – Nawigacyjny system wspomagania decyzji na statku, który jest pierwszym na świecie narzędziem nawigacyjnym, realizującym obok funkcji informacyjnych zadania typowe dla systemów wspomagania decyzji. NAVDEC ma za zadanie obserwację statku własnego i otoczenia oraz rejestrację informacji o sytuacji nawigacyjnej. Na tej podstawie identyfikuje i ocenia ją oraz proponuje rozwiązania zapewniające bezpieczną żeglugę.

W ramach realizowanego programu wymiany młodzieży polsko - rosyjskiej pod patronatem Centrum Polsko-Rosyjskiego Dialogu i Porozumienia w listopadzie 2012 r. studenci Politechniki w Sankt Petersburgu i Uniwersytetu Komunikacyjnego odwiedzili Akademię Morską w Szczecinie.

Pracownicy Wydziału Mechanicznego Akademii Morskiej w Szczecinie współpracują z ośrodkami naukowymi państw regionu Morza Bałtyckiego (Niemcy, Szwecja, Finlandia, Litwa) realizując i koordynując badania m.in. przy realizacji dwóch projektów: „Opracowanie metod mikrofalowej diagnostyki” – Program Ramowy Euratom oraz *Baltic Sea Cooperation for Reducing Ship and Port Emission through Knowledge and Innovation based competitiveness*.

Na wydziale Nawigacyjnym studiuje 83 cudzoziemców – 32 osoby z Ukrainy, 26 osób z Białorusi, 10 osób z Litwy, 9 osób z Czech, 5 osób ze Słowacji i 1 osoba z Rosji.

1.3. Uniwersytet Gdański

Od listopada 2012 r. Na Uniwersytecie Gdańskim działa powołana w sposób formalny przez Rektora Uniwersytetu Gdańskiego Międzywydziałowa Komisja do spraw Realizacji Polityki Morskiej. Zadania Komisji obejmują:

- wykorzystanie potencjału Uniwersytetu Gdańskiego w celu realizacji priorytetowych kierunków polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej,
- działania na rzecz wzmocnienia i popularyzacji morskiego wizerunku Uniwersytetu Gdańskiego, zgodnie z jego dewizą „In mari via tua”,

- organizowanie współpracy jednostek Uniwersytetu Gdańskiego w zakresie działalności naukowej, dydaktycznej oraz organizacyjnej o charakterze morskim, w tym bałtyckim,
- koordynowanie działań prowadzących do utworzenia Narodowego Centrum Badań Bałtyckich (NCBB),
- wspomaganie udziału jednostek Uniwersytetu Gdańskiego w projektach związanych z badaniami Morza Bałtyckiego, finansowanych z Unii Europejskiej i innych źródeł.

Uniwersytet Gdański jest wiodącym uniwersytetem polskim prowadzącym interdyscyplinarne badania związane z Morzem Bałtyckim oraz kształcącym kadry o wysokich kwalifikacjach, niezbędne do realizacji polityki morskiej kraju. Morski prestiż uczelni budują stacje badawcze o międzynarodowej renomie, takie jak Stacja Morska Instytutu Oceanografii w Helu czy Stacja Badania Wędrówek Ptaków w Przebendowie. Morski wizerunek uczelni tworzą także kierunki studiów, specjalności i badania naukowe związane z morzem, zwłaszcza pobrzeżem Bałtyku.

Uniwersytet Gdański prowadzi kilka kierunków i specjalności ściśle związanych z tematyką morską i ważnych dla kształcenia specjalistów z różnych dziedzin wiedzy użytecznych z punktu widzenia polityki morskiej, m.in. na Wydziale Oceanografii i Geografii kierunek oceanografia, specjalności: ochrona i zarządzanie zasobami morza, ekobiotechnologia morska, biologia morza. Uruchomiono też studia podyplomowe pn. Geograficzne Systemy Informacyjne – GIS, które zostały opracowane dla osób pracujących w dziedzinach związanych z morskim planowaniem przestrzennym, kartografią morską i tworzeniem morskich baz danych.

Wydział Oceanografii i Geografii jako jedyny w kraju realizuje trójstopniowe studia licencjackie, magisterskie i doktoranckie na kierunku oceanografia. W lipcu 2012 r. Polska Komisja Akredytacyjna przyznała Wydziałowi Oceanografii i Geografii Uniwersytetu Gdańskiego wyróżniającą ocenę instytucjonalną ważną na lata 2012-2018.

W roku akademickim 2011/2012 na Uniwersytecie Gdańskim studiowało 28 684 studentów, uczelnię ukończyło 4 446 absolwentów, a w roku 2012/2013 studia rozpoczęło 6 895 studentów (5 366 na studiach stacjonarnych i 1 529 na studiach niestacjonarnych).

Przy Wydziale Oceanografii i Geografii od lat działają Środowiskowe Studia Doktoranckie - studia czteroletnie (stacjonarne i niestacjonarne), które przygotowują do uzyskania stopnia naukowego doktora w dyscyplinie Nauk o Ziemi w zakresie oceanologii i geografii oraz nauk technicznych w zakresie budownictwa oraz geodezji i kartografii. Uczestnikami tych studiów są następujące instytucje:

- Uniwersytet Gdański – Wydział Oceanografii i Geografii,
- Instytut Oceanologii PAN,
- Instytut Budownictwa Wodnego PAN,
- Morski Instytut Rybacki,
- Akademia Marynarki Wojennej.

W 2012 r. działające na Uniwersytecie Gdańskim koła naukowe studentów: Morskie Koło Naukowe (przy Instytucie Transportu i Handlu Morskiego na Wydziale Ekonomicznym), Europejskie Stowarzyszenie Studentów Prawa (*The European Law Students' Association*),

działające również na UG: ELSA Gdańsk (na Wydziale Prawa i Administracji), Studenckie Koło Naukowe Oceanografów (na Wydziale Oceanografii i Geografii), Studenckie Koło Naukowe Geologów (na Wydziale Oceanografii i Geografii), aktywnie angażowały się w organizowanie różnych przedsięwzięć związanych z tematyką morską oraz brały udział w realizacji projektów naukowo-badawczych dotyczących Morza Bałtyckiego.

W 2012 r. w ramach programu Erasmus w zagranicznych uczelniach gościło 317 studentów Uniwersytetu Gdańskiego, zaś w UG gościło 165 zagranicznych studentów.

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

Uniwersytet Gdański bierze udział w charakterze partnera w międzynarodowym konsorcjum projektu Sub-seabed carbon storage and the marine environment, akronim ECO2, (konkurs The ocean of tomorrow). W ramach tego projektu na UG są realizowane dwa doktoraty. Doktoranci mają możliwość szkoleń oraz współpracy z instytucjami naukowymi i biznesowymi uczestniczącymi w projekcie.

Trwają prace nad utworzeniem Narodowego Centrum Badań Bałtyckich (NCBB). Koordynatorem działań, związanych z utworzeniem NCBB jest Uniwersytet Gdański. Celem powołania NCBB w postaci spółki z o.o. o charakterze non-profit jest integracja polskich instytucji naukowych, naukowo-dydaktycznych oraz badawczo-rozwojowych na rzecz skoordynowanego prowadzenia na najwyższym poziomie interdyscyplinarnych badań naukowych i dydaktyki na rzecz racjonalnego zarządzania oraz zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska przyrodniczego Morza Bałtyckiego. Oczekiwanym efektem powołania spółki będzie m.in. bardziej efektywna współpraca instytucji naukowych z sektorem gospodarki morskiej i z administracją różnego szczebla, większe zespolenie z Europejskim Obszarem Badawczym przez organizowanie szerokiej współpracy międzynarodowej w skali europejskiej oraz regionu Morza Bałtyckiego. Powstanie Centrum ma się przyczynić do wzmocnienia działań związanych z międzynarodową mobilnością studentów i naukowców nie tylko z UG, ale całego polskiego środowiska oceanograficznego w ramach wymiany między instytucjami naukowymi oraz między instytucjami naukowymi i biznesem.

W 2012 r. na Uniwersytecie ogólna liczba realizowanych projektów naukowo-badawczych finansowanych przez Narodowe Centrum Nauki (NCN) i dotyczących badań w regionie Morza Bałtyckiego oraz innych morskich badań przyrodniczych wynosiła 34 (przy całkowitym finansowaniu na pełny okres realizacji projektów w wymiarze 7 885 840,00 zł).

W ramach 5 projektów prowadzone były badania o charakterze przyrodniczym w rejonach polarnych. Całkowita dotacja Narodowego Centrum Nauki na pełny okres realizacji tych projektów wynosi 1 614 789,00 zł.

Jednocześnie w 2012 r. kontynuowana była realizacja projektu rozwojowego o charakterze morskim pt.: „Rozbudowa Kolekcji Kultur Glonów Bałtyckich”, na który dotacja Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego wynosiła 360 000 zł.

W ramach Programów Operacyjnych Innowacyjna Gospodarka (POIG) oraz Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ) na Uniwersytecie Gdańskim w 2012 r. realizowano 4 projekty badawcze i inwestycyjne z obszaru polityki morskiej.

W 2012 r. kontynuowano realizację innowacyjnego projektu *Sub-seabed carbon storage and the marine environment*, którego celem jest oszacowanie prawdopodobieństwa wycieków CO₂ z ewentualnych miejsc deponowania (poligon bałtycki obejmuje złożę B-3 eksploatowane przez Petrobaltic) oraz ich konsekwencji ekologicznych, ekonomicznych i prawnych. Interdyscyplinarny projekt ma duże znaczenie dla rozwoju innowacyjnej technologii sekwestracji dwutlenku węgla pod dnem morza. Uniwersytet Gdański w ścisłej współpracy z partnerem biznesowym Grupą LOTOS S.A. bierze udział w międzynarodowym konsorcjum projektu, które składa się z 27 instytucji, w tym partnerów biznesowych (Grupa LOTOS SA oraz STATOIL) i jest kierowane przez Helmholtz Centre for Ocean Research - GeoMar z Kilonii.

Realizowane na UG projekty są istotne dla wywiązania się z podjętych przez Rzeczpospolitą Polską zobowiązań w ramach unijnej dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej. Projekty dostarczając wiedzę o środowisku morskim, przyczynią się do opracowania zasad podejścia ekosystemowego do zarządzania obszarami morskimi, określenia wytycznych dla zrównoważonej eksploatacji zasobów żywych i nieożywionych oraz efektywnego wykorzystania przestrzeni morskiej, zmniejszenia antropopresji na środowisko morskie, wypracowania systemu rozwiązywania konfliktów pomiędzy tradycyjnymi i nowymi użytkownikami morza oraz inicjatywami ochrony środowiska morskiego, zwiększenia innowacyjności gospodarki morskiej, zapewnienia zrównoważonego rozwoju tej gospodarki przez uwzględnienie ekosystemowego podejścia przy planowaniu inwestycji przemysłowych i badania ich wpływu na środowisko morskie, opracowania efektywnych metod przewidywania zagrożeń.

Wydziały Uniwersytetu Gdańskiego biorą również aktywny udział w międzynarodowej współpracy bilateralnej, np. na Wydziale Oceanografii i Geografii współpraca ta obejmowała 25 krajów (64 umowy bilateralne).

W dniu 21 grudnia 2012 r. został rozstrzygnięty przetarg na wykonanie dokumentu pn. „Projekt techniczno-klasyfikacyjny i budowa specjalistycznego statku naukowo-badawczego do interdyscyplinarnych badań Morza Bałtyckiego, realizowany w systemie: wykonaj projekt techniczno-klasyfikacyjny i zbuduj statek”. Wybrano do realizacji konsorcjum: Stocznia Remontowa „Nauta” S.A. i CRIST S.A. Wniosek Uniwersytetu Gdańskiego pt.: „Specjalistyczny statek naukowo-badawczy OCEANOGRAF do interdyscyplinarnych badań Morza Bałtyckiego”, który został złożony na konkurs w ramach Programu wspierania infrastruktury badawczej z Funduszu Nauki i Technologii Polskiej, został zakwalifikowany do finansowania w kwocie 37 mln zł. Budowa nowego statku do badań naukowych oraz kształcenia studentów, która rozpocznie się w roku 2013 stwarza szanse szybkiego rozwoju

morskiego charakteru uczelni i praktycznego wspierania przez uniwersytet działań na rzecz realizacji polityki morskiej kraju.

Uniwersytet Gdański jest zaangażowany w działania edukacyjne i informacyjne upowszechniające wiedzę naukową w społeczeństwie, w działania na rzecz ochrony i rozważnej eksploatacji zasobów przyrodniczych morza, a także w promowanie zasad zrównoważonego i trwałego rozwoju cywilizacyjnego społeczności nad Bałtykiem.

Uniwersytet Gdański aktywnie uczestniczy w corocznie odbywającym się w Trójmieście Bałtyckim Festiwalu Nauki (BFN), a w X edycji BFN w 2012 r. zorganizował 88 promocyjnych imprez o charakterze popularnonaukowym.

Stacja Morska UG w Helu bardzo aktywnie uczestniczy w akcjach edukacyjnych i informacyjnych, m.in. liczba osób odwiedzających Stację w ramach Błękitnej Szkoły (proekologiczna edukacja społeczeństwa) wyniosła 4 513, a Fokarium Stacji w 2012 r. odwiedziło 401 396 osób.

1.4. Uniwersytet Szczeciński

W 2012 r. w ramach Wydziału Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego rozpoczął funkcjonowanie SERVICE INTER-LAB „Centrum Transferu Wiedzy i Innowacji dla Sektora Usług” - nowoczesny ośrodek wsparcia innowacyjności przedsiębiorstw, którego celem jest wieloaspektowy i wielokierunkowy transfer wiedzy pomiędzy nauką i biznesem. Centrum SERVICE INTER-LAB to nie tylko zaawansowana technologicznie infrastruktura oraz dostęp do najbardziej aktualnej wiedzy, ale przede wszystkim inwestycja w kapitał ludzki. SERVICE INTER-LAB to innowacyjność i współpraca - dzięki rozbudowanej infrastrukturze i dostępowi do informacji świadczyć będzie usługi na rzecz przedsiębiorców, studentom umożliwiać naukę przez praktykę, a naukowcom korzystanie z najświeższych danych rynkowych.

Korzyści jakie daje SERVICE INTER-LAB Centrum Transferu Wiedzy i Innowacji dla Sektora Usług są bardzo szerokie: możliwość gromadzenia danych i korzystania ze zbiorów, prowadzenie badań naukowych przy wsparciu ludzi biznesu, współpraca z innymi przedsiębiorcami skupionymi w ramach Centrum SERVICE INTER-LAB, dostęp do praktyki biznesowej oraz szansa na zdobycie wiedzy i doświadczenia w środowisku praktyków i naukowców. Podstawą funkcjonowania ośrodka będzie zaawansowane zaplecze infrastrukturalne powstające dzięki funduszom Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007 – 2013.

Realizacja projektów i programów badawczych finansowanych lub współfinansowanych (m.in. UE):

- *Holocene high-resolution reconstruction of North Sea water inflow changes into the Baltic Sea, ecosystem responses and future scenarios (INFLOW)*, BONUS + Joint Baltic Sea Research Programme Theme 2, 2009-2012, wykonawca Zakład Paleooceanologii (101160,00 euro),

- *The South Baltic WebLab a virtual laboratory on marine science for school students*, WTB.01..02.00-56-006/09-00 Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, realizacja: 2010-2013, Zakład Paleoceanologii,
- ARTWEI – Działanie na rzecz wzmocnienia integralności środowiska wód przejściowych; WTPB.02.01.00-72-009/09; realizacja: 2010-2013, Zakład Geomorfologii Morskiej,
- PROJEKT BONUS - konsorcjum (Szwecja, Niemcy, Polska, Finlandia, Estonia) zgłoszony do konkursu 2012 r.: *Will the multifactorial impact of climate change on benthic ecosystems differ among Baltic regions?*,
- PROJEKT BONUS (Szwecja, Finlandia, Niemcy, Rzeczpospolita Polska) zgłoszony do konkursu 2012 r.: *The impact of pollutants transported from land to Baltic Sea estuaries*.

Uniwersytet Szczeciński prowadzi następujące kierunki studiów i specjalizacje o tematyce morskiej:

- kierunek oceanografia – studia I stopnia,
- specjalność – geografia morza i wybrzeża (na studiach II stopnia kierunek „geografia”),
- specjalność – turystyka morska i nadmorska (na studiach II stopnia kierunek „turystyka i rekreacja”),
- Przygotowanie programu studiów międzynarodowych, prowadzonych wspólnie z Uniwersytetami w Greifswaldzie i Rostoku „Marine and Coastal Geosciences”.

Uniwersytet Szczeciński współpracuje z wieloma ośrodkami naukowymi realizując międzynarodowe projekty badawcze, a najważniejsze działania w tym obszarze to:

- współpraca badawcza z Geographisches Institut (Universität Greifswald, RFN) oraz Institut für Ostseeforschung Warnemünde (RFN) w ramach grantów międzynarodowych: GOAP, Era Net – INFLOW, BASYS,
- organizowanie wspólnie z Uniwersytetami w Greifswaldzie, Kilonii 1-2 tygodniowych polsko-niemieckich szkół letnich wiedzy o strefie brzegowej dla wybranych studentów geografii i geologii,
- Uniwersytet we Frankfurcie n/Menem – wspólne badania nad florą okrzemkową morskiego litoralu Niemiec oraz obszarów tropikalnych,
- Uniwersytet w Greifswaldzie (Niemcy) – wspólne badania dotyczące paleogeografii i ekologii Zalewu Szczecińskiego i akwenów przyległych,
- Uniwersytet w Kilonii (Niemcy) – wspólne badania dotyczące morfologii wybrzeży bałtyckich Schleswig – Holsteinu z użyciem zdjęć lotniczych,
- Uniwersytet w Halle (Niemcy) - wspólne badania teledetekcyjne akumulacyjnych wybrzeży południowego Bałtyku,
- Uniwersytet w Hamburgu – wspólne badania dotyczące georadarowego zapisu zmian środowiskowych w strefie wybrzeża Bałtyku (Brama Świny, Słowiński Park Narodowy),

- Instytut Badań Morza Bałtyckiego w Warnemuende (Niemcy), udział studentów i pracowników w geologicznych rejsach badawczych po Bałtyku i na Północnym Atlantyku,
- University Reggio Calabria (Włochy) oraz konsorcjum TELCAL – badania krajobrazu strefy brzegowej Calabrii,
- Alfred Wegener Institut für Polar und Meeresforschung, Bremerhaven – współudział w badaniach nad zmianami klimatycznymi w świetle analizy diatomologicznej oraz analizy radiolarii. Obecnie realizowana jest praca doktorska z zakresu analizy radiolarii w strefie frontu polarnego na południowym Atlantyku,
- P.P. Shirshov Institute of Oceanography, Russian Academy of Sciences, Moskwa, Rosja – wspólne badania nad głębokowodnymi Komokiacea,
- Woods Hole Oceanographic Institution, Woods Hole, Mass. USA – wspólne badania nad głębokowodnymi biocenozami abysalu Pacyfiku,
- Laboratoire Arago, Banyuls Sur Mer, Francja – wspólne badania nad florą okrzemkową sektora Oceanu Indyjskiego, Oceanu Południowego-subantarktyka, Wyspy Kergulena,
- Akademia Nauk Ukrainy, Sevastopol, Ukraina – wspólne badania nad florą okrzemkową Morza Czarnego ze szczególnym uwzględnieniem wybrzeży Krymu,
- Instituto de Oceanografia - Botânica Marinha, Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa, Portugal – wspólne badania nad ekologią i składem gatunkowym flory okrzemkowej równi pływowej Estuarium rzeki Tag,
- Center of Geotechnology University of Siena – wspólne badania morfodynamiki strefy brzegowej polskiego wybrzeża.

1.5. Akademia Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte w Gdyni

Problematyka podejmowana w ramach działalności naukowo-badawczej Akademii Marynarki Wojennej (AMW) dobierana jest tak, by służyć kształtowaniu specjalności naukowej AMW w powiązaniu z planami rozwojowymi Marynarki Wojennej RP oraz procesem technicznej modernizacji okrętów, uzbrojenia i sprzętu. Zasadnicze priorytety przyjęte w roku 2010 obejmujące kierunki prowadzonych badań i stosowane technologie służących kształtowaniu specjalności naukowej na poszczególnych Wydziałach w 2012 r. nie uległy zmianie.

Akademia Marynarki Wojennej posiada doświadczenie oraz możliwości badawcze do prowadzenia prac wpisujących się w główne obszary techniki i technologii obronnych. W 2012 r. realizowano między innymi w ramach jednego z głównych obszarów technologii obronnych określonego mianem „Technologie informacyjne i sieciowe”, projekt rozwojowy „Morski sieciocentryczny system informacji geograficznej obrazujący sytuację regionu Zatoki Gdańskiej wsparty skalowaną platformą obliczeń rozproszonych” oraz projekt badawczy „Optymalizacja hydroakustycznego poszukiwania obiektów podwodnych w aspekcie zagrożenia terrorystycznego akwenów portowych”.

W obszarze „Sensory i obserwacja” uczelnia realizowała następujące projekty rozwojowe: „Optyczno-termalny zestaw do rozpoznania i identyfikacji nawodnych obiektów pływających i niskolegających obiektów powietrznych dla potrzeb punktów technicznej obserwacji akwenu morskiego”, „Opracowanie technologii wykonania i analizy sygnatur pól fizycznych

jednostek pływających w aspekcie obrony biernej okrętu”, „Zintegrowany, wieloczułnikowy system monitoringu i ochrony portu morskiego” oraz „Demonstrator technologii analizy sygnałów radarów impulsowych”. Uczelnia wdrożyła projekt celowy „System wykrywania i przeciwdziałania akustycznemu rozpoznaniu jednostek pływających” oraz zrealizowała projekt badawczy „Badanie pól ciśnienia o małej częstotliwości w środowisku morskim w aspekcie obrony biernej okrętu oraz użycia min na akwenach płytkowodnych”, który swą problematyką wpisał się w kierunek „Technologie podwodne” ww. obszaru.

W poprzednich latach uczelnia uzyskała akceptację Ministerstwa Obrony Narodowej oraz środki na realizację projektu celowego „Zintegrowany symulator radaru ARPA/WECDIS”, którego końcowy etap realizacji zamknięto w lipcu 2012 r.

W Akademii Marynarki Wojennej kontynuowana jest działalność dydaktyczna zgodnie z postanowieniami konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht (STCW). Zadaniem funkcjonującego w strukturze Akademii ośrodka szkolenia jest prowadzenie szkolenia zawodowego studentów Akademii, kadry Marynarki Wojennej, oficerów i marynarzy floty handlowej, a także osób związanych zawodowo z gospodarką morską. W 2012 r. w ośrodku przeszkolono 1838 osób na kursach STCW oraz 174 osób na innych kursach.

Akademia Marynarki Wojennej posiada dwa wydziały: Wydział Nawigacji i Uzbrojenia Okrętowego oraz Wydział Mechaniczno-Elektryczny, które zajmują się obszarami mającymi znaczenie dla gospodarki morskiej, gdzie kształcą się studenci m.in. na specjalnościach nawigacja i zarządzanie bezpieczeństwem morskim, inżynieria i eksploracja środowiska morskiego, eksploatacja siłowni okrętowych oraz elektroautomatyka okrętowa.

Całkowita liczba studentów studiów stacjonarnych i niestacjonarnych pobierających naukę w Akademii Marynarki Wojennej wynosi 3794, w tym na kierunkach i w specjalnościach znaczących z punktu widzenia gospodarki morskiej 713. Całkowita liczba absolwentów Akademii Marynarki Wojennej (studiów stacjonarnych i niestacjonarnych) wynosi 1093, w tym na kierunkach znaczących z punktu widzenia gospodarki morskiej - 158.

Istotnym osiągnięciem Akademii Marynarki Wojennej jest realizowanie zadań inwestycyjnych mających na celu wzbogacenie bazy naukowo-badawczej oraz wyposażenie w środki mające umożliwić realizację priorytetowych kierunków badań. Temu celowi służą realizowane w uczelni zadania, m.in. „Aktywny, bezzałogowy system wykrywania i identyfikacji materiałów niebezpiecznych w obszarach wodnych”. W ramach opracowania koncepcji oraz budowy i badania zintegrowanych systemów detekcji, identyfikacji i analizy zagrożeń chemicznych i radiologicznych praktycznie wykorzystywana jest zrealizowana inwestycja w postaci laboratorium chemiczno-radiometrycznego i symulator zdarzeń kryzysowych.

Obszar „Broń precyzyjna i uzbrojenie” reprezentowany jest przez projekt badawczy System zasilania elektrycznego autonomicznego pojazdu podwodnego z ogniwem paliwowym”, który w przyszłości będzie mógł być wykorzystany jako nosiciel sprzętu i uzbrojenia.

W tematykę obszaru „Platformy bezzałogowe” wpisuje się realizowany projekt „Zintegrowany system planowania perymetrycznej ochrony i monitoringu morskich portów

i obiektów krytycznych oparty o autonomiczne, bezzałogowe jednostki pływające”, którego końcowym efektem będzie fizycznie skorelowany automatyczny system nadzorowania bieżącej sytuacji nawodnej i podwodnej w wybranym obszarze akwenu morskiego. Drugim tego rodzaju projektem jest zadanie pt.: „Badania wizyjnego systemu stereoskopowego do rozpoznania akwenu podwodnego i sterowania zespołem: bezzałogowy pojazd podwodny-manipulator”.

Projekt rozwojowy „Detekcja i przeciwdziałanie terrorystycznym zagrożeniom podwodnym ze strony nurków” swą problematyką jest zbieżny z priorytetowymi kierunkami badań obszaru „Ochrona i przetrwanie na polu walki”. W obszarze tym realizowane są także projekty badawcze, np. „Nowa generacja hiperbarycznego symulatora oddechowego”, „Wyznaczanie odporności udarowej i balistycznej materiałów na okrętowe osłony antyterrorystyczne” oraz praca wykonana na rzecz Ministerstwa Obrony Narodowej - „Przewoźny ratowniczo-leczniczy zestaw hiperbaryczny”. AMW realizuje również zadanie inwestycyjne z Funduszu Nauki i Technologii Polskiej „System zachowania życia dla Doświadczalnego Kompleksu nurkowego DGKN-120”.

Funkcjonujący w strukturze AMW Ośrodek Technologii Morskich (OTM) zajmuje się w dalszym ciągu prowadzeniem badań naukowych, prac rozwojowych, wdrożeniowych i produkcyjnych, w szczególności w dziedzinie obronności i bezpieczeństwa państwa, dotyczących systemów broni podwodnej, systemów obrony biernej okrętu, systemów zobrazowania sytuacji bojowej, systemów rozpoznania MW, systemów kontrolno - pomiarowych i minimalizacji pól fizycznych okrętu, systemów nurkowych i technologii prac podwodnych, systemów satelitarnych w nawigacji, morskich systemów informacji geograficznej, systemów akustyki podwodnej, odporności udarowej oraz balistycznej materiałów okrętowych i konstrukcji morskich, automatyzacji systemów okrętowych.

AMW od wielu lat współpracuje z innymi ośrodkami badawczymi oraz uczelniami krajowymi i zagranicznymi w zakresie prac naukowo – badawczych, projektowych, wdrożeniowych i modernizacyjnych. AMW we współpracy między innymi z Politechniką Gdańską praktycznie wykorzystuje możliwości zrealizowanego projektu dotyczącego metod wykrywania małych obiektów mino-podobnych umieszczonych w dnie morza. W dalszym ciągu realizowana jest współpraca naukowa naszej uczelni z ośrodkami zagranicznymi. Jej ważnym elementem był kontynuowany oraz zakończony w 2012 r. międzynarodowy projekt badawczy realizowany wspólnie z Europejską Agencją Kosmiczną pn. „Sformalizowany model oceny dostępności pomiarów EGNOS przy zdefiniowanym poziomie dokładności”.

Akademia Marynarki Wojennej prowadzi również współpracę naukową z Europejską Agencją Obrony, gdzie prowadzone są badania z zakresu pól fizycznych statków i okrętów (SIRAMIS). Intensywnie realizowanym projektem międzynarodowym wspieranym przez Unię Europejską, w którym obok 10 innych konsorcjantów uczestniczy AMW jest projekt badawczy pn. „Amunicja chemiczna – poszukiwanie i ocena (CHEMSEA)”.

Wymienione tu osiągnięcia to jedynie wybrane, kluczowe przykłady prac badawczych i rozwojowych realizowanych w Akademii Marynarki Wojennej. Jej zespoły opracowują wiele innych oryginalnych, innowacyjnych rozwiązań, które służą szeroko rozumianej nauce.

Akademia jest organizatorem lub współorganizatorem około 12 konferencji naukowych rocznie. Są to przedsięwzięcia o różnym zasięgu i różnej liczebności uczestniczących organizacji. Najdłuższą tradycję mają sympozja z hydroakustyki, organizowane co roku, przy czym co dwa lata jako sympozja międzynarodowe pod patronatem *European Acoustical Association*. Dużą tradycję mają również spotkania i obrady Komitetu Badań Morza, jak również Konferencje Automatyzacji i Eksploatacji Systemów Sterowania i Łączności organizowane w cyklu dwuletnim. Mniej liczne, lecz istotne dla profilu są konferencje poświęcone problematyce bezpieczeństwa, wśród których do najważniejszych należy konferencja organizowana pod patronatem Dowódcy MW RP pn. „Aspekty Bezpieczeństwa Nawodnego i Podwodnego oraz Lotów nad Morzem”.

1.6. Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie

W 2012 r. Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny (ZUT) prowadził kierunki studiów i specjalizacji ważnych z punktu widzenia gospodarki morskiej, m.in. na kierunku Oceanotechnika specjalności projektowanie i budowa okrętów, inżynieria ochrony obiektów morskich i lądowych, na kierunku Transport - specjalność - zintegrowany transport wodny i lądowy, na kierunku Rybactwo specjalności biotechnologia rybactwa i akwakultura oraz eksploatacja rybackich zasobów środowiska wodnego. W listopadzie 2012 r. złożono do Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego wnioski w sprawie uruchomienia nowego kierunku studiów „Eksploatacja mórz i oceanów” ze specjalnościami: eksploatacja biologicznych zasobów mórz i oceanów oraz eksploatacja zasobów energetycznych.

W 2012 r. Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie realizował szereg programów badawczych na kierunkach i specjalizacjach, w tym projekt EC EuroVIP (*Virtual Integrated Partnering (VIP) for SME service, technology and information providers in European maritime sector*), którego celem jest zwiększenie konkurencyjności europejskich małych i średnich przedsiębiorstw działających w sektorze morskim przez rozwój współpracy pomiędzy przedsiębiorstwami, organizacjami i uczelniami o charakterze morskim, która umożliwi efektywne wykorzystanie usług i technologii. Ponadto uczelnia prowadziła następujące projekty badawcze z zakresu techniki morskiej i okrętowej:

- badania efektywności wodnej pompy ciepła w warunkach oblodzenia wymiennika dolnego źródła ciepła,
- badanie wpływu odszraniania na efektywność powietrznej pompy ciepła,
- badania modelowe kotłów fluidalnych w aspekcie nowych, proekologicznych technologii energetycznych w siłowniach okrętowych,
- opracowanie i złożenie czterech wniosków o przyznanie grantów badawczych dotyczących techniki morskiej i okrętowej oraz transportu wodnego w Ministerstwie Nauki i Szkolnictwa Wyższego („Plazmowo-katalityczny układ oczyszczania spalin do silników okrętowych”) w ramach programu MARTEC ERA-NET Maritime Technologies; realizacja projektu zmierza do stworzenia podstawy budowy efektywnego układu oczyszczania spalin dla silników okrętowych, który będzie się

charakteryzował wysoką skutecznością w redukcji emitowanego składnika spalin (np. tlenku azotu); w wyniku realizacji projektu zbudowany zostanie demonstracyjny układ oczyszczania spalin do laboratoryjnego średnioobrotowego silnika okrętowego o mocy znamionowej 397 kW i prędkości znamionowej 720 obr/min,

- program obejmujący kraje basenu Morza Bałtyckiego mający na celu zmniejszenie emisji ze statków działający w oparciu o wiedzę i wprowadzanie innowacyjności w ramach programu Region Morza Bałtyckiego; głównym celem jest wzmocnienie wspólnie uzgodnionej polityki ochrony środowiska i ekonomicznego zarządzania Morzem Bałtyckim, stanowiące podstawę dla politycznego zaangażowania, a także konkretnych wspólnych działań w celu zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza i optymalizacji konkurencyjności żeglugi bałtyckiej,
- projekt „Opracowanie genetycznego systemu identyfikacji produktów żywnościowych pochodzących z rybołówstwa i akwakultury wprowadzanych na obszar celny Unii Europejskiej”, Program Operacyjny „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007-2013” realizowany przez Zakład Akwakultury przy ZUT w Szczecinie, we współpracy z Izbą Celną w Szczecinie; celem projektu jest stworzenie genetycznej bazy danych oraz ustalenie założeń do opracowania nowych metod identyfikacji produktów rybnych na potrzeby Służb Celnych oraz innych służb kontrolnych; na podstawie charakterystycznych fragmentów genomu ryb opracowana zostanie ogólnodostępna baza danych pozwalająca na weryfikację deklarowanych gatunków ryb wprowadzanych na obszar celny UE. Wzmocniona kontrola prowadzona w oparciu o nowoczesne metody genetyczne przyczyni się do ograniczenia nieprawidłowości oraz zwiększy dochody związane z naliczaniem i odprowadzaniem właściwych stawek celnych,
- projekt „Kompleksowe badania ichtiofauny w Zatoce Pomorskiej służące poprawie zarządzania i kontroli dostępu do zasobów łowiska oraz ograniczeniu przyłowów (redukcji poziomu odrzutów)” współfinansowany przez UE ze środków finansowych Europejskiego Funduszu Rybackiego zapewniającego inwestycje w zrównoważone rybołówstwo.

Wydział Techniki Morskiej i Transportu Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie jest jednym z udziałowców konsorcjum sześciu uczelni europejskich realizujących projekt EMSHIP w ramach programu Erasmus Mundus, polegającego na prowadzeniu studiów na poziomie post-master (dla osób posiadających tytuł magistra inżyniera). Studia te przeznaczone są dla osób legitymujących się tytułem magistra lub równoważnym. Czas trwania studiów wynosi 3 semestry. Projekt finansowany jest ze środków Komisji Europejskiej. Studenci mają możliwość uczestniczenia w zajęciach na uczelniach w trzech europejskich krajach. W semestrze zimowym roku akademickiego 2012/2013 na Wydziale Techniki Morskiej i Transportu również przebywało siedmiu studentów.

Laboratorium Badań Cech Pożarowych Materiałów w Katedrze Technicznego Zabezpieczenia Okrętów na Wydziale Techniki Morskiej i Transportu ZUT w Szczecinie

zyskało status laboratorium akredytowanego przez Polskie Centrum Akredytacji z zakresem obejmującym 32 metody badawcze, w tym 10 metod dotyczących badań materiałów i wyrobów stosowanych na statkach, wymaganych w Międzynarodowym Kodeksie Stosowania Prób Ogniowych. Laboratorium ma także aktualne świadectwo uznania Polskiego Rejestru Statków i jest uznawane przez Międzynarodową Organizację Morską w Londynie (*International Maritime Organization – IMO*).

Wśród działań na rzecz promocji rozwoju nauki, badań i technologii morskich zrealizowanych w 2012 r. wymienić należy zgłoszenie wynalazku pn. „Urządzenie do wymiany powietrza odzyskiem ciepła zwłaszcza w komorach lakierniczych P 393612” oraz zgłoszenie wniosku patentowego: „Urządzenie do zapobiegania porastaniu szyb obiektów statycznych długotrwale zanurzonych oraz obiekt długotrwale zanurzony” i „Sposób redukcji ilości balastu na statkach”.

1.7. Akademia Górniczo-Hutnicza im. Stanisława Staszica w Krakowie

W 2012 r. Akademia Górniczo-Hutnicza (AGH) w Krakowie realizowała następujące programy i projekty badawcze związane z sektorem morskim: „Odnawialne źródła energii program regionu Morza Bałtyckiego w ramach zlecenia PEA BALTIC SEA REGION UE” oraz „Ocena i weryfikacja wielkości zasobów węglowodorów występujących w akumulacjach B21 i B16, położonych na koncesji poszukiwawczo-rozpoznawczej Gaz Południe należącej do LOTOS Petrobaltic S.A.”, wykonywany na zlecenie firmy Lotos Petrobaltic S.A. w Gdańsku.

Wydział Fizyki i Informatyki Stosowanej AGH we współpracy z Instytutem Fizyki Jądrowej PAN w Krakowie przeprowadził interpretację pierwszych szczegółowych pomiarów aktywności pierwiastków transuranowych i ^{137}Cs w arktycznych torfach na Spitsbergenie. Radionuklidy te transportowane są do europejskiej części Arktyki drogą atmosferyczną i morską. Wykazano, że dominującym źródłem tych promieniotwórczych zanieczyszczeń były próbne wybuchy broni jądrowej w atmosferze.

Wydział Geologii, Geofizyki i Ochrony Środowiska AGH prowadzi międzynarodową współpracę z geologami norweskimi, szwedzkimi i rosyjskimi w ramach finansowanego przez Szwedzką Akademię Nauk programu COSPRA (*Cooperation between Swedish, Polish and Russian geoscientists*). W 2012 r. odbyło się robocze spotkanie pomiędzy głównym geologiem Norsk Polarinstitut w Tromsø, geologami polarnymi z Uppsala University oraz geologami polarnymi z AGH. Spotkanie dotyczyło udziału Polaków w redakcji atlasu o Arktyce, przygotowywanego przez Norsk Polarinstitut oraz koordynacji tematyki geologicznej podejmowanej przez Uppsala University i AGH w Krakowie.

W 2012 r. Wydział Geologii, Geofizyki i Ochrony Środowiska AGH zorganizował Międzynarodową Geologiczną Wyprawę Polarną na Spitsbergen, w której oprócz pracowników i studentów AGH wzięli również udział naukowcy z Uppsala University w Szwecji oraz z Instytutu Geologicznego PAN w Krakowie. Bazę logistyczną wyprawy stanowiły namioty i sprzęt kempingowy wypożyczony z Norweskiego Instytutu Polarnego w Longyearbyen na Spitsbergenie. Przygotowany program wyprawy był rezultatem

międzynarodowych warsztatów geologicznych COSPRA zorganizowanych przez AGH, w których udział wzięło 23 geologów polarnych z całego świata. Celem rozszerzenia tematyki badawczej poza dotychczas badany rejon fiordu Hornsund jest ujednolicenie poglądów na temat rekonstrukcji historii geologicznej początków istnienia archipelagu Svalbard, co wciąż budzi kontrowersje. Planowane są kolejne wspólne wyprawy i badania terenowe w sezonie polarnym 2013.

VI. Polityka morska RP w odniesieniu do regionu Arktyki i Antarktyki

1. Zaangażowanie polityczne Rzeczypospolitej Polskiej w regionie Arktyki i Antarktyki

Rzeczpospolita Polska jest stałym Krajem Obserwatorem Rady Arktycznej (*Arctic Council*) - powołanej w 1996 r. na podstawie Deklaracji z Ottawy międzynarodowej instytucji mającej obecnie największy wpływ na kształtowanie decyzji w odniesieniu do problemów Arktyki. Członkami Rady jest osiem państw arktycznych (Dania, Finlandia, Islandia, Kanada, Norwegia, Rosja, Szwecja i USA). Rzeczpospolita Polska należy do grupy czterech państw (obok Holandii, Niemiec i Wielkiej Brytanii), którym jako pierwszym przyznano status stałego obserwatora w Radzie Arktycznej, co zostało potwierdzone na Spotkaniu Ministerialnym Rady w Iqaluit (Kanada) w 1998 r. W późniejszym okresie ten sam status uzyskała Francja i Hiszpania. O przyznanie statusu stałego obserwatora ubiegają się obecnie: Chiny, Japonia, Republika Korei, Singapur, Włochy oraz Komisja Europejska, posiadające dotąd status obserwatora *ad hoc*.

Rada Arktyczna koncentruje się na sprawach zrównoważonego rozwoju Arktyki, a więc na ochronie środowiska, prowadzeniu wszechstronnych badań naukowych, monitoringu następstw zachodzących zmian klimatycznych oraz pomocy ludności rodzimej. W obszarze zainteresowania Rady znajdują się także takie kwestie jak otwarcie nowych szlaków żeglugowych w Arktyce czy zarządzanie bogactwami naturalnymi regionu. Znaczenie Rady Arktycznej stale wzrasta, przekształca się ona z organizacji o charakterze konsultatywnym w ciało polityczne kształtujące strategiczne kierunki rozwoju dalekiej północy.

Rzeczpospolita Polska jako obserwator uczestniczy w Spotkaniach Ministerialnych Rady oraz spotkaniach na szczeblu podsekretarzy stanu odbywających się co dwa lata, jak również w organizowanych zazwyczaj dwa razy do roku w roboczych spotkaniach Wyższych Urzędników do spraw Arktycznych (*Senior Arctic Officials*). Bardzo istotna jest możliwość uczestniczenia polskich naukowców w grupach roboczych Rady dzięki czemu Rzeczpospolita Polska posiada dostęp do raportów publikowanych przez Sekretariat Rady z okazji wymienionych wyżej spotkań. Obserwatorzy nie mają prawa do uczestniczenia w działaniach finalnych zmierzających do wypracowania stanowiska przez Radę Arktyczną w poszczególnych kwestiach, starają się jednak, aby ich opinie w konkretnych sprawach wyrażane w czasie dyskusji na forach różnych gremiów Rady Arktycznej oraz w toku konsultacji dwustronnych prowadzonych poza Radą Arktyczną były brane pod uwagę.

Rzeczpospolita Polska postrzega Radę Arktyczną jako głównego aktora zdolnego zapewnić perspektywiczny rozwój i ład w Arktyce oraz popiera wzmocnienie roli i odpowiedzialności Rady za przyszłość Arktyki. Rzeczpospolita Polska ma na celu utrzymanie swojego statusu stałego obserwatora w Radzie Arktycznej, która powinna być otwarta na stały dialog z państwami obserwatorami. Unia Europejska ze względu na posiadany potencjał i zaangażowanie w Arktyce powinna w szerszym zakresie przyczynić się do zwiększenia i umocnienia wiodącej pozycji Rady w regionie, dlatego też Rzeczpospolita Polska popiera jak najszybsze uzyskanie przez UE statusu stałego obserwatora w Radzie Arktycznej. W 2012 r. przedstawiciele Ministerstwa Spraw Zagranicznych przeprowadzili kilkakrotnie konsultacje na temat starań UE o uzyskanie statusu obserwatora w Radzie Arktycznej, a także brali udział w *Arctic Futures Symposium 2012*, które odbyło się w Brukseli w dniach 4-5 października 2012 r. Rzeczpospolita Polska popiera powołanie Europejskiego Centrum Informacji Arktycznej w Rovaniemi (Finlandia). W grupie, która wyszła z inicjatywą utworzenia Centrum znalazł się Komitet Badań Polarnych PAN.

Rzeczpospolita Polska aktywnie współpracuje z obecnym szwedzkim przewodnictwem w Radzie Arktycznej. Z inicjatywy RP zapoczątkowany został regularny dialog Prezydencji z państwami obserwatorami. W listopadzie 2012 r. w spotkaniu Prezydencji Szwedzkiej w Radzie z przedstawicielami państw obserwatorów na szczeblu podsekretarzy stanu wziął udział przedstawiciel Ministerstwa Spraw Zagranicznych, a w marcu 2013 r. w Warszawie planowane jest spotkanie Prezydencji w Radzie Arktycznej z państwami obserwatorami oraz przedstawicielami rdzennej ludności.

Można zakładać, iż interesy polskie w Arktyce będą miały w coraz większym stopniu wymiar gospodarczy. Wraz z postępującym ociepleniem klimatu, którego dynamika w Arktyce jest dwukrotnie wyższa niż średnia globalna, szybko wzrasta dostępność tego regionu. Stwarza to nowe możliwości rozwoju dalekiej północy oraz przesądza o rosnącym geopolitycznym i gospodarczym znaczeniu tej części świata. Udział w procesie zagospodarowania Arktyki leży w polskim interesie i stanowi szansę rozwoju m. in. w takich dziedzinach jak wydobywanie surowców, pozyskanie zasobów naturalnych, budownictwo, nowe szlaki transportowe, turystyka, usługi. Wymaga to określenia polskiej wizji oraz opracowania strategii odnoszącej się do nowych aspektów przyszłej polskiej obecności w regionie.

W Ministerstwie Spraw Zagranicznych prowadzone są prace nad dokumentem pt.: „Założenia polskiej polityki polarnej” (*Guidelines of the Polish Polar Policy*), łączącym dwa kierunki polskiej obecności w rejonach podbiegunowych: arktyczny i antarktyczny. Polityka RP wobec Arktyki opiera się na czterech filarach: przestrzeganie obowiązującego prawa międzynarodowego oraz rozwijanie sieci nowych umów regulujących współpracę w regionie, zaangażowanie w kształtowanie zgodnej z polskimi interesami polityki UE wobec Arktyki, współpraca z Radą Arktyczną oraz wspieranie rozwoju dyplomacji publicznej w odniesieniu do Arktyki.

W maju 2011 r. w Ministerstwie Spraw Zagranicznych powstała grupa zadaniowa do spraw polityki polarnej (*Polar Task Force* - PTF). Skupia ona przedstawicieli administracji centralnej oraz przedstawicieli środowisk naukowych, mając na celu m.in. wypracowywanie

polskiego stanowiska wobec dokumentów odnoszących się do Arktyki. Ostatnie spotkanie PTF w 2012 r. odbyło się w Warszawie w dniu 17 grudnia 2012 r., podczas którego reprezentowane były różne środowiska naukowe, ośrodki badawcze oraz społeczność biznesowa. Po raz pierwszy tak licznie obecni byli przedstawiciele administracji rządowej reprezentujący poszczególne resorty, co świadczy o wyraźnym wzroście zainteresowania tematyką polarną w kraju. Odzwierciedla to dominujący trend globalny.

Biorąc pod uwagę całkowicie odmienny status prawnie międzynarodowy Arktyki i Antarktyki, a także pozycję RP, jako Strony Konsultatywnej Układu Waszyngtońskiego z 1959 r. w sprawie Antarktyki, uznano za celowe wydzielenie w ramach *Polar Task Force* podgrupy zajmującej się wyłącznie problematyką antarktyczną.

2. Zaangażowanie polskiej nauki w badania polarne

Podstawę polskiej obecności w rejonach polarnych stanowi wieloletnia ugruntowana pozycja polskiej nauki i polskich ośrodków badawczych prowadzących badania w Arktyce. Rzeczpospolita Polska ma bogatą tradycję w organizacji wypraw w rejony polarne. Morska tematyka badawcza realizowana od lat 50-tych ubiegłego wieku przez polskie instytucje w Arktyce była bardzo różnorodna i obejmowała wiele obszarów takich jak: rybołówstwo, różnorodność biologiczną, hydroografię, fizykę atmosfery, paleoceanografię, geofizykę morską, modelowanie prądów, produkcję pierwotną, chemię osadów, ornitologię morską, zakwaszenie oceanu, geologię osadów powierzchniowych, czy hydroakustykę. W chwili obecnej najważniejsze są badania o charakterze monitorującym wszystkie zachodzące zmiany w tym regionie. Ważnym obszarem badawczym jest też opracowywanie map siedlisk m.in. na potrzeby morskiego planowania przestrzennego, a także badanie wrażliwości wybrzeży na rozlewy olejowe.

Statek badawczy „Oceania” należący do Instytutu Oceanologii PAN co roku od czerwca do sierpnia pracuje na wodach polarnych Arktyki Europejskiej (Morze Norweskie, Grenlandzkie i Barentsa), wykonując badania właściwości fizycznych wód w tych samych przekrojach sondowań. Równocześnie wykonywane są badania z zakresu biologii morza tych akwenów. Program ten realizowany jest we współpracy międzynarodowej, pod egidą organizacji takich jak *International Arctic Science Committee* oraz w ramach programów UE, sieci doskonałości w zakresie bioróżnorodności ekosystemów morskich (MARBEF) lub projektów wielonarodowych.

Od 1957 r. działa Polska Stacja Polarna Hornsund im. Stanisława Siedleckiego położona nad Zatoką Białego Niedźwiedzia na wyspie Spitsbergen, należącej do archipelagu Svalbard. Od ponad dwudziestu lat realizowane są regularne rejsy badawcze statku „Oceania”, z pokładu którego co roku o tej samej porze roku prowadzone są badania i obserwacje zachodzących w regionie Arktyki zmian. Corocznie realizowane są w Arktyce międzynarodowe projekty naukowe, w których obok polskich uczonych uczestniczą przedstawiciele nauki z innych państw.

Morskie badania prowadzone zarówno z r/v „Oceania” jak również na Polskiej Stacji Polarnej w Hornsundzie na Spitsbergenie prowadzone są przez przedstawicieli polskich instytucji

badawczych oraz jednostek z Norwegii, Niemiec, Wielkiej Brytanii, Belgii, Finlandii, Rosji, Kanady i USA. Zakres badań obejmuje geologię morza, paleoceanografię, hydrografię, fizykę atmosfery, klimatologię, biologię, chemię i fizykę morza. Należy dodać, że polscy badacze biorą liczny udział w morskich ekspedycjach polarnych Kanady, USA, Norwegii, Danii i Niemiec na ich jednostkach badawczych i stacjach brzegowych. Infrastruktura IO PAN wspierana jest przez Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego, a ostatnio przez Narodowe Centrum Nauki. Środki pozyskiwane są także w konkursach w UE, USA i w Kanadzie.

We wszystkie działania o charakterze naukowym polska dyplomacja nie jest bezpośrednio zaangażowana, poza eksponowaniem na forum międzynarodowym znaczenia ważnej dla polskiej nauki zasady swobody badań naukowych w Arktyce. Ze względu na fakt, iż dotychczasowym priorytetem Rzeczypospolitej Polskiej w Arktyce są badania naukowe, zapewnienie praktycznej implementacji zasady swobody badań naukowych w regionie polarnym jest bardzo istotne. Rzeczpospolita Polska dąży do wszechstronnego rozwijania współpracy międzynarodowej w odniesieniu do badań naukowych w Arktyce oraz poszerzania dostępu do europejskich źródeł finansowania badań w tym rejonie.

Polskie stacje polarne obok funkcji naukowej pełnią też w praktyce bardzo ważną rolę ratowniczą, stanowiąc element umacniający bezpieczeństwo w rejonach polarnych. Polska Stacja Polarna na Spitsbergenie prowadzona przez Instytut Geofizyki PAN jest nowoczesną placówką naukową na poziomie światowym. Realizowane na Stacji badania właściwości fizycznych środowiska przyrodniczego stanowią istotny wkład dla określenia procesów globalnych, ujętych w programie międzynarodowym *Global Change* – programie uznanym jako priorytetowy, zarówno przez Europejską Fundację Nauki w Strasburgu i Komisję Europejską w Brukseli. Ze względu na walory środowiska i możliwości badawcze oraz dorobek Stacji, Fiord Hornsund wraz ze Stacją Polarną został uznany za europejskie miejsce flagowe badań lądowych i morskich ekosystemów (*European Marine Biodiversity Flagship Site*). Infrastruktura logistyczna i laboratoria stacji pozwoliły na rozwinięcie badań w wielu dyscyplinach naukowych oraz prowadzenie licznych studiów interdyscyplinarnych, realizowanych w zespołach wielonarodowych oraz w międzynarodowej współpracy dwustronnej. Całoroczna praca stacji pozwala na stały monitoring elementów środowiska przyrodniczego, zjawisk geofizycznych oraz kosmicznych, co owocuje niezwykle cennymi długimi seriami obserwacyjnymi, które są udostępniane w światowych bazach danych oraz są podstawą rozwijania nowych programów badawczych. Stacja jako jedyna prowadzi też stały monitoring radiologiczny w regionie Arktyki.

Nowy rozdział polskich badań naukowych zapoczątkowało założenie Polskiej Stacji Antarktycznej na Wyspie Króla Jerzego (Szetlandy Południowe). Patronem stacji został wybitny polski badacz polarny Henryk Arctowski (1871-1958), uczestnik pierwszej naukowej wyprawy do Antarktyki na statku „Belgica” (1897-1899). Stacja im. H. Arctowskiego, będąca jedyną polską stacją antarktyczną działa w systemie całorocznym nieprzerwanie od 36 lat. Dzięki założeniu Stacji Antarktycznej Rzeczpospolita Polska zyskała status państwa konsultatywnego w Układzie Antarktycznym.

W 2012 r. zarówno Stacja im. H. Arctowskiego, jak i opiekujący się nią Zakład Biologii Antarktyki - kontynuator prac i tradycji Zakładu Badań Polarnych Instytutu Ekologii PAN, zostały włączone w struktury Instytutu Biochemii i Biofizyki PAN. Zakład Biologii Antarktyki koordynował przez wiele lat na półkuli południowej część Polskiego Narodowego Programu Polarnego wyznaczonego przez Komitet Badań Polarnych PAN. Na stacji prowadzone są badania w dziedzinie oceanografii, geologii, geomorfologii, glaciologii, meteorologii, sejsmologii oraz przede wszystkim biologii i ekologii, a także nieprzerwanie prowadzone są obserwacje monitoringowe - ekologiczne, glaciologiczne i meteorologiczne. W ramach obserwacji środowiska prowadzone są również badania ruchu turystycznego w rejonie Półwyspu Antarktycznego ze względu na rosnące zainteresowanie rejonami polarnymi. Oprócz badań podstawowych realizowane są też projekty badawcze koncentrujące się na praktycznym komercyjnym wykorzystaniu osiągnięć badań polarnych.

Większość polskich badań antarktycznych obecnie realizowana jest właśnie w oparciu o zaplecze stacji, na funkcjonowanie której Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego każdego roku przydziela dotację na utrzymanie specjalnych urządzeń badawczych, tzw. SPUB. Rzeczpospolita Polska obecnie nie dysponuje statkiem transportowo-badawczym zdolnym operować w rejonie Oceanu Południowego, dlatego też możliwości transportowe ekspedycji badawczych są ograniczone.

Podobnie jak inne polskie instytucje naukowe jednostki zajmujące się badaniami polarnymi od lat borykają się z problemami związanymi z niedostatecznymi nakładami finansowymi na badania. Brak stabilnego programu finansowania Polskiej Stacji Antarktycznej stawia pod znakiem zapytania nie tylko dalszy rozwój polskich badań antarktycznych, ale i ich dalsze funkcjonowanie. Zrezygnowanie z badań antarktycznych i zamknięcie Stacji zagrozi polskim interesom polityczno-gospodarczym w tym ważnym rejonie.

Niezależnie od niedofinansowania badań polarnych, pozycja naukowa Rzeczypospolitej Polskiej w tej dziedzinie jest doceniana na forum międzynarodowym. Jednym z przejawów tego jest powierzenie Rzeczypospolitej Polskiej organizacji Kongresu Arktycznego *Arctic Science Summit Week* (ASSW) w 2013 r. Dla jego organizacji zawiązało się Polskie Konsorcjum Polarne, składające się z 12 wyższych uczelni i instytutów PAN, które utrzymuje międzynarodowy sekretariat ASSW.

3. Komitet Badań Polarnych PAN

Komitet Badań Polarnych przy Prezydium PAN (KBN PAN) jest interdyscyplinarnym gremium naukowym, które pełni funkcje koordynacyjne oraz eksperckie, a także reprezentuje środowisko polskich badaczy polarnych w pozarządowych organizacjach międzynarodowych. Do najważniejszych zadań Komitetu należy inicjowanie i wspieranie inicjatyw w zakresie rozwoju polskich badań Arktyki i Antarktyki, z uwzględnieniem akwenów morskich. Komitet zazwyczaj nie uczestniczy wprost w realizacji projektów badawczych - bezpośrednimi uczestnikami projektów są polskie ośrodki naukowe zaangażowane w morskie projekty i programy naukowe oraz działania logistyczne na morzach polarnych.

Komitet Badań Polarnych PAN reprezentuje Rzeczpospolitą Polską w dwóch najważniejszych polarnych naukowych organizacjach międzynarodowych, jakimi są Komitet Naukowy Badań Antarktycznych (*Scientific Committee on Antarctic Research*) - Instytut Paleobiologii PAN i Uniwersytet Łódzki oraz Międzynarodowy Komitet Badań Arktycznych (*International Arctic Science Committee*) - Uniwersytet Śląski.

Międzynarodowe zainteresowanie naukowe morzami polarnymi wynika przede wszystkim z wieloaspektowych badań zmian tych specyficznych i ważnych regionów Ziemi pod wpływem ocieplania klimatu. W dużej części są one rozległymi akwenami morskimi, a stopień ich poznania jest wciąż niewystarczający. Wyniki badań prowadzonych w tym rejonie mają znaczenie dla zrozumienia zmian klimatu i środowiska w skali globalnej, z uwzględnieniem terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Interakcja mórz arktycznych z atmosferą w dużej mierze decyduje o warunkach pogodowych średnich szerokości geograficznych, podobnie jak intensywne topnienie lodowców Arktyki wpływa na wzrost poziomu mórz, co stanowi także zagrożenie dla polskiej linii brzegowej.

Polski potencjał badawczy w zakresie mórz polarnych jest duży i różnorodny pod względem podejmowanej tematyki. Badania realizowane są przez kilkanaście jednostek naukowych, jednak w związku z brakiem jednej instytucji koordynującej konsolidacja tych badań nie jest satysfakcjonująca. Komitet Badań Polarnych PAN jako naukowe ciało społeczne tylko w części spełnia funkcję koordynacyjną.

Do najważniejszych polskich instytucji naukowych prowadzących różnego rodzaju morskie prace badawcze oraz działalność logistyczną w regionie Arktyki należą:

- Instytut Oceanologii PAN w Sopocie (projekty badawcze, armator statku badawczego „Oceania”),
- Instytut Geofizyki PAN w Warszawie (projekty badawcze, operator Polskiej Stacji Polarnej im. S. Siedleckiego, Hornsund, Spitsbergen Svalbard, Arktyka),
- Zakład Biologii Antarktyki, Instytutu Biochemii i Biofizyki PAN w Warszawie (projekty badawcze, operator Polskiej Stacji Antarktycznej im. H. Arctowskiego, Wyspa Króla Jerzego, Szetlandy Południowe),
- Akademia Morska w Gdyni (armator statku szkolno-badawczego „Horyzont II” obsługującego Polska Stację Polarną Hornsund na Spitsbergenie i inne ekspedycje oraz uczestnicząca w projektach badawczych),
- Uniwersytet Gdański (realizator projektów badawczych),
- Uniwersytet Łódzki (realizator projektów badawczych),
- Uniwersytet Marii Curie Skłodowskiej w Lublinie (realizator projektów badawczych),
- Uniwersytet Śląski - UŚ (realizator projektów badawczych),
- Uniwersytet im. A. Mickiewicza w Poznaniu (realizator projektów badawczych).

Ponadto zespoły z innych uczelni i instytutów PAN są zaangażowane w realizację projektów badawczych związane bezpośrednio lub pośrednio z problematyką morską, w różnym zakresie (Uniwersytet Warszawski, Instytut Paleobiologii PAN, Uniwersytet Jagielloński, Uniwersytet w Białymstoku, Uniwersytet Jana Kochanowskiego w Kielcach i inne jednostki).

W 2012 r. polskie badania akwenów morskich w Arktyce i Antarktyce koncentrowały się na trzech głównych grupach problemowych należących do priorytetowych w skali międzynarodowej, tj. na określeniu roli morskich obszarów polarnych dla poznania mechanizmów oraz skutków globalnych zmian klimatu i środowiska z uwzględnieniem interakcji pomiędzy oceanem, atmosferą i kriosferą, określeniu stanu oraz zmian polarnych ekosystemów morskich w związku z ocieplaniem klimatu oraz interakcji z ekosystemami lądowymi, a także zbadaniu struktury litosfery w obrębie den mórz polarnych oraz w obszarach przybrzeżnych. Nowym elementem problematyki badawczej w obszarze badań polarnych realizowanym w 2012 r. są studia z zakresu nauk politycznych, socjologicznych i społecznych, podejmujące różne aspekty zwiększonej dostępności obszaru Arktyki, w związku ze znacznym zmniejszaniem się pokrywy lodu morskiego.

W interesie Rzeczypospolitej Polskiej leży utrzymanie i rozszerzenie badań o charakterze monitoringu zmian zachodzących w morzach Arktyki pod wpływem ocieplania się klimatu, w czym polska nauka ma znaczące osiągnięcia. Dotyczy to w szczególności obserwacji hydrograficznych, meteorologicznych oraz bioróżnorodności. Rzeczpospolita Polska rozpoczęła przygotowania i planuje przystąpienie do nowego europejskiego programu infrastrukturalnego EURO-ARGO. Instytut Oceanologii PAN partycypuje zarówno w wodowaniu pływaków ARGO w Arktyce, jak i w pracach rozwojowych nad tymi pływakami (program E-AIMS). W 2012 r. realizowano również badania fiordów Spitsbergenu w zakresie warunków batymetrycznych (oryginalna mapa fiordu Hornsund) z pomocą statku „Horyzont II” Akademii Morskiej w Gdyni, badania właściwości fizycznych oraz środowiska biologicznego fiordów Hornsund, Isfjord i Kongsfjorden, deglacjacji o odsłonięciu nowych akwenów spod lodowców uchodzących do morza (fiord Hornsund i cały Svalbard) oraz badania nad fotosyntezą i fitoplanktonem we fiordzie Advent na Spitsbergenie.

W obszarze antarktycznym prowadzone były projekty badawcze, które stanowią kontynuację problematyki programów IV Międzynarodowego Roku Polarnego. Kontynuacją projektu CLICOPEN jest projekt IMCOAST finansowany przez UE w ramach programu ESF PolarCLIMATE (7 partnerów, koordynacja Alfred Weger Institute, Niemcy), który dotyczy sukcesji biologicznej w morzu na terenie opuszczonym przez lodowce na Wyspie Króla Jerzego. Projekt jest w trakcie realizacji, a zakończenie przewidywane jest na marzec 2013 r. Polskie Podprojekty: IP8: *Climatic constraints of productivity and trophic structure in an Antarctic fjord ecosystem* (Admiralty Bay, King George Island) oraz AP 5: *Response of fjord ecosystem in the South Shetlands on decadal to millennial environmental changes: record from marine sediment cores*. Zaplecze logistyczne zapewnia Polska Stacja im. Henryka Arctowskiego. Przygotowano i rozpoczęto realizację projektu dotyczącego odtworzenia zmian klimatycznych (ostatnie millennium) w oparciu o zapis utrwalony w rdzeniach osadów dennych. Projekt powiązany jest z nową europejską inicjatywą IMCONNET.

W ramach kontynuacji programu IV Międzynarodowego Roku Polarnego wykonywany jest polski podprojekt pn. „Monitoring ptaków i ssaków wzdłuż zachodniego brzegu Zatoki Admiralicji”, który koncentruje się na ocenie liczebności ssaków morskich poprzez monitorowanie ich populacji wzdłuż zachodniego wybrzeża Zatoki Admiralicji na wyspie

Króla Jerzego. W całości programu uczestniczy 17 partnerów z wielu krajów. Przewidywane są prace podsumowujące osiągnięcia wszystkich partnerów. W ramach kontynuacji programu CLICOPEN badane są szczegółowo ekosystemy morskie i lądowe tworzone na przedpolu cofających się lodowców na wyspie Króla Jerzego.

Katedra Zoologii Bezkręgowców i Hydrobiologii Uniwersytetu Łódzkiego realizuje prestiżowy projekt „Tanaidacea półkuli południowej – taksonomia, różnorodność, struktura zgrupowań i zoogeografia”. Przedmiotem projektu są skorupiaki z rzędu Tanaidacea rozmaitych stref klimatycznych półkuli południowej, a celem projektu jest wskazanie miejsc wysokiej różnorodności ich występowania oraz opis zmian tej różnorodności w gradiencie szerokości geograficznej i głębokości. Badaniami objęto rejony pozostające dotąd poza obszarem jakichkolwiek badań naukowych (Zachodnia Australia, Morze Amundsena, Morze Scotia i Morze Rossa). Uzyskane wyniki analizowane są w świetle kilku hipotez i zjawisk dotyczących wzorców rozmieszczenia i różnorodności fauny dennej półkuli południowej, tj.: hipoteza „trójkąta koralowego”, „Łuku Scotia”, „Last Glacial Maximum”, zjawisko „emergencji polarnej”. Część uzyskanych wyników będzie wykorzystana do merytorycznego uzasadnienia planów utworzenia podwodnego rezerwatu biologicznej różnorodności w Zachodniej i Południowo-Wschodniej Australii.

W zakresie badań interakcji klimatu z oceanem i lodowcami, realizowane były w 2012 r. dwa duże projekty międzynarodowe:

- „ice2sea” – „Ocena udziału lodu kontynentalnego do przyszłego wzrostu poziomu morza” (*Estimating the future contribution of continental ice to sea-level rise*), obejmujący ocenę wpływu topnienia lodowców i lądolodów oraz odłamywania się od nich gór lodowych na wzrost poziomu oceanu światowego, czego skutki dotyczą także polskiego wybrzeża. Ubocznym efektem tego projektu jest ocena ryzyka pojawiania się gór lodowych na arktycznych szlakach żeglugowych. Problematyka badań mechanizmu cielenia lodowców wspartych o dno realizowana jest przez polskie zespoły na Spitsbergenie. W projekcie, który finansowany jest z 7 Programu Ramowego UE uczestniczy 24 partnerów z kilkunastu krajów.
- „SvalGlac” – „Wrażliwość lodowców Svalbardu na zmiany klimatu” (*Sensitivity of Svalbard glaciers to climate change*) w ramach programu ESF PolarCLIMATE. Projekt obejmuje m.in. zagadnienia recesji lodowców Svalbardu, w tym uchodzących do morza, a tym samym odsłanianie nowych akwenów morskich i produkcji gór lodowych, które mogą być zagrożeniem dla żeglugi, jak i eksploracji podmorskich zasobów węglowodorów na szelfie Morza Barentsa. W projekcie uczestniczy 8 krajów i dwie instytucje z RP – Uniwersytet Śląski i Instytut Geofizyki PAN.

W 2012 r. poczyniono zawansowane plany i uzgodnienia dla realizacji dużego projektu pt.: *Structure and Dynamics of the Ultra Slow Spreading Knipovich Ridge – Spatial and Temporal Variations of Magmatic Processes* (Researcher project – POLARPROG). W ramach projektu prowadzone będą badania geofizyczne na Północnym Atlantyku w rejonie Archipelagu Svalbard, obejmujące wnętrze Ziemi od pierwszych dziesiątków metrów do głębokości około 200 km przy użyciu najnowocześniejszej generacji instrumentów geofizycznych. Cały program będzie realizowany przez 8 instytucji naukowych

z Rzeczypospolitej Polskiej, Norwegii i Niemiec z wykorzystaniem 4 statków badawczych, w tym z udziałem niemieckiego lodolamacza „Polarstern”, niemieckiego statku „Merian”, norweskiego statku „Hakon Mosby” i statku Akademii Morskiej w Gdyni „Horyzont II”. Wynikami badań jest zainteresowane Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo S.A. Należy też wspomnieć o mniejszych, ale ciekawych projektach realizowanych na Svalbardzie z udziałem polskich naukowców. Badania obejmują formowanie wybrzeży tej wyspy pod wpływem procesów morskich oraz tempo sedymentacji osadów w fiordach Spitsbergenu zachodniego.

VII. Ochrona środowiska morskiego

Zadania realizowane w 2012 r. przez Głównego Inspektora Ochrony Środowiska, który pełni funkcję koordynatora działań w zakresie ochrony stanu środowiska morskiego Morza Bałtyckiego oraz Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, w ramach którego minister właściwy do spraw gospodarki morskiej realizuje zadania związane z zapobieganiem zanieczyszczaniu morza przez statki, miały na celu podtrzymanie i rozwijanie koncepcji synergii w zakresie realizowanych inicjatyw międzynarodowych, jak również przepisów obowiązującego prawa.

1. Działania w zakresie Konwencji Helsińskiej

Podstawowym celem Konwencji Helsińskiej jest kompleksowa ochrona środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego. Podejmowane działania mające na celu wypełnianie zapisów Konwencji, realizowane są przez stosowne uzgodnienia, podejmowane decyzje i przyjmowane zalecenia w ramach spójnej współpracy na poziomie krajowym i międzynarodowym, a następnie ich wdrażanie przez odpowiednie działania prawno-administracyjne, inwestycyjne, edukacyjno-szkoleniowe, kontrolne oraz monitoringowe.

Realizację zadań Rzeczypospolitej Polskiej wynikających z Konwencji Helsińskiej w 2012 r. koordynował Sekretariat do spraw Morza Bałtyckiego zlokalizowany w Głównym Inspektoracie Ochrony Środowiska, a jego działania skupione były przede wszystkim na analizie dokumentów i materiałów roboczych dystrybuowanych za pośrednictwem Sekretariatu HELCOM, pod kątem celowości podjęcia działań przez Rzeczpospolitą Polską. Ponadto Sekretariat odpowiedzialny był za zapewnienie udziału przedstawicieli RP w spotkaniach stałych grup roboczych HELCOM oraz powoływanych przy okazji podejmowania nowych inicjatyw, jak również opracowywanie i opiniowanie dokumentów roboczych oraz uzgadnianie stanowisk Rzeczypospolitej Polskiej. Za merytoryczny i logistyczny wymiar spotkań o charakterze decyzyjnym, w tym spotkań Przewodniczących Krajowych Delegacji (HELCOM HOD) oraz posiedzeń Komisji Helsińskiej odpowiadał również Sekretariat do spraw Morza Bałtyckiego.

1.1. Bałtycki Plan Działań HELCOM

Bałtycki Plan Działań jest jednym z ważniejszych dokumentów strategicznych realizacji założeń Konwencji Helsińskiej. Głównym celem przedmiotowego planu jest osiągnięcie

dobrego stanu ekologicznego Bałtyku do roku 2021 poprzez podejmowanie działań ukierunkowanych na problemy związane z eutrofizacją, substancjami niebezpiecznymi, różnorodnością biologiczną i ochroną przyrody oraz działalnością na morzu.

Państwa-Strony Konwencji Helsińskiej przyjmując Bałtycki Plan Działań zobowiązały się do opracowania wstępnych krajowych programów wdrażania (WKPW) do 2010 r. Zaprezentowany przez Rzeczpospolitą Polską w maju 2010 r. podczas Spotkania Ministerialnego w Moskwie Krajowy Program Wdrażania Bałtyckiego Planu Działań, miał charakter wstępny z uwagi na brak zweryfikowanych celów redukcyjnych dotyczących biogenów. Zgodnie z podjętą decyzją dokument wymaga aktualizacji i będzie przedmiotem obrad podczas Spotkania Ministerialnego w 2013 r. W 2012 r. Sekretariat do spraw Morza Bałtyckiego podjął działania mające na celu weryfikację i aktualizację treści dokumentu, jak również działania zmierzające do nadania wymiaru finansowego programowi.

1.2. Posiedzenia HELCOM wyższego szczebla

Posiedzenia Komisji Helsińskiej (HELCOM) oraz spotkania Przewodniczących Delegacji HELCOM (HELCOM HOD) należą do cyklicznych spotkań na wyższym szczeblu. W 2012 r. Główny Inspektor Ochrony Środowiska jako przewodniczący polskiej delegacji wziął udział w rocznym spotkaniu Komisji Helsińskiej i w trzech posiedzeniach HELCOM HOD, na których dokonano przeglądu działalności Komisji Helsińskiej, a także omówiono zagadnienia związane z perspektywą budżetową, wdrażanie Bałtyckiego Planu Działań HELCOM oraz stan przygotowań do Konferencji Ministerialnej w 2013 r.

1.3. Działania w ramach grup roboczych HELCOM

Organem wykonawczym Konwencji Helsińskiej jest Komisja ochrony środowiska morskiego Morza Bałtyckiego (Komisja Helsińska, HELCOM). Komisja prowadzi obserwacje wdrażania Konwencji i podejmuje decyzje służące realizacji założonych celów. Działalność merytoryczna Komisji prowadzona jest w ramach podstawowych grup roboczych:

- Grupa do spraw wdrażania podejścia ekosystemowego (HELOCM GEAR),
- Grupa do spraw monitoringu i ocen (HELCOM MONAS),
- Grupa do spraw ochrony przyrody i różnorodności biologicznej (HELCOM HABITAT),
- Grupa do spraw zanieczyszczeń pochodzenia lądowego (HELCOM LAND),
- Grupa do spraw morskich (HELCOM MARITIME),
- Grupa do spraw reagowania (HELCOM RESPONSE).

W ramach HELCOM funkcjonują również platformy dialogu:

- HELCOM AGRI/ENV FORUM,
- HELCOM FISH/ENV FORUM,
- Grupa robocza do spraw planowania przestrzennego na morzu (HELCOM VASAB).

W 2012 r. działania Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska miały na celu zapewnienie udziału ekspertów i przedstawicieli kompetentnych resortów i środowisk naukowych w spotkaniach grup roboczych HELCOM zarówno stałych, jak i ad hoc. Zaangażowanie

poszczególnych jednostek w prace na rzecz Konwencji w odniesieniu do zagadnień ujętych w poszczególnych grupach HELCOM są następujące:

HELCOM GEAR – Grupa do spraw wdrażania podejścia ekosystemowego

W 2012 r. decyzją podjętą na posiedzeniu Komisji Helsińskiej powołano nową grupę HELCOM do spraw wdrażania podejścia ekosystemowego – HELCOM GEAR, której prace mają ułatwić wdrażanie Bałtyckiego Planu Działań HELCOM, a także wzmocnić synergię działań związanych z wdrażaniem Bałtyckiego Planu Działań i dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej. W 2012 r. odbyły się dwa pierwsze spotkania z udziałem przedstawicieli Rzeczypospolitej Polskiej poświęcone przede wszystkim wymianie informacji na temat wdrażania Bałtyckiego Planu Działań i dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej, omówiono też prace dotyczące rewizji ustaleń BSAP oraz przygotowania nowej Deklaracji Ministerialnej na spotkanie ministrów środowiska w październiku 2013 r., a także koordynację innych działań zmierzających do zapewnienia ekosystemowego podejścia.

HELCOM MONAS - Grupa do spraw monitoringu i ocen

Głównym zadaniem grupy roboczej HELCOM MONAS jest koordynacja i wdrożenie monitoringu środowiska morskiego i oceny działań realizowanych w ramach HELCOM, włączając w to kontrolę jakości i dane powiązane ze Strategią Monitoringu i Oceny HELCOM przyjętą w 2005 r. Grupa MONAS jest również zobowiązana do technicznego i merytorycznego wsparcia wdrażania Bałtyckiego Planu Działań i koordynowania wdrażania aktualnych zaleceń w tematycznym zakresie grupy.

W ramach HELCOM MONAS opracowywane są m.in. zestawy podstawowych wskaźników na potrzeby oceny stanu środowiska, oceny tematyczne i ocena holistyczna. Jednocześnie HELCOM MONAS m.in. koordynuje realizację cyklicznych projektów jak np. *Pollution Load Compilation* (PLC). Prowadzi nadzór nad pracami grup tematycznych np. HELCOM MORS, HELCOM LOAD czy HELCOM MUNI. Ponadto HELCOM MONAS we współpracy z pozostałymi grupami HELCOM prowadzi rewizję celów środowiskowych Bałtyckiego Planu Działań. W 2012 r. prace grupy HELCOM MONAS dotyczyły przede wszystkim nadzoru merytorycznego nad projektami przyczyniającymi się do rewizji celów środowiskowych ustalonych w BSAP oraz rewizji strategii monitoringu i oceny stanu środowiska morskiego w ramach HELCOM. Główny Inspektorat Ochrony Środowiska w dniach 11-13 kwietnia 2012 r. zorganizował w Warszawie 16 posiedzenie grupy HELCOM MONAS. W składzie polskiej delegacji poza przedstawicielem GIOŚ byli przedstawiciele Oddziału Morskiego Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej – Państwowego Instytutu Badawczego oraz WIOŚ w Szczecinie.

W Rzeczypospolitej Polskiej za realizację działań w ramach grupy roboczej MONAS odpowiada przede wszystkim Główny Inspektorat Ochrony Środowiska przy współpracy z Instytutem Meteorologii i Gospodarki Wodnej, Instytutem Oceanologii PAN, Instytutem Morskim w Gdańsku, Morskim Instytutem Rybackim w Gdyni oraz Państwowym Instytutem

Weterynarii w Puławach, Centralnym Laboratorium Ochrony Radiologicznej w Warszawie, Wojewódzkimi Inspektoratami Ochrony Środowiska w Szczecinie, Gdańsku i Olsztynie.

HELCOM LAND – Grupa do spraw zanieczyszczeń pochodzenia lądowego

Grupa HELCOM LAND jest odpowiedzialna za ograniczanie zrzutu zanieczyszczeń ze wszystkich źródeł pochodzenia lądowego do Morza Bałtyckiego. Grupa LAND co do zasady zobowiązana jest do identyfikacji lądowych źródeł zanieczyszczeń substancji odżywczych i niebezpiecznych i do przedstawiania właściwych propozycji działań, które należałoby podjąć w celu ograniczenia zrzutów zanieczyszczeń do Bałtyku. HELCOM LAND realizuje działania na rzecz promocji technologii bezpiecznych dla środowiska. W efekcie podejmowanych wysiłków powstał dokument pn. „Najlepsze Dostępne Techniki i Najlepsze Praktyki Środowiskowe” - *Best Available Techniques (BAT) and Best Environmental Practices (BEP)*.

Priorytetowe obszary działalności grupy HELCOM LAND to eutrofizacja i niebezpieczne substancje oraz wdrożenie działań wspólnego Kompleksowego Programu na Rzecz Środowiska Morza Bałtyckiego, tj.: *Implementation of the Baltic Sea Joint Comprehensive Environmental Action Programme* (JCP). W ramach prac grupy HELCOM LAND ze względu na posiadane kompetencje w zakresie zanieczyszczeń pochodzenia lądowego, prace prowadziło Ministerstwo Gospodarki, Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej, Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi, Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz Główny Inspektorat Ochrony Środowiska.

Eutrofizacja

W dniu 15 listopada 2011 r. państwa członkowskie Unii Europejskiej zaakceptowały propozycję polskiej prezydencji odnośnie zmian do projektu przedstawionego przez Komisję Europejską w 2010 r. Propozycja zakłada wprowadzenie ograniczeń w zakresie detergentów piorących dla konsumentów od dnia 30 czerwca 2013 r. oraz ograniczeń w zakresie detergentów do zmywarek automatycznych dla konsumentów od dnia 1 stycznia 2017 r. Wynikiem tych propozycji jest rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 259/2012 z dnia 14 marca 2012 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 648/2004 w odniesieniu do stosowania fosforanów i innych związków fosforu w detergentach przeznaczonych do prania i detergentach przeznaczonych do automatycznych zmywarek do naczyń (Dz. Urz. UE L 94 z 30.03.2012, str. 16).

JCP - Wspólny Kompleksowy Program Działań na Rzecz Środowiska Morza Bałtyckiego

W 2012 r. dwie oczyszczalnie ścieków: Szczecin-Pomorzany i Szczecin-Zdroje zostały skreślone z listy obiektów miejskich niespełniających wymogów zaleceń HELCOM. Ministerstwo Gospodarki w dalszym ciągu podejmuje wysiłki w celu skreślenia ostatnich czterech zakładów przemysłowych zidentyfikowanych jako niespełniające wymogów Zaleceń HELCOM, które pozostają na liście aktywnych HOT-SPOTów.

HELCOM HABITAT – Grupa do spraw ochrony przyrody i różnorodności biologicznej

Grupa do spraw ochrony przyrody i różnorodności biologicznej sporządza informacje o ekosystemach i siedliskach, które dostarczają istotne dane nt. lęgówisk, schronień, źródeł pożywienia dla gatunków roślinnych jak i zwierzęcych, które żyją w środowisku bezpośrednio powiązanym z Morzem Bałtyckim. W celu ochrony tych siedlisk należy ograniczyć wpływ działalności antropogenicznej mającej wpływ na Bałtyk i jego zlewisko. Celem działalności grupy roboczej HELCOM HABITAT jest zapewnienie odpowiednich danych o siedliskach, gatunkach i zachowaniu bioróżnorodności, które są dostępne i wykorzystywane m.in. przez grupy robocze HELCOM, w celu wprowadzania w życie rozwiązań opartych o ekosystemowe podejście do zarządzania i rozpowszechniania zasad określonych jako Zintegrowane Zarządzanie Obszarami Przybrzeżnymi (*Integrated Coastal Zone Management - ICZM*) na obszarze całego Bałtyku.

W dniach 9-10 października 2012 r. w Warszawie odbyło się spotkanie komitetu sterującego projektu mającego na celu stworzenie czerwonej listy gatunków i siedlisk Bałtyku (HELCOM RED LIST 4/2012). Podczas spotkania omówiono postępy w pracach 5 grup eksperckich działających w ramach projektu, które zostały poczynione w minionym roku. Na spotkaniu dyskutowano także o problemach napotykanych w trakcie opracowywania każdej z list jak również ustalono plan dalszej pracy. Projekty czerwonych list mają zostać przekazane do zatwierdzenia grupie HELCOM HABITAT na spotkaniu w dniach 14-17 maja 2013 r. Koordynowaniem prac grupy zajmuje się Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska we Współpracy z Ministerstwem Rolnictwa i Rozwoju Wsi, Ministerstwem Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Ministerstwem Rozwoju Regionalnego, urzędami morskimi, Morskim Instytutem Rybackim w Gdyni, Uniwersytetem Gdańskim oraz Instytutem Morskim w Gdańsku.

HELCOM MARITIME - Grupa do spraw morskich

Za koordynację prac w ramach grupy HELCOM MARITIME odpowiada Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, we współpracy z urzędami morskimi w Gdyni, w Słupsku i w Szczecinie. Postępujący wzrost natężenia transportu morskiego zagraża wrażliwemu ekosystemowi morskemu. Szacuje się, że transport towarów drogą morską podwoi przed 2017 w regionie Morza Bałtyckiego. W celu zapewnienia zrównoważonego korzystania ze środowiska morskiego oraz zapobiegania wyciekowi zanieczyszczeń ze statków powołano grupę roboczą HELCOM MARITIME. Do zadań grupy należy zapewnienie poprzez ścisłą współpracę międzynarodową przestrzegania i egzekwowania przyjętych regulacji prawnych, jak również identyfikacja oraz promocja działań mających na celu ograniczenie zanieczyszczeń powodowanych przez transport morski, przy jednoczesnym zapewnieniu bezpieczeństwa nawigacji.

W 2012 r. przedmiotem pracy grupy roboczej MARITIME były kwestie wynikające z realizacji Bałtyckiego Planu Działań HELCOM, w tym problematyka emisji tlenków siarki i azotu ze statków. Rzeczpospolita Polska postulowała równoczesne ustanowienie nowego

obszaru (ECA NO_x) dla Morza Północnego. W ramach prac grupy MARITIME w 2012 r. podjęto również działania mające na celu przygotowanie do wyznaczenia Morza Bałtyckiego przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) obszarem specjalnym w zakresie Załącznika IV do Konwencji MARPOL. Od dnia 1 stycznia 2013 r. liniowce i statki pasażerskie mają zostać zobowiązane do poddawania ścieków uzdatnianiu w celu usunięcia związków odżywczych lub do dostarczania ich do portowych stacji odbiorczych.

W ramach wdrażania przez HELCOM mapy drogowej dla ratyfikacji Konwencji o Zarządzaniu Wodami Balastowym, w 2012 r. został przeprowadzony projekt ALIENS 2, w wyniku którego opracowano zharmonizowaną metodykę prowadzenia badań wód w portach Morza Bałtyckiego oraz metody określenia ryzyka introdukcji gatunków. Na podstawie przeprowadzonych badań i analiz (zgodnie z prawidłem A-4 BWM) opracowano jednolitą podstawę do wydawania zwolnień ze stosowania metod postępowania z wodami balastowymi i spełnienia wymogów konwencji dla statków eksploatowanych wyłącznie na trasach Morza Bałtyckiego. Ponadto w ramach współpracy HELCOM-OSPAR pod koniec 2012 r. powołano grupę zadaniową HELCOM-OSPAR (*Joint HELCOM/OSPAR Task Group on Ballast Water Exemption*), której zadaniem w 2013 r. będzie opracowanie wspólnych wytycznych w zakresie przyznawania statkom zwolnień ze stosowania procedur postępowania z wodami balastowymi i osadami.

HELCOM RESPONSE - Grupa do spraw reagowania

Grupa podejmuje działania mające na celu zapewnienie szybkiego krajowego i międzynarodowego reagowania na zanieczyszczenia spowodowane wypadkami na morzu, analizę rozwoju transportu morskiego na Bałtyku i zbadania możliwego wpływu nowych rozwiązań na współpracę międzynarodową w odniesieniu do reagowania na zanieczyszczenia, koordynację powietrznej obserwacji morskich szlaków żeglugowych w celu zapewnienia pełnego obrazu zanieczyszczeń pochodzących z transportu morskiego oraz pomocy w identyfikacji zanieczyszczających. Opracowywane są zalecenia dotyczące m.in. kwestii wzmocnienia współpracy w podregionach w zakresie reagowania na rozlewy olejowe, zapewnienia odpowiedniego poziomu zdolności reagowania na wypadki i potencjału ratowniczego, rozwoju i wykorzystywania systemów prognozowania przemieszczania się rozlewów olejowych i innych szkodliwych substancji w Bałtyku.

W 2012 r. odbyły się dwa spotkania grupy - na kwietniowym spotkaniu w Sopocie omówiono m.in. kwestie związane z postępem w realizacji Bałtyckiego Planu Działań oraz z oceną ryzyka wypadków morskich, potrzebą poprawy zdolności reagowania i konieczności przyszłych inwestycji. Spotkanie listopadowe poświęcone było m.in. omówieniu wyników ćwiczeń Balex Delta 2012, które odbyły się w dniach 28-30 sierpnia 2012 r. na Zatoce Fińskiej. Realizację zadań w ramach grupy HELCOM RESPONSE na poziomie krajowym prowadzi Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

W marcu 2012 r. przyjęto Rekomendację 33/2 HELCOM dotyczącą współpracy w ramach operacji zwalczania zanieczyszczeń olejowych lub innych niebezpiecznych substancji na

brzegu morskim i uzgodniono, że zagadnienia dotyczące prowadzenia operacji zwalczania zanieczyszczeń na brzegu zostaną wdrożone do krajowych planów zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń środowiska morskiego. W ramach prac grupy Ekspertów (HELCOM EWG SHORLINE 4/2012) opracowano projekt zmian do Konwencji Helsińskiej służący uregulowaniu kwestii współpracy w dziedzinie zwalczania zanieczyszczeń na brzegu. W celu opracowania niniejszego dokumentu zostały podjęte przez RP wspólnie z Sekretariatem HELCOM oraz innymi krajami regionu Morza Bałtyckiego starania o uzyskanie współfinansowania z UE z programu HELCOM BASSO.

HELCOM FISH/ENV – Forum Rybołówstwa i Środowiska

Forum Rybołówstwa i Środowiska jest platformą dialogu w zakresie morskiej różnorodności biologicznej i zrównoważonego rybołówstwa, która działa od 2008 r. W 2012 r. odbyło się jedno spotkanie z udziałem przedstawicieli RP, na którym omówiono m.in. kwestię wdrażania Bałtyckiego Planu Działań HELCOM w zakresie rybołówstwa.

HELCOM AGRI/ENV – Forum Rolno-Środowiskowe

Forum Rolno-Środowiskowe jest platformą dialogu w zakresie rozwijania i stosowania praktyk rolnictwa zrównoważonego przy minimalizacji negatywnego wpływu na środowisko Morza Bałtyckiego, która zainaugurowała działalność w 2010 r. W 2012 r. odbyły się dwa spotkania z udziałem przedstawicieli RP, na których omówiono kwestie m.in. wdrażania Bałtyckiego Planu Działań HELCOM w zakresie rolnictwa, a także powiązanie działań HELCOM z celami Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego (obszary priorytetowe NUTRI i AGRI).

HELCOM-VASAB – Grupa robocza do spraw Planowania Przestrzennego na Morzu

Wspólna grupa robocza HELCOM-VASAB ds. Planowania Przestrzennego na Morzu jest platformą współpracy dla wypracowania spójnych zasad planowania przestrzennego na morzu. W 2012 r. odbyły się dwa spotkania z udziałem przedstawicieli RP, na których omówiono m.in. postęp w zakresie opracowania spójnych zasad planowania przestrzennego, międzynarodowe uregulowania w zakresie planowania przestrzennego, podejście ekosystemowe w planowaniu przestrzennym, problematykę zintegrowanego zarządzania strefami brzegowymi, proces mapowania oraz rezultaty projektu Plan Bothnia i projektu BaltSeaPlan.

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

Przedstawiciele MTBiGM wzięli udział w 64 posiedzeniu Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego (MEPC) Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), które odbyło się w Londynie w dniach 1–5 października 2012 r. Podczas spotkania prowadzono negocjacje związane m.in. z tematyką recyklingu statków, wód balastowych, zanieczyszczenia powietrza i wydajności energetycznej oraz transferu technologii. Omawiano także przygotowania do

wypracowania dla transportu morskiego instrumentów rynkowych służących ograniczaniu emisji gazów cieplarnianych. Prace Komitetu w 2012 r. doprowadziły m.in. do przyjęcia wytycznych dla przeglądów, certyfikacji oraz inspekcji w ramach konwencji o recyklingu statków. Powołano też grupę ekspercką do spraw inwentaryzacji emisji gazów cieplarnianych z żeglugi oraz wypracowano wstępny kierunek działań dla sprawnego wdrożenia przepisów konwencji o wodach balastowych.

1.5. Działania w ramach Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego (SUE RMB)

Głównym celem Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego (SUE RMB) jest zacieśnienie współpracy w regionie i wykorzystanie potencjału, jaki pojawił się wraz z rozszerzeniem UE. Jej inicjatorem był Parlament Europejski, który w listopadzie 2006 r. przyjął rezolucję postulującą opracowanie strategii współpracy w regionie Morza Bałtyckiego. W grudniu 2007 r. Rada Europejska wezwała Komisję Europejską do opracowania Strategii. W czerwcu 2009 r. KE przyjęła komunikat w sprawie Strategii, a w październiku 2009 r. dokument został zatwierdzony przez Radę Europejską.

Strategia UE dla regionu Morza Bałtyckiego określona została jako pierwsza strategia makroregionalna UE, której cele ukierunkowano na następujące obszary: ochrona środowiska, dobrobyt, dostępność i atrakcyjność oraz bezpieczeństwo. Pierwotnie Strategia składała się z 15 obszarów priorytetowych, około 80 projektów flagowych oraz 12 działań horyzontalnych i realizowana była w oparciu o środki z istniejących instrumentów finansowych UE, z budżetów narodowych oraz ze środków międzynarodowych instytucji finansowych.

W 2012 r. w wyniku realizacji zapisów Konkluzji Rady do spraw Ogólnych z 15 listopada 2011 r. w sprawie przeglądu SUE RMB Rzeczpospolita Polska uczestniczyła w drugiej fazie procesu rewizji i aktualizacji Planu Działania Strategii. Rzeczpospolita Polska brała udział w wypracowaniu Konkluzji Rady do spraw Ogólnych w sprawie zakończenia przeglądu SUE RMB przyjętych w dniu 26 czerwca 2012 r. W ich wyniku w 2012 r. istotnym modyfikacjom poddano Plan Działania SUE RMB, który w zaktualizowanej wersji ma zostać przyjęty w 2013 r.

Plan Działania SUE RMB po rewizji obejmuje trzy główne cele: ocalenie morza, połączenie regionu oraz wzrost dobrobytu. Wprowadzono także cele szczegółowe, wskaźniki i poziomy docelowe, które mają stanowić wymierny mechanizm weryfikacji efektów wdrażania Strategii. Wyselekcjonowane na potrzeby Strategii cele i wskaźniki wywodzą się z istniejących już polityk oraz wytycznych. Rzeczpospolita Polska utrzymała rolę koordynatora Obszaru Priorytetowego NUTRI (Główny Inspektorat Ochrony Środowiska wspólnie z Finlandią) – „Redukcja zrzutów substancji biogennych do morza do akceptowalnego poziomu” i Obszaru Priorytetowego INNOVATION – „Pełne wykorzystanie potencjału regionu w zakresie badań oraz innowacyjności” (Ministerstwo Nauki

i Szkolnictwa Wyższego wspólnie ze Szwecją), a także stała się współkoordynatorem nowego Obszaru Priorytetowego CULTURE (Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego).

Zaktualizowany Plan Działania SUE RMB obejmuje 17 Obszarów Priorytetowych i 5 Działań Horyzontalnych, w tym obszary i działania bezpośrednio dotyczące polityki morskiej: OP BIO – Preserving natural zones and biodiversity, including fisheries; OP HAZARDS – Reducing the use and impact of hazardous substances; OP SAFE – To become a leading region in maritime safety and security; OP SHIP – Becoming a model region for clean shipping; OP TRANSPORT – Improving internal and external transport links.

Ze względu na problemy z uzyskaniem finansowania Rzeczypospolitej Polskiej nie udało się utrzymać pozycji lidera w dwóch projektach:

- Projekt Flagowy nr 13.5: „Stworzenie sieci centrów doskonałości i kształcenia morskiego” (*Create a network of centres of excellence for maritime training*) - Ministerstwo Infrastruktury i Akademia Morska w Szczecinie,
- Projekt Flagowy nr 13.7: „Przeprowadzenie formalnej oceny ryzyka w przypadku zbiornikowców do przewozu skroplonego gazu ziemnego w obszarze Morza Bałtyckiego” (*Conduct a formal risk assessment for LNG carriers in the Baltic Sea Area*) - Ministerstwo Infrastruktury.

Obszar Priorytetowy NUTRI

W lutym 2012 r. w Warszawie odbyło się spotkanie koordynatorów OP NUTRI, podczas którego zdecydowano o powołaniu Komitetu Sterującego składającego się z przedstawicieli poszczególnych państw bałtyckich. Ustalono również zakres uprawnień Komitetu, który ma m.in. za zadanie wspieranie koordynatorów w podejmowaniu decyzji związanych z tworzeniem nowych projektów flagowych oraz wydatkowaniem środków z pomocy technicznej KE, które koordynatorzy uzyskali w 2011 r. W kwietniu 2012 r. w Warszawie podczas pierwszego spotkania Komitetu Sterującego OP NUTRI omówiono zakres zadań Komitetu Sterującego, przedstawiono zaproponowane wcześniej cele i wskaźniki dla OP NUTRI, omówiono proces rewizji Planu Działania SUE RMB oraz zaprezentowano dwa nowe projekty flagowe. W październiku 2012 r. w Kopenhadze Główny Inspektorat Ochrony Środowiska współorganizował wspólne seminarium OP NUTRI, OP AGRI Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego oraz IV Forum Rolno-Środowiskowe HELCOM w celu zgromadzenia szerokiego grona interesariuszy tematów rolnictwa i eutrofizacji w regionie Morza Bałtyckiego.

Obszar Priorytetowy HAZARDS

W 2012 r. Główny Inspektorat Ochrony Środowiska brał również udział w realizacji OP HAZARDS pn. „Ograniczanie użytkowania i wpływu substancji niebezpiecznych”, w ramach którego GIOŚ realizuje projekt flagowy „Ocena potrzeby usuwania broni chemicznej”. Projekt flagowy realizowany jest w ramach prac grupy eksperckiej HELCOM, mającej na celu przeprowadzenie przeglądu i aktualizację dostępnych informacji nt. broni chemicznej

zatonionej w Bałtyku (grupa HELCOM MUNI). W 2012 r. eksperci RP brali udział w pracach tej grupy przy opracowywaniu raportu zawierającego nowe rekomendacje dotyczące postępowania z zatopioną w Bałtyku bronią chemiczną. Główny Inspektorat Ochrony Środowiska w listopadzie 2012 r. współorganizował międzynarodowe warsztaty robocze dotyczące problemu zatopionej w morzach i oceanach amunicji chemicznej i bojowych środków trujących.

Dwoma najważniejszymi dokumentami, na jakie powołuje się Strategia w ramach pierwszego celu SUE RMB, czyli ocalenie morza jest Bałtycki Plan Działań HELCOM (HELCOM BSAP) oraz dyrektywa ramowa w sprawie strategii morskiej, dlatego też horyzont czasowy osiągnięcia tego celu wyznaczono na rok 2020 (dyrektywa ramowa) oraz na rok 2021 (HELCOM BSAP). Podczas IV Dorocznego Forum Strategii planowanego na jesień 2013 r. zostanie zaprezentowany raport z dotychczasowego wdrażania Strategii. Pierwsza ewaluacja SUE RMB ma się odbyć podczas Prezydencji litewskiej w Radzie UE w drugiej połowie 2013 r. Możliwe jest również powołanie nowych grup zadaniowych w celu zintensyfikowania współpracy z Rosją.

Na gruncie polskim działalność kontynuował Zespół roboczy do spraw koordynacji wdrażania SUE RMB w RP powołany w dniu 5 września 2011 r. w celu poprawy efektywności wdrażania Strategii. W 2012 r. odbyły się 4 posiedzenia Zespołu.

1.6. Działania dotyczące dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej

Mając na względzie efekt synergii działań Główny Inspektor Ochrony Środowiska wziął pod uwagę konieczność powiązania celów i działań Konwencji Helsińskiej z wymaganiami dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. ustanawiającej ramy działań Wspólnoty w dziedzinie polityki środowiska morskiego (dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej), która jest obecnie wdrażana przez Komisję i wszystkie kraje członkowskie UE. Osiągnięcie dobrego stanu środowiska wód morskich do roku 2020 poprzez opracowanie i wdrożenie przez kompetentne organy poszczególnych elementów strategii morskiej – to główny cel postanowień dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej. Dyrektywa ramowa w sprawie strategii morskiej określa działania jakie powinny podjąć państwa członkowskie, aby osiągnąć lub utrzymać dobry stan ekologiczny środowiska morskiego. W tym celu państwa przeprowadzają analizę aktualnego stanu środowiska morskiego oraz identyfikują źródła oraz skalę presji antropogenicznej pochodzącej ze źródeł lądowych i morskich. Na tej podstawie opracowują i wdrażają plany działań na rzecz ochrony i poprawy stanu ekosystemów morskich.

W przypadku Morza Bałtyckiego głównym zagrożeniem dla jego stanu jest ilość zanieczyszczeń odprowadzanych z lądu. Koordynatorem procesu ograniczania ładunków zanieczyszczeń z lądu są organy gospodarki wodnej, które wykorzystują w tym celu obecne instrumenty prawne wynikające z innych procesów unijnych, takich jak wdrażanie dyrektywy 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiającej ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej (Dz. Urz. WE L 327

z 22.12.2000, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 15, t. 5, str. 275, z późn. zm.) oraz dyrektywy Rady z dnia 21 maja 1991 r. dotyczącej oczyszczania ścieków komunalnych (Dz. Urz. WE L 135 z 30.05.1995, str. 40, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 15, t. 2, str. 26, z późn. zm.). Należy podkreślić, iż dyrektywa odwołuje się do doświadczeń i celów konwencji morskich, stąd Rzeczpospolita Polska aktywnie uczestnicząc w działaniach Konwencji o ochronie środowiska morskiego Morza Bałtyckiego jest przygotowana do wdrażania postanowień dyrektywy.

Opracowany w 2012 r. projekt ustawy o zmianie ustawy - Prawo wodne oraz niektórych innych ustaw, która wdraża do prawa polskiego zapisy dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej, określa jednocześnie kompetentne organy do jej implementacji. Zgodnie z projektem ustawy Główny Inspektor Ochrony Środowiska opracowuje wstępną ocenę stanu środowiska wód morskich, zestaw właściwości typowych dla dobrego stanu środowiska wód morskich oraz program monitoringu wód morskich. Do kompetencji Prezesa Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej należy zestawienie dominujących presji i oddziaływań pochodzenia lądowego na wody morskie, zestaw celów środowiskowych dla wód morskich i związanych z nimi wskaźników oraz krajowy program ochrony wód morskich. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej opracowuje zestawienie dominujących presji i oddziaływań pochodzenia morskiego na wody morskie, analizę ekonomiczną i społeczną użytkowania wód morskich oraz kosztów degradacji środowiska wód morskich, natomiast minister właściwy do spraw rybołówstwa opracowuje zestawienie dominujących presji i oddziaływań pochodzenia morskiego na wody morskie wynikających z działalności rybackiej.

Z inicjatywy państw członkowskich UE oraz Komisji Europejskiej działa platforma wdrożeniowa dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej – *Common Implementation Strategy* (CIS), która jest odpowiedzialna za koordynację podejmowanych w krajach członkowskich UE działań związanych z problematyką wody i morza we współpracy z Dyrekcją Generalną do spraw Środowiska oraz Dyrekcją Generalną do spraw Morskich i Rybołówstwa Komisji Europejskiej. Głównym zadaniem działającej pod przewodnictwem Dyrektorów Morskich platformy CIS jest wypracowanie wspólnego podejścia i wytycznych, prowadzenie współpracy na poziomie eksperckim oraz prowadzenie badań i realizację wspólnych projektów. W ramach platformy wdrożeniowej CIS działa grupa koordynująca oraz grupy robocze: do spraw dobrego statusu środowiskowego (GES), do spraw wymiany danych, informacji i wiedzy (DIKE), do spraw gospodarczych i społecznych ocen (ESA).

W 2012 r. prace z zakresu ochrony środowiska morskiego toczyły się przede wszystkim w ramach grup roboczych do spraw środowiska. W dniu 21 listopada 2012 r. została przyjęta dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/33/UE z dnia 21 listopada 2012 r. zmieniająca dyrektywę Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych (Dz. Urz. UE L 327 z 27.11.2012, str. 1, z późn. zm.). W ramach tej grupy toczyły się również prace nad projektem rozporządzenia w sprawie recyklingu statków. Prace te nie zostały zakończone i będą toczyć się również w 2013 r. W ramach grupy roboczej Rady do spraw żeglugi w zakresie dotyczącym ochrony środowiska morskiego odbywała się

koordynacja UE przed posiedzeniem Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO-MEPC).

Realizacja zadania pn. „Polska dla Bałtyku – program edukacyjno-informacyjny na rzecz poprawy stanu środowiska morskiego Morza Bałtyckiego”

W listopadzie 2012 r. z inicjatywy Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska zrealizowany został projekt pn. „Polska dla Bałtyku”, którego celem było przeprowadzenie szeregu spotkań edukacyjno-informacyjnych skierowanych do władz lokalnych, przedsiębiorców, mieszkańców terenów nadmorskich, a także wszystkich obywateli zainteresowanych ochroną Bałtyku. Uczestnikom programu przekazano informacje o działaniach podejmowanych przez administrację rządową na rzecz poprawy stanu środowiska morskiego w związku z podjętymi zobowiązaniami międzynarodowymi oraz pokazano dobre przykłady z kraju i z zagranicy. Omówiono kwestie związane z wdrożeniem Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego, dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej i Krajowego Bałtyckiego Planu Działań HELCOM. W ramach programu zorganizowano konferencję inauguracyjną w Szczecinie, podczas której omówiono m.in. kwestie związane ze zwalczaniem eutrofizacji, zatopioną bronią chemiczną, zintegrowaną polityką morską oraz cztery seminaria tematyczne w Szczecinie, Kołobrzegu, Gdańsku i Olsztynie, dotyczące dobrych praktyk rolniczych, zasad zrównoważonego połowu ryb, a także jedno spotkanie poświęcone omówieniu kwestii ograniczenia wykorzystania fosforanów. W ramach projektu wydana została również publikacja zawierająca artykuły dotyczące zagrożeń oraz działań podejmowanych na rzecz ochrony środowiska morskiego. Program został zrealizowany ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

VIII. Bezpieczeństwo żeglugi

W 2012 r. wykonując swoje zadania ustawowe Straż Graniczna, głównie poprzez Morski Oddział Straży Granicznej podejmowała następujące działania na rzecz realizacji polskiej polityki morskiej:

- ochrona morskiej granicy państwowej,
- sprawowanie nadzoru nad eksploatacją polskich obszarów morskich i przestrzeganiem przez statki przepisów obowiązujących na tych obszarach,
- działania na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi i ochrony portów morskich,
- monitorowanie żeglugi i przestrzegania przepisów obowiązujących na polskich obszarach morskich,
- doskonalenie działań skierowanych na zwalczanie zagrożeń terrorystycznych poprzez udział sił i środków Morskiego Oddziału SG we współdziałaniu z Policją, administracją morską, Wydziałami Zarządzania Kryzysowego urzędów wojewódzkich, Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa, Marynarką Wojenną, Biurem Ochrony Rządu i innymi instytucjami w ćwiczeniach morskich wymaganych Międzynarodowym Kodeksem Ochrony Statku i Obiektu Portowego (ISPS) – zagrożenie terrorystyczne statku i obiektu portowego,

- udział w rzeczywistych akcjach ratowniczych i ćwiczeniach w zakresie poszukiwania i ratowania życia na morzu.

Straż Graniczna była zaangażowana w szereg przedsięwzięć dotyczących wzmocnienia nadzoru nad polskimi obszarami morskimi, w tym związanych z budową Zautomatyzowanego Systemu Radarowego Nadzoru polskich obszarów morskich (ZSRN). Po zakończeniu w 2010 r. budowy i dokonaniu odbioru II i III etapu realizacji ZSRN w 2012 r. wykonawca usuwał usterki stwierdzone w czasie odbiorów. Dodatkowo operatorzy ZSRN w Ośrodkach Nadzoru testowali system do nauki jego obsługi, w celu późniejszego jego wykorzystania w ochronie morskiej granicy państwowej. Podstawowym zadaniem ZSRN jest wypracowanie i dystrybucja kompleksowego obrazu sytuacji nawodnej obejmującego co najmniej morze terytorialne i morskie wody wewnętrzne Rzeczypospolitej Polskiej. Gromadzone i przetwarzane informacje mają służyć wspomaganie procesu decyzyjnego oraz kierowaniu działaniami morskimi na różnych szczeblach odpowiedzialności służbowej różnych instytucji. ZSRN swoim zasięgiem obserwacji obejmuje akwen morza terytorialnego od granicy państwowej z Niemcami do granicy państwowej z Federacją Rosyjską.

W 2012 r. wszystkim granicznym jednostkom organizacyjnym Morskiego Oddziału Straży Granicznej oraz komórkom komendy oddziału, które realizują i nadzorują zadania związane z kontrolą graniczną i ochroną polskich obszarów morskich, zapewniono dostęp do zasobów administrowanego przez Urzędy Morskie systemu kontrolno – informacyjnego PHICS (*Polish Harbours Information and Control System*), będącego podsystemem narodowego systemu SafeSeaNet.

W 2012 r. prowadzona była współpraca bilateralna ze Stroną rosyjską w zakresie ochrony morskiej granicy państwowej i sprawowania nadzoru nad obszarami morskimi, która jest realizowana w ramach Aparatów Pełnomocnika Granicznego RP Odcinka Bałtyckiego i Pełnomocnika Granicznego Federacji Rosyjskiej Odcinka Kaliningradzkiego. Odbywały się spotkania Pełnomocników Granicznych Stron oraz spotkania na szczeblu Pomocników Pełnomocników Granicznych Stron dotyczące zdarzeń związanych z przekraczaniem granicy państwowej wbrew obowiązującym przepisom, a także spraw łączności oraz współpracy ekspertów. W 2012 r. zgodnie z rocznym planem dwustronnej współpracy Morski Oddział Straży Granicznej we współpracy z Zarządem Granicznym Federalnej Służby Bezpieczeństwa Federacji Rosyjskiej Regionu Kaliningradzkiego zorganizował i przeprowadził wspólną operację morską pod kryptonimem BALTIC WIND 2012.

Podczas pierwszego posiedzenia Grupy Ekspertkiej do spraw rozwoju przejść granicznych i infrastruktury przygranicznej, które odbyło się w dniach 8-9 lutego 2012 r. w Kaliningradzie Przewodniczący polskiej delegacji (przedstawiciel SG) wskazał na utrudnienia, jakie napotkały polskie jachty w 2011 r. podczas przekraczania granicy polsko – rosyjskiej na Zalewie Wiślanym oraz zwrócił się do Strony rosyjskiej z prośbą o przekazanie drogą dyplomatyczną informacji na temat aktualnych zasad i przepisów prawnych Federacji Rosyjskiej, do jakich powinny stosować się polskie jachty prowadzące żeglugę po wodach rosyjskich Zalewu Wiślanego. W odpowiedzi pisemnej Strona rosyjska poinformowała,

iż zasady dostępu statków pod banderą RP do rosyjskiej części Zalewu Wiślanego uregulowane są w „Zasadach przepływu jednostek pływających Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej przez Zalew Kaliningradzki i Bałtycki Kanał Morski”, przesłanych do Ambasady Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej w formie noty Ministerstwa Spraw Zagranicznych ZSRR z dnia 9 listopada 1960 r. Natomiast podczas drugiego posiedzenia Grupy Ekspertckiej do spraw rozwoju przejść granicznych i infrastruktury przygranicznej, które odbyło się w dniach 6-7 listopada 2012 r. w Warszawie Strona rosyjska poinformowała, iż Rząd Federacji Rosyjskiej podjął decyzję o opracowaniu nowych zasad żeglugi tranzytowej statków pod banderą RP przez rosyjską część Zalewu Wiślanego i wyjścia na Morze Bałtyckie. W dalszym ciągu oczekuje się na postęp prac Strony rosyjskiej w tej sprawie.

Konferencja Współpracy Służb Granicznych Państw Regionu Morza Bałtyckiego (*Baltic Sea Region Border Control Co-operation – BSRBCC*) jest główną platformą współpracy służb granicznych w regionie Morza Bałtyckiego, która od powstania w 1997 r. jest dynamicznie rozwijającym się forum współpracy regionalnej służb granicznych Danii, Estonii, Finlandii, Litwy, Łotwy, Niemiec, Norwegii, RP, Rosji i Szwecji. W 2012 r. forum współpracy BSRBCC przewodniczyła Dania. W ramach duńskiego przewodnictwa zorganizowano m.in. seminarium na temat systemu wymiany informacji CoastNet, zabezpieczenia materiału dowodowego na pokładzie jednostek pływających, operacja morską BSRBCC *Baltic Tracking Operation 2012*, seminarium graniczne dotyczące przemytu ludzi, seminarium ekspertów dotyczące analizy ryzyka oraz konferencję Szefów BSRBCC. W prace w zakresie przygotowywania i realizacji działań w ramach duńskiego przewodnictwa w BSRBCC w 2012 r. byli zaangażowani także eksperci Agencji Operacyjnego Zarządzania Granicami Zewnętrzny Unii Europejskiej – FRONTEX.

W ramach współpracy wielostronnej w regionie przedstawiciel Morskiego Oddziału SG uczestniczył także w międzynarodowym ćwiczeniu morskim w zakresie ratownictwa morskiego – *Baltic Sarex 2012*, zorganizowanym przez Marynarkę Wojenną Danii.

W 2012 r. w ramach współpracy z Policją Federalną Niemiec zrealizowano m.in. 44 wspólne patrole graniczne, w tym 6 patroli morskich na jednostkach pływających. Realizowano działania wynikające z rocznego planu współpracy dwustronnej ze Stroną niemiecką, z uwzględnieniem przedsięwzięć szkoleniowych i operacyjnych. Zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami przeprowadzono spotkania kadry kierowniczej, poświęcone omówieniu współpracy oraz planowaniu wspólnych przedsięwzięć w przyszłości.

Od 2010 r. Morski Oddział Straży Granicznej bierze udział w szwedzkim projekcie BOUNDLESS, którego inicjatorem była Policja Królestwa Szwecji Okręgu Blekinge. Projekt zakłada nawiązanie bliższej współpracy z polską Strażą Graniczną i Policją oraz ich litewskimi odpowiednikami ze względu na polskie i litewskie połączenia promowe z regionem Blekinge (Gdynia-Karlskrona, Kłajpeda-Karlshamn) w celu lepszego rozpoznania poszczególnych rodzajów przestępstw, bieżącej wymiany informacji o charakterze operacyjnym oraz prowadzenia wspólnej pracy prewencyjnej. Zakończenie realizacji projektu zaplanowano na pierwszy kwartał 2013 r.

W listopadzie 2012 r. przedstawiciele Morskiego Oddziału Straży Granicznej uczestniczyli w konferencji rzeczników prasowych zorganizowanej przez Straż Przybrzeżną Szwecji, która odbyła się w Sztokholmie. Głównym celem konferencji było omówienie wspólnej strategii komunikacyjnej w sytuacji zanieczyszczenia środowiska morskiego lub wypadku na Bałtyku.

W ramach współpracy ze Strażą Graniczną Finlandii w 2012 r. przeprowadzono wspólne ćwiczenie funkcjonariuszy Wydziału Zabezpieczenia Działań Morskiego Oddziału SG oraz przedstawicieli pododdziałów specjalnych Straży Przybrzeżnej Finlandii Regionu Zatoki Fińskiej z zakresu działań specjalnych, ze szczególnym uwzględnieniem doskonalenia umiejętności praktycznych pod kątem technik interwencyjnych i transportowych, użycia broni palnej wobec niebezpiecznych przestępców oraz prowadzenia działań z wykorzystaniem psa służbowego. Przewiduje się kontynuację współpracy szkoleniowej w tym zakresie w 2013 r.

Zgodnie z ustawą z dnia 14 września 2012 r. o zmianie ustawy o weterynaryjnej kontroli granicznej oraz ustawy – Prawo pocztowe (Dz. U. poz. 1194) Morski Oddział Straży Granicznej, jako organ administracji rządowej upoważniony do wykonywania niektórych zadań organów celnych, od dnia 30 listopada 2012 r. w morskich przejściach granicznych Gdańsk – Górki – Zachodnie, Jastarnia, Hel, Łeba, Mrzeżyno i Dziwnów wykonywał zadania związane z kontrolą, przyjmowaniem i przekazywaniem przywożonych na teren RP z państw trzecich osobistych przesyłek produktów pochodzenia zwierzęcego, które naruszają zasady ustanowione w rozporządzeniu Komisji (WE) Nr 206/2009 z dnia 5 marca 2009 r. w sprawie wprowadzania do Wspólnoty osobistych przesyłek produktów pochodzenia zwierzęcego i zmieniającego rozporządzenie (WE) Nr 136/2004 (Dz. Urz. UE L 77 z 24.03.2009, str. 1).

Zwiększający się co roku obrót towarowy w polskich terminalach kontenerowych z kierunku azjatyckiego z przeznaczeniem na rynek krajowy oraz na region Europy Środkowo-Wschodniej stwarza zagrożenie wzrostu przestępczości o charakterze granicznym, w szczególności dotyczącej przemytu towarów dalekowschodnich. W latach 2011-2012 Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego (ABW) realizowała projekt „W kierunku bardziej efektywnej walki ze zorganizowaną przestępczością azjatycką godzącą w ekonomiczne interesy UE”, który był współfinansowany przez Komisję Europejską w ramach programu Herkules II na lata 2007-2013 ze środków na rzecz wspierania działalności w dziedzinie ochrony interesów finansowych UE. W 2012 r. ABW szczególną ochroną objęła też przetarg na budowę przez spółkę PERN Przyjaźń Bazy Magazynowo-Przeładunkowej w Gdańsku, procesy inwestycyjne związane z planami budowy morskich elektrowni wiatrowych oraz poszukiwaniem niekonwencjonalnych złóż węglowodorów w wyłącznej strefie ekonomicznej RP, a także problematykę eksportu ropy naftowej i jej pochodnych przesyłanych w 2012 r. przez terytorium RP przy udziale Naftoportu w Gdańsku.

Ponadto ABW w ramach przeciwdziałania terroryzmowi przygotowała informacje dotyczące działalności piratów w rejonie wybrzeża Somalii i wynikających z tego zagrożeń dla obywateli RP – członków załóg statków pływających po wodach w rejonie Rogu Afryki. ABW uczestniczyła w ćwiczeniach taktyczno-specjalnych KAPER zorganizowanych przez Dowództwo Operacyjne Sił Zbrojnych, podczas których testowano procedury reagowania

kryzysowego w sytuacjach zagrożenia terrorystycznego na morzu, brała udział w ćwiczeniach antyterrorystycznych na poziomie lokalnym, a także uczestniczyła w opracowywaniu i nowelizowaniu procedur reagowania kryzysowego na wypadek ataku.

W 2012 r. kontynuowano działalność wojskową w zakresie bezpieczeństwa żeglugi w ramach operacji międzynarodowych. Przedstawiciele Rzeczypospolitej Polskiej brali udział w operacji morskiej EU NAVFOR ATALANTA – jeden przedstawiciel w Dowództwie Operacji (OHQ) w Northwood, drugi w charakterze asystenta oficera łącznikowego w Sztabie Wojskowym UE w Brukseli. Celem działania oficerów zajmujących ww. stanowiska było monitorowanie przebiegu operacji u wybrzeży Somalii oraz koordynacja działań związanych z wprowadzaniem nowych inicjatyw ukierunkowanych na zwiększenie świadomości społeczności lokalnej w zakresie prowadzonej operacji (*Somali Seafeares Initiative - SSI*).

Jednym z ważniejszych przedsięwzięć UE dotyczących wprowadzania kompleksowego podejścia do zarządzania kryzysowego było przeprowadzone w październiku 2012 r. wieloszczeblowe ćwiczenie MULTI LAYER-12, w czasie którego przetestowano nowe procedury zarządzania kryzysowego oraz współdziałanie pomiędzy poszczególnymi elementami wchodzącymi w skład systemu reagowania kryzysowego UE. Scenariusz ćwiczenia obejmował przede wszystkim synchronizację działań UE w rejonie Afryki Północnej z użyciem elementu morskiego do uzyskania jedności wysiłków prowadzonych w obszarze cywilnym i wojskowym w celu maksymalizacji efektów. Jednym z głównych wniosków wynikających z przedsięwzięcia jest propozycja prowadzenia szkoleń personelu państw członkowskich w celu właściwego przygotowania go pod względem merytorycznym do ewentualnego objęcia stanowisk związanych z systemem reagowania kryzysowego w strukturach międzynarodowych. Oficerowie Sił Zbrojnych RP uczestniczyli w przedmiotowym ćwiczeniu i obsadzili stanowiska w dowództwach operacji.

W 2012 r. Marynarka Wojenna RP uczestniczyła w szeregu przedsięwzięć z zakresu problematyki bezpieczeństwa na morzu, z których najważniejsze to:

- wspólne ćwiczenia okrętów i lotnictwa Marynarki Wojennej z brytyjskim okrętem flagowym HMS BULWARK w dniach 15-17 lutego 2012 r.; głównym założeniem manewrów była osłona zespołu okrętów przed atakami z wody i powietrza; ćwiczenia osłony transportu morskiego wynikają z roli sił morskich w zapewnieniu bezpieczeństwa na morzu, w których Marynarka Wojenna uczestniczy zarówno w ramach ćwiczeń krajowych, jak i podczas działań międzynarodowych,
- udział Dowódcy Centrum Operacji Morskich w konferencji SUCBAS (*Sea Surveillance Cooperation Baltic Sea*) w dniach 14-15 marca 2012 r., której tematem były priorytety bezpieczeństwa morskiego; podczas konferencji omawiane były zagadnienia odnoszące się m.in. do wizji UE w kontekście polityki bezpieczeństwa morskiego, eksploatacji zasobów morskich, ochrony środowiska morskiego oraz możliwości kształtowania międzynarodowej współpracy cywilno-wojskowej; SUCBAS jest inicjatywą międzynarodową krajów basenu Morza Bałtyckiego, której celem jest nawiązanie efektywnej współpracy w zakresie wymiany informacji

morskiej; misją inicjatywy jest uzyskanie bezpośredniego wpływu na poprawę bezpieczeństwa morskiego krajów sygnatariuszy w aspekcie militarnym, ekonomicznym oraz środowiskowym; przedstawiciele Dowództwa Marynarki Wojennej i Centrum Operacji Morskich brali udział w pracach grup roboczych SUCBAS – Koordynacyjnej, Operacyjnej i Technicznej,

- udział wydzielonych sił MW w dniach 8-11 maja 2012 r. w manewrach ratowniczych pk. BALTIC SAREX-12 - cyklicznym ćwiczeniu wojskowych i cywilnych służb ratowniczych, organizowanym w ramach programu Partnerstwa dla Pokoju, którego zasadniczym celem jest doskonalenie procedur podczas skoordynowanych działań na rzecz ratowania życia na morzu,
- udział polskiego niszczyciela mm ORP „CZAJKA” w dniach 11-25 maja 2012 r. w operacji bojowej niszczenia wojennego arsenału spoczywającego na dnie Bałtyku u wybrzeży Estonii; działania prowadzone pk. OPEN SPIRIT-12 miały na celu neutralizację niebezpiecznych obiektów podwodnych w celu podniesienia poziomu bezpieczeństwa żeglugi; należy zauważyć, że operacje przeciwminowe stają się jedną z głównych domen działań polskiej floty na arenie międzynarodowej; doświadczenia MW w tym zakresie są wykorzystywane m.in. przez Siły Odpowiedzi NATO /SNMCMG1/, w których od 2002 r. cyklicznie operują polskie okręty (dowodzenia i trałowo-minowe),
- udział w dniach 4-18 czerwca 2012 r. w corocznych międzynarodowych ćwiczeniach morskich pk. BALTOPS-12, których celem było zwiększenie interoperacyjności sił morskich w rejonie Morza Bałtyckiego. BALTOPS jest ćwiczeniem potwierdzającym rolę sił morskich w międzynarodowym systemie bezpieczeństwa i w tworzeniu atmosfery do bezpiecznego rozwoju gospodarek morskich,
- udział zespołu polskich okrętów w polsko-francuskich manewrach morskich pk. BURZA-12 prowadzonych na Morzu Bałtyckim w dniach 25-27 września 2012 r.; celem przedsięwzięcia było przećwiczenie operacji osłony strategicznego transportu morskiego, mającego kluczowe znaczenia dla suwerenności morskiej państwa,
- udział wydzielonych sił MW w połączonym ćwiczeniu sił zbrojnych i układu pozamilitarnego pk. ANAKONDA-12 w dniach 17-27 września 2012 r. oraz realizacja zadań osłony transportu morskiego i niedopuszczenia do morskiej blokady państwa w obliczu kryzysu i otwartego konfliktu,
- udział wydzielonych sił Marynarki Wojennej w polsko — szwedzkim ćwiczeniu w ratowaniu załóg okrętów podwodnych pk. NOTHERN CROWN-12; polskie siły morskie uczestniczą w tego rodzaju ćwiczeniach zarówno w ramach NATO, jak i w ramach porozumień międzynarodowych; ratowanie załóg okrętów podwodnych uważane jest za jedną z najbardziej skomplikowanych operacji ratowniczych na morzu, która wymaga wykorzystania zaawansowanych technicznie systemów

podwodnych oraz koordynacji działań załóg jednostek ratowniczych, służb medycznych i logistycznych,

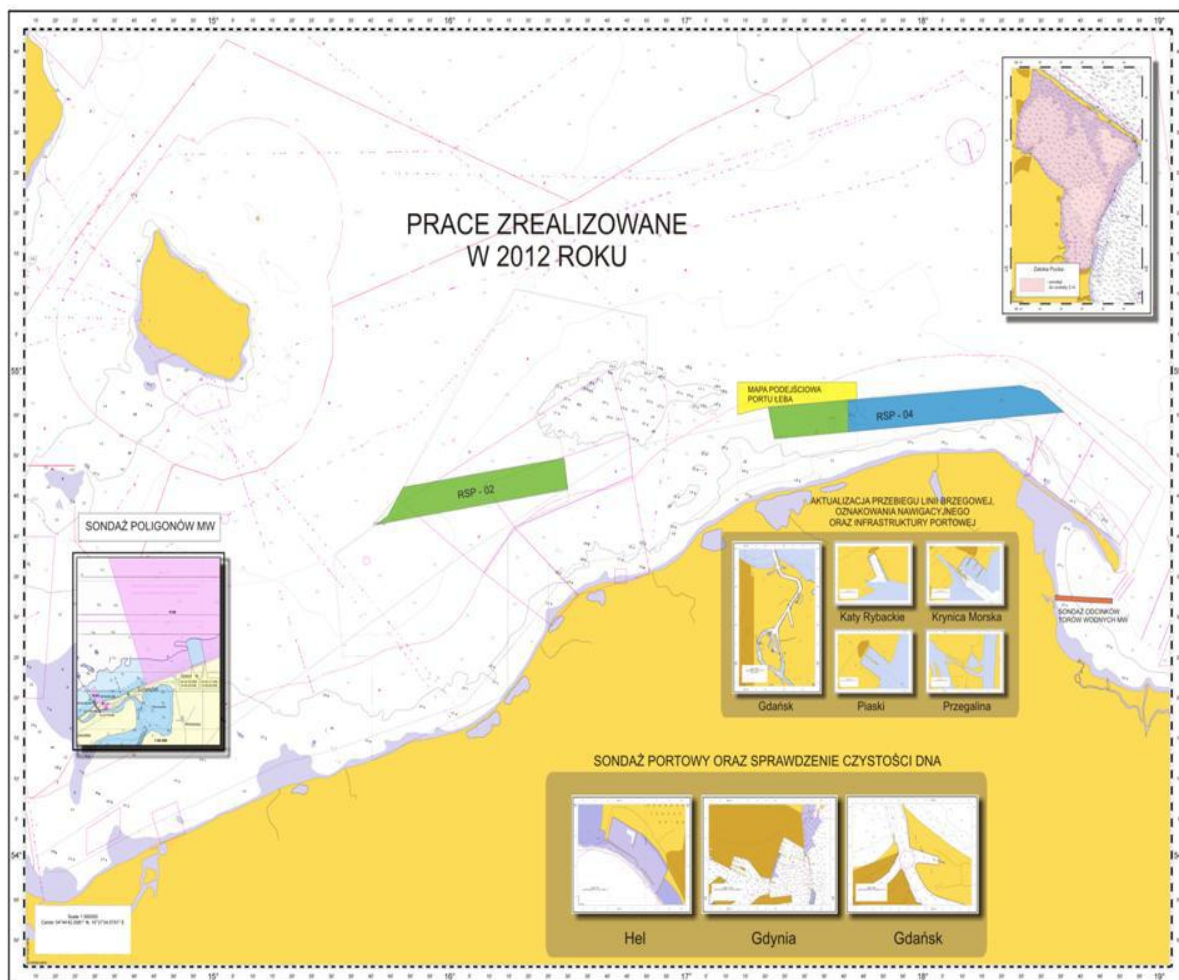
- udział przedstawiciela Dowództwa Marynarki Wojennej w dniach 24-27 września 2012 r. w corocznym spotkaniu Grupy Ekspertów Operacyjnych Inicjatywy Krakowskiej (*Operational Experts Group Proliferation Security Initiative*) oraz w ćwiczeniu Eastern Endavor 12 w Korei Południowej; celem inicjatywy jest zapobieganie przemytowi broni masowego rażenia oraz komponentów do jej produkcji, określenie zdolności niezbędnych do zapobiegania proliferacji, wymiana doświadczeń w zakresie kontroli eksportu towarów podwójnego zastosowania, wypracowanie wspólnych mechanizmów zapobiegania nielegalnej działalności i definiowanie luk prawnych; państwa członkowskie inicjatywy prowadzą współpracę na szczeblu politycznym między służbami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo poszczególnych krajów (służby specjalne, służby celne, służby graniczne, Marynarka Wojenna etc.); delegacji przewodniczyło Ministerstwo Spraw Zagranicznych, a zaangażowane instytucje oprócz Ministerstwa Obrony Narodowej to Ministerstwo Finansów, Straż Graniczna i Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego,
- udział przedstawiciela Dowództwa Marynarki Wojennej w pracach grupy Maritime w ramach dwuletniego Wielonarodowego Eksperymentu 7 (*Multi National Experiment 7 – MNE 7*), którego tematem przewodnim było zapewnienie dostępu do wspólnych obszarów globalnych (*Access to the Global Commons*), tj. międzynarodowych obszarów morskich, kosmosu, cyberprzestrzeni i zależności między tymi obszarami. W pracach badano problemy z zakresu bezpieczeństwa morskiego i zagrożeń dla żeglugi, tworzenia inicjatyw (reżimów z zakresu wymiany informacji bezpieczeństwa morskiego i współpracy między istniejącymi inicjatywami),
- udział przedstawiciela Dowództwa Marynarki Wojennej w spotkaniu grupy roboczej MARSUR Live Phase Management Group, działającej w ramach programu MARSUR (*Maritime Surveillance*) prowadzonego przez Europejską Agencję Obrony; projekt MARSUR ma na celu opracowanie i wdrożenie rozwiązania, które dostarczy spójnej wspólnie uzgodnionej wizji morskiego aspektu Wspólnej polityki bezpieczeństwa i obrony oraz jej zadań; w projekcie bierze udział 17 państw członkowskich, Sztab Wojskowy UE, Europejska Agencja ds. Bezpieczeństwa na Morzu, FRONTEX, Centrum Satelitarne UE oraz Komisja Europejska.

Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej (BHMW) będąc służbą zabezpieczenia nawigacyjno-hydrograficznego i meteorologiczno-oceanograficznego Marynarki Wojennej RP, spełnia jednocześnie zadania państwowej służby hydrograficznej i oznakowania nawigacyjnego w zakresie hydrografii i kartografii morskiej. W 2012 r. BHMW w ramach wypełniania roli państwowej służby hydrograficznej realizowało szereg przedsięwzięć związanych z bezpieczeństwem żeglugi na obszarach morskich RP, m.in. wykonało prace pomiarowe związane z trasami HELCOM w rejonie polskich obszarów morskich (rys. nr 1).

Wykryte nowe obiekty podwodne klasyfikowane jako przeszkody i niebezpieczeństwa nawigacyjne zostały naniesione na papierowe i elektroniczne wersje map nawigacyjnych.

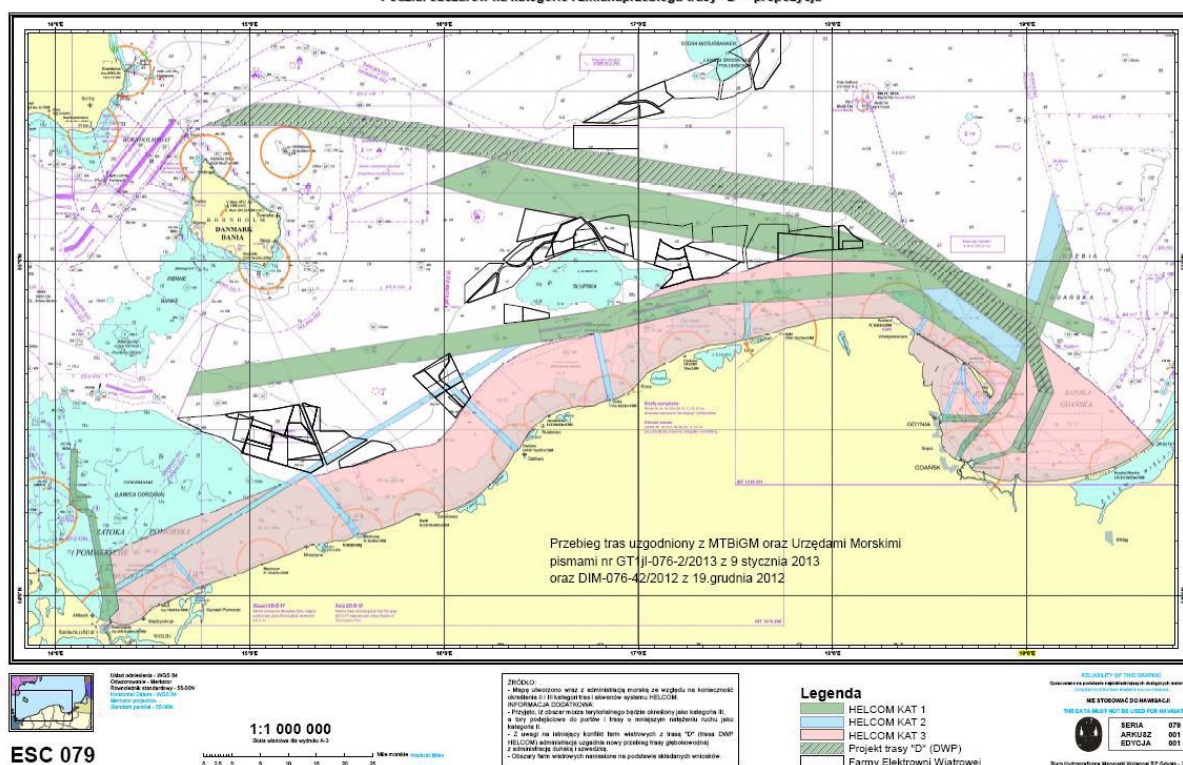
Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej RP współpracowało też w przetwarzaniu i opracowaniu danych pomiarowych uzyskiwanych w ramach realizacji projektu CHEMSEA, polegającym na poszukiwaniu i lokalizacji bojowych środków trujących (amunicja chemiczna) zalegających w wodach Morza Bałtyckiego.

Rys. nr 1 Trasy HELCOM w rejonie polskich obszarów morskich



TRASY ŻEGLUGOWE I AKWENY HELCOM W REJONIE POLSKICH OBSZARÓW MORSKICH

Podział obszarów na kategorie i zmianę przebiegu trasy "D" - propozycja



IX. Zrównoważone wykorzystanie zasobów naturalnych mórz i oceanów

1. Działalność Wspólnej Organizacji Interoceanmetal

Realizując politykę morską RP Dyrektor Generalny Interoceanmetal wziął udział jako członek polskiej delegacji w obradach 18 sesji Międzynarodowej Organizacji Dna Morskiego (ISA) w dniach 16-27 lipca 2012 r. W trakcie sesji omawiano po raz pierwszy plan pracy ISA związany z utworzeniem „Prawa Wydobywczego” w zakresie fazy eksploatacji przemysłowej konkrecji polimetalicznych (określenie warunków ekonomicznych, podatków i koncesji górniczych, regulacji ochrony środowiska). Do tej pory prace organizacji związane były z tworzeniem regulacji dotyczących fazy eksploracji oceanicznych zasobów naturalnych w obszarze wydobywczym. Ponadto znaczącym osiągnięciem polskiej polityki morskiej w trakcie sesji był wybór Rzeczypospolitej Polskiej na kolejną kadencję do Rady ISA obejmującą 36 członków (ze 163 państw stron Konwencji UNCLOS). Rada ISA jest ciałem, które podejmuje najistotniejsze decyzje Międzynarodowej Organizacji Dna Morskiego.

W 2012 r. Interoceanmetal podejmował szereg działań badawczych istotnych z punktu widzenia polskiej polityki morskiej. Zgodnie z budżetem badawczym zatwierdzonym przez Radę IOM na rok 2012 organizacja prowadziła badania nad geologicznym rozpoznaniem złóż konkrecji polimetalicznych, badaniami środowiska morskiego, techniki metalurgicznej przeróbki konkrecji oraz technologii wydobycia konkrecji wykorzystując potencjał badawczy

instytucji naukowych państw członkowskich, w których uczestniczyły polskie zespoły badawcze. Działania te należy uznać za element wsparcia promocji rozwoju nauki, badań i technologii morskich polskiej polityki morskiej.

Wspólna Organizacja Interoceanmetal (IOM) jest podmiotem prawa międzynarodowego, która występuje w obrocie prawno-międzynarodowym jako organizacja międzynarodowa o charakterze rządowym. Zgodnie z podpisanym 29 marca 2001 r. Kontraktem z Międzynarodową Organizacją dna Morskiego IOM posiada status Kontraktora, który daje IOM wyłączne prawo do badań nad zagospodarowaniem konkrecji polimetalicznych w ujawnionym obszarze wydobywczym o powierzchni 75000 km² zlokalizowanym we wschodniej części strefy Clarion-Clipperton na Pacyfiku. Interoceanmetal prowadzi działalność poza granicami jurysdykcji narodowej zgodnie z reżimem prawnym określonym w Konwencji Prawa Morza UNCLOS.

2. Wykorzystanie odnawialnych źródeł energii w polskich obszarach morskich

W 2012 r. Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej obserwowało duże zainteresowanie możliwościami inwestowania w energetykę wiatrową w polskich obszarach morskich. W opinii resortu transportu, a pogląd ten podziela również środowisko związane z energetyką wiatrową, korzyści z rozwoju morskiej energetyki wiatrowej, mogą stać się impulsem dla rozwoju gospodarczego regionu.

Rozwój energetyki odnawialnej ma istotne znaczenie dla realizacji podstawowych celów polityki energetycznej kraju. Zwiększenie wykorzystania odnawialnych źródeł energii (OZE) sprzyja uniezależnianiu się od dostaw energii z importu.

W dokumencie pt.: „Polityka energetyczna Polski do 2030 r.” przewidziano podjęcie działań w kierunku wzrostu bezpieczeństwa energetycznego kraju poprzez rozwój wykorzystywania odnawialnych źródeł energii, w tym m.in. stworzenie warunków ułatwiających podejmowanie decyzji inwestycyjnych dotyczących budowy elektrowni wiatrowych na morzu oraz stymulowanie rozwoju potencjału polskiego przemysłu produkującego urządzenia dla energetyki odnawialnej.

Rozwój tego sektora gospodarki wymagać będzie dalszych zmian legislacyjnych umożliwiających rozwój infrastruktury sieciowej oraz budowę nowych mocy wytwórczych pochodzących z OZE. W zakresie energetyki wiatrowej przewiduje się jej rozwój zarówno na lądzie, jak i na morzu. Przyjęty „Program działań wykonawczych na lata 2009 – 2012” w załączniku nr 3 do „Polityki energetycznej Polski do 2030 r.” prezentuje wykaz działań mających zlikwidować część barier ograniczających inwestowanie w energetykę wiatrową w obszarach morskich.

Poprawa bezpieczeństwa energetycznego kraju jest jednym z dziewięciu kierunków priorytetowych polityki morskiej państwa, które zostały zawarte w dokumencie rządowym z 2009 r. „Założenia polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020”. W zakres tego priorytetu wchodzi m.in. rozwój morskiej energetyki wiatrowej. Dokument zwraca szczególną uwagę na kwestie lokalizacji elektrowni wiatrowych oraz sieci dystrybucyjno-

przesyłowych na wybranych obszarach morskich wód wewnętrznych oraz potrzebę przeprowadzenia badań w poszukiwaniu najdogodniejszych obszarów do ich lokalizacji, ze szczególnym uwzględnieniem wpływu inwestycji na środowisko i ekosystemy morskie oraz koszty inwestycji, eksploatacji i bezpieczeństwo morskie. Dokument zwracał też uwagę na konieczność usprawnienia procedur wydawania pozwolenia na wznoszenie konstrukcji w polskich obszarach morskich.

Wytwarzanie energii ze źródeł odnawialnych cechuje się niewielką lub zerową emisją zanieczyszczeń, a także ma korzystny wpływ na rozwój słabiej rozwiniętych gospodarczo regionów, które są bogate w zasoby energii odnawialnej.

W Rzeczypospolitej Polskiej najbardziej uprzywilejowane pod względem zasobów dla energetyki wiatrowej są tereny:

- Wybrzeża Morza Bałtyckiego, zwłaszcza w jego wschodniej części,
- północno-wschodniej Polski (okolice Suwałk i Gołdapi),
- Warmii, Mazur i Pomorza.

W 2011 r. Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (MTBiGM), rozpoczęło wydawanie koncesji na wznoszenie sztucznych wysp na Bałtyku na potrzeby inwestycji w energetykę wiatrową. Sprzyjające inwestorom zmiany legislacyjne przełożyły się na dużą liczbę wniosków projektów inwestycji polegających na produkcji energii z wiatru na morzu. Od wejścia w życie zmian do ustawy o obszarach morskich i administracji morskiej, tj. od dnia 30 lipca 2011 r., do Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, które odpowiada za wydawanie koncesji na inwestycje na Bałtyku wpłynęło 65 wniosków o wydanie pozwolenia na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich dla morskich elektrowni wiatrowych w wyłącznej strefie ekonomicznej.

W 2012 r. Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wydał 15 pozwoleń, 18 przedsiębiorcom odmówił wydania pozwolenia, w 23 przypadkach toczyło się postępowanie administracyjne. Za wydanie pozwolenia pobierana jest opłata jako pierwsza rata, tj. jeden promil wartości inwestycji, która stanowi dochód budżetu państwa (dotychczasowe wpływy do budżetu szacuje się na około 93 mln zł). Na pozwolenia czekają kolejni inwestorzy, jednak wszystkie złożone wnioski muszą zostać pozytywnie rozpatrzone. Zgodnie z art. 23 ust. 2 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502, z późn. zm.) pozwolenie na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich, które wydawane jest przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, podlega zaopiniowaniu przez ministra właściwego do spraw gospodarki, kultury i dziedzictwa narodowego, rybołówstwa, środowiska, spraw wewnętrznych oraz Ministra Obrony Narodowej.

Dla przykładu Minister Rolnictwa i Rozwoju Wsi wydając opinie do wniosków lokalizacyjnych morskich elektrowni wiatrowych kieruje się wielkościami połowów poszczególnych gatunków ryb dokonywanych na tych obszarach, które miałyby zostać przeznaczone pod takie inwestycje. Często wielkości te stanowią istotne wielkości połowów

w odniesieniu do przyznawanych Rzeczypospolitej Polskiej kwot połowowych. W przypadku rybaków poławiających na obszarze planowanych posadowień elektrowni wiatrowych, ich budowa może oznaczać utratę możliwości odłowienia przyznanej danemu armatorowi kwoty połowowej, a w konsekwencji utratę źródła utrzymania. Kwestia ta jest szczególnie istotna w przypadku indywidualnych kwot połowowych łososa, które przyznawane są na bardzo niskim poziomie. Należy również zauważyć, że zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 23 grudnia 2011 r. w sprawie sposobu i warunków wykorzystania ogólnej kwoty połowowej (Dz. U. Nr 282, poz. 1653) fakt niewykorzystania pełnej kwoty połowowej w poprzednich latach powoduje zmniejszenie wielkości kwoty, która będzie mogła zostać przyznana danemu armatorowi w następnym roku kalendarzowym, co z pewnością negatywnie wpłynie na prowadzoną przez armatorów statków rybackich działalność połowową. Istotne zatem jest, aby polscy rybacy mogli w pełni wykorzystać wynegocjowane kwoty połowowe.

Wnioski o usytuowanie potencjalnych lokalizacji morskich elektrowni wiatrowych obejmują rejon Bałtyku wschodniego od wysokości Władysławowa po rejon Bałtyku Środkowego, aż do strefy zachodniej na wysokości Niechorza oraz akwen w strefie transgranicznej w okolicach Ławicy Środkowej.

Przed wydaniem opinii dotyczącej lokalizacji inwestycji w obszarach morskich minister właściwy do spraw rybołówstwa zasięga opinii Morskiego Instytutu Rybackiego – Państwowego Instytutu Badawczego (MIR-PIB), który ocenia wpływ planowanych przedsięwzięć przede wszystkim na ichtiofaunę i zasoby rybackie, jak również ich oddziaływanie na występujące populacje ryb. Dotyczy to także obszarów, na których położone będą kable do przesyłu energii elektrycznej.

Jedną z barier dotyczących rozwoju morskich elektrowni wiatrowych jest kwestia przyłączania ich do sieci energetycznej. W obecnie obowiązującej ustawie z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne (Dz. U. z 2012 r. poz. 1059), procedura przyłączenia do sieci wymaga, żeby do wniosku o określenie warunków przyłączenia dołączać wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego albo, w przypadku braku takiego planu, decyzję o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu. Natomiast nie ma wśród dokumentów planistycznych pozwolenia na wznoszenie i wykorzystanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń dla morskich farm wiatrowych. Taka luka prawna powoduje trudności w procedurze przyłączeniowej oraz może stanowić niemożliwy do uzupełnienia brak formalny.

Wychodząc naprzeciw konieczności uwzględniania morskich elektrowni wiatrowych w procedurze przyłączeniowej, w opracowanym w Ministerstwie Gospodarki nowym projekcie ustawy – Prawo energetyczne, będącej częścią tzw. pakietu energetycznego zmodyfikowano kwestie formalne w procedurze przyłączania do sieci. Projekt przewiduje rozszerzenie katalogu dokumentów planistycznych dołączanych do wniosku o określenie warunków przyłączenia o pozwolenie na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich. Podobna regulacja zawarta jest

również w przygotowywanej nowelizacji ustawy – Prawo energetyczne. Taka konstrukcja umożliwi spełnienie wymogów formalnych w procedurze przyłączeniowej przez podmiot ubiegający się o przyłączenie morskiej elektrowni wiatrowej do sieci energetycznej.

Rozwój energetyki wiatrowej stwarza szansę dla polskiego przemysłu stocznioowego, który będzie mógł czerpać korzyści z realizacji zleceń związanych z sektorem off-shore oraz dostarczać rozwiązania dla budowanych na Morzu Północnym i Morzu Bałtyckim elektrowni wiatrowych. Potencjał polskiego przemysłu stocznioowego i jego konkurencyjność na tle stoczni z Zachodniej Europy pozwala przypuszczać, że korzyści dla polskich stoczni wraz z rozwojem sektora offshore mogą być duże. Według analiz Polskiego Towarzystwa Morskiej Energetyki Wiatrowej kontrakty związane z rozwojem offshore w polskiej części Morza Bałtyckiego mogą oznaczać dla rodzimych stoczni wzrost przychodów do 700 mln euro rocznie i zwiększenie zatrudnienia o kilka tysięcy pracowników.

Branżę stocznioową charakteryzuje ścisły związek pomiędzy aktualnym i prognozowanym stanem gospodarki światowej. Kondycja polskich stoczni produkcyjnych w dobie globalnego kryzysu gospodarczego jest trudna i aktualna sytuacja na rynku światowym skłania polskie firmy z sektora stocznioowego do coraz większej dywersyfikacji działalności. Stocznie wciąż poszukują nowych obszarów działalności pozwalających im przetrwać okres niekorzystnej koniunktury. Polskie stocznie remontowe podjęły już działania w kierunku dywersyfikacji produkcji poprzez prowadzenie przebudowy jednostek, lub bardziej skomplikowanych prac, tj.: przedłużanie kadłubów, budowę urządzeń i jednostek offshore oraz budowę mniejszych jednostek.

Stocznie produkcyjne starają się działać w różnych segmentach, szczególnie w budowie konstrukcji stalowych, w tym konstrukcji przeznaczonych dla przemysłu offshore - przemysłu związanego z wydobywaniem ropy i gazu z dna morskiego, konstrukcji hydrotechnicznych, konstrukcji na potrzeby energetyki wiatrowej, czy konstrukcji aluminiowych. Stocznia Gdańsk S.A. zainwestowała w produkcję stalowych wież generatorów wiatrowych i konstrukcji wielkogabarytowych, co pozwoliło poszerzyć ofertę i zwiększyć produkcję. W 2012 r. Stocznia Crist w Gdyni, Szczecińska Stocznia Remontowa „Gryfia” oraz niemiecki koncern Bilfinger Berger podpisały umowę inwestycyjną na budowę fabryki elementów morskich siłowni wiatrowych. W Gdyni na terenie Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, której obszar Rada Ministrów w dniu 25 kwietnia 2012 r. zwiększyła o 8 ha, ma powstać zakład wież wiatrowych (wartość inwestycji wynosi 90 mln zł), a przewidywany termin oddania zakładu do eksploatacji - koniec 2014 r.

Wszystkie obszary działalności w sferze przemysłu offshore są i będą jednym z głównych stymulatorów rozwoju polskiego i europejskiego przemysłu stocznioowego. Dotyczy to wszystkich form działalności gospodarczej, naukowej oraz kooperacyjnej. Polityka UE zmierza w kierunku, aby rozwój europejskiego przemysłu stocznioowego przezwyciężył obecny kryzys gospodarczy i był zgodny z zasadami zielonego wzrostu. W 2012 r. w Komisji Europejskiej powołana została Grupa koordynacyjna dla ustanowienia nowej strategii LeaderSHIP 2020, której celem jest określenie możliwości szerzej pojętego

przemysłu stocznioowego, ze szczególnym uwzględnieniem innowacji, nowych technologii i ekologii. Osiągnięcie przewagi konkurencyjnej Europy możliwe będzie dzięki zwiększeniu nakładów na innowacje, badania i rozwój oraz skoncentrowanie się na budowie „zielonych statków”, a także statków zaawansowanych technologicznie.

X. Planowanie przestrzenne na morzu i lądzie

1. Prace legislacyjne w zakresie opracowania planów zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich

W 2012 r. kontynuowano prace nad projektem rozporządzenia w sprawie wymaganego zakresu planów zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich. W związku z zakończeniem uzgodnień międzyresortowych projektu rozporządzenia przewiduje się jego wydanie w pierwszej połowie 2013 r. Projekt rozporządzenia stanowi akt wykonawczy mający na celu wypełnienie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 37b ust. 4 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej. Zgodnie z ww. delegacją ustawową „minister właściwy do spraw budownictwa, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej określi w drodze rozporządzenia wymagany zakres planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej, w części tekstowej i graficznej, uwzględniając w szczególności wymogi dotyczące materiałów planistycznych, rodzaju opracowań kartograficznych, stosowanych oznaczeń, nazewnictwa, standardów oraz sposobu dokumentowania prac planistycznych”.

Projekt rozporządzenia reguluje zarówno zawartość merytoryczną, jak i formę planów zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich. Jego przyjęcie umożliwi po raz pierwszy wprowadzenie planów zagospodarowania przestrzennego na obszarach morskich. Zgodnie z treścią rozporządzenia plany będą m.in. uwzględniać cele i kierunki zrównoważonego rozwoju kraju określone w dokumencie pt.: „Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju 2030” (KPZK 2030), dotyczącego ładu przestrzennego Rzeczypospolitej Polskiej i obejmującego zakresem swych ustaleń po raz pierwszy również obszary morskie. Celem strategicznym KPZK jest efektywne wykorzystanie przestrzeni kraju i jej zróżnicowanych potencjałów rozwojowych do osiągnięcia konkurencyjności, zwiększenia zatrudnienia i większej sprawności państwa oraz spójności społecznej, gospodarczej i przestrzennej w długim okresie.

Plany zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich będą uwzględniały także cele, zasady i kierunki polityki przestrzennej województw określone w planach zagospodarowania przestrzennego poszczególnych województw oraz inwestycje celu publicznego o znaczeniu krajowym zawarte w programach zadań rządowych, o ile dotyczą obszarów morskich objętych planem.

Projektowane rozporządzenie będzie mieć korzystny wpływ na rozwój gospodarczy kraju. Opracowanie planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich przyniesie wymierne korzyści w postaci redukcji kosztów administracyjnych związanych

z inwestycjami w obszarach morskich oraz przyczyni się do wzrostu ilości tych inwestycji w obszarach morskich.

Wydanie rozporządzenia w sprawie wymaganego zakresu planów zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich jest więc jednym z działań podejmowanych przez Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w celu przygotowania profesjonalnego i spójnego planu zagospodarowania obszarów morskich RP. Jest to proces bardzo złożony, na który wpływ ma wiele czynników i który wymaga wielu uzgodnień zarówno na poziomie krajowym, jaki międzynarodowym.

2. Aktywność przedstawicieli Rzeczypospolitej Polskiej na Forum VASAB

W pierwszej połowie 2012 r. Komitetowi Planowania Przestrzennego i Rozwoju VASAB, w którym Rzeczpospolitą Polską reprezentuje Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, przewodziła Republika Federalna Niemiec, natomiast w lipcu 2012 r. przewodnictwo objęła Federacja Rosyjska. W tym czasie głównymi punktami zainteresowania Komitetu było morskie planowanie przestrzenne, badanie spójności terytorialnej oraz relacje między miastami i otaczającymi je obszarami wiejskimi.

W dniu 12 stycznia 2012 r. w Berlinie odbyła się międzynarodowa konferencja podsumowująca projekt „BaltSeaPlan” w zakresie planowania przestrzennego obszarów morskich (*maritime spatial planning* - MSP). Projekt współfinansowany przez Unię Europejską realizowany był w latach 2009-2012 przez partnerów z większości krajów nadbałtyckich oraz HELCOM i VASAB. Ze strony polskiej w projekcie brały udział Urząd Morski w Szczecinie, Urząd Morski w Gdyni oraz Instytut Morski w Gdańsku. Projekt miał na celu wypracowanie wspólnej wizji zagospodarowania przestrzennego dla Morza Bałtyckiego, a także praktyczne wdrożenie zintegrowanego planowania przestrzennego obszarów morskich w wybranych obszarach pilotażowych. Projekt obejmował zebranie danych na temat obecnych użytkowników morza, występujących konfliktów oraz wartości środowiska naturalnego Bałtyku. Umożliwił także przegląd działań na rzecz morskiego planowania przestrzennego w ujęciu regionalnym oraz problem różnic krajów nadbałtyckich w podejściu do MSP. Projekt przybliżył uwarunkowania współpracy transgranicznej dotyczącej planowania przestrzennego obszarów morskich, a także zaprezentował inicjatywy Komisji Europejskiej w zakresie promowania i koordynowania MSP na wodach UE oraz włączanie interesariuszy w proces planowania.

W ramach „BaltSeaPlan” opracowano pilotażowe plany zagospodarowania przestrzennego wybranych obszarów morskich, w tym części Zatoki Gdańskiej, Pomorskiej i Ławicy Środkowej. Obecnie działania w tym zakresie są kontynuowane w ramach projektu „PartiSeaPate”, przy udziale wspólnej Grupy Roboczej HELCOM-VASAB. Projekt „PartiSeaPate” („Wielopoziomowe zarządzanie planowaniem przestrzennym obszarów morskich w regionie Morza Bałtyckiego”) realizowany jest w ramach osi priorytetowej 4 Programu Operacyjnego Europejskiej Współpracy Terytorialnej Region Morza Bałtyckiego - Promowanie atrakcyjnych i konkurencyjnych miast i regionów, działania 4.2 - Wzrost

konkurencyjności i tożsamości Regionu Morza Bałtyckiego. Projekt „PartiSeaPate” towarzyszy procesowi tworzenia europejskiej zintegrowanej polityki morskiej przez wspieranie zintegrowanego planowania przestrzennego na obszarach morskich. W projekcie bierze udział 10 partnerów z krajów nadbałtyckich, a partnerem wiodącym jest Instytut Morski w Gdańsku. Celem projektu jest wypracowanie spójnej metodologii zarządzania wieloszczeblowego w transgranicznym morskim planowaniu przestrzennym, w tym zasad udziału interesariuszy z różnych sektorów gospodarki i różnych poziomów zarządzania. Okres realizacji projektu: czerwiec 2012 r. – grudzień 2014 r. Oba projekty były prezentowane podczas różnych konferencji międzynarodowych związanych z tematyką morską.

W 2012 r. uwaga Komitetu VASAB skupiała się również na zagadnieniu spójności terytorialnej w obszarze Morza Bałtyckiego. W tym celu na zlecenie Komitetu realizowany był projekt TeMo – *Sustainable territorial development monitoring system for the Baltic Sea Region* w ramach Programu ESPON (*European Spatial Planning Observation Network*). Międzynarodowy zespół ekspertów opracowuje wspólne wskaźniki i kryteria na różnych poziomach (NTS 2 – NTS 3) dla wszystkich krajów, których celem jest zobrazowanie gospodarki i konkurencyjności, dostępu do usług publicznych i rynków pracy, innowacyjności, spójności społecznej i jakości życia, jakości środowiska oraz współpracy terytorialnej. Na podstawie wyników tych prac (luty 2014 r.) powstanie system monitorowania całego regionu na różnych szczeblach administracyjnych w formie aplikacji internetowej oraz aktualna informacja o poziomie spójności. Tym samym zostanie umożliwiony monitoring realizacji „Długookresowej Perspektywy Rozwoju Przestrzennego Regionu Morza Bałtyckiego” – dokumentu LTP z 2009 r. (*Long Term Perspective*).

Ostatnim z ważnych tematów, którymi zajmował się Komitet były relacje miasto-wieś. Podczas spotkań w ramach wymiany dobrych praktyk z zakresu planowania przestrzennego przedyskutowano niemieckie podejście do tych zagadnień na podstawie projektu *Urban-Rural Partnerships-Growth and innovation through cooperation*, realizowanego przez Federalny Instytut Budownictwa, Spraw Miejskich i Rozwoju Przestrzennego. Niemieckie doświadczenia w obszarach metropolitalnych są zbieżne z polskim zintegrowanym podejściem wynikającym z „Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030” i zostaną wzięte pod uwagę przy delimitacji i zarządzaniu miejskimi obszarami funkcjonalnymi.

Komitet Planowania Przestrzennego i Rozwoju VASAB ustalił, że Konferencja Ministrów odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne odbędzie się jesienią 2014 r. w Tallinie. Strona polska bierze aktywny udział w przygotowaniu dokumentu będącego podstawą do deklaracji Ministrów, która będzie uwzględniała wymienione wyżej tematy.

W 2012 r. odbyły się następujące spotkania:

- trzy posiedzenia Komitet VASAB: w Rostocku (w dniach 19-20 marca), w Poczdamie (w dniach 20-21 czerwca) oraz w Sankt Petersburgu (w dniach 21-22 października),
- dwa posiedzenia Wspólnej Grupy Roboczej HELCOM-VASAB ds. morskiego planowania przestrzennego (w dniach 7-8 lutego oraz 13-14 września) w Rydze.

XI. Rybołówstwo

1. Reforma Wspólnej Polityki Rybackiej

W 2012 r. oprócz prowadzenia dorocznych negocjacji nad ustanowieniem kwot połowowych dla zasobów morskich dla państw członkowskich UE, Rzeczpospolita Polska aktywnie uczestniczyła w pracach nad ważnymi elementami z zakresu zrównoważonego rybołówstwa, m.in. pakietem dokumentów w sprawie reformy Wspólnej Polityki Rybackiej (WPRyb). Rzeczpospolita Polska była też aktywnym uczestnikiem dyskusji nad przyszłym Europejskim Funduszem Morskim i Rybackim.

W zakresie reformy WPRyb Rzeczpospolita Polska poparła wypracowane na czerwcowym posiedzeniu Rady do spraw Rolnictwa i Rybołówstwa podejście ogólne Rady w odniesieniu do rozporządzenia podstawowego oraz rozporządzenia rynkowego w ramach reformy WPRyb. W szczególności Rzeczpospolita Polska popiera wypracowany kompromis wobec regionalizacji, planów długoterminowych, maksymalnego podtrzymywalnego połowu (MSY), przekazywalnych uprawnień połowowych (TFC), a zwłaszcza ich dobrowolnego stosowania. RP stoi na stanowisku, że osiągnięte przez państwa członkowskie kompromisowe podejście zapewni odpowiedzialne i zrównoważone zarządzanie żywymi zasobami morza, jednak rozwiązania wymaga nadal kwestia eliminacji odrzutów w rybołówstwie (obowiązku wyładunku wszystkich połowów).

W ramach uzgodnionego w Radzie UE „podejścia ogólnego” Rady do reformy WPRyb ustalono jedynie, że punktem wyjścia do walki z odrzutami powinno być unikanie niechcianych połowów, m.in. przez zwiększanie selektywności narzędzi połowowych. Szereg szczegółowych elementów podejścia Rady w odniesieniu do kwestii odrzutów wymaga jeszcze dopracowania i Rzeczpospolita Polska aktywnie uczestniczy w dyskusji na ten temat, mając na względzie osiągnięcie najlepszych rozwiązań, które będą korzystne zarówno dla środowiska naturalnego, jak i dla branży.

Jednocześnie należy podkreślić, że Rzeczpospolita Polska w wyniku przeprowadzonej restrukturyzacji floty dostosowała swoją flotę rybacką do dostępnych zasobów. W chwili obecnej zasoby kluczowych gatunków pelagicznych w Morzu Bałtyckim eksploatowane są na poziomie maksymalnego zrównoważonego połowu - MSY (szprot, śledź zachodni i centralny), a zasoby dorsza zachodniego i wschodniego zgodnie z przyjętym długoterminowym planem zarządzania tymi zasobami w Morzu Bałtyckim. Jedynym gatunkiem w Morzu Bałtyckim, którego stan wymaga wyraźnej poprawy jest łosoś.

Rzeczpospolita Polska aktywnie uczestniczy w pracach nad planem długoterminowym zarządzania łososiem w Morzu Bałtyckim, który przygotowywany jest przez Komisję Europejską. Kwestia połowów łososia jest skomplikowana, nie można wykluczyć, że niekorzystny stan zasobów łososia jest wynikiem nie tylko nadmiernych połowów. Jako potencjalne przyczyny problemów z zasobami łososia wymienia się przede wszystkim złą kondycję środowiska, zabudowę rzek uniemożliwiającą rybom wędrówkę na tarło, drapieżnictwo rosnącej populacji fok na smoltach łososia i wysoką śmiertelność naturalną smoltów w pierwszym roku życia w morzu.

Przykładem odpowiedzialnego podejścia państw UE do problematyki zasobów jest fakt, że podczas negocjacji w 2012 r. kwot połowowych na rok 2013 Rzeczpospolita Polska wraz z innymi państwami Morza Bałtyckiego wystąpiła do Komisji Europejskiej z wnioskiem o większą niż zaproponowana przez KE (2%) redukcję kwoty połowowej dorsza zachodniego (5,9%) w celu osiągnięcia eksploatacji tego stada na poziomie MSY już w roku 2015.

2. Rynek rybny w Polsce w 2012 r.

Każde państwo członkowskie, w tym Rzeczpospolita Polska, corocznie negocjuje wysokości kwot połowowych określonych gatunków ryb na Morzu Bałtyckim z Komisją Europejską, a wypracowane rozwiązania są następnie przyjmowane w drodze rozporządzenia Rady UE (w odniesieniu do roku 2012 - rozporządzenie Rady nr 1256/2011 z dnia 30 listopada 2011 r. w sprawie ustalenia uprawnień do połowów na 2012 r. dla pewnych stad ryb i grup stad ryb stosowane na wodach Morza Bałtyckiego oraz zmiany rozporządzenia (UE) nr 1124/2010) (Dz. Urz. UE L 320 z 03.12.2011, str. 3).

W 2012 r. w Morzu Bałtyckim polskie kutry złowiły około 120,6 tys. ton ryb. W poławianych gatunkach dominował szprot (około 63 tys. ton – znaczne ilości złowionego szprota zostały wyladowane w duńskich i szwedzkich portach w celach paszowych), śledź (około 27 tys. ton), dorsz (około 14,9 tys. ton) i stornia (około 10 tys. ton). W porównaniu do 2011 r. zmalały połowy śledzi o około 2,7 tys. ton, natomiast wzrosły połowy dorszy o 3 tys. ton i szprotów o około 7 tys. ton. Dodatkowo flota dalekomorska złowiła w 2012 r. około 60 tys. ryb, jednak zostały one sprzedane w całości na rynkach zagranicznych.

Import ryb i przetworów w 2012 r. wyniósł około 442 tys. ton i był o ok. 8 tys. ton mniejszy niż w 2011 r. Na spadek importu wpłynął wzrost cen na rynkach światowych oraz zmniejszający się popyt wewnętrzny. W strukturze importu ryb i przetworów rybnych zdecydowanie zmniejszył się udział ryb mrożonych o ok. 8 tys. ton oraz filetów i mięsa rybnego również o około 8 tys. ton. Wartość importu przekroczyła 1,16 mld euro (w 2011 r. wartość importu była na podobnym poziomie). Importowano głównie łososie, śledzie, makrele (gatunki te stanowią głównie surowiec dla przetwórstwa) oraz mintaje, dorsze i pangę.

W 2012 r. wysłano za granicę około 349 tys. ton ryb i przetworów, o około 2 tys. ton mniej w porównaniu z 2011 r. przy jednoczesnym wzroście wartości importu o około 62 mln euro do 1,20 mld euro. Eksportowano głównie konserwy, ryby mrożone, wędzone oraz filety.

3. Przetwórstwo ryb

Obecnie przetwórstwem ryb zajmuje się około 246 zakładów dopuszczonych do handlu wewnątrz Wspólnoty, spośród których 78 posiada uprawnienia do eksportu do krajów trzecich. Jednocześnie działają 532 podmioty mogące sprzedawać swoje wyroby na krajowym rynku. Są to głównie gospodarstwa rybackie i firmy zajmujące się sprzedażą ryb słodkowodnych. Szacuje się, że z tej liczby około 50 przedsiębiorstw zajmuje się wstępną obróbką i przetwórstwem ryb. Największe firmy zajmujące się przetwórstwem ryb w kraju zrzeszone są w Stowarzyszeniu Przetwórców Ryb. Organizacja ta zrzesza 55 członków.

W 2012 r. podmioty przetwarzające ryby wyprodukowały około 354,5 tys. ton produktów o wartości blisko 7,2 mld zł, w porównaniu z 312,8 tys. ton o wartości 6,6 mld w 2011 r. W strukturze produkcji dominują konserwy, marynaty oraz ryby wędzone (razem ponad 70 %). Wzrost wartości produkcji pozytywnie wpłynął na poprawienie części wskaźników finansowych w przetwórstwie. W porównaniu z ubiegłymi latami wzrosły wskaźniki płynności bieżącej przedsiębiorstw oraz rentowności produkcji, zmalała nieznacznie natomiast stopa inwestowania. Zatrudnienie spadło nieznacznie (o 200 osób do 13,3 tys.).

Analizując branżę przetwórczą należy uznać, że segment ten jest bardzo konkurencyjny na europejskim rynku. Niskie koszty pracy były tylko jednym z czynników, które przyczyniły się do zdobycia rynków zagranicznych. Istotniejsza była jakość produktów, która sprostała wysokim wymaganiom zagranicznych odbiorców. Możliwe to było dzięki znacznym inwestycjom, poniesionym w okresie przedakcesyjnym oraz w pierwszych latach członkostwa we Wspólnocie, z wykorzystaniem funduszy z programu SAPARD oraz SPO 2004-2006 oraz PO 2007-2013. W chwili obecnej Rzeczpospolita Polska ma jedno z nowocześniejszych w Europie i spełniające wysokie standardy higieniczno-weterynaryjne, zakłady przetwórstwa rybnego. Dzięki temu oraz umiejętnościom szybkiego dostosowywania się do wymagań odbiorców, mimo niekorzystnej sytuacji rynkowej związanej z kryzysem, przedsiębiorcy, są konkurencyjni na rynkach zagranicznych. Jednocześnie środki z programu 2014-2020 pozwolą na dalszy wzrost konkurencyjności branży.

4. Konsumpcja ryb

Spożycie ryb w Rzeczpospolitej Polskiej wyniosło w 2012 r. około 11,80 kg/osobę (12,27 kg w 2011 r.) Na spadek spożycia wpływ miało głównie obniżenie popytu na pangę, śledzia, dorsza i makrełę. Wzrosło natomiast zainteresowanie łososiem i szprotem. Najchętniej kupowane gatunki to: mintaj (2,59 kg/osobę), śledź (2,25 kg/osobę), łosoś, (1,06 kg/osobę), panga (0,90kg/osobę), makreła (0,69 kg/osobę) i szprot (0,80 kg/osobę).

5. Trendy i wyzwania

Wysoka konkurencyjność branży oraz wstępne dane odnośnie wyników finansowych w przetwórstwie rybnym pozwalają na stwierdzenie, że sektor nie ucierpiał znacząco na skutek kryzysu. Stan wskaźników ekonomiczno finansowych pozwala stwierdzić bezpieczną płynność finansową przedsiębiorstw. Pomimo zmian konsolidacyjnych w dalszym ciągu wielkość zakładów jest bardzo zróżnicowana. Z jednej strony istnieją silne rozpoznawalne przedsiębiorstwa tworzące grupy kapitałowe, a z drugiej strony działają zakłady sprzedające swoje produkty na rynku lokalnym. Wiele z tych firm to przedsiębiorstwa rodzinne, których produkty znalazły uznanie w oczach konsumentów, co pozwoliło na rozszerzenie rynków zbytu. Duże zaangażowanie i pracowitość właścicieli przedsiębiorstw pozwoliły na dostosowanie się w krótkim czasie do wszelkich wymagań rynku zarówno od strony zadowolenia klienta, jak i tych techniczno – sanitarnych. Dzięki temu, wytwarzany standardowy asortyment typu konserwy, marynaty, ryby wędzone oraz dania gotowe, zyskał uznanie wśród konsumentów krajowych oraz zagranicznych. Oprócz popularnych wyrobów, przedsiębiorcy starają się sprostać szczególnym zapotrzebowaniom konsumentów, oferując różnorodność towarów uznawanych za niszowe.

6. Flota rybacka

Polskie rybołówstwo morskie dzieli się na dwa podstawowe sektory rybołówstwo bałtyckie, w które zaangażowana jest zdecydowanie przeważająca część polskiej floty rybackiej oraz rybołówstwo dalekomorskie. W dniu 31 grudnia 2012 r. flota bałtycka liczyła 795 jednostek rybackich, o łącznej zdolności połowowej 15 984 GT i 66 729 kW.

Od momentu wstąpienia Rzeczypospolitej Polskiej do Unii Europejskiej bałtycka flota rybacka została znacznie zmniejszona, zarówno pod względem liczby statków jak i jej zdolności połowowej, z uwagi na konieczność dostosowywania wielkości floty do dostępnych żywych organizmów wodnych. Jednocześnie flota bałtycka podlegała procesowi modernizacji, obejmującym przebudowy i wymiany statków oraz wymiany silników napędu głównego. Tytułem wsparcia programu modernizacji floty rybackiej, realizowanego zarówno w ramach środka 1.3 Inwestycje na statkach rybackich i selektywność Programu Operacyjnego „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007 – 2013”, jak i z wykorzystaniem środków własnych właścicieli statków rybackich, w roku 2012 minister właściwy do spraw rybołówstwa kontynuował przyznawanie dodatkowej zdolności połowowej, której źródłem jest GT i kW statków wycofanych z wykonywania rybołówstwa morskiego z urzędu, oraz 4% GT odzyskiwanego przez Rzeczpospolitą Polską na mocy przepisów UE ze statków trwale wycofanych w oparciu o środki pomocy publicznej. Powyższa zdolność przyznawana była na cele związane z modernizacją floty rybackiej zgodnie z przyjętymi w 2010 r. „Zasadami przyznawania zdolności połowowej pozostającej w dyspozycji Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi”, opracowanymi przez Zespół zrzeszający przedstawicieli środowiska rybackiego.

W 2012 r. zakończono modernizację 46 statków rybackich przeprowadzoną z wykorzystaniem dodatkowej zdolności połowowej w łącznej wielkości 147,13 GT oraz

106,20 kW, przyznanej uprzednio na powyższy cel przez ministra właściwego do spraw rybołówstwa. W ramach kontynuacji programu wspierania modernizacji floty w 2012 r. Minister przyznał GT i kW na modernizację kolejnych około 20 jednostek.

Flota bałtycka obejmuje statki rybackie operujące na Morzu Bałtyckim i morskich wodach wewnętrznych, a podstawowymi gatunkami poławianymi przez polskich rybaków w Morzu Bałtyckim są: dorsz, łosoś, śledź, szprot, troć i ryby płaskie oraz inne o mniejszym użytkowym znaczeniu. Spośród podstawowych gatunków bałtyckich szczególnie istotne dla polskich rybaków są połowy dorsza, które podlegają wielu ograniczeniom wynikającym z m.in. z planu odbudowy zasobów tego gatunku (ograniczanie wzrostu limitów połowowych, okresy ochronne i obostrzenia w stosowaniu niektórych narzędzi połowowych).

W skład floty dalekomorskiej wchodzi 3 statki rybackie, o zdolności połowowej 17 415 GT i 15 215 kW, operujące wyłącznie na akwenach poza Morzem Bałtyckim. Do głównych gatunków poławianych przez polskie statki dalekomorskie należą: dorsz, czarniak, karmazyn, halibut, makrela, ostrobok. Statki dalekomorskie rozwinęły technologię połowu kryla, na który jest duży popyt na rynkach zagranicznych. Przyznawane Polsce kwoty dalekomorskie są w pełni wykorzystywane, poprzez połowy bądź wymianę kwot, głównie z Niemcami, Wielką Brytanią, Łotwą, Estonią, Hiszpanią, Portugalią.

7. Program Monitorowania Przypadkowych Połowów Waleni

Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi realizowało program Monitorowania Przypadkowych Połowów Waleni z udziałem obserwatorów na pokładach jednostek połowowych. W 2012 r. podobnie jak w roku poprzednim, oprócz monitorowania jednostek połowowych objętych artykułem 4 ust.1 rozporządzenia Rady (WE) nr 812/2004 z dnia 26 kwietnia 2004 r. ustanawiającego środki dotyczące przypadkowych odłowów waleni na łowiskach i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 88/98 (Dz. Urz. UE L 150 z 30.04.2004, str. 12, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 4, t. 7, str. 7, z późn. zm.), monitorowano również jednostki połowowe mniejsze (poniżej 15 m), ze szczególnym nadzorem nad obszarami, gdzie występuje najwyższe prawdopodobieństwo przypadkowego połowu morświna. W 2012 r. prowadzono obserwacje na 10 jednostkach połowowych operujących z 7 portów. W ramach realizacji Programu obserwatorzy przebywali w morzu przez 129 dni, w tym 70 dni na jednostkach prowadzących połowy przy użyciu włoków pelagicznych oraz 59 dni w rejsach (w tym 9 dni na jednostkach mniejszych niż 15 m), gdy połowy prowadzono przy użyciu sieci stawnych. Dodatkowo prowadzono obserwacje dotyczące przypadkowego połowu ptaków morskich. Nie zaobserwowano żadnego przypadku połowu morświna w sieci rybackie.

8. Zarybianie polskich obszarów morskich w 2012 r.

Zgodnie z art. 30 ustawy z dnia 19 lutego 2004 r. o rybołówstwie minister właściwy do spraw rybołówstwa zobowiązany jest do utrzymania i odtwarzania zasobów ryb w polskich obszarach morskich, które realizuje poprzez coroczne zarybianie polskich obszarów morskich. Celowość prowadzenia takiego działania wynika z potrzeby utrzymania cennych

dla polskiego rybactwa gatunków ryb dwuśrodowiskowych, takich jak łosoś, troć czy jesiota. W przeszłości gatunki te występowały bardzo licznie w wielu polskich rzekach oraz w granicach polskich obszarów morskich. Aktualny stan zasobów wymienionych gatunków ryb dwuśrodowiskowych wymaga prowadzenia intensywnych zarybień. Koszty prowadzenia zarybień ponoszone są corocznie przez budżet państwa z części, której dysponentem jest minister właściwy do spraw rybołówstwa. Zarybianie polskich obszarów morskich wykonuje się na podstawie projektu planu zarybieniewego przygotowanego przez Zespół do spraw Zarybiania powołany przez Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi.

W dniu 28 maja 2012 r. Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi podpisało z Instytutem Rybactwa Śródlądowego w Olsztynie umowę na wykonanie zadania „Zarybianie polskich obszarów morskich w roku 2012”, na realizację którego dysponowano kwotą 5 000 000 zł. Największą pozycję finansową stanowił materiał zarybieniewowy. Na wykupienie niżej wyszczególnionego materiału zarybieniewego przeznaczono kwotę 4 464 542,53 zł:

- smolty troci	- 2 304 099,80 zł	- 51,6 %,
- narybek i wylęg troci	- 569 091,35 zł	- 12,7 %,
- smolty łososa	- 195 139,81 zł	- 4,4 %,
- narybek łososa	- 151 969,43 zł	- 3,4 %,
- narybek certy	- 1 025 990,08 zł	- 23,0 %,
- tarlaki certy	- 824,31 zł	- 0,0 %,
- narybek i wylęg siei	- 134 067,38 zł	- 3,0 %,
- narybek jesiota	- 85 127,11 zł	- 1,9 %.

Ostatecznie na materiał zarybieniewowy wydatkowano 4 466 327,27 zł, przy czym różnica w wysokości 1 784,74 zł została pokryta ze środków wykonawcy zadania – Instytutu Rybactwa Śródlądowego.

Podczas zarybień ryby wypuszczane są partiami, tak by na bieżąco kontrolować ilość i asortyment wypuszczanych ryb w powiązaniu z przewidzianymi w umowie środkami. Jednak dokładne ilości, a następnie wartości danej partii ryb ustalane są podczas jej odbioru. To wówczas na podstawie ważeń i pomiarów ryb ustalany jest skład danej partii (poszczególne ilości danych wielkości, które mogą się różnić i mają różną wartość wg ustalonego cennika). Pod koniec wykonywania zarybień nie są już możliwe przesunięcia środków, natomiast dostawcy materiału wystawiają faktury na konkretnie wypuszczoną wartość ryb. Jeżeli wartość wypuszczanych ryb przekracza wartość materiału przewidzianego w umowie, MRiRW nie pokrywa tych środków, a różnica jest pokrywana przez wykonawcę zadania.

9. Realizacja Planu gospodarowania zasobami węgorza w RP

W związku ze spadkiem światowych zasobów węgorza europejskiego, w celu ograniczenia i odwrócenia tej tendencji przyjęto rozporządzenie Rady (WE) nr 1100/2007 z dnia 18 września 2007 r. ustanawiające środki służące odbudowie zasobów węgorza europejskiego (Dz. Urz. UE L 248 z 22.09.2007, str. 17). Kraje stanowiące obszar naturalnego występowania węgorza zostały zobligowane do przygotowania planów, których celem jest

osiągnięcie wolnego spływu węgorzy srebrnych w ilości 40% takiej wielkości populacji, jaka spływałaby, gdyby nie podlegała ingerencji człowieka. Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi wspólnie z naukowcami z Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni oraz Instytutu Rybactwa Śródlądowego im. S. Sakowicza w Olsztynie, po konsultacji ze środowiskiem rybackim, opracowało Plan gospodarowania zasobami węgorza w RP, który decyzją Komisji Europejskiej z dnia 6 stycznia 2010 r. (K(2009)10601) został zatwierdzony. Plan jest realizowany przez wprowadzenie ograniczeń technicznych (zmiany w narzędziach połowowych, nowe, ujednolicone wymiary ochronne limity pozyskiwania), a także działania zarybieniowe, udrożnianie tras migracji i monitoring stanu populacji węgorza. Istotnym elementem działań na rzecz odbudowy zasobów węgorza jest podejmowanie współpracy transgranicznej obejmującej wspólne dorzecza. W dniach 7-8 listopada 2012 r. w Warszawie miało miejsce posiedzenie Polsko-Rosyjskiej Komisji Mieszanej do spraw gospodarki rybnej. Na posiedzeniu Komisji Strona polska przedstawiła informacje o stanie realizacji Planu gospodarowania zasobami węgorza w Rzeczypospolitej Polskiej. Omówiono kwestie dotyczące odtworzenia zasobów węgorza w wodach Zalewu Wiślanego i uzgodniono konieczność opracowania, na bazie polskiego planu, wspólnego planu gospodarowania zasobami węgorza na obszarze dorzecza Pregoly wraz z Zalewem Wiślanym.

10. Realizacja programów wieloletnich związanych ze sprawami rybackimi

Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi współpracuje z Morskim Instytutem Rybackim – Państwowym Instytutem Badawczym przy realizacji „Wieloletniego Programu Zbierania Danych Rybackich na lata 2007-2013”, który został ustanowiony na podstawie uchwały Rady Ministrów nr 212/2007, z dnia 19 października 2007 r. i zmienionej uchwałą Rady Ministrów nr 84/2010 z dnia 1 czerwca 2010 r. Program ten na podstawie art. 48 ust. 3 ustawy z dnia 19 lutego 2004 r. o rybołówstwie oraz rozporządzenia Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie określenia jednostki badawczo-rozwojowej realizującej program zbierania, gromadzenia i zarządzania danymi niezbędnymi do realizacji Wspólnej Polityki Rybackiej Unii Europejskiej (Dz. U. Nr 108, poz. 1151), realizuje Morski Instytut Rybacki – Państwowy Instytut Badawczy w Gdyni. Program w 2012 r. był realizowany zgodnie z umową nr 1/OF/2012 zawartą w dniu 3 kwietnia 2012 r. w Warszawie, pomiędzy Ministerstwem Rolnictwa i Rozwoju Wsi a Morskim Instytutem Rybackim – Państwowym Instytutem Badawczym w Gdyni. Celem Programu jest zbieranie danych biologicznych i ekonomicznych, niezbędnych do prowadzenia wspólnej polityki rybackiej, zgodnie z zasadami i celami określonymi w rozporządzeniach Rady UE. Ustanowienie programu wieloletniego umożliwia administracji rybackiej efektywne i odpowiedzialne zarządzanie odnawialnymi zasobami Morza Bałtyckiego i innych obszarów morskich oraz zapewnia przygotowanie stanowisk negocjacyjnych strony polskiej na forum Unii Europejskiej. Program umożliwia również wywiązanie się Rzeczypospolitej Polskiej jako państwa członkowskiego Unii Europejskiej z zobowiązań nałożonych przez Wspólną Politykę Rybacką Unii Europejskiej w ramach paneuropejskiego programu DCF (*Data Collection Framework*), mającego na celu zachowanie lub odbudowę bioróżnorodności

i produktywności ekosystemów oraz stworzenie trwałych podstaw do ekonomicznego funkcjonowania sektora rybołówstwa.

Powyższy cel realizowany jest przez:

- uczestniczenie w rejsach na trawlerach, kutrach i łodziach rybackich w celu zebrania danych z połowów w trakcie rejsów bałtyckich i dalekomorskich w podziale na: pelagiczne, denne, wędkarstwa morskiego, łososiowe, dla oceny odrzutów,
- organizowanie wyjazdów do portów i przystani rybackich dla pobierania prób ryb z wyładunków z obszaru działania polskiej floty rybackiej,
- wykonywanie analiz ichtiologicznych, zapisanie wyników w bazach danych i wykonywanie wymaganych obliczeń w celu uzyskania rozkładów długości i innych parametrów biologicznych odławianych ryb z prób pobieranych w połowach przemysłowych,
- zbiór danych o liczbie rejsów i wędkarzy morskich uczestniczących w wyprawach na podstawie zapisów w dziennikach połowowych, aby uzyskać dane o połowach rekreacyjnych (wędkarskich),
- zbiór danych o liczbie odrzucanych ryb do morza oraz ich parametrach biologicznych, w celu określenia wielkości odrzutów ryb w połowach przemysłowych.

11. Działania dotyczące spraw morskich zrealizowanych w ramach programów operacyjnych współfinansowanych z budżetu UE

Oś priorytetowa 1 PO RYBY 2007-2013 - Środki na rzecz dostosowania floty rybackiej

W ramach Osi priorytetowej 1 - Środki na rzecz dostosowania floty rybackiej zawartej w programie operacyjnym „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007-2013” w 2012 r. zrealizowano w formie płatności na łączną kwotę 553 486 169 zł.

Pomoc publiczna z tytułu trwałego zaprzestania działalności połowowej

Z końcem 2011 r. zakończono nabór wniosków o dofinansowanie w ramach środka 1.1. Pomoc publiczna z tytułu trwałego zaprzestania działalności połowowej. Według stanu na dzień 31 grudnia 2012 r. w ramach Środka 1.1. zostały złożone 93 wnioski o dofinansowanie na kwotę 144 494 133 zł. Ponadto wydano 78 decyzji o dofinansowaniu na kwotę 120 598 271 zł oraz wypłacono 120 597 285 zł. Trwale wycofano z rejestru statków rybackich 71 statków rybackich o nakładzie połowowym 5022,23 GT oraz 14649,08 kW.

Pomoc publiczna z tytułu tymczasowego zaprzestania działalności połowowej.

W 2011 r. zakończono realizację Środka 1.2. Pomoc publiczna z tytułu tymczasowego zaprzestania działalności połowowej. Od momentu rozpoczęcia wdrażania tego środka do jego zakończenia wydatkowano prawie całą alokację jaką można było na ten cel przeznaczyć zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady (WE) 1198/2006 z dnia 27 lipca 2006 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rybackiego (Dz. Urz. UE L 223 z 15.08.2006, str. 1, z późn. zm.). Według stanu na dzień 31 grudnia 2012 r. w ramach Środka 1.2. zostało

złożonych 3128 wniosków o dofinansowanie na kwotę 308 188 983 zł. oraz wypłacono beneficjentom 296 256 674 zł.

Inwestycje na statkach rybackich i selektywność

Od dnia 6 grudnia 2012 r. w ramach Środka 1.3 Inwestycje na statkach rybackich i selektywność otwarto nabór wniosków o dofinansowanie. W ramach środka beneficjenci złożyli 592 wnioski o dofinansowanie na kwotę 61 941 264 zł. Zawarto 448 umów o dofinansowanie na kwotę 49 059 517 zł oraz wypłacono 44 514 362 zł.

Rybacktwo przybrzeżne na niewielką skalę

Zgodnie ze stanem na dzień 31 grudnia 2012 r. w ramach środka 1.4 beneficjenci złożyli 151 wniosków o dofinansowanie na kwotę 94 506 704 zł oraz wypłacono kwotę 67 471 620 zł. W związku z dużym zainteresowaniem beneficjentów przedmiotową pomocą planowana jest kolejna realokacja środków finansowych do środka 1.4.

Rekompensaty społeczno-ekonomiczne w celu zarządzania krajową flotą rybacką

Według stanu na dzień 31 grudnia 2012 r. w ramach Środka 1.5. zostało złożonych 675 wniosków o dofinansowanie na kwotę 59 567 145 zł. Z beneficjentami tego Środka zawarto 672 umowy o dofinansowanie na kwotę 59 060 776 zł, a wysokość wypłaconych środków finansowych osiągnęła poziom 24 646 228 zł.

XII. Turystyka w regionach nadmorskich w 2012 r.

1. V Forum Turystyczne Państw Bałtyckich

W dniach 13-15 listopada 2012 r. w Rostoku odbyło się V Forum Turystyczne Państw Bałtyckich. Przedstawiciele Ministerstwa Sportu i Turystyki wzięli udział w pracach przygotowawczych do V Forum i w ramach warsztatów zorganizowanych w dniu 3 maja 2012 r. w Warnemünde złożyli propozycję skoncentrowania prac V Forum Turystycznego Państw Bałtyckich na nowej perspektywie finansowej UE. Organizatorzy zrezygnowali ze wcześniej planowanego tematu V Forum „Dziewięć państw – jedna destynacja” i w efekcie tematem przewodnim V Forum była „Współpraca turystyczna w UE w okresie 2014-2020”. Forum odbyło się w ramach realizacji Strategii Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego. Organizatorami Forum była Organizacja Turystyczna Mecklenburgii - Pomorza Przedniego, Urząd Meklemburgii – Pomorza Przedniego oraz organizacja turystyczna EastDenmark.

W Forum uczestniczyło 118 osób z Niemiec, Danii, Rosji, Finlandii, Szwecji, Litwy, Łotwy, Estonii i RP, w tym przedstawiciele podmiotów odpowiedzialnych za politykę turystyczną i rozwój turystyki na szczeblu krajowym z państw regionu Morza Bałtyckiego, przedstawiciele instytucji turystycznych regionu, przedstawiciele firm realizujących projekty priorytetowe z obszaru turystyki w ramach Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego oraz naukowcy i praktycy, których zadaniem jest realizacja projektów współpracy w obszarze turystyki na poziomie ponadnarodowym i międzyregionalnym, a także przedstawiciele Komisji Europejskiej i Światowej Organizacji Turystyki - UNWTO.

V Forum Turystyczne Państw Bałtyckich koncentrowało się na kwestii wkładu turystyki dla rozwoju gospodarczego w regionie Morza Bałtyckiego w aspekcie strategii Europa 2020 oraz na perspektywach bliższej współpracy podmiotów sektora turystycznego regionu w nowej perspektywie finansowej UE w latach 2014 - 2020.

Podczas Forum polska delegacja przedstawiła informacje na temat międzynarodowego marketingu turystycznego oraz praktycznego podejścia do rynku turystycznego w regionie Morza Bałtyckiego jako atrakcyjnej i spójnej destynacji, a także uczestniczyła w panelu dotyczącym połączenia wysiłków w celu rozwoju klastrów turystycznych regionu.

W trakcie spotkań z przedstawicielami obszaru priorytetowego turystyka wspierano starania polskich podmiotów o realizację w nowej perspektywie finansowej projektów flagowych w obszarze turystyki w RMB, a konkretnie projektu *Development and promotion of active mobility of the Baltic Sea Region - via popularisation of various forms of active mobility*, zgłoszonego przez Pomorskie Stowarzyszenie Wspólna Europa. Na forum przygotowano i dystrybuowano wydawnictwo „Nine countries – one destination” prezentujące wypowiedzi przedstawicieli organów polskiej administracji rządowej i samorządowej oraz polskie atrakcje turystyczne regionów nadmorskich.

2. Działania promocyjne Ministerstwa Sportu i Turystyki

Konkurs o Nagrodę Przyjaznego Brzegu

Minister Sportu i Turystyki objął honorowym patronatem IX edycję konkursu o Nagrodę Przyjaznego Brzegu za rok 2012 oraz ufundował nagrodę główną Grand Prix. Konkurs organizowany jest przez Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze wspólnie z Polskim Związkiem Żeglarskim, Ministerstwem Sportu i Turystyki, Ministerstwem Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Polską Organizacją Turystyczną i Krajowym Zarządem Gospodarki Wodnej. Celem nagrody jest promocja atrakcji wodniackich i turystycznych Rzeczypospolitej Polskiej oraz wyróżnienie miejscowości najbardziej aktywnych na tym polu. Współpraca w zakresie realizacji konkursu stanowi stały element harmonogramu działań Ministerstwa Sportu i Turystyki.

Akcja informacyjno-edukacyjna „Bezpieczna Woda”

Akcja informacyjno-edukacyjna „Bezpieczna Woda” stanowi jedno z działań Grupy Roboczej do spraw Bezpieczeństwa Turystów Międzyresortowego Zespołu do spraw koordynacji zadań Rządu określonych w „Kierunkach rozwoju turystyki do 2015 roku”. Inicjatywa skierowana jest przede wszystkim do dzieci i młodzieży szkolnej, ale stanowi również cenne źródło informacji dla rodziców, nauczycieli i wychowawców, jak i dla całego środowiska wodniackiego. Celem akcji „Bezpieczna woda” jest popularyzacja bezpiecznego zachowania w wodzie, nad wodą oraz na wodzie podczas letniego wypoczynku dzieci i młodzieży szkolnej. Akcja obejmuje swym zasięgiem, w zakresie informacyjno-edukacyjnym, szkoły na terenie całego kraju, natomiast działania promocyjne skoncentrowane są na obszarach wodnych – kąpieliskach, stanicach wodnych, marinach itp.

Ministerstwo Sportu i Turystyki realizuje Akcję „Bezpieczna Woda” we współpracy z Wodnym Ochotniczym Pogotowiem Ratunkowym, Ministerstwem Edukacji Narodowej i Polską Organizacją Turystyczną, przy wsparciu Ministerstwa Zdrowia, Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, Komendy Głównej Policji i Centrum Turystyki Wodnej PTTK.

Na potrzeby akcji opracowano zestaw materiałów informacyjno-edukacyjnych w postaci plakatów oraz broszur, które zostały umieszczone na stronach internetowych współorganizatorów akcji w formie umożliwiającej pobranie i druk do celów dydaktycznych. W ramach realizacji Akcji „Bezpieczna Woda” w 2012 r. wydrukowano i rozdystrybuowano 88 tysięcy broszur oraz 15 tysięcy plakatów. Efektem akcji jest zmniejszenie liczby wypadków podczas letniego wypoczynku nad wodą poprzez wykształcenie bezpiecznych zachowań wśród dzieci i młodzieży szkolnej uprawiających sporty i rekreację wodną.

Zimowa edycja akcji informacyjno-edukacyjnej „Bezpieczna Woda”

W związku z często sygnalizowanym problemem nieszczęśliwych wypadków podczas lekkomyślnych zabaw dzieci i młodzieży na zamrzniętych zbiornikach wodnych, Ministerstwo Sportu i Turystyki w trosce o bezpieczeństwo najmłodszych uruchomiło zimową edycję akcji „Bezpieczna Woda” skierowaną do nauczycieli, wychowawców, funkcjonariuszy policji rzecznych, ratowników oraz rodziców, stanowiącą zestaw podstawowych zasad bezpieczeństwa, ujętych w formie plakatu oraz 4-stronicowej ulotki.

Materiały edukacyjno-informacyjne stanowią pomoc dydaktyczną w ramach zajęć szkolnych na temat zagrożeń związanych z przebywaniem na zamrzniętych rzekach, stawach i jeziorach. Akcja obejmuje zasięgiem szkoły na terenie całego kraju i wpłynie na ograniczenie liczby wypadków wśród dzieci i młodzieży podczas zimowego wypoczynku na obszarach wodnych.

Zimowa edycja Akcji „Bezpieczna Woda” realizowana jest we współpracy z Wodnym Ochotniczym Pogotowiem Ratunkowym, Ministerstwem Edukacji Narodowej, Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i Ministerstwem Zdrowia, przy wsparciu Komendy Głównej Policji, Centrum Turystyki Wodnej PTTK i Polskiej Organizacji Turystycznej. W ramach realizacji zimowej edycji Akcji „Bezpieczna Woda” w 2012 r. wydrukowano i rozdystrybuowano 16 tysięcy ulotek i plakatów.

3. Działania realizowane przez Samorząd Województwa Pomorskiego

W 2012 r. Samorząd Województwa Pomorskiego realizował następujące przedsięwzięcia w zakresie polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej w obszarze turystyki morskiej i nadmorskiej:

„Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej” – projekt dotyczący rozwoju sieci portów, przystani żeglarskich i pomostów cumowniczych w obszarze delty Wisły i Zalewu Wiślanego. Przedsięwzięcie swym zasięgiem obejmuje m.in. akweny, które są wewnętrznymi wodami morskimi, tj. Zalew Wiślany, Elbląg i Martwa Wisła. Pozostałe szlaki śródlądowe tj. Szkarpada, Wisła Królewiecka, Nogat, Pasłęka, Wisła i Motława mają bezpośrednie połączenie z tymi akwenami. W ramach realizacji projektu Pętli Żuławskiej w latach 2010-

2012 przebudowano porty żeglarskie w Elblągu, Nowej Pasłęce, Tolkmicku i Krynicy Morskiej. Do 2014 r. powstanie nowa przystań jachtowa w Kątach Rybackich. Z kolei na śródlądziu powstały przystanie żeglarskie w Braniewie, Osłonce, Malborku, Białej Górze, Cedrach Wielkich, pomsty cumownicze w Drewnicy i Tczewie, zelektryfikowano służę Gdańską Głowę oraz zbudowano most zwodzony w Przegalinie. W trakcie realizacji jest nowa przystań żeglarska w Rybinie. Projekt współfinansowany jest z Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka Działanie 6.4 Inwestycje w produkty turystyczne o znaczeniu ponadregionalnym (okres realizacji 2010-2014, wartość projektu 83,5 mln zł z czego udział dofinansowania z EFRR wynosi 41,7 mln zł, dotacja celowa z budżetu państwa 7,3 mln zł).

„MARRIAGE – Wyższa jakość zarządzania w sieci marin południowego Bałtyku”

- projekt inicjuje transgraniczną współpracę i wymianę wiedzy w zakresie strategii rozwoju, marketingu, a także zarządzania strategicznego oraz operacyjnego zarówno pojedynczymi przystaniami, jak i sieciami marin. W ramach realizacji przedsięwzięcia zaplanowano wspólną promocję obszaru Południowego Bałtyku, szkolenia i coaching w zakresie skutecznego zarządzania i eksploatacji przystani oraz pogłębienie integracji i dalszy rozwój sieci przystani w obrębie Południowego Bałtyku. Projekt realizowany jest z Programu Współpracy Transgranicznej Południowy Bałtyk w latach 2011-2014 (budżet 1 244 726 Euro).

Pomorski Program Edukacji Morskiej zawiera spójną koncepcję pracy z uczniami szkoły podstawowej ukierunkowanej na rozwój kompetencji kluczowych w obszarze edukacji morskiej. Działania dotyczą tematyki morskiej oraz żeglarstwa i odwołują się tym samym do bogatej tradycji morskiej w regionie. W ramach programu są organizowane zajęcia pozalekcyjne, warsztaty edukacyjne, praktyczne zajęcia żeglarskie, pikniki edukacyjno-żeglarskie czy obozy żeglarskie. Przedsięwzięcie, którego pomysłodawcą jest Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, jest realizowane w partnerstwie z Fundacją Navigare Mateusza Kusznierewicz oraz Ligą Morską i Rzeczną. Projekt realizowany jest przez dwa lata szkolne 2012/2013 i 2013/2014, a objętych nim zostanie co najmniej 10 tys. uczniów z minimum 200 szkół podstawowych z obszaru Województwa Pomorskiego.

Departament Turystyki SWP wraz z Pomorską Regionalną Organizacją Turystyczną realizują projekt współfinansowany ze środków Programu Południowy Bałtyk - **„Ciesz się Południowym Bałtykiem”**, którego celem jest podniesienie atrakcyjności turystycznej obszaru Południowego Bałtyku i zwiększenie jego konkurencyjności poprzez budowę i wdrażanie produktów turystycznych, opartych na wyróżnikach obszaru, stanowiących o jego przewadze konkurencyjnej względem innych destynacji turystycznych. Zakończenie projektu planowane jest w 2014 r.

Samorząd Województwa Pomorskiego jest liderem Projektu Flagowego 12.9 w ramach Planu Działań Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego **„Promocja dziedzictwa kulturowego i naturalnego”**. Działania realizowane przez Departament Turystyki i Pomorską Regionalną Organizację Turystyczną skupione są wokół monitoringu wszelkich inicjatyw projektowych ukierunkowanych na zrównoważone wykorzystanie unikalnych zasobów naturalnych, jak i elementów dziedzictwa kulturowego, do tworzenia atrakcyjnego produktu turystycznego

będącego wyróżnikiem i nawiązującego do tożsamości regionalnej, a także stanowiącego o przewadze konkurencyjnej na rynku usług turystycznych. Zakończenie projektu planowane jest w 2014 r.

Zrealizowano projekt **Program Ożywienia Dróg Wodnych w Gdańsku** obejmujący budowę przystani „Żabi Kruk” dla małych jednostek pływających, przystani żeglarskiej „Sienna Grobla II”, przystani żeglarskiej „Tamka” oraz 10 przystanków tramwaju wodnego. Projekt współfinansowany był z Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka Działanie 6.4 Inwestycje w produkty turystyczne o znaczeniu ponadregionalnym (okres realizacji 2010-2012, wartość projektu 37,8 mln zł, w tym dofinansowanie 17,0 mln zł).

4. Działania realizowane przez Samorząd Województwa Zachodniopomorskiego

W 2012 r. Samorząd Województwa Zachodniopomorskiego kontynuował realizację działań w zakresie polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej na rzecz turystyki zgodnie z obowiązującymi dokumentami strategicznymi: „Strategią Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020”, „Strategią Rozwoju Turystyki w Województwie Zachodniopomorskim do 2015 r.” oraz „Strategią Rozwoju gospodarki morskiej w Województwie Zachodniopomorskim do roku 2015”. Prowadzono również działania w ramach programów operacyjnych współfinansowanych z budżetu UE na rzecz turystyki:

„MARRIAGE – Wyższa jakość zarządzania w sieci marin południowego Bałtyku” – projekt omówiony w ramach działań Samorządu Województwa Pomorskiego.

Zachodniopomorski Szlak Żeglarski – Sieć Portów Turystycznych Pomorza Zachodniego.

Celem projektu jest stworzenie unikatowego, ponadregionalnego produktu turystycznego przez budowę i modernizację infrastruktury sieci portów i przystani jachtowych na Pomorzu Zachodnim. Zaplanowano budowę 6 nowych przystani i portów jachtowych i modernizację 3 istniejących. W 2012 r. w ramach projektu otworzone zostały mariny w Kołobrzegu, Kamieniu Pomorskim oraz Świnoujściu. Zakończenie projektu planowane jest w grudniu 2013 r., a łączna wartość dofinansowania to 35 280 000 zł. Projekt obejmuje budowę infrastruktury sieci portów i przystani jachtowych w otoczeniu Zalewu Szczecińskiego, w Szczecinie oraz na wybrzeżu Bałtyku. W ramach projektu planowana jest modernizacja istniejącej bazy służącej uprawianiu żeglarstwa oraz rozszerzenie jej o nowe lokalizacje.

Porty Zalewu Szczecińskiego – poprawa jakości infrastruktury szansą na rozwój - projekt realizowany przez Urząd Morski w Szczecinie w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007-2013, oś priorytetowa 2 „Rozwój infrastruktury transportowej i energetycznej”, działanie 2.1 „Zintegrowany system transportowy województwa”, poddziałanie 2.1.5 „Wzmocnienie portów morskich i rzecznych”.

Zagospodarowanie Basenu Północnego w Świnoujściu na port jachtowy – projekt realizowany przez Gminę Miasto Świnoujście w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007-2013, poddziałanie 5.1.1.

Infrastruktura turystyki. Efektem realizacji projektu jest nowy obiekt oraz przebudowa/remont 8 obiektów na obszarze portu jachtowego, zwiększenie pojemności portu i wzrost atrakcyjności turystycznej miasta i jego roli, jako centrum żeglarskiego. Umożliwi on rozwój turystyki jachtowej i wykorzystanie potencjału żeglarskiego Świnoujścia.

5. Działania realizowane przez Samorząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego

W 2012 r. Samorząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego realizował następujące programy wieloletnie w zakresie polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej na rzecz turystyki:

„Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej” – projekt realizowany w ramach Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka, działanie 6.4 Inwestycje w produkty turystyczne o znaczeniu ponadregionalnym, liderem projektu jest Województwo Pomorskie. Zadanie Województwa Warmińsko-Mazurskiego jako partnera strategicznego projektu polegało na zapewnieniu wkładu finansowego w wysokości 2 185 938,00 zł na wspólną realizację projektu.

„Międzynarodowa Droga Wodna E 70” – projekt obejmował udzielenie pomocy finansowej w formie dotacji celowej na realizację opracowania „Studium wykonalności rewitalizacji śródlądowej drogi wodnej relacji wschód-zachód obejmującej drogi wodne: Odra, Warta, Noteć, Kanał Bydgoski, Wisła, Nogat, Szarpawa oraz Zalew Wiślaný”. Opracowanie zostało powierzone do wykonania Samorządowi Województwa Pomorskiego.

W ramach działań podejmowanych przez Samorząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego ponadto zrealizowano następujące wydarzenia:

III Międzynarodowe Regaty o Puchar Trzech Marszałków na Zalewie Wiślanym i Kaliningradzkim zorganizowane w dniach 28 czerwca – 1 lipca 2012 r. Celem regat jest rozwój turystyki wodnej na Zalewie Wiślanym i Kaliningradzkim oraz integracja środowiska żeglarskiego. Regaty są też elementem promocji Międzynarodowej Drogi Wodnej E 70, przebiegającej przez Zalew Wiślaný i Kaliningradzki. W regatach uczestniczyło 66 jednostek pływających (w przewadze jachty), w tym 27 z Rosji, 1 z Litwy i 1 z Niemiec. Regaty z roku na rok cieszą się coraz większą popularnością.

Rejs po Międzynarodowej Drodze Wodnej E 70 na trasie Berlin – Kłajpeda (II etap) na odcinku Elbląg – Zalew Wiślaný – Kłajpeda zorganizowany w dniach 27 lipca – 5 sierpnia 2012 r., który odbył się pod patronatem Marszałka Województwa Warmińsko-Mazurskiego i Prezydenta Elbląga. Celem rejsu była promocja Międzynarodowej Drogi Wodnej E 70. W rejsie wzięło udział 30 łodzi motorowodnych z Rzeczypospolitej Polskiej oraz Rosji.

Grand Prix Zalewu Wiślanego – zorganizowane w dniu 20 października 2012 r. tradycyjne podsumowanie sezonu żeglarskiego na Zalewie Wiślanym z udziałem władz Województwa. W uroczystości podsumowania sezonu żeglarskiego na Zalewie Wiślanym uczestniczyła również liczna grupa Rosjan, na czele z wicepremierem miasta Kaliningrad - Aleksandrem Zuyewem i przedstawicielem miasta Bałtýjsk - Wiktoorem Koszeleвым.

Konferencja pn. „Międzynarodowa Droga Wodna E 70 – szanse turystyczne i transportowe” zorganizowana w dniu 13 grudnia 2012 r. w Elblągu, której celem było przedstawienie potencjału Zalewu Wiślanego jako wschodniego odcinka Międzynarodowej Drogi Wodnej E 70. W ramach konferencji omówiono kwestie roli środowiska wodnego jako czynnika rozwoju regionu oraz znaczenia Programu aktywizacji transportu na Wiśle jako programu rozwoju dla portów Bałtyku Południowego. W konferencji uczestniczyło 80 osób.

6. Działania realizowane przez Polską Organizację Turystyczną

Promocja walorów i produktów turystycznych polskiego wybrzeża, w tym turystyki morskiej, stanowi ważny element działań marketingowych prowadzonych przez Polską Organizację Turystyczną. W 2012 r. realizowano ją poprzez m.in. uczestnictwo w *Sea Trade Cruise Shipping Miami* (Floryda), największej imprezie organizatorów turystyki morskiej oraz współpracę w ramach *Baltic Sea Tourism Commission* (BTC) - organizacji, której celem jest promocja państw basenu Morza Bałtyckiego przez organizację podróży studyjnych dla dziennikarzy i przedstawicieli branży turystycznej. Funkcję prezesa BTC aktualnie pełni przedstawiciel RP.

Polska Organizacja Turystyczna prowadzi też cykliczne działania (m.in. wystąpienia targowe, podróże studyjne), skupiające się na promocji nadmorskich miast (Gdańsk, Gdynia, Sopot, Szczecin) i Województw: Pomorskiego i Zachodniopomorskiego. W 2012 r. część z nich zintensyfikowano w związku faktem, że Gdańsk był jednym z miast - gospodarzy turnieju finałowego UEFA EURO 2012. Wizerunek województw i miast nadmorskich jest również wykorzystywany w multimedialnych kampaniach promujących Rzeczpospolitą Polską na rynkach zagranicznych.

W ramach programów wieloletnich współfinansowanych przez Unię Europejską Rzeczpospolita Polska jest uczestnikiem projektu AGORA 2.0, którego celem jest kreowanie wspólnego wizerunku państw regionu Morza Bałtyckiego z wykorzystaniem jego bogatego dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego. Jako jeden z kluczowych partnerów Rzeczpospolita Polska gościła konferencję podsumowującą projekt, która odbyła się w dniach 8-10 listopada 2012 r. w Sopocie. Podczas konferencji m.in. przyznano nagrody „Sześć cudów Morza Bałtyckiego”, z których dwoma uhonorowano polskie atrakcje turystyczne (Mazury oraz Gdańsk). W ramach projektu stworzono również serwis internetowy BASTIS (*The Baltic Sea Heritage Tourism Information Service*), umożliwiający darmowy dostęp do danych statystycznych i marketingowych dotyczących krajów uczestników projektu.

7. Działalność Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku

Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku (CMM) jest państwową instytucją kultury, działającą na podstawie Statutu nadanego przez jego organizatora - Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego zarządzeniem z dnia 24 września 2012 r. Do zakresu działania Centralnego Muzeum Morskiego należy upowszechnianie wiedzy w dziedzinie muzealnictwa morskiego poprzez 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. Źródłem finansowania działalności Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku są środki finansowe przekazywane przez Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego, wypracowane przez samo Muzeum oraz uzyskiwane od Urzędu Miasta Gdynia oraz Towarzystwa Przyjaciół Centralnego Muzeum Morskiego.

Podstawowymi zadaniami muzeum jest gromadzenie, zabezpieczanie i upowszechnianie zbiorów realizowane przede wszystkim na drodze pozyskiwania, zakupów oraz własnych prac badawczych, zwłaszcza archeologicznych. Zabezpieczanie to zarówno ochrona konserwatorska, jak i fizyczna. Upowszechnianie sprowadza się zwykle do organizowanych wystaw stałych i czasowych eksponatów własnych i wypożyczanych, jak i do rozmaitych publikacji.

Wykonując swe zadania statutowe Muzeum organizowało wystawy związane m.in. z budową i eksploatacją statków, ratownictwem morskim, funkcjonowaniem portów, ekologią i podwodnymi badaniami archeologicznymi, tradycjami szkutniczymi obecnymi w kulturze ludów nadwodnych z wielu krajów świata, problematyką wiślaną w szerokim kontekście - od najstarszych informacji o Wiśle, jej charakterystyki, przyrody, osadnictwa i jego dziejów, a także ceramiką i wyrobami rzemiosła artystycznego dekorowanymi motywami morskimi.

W 2012 r. Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku pozyskało 207 muzealiów, niestety brak środków finansowych wciąż uniemożliwia zakup wielu oferowanych zabytków. W ciągu minionych kilku lat znacząca część darów pochodziła od Towarzystwa Przyjaciół Centralnego Muzeum Morskiego, które z własnych środków nabywało na rynku antykwarecznym i kolekcjonerskim muzealia z zamiarem wzbogacenia muzealnych kolekcji.

W dniach 15-16 lutego 2012 r. miała miejsce wizyta robocza przedstawicieli CMM w Muzeum Wszechocianu w Kaliningradzie, które jest rozwijającą się, nowoczesną placówką. Obecnie pragnie rozwijać się na polu archeologii podwodnej i konserwacji zabytków. Podczas spotkania muzea zadeklarowały wolę podpisania porozumienia o współpracy wystawienniczej i naukowej.

We wszystkich oddziałach CMM przeprowadzono 242 lekcje muzealne i oprowadzono 231 grup zwiedzających. Na rok szkolny 2012/2013 opracowano nową ofertę tematów: „Myszkujemy po Sołdku”, „Każdy stary budynek ma swojego ducha, czyli co straszy w gdańskim Żurawiu?”, „Tuja zamiast choinki, czyli Boże Narodzenie poza Europą”, „Zasnąć na lądzie, a obudzić się na morzu, czyli los marynarza, m.s. „Batory”- szczęśliwy statek (Lucky Ship)”, „Pod skrzydłami Białej Fregaty”, „Zależć od morza, czyli rybackie dzieje”.

Centralne Muzeum Morskie przygotowuje też cykliczne programy edukacyjne, m.in. „Program dla rodzin”, czyli cykl comiesięcznych niedzielnych spotkań, w czasie których rodzice z dziećmi wspólnie rozwiązują zadania i zagadki związane z wystawami Centralnego Muzeum Morskiego. W 2012 r. zrealizowano następujące tematy: „Tajemnice muzeum”, „Archeologia podwodna”, „Kolorowe morze”, „Waleczni Wikingowie” oraz „Gdy gwiazdy wskazują drogę, czyli o dawnej nawigacji”.

Muzeum aktywnie działa na rzecz edukacji organizując m.in. wydarzenia jednorazowe (dni otwarte umożliwiające zwiedzanie Pracowni Dokumentacji i Konserwacji Muzealiów, specjalne warsztaty z okazji Dnia Dziecka, ferie w Muzeum połączone z warsztatami plastycznymi o tematyce morskiej, morskie wakacje – cykl zajęć przygotowanych specjalnie dla kolonii i półkolonii, a także opracowanie specjalnej oferty dla seniorów). W 2012 r. wszystkie agendy Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku odwiedziły 265 303 osoby.

XIII. Działalność urzędów morskich w 2012 r.

1. Urząd Morski w Gdyni

1.1. Zadania realizowane w ramach „Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko” (POIiŚ)

- **Zabezpieczenie brzegów Morza Bałtyckiego będących w administracji Urzędu Morskiego w Gdyni**

Zakończono realizację zadania Ostrowo i Westerplatte. Zadania Rozewie i Cypel Helski są realizowane zgodnie z harmonogramem.

- **Modernizacja wejścia do portu wewnętrznego (w Gdańsku) – etap I przebudowa falochronu wschodniego**

W 2012 r. zakończono realizację projektu. Przebudowano falochron wschodni na długości 754,81 m.

- **Modernizacja wejścia do portu wewnętrznego (w Gdańsku) - etap II przebudowa szlaku wodnego na Martwej Wiśle i Motławie**

Dla zadania wydano decyzję o uwarunkowaniach środowiskowych, uzyskano decyzję o pozwoleniu wodno-prawnym dla całości projektu. Uzyskano pozwolenie na budowę na wykonanie toru wodnego oraz na przebudowę nabrzeży Motławy oraz przebudowę Nabrzeża Szyprów na Martwej Wiśle. Uzyskano decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie budowli przeciwpowodziowych na obudowę brzegów Kanału Płonie. Projekt posiada wszystkie wymagane prawem pozwolenia. Podpisano umowę na pełnienie funkcji Inżyniera Kontraktu dla całego projektu. Podpisano kontrakt na wykonanie części toru wodnego na Martwej Wiśle (odc. 2). Prace są wykonywane zgodnie z harmonogramem. Wydobyto dwa wraki znajdujące się w projektowanym torze na Martwej Wiśle w Gdańsku. W trakcie badań natrafiono na kolejne wraki.

- **Krajowy System Bezpieczeństwa Morskiego Etap I**

Podpisano umowę o dofinansowanie projektu ze środków UE. W 2012 r. trwała „Rozbudowa Systemu Wymiany Informacji Bezpieczeństwa Żeglugi (SWIBŻ)”. Na podstawie umowy z Wykonawcą rozliczono moduł 8 SWIBŻ „Moduł elektronicznej rejestracji danych formularzy IMO FAL”.

- **Krajowy System Bezpieczeństwa Morskiego Etap II A**

Wybrano Wykonawcę usługi na pełnienie funkcji Inżyniera Kontraktu.

1.2. Zadania realizowane w ramach programu wieloletniego „Program ochrony brzegów morskich”

- **Umocnienie brzegowe w rejonie Jastrzębia Góra-Ostrowo (134.6-135.5).** Zadanie zostało zakończone i rozliczone. W ramach zadania wykonano opaskę brzegową w formie gruntu zbrojonego. Długość umocnienia 950,0 m.
- **Umocnienie brzegowe nad Zalewem Wiślanym w Kątach Rybackich (rejon portu) (71.1-71.3).** Zadanie zostało zakończone w roku 2012.
- **Umocnienie brzegu Zatoki Gdańskiej w rejonie Oksywia (km 89.100 – 89.496)** Zadanie na etapie opracowywania dokumentacji projektowej.
- **Budowa palisady w rejonie Piasków (km 95,6-96,3).** Zadanie na etapie opracowywania dokumentacji projektowej.
- **Budowa ostróg w rejonie Władysławowa (km 3,39-4,12).** Zadanie w trakcie realizacji.

Wydatki budżetu państwa przeznaczone na finansowanie zadań w ramach programu wieloletniego „Program ochrony brzegów morskich” wyniosły 17 075 878 zł.

W ramach stałej współpracy polsko–rosyjskiej Rady do spraw Współpracy Regionów Rzeczypospolitej Polskiej z Obwodem Kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej w dniach 30 i 31 lipca 2012 r. w Elblągu odbyło się posiedzenie Komisji do spraw transportu, żeglugi i łączności. Jednym z tematów szeroko omówionych i diskutowanych na spotkaniu była żegluga po Zalewie Wiślanym i Kaliningradzkim. Omówiono m.in. stawki opłat portowych w porcie Elbląg, warunki nawigacyjne i wymagania dotyczące bezpieczeństwa żeglugi oraz zasad wejścia oraz wejścia statków do portu Elbląg i ruchu statków w porcie, utworzenie punktu kontroli fitosanitarnej i weterynaryjnej w porcie Elbląg, sprawę rozpatrzenia przez stronę rosyjską wprowadzenia zmian do przepisów z dnia 6 września 1960 r. dotyczących „Zasad przejścia statków PRL przez Zalew Kaliningradzki i Morski Kanał Bałtycki” w związku z niemożnością wypełnienia przez większość armatorów jednostek warunków związanych z planowaniem tranzytowych rejsów przed każdym sezonem żeglugowym, omówiono konieczność budowy terminala odpraw pasażerskich w Kaliningradzie, co pozwoliłoby na reaktywowanie linii z Elbląga i Fromborka do Kaliningradu. W podsumowaniu obie strony pozytywnie oceniły znaczny wzrost obrotów towarów pomiędzy portem Elbląg i Kaliningrad, szczególnie w relacji eksportu polskich towarów do Rosji, jako efektu podpisanej w dniu 1 września 2009 r. Umowy polsko – rosyjskiej o żegludze po Zalewie Wiślanym i Kaliningradzkim.

1.3. Działania związane z ochroną podwodnego dziedzictwa kulturowego

W obszarze terytorialnego zakresu działania Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni obejmującego morskie wody wewnętrzne, morze terytorialne i wyłączną strefę ekonomiczną od wschodniej granicy państwa do południka 017° 40' 30" długości geograficznej wschodniej znajdują się wraki statków-mogił wojennych „Wilhelm Gustloff” i „Goya”, na których

obowiązuje zakaz nurkowania. W 2012 r. nie wydano żadnego zezwolenia na organizowanie pletwonurkowania w rejonie wraków statków-mogił wojennych.

Sprawy pletwonurkowań na wrakach statków na obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej, należących do właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni reguluje zarządzenie porządkowe Nr 26 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 18 grudnia 2006 r. w sprawie pletwonurkowania na wrakach statków (Dz. Urz. Woj. Pom. z 2007 r. Nr 11, poz. 347). Zgodnie z §2 tego zarządzenia pletwonurkowanie może być prowadzone wyłącznie na wrakach statków wyszczególnionych w „Wykazie wraków statków udostępnionych do pletwonurkowania”. W 2012 r. wykaz ten zawierał 40 wraków leżących na głębokości od 2,5 m do 79,0 m.

Uprawianie na polskich obszarach morskich pletwonurkowania, turystyki oraz sportów wodnych może się odbywać na warunkach i w sposób zgodny z art. 35 i art. 35a ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej. Szczegółowy tryb wydawania pozwoleń na nurkowanie na wrakach statków reguluje rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 sierpnia 2004 r. w sprawie uzyskiwania pozwoleń na przeszukiwanie wraków statków lub ich pozostałości (Dz. U. Nr 197, poz. 2025). Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni wydaje takie pozwolenia po uzgodnieniu złożonego wniosku z Komendantem Morskiego Oddziału Straży Granicznej i Pomorskim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków oraz zaopiniowaniu wniosku przez Szefa Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej.

W 2012 r. w obszarze terytorialnego zakresu działania Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni, znajdowało się 237 obiektów będących wrakami, wrakami statków lub pozostałościami wraków statków. Są to obiekty, o których Urząd Morski w Gdyni posiada informacje uzyskane na podstawie dokumentów archiwalnych oraz współcześnie wykonanych pomiarów hydrograficznych. Trwały działania zmierzające do wydania decyzji w sprawie wydobycia jednego z pojazdów na Zalewie Wiślanym, zidentyfikowanego jako unikalna niemiecka cysterna lotniskowa MERCEDES – BENZ LG 3000 Kfz 384 (zlokalizowane zostały cztery obiekty podwodne, które po wykonaniu podwodnej inwentaryzacji archeologicznej okazały się niemieckimi pojazdami wojskowymi z okresu II wojny światowej).

W obszarze terytorialnego zakresu działania Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni obejmującego morskie wody wewnętrzne, morze terytorialne i wyłączną strefę ekonomiczną od wschodniej granicy państwa do południka 017° 40' 30'' długości geograficznej wschodniej nie znajduje się żaden archeologiczny obiekt podwodny wpisany do rejestru zabytków w rozumieniu art. 8 i art. 10 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. Nr 162, poz. 1568, z późn. zm.).

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, zgodnie z art. 36 ust. 1 pkt 12 i ust. 2 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, § 2 ust. 2 rozporządzenia Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego z dnia 27 lipca 2011 r. w sprawie prowadzenia prac konserwatorskich, prac restauratorskich, robót budowlanych, badań konserwatorskich,

badań architektonicznych i innych działań przy zabytku wpisanym do rejestru zabytków oraz badań archeologicznych (Dz. U. Nr 165, poz. 987) wydaje pozwolenia na poszukiwanie ukrytych lub porzuconych zabytków ruchomych, w tym zabytków archeologicznych, przy użyciu wszelkiego rodzaju urządzeń elektronicznych i technicznych oraz sprzętu do nurkowania.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni na podstawie art. 36 ust. 2 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami wydał 5 decyzji administracyjnych zezwalających na prowadzenie badań archeologicznych na obszarach morskich.

W dniu 17 stycznia 2012 r. przekazane zostały do Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Gdańsku zgłoszenia o zlokalizowaniu dwóch drewnianych obiektów podwodnych na akwenie Zatoki Gdańskiej, co do których istnieje przypuszczenie, iż mogą one być zabytkami.

2. Urząd Morski w Słupsku

2.1. Projekty związane z ochroną brzegów morskich realizowane w ramach „Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ)”:

- **„Odbudowa i rozbudowa umocnień brzegu morskiego w Kołobrzegu km 330,4 – 333,4”**

Projekt realizowany w okresie 2010-2012 r. W wyniku realizacji projektu wybudowany został zespół progów podwodnych, wyremontowane ostrogi brzegowe oraz wykonana została refulacja – sztuczne zasilanie brzegu morskiego w ilości ok. 700 tys. m³. Konstrukcje ochronne brzegu morskiego zostały odebrane w dniu 12 października 2012 r. Decyzja o pozwoleniu na użytkowanie obiektów budowlanych zostały wydane w dniu 19 listopada 2012 r. Wartość całkowita projektu wyniosła 63 837 192,90 zł. Projekt uzyskał 85% dofinansowanie ze środków Funduszu Spójności kosztów kwalifikowanych projektu w wysokości 54 197 295,44 zł.

- **„Ochrona brzegów morskich na wschód od Portu Darłowo”**

Projekt realizowany jest od sierpnia 2012 r. W 2012 r. prowadzone były prace związane z oczyszczeniem saperskim terenu budowy oraz rozpoczęte zostały prace budowlane związane z każdym z elementów kontraktu. Wartość projektu wynosi 115 345 646,30 zł. Współfinansowanie z Funduszu Spójności wynosi 98 036 864,23 zł, a zakończenie prac budowlanych przewidziano na styczeń 2014 r. W ramach realizacji projektu odbudowany zostanie zespół 53 ostróg brzegowych, przebudowane zostaną falochrony brzegowe o długości ponad 1500 m oraz dokończona zostanie konstrukcja wału przeciwsztormowego na mierzei jeziora Kopań.

- **„Ochrona brzegów morskich w granicach Centralnego Poligonu Sił Powietrznych Wicko Morskie”**

W styczniu 2012 r. podpisano umowę o dofinansowanie projektu z Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (WFOŚiGW) w Szczecinie, wartość projektu wynosi 128 771 761,63 zł. Dofinansowanie ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko wynosi 109 454 773,92 zł. W grudniu 2012 r. rozpoczęto procedury przetargowe związane z wyłonieniem nadzoru inwestorskiego. Planowane zakończenie projektu – w dniu 30 czerwca 2015 r.

- **„Ochrona brzegów morskich na wysokości Łeby, Rowów i Ustki”**

W październiku 2012 r. podpisano umowę o dofinansowanie projektu z WFOŚiGW w Gdańsku na realizację projektu. Wartość podpisanej umowy wynosi 160 992 350,30 zł. Dofinansowanie planowanej inwestycji obejmuje 100% wydatków związanych z realizacją projektu w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, Działanie 2.2. Przywracanie terenom zdegradowanym wartości przyrodniczych i ochrona brzegów morskich. Wkład środków Unii Europejskiej w ramach Funduszu Spójności obejmuje 85% wartości projektu i wynosi 136 843 497,75 zł. Pozostałe 15% wartości projektu w wysokości 24 148 852,55 zł pochodzi ze środków budżetu państwa.

Planowane działania inwestycyjne obejmą łącznie odcinek 4,1 km linii brzegowej na wysokości Łeby, Rowów i Ustki, na których wybudowane zostaną progi podwodne wraz z modułami siedliskowymi, zespoły ostróg brzegowych, oraz przeprowadzona będzie refulacja (sztuczne zasilanie brzegu morskiego). W Ustce przebudowana będzie również opaska brzegowa na długości 462 m.

2.2. Zrealizowane projekty i inwestycje

- **„Przebudowa Nabrzeża Czołowego w porcie Darłowo”**

Inwestycja realizowana w systemie dwuletnim. Łączny koszt prac zamknął się kwotą 2 706,0 tys. zł. (rok 2012 - 2 227 539,18 zł). W ramach powyższej kwoty wykonano prace kafarowe, rozbiórkę slipu wschodniego i zachodniego, roboty montażowo-wykończeniowe slipu wschodniego i zachodniego, rozbiórkę zaplecza nabrzeża, roboty montażowo-wykończeniowe zaplecza nabrzeża. Zadanie inwestycyjne zostało zakończone.

- **Rezerwa celowa (działania z zakresu ochrony brzegów morskich)**

Na podstawie decyzji Ministerstwa Finansów w sprawie zmian w budżecie państwa na rok 2012 Urząd Morski w Słupsku otrzymał środki finansowe w wysokości 3 500,0 tys. zł (rezerwa celowa) na realizację zadań związanych z naprawą brzegów morskich zniszczonych przez sztorm w dniach 13-15 stycznia 2012 r. Kwota na realizację zadań w ramach powyższych środków decyzją MTBiGM została zwiększona o 43,0 tys. zł. Ze środków pochodzących z rezerwy celowej Urząd Morski Słupsk zrealizował pięć zadań inwestycyjnych.

- **„Awaryjna przebudowa zjazdu technicznego typu ciężkiego w miejscowości Poddąbie”**

W wyniku przeprowadzonego postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego dnia 5 listopada 2012 r. UM Słupsk podpisał kontrakt na wartość brutto 541,2 tys. zł, w ramach którego wykonano dokumentację projektową, opaski brzegowe okładzinowe o długości 20 m i 10 m z narzutem z gwiazdobloków i kamienia łamanego oraz dokonał naprawy zjazdu technicznego z płyt drogowych. Zadanie inwestycyjne zostało zakończone, wartość robót 541 200,00 zł.

- **„Awaryjna przebudowa zjazdu technicznego i odcinka drogi technicznej wraz z zabezpieczeniem brzegu morskiego i budową slipu dla łodzi rybackich na przystani rybackiej w Jarosławcu”**

Urząd Morski w Słupsku dla tej inwestycji zlecił opracowanie mapy do celów projektowych i badania geotechniczne. Kontrakt zakładał kompleksowe zaprojektowanie i wykonanie niezbędnych robót budowlanych. Łączny koszt prac zamknął się kwotą 622 841,25 zł. Zadanie inwestycyjne zostało zakończone.

- **„Awaryjna budowa dwóch odcinków opaski brzegowej okładzinowej z kamienia łamanego o łącznej długości 150 mb na 329 km brzegu morskiego w Kołobrzegu”**

Urząd Morski dla zadania zlecił opracowanie mapy do celów projektowych. Podpisał również kontrakt na wykonanie dokumentacji budowlanej i budowę opaski brzegowej okładzinowej z kamienia łamanego. Łączny koszt prac na zadaniu zamknął się kwotą 1 399 309,50 zł. Zadanie inwestycyjne zostało zakończone.

- **„Przebudowa awaryjnego zabezpieczenia brzegu morskiego w miejscowości Chłopy”**

W dniu 5 listopada 2012 r. Urząd Morski Słupsk podpisał na wykonanie dokumentacji budowlanej i roboty budowlane w zakresie zabezpieczenia brzegu morskiego miejscowości Chłopy. Wykonawca zrealizował wszystkie prace zgodnie z zakresem rzeczowym umowy, na które przeznaczono środki w wysokości 250 858,50 zł. Zadanie inwestycyjne zostało zakończone.

- **„Przebudowa uszkodzonych rurociągów refulacyjnych w miejscowości Rowy”**

Urząd Morski w Słupsku w ramach podpisanych umów, tj. opracowanie mapy do celów projektowych, dokumentacja budowlana i wykonanie zaprojektowanych robót budowlanych poniósł łącznie wydatki w wysokości 277 733,80 zł. Zadanie inwestycyjne zostało zakończone.

2.3. Działania realizowane w ramach programu wieloletniego „Program ochrony brzegów morskich”

W 2012 r. Urząd Morski w Słupsku realizował pięć zadań inwestycyjnych w zakresie programu wieloletniego.

- **Przebudowa opaski brzegowej (Sarbinowo 306,20-307,60)**

W 2012 r. Urząd Morski w Słupsku podpisał umowę z jednostką projektową na wykonanie dokumentacji budowlanej i kontrakt na realizację prac budowlanych z terminem zakończenia robót do dnia 30 kwietnia 2013 r. Zaplanowane roboty budowlane na rok 2012 nie zostały wykonane w pełnym zakresie. Środki z budżetu państwa za rok 2012 w wysokości 7 692 289,91 zł przeznaczono na zapłatę za dokumentację projektową, mapę do celów projektowych i prace budowlane.

- **Odbudowa zespołu ostróg (Dźwirzyno km 343,4-345,4)**

Inwestycja realizowana od 2009 r. przez 4 wykonawców w 4 odrębnych postępowaniach przetargowych. Dnia 11 kwietnia 2012 r. UM Słupsk podpisał kontrakt na realizację robót budowlanych na wartość kosztorysową brutto 4 003 688,88 zł z terminem zakończenia robót do dnia 31 października 2012 r. Przedmiot umowy określał wykonanie następujących elementów systemu ochrony brzegu morskiego, tj. dokończenie ostróg o nr 13,12,11, wykonanie ostrogi 10 i 9 oraz roboty rozbiórkowe starych ostróg A, B i C oraz ostróg 8 i 10, które zostały zrealizowane w pełnym zakresie.

Urząd Morski w Słupsku na realizację tej inwestycji poniósł łącznie wydatki w wysokości 8 308 663,14 zł (rok 2012 - 4 352 098,18 zł).

- **Budowa opaski brzegowej narzutowej z kamienia łamanego (Kołobrzeg 328,90-330,28)**

Inwestycja realizowana w systemie dwuletnim. Łączny koszt prac zamknął się kwotą 11 386,2 tys. zł (rok 2012 - 4 687 552,38 zł). W 2012 r. wykonano mapy do celów projektowych, prace geotechniczne, projekt budowlany, prace rozbiórkowe istniejącej ścianki szczelnej drewnianej, zbrojenie geosytnetyczne, roboty ziemne narzutów (opaska lekka), roboty ziemne narzutów (opaska ciężka), roboty żelbetowe z prefabrykatów. Zadanie inwestycyjne zostało zakończone.

- **Budowa opaski brzegowej narzutowej z kamienia łamanego (Kołobrzeg 335,510-335,360)**

Zadanie obejmowało kompleksowe zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych w zakresie budowy opaski brzegowej narzutowej z kamienia łamanego. W ramach umowy wykonawca prac wykonał badania geotechniczne, koncepcje projektową, dokumentację budowlaną, roboty przygotowawcze, roboty rozbiórkowe, roboty ziemne w zakresie zbrojenia geosyntetycznego, podbudowy i narzutu kamiennego, za które otrzymał wynagrodzenie w wysokości 1 312 260,56 zł. Zadanie inwestycyjne zostało zakończone i wykonane w pełnym zakresie.

- **Budowa opaski brzegowej w Kołobrzegu na zachód od mola o długości 450 mb (Kołobrzeg 333,440-333,890)**

Urząd Morski w Słupsku zlecił kompleksowe zaprojektowanie oraz wykonanie robót budowlanych w zakresie przebudowy opaski brzegowej w Kołobrzegu na odcinku na zachód

od mola o długości 450 mb w warunkach otwartego morza na wartość brutto 3 680,7 tys. zł. W 2012 r. wykonano dokumentację projektową, roboty rozbiórkowe geokontenerów, zbrojenie geosytnetyczne, malowanie ścianki szczelnej farbą epoksydową oraz roboty ziemne, których łączny koszt wyniósł 2 909,8 tys. zł.

W ramach „Programu ochrony brzegów morskich” w 2012 r. zrealizowano również sztuczne zasilanie brzegu morskiego w lokalizacjach:

- **Łeba (km 180,0 - 183,0)** Sztuczne zasilanie 85 000 m³ (km 180,0-182,5) na wartość 3 399 990,00 zł.
- **Ustka (km 231,0 - 233,5)** Sztuczne zasilanie 23 000 m³ (km 232,3-233,0) na wartość 920 000,00 zł.
- **Kołobrzeg (km 328,9 - 335,8)** Sztuczne zasilanie 67 500 m³ (km 328,9-330,0) na wartość 2 573 850,00 zł.

Przeprowadzony został również Monitoring strefy brzegowej Południowego Bałtyku w granicach administracyjnych Urzędu Morskiego w Słupsku - III cykl pomiarów, etap – I.

- **Łeba (km 180,0 - 183,0)** o wartości 309 984,25 zł.
- **Rowy (km 216,0 - 217,5)** o wartości 154 922,12 zł.
- **Ustka (km 231,0-233,5)** o wartości 258 320,21 zł.

2.4. Działania związane z ochroną podwodnego dziedzictwa kulturowego.

W obszarach administrowanych przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku znajduje się siedem obiektów objętych ewidencją podwodnych stanowisk archeologicznych:

Ewidencja Podwodnych Stanowisk Archeologicznych znajdujących się w obszarze właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku

(morskie wody wewnętrzne, morze terytorialne, wyłączna strefa ekonomiczna – EEZ,
znajdujące się pomiędzy południkiem przebiegającym przez punkt 15° 23' 24" N oraz
południkiem przebiegającym przez punkt 17° 40' 30" E)

Lp.	Nazwa wraku [Nr EPSA]	Współrzędne geograficzne		Głębokość (m)	
		szerokość geograficzna	długość geograficzna	nad wrakiem	przy dnie
Wraki wg ewidencji podwodnych stanowisk archeologicznych Centralnego Muzeum Morskiego w Gdyni:					
1.	“Tzehoe, cementowiec” [E07.1]	54 ⁰ 54,375’ N	017 ⁰ 31,251’ E		
2.	“Margarete” [E18.1]	54 ⁰ 48,263’ N	017 ⁰ 39,475’ E		
2.	“Beng Sture” [B98.1]	55 ⁰ 2,41’ N	017 ⁰ 39,38’ E		
3.	“wycięty” [E05.1]	54 ⁰ 57,33’ N	017 ⁰ 9,04’ E		
4.	“samolot” [E14.1]	54 ⁰ 53,9’ N	016 ⁰ 49,8’ E		14
5.	“pozostałości lasu” [E34.1]	54 ⁰ 40,13’ N	017 ⁰ 3,25’ E		23
6.	“żaglowiec parowy” [D69.1]	54 ⁰ 23,573’ N	015 ⁰ 52’ E		30

Zgodnie z zarządzeniem Nr 3 Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku z 18 lipca 2007 r. w sprawie pletwonurkowania na wrakach, zabrania się penetracji wnętrza wymienionych

w ewidencji obiektów. Obiektem podwodnym spoza listy, na którym wprowadzono zakaz nurkowania jest wrak statku „General von Steuben” – mogiła wojenna – zarządzenie Nr 1 Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku z dnia 24 listopada 2006 r. Podczas lotów kontrolnych nad polskimi obszarami morskimi (samoloty UM Gdynia oraz Straży Granicznej) monitoruje się, czy nie odbywają się nurkowania w miejscach, na których obowiązują ww. zakazy. W 2012 r. nie było doniesień o takich zdarzeniach.

W 2012 r. na obszarach morskich będących we właściwości Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku nie były wydawane pozwolenia na prowadzenie badań archeologicznych w trybie art. 36 ust. 2 ustawy z 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. Nr 162, poz. 1568, z późn. zm.). Nie były również wydawane pozwolenia na poszukiwanie ukrytych lub porzuconych zabytków ruchomych, w tym zabytków archeologicznych, przy użyciu wszelkiego rodzaju urządzeń elektronicznych i technicznych oraz sprzętu do nurkowania.

W ramach współpracy międzynarodowej Urząd Morski Słupsk korzystał z następujących systemów wspomagających m.in. nadzór nad ochroną środowiska morskiego:

- ClenSeaNet – system Unii Europejskiej, Agencji EMSA dotyczący odbioru i analiz zdjęć satelitarnych (rozlewy olejowe i plamy zanieczyszczeń);
- SeaTrackWeb – system szwedzki SMHI – wspólny dla państw należących do HELCOM, dotyczący m.in. warunków hydro-meteorologicznych na morzu i prognozowania przemieszczania się zanieczyszczeń olejowych oraz obiektów pływających.

3. Urząd Morski w Szczecinie

3.1. Realizowane projekty i inwestycje, w tym w ramach „Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ)”

- **Kontynuowano realizację przedsięwzięcia w ramach programu wieloletniego na lata 2008–2013 pn. „Budowa falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu”**

Urząd realizuje inwestycję w oparciu o program wieloletni na lata 2008-2013, wprowadzony uchwałą Rady Ministrów nr 12/2012 z dnia 17 stycznia 2012 r., zmieniającą wcześniejsze uchwały nr 167/2007 z dnia 20 września 2007 r. oraz nr 186/2009 z dnia 20 października 2009 r. Wartość inwestycji wg harmonogramu rzeczowo-finansowego realizacji Programu Wieloletniego wynosi 1 016 754 000,00 zł brutto. Inwestycja w całości finansowana jest z budżetu państwa. Na 2012 r. przyznano Urzędowi Morskiemu w Szczecinie limit w wysokości 406 382 000,00 zł, którą to kwotę wydatkowano w 100%. Środki te przeznaczone zostały na pokrycie wydatków związanych z realizacją inwestycji (wg zawartych przez Urząd Morski w Szczecinie umów), tj. na kompleksową obsługę prawną inwestycji, nadzór autorski nad realizacją inwestycji, nadzór przyrodniczy nad realizacją inwestycji, pełnienie funkcji Inżyniera Kontraktu (w tym pełnienie nadzoru inwestorskiego

oraz prowadzenie monitoringu przyrodniczego środowiska w trakcie realizacji robót budowlanych) oraz na wykonanie robót budowlanych.

- **Kontynuowano realizację przedsięwzięcia pn. „Przebudowa wejścia do portu w Mrzeżynie” w ramach Programu Operacyjnego „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007-2013” (PO RYBY 2007-2013):**

Całkowity koszt projektu wynosi 46 324 892,00 zł, w tym współfinansowanie ze środków UE w ramach Europejskiego Funduszu Rybackiego – 34 743 669,00 zł. W 2012 r. Urząd przeprowadził postępowanie przetargowe w celu wyłonienia wykonawcy robót budowlanych, rozpoczęcie robót nastąpi w 2013 r.

- **Kontynuowano realizację przedsięwzięcia pn. „Przebudowa falochronów i umocnień brzegowych zapewniających dostęp do portu w Dziwnowie” w ramach Programu Operacyjnego „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007-2013” (PO RYBY 2007-2013):**

Całkowity koszt projektu wynosi 53 006 874,00 zł, w tym współfinansowanie ze środków UE w ramach Europejskiego Funduszu Rybackiego – 39 755 155,50 zł. W 2012 r. Urząd przystąpił do czynności przetargowych zmierzających do wyłonienia wykonawcy robót budowlanych oraz Inżyniera Kontraktu. Procedury związane z wyłonieniem wykonawcy robót budowlanych zostały rozpoczęte w kwietniu 2012 r., jednakże z powodu dwukrotnego wniesienia odwołania rozpoczęcie robót budowlanych nastąpi w 2013 r.

- **Kontynuowano realizację przedsięwzięcia pn. „Przebudowa falochronu wschodniego w Świnoujściu”**

Projekt pn. „Przebudowa falochronu wschodniego w Świnoujściu” realizowany był w latach 2008-2012 w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, Priorytetu VII „Transport przyjazny środowisku”, Działania 7.2 „Rozwój transportu morskiego”. Celem Projektu było przywrócenie parametrów wytrzymałościowych i statecznościowych falochronu wschodniego w Świnoujściu, z uwagi na stale pogarszający się stan techniczny budowli narażonej na oddziaływanie silnych prądów morskich. Prace inwestycyjne polegały na przebudowie skarpy zachodniej w części nadwodnej oraz podwodnej falochronu o długości 1.461,4 m. Zakończenie wszystkich prac budowlanych nastąpiło w dniu 31 lipca 2012 r.

Projekt miał także na celu polepszenie osłony wejścia do Portu Świnoujście i ochrony przed falowaniem oraz zwiększenie bezpieczeństwa żeglugi na torze podejściowym Świnoujście - Szczecin. Przebudowany falochron stanowi również istotny element osłony wejścia do zewnętrznego portu w Świnoujściu, który wraz z budową terminalu skroplonego gazu ziemnego (LNG) stanowi strategiczną inwestycję dla gospodarki całego kraju. Ostatecznie suma poniesionych wydatków w projekcie wyniosła 42 099 675,65 zł brutto, w tym w 2012 r. 10 444 736,02 zł.

- **Kontynuowano realizację przedsięwzięcia pn. „Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin (Kanał Piastowski i Mieliński) – etap II, strona wschodnia i zachodnia”**

Działania merytoryczne prowadzone w 2012 r. dotyczyły głównie kontynuacji przygotowania poszczególnych dokumentów niezbędnych do uzyskania pozwolenia na budowę oraz wyboru wykonawcy robót budowlanych i inżyniera kontraktu.

W związku z wydłużoną procedurą przetargową na wybór wykonawcy robót budowlanych i późniejszym niż pierwotnie zakładano terminem zakończenia przetargu weryfikacji poddano harmonogram realizacji projektu, przede wszystkim w zakresie terminu zakończenia budowy, który powinien ulec przesunięciu o około 6 miesięcy, tj. do połowy 2015 r. Urząd wystąpił z wnioskiem z dnia 9 listopada 2012 r. o zmianę na liście projektów indywidualnych w zakresie terminu zakończenia realizacji projektu. Zaktualizowaną listę projektów indywidualnych uwzględniającą zgłoszony wniosek opublikowano dnia 23 listopada 2012 r.

Jednocześnie prowadzone były prace nad weryfikacją odpowiednich załączników do wniosku o dofinansowanie. Ostateczna uzupełniona i poprawiona wersja wniosku o dofinansowanie przekazana została do CUPT dnia 21 września 2012 r. W dniu 19 grudnia 2012 r. podpisana została pomiędzy CUPT a Urzędem Morskim w Szczecinie umowa o dofinansowanie. Przed rozpoczęciem robót budowlanych konieczne było sporządzenie ekspertyzy w zakresie wpływu przedsięwzięcia na cele ochrony wód w rozumieniu art. 4.1 dyrektywy 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiającej ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej (tzw. ramowej dyrektywy wodnej). Umowę o wykonanie ekspertyzy podpisano w dniu 21 grudnia 2012 r.

W 2012 r. dla potrzeb realizacji inwestycji uzyskano pozwolenie na wzniesienie i wykorzystywanie konstrukcji i urządzeń wydane przez Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej dnia 1 marca 2012 r. (pozwolenie dla części inwestycji realizowanej na wodach morskich), decyzję Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 27 czerwca 2012 r. o udzieleniu pozwoleń wodnoprawnych w ramach inwestycji oraz decyzję Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 26 listopada 2012 r. zatwierdzającą projekt budowlany i udzielającą pozwolenia na budowę.

W 2012 r. w ramach planu finansowego na realizację zadania wydatkowano środki w wysokości 44 830 639,20 zł brutto, w tym środki z UE to 38 024 801,44 zł i środki budżetu państwa – 6 805 837,76 zł. Plan inwestycji na rok 2012 wykonano w 100%. Koszt realizacji projektu wynosi 318 835.000 zł brutto. Maksymalna kwota wydatków kwalifikowalnych wynosi 314 559 790 zł (środki UE – 267 375 821,50 zł, środki budżetowe – 47 183 968,50 zł).

- **Kontynuowano przygotowania do realizacji przedsięwzięcia „Modernizacja infrastruktury zapewniającej dostęp do portów w Świnoujściu i Szczecinie - oznakowanie nawigacyjne”**

Projekt został przeniesiony z listy rezerwowej na listę podstawową projektów indywidualnych POIiŚ z dnia 23 listopada 2012 r. Orientacyjny całkowity koszt projektu to 35 mln zł,

a szacunkowa kwota dofinansowania z UE to 29,75 mln zł. Projekt obejmuje modernizację pływającego oznakowania nawigacyjnego oraz wykonanie systemu monitorowania, kontroli i synchronizacji świateł nawigacyjnych na torze wodnym Świnoujście - Szczecin. Projekt ma strategiczny charakter z punktu widzenia rozwoju społeczno-gospodarczego kraju (porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki) i jest zgodny z drugim priorytetem strategicznym Strategii Rozwoju Kraju: „Poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej” oraz celem głównym POIiŚ: „Podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej Polski i jej regionów poprzez rozwój infrastruktury technicznej przy równoczesnej ochronie i poprawie stanu środowiska, zdrowia, zachowaniu tożsamości kulturowej i rozwijaniu spójności terytorialnej”. Projekt ma oddziaływanie w skali ponadregionalnej i krajowej.

- **Kontynuowano przygotowania do realizacji przedsięwzięcia „Modernizacja i budowa umocnień brzegowych zachodniego wybrzeża”**

Dnia 27 września 2012 r. podpisano umowę o dofinansowanie projektu „Modernizacja i budowa umocnień brzegowych zachodniego wybrzeża”, realizowanego w ramach II osi priorytetowej (gospodarka odpadami i ochrona powierzchni ziemi), działania 2.2. (przywracanie terenom zdegradowanym wartości przyrodniczych i ochrona brzegów morskich) POIiŚ. Przedsięwzięcie dotyczy realizacji 5 zadań inwestycyjnych składających się na spójny projekt ochrony wybrzeża na obszarze morskiej strefy brzegowej zachodniego wybrzeża Bałtyku. W wyniku realizacji projektu wybudowane zostaną lub zmodernizowane zabezpieczenia wybrzeża w formie opasek i ostróg brzegowych na łącznej długości 3,58 km linii brzegowej. Łączna długość umocnień wynosi 3,78 km. Całkowita wartość projektu to 27 053 240,20 zł (w tym niekwalifikowane 172 621,00 zł). W 2012 r. przygotowano aktualizację posiadanej dokumentacji przetargowej w celu rozpoczęcia realizacji projektu i nie poniesiono żadnych wydatków związanych z realizacją projektu.

- **Kontynuowano realizację „Projektów planów ochrony 5 ostoi Natura 2000 wyznaczonych na obszarach morskich w Województwie Zachodniopomorskim”**

Projekt realizowany w ramach V osi priorytetowej (ochrona przyrody i kształtowanie postaw ekologicznych), działania 5.3 (opracowanie planów ochrony obszarów chronionych) POIiŚ. Łączna kwota środków przeznaczonych na realizację projektu to 1.901.817 zł, z czego współfinansowanie budżetu państwa wynosi 15 % (tj. 285.273 zł), a finansowanie ze środków UE wynosi 85 % (tj. 1.616.544 zł). Projekt obejmuje zadania realizowane od dnia 3 stycznia 2011 r. do dnia 30 listopada 2013 r., mające na celu stworzenie narzędzi umożliwiających skuteczną ochronę pięciu ostoi Natura 2000 wyznaczonych na obszarach morskich, poprzez opracowanie dla nich dokumentacji i projektów planów ochrony. Na podstawie tych dokumentacji zostaną wykonane projekty planów ochrony poddane konsultacjom społecznym. Poprzez dokonanie inwentaryzacji przyrodniczej obszarów, określenie tendencji zmian, określenie istniejących i potencjalnych zagrożeń zewnętrznych i wewnętrznych, a także poprzez wskazanie działań ochronnych, zostanie zachowany i polepszony stan zasobów przyrodniczych, tj. siedlisk przyrodniczych, siedlisk i populacji gatunków roślin i zwierząt, będących głównymi przedmiotami ochrony na tych obszarach. Z uwagi na fakt, że przedmiotowe ostoje Natura 2000 wyznaczone są nie tylko na obszarach morskich, za

konieczne uznaje się dokonanie inwentaryzacji przyrodniczej również na lądzie, bowiem prowadzone na nich działania oddziałują na ekosystem wodny.

3.2. Działania realizowane w ramach programu wieloletniego „Program ochrony brzegów morskich”

W ramach realizacji programu wieloletniego na lata 2004-2023 pn: „Program ochrony brzegów morskich” w 2012 r. wykonano następujące zadania:

- sztuczne zasilanie brzegu pomiędzy Rewalem i Trzęsaczem km 371.80–372.80, wartość robót to 4 575 600,00 zł. Zlecono wykonanie robót uzupełniających, wartość robót to 314 381,85 zł,
- zabezpieczenie narzutem kamiennym północnego i zachodniego brzegu Wyspy Chełminek, wartość robót wynosi 4 271 653,95 zł, wartość robót wykonanych (80% prac wykonanych w terminie) wyniosła 3 417 323,16 zł,
- wykonanie wytycznych do sztucznego zasilania plaży w Pustkowie km: 374.15-375.05 (dokumentacja geodezyjna odcinka brzegu w Pustkowie, gm. Rewal, km 374.15–375.05, wartość robót to 5 904,00 zł; wytyczne do sztucznego zasilania plaży w Pustkowie, km 374.15-375.05, wartość robót to 93 480,00 zł),
- wykonanie skanowania laserowego i ortofotomapy strefy brzegowej morskiej i morskich wód wewnętrznych. Zamówienie pn. „Skanowanie laserowe morskiej strefy brzegowej w granicach administracyjnych Urzędów Morskich w Szczecinie, Słupsku i Gdyni dla potrzeb monitoringu (edycja 2012)”, wartość robót to 178 022,03 zł oraz wykonanie prac związanych z monitoringiem brzegu morskiego i morskich wód wewnętrznych, wartość robót to 49 200,00 zł.

3.3. Działania związane z ochroną podwodnego dziedzictwa kulturowego

W ramach realizacji zadań związanych z ochroną podwodnego dziedzictwa kulturowego w 2012 r. wykonano następujące działania:

- wydobyto dwa elementy o charakterze zabytkowym (drewniana dziobnica i stewa drewniana), które następnie zostały przetransportowane i zatopione na terenie Bazy Oznakowania Nawigacyjnego w Świnoujściu; oba elementy są przeznaczone do dalszej konserwacji,
- wydobyto fragment kadłuba jednostki pływającej o charakterze zabytkowym; zostanie on zatopiony na akwenu zamkniętym wyznaczonym na Zatoce Pomorskiej w celu zabezpieczenia mienia,
- dzięki współpracy z Muzeum Narodowym w Szczecinie uzyskano wycenę kosztorysową dotyczącą pełnej konserwacji drewnianych zabytków morskich.

XIV. Zarządzanie morskie

1. Międzyresortowy Zespół do spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej

W 2012 r. Międzyresortowy Zespół do spraw Polityki Morskiej RP odbył 5 posiedzeń, podczas których omówiono najważniejsze zagadnienia związane z polską i europejską polityką morską. Dyskutowano m.in. na temat działań podejmowanych przez Prezydencję duńską i Prezydencję cypryjską w obszarze zintegrowanej polityki morskiej UE (ZPM) oraz działań związanych z dalszym finansowaniem ZPM w ramach Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego w perspektywie finansowej 2014-2020.

Omówiono działania Komisji Europejskiej oraz państw członkowskich UE, w tym RP, w zakresie ochrony środowiska morskiego Bałtyku, m.in. w związku z koniecznością wdrażania ograniczeń emisji zanieczyszczeń pochodzących ze spalania paliwa żeglugowego. Przedstawiono wyniki przeprowadzonego przeglądu funkcjonowania Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego oraz jej Planu Działań. Omawiano także najważniejsze problemy polskiego sektora morskiego oraz przedsiębiorców działających w branży morskiej. W toku prowadzonych dyskusji w ramach posiedzeń Zespołu, w których uczestniczyli przedstawiciele wszystkich służb i inspekcji dokonujących kontroli ładunków w portach morskich dokonano przeglądu funkcjonowania granicznych kontroli towarów, ze szczególnym uwzględnieniem wszystkich stosowanych przez służby procedur, oraz przeanalizowano możliwości usprawnienia obrotu towarowego w portach morskich. Dyskutowano także na temat międzyresortowych działań podejmowanych na rzecz redukcji barier dla przedsiębiorczości morskiej w związku z kolejnymi pakietami ustaw deregulacyjnych przygotowanych przez Ministerstwo Gospodarki.

W dniu 21 lutego 2012 r. odbyło się posiedzenie Zespołu w całości poświęcone problemowi poprawy warunków prowadzenia działalności gospodarczej w RP oraz redukcji barier istotnie hamujących rozwój gospodarczy sektora morskiego, w tym portów morskich. Na forum Zespołu przedstawiciele resortów, przedstawiciele zarządów polskich portów morskich, przedsiębiorcy oraz przedstawiciele środowiska branży transportowej i spedycji morskiej dyskutowali na temat istniejących barier w przedsiębiorczości morskiej oraz możliwych działań prorozwojowych w tym zakresie. W pierwszej kolejności postulowano wprowadzenie m.in. zmian w systemie podatkowym oraz uproszczenie i skrócenie procedur odpraw towarów w polskich portach morskich.

W 2012 r. trwały też prace związane z nowelizacją zarządzenia nr 103 Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 września 2008 r. powołującego Zespół. Zmiany wynikały z konieczności uwzględnienia regulacji zawartej w ustawie z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2007 r. Nr 65, poz. 437, z późn. zm.), a także dostosowania przepisów zarządzenia do aktualnej listy organów uprawnionych do wyznaczania członków Międzyresortowego Zespołu do spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej.

Z doświadczeń dotychczasowego funkcjonowania Zespołu wynikała potrzeba rozszerzenia katalogu organów uprawnionych do wyznaczania Członka Zespołu również o ministra

właściwego do spraw kultury i ochrony dziedzictwa narodowego oraz ministra właściwego do spraw zdrowia. Resorty kierowane przez ww. organy zaangażowane są w realizację polityki morskiej państwa poprzez badania i ochronę morskiego dziedzictwa kulturowego oraz prowadzenie i organizację procesu kontroli sanitarnej towarów w polskich portach morskich.

2. Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego

Rok 2012 Komisja Kodyfikacyjna Prawa Morskiego poświęciła pracom nad przepisami dotyczącymi morskiego prawa pracy wdrażającymi Konwencję o Pracy na Morzu MLC 2006. Ponadto pracowano nad projektem ustawy o zmianie ustawy o podatku tonażowym oraz ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych.

W 2012 r. Komisja kontynuowała prace nad nowym Kodeksem morskim. W dniu 31 sierpnia 2012 r. uchwalono ustawę o zmianie ustawy - Kodeks morski oraz ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej. Przewodnicząca Komisji brała czynny udział w pracach nad ustawą, zarówno podczas konsultacji międzyresortowych, jak i podczas prac w parlamencie.

Ustawa wprowadza obowiązek posiadania przez armatorów ubezpieczenia OC statków oraz przewiduje system kontroli jego posiadania. Dokonuje ona w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/20/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie ubezpieczenia armatorów od roszczeń morskich (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 128) oraz wykonuje postanowienia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 392/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 24).

W dniu 19 kwietnia 2012 r. Przewodnicząca Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego wzięła udział w spotkaniu z przedstawicielami branży żeglugowej podczas obrad zwyczajnego Walnego Zgromadzenia Związku Armatorów Polskich w Szczecinie. W dniu 25 października 2012 r. odbyło się nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Armatorów Polskich w Gdyni z udziałem przedstawicieli Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Morskiego. Podczas spotkania zaprezentowano aktualne prace Komisji, omówiono projekt ustawy o pracy na statkach morskich oraz postęp prac nad nowym Kodeksem morskim.

XV. Zakończenie

Wskutek konsekwentnie prowadzonej polityki inwestycyjnej zarządów polskich portów oraz operatorów terminali przeładunkowych rośnie znaczenie polskich portów w międzynarodowej wymianie handlowej w dynamicznie rozwijającym się segmencie obrotu kontenerowego.

Ze środków unijnych, budżetu państwa oraz środków własnych zarządów portów realizowane są inwestycje mające na celu rozwój infrastruktury portowej oraz infrastruktury zapewniającej dostęp do portów od strony morza i lądu. Inwestycje obejmujące modernizację i budowę infrastruktury dostosowują porty morskie do zmieniającej się struktury ładunków oraz umożliwiają rozwój nowych usług portowych. Dzięki tym działaniom do polskich portów mogą zawijać większe statki, co jest niezwykle istotne ze względu na prognozowane zmiany struktury obrotów ładunkowych, a zwłaszcza obserwowany trend wzrostu obrotów kontenerowych.

Zgodnie z priorytetem polskiej polityki transportowej, jakim jest poprawa konkurencyjności polskich portów morskich, podejmowano szereg działań na rzecz rozwoju potencjału polskich portów morskich oraz zwiększenia przeładunków w polskich terminalach kontenerowych. Na forum Międzyresortowego Zespołu do spraw Polityki Morskiej RP dyskutowano na temat poprawy warunków prowadzenia działalności gospodarczej oraz redukcji barier istotnie hamujących rozwój gospodarczy sektora morskiego. Zorganizowano cykl spotkań z udziałem przedstawicieli wszystkich służb i inspekcji, przedstawicieli zarządów portów i terminali, a także przedstawicieli morskiej branży transportowej w celu identyfikacji barier biurokratycznych, proceduralnych i prawnych blokujących rozwój przedsiębiorczości morskiej oraz usprawnienia przepływu ładunków przez polskie porty morskie.

Kontynuowano działania legislacyjne mające na celu usuwanie barier biurokratycznych, prawnych i proceduralnych w sektorze przedsiębiorczości morskiej. Przygotowano nowe projekty regulacji, których zasadniczym celem jest poprawa warunków prowadzenia działalności gospodarczej poprzez ograniczanie i znoszenie obciążeń administracyjnych oraz przepisów stanowiących barierę rozwoju przedsiębiorczości, również w sektorze morskim. Działania te przełożą się na zwiększenie konkurencyjności polskich portów i terminali przeładunkowych (Szczecin-Świnoujście, Gdynia, Gdańsk) i poprawią ich sytuację względem portów Europy Zachodniej poprzez skrócenie czasu kontroli towarów, uproszczenie procedur związanych z odprawami towarów oraz zbliżenie formy rozliczania podatku granicznego VAT do modelu obowiązującego w portach zachodnioeuropejskich.

Równocześnie powołano Międzyinstytucjonalny Zespół Wykonawczy do spraw wdrożenia w Polsce „Single Window” w obrocie towarowym z zagranicą w celu koordynacji wszystkich działań na rzecz realizacji koncepcji pojedynczego okienka umożliwiającego w pełni elektroniczną obsługę dokumentów związanych z międzynarodowym obrotem towarowym. Oczekiwanym efektem wdrożenia koncepcji „Single Window” będzie skrócenie czynności urzędowych i zmniejszenie barier komunikacyjnych związanych z odprawą towarów również w polskich portach morskich.

W 2012 r. rozpoczęto prace nad „Programem rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)”, który będzie dokumentem o charakterze operacyjno-wdrożeniowym realizującym cele zawarte w Średniookresowej Strategii Rozwoju Kraju oraz przygotowanej przez MTBiGM Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku w odniesieniu do problematyki rozwoju portów morskich. Program będzie stanowił podstawę dla finansowania inwestycji infrastrukturalnych w polskich portach morskich, również w zakresie dostępu do portów morskich od strony morza i lądu w nowej perspektywie finansowej UE w latach 2014 – 2020.

Sukcesem zakończyły się wstępne ustalenia w sprawie finansowania działań z zakresu Zintegrowanej Polityki Morskiej UE w ramach Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego w latach 2014-2020. W wyniku negocjacji osiągnięto kompromis zakładający, że na zarządzanie dzielone w zakresie Zintegrowanej Polityki Morskiej zostanie przeznaczone 20% całego budżetu na ten cel.

Na poziomie europejskim zdefiniowano inicjatywę *Blue Growth* będącą nowym narzędziem Zintegrowanej Polityki Morskiej UE służącym inteligentnemu, zrównoważonemu i zintegrowanemu wzrostowi gospodarczemu oraz zwiększeniu zatrudnienia w sektorach morskich. Koncepcja *Blue Growth* ma być impulsem dla dalszego rozwoju ZPM we wskazanych perspektywicznych obszarach, przyczynić się do wzrostu gospodarczego, poprawić konkurencyjność europejskiej gospodarki, a także stworzyć potencjał dla nowych miejsc pracy w UE. *Blue Growth* stanowi morski wymiar realizacji Strategii Europa 2020.

Koncepcja *Blue Growth* zyskała wzmocnienie w postaci „Deklaracji z Limassol” przyjętej podczas Prezydencji cypryjskiej. „Deklaracja z Limassol” zaproponowała nową morską agendę w celu wyzwolenia potencjału związanego z gospodarką morską i zdynamizowania działań na rzecz wzrostu i zatrudnienia w sektorach morskich. W deklaracji nastąpiło szerokie odniesienie się idei „niebieskiej gospodarki”, która ma duży potencjał wzrostu szczególnie we wschodzących sektorach morskich i która będzie wspierać realizację celów strategii Europa 2020 w zakresie innowacyjności, zrównoważonego rozwoju gospodarczego i wzrostu zatrudnienia.

Rząd RP dostrzega korzyści płynące z określonych w koncepcji *Blue Growth* perspektyw i kierunków rozwoju sektorów morskich. Koncepcja wpisuje się w proces wzmocnienia znaczenia sektorów gospodarki związanych z morzem. Po pięciu latach funkcjonowania Zintegrowanej Polityki Morskiej UE Rzeczpospolita Polska konsekwentnie opowiada się za pogłębieniem zintegrowanego podejścia do spraw morskich na szczeblu UE i państw członkowskich umożliwiające maksymalne wykorzystanie morskiego potencjału Europy w celu zapewnienia trwałego wzrostu gospodarczego UE.

Działalność portów morskich w 2012 r.

I. Port w Gdańsku

W 2012 r. nie było inwestycji realizowanych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ), gdzie Zarząd Morskiego Portu Gdańsk byłby beneficjentem, trwały jednak prace nad przygotowaniem projektów, które będą realizowane w ramach POIiŚ w przyszłych latach.

1. Najważniejsze zadania inwestycyjne poprawiające dostęp do portu

W latach 2007 – 2013 realizowane są niżej wymienione zadania inwestycyjne istotne dla rozwoju Portu Gdańsk:

a) Poprawa dostępu drogowego

- **„Połączenie dróg krajowych – Trasa Sucharskiego”**

Projekt umieszczony na Liście projektów indywidualnych dla POIiŚ 2007–2013 – Działanie 8.2. Drogi krajowe poza siecią TEN-T, pozycja POIiŚ 8.2-23. Orientacyjny koszt projektu wynosi 660 mln zł, z czego szacunkowa kwota dofinansowania z UE wynosi 561 mln zł. Projekt obejmuje budowę Trasy Sucharskiego na odcinku o długości około 9 km od Węzła Olszynka (łączy Trasę z Obwodnicą Południową Gdańska), poprzez Węzeł Ku Ujściu, do Terminalu Promowego Westerplatte. Planowany termin realizacji przedmiotowego projektu to lata 2011 – 2013.

- **„Połączenie Portu Lotniczego z Portem Morskim Gdańsk – Trasa Słowackiego”**

Projekt umieszczony na Liście Projektów Indywidualnych dla POIiŚ 2007 –2013 – Działanie 7.2 Rozwój transportu morskiego, pozycja POIiŚ 7.2-5. Szacunkowa wartość projektu wynosi 1 290 mln zł (koszt dofinansowania 800 mln zł). Celem projektu jest budowa i przebudowa kolejnych odcinków Trasy Słowackiego zlokalizowanych pomiędzy portem lotniczym im. Lecha Wałęsy a Węzłem Ku Ujściu. Projekt zakłada budowę Trasy o długości około 10 km, składającej się z czterech odcinków (w tym tunel pod Martwą Wisłą). Cała inwestycja realizowana będzie w latach 2011 – 2014.

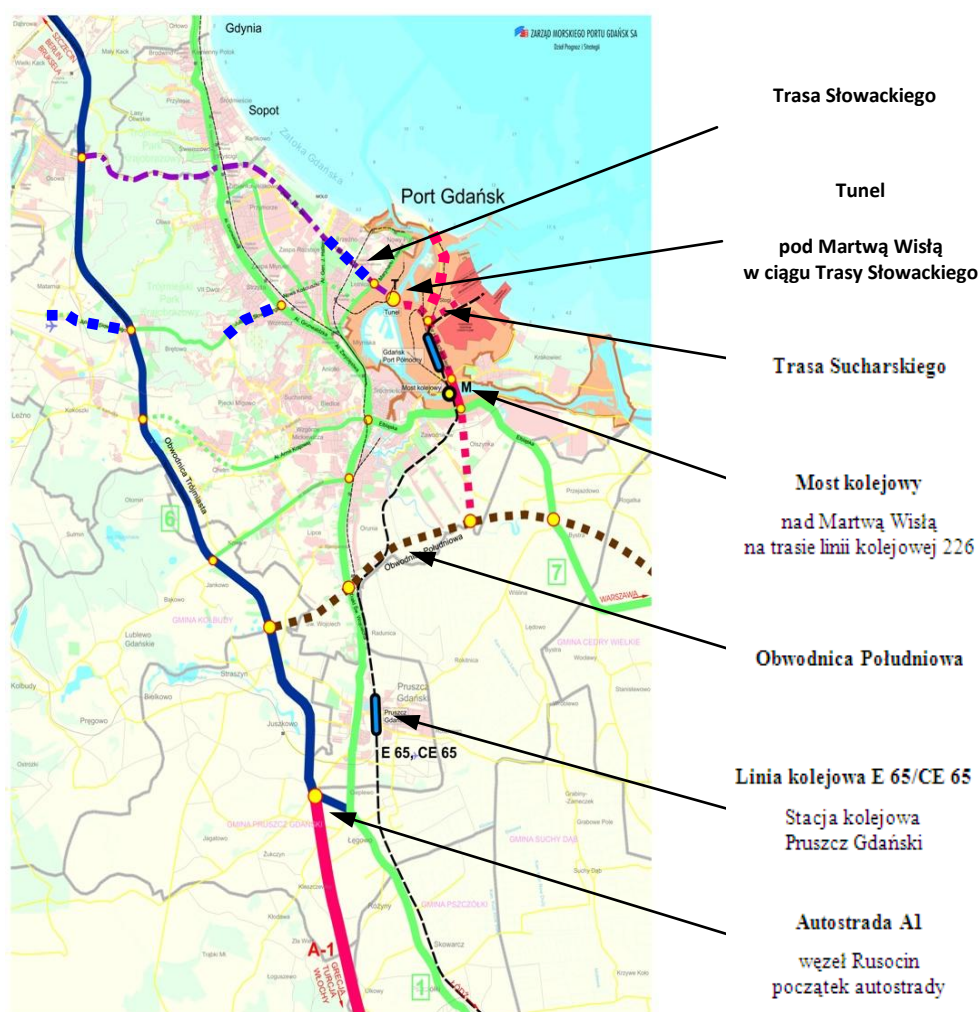
Realizacja obu projektów stanowi istotny element układu komunikacyjnego Gdańska, ważny nie tylko z punktu widzenia funkcjonowania portu, ale również miasta i całej aglomeracji trójmiejskiej. Pozwoli to ładunkom portowym na bezkolizyjny transport w kierunku autostrady A-1. Trasa Sucharskiego, która będzie łączyła się z Obwodnicą Południową Gdańska, umożliwi wyjazd z miasta a także z rejonów portowych z ominięciem centrum miasta. Beneficjentem środków UE w obu projektach jest Gmina Miasta Gdańsk.

b) Poprawa dostępu kolejowego

„Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa)” – POIiŚ 7.2-4.1 oraz „Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa) – prace przygotowawcze” – POIiŚ 7.2-4.2. obejmuje przebudowę linii kolejowej nr 226 Pruszcz Gdański – Gdańsk Port Północny wraz z budową nowego, dwutorowego mostu kolejowego nad Martwą Wisłą. Efektem projektu będzie polepszenie parametrów technicznych obiektów. Beneficjentem projektu jest PKP PLK S.A., natomiast ZMPG S.A. jest Partnerem. Na mocy Porozumienia zawartego w dniu 5 lutego 2007 r. ZMPG S.A. wykonał Studium wykonalności.

Projekt jest na etapie sporządzania projektu budowlanego. Przewidywane zakończenie realizacji w 2014 r. Projekt ma kluczowe znaczenie dla perspektyw rozwojowych Portu Zewnętrznego. Docelowy układ dostępu drogowo-kolejowego do portu prezentuje poniższy rysunek.

Docelowy układ dostępu drogowo-kolejowego do portu



c) Poprawa dostępu od strony morza

- Modernizacja wejścia do Portu Wewnętrznego (w Gdańsku) Etap I – przebudowa Falochronu Wschodniego (POIiŚ 7.2-7) – zrealizowano,
- Modernizacja wejścia do Portu Wewnętrznego (w Gdańsku) Etap II – przebudowa szlaku wodnego na Martwej Wiśle i Motławie (POIiŚ 7.2-8) – w fazie realizacji,
- Port Zewnętrzny – modernizacja toru podejściowego i Falochronu Wyspowego (POIiŚ 7.2-25).

Modernizacje dotyczące Portu Wewnętrznego służą przede wszystkim poprawie bezpieczeństwa żeglugi. Realizacja projektu dotyczącego Portu Zewnętrznego otworzy możliwości dalszego rozwoju znajdujących się w tej części terminali głębokowodnych.

d) Modernizacja infrastruktury drogowo – kolejowej w Porcie Gdańsk

Projekt znajduje się na rezerwowym miejscu listy indykatywnej projektów infrastrukturalnych. W skład projektu wchodzi zadania inwestycyjne polegające na modernizacji wewnątrz portowej infrastruktury drogowo – kolejowej w rejonie Basenu Górniczego, poprawie infrastruktury dostępu do Nabrzeża Przemysłowego – Etap II oraz budowie wiaduktu drogowego w ciągu ul. Portowej w Porcie Zewnętrznym.

Projekt nie zakwalifikował się dotychczas na listę podstawową POIiŚ. W planie inwestycji ZMPG S.A. na rok 2013 z uwagi na znaczenie dla dalszego rozwoju Portu Zewnętrznego, umieszczono rozpoczęcie budowy wiaduktu drogowego w ciągu ul. Portowej w Porcie Północnym ze środków własnych.

W ramach modernizacji systemu komunikacyjnego obsługującego Port Zewnętrzny planowana jest kompleksowa rozbudowa układu drogowego i kolejowego zapewniająca sprawny dowóz i wywóz przeładowywanych towarów. Koszt inwestycji zaplanowanej w okresie 2014 – 2020 szacowany jest na około 90 mln zł, inwestycja będzie wspólna dla ZMPG S.A. i Miasta Gdańska, przewiduje się znaczący udział funduszy Unii Europejskiej.

2. Najważniejsze inwestycje rozwojowe na terenach portowych

Wielkość nakładów na podstawowe inwestycje infrastrukturalne, a także konieczność zapewnienia racjonalnego wykorzystania nowej infrastruktury, powodują, że inwestycje w tym zakresie realizowane są z udziałem inwestorów zewnętrznych, będących przyszłymi użytkownikami infrastruktury.

• Port Zewnętrzny:

- **Rozbudowa DCT (DCT1 i DCT2)** – budowa terminalu DCT 2 nastąpi na terenach leżących pomiędzy Pirsem Rudowym i Pirsem DCT (DCT1). Umożliwi to szybki rozwój potencjału przeładunkowego kontenerów. Rozwój terminalu na tym obszarze spowoduje zwiększenie zdolności przeładunkowej z około 1 mln TEU do 3,5 mln TEU (TEU – ekwiwalent standardowego kontenera 20 stopowego). Jednocześnie inwestycje rozwojowe na terenie DCT1 zwiększą zdolności przeładunkowe o

dotatkowe 0,5 mln TEU. Planuje się, że w 2015 r. roczne zdolności przeładunkowe terminalu kontenerowego DCT wyniosą 4 mln TEU.

- **Budowa stanowisk T1 i T2 na Pirsie Paliwowym** – przedsięwzięcie polegające na rozbudowie istniejącej infrastruktury oraz dobudowie nowych konstrukcji hydrotechnicznych ma na celu powiększenie zdolności przeładunkowych bazy paliwowej w stopniu wynikającym z zadań Naftoportu określonych w strategii dla sektora naftowego. Zostanie to osiągnięte poprzez odciążenie dużych stanowisk przeładunkowych P, R i T od konieczności obsługi małych statków z produktami ropopochodnymi. Nowe stanowiska o potencjale 2,5 mln t/rok umożliwią bezpieczną obsługę statków od 1,5 tys. DWT do 30 tys. DWT. Jednocześnie zakłada się możliwość dostosowania w przyszłości stanowiska T1 do obsługi tankowców do 50 tys. DWT. ZMPG S.A. finansuje prace pogłębiarskie związane z projektem.
- **Budowa terminalu produktów masowych sypkich, w tym węgla w imporcie i rudy na Pirsie Rudowym** – inwestycja realizowana wspólnie ze Spółkami Port Północny i Rudoport, których przeważającym udziałowcem jest belgijski operator Sea-Invest. Istotą projektu jest instalacja ciągu przeładunkowego w imporcie jako uzupełnienia istniejącego ciągu przeładunkowego eksportowego. Baza zapewni obsługę największych statków z ładunkami masowymi, jakie mogą wejść na Bałtyk i pełnić będzie funkcję bazy dystrybucyjnej w regionie Bałtyku. Dzięki inwestycjom rozwojowym baza powiększy roczną zdolność przeładunkową Portu Gdańsk o około 6 mln ton.
- **Budowa bazy przeładunkowo-składowej PERN** – na obszarze około 30 ha zostanie wybudowana baza zbiorników o pojemności około 800 tys. m³ służących magazynowaniu ropy i produktów ropopochodnych obsługiwanych przez PERN. Baza połączona będzie rurociągami z terminalami Naftoport i Siarkopol. Baza stanowić będzie jeden z elementów infrastruktury zapewniającej bezpieczeństwo energetyczne kraju. Realizacja bazy w całości zależna jest od PERN.
- **Rozbudowa i modernizacja Pirsu Rudowego i terminal ładunków masowych pochodzenia roślinnego** – planowana budowa nowego stanowiska statkowego dla statków o zanurzeniu 15 m wraz z przyległym akwenem oraz modernizacja pali konstrukcyjnych pirsu. Uruchomienie Bazy znacząco wpłynie na obsługę ładunków pochodzenia roślinnego w obrocie międzynarodowym RP oraz w regionie Bałtyku. Wielkość statków umożliwi redystrybucję ładunków na kraje tranzytowe oraz do innych portów bałtyckich. Będzie to istotne wzmocnienie oferty w VI Transeuropejskim Korytarzu Transportowym. Zakładana zdolność przeładunkowa Bazy – około 5 mln ton.
- **Port Centralny** - aktualny stopień zagospodarowania przestrzennego Portu Gdańsk oraz realizowane i przygotowywane projekty rozwojowe uzasadniają przyjęcie nowej koncepcji rozwoju przestrzennego portu w kierunku Zatoki Gdańskiej. Roboczo ta koncepcja nazywana jest „Portem Centralnym” i nawiązuje do wcześniejszych

pomysłów pozyskania dodatkowych terenów przez zarefowanie części akwenów pomiędzy Falochronem Wschodnim, a Bazą Produktów Naftowych.

- **Terminal LNG** - decyzja Komisji Europejskiej odnośnie obowiązku ulokowania terminali bunkrujących LNG w portach bazowych, skłania do uwzględnienia tego projektu w strategii rozwoju Portu Gdańsk.

- **Port Wewnętrzny:**

- **Wolny Obszar Celny** – budowa bazy przeładunku i składowania ryb (magazyn umożliwi składowanie mrożonych ryb w sześciu poziomach na pow. ponad 7 tys. m²), realizowana przez Północnoatlantycką Organizację Producentów.
- **Nabrzeże Bytomskie** – finalizowana rozbudowa terminalu masowego Malteurop (producent słoju browarnianego i przeładowca produktów pochodzenia zbożowego). Spodziewane obroty w pierwszym etapie po zakończeniu inwestycji to 300-400 tys. ton ładunków rocznie. ZMPG S.A. w uzgodnieniu z Malteurop rozbuduje stanowisko statkowe, co umożliwi obsługę statków o zanurzeniu 7,6 m.

- **Inwestycje zewnętrzne (strefa przemysłowa):**

- **Pomorskie Centrum Logistyczne** budowane przez firmę Goodman – inwestycja usytuowana na zapleczu DCT. W znaczącej części centrum będzie ukierunkowane na współpracę z DCT. Inwestycja jest realizowana na obszarze portu na terenach, których dysponentem jest Gdańska Agencja Rozwoju Gospodarczego.
- **Elektrownia** – planowana elektrownia ma wykorzystywać do produkcji energii elektrycznej biopaliwa w większości importowane drogą morską. Inwestor zostanie wyłoniony w drodze przetargu publicznego.

Zadania inwestycyjne realizowane na terenie Portu Gdańsk

Lata realizacji	Tytuł zadania	Planowane nakłady mln zł	Kwoty już wydatkowane mln zł	Udział ZMPG S. A. mln zł	Źródła finansowania
2011-2012	Modernizacja Nabrzeża Bytomskiego przeznaczonego do obsługi produktów rolnych	40	30	6	Inwestor zewnętrzny, ZMPG S.A.
2011-2013	Budowa systemu chłodni na Nabrzeżu WOC	20	8		Inwestor zewnętrzny, ZMPG S.A.

Nakłady w 2012 r. inwestorów obcych w inwestycje związane z Portem Gdańsk:

- Malteurop (Nabrzeże Bytomskie) ca 30 000 000 zł (dokumentacja + realizacja);
- SEAINVEST (Terminal Port Zewnętrzny) ca 75 000 000 zł (dokumentacja + realizacja);
- PAOP (Nabrzeże WOC I) ca 8 000 000 zł (dokumentacja + realizacja);
- PKP PLK (most kolejowy + linia 2 torowa) ca 5 000 000 zł (dokumentacja);
- M. Gdańsk (Trasa. Słowackiego) ca 495 000 000 zł (roboty budowlane);
- M. Gdańsk (Trasa Sucharskiego) ca 426 000 000 zł (roboty budowlane).

Nakłady w 2012 r. Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A.:

- inwestycje o charakterze strategicznym – 3 981 472 zł,
- nakłady na utrzymanie i infrastrukturę – 7 223 339 zł.

3. Przeladunki w Porcie Gdańsk

3.1. Przeladunki ogółem w latach 2008-2012 (w tys. ton)

Przeladunki ogółem w latach 2008-2012 (w tys. ton)						
2008	2009	2010	2011	2012	Zmiana 2011/2012	
					w tys. ton	w %
17 781,0	18 862,9	27 182,1	25 305,5	26 898,1	1 592,6	106,3

3.2. Przeladunki wg grup towarowych w latach 2008-2012 (w tys. ton)

Przeladunki w latach 2008-2012 wg grup taryfowych (w tys. ton)							
	2008	2009	2010	2011	2012	Zmiana 2011/2012	
						w tys. ton	w %
Węgiel i koks	1 088,2	2 716,4	3 180,9	1 789,3	1 923,8	134,5	107,5
Rudy	30,3	16,2	10,4	11,1	16,2	5,1	145,9
Inne masowe	2 602,6	2 217,7	2 676,3	5 000,6	4 311,5	-689,1	86,2
Zboże	646,9	960,6	781,2	816,1	1 017,6	201,5	124,7
Drewno	-	-	-	0,8	0	-0,8	0,0
Drobnica	3 059,9	3 458,1	6 132,0	7 299,7	8 888,0	1 588,3	121,8
Paliwa płynne	10 353,1	9 493,9	14 401,2	10 387,9	10 741,0	353,1	103,4
Przeladunki ogółem:	17 781,0	18 862,9	27 182,1	25 305,5	26 898,1	1 592,6	106,3

3.3. Przeladunki kontenerów w latach 2008-2012 (w TEU)

Przeladunki Kontenerów w latach 2008-2012							
	2008	2009	2010	2011	2012	Zmiana 2011/2012	
						w tys. ton / TEU	w %
w tys. ton.	1 361,8	2 321,9	4 886,8	6 100,5	7 630,0	1 529,5	125,1
w TEU	185 661	240 623	508 587	683 643	928 905	245 262	135,9

Uwaga: w latach 2007-2009 TEU podano obrót morski + lądowy. Od roku 2010 TEU – obrót morski

3.4. Liczba pasażerów w latach 2008-2012

Liczba pasażerów w latach 2008-2012						
2008	2009	2010	2011	2012	Zmiana 2011/2012	
					Liczba osób	w %
188 392	164 630	164 331	154 651	150 099	-4 552	97,1

W 2012 r. wielkość przeładunków wykonanych w Porcie Gdańsk wyniosła 26 898,1 tys. ton i była wyższa o 1 592,6 tys. ton, tj. o 6,3% od zeszłorocznej. Największą dynamikę wzrostu wykazała drobnica (+21,8%). Znacznie zwiększyły się obroty kontenerami (wzrost o 245 262 TEU tj. +35,9%), przy czym wzrosty te odnotowano głównie na Terminalu Kontenerowym DCT. Wzrosły również pozostałe grupy ładunkowe: zboże (+24,7%), węgiel i koks (+7,5%) oraz paliwa płynne (+3,4%). W 2012 r. doszło do zmian w kierunku przeładunków paliw płynnych. Dotychczasowy kierunek eksportowy (tranzyt paliw) zastąpił import.

4. Strategiczne plany rozwoju portu

Strategia Portu Gdańsk uwzględnia zróżnicowanie celów dla Portu Wewnętrznego i Portu Zewnętrznego z uwagi na odrębne uwarunkowania dla obu obszarów.

Wyjątkowo korzystne uwarunkowania hydrograficzne i przestrzenne **Portu Zewnętrznego**, decydujące o jego przewadze konkurencyjnej na obszarze Południowego Bałtyku powodują, że rozwijają się tu głębokowodne bazy i terminale przeładunkowe ukierunkowane na obsługę największych statków, jakie mogą wpływać na Bałtyk. Skłania to do budowy baz i terminali posiadających potencjał umożliwiających obsługę zarówno polskiego zaplecza, jak i tranzytu, a także pełnienia funkcji dystrybucyjnych w regionie Bałtyckim. Taki kierunek inwestowania przyjęli znajdujący się tu operatorzy, a także deklarują inwestorzy zainteresowani Portem Zewnętrznym.

Kluczową z punktu widzenia strategii rozwojowej jest rozbudowa potencjału dla przeładunku ładunków skonteneryzowanych. Dotychczasowy rozwój przeładunku kontenerów w Porcie Gdańsk potwierdza słuszność strategii Portu w tym zakresie. W szczególności dotyczy to obsługi statków oceanicznych i rozwoju funkcji hubu kontenerowego na Bałtyku.

Drugim podstawowym kierunkiem jest rozwój baz przeładunkowych dla ładunków masowych ze szczególnym uwzględnieniem ładunków związanych z bezpieczeństwem energetycznym kraju. Strategiczne zamierzenia rozwojowe w tym zakresie to:

- Baza przeładunkowa ładunków masowych sypkich.
- Baza składowania i przeładunku ropy i ładunków ropopochodnych PERN.
- Terminal ładunków masowych pochodzenia roślinnego.

- Rozbudowa potencjału do przeładunku produktów ropopochodnych.

Tereny w Porcie Zewnętrznym o łącznej powierzchni około 60 ha oddalone od linii brzegowej przeznacza się na działalność przemysłowo usługową związaną z usługami portowymi. Stanowiąc to będzie rozbudowę rzeczywistego zaplecza portowego trwale związanego z Portem Gdańsk. Z ważniejszych projektów w tym zakresie wymienić należy budowę elektrowni wykorzystującej biopaliwa w większości importowane drogą morską oraz realizowany przez Gdańską Agencję Rozwoju Gospodarczego projekt Pomorskiego Centrum Logistycznego, usytuowanego na zapleczu DCT. W znaczącej części centrum będzie ukierunkowane na współpracę z DCT.

Podstawowymi uwarunkowaniami ograniczającymi rozwój **Portu Wewnętrznego** są:

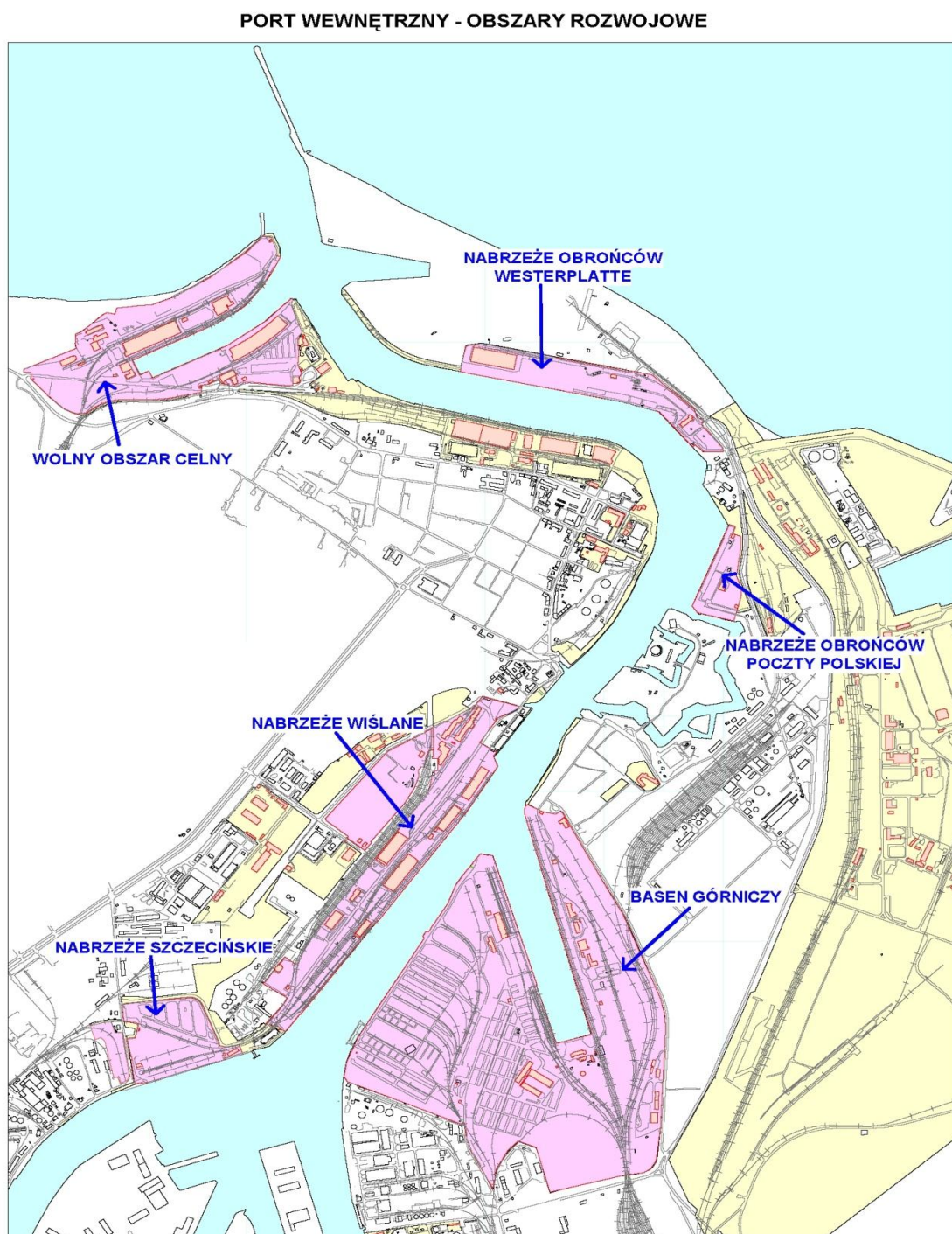
- parametry toru wodnego i nabrzeży,
- stan techniczny infrastruktury portowej,
- brak rezerwy terenowej,
- niedostateczny potencjał rozwojowy aktualnych użytkowników infrastruktury portowej.

Dodatkowym uwarunkowaniem, które musi być brane pod uwagę jest wewnętrzna konkurencja pomiędzy Portem Zewnętrznym i Portem Wewnętrznym. Mając powyższe ograniczenia na uwadze przyjmuje się za cel strategiczny w Porcie Wewnętrznym realizację działań rozwojowych zapewniających funkcjonowanie niedużych i średniej wielkości baz oraz terminali przeładunkowych, mogących obsługiwać pełno ładowne statki do 35 tys. DWT. Związane to będzie ze stopniową modernizacją nabrzeży i toru wodnego w kierunku osiągnięcia parametrów nawigacyjnych i eksploatacyjnych zapewniających maksymalne wykorzystanie opisanych wyżej możliwości (obsługa pełnoładownych statków o zanurzeniu 10,6 m). O kolejności modernizacji poszczególnych elementów infrastruktury decydować będzie popyt ze strony klientów portu oraz względy bezpieczeństwa.

Kluczowe dla prawidłowego zdefiniowania kierunków inwestowania będzie przeprowadzenie procesu prywatyzacji głównego operatora portowego w tej części portu, jakim jest Port Gdański Eksploatacja S.A. W wyniku tego procesu zostanie pozyskany inwestor, przy udziale którego określona zostanie długookresowa strategia wykorzystania infrastruktury i terenów wydzierżawionych PG Eksploatacja S.A. Kontynuowane też będą kierunki inwestowania związane z poprawą dostępu do portu od strony morza oraz od strony lądu. W tym celu ZMPG S.A. współpracuje z takimi instytucjami jak: Urząd Morski, Gmina Gdańsk i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Charakterystykę najważniejszych zadań strategicznych dla Portu Zewnętrznego i Wewnętrznego ujęto w Punkcie 1.

Tereny rozwojowe Portu Wewnętrznego zostały przedstawione na poniższym rysunku.



5. Rozwój usług portowych

Kierunki rozwoju portu służą celom strategicznym, jakimi są:

- wykorzystanie przewag konkurencyjnych wynikających z lokalizacji i osiągniętego poziomu rozwoju,

- racjonalizacja nakładów inwestycyjnych zapewniająca maksymalizację efektów,
- zapewnienie zrównoważonego rozwoju uwzględniającego założenia polskiej strategii rozwoju transportu i strategii transportu UE.

W szczególności dotyczy to:

1. rozwoju portu, jako węzła Transeuropejskiego Korytarza Transportowego nr VI poprzez przystosowanie infrastruktury portowej, lądowej i hydrotechnicznej do obsługi większej i bardziej zróżnicowanej masy ładunkowej, coraz większych statków oraz transportu multimodalnego,
2. rozwoju funkcji portu dystrybucyjnego w stosunku do zaplecza i regionu Bałtyckiego,
3. rozwoju baz i terminali głębokowodnych w Porcie Zewnętrznym,
4. racjonalizacji rozwoju infrastruktury w Porcie Wewnętrznym poprzez zaangażowanie prywatnych inwestorów zewnętrznych,
5. poprawy warunków infrastrukturalnych do rozwoju przewozów żeglugi bliskiego zasięgu poprzez modernizację infrastruktury w Porcie Wewnętrznym,
6. poprawy stanu i modernizacji wewnętrznej infrastruktury drogowej oraz kolejowej i skomunikowanie jej z rozwijającą się infrastrukturą dostępową,
7. dostosowania infrastruktury portowej do nowych uregulowań międzynarodowych, w tym związanych z bezpieczeństwem i ochroną środowiska,
8. rozwoju strefy gospodarczej w granicach portu współpracującej z operatorami portowymi.

Przedstawione w punkcie 1 inwestycje służą rozwojowi usług portowych poszerzając jego ofertę zarówno w zakresie obsługiwanych ładunków, technologii przeładunków, jak i oferty logistycznej i powiązanej. Szczególnie istotny w tym zakresie jest rozwój Terminalu DCT oraz powstawanie na jego zapleczu Pomorskiego Centrum Logistycznego, budowa Terminalu Ładunków Masowych Sypkich oraz budowa Bazy Przeładunkowo-Składowej PERN.

6. Ochrona środowiska morskiego

Podobnie jak w latach ubiegłych ZMPG S.A. uczestniczył w konsultacjach krajowych oraz międzynarodowych aktów prawnych określających kształt ochrony środowiska w portach oraz na obszarach morskich, m.in. zmiany Załącznika IV Konwencji MARPOL w związku z wprowadzaniem na obszarze Morza Bałtyckiego zakazem zrzucania ścieków bytowych ze statków pasażerskich oraz zmiany Załącznika VI Konwencji MARPOL dotyczącego propozycji ustanowienia Bałtyku Obszarem Kontroli Emisji Tlenków Azotu (NECA). Kilkakrotnie ZMPG S.A. opiniował ten projekt jako obniżający konkurencyjność żeglugi bałtyckiej oraz przyczyniający się do przeniesienia części transportu z morza na ląd, co jest niezgodne z priorytetami polityki środowiskowej UE.

7. Współpraca międzynarodowa

Współpraca międzynarodowa ZMPG S.A. i Portu Gdańskiego przejawia się w przynależności i aktywnym uczestnictwie w europejskich organizacjach portowych, w szczególności w Organizacji Europejskich Portów Morskich (ESPO), skupiającej zarządców portów, z siedzibą w Brukseli, oraz Organizacji Portów Bałtyckich (BPO), z Sekretariatem Generalnym w Gdyni, skupiającej różne podmioty portowe z regionu Bałtyku. ZMPG S.A. posiada we władzach obu organizacji swojego przedstawiciela. ZMPG S.A. jest też inicjatorem i aktywnym uczestnikiem międzynarodowych konferencji portowych, m.in. konferencji „Transport Week”, odbywającej się corocznie wiosną w Gdańsku.

II. Port w Gdyni

Plan Inwestycji 2012 – 2014 zakładał wykonanie w 2012 r. zadań inwestycyjnych na kwotę 73,69 mln zł, a rzeczywista wysokość poniesionych nakładów inwestycyjnych wyniosła w 2012 r. 62,19 mln zł. W zakresie finansowym realizacja planowanych na rok 2012 inwestycji wynosi 84%, a w zakresie rzeczowym około 90 %.

1. Infrastruktura dostępu drogowego i kolejowego do wschodniej części Portu Gdynia

Z inwestycji szacowanej ogółem na około 96 mln dotychczas wykonano w całości roboty budowlane Fazy I, obejmującej przebudowę ulic Polskiej i Chrzanowskiego oraz budowę parkingu dla TIR-ów przy ul. Chrzanowskiego o wartości około 64 mln zł.

W związku z umową podpisaną w 2011 r. z firmą Mostostal Warszawa S.A. na realizację Fazy II inwestycji, obejmującej przebudowę odcinka ulicy Polskiej od ul. Chrzanowskiego do Dworca Morskiego oraz infrastruktury kolejowej od wiaduktu przy Alei Solidarności do magazynu nr 2 o wartości ogółem robót 27,97 mln zł w 2012 r. wykonano roboty budowlane o wartości 14,44 mln zł.

W dniu 30 grudnia 2011 r. został złożony do Centrum Unijnych Projektów Transportowych kompletny wniosek o dofinansowanie powyższej inwestycji i wciąż trwa weryfikacja wniosku. Projekt w całości otrzymał pozytywną ocenę ekspertów Jaspers, co znacząco zwiększa szanse jego akceptacji, ale do końca 2012 r. nie uzyskano zatwierdzenia wniosku przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych.

2. Rozbudowa infrastruktury portowej do obsługi statków RO-RO z dostępem drogowym i kolejowym

Z inwestycji szacowanej ogółem na około 97 mln i podzielonej na cztery fazy realizacji dotychczas wykonano całość robót budowlanych Fazy I i Fazy IV na kwotę ogółem około 56 mln. W 2012 r. planowano zakończenie robót budowlanych Fazy I i II inwestycji ogółem o wartości 19,8 mln zł. Rzeczywista realizacja wyniosła 15,8 mln zł, ponieważ w związku z koniecznością przebudowy części wykonanej w ramach Fazy II kanalizacji deszczowej w drodze technologicznej wydłużono termin realizacji robót o pięć miesięcy (tj. do dnia 31 maja 2013 r.) Rury kanalizacji deszczowej uległy zdeformowaniu i musiały zostać

wymienione, co wymagało ponownego wykonania odcinka około 200 mb częściowo wykonanej już drogi technologicznej prowadzącej do parkingów przy ul. Polskiej. W celu ustalenia przyczyny zdarzenia (błędy projektowe, wykonawcze, wady materiałowe, naciski wynikające z ruchów wód gruntowych) zlecono wykonanie specjalistycznej ekspertyzy, której wyniki będą znane w 2013 r.

W ramach Fazy I poniesiono nakłady w wysokości 6,4 mln zł na wykonanie przebudowy ul. Rumuńskiej, wyburzenie magazynu nr 20 i budowę placu składowego na tym terenie oraz przebudowę infrastruktury kolejowej wzdłuż ul. Rumuńskiej. W ramach Fazy II poniesiono nakłady w wysokości 9,25 mln zł na wykonanie znacznej części prac związanych z budową drogi technologicznej od ul. Janka Wiśniewskiego do ulic Rotterdamskiej i Celnej oraz parkingu dla TIR-ów przy ul. Polskiej. Ze względu na konieczność zachowania ciągłej eksploatacji terminalu RO-RO roboty budowlane Fazy III mogą zostać rozpoczęte w I kwartale 2013 r. po zakończeniu przylegających obszarowo robót Fazy I. Umowa o dofinansowanie projektu została podpisana w dniu 12 lipca 2012 r. Wysokość nakładów została określona na kwotę 97 mln zł netto, w tym wydatki kwalifikowane to 52,8 mln zł, a kwota dofinansowania 44,9 mln zł, tj. 46% całości wydatków i 84% wydatków kwalifikowalnych. Po podpisaniu umowy złożono do CUPT wnioski o płatności i w dniu 28 grudnia 2012 r. na rachunek ZMPG S. A. wpłynęła pierwsza płatność w kwocie 19,2 mln zł.

3. Przebudowa Nabrzeża Szwedzkiego

Przez cały 2012 r. trwało projektowanie oraz uzyskiwanie niezbędnych uzgodnień i decyzji administracyjnych, w tym decyzji środowiskowej, zgody Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej na wznoszenie budowli na wewnętrznych wodach morskich, decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, pozwolenia wodno-prawnego i ostatecznie decyzji o pozwoleniu na budowę, uzyskanej w dniu 24 października 2012 r. Umożliwiło to dokończenie i odbiór projektów wykonawczych i kosztorysów oraz ogłoszenie w dniu 31 grudnia 2012 r. przetargu na wybór wykonawcy robót budowlanych.

Realizacja tej inwestycji ze względu na ciągłą bardzo intensywną eksploatację nabrzeża Szwedzkiego zarówno od strony wody (ponad 100 zawinięć statków w 2012 r.), jak i lądu (obsługa kolejowa) przez Morski Terminal Masowy Gdynia i Bałtycką Bazę Masową, jest przedsięwzięciem trudnym technicznie i organizacyjnie. Zakończenie robót zaplanowano na koniec pierwszego kwartału 2015 r., co pozwoli w pełni wykorzystać przyznane dofinansowanie.

4. Zagospodarowanie Rejonu Nabrzeża Bułgarskiego

W 2012 r. trwało przede wszystkim uzyskiwanie niezbędnych decyzji administracyjnych i uzgodnień dokumentacji projektowej. Ponieważ inwestycja obejmuje tereny zielone (dawne ogródki działkowe), ciek wodny (rzeka Chylonka, Potok Chyłoński, wewnętrzne wody morskie), gminne drogi publiczne, zewnętrzne sieci ciepłownicze, gazowe, energetyczne, sanitarne i deszczowe, dokumentacja projektowa wymagała szczególnie dużej ilości decyzji i uzgodnień. Uzyskanie decyzji środowiskowej trwało od złożenia wniosku w maju 2011 r. do wydania decyzji w maju 2012 r.

Równolegle konieczne było uzyskanie m.in. decyzji zezwalających na wycinkę 1500 sztuk drzew, wycinkę i częściowo przeniesienie krzewów na powierzchni ponad hektara (w tym objętych ochroną), zniszczenie populacji ślimaka winniczka, zniszczenie siedlisk ptaków, co wymagało uzyskiwania decyzji również na szczeblu Głównej Dyrekcji Ochrony Środowiska). Około roku do października 2012 r. zajęło uzgodnienie dokumentacji projektowej przez Zarząd Dróg i Zieleni. W dniu 29 listopada 2012 r. po uzyskaniu wszystkich decyzji i uzgodnień złożono wnioski o wydanie pozwolenia na budowę.

5. Przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia Etap I – Przebudowa Nabrzeża Rumuńskiego

Projekt został wpisany na listę projektów indywidualnych Ministerstwa Rozwoju Regionalnego na wniosek ZMPG S. A. w połowie 2012 r. z wartością nakładów brutto (z VAT-em) 86 mln zł i maksymalną kwotą dofinansowania 59,43 mln zł. W związku z niższymi od planowanych kosztami realizacji projektów unijnych pojawiła się oszczędność, która może być wykorzystana na budowę kolejnego stanowiska cumowniczego o głębokości 13,5 m z możliwością dalszego pogłębienia do 15,5 m. Umożliwi to obsługę przy tym nabrzeżu dużych statków, co będzie istotne dla portu zwłaszcza w sytuacji, gdy średnia wielkość statków w żegludze systematycznie rośnie, ze względu na niższe jednostkowe koszty i emisję substancji szkodliwych dla środowiska w przeliczeniu na tonę ładunku.

Do końca 2012 r. wykonano projekty koncepcyjne, część projektów budowlanych i złożono wnioski o wydanie decyzji środowiskowej. Ogółem z zaplanowanych na 2012 r. 38,50 mln zł nakładów na realizację pięciu powyższych projektów unijnych wykonano prace o wartości 33 mln zł. Powyższe inwestycje łącznie z zakończonym już projektem Przebudowa Kanału Portowego są wpisane na listę projektów indywidualnych, z ogólną kwotą 363 mln zł dofinansowania ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko – priorytet 7 „Transport Przyjazny Środowisku”, działanie 7.2. „Transport Morski”. Dotychczas ZMPG S. A. otrzymał dofinansowanie w kwocie około 69 mln zł (50 mln zł - Kanał Portowy, 19 mln zł – RO-RO).

6. Przeladunki morskie w Porcie Gdynia w 2012 r.

W Gdyni rok 2012 był rokiem stabilności obrotów portowych. Nieznacznemu spadkowi masy towarowej (o 0,6% w stosunku do 2011 r.) towarzyszyło zmniejszenie ilości zawinięć statków (o 4%). Przeladunki (w tys. ton) gdyńskiego portu w ostatnich 2 latach obrazuje tabela 1.

Tabela 1. Przeladunki morskie w Porcie Gdynia w 2012 r.

Grupa towarowa	styczeń - grudzień		
	2011 r.	2012 r.	wskaźniki
Węgiel i koks	1399,8	2050,3	146,5
Rudy	0,0	0,0	-
Inne masowe	2714,9	1794,5	66,1

Zboże	1598,9	1782,0	111,5
Drewno	45,1	50,4	111,8
Drobnica	9562,2	9919,7	103,7
Ropa i przetwory naftowe	590,5	212,8	36,0
Ogółem	15911,4	15809,7	99,4
Przeladunki kontenerów w TEU	616 441	676 349	109,7

W 2012 r. wśród operatorów portowych największe obroty ładunkowe zanotował BCT Sp. z o.o. – 24,1% całości obrotu portowego. Kolejne najważniejsze terminale to MTMG Sp. z o.o. – 20,8%, GCT S.A.- 16,3%, Stena Line 14,1%, BTDG – 13,2%, BTZ – 3,9% i BBM- 3,8 %, Yeoman -2,0%.

Tabela 2. Przeladunek w Porcie Gdynia w roku 2012 r. w podziale na operatorów (w tys. ton)

	BTDG+MTMG+			Razem	Pozostali operatorzy przeładunkowi					Razem Port Gdynia
	BBM Sp. z o.o.									
	BTDG	MTMG	BBM	1+2+3	BCT	BTZ	GCT	Stena Line	INNI	
Przeładunki masowe i drewno	885,3	3 290,4	601,3	4 777,0	-	618,1	-	-	494,5	5 889,6
Węgiel i koks	459,9	1 590,3		2050,3						2050,3
Rudy		-		-						-
Inne masowe	15,4	720,1	601,3	1 336,8					457,7	1 794,5
Zboża	396,5	767,5		1 164		618,1				1 782,1
Drewno	13,5			13,5					36,8	50,3
Ropa i przetwory		212,8		212,8						212,8

naftowe										
Przeładunki drobnicowe	1 213,7	4,9		1 218,6	3 811,7		2 577	2 235,1	77,3	9 919,7
Przeładunek morski ogółem	2 099	3 295,4	601,3	5.995,6	3 811,7	618,1	2 577	2 235,1	572	15 809,5
Udział w łącznych obrotach portu	13,27%	20,84%	3,80%	37,91%	24,11%	3,92%	16,31%	14,13%	3,61%	100%

W gdyńskich terminalach: BCT – Bałtyckim Terminalu Kontenerowym Sp. z o.o., GCT – Gdynia Container Terminal S.A. oraz BTDG Sp. z o.o. przeładowano łącznie 676.349 TEU, wobec 616.441 TEU w 2011r (wzrost o 9,7%). O 8% wzrosły w 2012 r. przewozy ładunkowe na linii promowej Gdynia – Karlskrona.

W Porcie Gdynia w 2012 r. zanotowano wzrost przeładunków węgla i koksu o 17%. Ciekawostką jest fakt, że z łącznej wielkości 2 mln ton, połowę stanowi import. Przeładunki wiodącej grupy towarowej – drobnicy osiągnęły poziom 9,9 mln ton, tj. o ponad 0,3 mln ton więcej niż w roku 2011 (+3,7%). O 11,5% wzrosły przeładunki grupy zbóż i pasz osiągając 1782,1 tys. ton. Na tę wielkość złożył się import w wielkości 1057 tys. ton oraz 724 tys. ton w relacji eksportowej. Spadek obrotów odnotowano w BTDG Sp. z o.o. w ładunkach drobnicowych (w tym ro-ro) o 16,5% oraz w grupie paliwa płynne o 64% do poziomu 212 tys. ton.

7. Rozwój usług portowych

W 2012 r. w Porcie Gdynia przeładunki morskie prowadziło 19 podmiotów o zróżnicowanym potencjale. Większość podmiotów wykonujących przeładunki morskie zlokalizowanych jest w obrębie granic Portu Gdynia. Poza granicami portu gdyńskiego, ale funkcjonalnie wykorzystując akweny zlokalizowane w granicach Portu Gdynia przeładunki morskie wykonywał Dalmor S.A. (59,0 tys. ton - kruszywo, drewno). W obrębie granic portu a poza terenami ZMPG S.A. przeładunki morskie wykonywały w 2012 r.:

- CRIST Sp. z o.o. (18,2 tys. ton),
- Energomontaż - Północ Gdynia Sp. z o.o. (8,2 tys. ton),
- EURO-INDUSTRY Sp. z o.o. (3,4 tys. ton),
- Gdynia Container Terminal S.A. (2557,0 tys. ton – głównie ładunki drobnicowe-kontenery),
- GAFAKO Sp.z o.o. (25,8 tys. ton),
- Stocznia Remontowa NAUTA S.A. (12,4 tys. ton),
- Vistal Olvit Sp. z o.o. (3,2 tys. ton),

-Vistal Gdynia S.A. (4,9 tys. ton).

W obrębie granic portu i na terenach S.A. przeładunki morskie wykonywało w 2012 r. 10 podmiotów o zróżnicowanym potencjale. Warunki funkcjonowania tych podmiotów w oparciu o infrastrukturę ZMPG S.A. regulują umowy najmu i dzierżawy gruntów. Na dzień 31 grudnia 2012 r. ZMPG S.A. związany był 412 umowami na najem i dzierżawę gruntów, budynków i pomieszczeń biurowych w budynkach oraz budowli, w tym placów.

Wśród nich przeładunki morskie wykonywały w 2012 r. następujące podmioty:

- BTDG – Bałtycki Terminal Drobnicowy Gdynia Sp. z o.o. (2099,0 tys. ton),
- Bałtycka Baza Masowa Sp. z o.o. (601,3 tys. ton),
- MTMG – Morski Terminal Masowy Gdynia Sp. z o.o. (3295,4,tys. ton),
- BCT – Bałtycki Terminal Kontenerowy Sp. z o.o. (3811,7 tys. ton),
- Bałtycki Terminal Zbożowy Sp. z o.o. (618,2 tys. ton),
- Portowy Zakład Techniczny S.A. (2,2 tys. ton),
- Westway Terminal Poland Sp. z o.o. (46,1 tys. ton),
- Stena Line Polska Sp. z o.o. (2235,1 tys. ton – przewozy promowe),
- Yeoman Poland Sp. z o.o. (320,0 tys. ton - kruszywa),
- Górażdże Cement S.A. (69,4 tys. ton).

Poza przedsiębiorstwami świadczącymi usługi przeładunków morskich usługi portowe świadczy wiele podmiotów związanych z obsługą morskich i lądowych środków transportu oraz ładunków, a najważniejsze z nich to:

- Kuusakoski Sp. z o.o. (usługi składowania złomu),
- Chiquita Poland Sp. z o.o. (usługi składowania owoców),
- Mostva Sp. z o.o. (usługi PDI Pre Delivery Inspection nowych samochodów),
- Ref-Con Service Sp. jawna (usługi depot),
- Balticon S.A. (usługi depot),
- Contex s.c. (usługi depot),
- TERRAMAR Spedycja Międzynarodowa Sp. z o.o. (usługi logistyczno-magazynowe),
- Morska Agencja Gdynia Sp. z o. o. (usługi logistyczno-magazynowe),
- Rolls-Royce Marine Poland Sp. z o.o. (morskie centrum serwisowe).

Najważniejszymi spółkami świadczącymi usługi portowe w Porcie Gdyni są następujące podmioty:

- **BCT – Bałtycki Terminal Kontenerowy Sp. z o.o.** Uruchomiony w 1979 r. przy obecnej zdolności przeładunkowej na poziomie 750 000 TEU i potencjalnej wynoszącej 1,2 mln TEU jest jednym z największych morskich terminali kontenerowych w kraju oraz w rejonie Morza Bałtyckiego. W dotychczas rekordowym 2007 r. BCT przeładowało blisko pół miliona TEU. W czerwcu 2003 r. międzynarodowy operator terminali kontenerowych International Container Terminal Services Inc. (ICTSI), mający siedzibę na Filipinach, stał się właścicielem oraz operatorem BCT – Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego.

- **Gdynia Container Terminal S.A. (GCT).** Terminal rozpoczął działalność przeładunkową kontenerów w 2006 r. i bardzo szybko stał się znaczącym terminalem kontenerowym w regionie dla wielu armatorów. GCT jest terminalem dowozowym łączącym Rzeczpospolitą Polską i porty bazowe w Bremerhaven, Hamburgu i Rotterdamie, a także centrum załadunkowym dla polskiego eksportu do Wielkiej Brytanii. GCT jest członkiem Grupy Hutchison Port Holdings (HPH). Terminal zlokalizowany jest w granicach Portu Gdynia, ale nie na terenach będących własnością ZMPG S.A.
- **BTDG - Bałtycki Terminal Drobnicowy Gdynia Sp. z o.o.** jest podmiotem zależnym Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. Bałtycki Terminal Drobnicowy Gdynia Sp. z o.o.; świadczy usługi przeładunku, sztautowania i składowania różnorodnej drobnicy: wyrobów stalowych, ładunków workowanych (np. mleka w proszku, ziarna kakaowego i kawy, nawozów sztucznych itp.), a także sztuk ciężkich, ładunków ponadgabarytowych i kontenerów oraz biomasy. Część Terminalu zajmująca się przeładunkiem drobnicy konwencjonalnej ulokowana jest wokół Basenu IV. W ostatnich latach obserwuje się znaczący wzrost udziału ładunków masowych w obrotach ogółem BTDG. Jest to wynikiem zanikania w wymianie handlowej drogą morską ładunków klasycznej drobnicy konwencjonalnej (na rzecz kontenerów), stąd próby rozszerzenia działalności przeładunkowej o ładunki masowe (węgiel, biomasa).
- **Bałtycki Terminal Zbożowy Sp. z o.o.** to najnowocześniejszy w kraju terminal przeznaczony do obsługi wszelkiego rodzaju ładunków zbożowych, takich jak pszenica, jęczmień, żyto, nasiona rzepaku oraz pasz jak śruta sojowa, rzepakowa i wysłodki buraczane. Usytuowany jest na terenie portu gdyńskiego przy dwóch Nabrzeżach: Indyjskim i Norweskim. W październiku 2005 r. Komisja Europejska wydała decyzję wyrażającą zgodę na nabycie przez konsorcjum Wielkopolskich Zakładów Tłuszczowych ADM Szamotuły i Cefetra BV udziałów w Bałtyckim Terminalu Zbożowym, a Minister Skarbu Państwa zezwolił na dzierżawę przez Bałtycki Terminal Zbożowy terenów portowych położonych w granicach morskiego portu Gdynia przy Nabrzeżach: Indyjskim i Norweskim na okres 20 lat, tj. do roku 2025.
- **Bałtycka Baza Masowa Sp. z o.o.** to Spółka powołana w 1997 r. przez Port Gdynia Holding S.A. oraz Zakłady Azotowe Puławy S.A. W latach 1997-1999 wybudowane zostały dwa terminale przeładunkowo-składowe, jeden do obsługi ładunków masowych płynnych, drugi do obsługi ładunków masowych sypkich luzem. BBM świadczy usługi przeładunkowo-składowe: przeładunek ładunków masowych sypkich i płynnych, składowanie ładunków masowych sypkich i płynnych, konfekcjonowanie ładunków masowych sypkich (big-bag). Terminale BBM usytuowane są w rejonie basenu III, przy Nabrzeżu Szwedzkim oraz Nabrzeżu Inżyniera Wendy.
- **MTMG - Morski Terminal Masowy Gdynia Sp. z o.o.** Podstawowym przedmiotem działalności MTMG jest świadczenie usług przeładunkowych, składowania i big -

bagowania ładunków masowych, tj.: węgla i koksu, zbóż i pasz, rud, innych ładunków masowych suchych i płynnych, w tym chemikaliów, ropy i przetworów naftowych. Terminal zlokalizowany jest wokół basenów II i III.

8. Ochrona środowiska morskiego

W Porcie Gdynia prowadzona jest selektywna zbiórka odpadów, a w 2012 r. odebrano i zagospodarowano:

- 3 862,188 m³ odpadów zaolejonych,
- 4 801,745 m³ śmieci,
- 3 488,125 m³ ścieków.

Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. w dniu 31 maja 2012 r. uzyskał Decyzję Marszałka Województwa Pomorskiego zatwierdzającą aktualizację „Portowego planu gospodarowania odpadami oraz pozostałościami ładunkowymi ze statków w Porcie Gdynia”.

W 2012 r. akweny portowe były całodobowo zabezpieczane na wypadek wystąpienia rozlewu olejowego przez firmę zewnętrzną oraz Portową Straż Pożarną. Wody basenów portowych, kanały i awanport były codziennie patrolowane przy pomocy specjalistycznej jednostki pływającej zapewniającej czystość poprzez usuwanie z basenów zanieczyszczeń stałych, w szczególności śmieci, butelek, worków, pojedynczych belek oraz usuwanie z basenów portowych rozlewów olejowych. W 2012 r. z wód portowych zostało usuniętych 28 ton zanieczyszczeń stałych, 17 m³ drewna (belki drewniane, palety, deski, kłody), 1 m³ substancji ropopochodnych oraz 0,5 m³ tkanin zaolejonych (rękawy, maty, poduszki sorbentowe). Łączna ilość substancji olejowych zebranych, powstałych w wyniku rozlewu w Porcie Gdynia wyniosła 14 m³.

9. Współpraca międzynarodowa

ZMPG S.A. uczestniczył w projektach rozwojowych dotyczących integracji europejskiego systemu transportowego, mających na celu wzmocnienie znaczenia portu gdyńskiego, poprzez wpisanie się w rozwój środkowo-europejskich korytarzy transportowych w ramach globalizacji gospodarki światowej oraz w projektach dotyczących ochrony środowiska.

• Projekt „SoNorA – South – North Axis” (Oś południe – północ)

Projekt SoNorA był kontynuacją projektu A-B Landbridge, realizowanego w ramach „Programu dla Europy Środkowej 2007-2013” z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (ERDF). Celem projektu jest rozwój połączeń multimodalnych w korytarzu transportowym Północ-Południe, między portami i terminalami intermodalnymi regionu Morza Bałtyckiego i Adriatyku oraz podejmowanie innych inicjatyw na rzecz usprawnienia infrastruktury transportowej między Bałtykiem i Adriatykiem.

Projekt zakończył się w czerwcu 2012 r., a wprace zaangażowanych było 25 partnerów z 6 krajów UE oraz 35 instytucji stowarzyszonych z 9 krajów UE. Jednym z efektów projektu jest podpisana w 2009 r. deklaracja dotycząca utworzenia kolejowego korytarza transportowego Bałtyk-Adriatyk, biegnącego z Gdyni przez Czechy, Austrię i Włochy do

Bolonii. Łączny budżet dla Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. w projekcie wynosił 188 tys. Euro, w tym 160 tys. Euro dofinansowania z ERDF w ramach Programu dla Europy Środkowej (CEP) 2007-2013.

- **Projekt „Autostrada morska Gdynia – Karlskrona”**

W ramach przyjętej przez Komisję Europejską polityki transportowej za autostrady morskie mogą być uznawane ważne europejskie morskie szlaki transportowe, w tym także w regionie Morza Bałtyckiego. Autostrada morska powinna przyczyniać się do likwidacji wąskich gardeł w unijnych korytarzach transportowych oraz wspierać wymianę handlową drogą morską, aby zmniejszyć przewozy ładunków transportem drogowym, skrócić czas podróży i optymalizować koszt transportu przy jednoczesnym zmniejszeniu zanieczyszczenia środowiska naturalnego.

Projekt „Autostrada morska Gdynia-Karlskrona” dotyczy infrastrukturalnych inwestycji i przedsięwzięć logistycznych dla obsługi rosnącej wymiany handlowej między Szwecją, Rzeczpospolitą Polską oraz innymi krajami Europy, ze szczególnym uwzględnieniem połączenia promowego Gdynia-Karlskrona. Podstawowym założeniem projektu jest poprawa jakości przewozów drogą morską na już istniejącym połączeniu między Gdynią a Karlskroną oraz ulepszenie infrastruktury portowej i kolejowej w obu portach. W perspektywie czasowej nowe rozwiązania przyczynić się mają do sprawnej obsługi zwiększonej, według prognoz, wielkości przewozów między Skandynawią a Regionem Adriatyckim.

Strona polska nie wniosowała o dofinansowanie swojej inwestycji z Programu TEN-T. Zadania wynikające z projektu realizowane będą w ramach drugiego etapu inwestycji pt.: „Infrastruktura dostępu drogowego i kolejowego do wschodniej części Portu Gdynia”, współfinansowanego z Funduszu Spójności. Zakładany koszt inwestycji w Szwecji – 85 454 tys. Euro, dofinansowanie z Programu TEN-T – 17 091 tys. Euro. Realizacja projektu będzie trwała do dnia 30 czerwca 2013 r.

- **Projekt „Zrównoważone gospodarowanie zanieczyszczonymi osadami dennymi w regionie Morza Bałtyckiego” (*Sustainable Management of Contaminated Sediment in Baltic Sea Region – SMOCS*)**

W grudniu 2012 r. nastąpiło zakończenie projektu. Głównymi założeniami ZMPG S.A. w projekcie SMOCS było opracowanie właściwej mieszaniny spoiw stabilizujących zanieczyszczenia zawarte w osadzie dennym w rejonie Nabrzeża Węgierskiego w Porcie Gdynia, a następnie wykorzystanie tego materiału w praktyce do budowy nawierzchni placowej. W trzyletnim okresie trwania projektu zostały wykonane wszystkie badania laboratoryjne pozwalające stwierdzić, iż materiał powstający w wyniku stabilizacji zanieczyszczonego urobku odpowiednimi spoiwami daje materiał budowlany bezpieczny dla środowiska i spełniający założone parametry techniczne dla projektowanej nawierzchni placowej, a co za tym idzie może być wykorzystany jako podbudowa projektowanego palcu. Został wykonany kompletny projekt budowlany oraz przeprowadzona ocena oddziaływania na środowisko projektowanego przedsięwzięcia wraz ze złożeniem „Karty Informacyjnej

Przedsięwzięcia” i wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach do Urzędu Miasta w Gdyni.

Wykorzystanie metody stabilizacji zanieczyszczonego urobku w procesach budowlanych jest nowatorską technologią co powoduje, że sprawa wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia jest nadal w toku i wymaga dalszych wyjaśnień oraz uzgodnień. Na dzień 16 grudnia 2012 r. łączna kwota wydatków z tytułu uczestnictwa w projekcie wynosiła 91 429,93 Euro, planowana kwota dofinansowania wynosi około 85 %, jednakże ostateczne rozliczenie projektu nastąpi w marcu 2013 r.

- **Project Application of ecosystem principles for the location and management of offshore dumping sites in SE Baltic Region (ECODUMP)**

W ramach projektu zostało wykonane opracowanie „Badania walorów przyrodniczych siedliska dennego w rejonie kłapowiska wyznaczonego dla portu Gdynia oraz wpływu zrealizowanych projektów na obszary Natura 2000”. Celem tego opracowania było dokonanie oceny wpływu na środowisko morskie zdeponowania około 1 mln m³ osadów dennych, w ramach inwestycji „Przebudowa Kanału Portowego w Porcie Gdynia”. Przeprowadzone badania potwierdziły, że deponowanie niezanieczyszczonego urobku na kłapowiskach nie wpływa negatywnie na stan środowiska siedlisk dennych. W ramach projektu ECODUMP ZMPG S.A. bierze czynny udział w pracach nad opracowaniem międzynarodowych wytycznych dla wdrożenia systemu monitoringu kłapowisk w Europie.

ZMPG S.A. aktywnie uczestniczy w pracach międzynarodowych organizacji i stowarzyszeń:

ESPO European Sea Ports Organisation - organizacja, założona w 1993 r. ESPO reprezentuje sektor portowy państw członkowskich UE i utrzymuje bezpośrednie kontakty z ponad 500 zarządami portów w Europie. Głównym celem ESPO jest wpływanie na politykę morską Unii Europejskiej, a także zapewnienie portom należytej rangi przy planowaniu rozwoju gospodarczego państw członkowskich i całej Wspólnoty Europejskiej.

BPO Baltic Ports Organization powstała z inicjatywy portów podczas Walnego Zgromadzenia Założycieli w Kopenhadze dnia 10 października 1991 r. Głównymi zadaniami BPO są: promowanie idei i punktów widzenia portów regionu bałtyckiego wraz ze stosownymi organizacjami międzynarodowymi i badanie problemów związanych z przemysłem portowym w świetle międzynarodowych zagrożeń oraz informowanie członków i, kiedy to możliwe, ustalanie wspólnych stanowisk.

Cruise Europe - organizacja powstała w 1991 r. w wyniku spotkania 27 portów europejskich, którego głównym tematem była współpraca, mająca na celu przyciągnięcie większej liczby statków wycieczkowych do portów północnej i zachodniej Europy. Obecnie do Cruise Europe należy ponad 80 portów Morza Bałtyckiego, Norweskiego i Północnego. Cruise Europe utrzymuje ścisłe kontakty z liniami wycieczkowymi w sprawach ich funkcjonowania na rynku, kwestiach bezpieczeństwa i ochrony środowiska oraz rozwoju infrastruktury oferowanej przez porty.

Cruise Baltic – obecnie stowarzyszenie, wcześniej projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej, mające na celu zwiększenie atrakcyjności regionu Morza Bałtyckiego zarówno wśród armatorów jak i turystów. Uczestnikami stowarzyszenia są, oprócz portu i gminy Gdynia, największe bałtyckie porty wycieczkowe: Kopenhaga, Elsinore/Helsingborg, Helsinki, Kalmar, Karlskrona, Kłajpeda, Malmö, Oslo, Ryga, Rostock, St. Petersburg, Sztokholm, Tallin, Turku, Visby oraz od września 2011 r. port i gmina Gdańsk.

III. Port Szczecin-Świnoujście

1. Najważniejsze realizowane projekty inwestycyjne w 2012 r.

Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. w ramach „Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ)”, priorytet VII „Transport Przyjazny Środowisku” realizował następujące inwestycje:

a) Rozbudowa infrastruktury portowej w północnej części Półwyspu Ewa w porcie w Szczecinie

Rozbudowa infrastruktury portowej w północnej części półwyspu Ewa w porcie w Szczecinie polega na przebudowie istniejącego Nabrzeża Zbożowego umożliwiającej istotne zwiększenie głębokości przed konstrukcją oraz zwiększenie długości linii cumowniczej przez przedłużenie nabrzeża, budowie Nabrzeża Niemieckiego od strony północnej półwyspu oraz odcinka zamykającego tego nabrzeża od strony wschodniej do styku z istniejącym Nabrzeżem Słowackim. Rozbudowa infrastruktury obejmuje również rozbudowę obiektów towarzyszących, stanowiących wyposażenie obiektów hydrotechnicznych w postaci przedłużenia torowisk urządzeń przeładunkowych oraz kolejowych, wykonania nawierzchni drogowych i uzbrojenia podziemnego oraz roboty czerpalne na akwenie okalającym półwysp wraz z położeniem podwodnego kabla systemu VTMS. W dniu 17 września 2012 r. przekazano wykonawcy plac budowy, a do końca 2012 r. wykonywano roboty palowe. Zaawansowanie rzeczowe projektu wyniosło 10%. Projekt jest dofinansowany w części z Funduszu Spójności w ramach POIiŚ oraz środków własnych Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. Realizacja inwestycji dostosuje nabrzeża do obsługi dużych statków, umożliwi równoczesną obsługę kilku statków, zapewni nowe stanowiska cumownicze, poprawi stan techniczny oraz bezpieczeństwo cumowania i obsługi statków.

b) Przebudowa infrastruktury drogowej w portach Szczecinie i Świnoujściu

Celem inwestycji jest stworzenie sprawnego i bezpiecznego drogowego układu komunikacyjnego na terenach ZMPSiŚ S.A., który będzie w stanie przejąć wzrastający ruch ciężkiego transportu kołowego. W ramach projektu wybudowane zostaną wewnątrz portowe drogi dojazdowe do rejonów i nabrzeży przeładunkowych. Drogi o łącznej długości 8.678,25 m będą wykonane z nawierzchni bitumicznej na wielowarstwowej podbudowie z kruszyw mineralnych, wyposażone w kanalizację wód opadowych i oświetlenie. W 2012 r. wykonywano roboty rozbiórkowe, roboty ziemne, kablówce, kanalizację, wiadukt, przejazd kolejowy oraz konstrukcje nawierzchni jezdni i zjazdów. Do końca 2012 r. zaawansowanie rzeczowe projektu wyniosło 66,18%. Projekt jest dofinansowany w części z Funduszu

Spójności w ramach POIiŚ oraz środków własnych Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

c) Przebudowa infrastruktury kolejowej w portach Szczecinie i Świnoujściu

Inwestycja polega na przebudowie istniejących torów portowych wraz z rozjazdami i przejazdami oraz budowie nowych torów nabrzeżowych na długości 26.796 m. Celem inwestycji jest uzyskanie sprawnego i bezpiecznego kolejowego układu komunikacyjnego na terenach ZMPSiŚ S.A. W 2012 r. wykonywano wszystkie elementy projektu, tj. rozbiórki istniejących torów z rozjazdami, budowę (odtworzenie) nowych torów, budowę kozłów oporowych, budowę nowych rozjazdów. Do końca 2012 r. zaawansowanie rzeczowe projektu wyniosło 58%. Projekt jest dofinansowany w części z Funduszu Spójności w ramach POIiŚ oraz środków własnych Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

d) Rozbudowa infrastruktury portowej w południowej części portu w Świnoujściu

Budowa stanowiska promowego nr 1 w południowej części portu w Świnoujściu na wschodnim brzegu Świny, w południowej części Terminala Promowego obejmuje budowę nowego nabrzeża pozwalającego na cumowanie i obsługę promów typu Ro-PAX, galerii pasażerskiej o zróżnicowanej wysokości z dwiema klatkami schodowymi, rękawa pasażerskiego łączącego galerię z promem, estakadę samochodową z ruchomym pomostem bocznym, ruchomy pomost dziobowo-rufowy, budowę sterowni obsługującej pracę pochylni, rozbudowę infrastruktury drogowej, parkingów, placów manewrowych wraz z instalacjami, uzbrojenie terenu w sieci wodnokanalizacyjne, elektroenergetyczne, teletechniczne i instalacje oświetleniowe, ogrodzenie. W dniu 20 grudnia 2012 r. przekazano wykonawcy plac budowy i rozpoczęto roboty rozbiórkowe. Projekt jest dofinansowany w części z Funduszu Spójności w ramach POIiŚ oraz środków własnych Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

Oprócz ww. projektów ZMPSiŚ S.A. rozpoczął przygotowania do realizacji inwestycji pn.: „Budowa infrastruktury terminali portowych w Szczecinie i Świnoujściu – miejsca postojowe”, w zakres której wchodzi budowa czterech placów postojowych (2 w Szczecinie i 2 w Świnoujściu) oraz miejsc postojowych dla samochodów osobowych przy Budynku Głównym ZMPSiŚ S.A. W 2012 r. w ramach tego zadania wykonano część dokumentacji niezbędnej do ubiegania się o dofinansowanie z UE. Przygotowano m.in. Program funkcjonalno – użytkowy, Studium Wykonalności oraz Raporty o Środowiskowych uwarunkowaniach dla Szczecina i dla Świnoujścia. Złożono również wnioski o wydanie decyzji środowiskowych oraz w dniu 8 grudnia 2012 r. podpisano preumowę z CUPT, dotyczącą dofinansowania projektu w ramach POIiŚ 2007-2013.

Ponadto w ramach realizacji inwestycji „Budowa stanowiska statkowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu” dofinansowanej ze środków unijnych – program European Energy Programme for Recovery (EEPR) - ZMPSiŚ S.A. w 2012 r. wykonano stanowisko statkowe, w tym pomost przeładunkowy, zbiornik retencyjny na awaryjne wycieki, dalby cumownicze i odbojowe, pomosty dojeściowe, odwodnienie pomostu przeładunkowego, podpory estakady pod rurociągi na odcinku morskim, stanowisko ujęcia wody technologicznej i przeciwpożarowej. Zaawansowanie rzeczowe projektu wyniosło 99%.

Przedsięwzięcie realizowane jest w ramach projektu budowy terminalu regazyfikacyjnego LNG w Świnoujściu.

2. Wielkości przeładunków wszystkich grup towarowych.

Porty w Szczecinie i Świnoujściu osiągając w 2012 r. wynik 21 mln 267 tys. ton przeładowały tylko o 87,4 tys. ton mniej niż w roku 2011. Spadek o 0,4% w porównaniu do roku 2011 r. w dalszym ciągu oznacza bardzo dobry wynik. Tak wysoki poziom przeładunków Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. uzyskał ostatni raz 28 lat temu, kiedy wielkość przeładunków wyniosła 22,2 mln ton.

W 2012 r. we wszystkich grupach towarowych, z wyjątkiem węgla, nastąpił wzrost przeładunków. Największy wzrost zanotowano w przeładunkach rudy – 55%, a także w przeładunkach zbóż, gdzie wzrost wyniósł 28,9% oraz w obsłudze towarów z grupy inne masowe – tam wzrost w przeładunkach wyniósł 10,1%. W tej ostatniej grupie towarowej duży udział ma biomasa dla elektrowni.

Bardzo dobry wynik zanotowano także w przeładunkach drobnicy, które pomimo mniejszych obrotów kontenerowych wyniosły 52178,5 TEU, czyli o 5,3% mniej niż w roku 2011. Wysoki poziom przeładunków drobnicy osiągnięty został głównie dzięki drobnicy promowej. Łącznie przeładowano w obu portach prawie 9,5 mln ton drobnicy, czyli więcej niż w 2011 r. o 1,5%.

Spadek zanotowano wyłącznie w przeładunkach węgla – wyniósł on 21,5% w stosunku do roku 2011. Ostatecznie jednak to on zaważył na łącznym wyniku przeładunków, nieznacznie niższym niż ubiegłoroczny.

Powyższe wyniki przeładunków mogły zostać osiągnięte dzięki skutecznie realizowanej strategii, jaką jest dostosowanie do zmieniającej się sytuacji na rynku transportowym.

Tabela nr 1. Zestawienie wielkości przeładunków wszystkich grup towarowych

Lp.	Grupa towarowa	Obroty łącznie z wagą środków transportu, na których przemieszczana jest drobnica w ruchu promowym					
		2011		2012		%	
		grudzień	12 m-cy	grudzień	12 m-cy	5 : 3	6 : 4
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Węgiel	402,9	5 422,1	394,5	4 257,4	97,9	78,5
2	Ruda	93,3	464,9	39,9	720,8	42,8	155,0
3	Inne masowe	393,9	3 670,0	242,1	4 040,4	61,5	110,1
4	Zboże	145,6	1 081,8	146,5	1 394,4	100,6	128,9

5	Drewno	1,6	23,1	3,3	25,2	206,3	109,1
6	Drobnica	750,7	9 290,7	655,7	9 425,5	87,3	101,5
	w tym:						
	drobnica promowa	472,4	6 243,4	437,5	6 451,0	92,6	103,3
7	Ropa i przetwory	115,3	1 401,5	116,9	1 403,0	101,4	100,1
Razem obroty w portach w Szczecinie i w Świnoujściu		1 903,3	21 354,1	1 598,9	21 266,7	84,0	99,6
8	Przeładunki kontenerów TEU (20')	4 378	55 098,0	3 967	52 178,5	90,6	94,7

3. Strategiczne plany rozwoju portów.

Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. działa w oparciu o „Strategię Rozwoju Portów Morskich w Szczecinie i Świnoujściu na lata 2007-2020”, która została przyjęta przez Zarząd Spółki Uchwałą nr 1 z dnia 18 października 2007 r. Ostatnia aktualizacja obowiązującej Strategii przeprowadzona została w czerwcu 2011 r., a jej celem było podkreślenie konieczności modernizacji i pogłębienia toru podejściowego do portu w Świnoujściu dla zachowania konkurencyjności i dalszego rozwoju portów.

Jako misję rozwoju portów morskich przyjęto „dostosowanie portów w Szczecinie i Świnoujściu do wymagań nowoczesnych systemów transportowych w obrocie portowo-morskim i wymagań rynku”. Kluczowym wyzwaniem stojącym przed ZMPSiŚ S.A. jest stworzenie korzystnego klimatu i warunków dla rozwoju portowej działalności usługowej. Inwestycje Zarządu powinny zatem być zbieżne z oczekiwaniami potencjalnych inwestorów. ZMPSiŚ S.A. stara się również zachować właściwe proporcje między budową nowej a utrzymaniem i modernizacją istniejącej infrastruktury, koncentrując się na działaniach w trzech następujących kierunkach:

- poprawa infrastruktury komunikacyjnej w portach Szczecin i Świnoujście warunkującej sprawną i bezpieczną obsługę środków transportu lądowego oraz środków transportu morskiego,
- modernizacja i rozbudowa infrastruktury hydrotechnicznej w celu poprawy bezpieczeństwa cumowania statków o zanurzeniu maksymalnym dla obecnych parametrów toru wodnego – 9,5 m oraz stworzenie możliwości obsługi większych statków po pogłębieniu toru wodnego Świnoujście - Szczecin do 12,5 m po 2015 r.,
- poprawa parametrów toru podejściowego do portu w Świnoujściu. Na obecnym etapie budowy portu zewnętrzne pogłębienie toru podejściowego do głębokości 14,5m, a docelowo do głębokości 17,0 m zapewniającego bezpieczną obsługę większych statków oraz bezpieczną eksploatację przy nowo budowanym nabrzeżu w porcie zewnętrznym w Świnoujściu.

W 2012 r. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. przygotował propozycję inwestycji infrastrukturalnych na przyszłą perspektywę finansową UE, których realizacja zapewni prawidłowe funkcjonowanie portów w Szczecinie i Świnoujściu, wzmocni ich konkurencyjność oraz będzie się wpisywać w przewidywane priorytety inwestycyjne na szczęblu krajowym i Unii Europejskiej.

4. Rozwój usług portowych

Port w Świnoujściu położony nad samym morzem może przyjmować statki o zanurzeniu do 13,2 m. Jednym z głównych elementów portu w Świnoujściu jest największy na polskim wybrzeżu terminal dla suchych ładunków masowych, obsługujący przede wszystkim węgiel, zarówno w eksporcie jak i w imporcie, a także rudę importowaną dla hut polskich, czeskich i słowackich. Tutaj także oferuje swoje usługi nowoczesny terminal promowy obsługujący ruch towarowy i pasażerski do Szwecji. Pięć stanowisk przeznaczonych jest do obsługi promów pasażersko – samochodowych i samochodowo – kolejowych, przy czym terminal promowy w Świnoujściu, jako jedyny w Rzeczypospolitej Polskiej, obsługuje morskie przewozy kolejowe ładunków w relacjach do i ze Szwecji.

Port w Szczecinie obsługuje statki o zanurzeniu do 9,15 m i ma charakter uniwersalny - obsługuje towary zarówno masowe, jak i drobnicowe. Specjalizacją portu są przeładunki wyrobów hutniczych oraz produktów drzewnych oraz ładunków ponadgabarytowych. Coraz większe znaczenie dla portu ma zwiększający się ruch kontenerowy. W ostatnim czasie uruchomiony został nowy terminal kontenerowy na Nabrzeżu Fińskim, co zdecydowanie poprawiło standard obsługi kontenerów w porcie w Szczecinie. Przewidywany jest w związku z tym wzrost przeładunków i pozyskanie nowych połączeń żeglugowych, zarówno w ruchu dowozowym z portów bazowych Hamburga, Bremerhaven i Rotterdamu, jak i w ruchu europejskim. Wśród towarów masowych najczęściej obsługiwany jest węgiel, koks, ruda, nawozy oraz ładunki płynne.

Dzięki firmom obsługującym zarówno elewatory zbożowe, z których największy może pomieścić 73,000 m³ zbóż i pasz, jak i magazyny płaskiego składowania, porty w Szczecinie i Świnoujściu stały się ważnym centrum obsługi towarów rolno-spożywczych w rejonie Bałtyku. Oba porty dają także możliwość składowania towarów w wolnych obszarach celnych, co jest istotne szczególnie dla obsługi ładunków importowanych spoza Unii Europejskiej. Towary takie składowane są wówczas bez ponoszenia cła i wymaganych podatków. Wolny Obszar Celny w Szczecinie jest głównym w Rzeczypospolitej Polskiej i jednym z największych w Europie centrum przeładunku i dystrybucji bloków granitowych, a także ziarna kakaowego oraz aluminium. W świnoujskim wolnym obszarze celnym składowane są przede wszystkim towary mrożone.

W 2012 r. w portach w Szczecinie i Świnoujściu obsłużono ponad 21 mln ton ładunków. Coraz większy udział w przeładunkach mają towary drobnicowe – ponad 40% całości obrotów obu portów. Jest to wynik stałej tendencji uniwersalizacji oferty usługowej portów i zmniejszania się dominacji ładunków masowych, głównie węgla i rudy, a także zmieniającego się rynku i technologii przewozów.

Z racji swojego dogodnego położenia port w Szczecinie wraz ze Świnoujściem koncentruje około 85% całości przewozów tranzytowych suchych ładunków w polskich portach. Od wielu

lat największe znaczenie mają przewozy handlu zagranicznego Republiki Czeskiej, Słowacji i Niemiec. W ofercie żeglugowej obu portów dominują połączenia w relacjach wewnątrz europejskich. Ze Szczecina oferowane są regularne połączenia liniowe do portów w Finlandii, Wielkiej Brytanii i Irlandii. Linia oceaniczna od lat wiedzie ze Szczecina do portów Afryki Zachodniej. Rosnące znaczenie ma także ruch kontenerowy obsługiwany przez porty bazowe w Hamburgu, Bremerhaven i Rotterdamie. Kontenerowe statki dowozowe łączą te porty ze Szczecinem 3-4 razy w tygodniu. Ze Świnoujścia największe znaczenie mają połączenia promowe – 8 razy dziennie do szwedzkich portów w Ystad i Trelleborgu. Świnoujście jest także bazą dla połączeń regularnych do portów Norwegii, a także wschodnich portów Islandii. Wielkim atutem portów w Szczecinie i Świnoujściu są atrakcyjne tereny rozwojowe. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. zachęca inwestorów do lokowania i eksploatacji własnych terminali, a także tworzenia przemysłu przyportowego. Dla zainteresowanych zapewnia infrastrukturę dostępu zarówno od strony wody jak i lądu, a także infrastrukturę techniczną.

5. Ochrona środowiska morskiego

ZMPSiŚ S.A. realizuje działania w zakresie odbioru odpadów ze statków w porcie morskim w Szczecinie i w porcie morskim w Świnoujściu. Jest to zadanie ustawowe realizowane na podstawie ustawy o portach i przystaniach morskich oraz ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków. System odbioru odpadów ze statków jest obligatoryjny i obejmuje wszystkie statki korzystające z nabrzeży zlokalizowanych w granicach portów morskich Szczecin i Świnoujście. W celu realizacji tego zadania ZMPSiŚ S.A. zawarł stosowne umowy z podmiotami dokonującymi odbioru tych odpadów. W portach Szczecin i Świnoujście obowiązują Plany zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń na wodach portowych. Wszelkie działania związane ze zwalczaniem zagrożeń i zanieczyszczeń na terenach i akwenach portowych stanowiących infrastrukturę portową podejmowane są w oparciu o te plany. Wody portowe zgodnie z zawartą umową są oczyszczane z części stałych oraz substancji ropopochodnych.

W 2012 r. prowadzony był monitoring środowiska, w szczególności w zakresie jakości wód basenów portowych w Szczecinie i w Świnoujściu oraz badania oczyszczonych ścieków odprowadzanych do wód powierzchniowych z terenu portów w Szczecinie i Świnoujściu.

6. Działania międzynarodowe

W ramach wdrożenia Międzynarodowej Konwencji w sprawie kontroli i zarządzania wodami balastowymi i osadami ze statków z dnia 13 lutego 2004 r. (*International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments* - Konwencja BWM), ZMPSiŚ S.A. umieścił na swojej stronie internetowej opracowany przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) formularz sprawozdawczy dotyczący wód balastowych do stosowania przez kapitanów, operatorów oraz agentów statków na zasadzie dobrowolności. Dane zbierane na podstawie formularzy posłużą ocenie możliwości wdrożenia oraz ratyfikowania Konwencji BWM.

ZMPSiŚ S.A. brał też udział w konsultacjach i opiniowaniu zapisów dotyczących międzynarodowych wymagań prawnych w zakresie ograniczenia emisji substancji szkodliwych ze statków (obszary specjalnej kontroli tlenków azotu, tlenków siarki, system handlu emisjami), gdzie wyraził swój sprzeciw w odpowiedzi na propozycję włączenia transportu morskiego do ogólnego bilansu UE w zakresie emisji gazów cieplarnianych. Działania zmierzające do redukcji CO₂ na świecie powinny zmierzać do objęcia wszystkich sektorów gospodarki i transportu przyczyniających się do zwiększenia ilości emitowanego CO₂, a także nie powinny wyodrębniać stref nieponoszących kosztów związanych z emisją CO₂, co zaburza zasadę konkurencyjności portów. Zasada „jednakowych warunków działania” powinna być stosowana wewnątrz rynku unijnego, czyli ograniczenia powinny dotyczyć całej Europy oraz muszą być wprowadzane w tym samym czasie.

W 2012 r. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. aktywnie uczestniczył w kluczowych dla regionu programach unijnych - kontynuowano udział w projekcie SoNorA, który zakończył się w połowie roku 2012 oraz kontynuowano udział w projekcie „Studium wykonalności dla stacji tankowania statków paliwem LNG na Bałtyku”.

W związku z faktem, iż Komisja Europejska nie poparła projektu utworzenia „autostrady morskiej Świnoujście-Trelleborg” prace polegające na realizacji tego projektu nie były realizowane. Prowadzono prace z partnerami projektu, głównie z portem Trelleborg, zmierzające do przygotowania się do włączenia ZMPSiŚ S.A. do pracy nad nową aplikacją. W grudniu 2012 r. przyłączono się do portu Trelleborg i jego pracy nad tekstem nowej aplikacji.

IV. Port Kołobrzeg

Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o.o. w 2012 r. realizował następujące inwestycje:

- Przegląd instalacji wodno – kanalizacyjnej w Porcie Handlowym. Zadanie polegało na przeglądzie i inwentaryzacji całej instalacji wodno – kanalizacyjnej na obszarze około 11 h Portu Handlowego będących w użytkowaniu wieczystym przez ZPM Kołobrzeg.
- Wykonanie boksów rybackich z przeznaczaniem na przechowywanie sprzętu rybackiego – wykonanie dwóch wolnostojących, ażurowych boksów trzy stanowiskowych ze wspólnymi ścianami przegrodowymi o wymiarach 7,95 x 3 x 2,5 m i pow. 23,85 m².
- Roboty polegające na wyniesieniu obwodów kablowych 0,4 KV z istniejących stacji transformatorowych wraz z pomiarami do projektowanych szaf kablowo – pomiarowych na terenie Portu Handlowego Kołobrzeg - prace były związane z wymianą wyeksploatowanych dwóch stacji transformatorowych na nowe i przyłączeniem ich do istniejącej sieci elektroenergetycznej.
- Remont Basenu Łodziowego pod potrzeby jednostek rybackich w Porcie Kołobrzeg. Planowana inwestycja polegała na wymianie elementów betonowych i stalowych istniejących nabrzeży, montażu wejściowych drabinek bezpieczeństwa, montażu odbojnic na nabrzeżach, montażu pacholów cumowniczych, malowanie linii bezpieczeństwa na nabrzeżach, wymiana oświetlenia na nabrzeżach wraz z szafkami rozdzielczymi. Niniejsza infrastruktura stanowi zaplecze miejsc postojowych dla jednostek rybackich.

- Wyposażenie Nabrzeża Remontowego w Porcie Rybackim Kołobrzeg - Spółka oddała do dyspozycji armatorów rybackich i ich załóg sprzęt przy użyciu, którego możliwa jest realizacja działania w zakresie konserwacji, naprawy jednostek rybackich i ich wyposażenia, co wpłynie na poprawę warunków obsługi statków rybackich.
- Udostępnienie falochronu wschodniego w Porcie Kołobrzeg - Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg wyposażył Falochron Wschodni w barierki ochronne w trosce o bezpieczeństwo gości, kuracjuszy i mieszkańców miasta spacerujących po udostępnionym falochronie. W ramach zadania dokonano montażu barierek ochronnych na całej długości falochronu, tj. około 500 mb.

Zarząd Portu Morskiego Kołobrzeg Sp. z o.o. jest oficjalnym partnerem projektu pod nazwą *Marriage – Better Marina Management In the Southern Baltic Rim* w ramach Programu Współpracy Transgranicznej Południowy Bałtyk 2007 – 2013. Głównym założeniem projektu jest rozwój portów, przystani i marin leżących wzdłuż Południowego Bałtyku i zniwelowanie różnic pomiędzy marinami na jego wschodniej i zachodniej części.

V. Port Darłowo

Zarząd Portu Morskiego Darłowo w ścisłej współpracy z Miastem Darłowo realizował cele określone w „Strategii Rozwoju Portu Morskiego Darłowo na lata 2007-2015”, wśród których najważniejsze to:

- poprawa zewnętrznego i wewnętrznego systemu komunikacyjnego,
- poprawa stopnia wykorzystania potencjału portu handlowego,
- budowa infrastruktury i zaplecza obsługującego jachty żaglowe i motorowe,
- modernizacja, budowa i przebudowa infrastruktury zaplecza portu rybackiego,
- wprowadzenie kompleksowego systemu ochrony wód portowych.

W 2012 r. realizowano następujące projekty i inwestycje:

- budowa budynku magazynowo-garażowego z zapleczem socjalnym na potrzeby rybaków z portu Darłowo – finansowana z Programu Operacyjnego „RYBY 2007-2013 – Zrównoważony Rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich”; zadanie zakończone.
- zakup sprzętu do likwidacji substancji ropopochodnych w porcie Darłowo. Finansowanie- Darłowska Lokalna Grupa Rybacka w Dorzeczu Wieprzy, Grabowej i Uniesty; zadanie zakończone.
- budowa przystani jachtowej na pomostach pływających w Basenie Rybackim w porcie Darłowo finansowana z Programu Operacyjnego „Innowacyjna Gospodarka 2007-2013” – Inwestycje w produkty turystyczne o znaczeniu ponadregionalnym – kwota 1.254.437,00 zł; zadanie zakończone.
- budowa budynku sanitarno-socjalnego dla rybaków przy Basenie Rybackim w porcie Darłowo finansowana z Programu Operacyjnego „RYBY 2007-2013 – Zrównoważony Rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich”; zadanie zakończone.

- budowa basenu rybackiego wraz z budynkiem techniczno-socjalnym oraz przedłużenie Nabrzeża Słupskiego w Darłowie finansowana z Programu Operacyjnego „RYBY 2007-2013 – Zrównoważony Rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich”; zadanie w trakcie realizacji.
- budowa drogi (ul. Nadmorskiej) wraz z odwodnieniem i oświetleniem oraz budowa parkingu usytuowanych na terenie portu w Darłowie finansowana z Programu Operacyjnego „RYBY 2007-2013 – Zrównoważony Rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich”; zadanie w trakcie realizacji.
- przebudowa Nabrzeża Skarpowego i Parkowego w porcie Darłowo finansowana z Programu Operacyjnego „RYBY 2007-2013 – Zrównoważony Rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich”; zadanie w trakcie realizacji.

W 2012 r. w porcie Darłowo przeładowano łącznie 190 150,00 ton towarów masowych: kruszywo, wapno, dolomit, pszenica, drewno, co stanowi wzrost ilości przeładunków o 160% w stosunku do roku 2011.

W 2012 r. w porcie Darłowo prowadziły działalność gospodarczą następujące podmioty:

Lp.	Rodzaj usług	Podmiot
1	Usługi agencyjne, załadunki i rozładunki statków	Morska Agencja Gdynia Sp. z o.o., Hanza Sp. z o.o.
2	Przetwórstwo ryb, export/import ryb	Port Fish Sp. z o.o., Pirs Sp. z o.o., Z i T Kałużni s.c., Fish-Pol
3	Produkcja i naprawa sieci rybackich	Baltic Net Sp. z o.o.
4	Remonty jednostek pływających	Stocznia M&W Darłowo, Barkas
5	Zaopatrzenie jednostek w paliwo	Oktan-Energy
6	Odbiór wód zaolejonych	P.H.U. Szczepanik
7	Wytwarzanie lodu	Solo-Mar

W ramach działań związanych z ochroną środowiska morskiego Zarząd Portu Morskiego Darłowo zakupił mobilną zapórę przeciwrozlewową, zapórę sorpcyjną oraz pompę zanurzeniową i zestaw sorbentów do likwidacji substancji ropopochodnych, przeprowadził z Powiatową Komendą Straży Pożarnej ćwiczenia mające na celu doskonalenie posługiwania się w/w sprzętem, podpisał umowę z Powiatową Komendą Straży Pożarnej określającą zasady współpracy oraz wykorzystania sprzętu w przypadku wystąpienia rozlewów substancji szkodliwych dla środowiska na wodach portowych, a także dokonał uaktualnienia „Planu zwalczania zagrożeń i zanieczyszczeń dla wód portowych w Porcie Morskim Darłowo”.

VI. Port Police

W ramach realizowanych projektów i inwestycji w porcie trzeba wymienić projekt pn. rozbudowa terminalu morskiego - poprawa dostępu do terminalu od strony lądu oraz budowa nabrzeży. W 2007 r. wykonano koncepcję, studium wykonalności obejmujące opis techniczny, instytucjonalny i finansowy przedsięwzięcia oraz raport oddziaływania na

środowisko. Następnie w 2009 r. przystąpiono do wykonania dokumentacji projektowej oraz wykonawczej całego przedsięwzięcia. Jednocześnie Zarząd ZMPP Sp. z o.o. podjął działania do uzyskania gruntów niezbędnych do realizacji inwestycji. Po uzyskaniu niezbędnej w procesie inwestycyjnym dokumentacji (decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, decyzji środowiskowej, raporcie oddziaływania na środowisko – aktualizacji) Zarząd Morskiego Portu Police Sp. z o.o. uzyskał w 2011 r. stosowne pozwolenia na budowę. W dniu 19 listopada 2012 r. rozpoczęto roboty budowlane. Wykonano fragment drogi do Portu jako połączenia nowobudowanego ronda na drodze wojewódzkiej nr 114 (przebudowa drogi wojewódzkiej nr 114 na odcinku Trzebież – Police realizowana jest przez Województwo Zachodniopomorskie) z istniejącą starą drogą do Portu.

Całość omawianego projektu inwestycyjnego zakłada m.in.:

- budowę nabrzeża uniwersalnego o długości 230 m na północ od istniejącego terminalu morskiego w celu zapewnienia dostępu do Portu dla statków pełnomorskich, w efekcie czego nastąpi rozszerzenie oferty usługowej Portu, zwiększenie przeładunków oraz dzierżawy na terenach inwestycyjnych; planowane maksymalne zanurzenie 10,5 m po wykonaniu robót czerpalnych w torze wodnym Świnoujście – Szczecin,
- wybudowanie jednojezdniowej dwukierunkowej drogi o szerokości 7 m, o długości 1572,39 m wraz z ciągiem pieszo rowerowym łączącej Terminal Morski z ul. Jasienicką (droga wojewódzka nr 114 na odcinku Trzebież – Police) w formie ronda w celu usprawnienia komunikacji, w efekcie czego nastąpi poprawa dostępu do istniejącego portu oraz terenów inwestycyjnych,
- budowę dróg wewnętrznych północ-południe o długości 2579,39 m (dróg technologicznych) w celu umożliwienia komunikacji wewnątrz portu pomiędzy nabrzeżami, w efekcie czego nastąpi poprawa dostępności poszczególnych nabrzeży na terenie Portu, a także terenów inwestycyjnych przeznaczonych pod elektrownię lub inne przedsięwzięcia,
- budowę torów kolejowych wraz z bocznicami o długości 5,93 km, łączących nabrzeża z węzłem kolejowym Police - Chemia w celu umożliwienia bezpośredniego przeładunku towarów ze statku do wagonów kolejowych, w efekcie czego nastąpi poprawa dostępu do Portu od strony lądu.

Data zakończenia inwestycji jest planowana na 2020 r.

Ponadto Zarząd realizuje inwestycję pn. rozbudowa terminalu barkowego - poszerzenie toru dojeżdżowego i budowa nabrzeży. W 2007 r. wykonano koncepcję, studium wykonalności obejmujące opis techniczny, instytucjonalny i finansowy przedsięwzięcia oraz raport oddziaływania na środowisko. Zakres rzeczowy projektu obejmuje wykonanie robót czerpalnych, budowę wału przeciwpowodziowego, dalb wejściowych oraz drogi dojazdowej. W 2012 r. nie podjęto żadnych działań.

W ramach budowy pola refulacyjnego na terenie Portu Morskiego w Policach w 2008 r. wykonano studium wykonalności, koncepcję oraz opis stanu przyrody. Inwestycja ma na celu

uzdatnienie terenu pod przyszłe inwestycje i spełniać będzie dwie funkcje: przede wszystkim służyć będzie do magazynowania urobku, a ponadto pełnić będzie funkcję odstojnika wody porefulacyjnej. Jest to teren o łącznej powierzchni około 31 ha. Inwestycja docelowo polegać będzie na budowie czterech kwater dla składowania niezanieczyszczonego urobku - piasku i obejmować będzie budowę rowów opaskowych, wałów, grobli - kierownic umożliwiających odsączenie drobin piasku i części organicznych oraz podpór pod rurociąg refulacyjny. W 2012 r. nie podjęto żadnych działań.

Tabela nr 1. Wielkość przeładunków wszystkich grup towarowych (w tonach)

KCL (sól potasowa)	329 977,900
Amoniak	48 967,233
Siarczan	21 174,798
Kwas siarkowy	0,000
Wodorotlenek	12 291,200
Fosforyty	904 944,500
Nawozy/mocznik	409 730,879
Ilmenit	81 582,600
Worki	0,000
Blacha/konstrukcje	4 537,600
Koksik/węgiel	11 697,400
RAZEM:	1 824 904,110

Plany rozwojowe Zarządu Morskiego Portu Police Sp. z o.o. obejmują realizację najważniejszych inwestycji, takich jak rozbudowa terminalu morskiego - poprawa dostępu do terminalu od strony lądu oraz budowa nabrzeży, rozbudowa terminalu barkowego - poszerzenie toru dojściowego i budowa nabrzeży, a także budowa pola refulacyjnego.

Planowane przedsięwzięcia mają na względzie realizację trzech podstawowych celów:

- poprawę konkurencyjności portu w Policach poprzez rozszerzenie oferty przeładunkowej, głównie o ładunki drobnicowe,
- zwiększenie znaczenia portu w Policach wyposażając go w rozbudowaną infrastrukturę drogową, kolejową oraz techniczną,
- zwiększenie roli portu w Policach poprzez ułatwienia dla potencjalnych inwestorów związanych z wybudowaniem infrastruktury dostępowej do portu od strony lądu i wody, której dziś port nie posiada i jest to z pewnością najpoważniejsze ograniczenie jego rozwoju.

Korzyści wynikające z realizacji planowanych inwestycji w porcie w Policach:

- zwiększenie możliwości przeładunkowych portu,
- zwiększenie przepustowości układu drogowego i kolejowego oraz uporządkowanie układu komunikacyjnego na obszarze portu,
- zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, kolejowego oraz przepływów ładunków na terenie portu w Policach oraz w jego otoczeniu,
- ułatwienie, a w niektórych przypadkach umożliwienie dalszego inwestowania na obszarze portu w Policach poprzez rozbudowę usług logistycznych i budowę nowych nabrzeży, rozwoju usług portowych,
- zwiększenie liczby miejsc pracy oraz nowych usług związanych z transportem morskim i lądowym.

Działalność jednostek naukowych realizujących działania na rzecz polityki morskiej w 2012 r.

Według obowiązujących ustaw przywoływane w raporcie jednostki naukowe realizujące działania na rzecz polityki morskiej RP należy sklasyfikować jako:

- a) instytuty naukowe Polskiej Akademii Nauk – art. 42 ustawy z dnia 30 kwietnia 2010 r. o Polskiej Akademii Nauk (Dz. U. Nr 96, poz. 619 oraz z 2011 r. Nr 84, poz. 455) – Instytut Oceanologii Polskiej Akademii Nauk w Sopocie;
- b) instytuty badawcze – art. 1 ust. 1 ustawy z dnia 30 kwietnia 2010 r. o instytutach badawczych (Dz. U. Nr 96, poz. 618 oraz z 2011 r. Nr 112, poz. 654 i Nr 185, poz. 1092) – Instytut Morski w Gdańsku, Morski Instytut Rybacki w Gdyni;
- c) pozostałe jednostki naukowe, o których mowa w art. 2 pkt 9 lit. f ustawy z dnia 30 kwietnia 2010 r. o zasadach finansowania nauki (Dz. U. Nr 96, poz. 615 oraz z 2011 r. Nr 84, poz. 455 i Nr 185, poz. 1092).

1. Instytut Oceanologii Polskiej Akademii Nauk w Sopocie

W 2012 r. Instytut Oceanologii PAN w Sopocie zgodnie ze swoją misją i strategicznymi kierunkami działalności prowadził badania podstawowe środowiska morskiego, w szczególności na temat zjawisk i procesów w nim zachodzących. Tematyka badawcza dotyczyła roli oceanu w kształtowaniu klimatu i skutków zmian klimatu w morzach europejskich, zmienności naturalnej i antropogenicznej środowiska Morza Bałtyckiego, współczesnych zmian ekosystemów u brzegów mórz szelfowych oraz genetycznych i fizjologicznych mechanizmów funkcjonowania organizmów morskich, w tym zastosowania osiągnięć biotechnologii morskiej.

Instytut Oceanologii prowadził badania naukowe na Bałtyku oraz w obszarze Arktyki Europejskiej. Instytut jest właścicielem i armatorem statku „Oceania”, z pokładu którego prowadzone są prace badawcze na Bałtyku i Północnym Atlantyku. Jest to jedyny polski statek badawczy przystosowany do prowadzenia badań oceanograficznych w zakresie fizyki, chemii, ekologii i biologii morza na wszystkich akwenach. W 2012 r. odbyło się 20 rejsów naukowo-badawczych. Statek przebywał w morzu 263 dni, w tym w dwumiesięcznym rejsie na Spitsbergen AREX'2012 w dniach 12 czerwca - 23 sierpnia 2012 r. Był to już dwudziesty szósty rejs statku w rejony arktyczne. Pozyskiwane w sposób ciągły dane z rejsów stanowią unikalną bazę informacji do badań naukowych, w tym również we współpracy z innymi instytucjami polskimi i zagranicznymi.

W ramach działalności statutowej w 2012 r. zrealizowano 66 zadań badawczych skupionych w 17 tematach statutowych.

W 2012 r. Instytut kontynuował realizację kilkunastu projektów własnych i promotorskich Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego oraz realizację projektów wyłonionych

w konkursach Narodowego Centrum Nauki, których tematyka była związana z badaniami Morza Bałtyckiego i mórz nordyckich. Ponadto Instytut aktywnie uczestniczył w realizacji projektów międzynarodowych finansowanych ze środków Unii Europejskiej: 7 Programu Ramowego, Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Europejskiej Współpracy Terytorialnej i innych spoza Unii Europejskiej – norweskich, amerykańskich i kanadyjskich (razem około 93 projekty).

W 2012 r. zakończono jeden z projektów realizowanych w ramach Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka i koordynowanych przez Instytut Oceanologii PAN: „Zintegrowany System Przetwarzania Danych Oceanograficznych” (ZSPDO), celem którego jest zbudowanie systemu umożliwiającego bezpieczne i wygodne archiwizowanie danych oceanograficznych pozyskiwanych podczas badań naukowych prowadzonych przez IO PAN. W ramach ZSPDO uruchomiono i udostępniono usługi składowania danych oceanograficznych zapewniające bezpieczeństwo poprzez replikację zasobów systemu w zapasowym centrum danych zlokalizowanym w CI TASK. Uruchomiono również usługi w zakresie obliczeń numerycznych z wykorzystaniem platformy GP GPU, usługi w zakresie wideokonferencji ułatwiające pracę zdalną w ramach zespołów badawczych i zapewniającą wsparcie dla użytkowników systemu w odległych lokalizacjach oraz platformę e-learningową. Zasoby informacyjne systemu oraz pozostałe usługi są udostępniane społeczności naukowej jako wsparcie prowadzonych badań naukowych. ZSPDO umożliwi utworzenie w przyszłości polskiego Narodowego Komitetu Danych Oceanograficznych (*National Oceanographic Data Committee* - NODC).

W połowie realizacji badań jest drugi projekt pn. „Satelitarna Kontrola Środowiska Morza Bałtyckiego” (SatBałtyk), którego celem jest przygotowanie i uruchomienie bazy technicznej oraz praktycznych procedur operacyjnych umożliwiających sprawne rutynowe określanie stanów środowiska Bałtyku. W skład Konsorcjum realizującego projekt wchodzi: Instytut Oceanologii PAN (koordynator), Uniwersytet Gdański, Akademia Pomorska w Słupsku i Uniwersytet Szczeciński.

Obydwa wyżej wymienione projekty realizowane w ramach Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka otrzymały wyróżnienia w IV edycji nagrodę Kryształ Przetargów Publicznych 2012, w Kategorii V – „Realizacja zadań związanych z e-administracją lub przeciwdziałaniem wykluczeniu cyfrowemu” za Opracowanie i wdrożenie Zintegrowanego Systemu Przetwarzania Danych Oceanograficznych, a w VI edycji programu Jakość Roku IO PAN otrzymał tytuł Jakość Roku 2011 w kategorii projekt badawczy za projekt „SatBałtyk - Satelitarna kontrola środowiska Morza Bałtyckiego”.

W 2012 r. dwaj doktoranci IO PAN zostali laureatami nagrody stypendialnej InnoDoktorant.

Prace prowadzone przez jednego z laureatów dotyczą oszacowania ilości wydostającego się z dna morskiego gazu cieplarnianego – metanu. Dzięki metodom akustycznym będzie można stworzyć mapy występowania w Bałtyku metanu oraz osadów nasyconym gazem. Toksyczny gaz o nieprzyjemnym zapachu to problem turystyki, a osady gazonośne stanowią zagrożenie dla konstrukcji morskich.

Rok 2012 to ostatni już etap realizacji projektu „Mokradła (nieużytki), glony i biogaz – przeciwdziałanie eutrofizacji południowego Bałtyku” (WAB – *Wetlands, Algae and Biogas – a Southern Baltic Sea Eutrophication Counteract Project*) finansowanego w ramach Programu Europejskiej Współpracy Terytorialnej 2007-2013. Jednym z głównych zadań Instytutu Oceanologii PAN w ramach projektu było zainstalowanie stacji monitorującej eutrofizację (*in situ*) w Sopocie. Na sopockim moło została zainstalowana aparatura pomiarowa, złożona z wieloparametrowej sondy i stacji meteorologicznej. Sonda rejestruje właściwości wody morskiej: zasolenie, temperaturę, pH, potencjał utleniający mętność, stężenie rozpuszczonego tlenu, chlorofilu i fikocyjanin, a stacja meteorologiczna pomiary temperatury powietrza, ciśnienia, wilgotności względnej, opadów atmosferycznych, nasłonecznienia, prędkości i kierunku wiatru. Pomiary zarówno parametrów wody morskiej, jak i powietrza są wykonywane co 3 sekundy. Wszystkie dane są rejestrowane w czasie rzeczywistym przez komputer i przekazywane do Instytutu, gdzie są rejestrowane i przetwarzane. Zestawienie wyników pomiarów uzyskanych ze stacji monitorującej z codziennymi obserwacjami wody morskiej i plaży w Sopocie umożliwia rozpoznanie czynników warunkujących zakwity cyjanobakterii i rozwój makroglonów. Projekt opracował koncepcje ponownego użycia pierwiastków odżywczych i walki z eutrofizacją. Finalny raport z wyników badań projektu będzie gotowy w 2013 r.

Rok 2012 to drugi rok realizacji Programu Współpracy Transgranicznej Morza Bałtyckiego *Chemical Munitions Search & Assessment* (CHEMSEA). Instytut Oceanologii PAN jest inicjatorem i koordynatorem tego projektu realizowanego we współpracy z 11 międzynarodowymi partnerami. Projekt angażuje instytucje z Rzeczypospolitej Polskiej (Instytut Oceanologii PAN, Akademia Marynarki Wojennej, Wojskowa Akademia Techniczna), Szwecji (Szwedzka Agencja Obrony, Szwedzka Administracja Morska, Uniwersytet UMEA), Finlandii (Fiński Instytut Ochrony Środowiska, Fińska Agencja Weryfikacji Przestrzegania Konwencji o Broni Chemicznej) i Niemiec (Wolfgang von Thunen Institut, Alfred Wegener Institut). Instytucje litewskie w projekcie reprezentuje Litewska Agencja Ochrony Środowiska. Projekt CHEMSEA ma na celu oszacowanie zagrożenia ze strony broni chemicznej spoczywającej na dnie Bałtyku. Badania w ramach projektu CHEMSEA mają na celu zlokalizowanie amunicji chemicznej w rejonie Głębi Gdańskiej i Gotlandzkiej, określenie stężenia bojowych środków trujących i produktów ich degradacji w osadach dennych otaczających składowiska, a także oszacowanie ryzyka związanego z przypadkowym lub naturalnym uwolnieniem tych substancji do toni wodnej. Produktem projektu będą mapy rejonów skażonych, model pozwalający na oszacowanie rozprzestrzeniania się skażenia w przypadku naruszenia spoczywających na dnie pojemników lub skażonych osadów dennych oraz kompleksowa ocena ryzyka związanego z zalegającą na dnie Bałtyku bronią chemiczną. Użytkownikami rezultatów projektu będą urzędy morskie krajów nadbałtyckich, inspektoraty ochrony środowiska tych krajów, a także administracja lokalna obszarów nadmorskich oraz Komisja Helsińska HELCOM.

W kwietniu 2012 r. do Instytutu zostało przeniesione z Paryża biuro międzynarodowego projektu *The International Ocean Carbon Coordination Project* (IOCCP). Zadaniem biura jest przede wszystkim promowanie badań nad obiegiem węgla oraz ścisła koordynacja

działalności badawczej w zakresie obiegu węgla w oceanie z innymi programami zajmującymi się obserwacjami oceanicznymi, takimi jak np.: *Global Ocean Observing System*, *Data Buoy Coordination Panel*, Argo, OceanSITES i inne, jak również ścisła koordynacja z programami zajmującymi się obiegiem węgla na lądzie i w atmosferze w celu zwiększenia efektywności technologicznej i ekonomicznej prowadzonych badań.

Pracownicy Instytutu Oceanologii PAN aktywnie uczestniczą w działalności wielu międzynarodowych organizacji naukowych, z których najważniejsze to:

- Międzynarodowa Rada Badań Morza International Council for the Exploration of the Sea (ICES),
- Rada Morska Europejskiej Fundacji Nauki European Science Foundation (ESF) Marine Board,
- EurOcean – European Centre for Marine Information, (Komitet Sterujący),
- Bałtycki System Obserwacji Oceanograficznych Baltic Oceanographic Observation System (BOOS),
- Globalny System Obserwacji Oceanograficznych pod auspicjami Międzyrządowej Komisji Oceanograficznej (IOC) IOC/Global Ocean Observing System (IOC/GOOS),
- Europejski Globalny System Obserwacji Oceanograficznych European Global Observing System (EuroGOOS).

Instytut Oceanologii PAN jest partnerem w sieci Euro Argo. Jest to europejska część globalnej sieci obserwacji *in situ*, bazująca na autonomicznych sondach pływających w wodach światowego oceanu. Celem projektu Argo jest zwiększenie liczby pływaków do liczby około 3 000. Pomiary wykonywane przy użyciu Argo, to przede wszystkim pomiary STD. Dane transmitowane są w czasie rzeczywistym przez satelity do centrum z bazami danych, gdzie są przetwarzane i przygotowywane do wykorzystania ich przez oceanologów. Projekt został wpisany na Polską Mapę Drogową Infrastruktury Badawczej.

W 2012 r. tematem przewodnim X Dorocznej Konferencji Naukowej w Instytucie Oceanologii PAN w Sopocie były badania w rejonie Arktyki Europejskiej, gdzie od 1987 r. Instytut prowadzi badania z pokładu statku badawczego s/y „Oceania”. Konferencja zaprezentowała aktualny dorobek Instytutu w zakresie badań naukowych prowadzonych w rejonie Arktyki Europejskiej. Przedstawione zostały główne rezultaty projektów: polsko-norweskich (interdyscyplinarnego ALKEKONGE, klimatycznego AWAKE), 10 projektu amerykańskiego (*Census of Marine Life*), 7 Programu Ramowego UE (*Arctic Tipping Points-ATP*) oraz zadań statutowych Instytutu. Najważniejszym powodem współczesnego zainteresowania Arktyką jest jej rola w kształtowaniu klimatu północnej półkuli. Inny powód zainteresowania to chęć eksploatacji zasobów mineralnych (gaz, ropa naftowa) i żywych (skorupiaki, ryby, ssaki). Najważniejsza jest jednak potrzeba pogłębienia wiedzy, ponieważ ogromny, niezamieszkany i trudno dostępny obszar Arktyki jest wciąż bardzo słabo poznany.

W październiku 2012 r. w IO PAN odbyły się Międzynarodowe Warsztaty Naukowe ART-APECS *Overcoming challenges of observation to model integration in marine ecosystem response to sea ice transitions*. Głównym celem warsztatów było przeprowadzenie serii

spotkań szkoleniowych skierowanych do młodych naukowców, a następnie stworzenie grup dyskusyjnych składających się z wybitnych światowych ekspertów prowadzących badania w Arktyce, młodych naukowców u progu kariery naukowej i wspólne przedyskutowanie kluczowych i najbardziej aktualnych problemów badawczych w badaniach morza. Dodatkowo odbyła się seria wykładów plenarnych wygłoszona przez zaproszonych wybitnych specjalistów oraz sesja posterowa, jak również dyskusja dotycząca sposobów rozpowszechniania wiedzy oraz tzw. outreach'u. W spotkaniu wzięło udział 65 osób reprezentujących różne dziedziny badań arktycznych z 13 państw, w tym Rosji, USA, Kanady i Europy.

W drugim roku działalności Konsorcjum MORCEKO (Morskie Centrum Eko-energetyki i Eko-systemu), którego partnerami są: Instytut Maszyn Przepływowych PAN (koordynator), Politechnika Gdańska, Instytut Morski, Centrum Techniki Okrętowej S.A., a także Pomorska Strefa Ekonomiczna Sp. z o.o. wraz z Gdańskim Parkiem Naukowo-Technologicznym) uzyskało dofinansowanie w konkursie Programu Badań Stosowanych i będzie realizować projekt AQUILO koordynowany przez CTO S.A., który ma na celu stworzenie bazy wiedzy, na podstawie której inwestor będzie mógł podjąć decyzje co do najlepszego typu konstrukcji wsporczej morskiej farmy wiatrowej dla konkretnej lokalizacji na polskich obszarach morskich.

W dniu 24 kwietnia 2012 r. Instytut przystąpił do Konsorcjum PolMar („Polskie Centrum Nauki i Technologii Morskiej”). Konsorcjum tworzą polskie jednostki naukowe i badawcze: Instytut Oceanologii Polskiej Akademii Nauk, Morski Instytut Rybacki, Państwowy Instytut Badawczy, Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej Państwowy Instytut Badawczy, Państwowy Instytut Geologiczny – Państwowy Instytut Badawczy oraz Instytut Morski. W 2012 r. Konsorcjum działało pod przewodnictwem dyrektora IO PAN. Celem powołania konsorcjum jest konsolidacja i wzmocnienie potencjału badawczego, naukowego oraz organizacyjnego i finansowego Członków dla prowadzenia dużych projektów naukowych oraz zadań badawczych w zakresie ich działań statutowych w obszarze badań morza, eksploracji i eksploatacji zasobów morza, ochrony i zrównoważonego rozwoju środowiska morskiego oraz popularyzacji wiedzy o morzu - ze szczególnym uwzględnieniem Morza Bałtyckiego, a także osiągnięcie przez Strony Konsorcjum światowego poziomu w tych obszarach działalności. W szczególności konsorcjum zamierza prowadzić wspólne projekty naukowe i badawcze, z wykorzystaniem doświadczenia członków Konsorcjum, wykorzystywać posiadane platformy badawcze (stacje terenowe, statki badawcze), prowadzić współpracę w zakresie pozyskiwania i wykonania grantów międzynarodowych i grantów krajowych (szczególnie z Narodowego Centrum Nauki i Narodowego Centrum Badań i Rozwoju) oraz w zakresie pozyskiwania funduszy europejskich na realizację projektów naukowych i badawczych w obszarze działania Konsorcjum. Planowana jest również współpraca i wspólne przedsięwzięcia w zakresie popularyzacji wiedzy o morzu, wspólne działania w celu wykorzystania wyników badań naukowych i prac rozwojowych dla potrzeb gospodarki, jak również współpraca w zakresie wdrażania wyników badań naukowych i prac rozwojowych.

Przy Instytucie Oceanologii PAN w Sopocie działa dzienne Studium Doktoranckie z dziedziny nauk o Ziemi w zakresie oceanologii. Studium kształci wysoko wykwalifikowaną kadrę naukową w dziedzinie nauk o Ziemi w zakresie oceanologii. Studium Doktoranckie umożliwia uczestnikom przygotowanie rozprawy doktorskiej przy wykorzystaniu zaplecza naukowego Instytutu, ułatwia uzupełnienie wiedzy niezbędnej do uzyskania stopnia doktora i stwarza warunki do przeprowadzenia przewodu doktorskiego. Program Studium obejmuje seminaria doktorskie i zajęcia laboratoryjne lub terenowe stanowiące podstawę przygotowywanej rozprawy doktorskiej. W 2012 r. na pierwszy rok studiów przyjęto 7 osób, ogólna liczba studiujących wynosi obecnie 36 doktorantów.

Instytut Oceanologii posiada uprawnienia do nadawania stopni naukowych: doktora i doktora habilitowanego w dziedzinie nauk o Ziemi w zakresie oceanologii. W 2012 r. nadano jednej osobie stopień doktora habilitowanego, czterem osobom stopień doktora oraz dodatkowo jedna osoba z IO PAN uzyskała stopień doktora na Wydziale Elektroniki, Telekomunikacji i Informatyki Politechniki Gdańskiej.

2. Instytut Morski w Gdańsku

W 2012 r. Instytut Morski w Gdańsku uczestniczył w realizacji polityki morskiej państwa poprzez zaangażowanie w liczne programy badawcze Unii Europejskiej (m.in. *Baltic Sea Region Programme 2007-2013*, *Central European Programme*, 7 Program Ramowy), udział w krajowych projektach badawczych, a także poprzez współpracę krajową i międzynarodową (w tym organizację i uczestnictwo w seminariach i konferencjach).

W 2012 r. Instytut kontynuował badania naukowe i prace rozwojowe związane głównie z akwenami morskimi i strefą brzegową. Uczestniczył w wielu projektach krajowych i międzynarodowych, związanych ściśle ze środowiskiem morskim, dotyczących przede wszystkim planowania przestrzennego, korytarzy transportowych oraz wsparcia rozwoju ekonomicznego wykorzystania przestrzeni morskiej. Badania, ekspertyzy, projekty i pomiary prowadzone były przede wszystkim dla instytucji naukowych, instytucji związanych z administracją morską i dla przedsiębiorstw operujących na rynku offshore.

Do realizacji wielu zadań związanych z badaniami środowiska morskiego Instytut Morski w Gdańsku wykorzystuje wysokospecjalistyczny statek badawczy r/v IMOR. W 2012 r. prowadzono badania hydrograficzne, hydrometeorologiczne, magnetometryczne, geofizyczne oraz biologiczne zarówno na Bałtyku, jak i na Morzu Północnym. Statek został w 2012 r. wyposażony w dodatkowe, nowoczesne urządzenia badawcze (m.in. echosonda parametryczna SES, zmodernizowany profilomierz osadów, sonar wysokoczęstotliwościowy, system do przetwarzania danych sonarowych), które zwiększyły możliwości pomiarowe jednostki.

W 2012 r. wdrożono do pracy dwie pławy hydrologiczne monitorujące warunki hydrometeorologiczne na północ i północny wschód od Ławicy Słupskiej. Pławy monitorują i w trybie on-line przesyłają do Instytutu około 40 parametrów dotyczących prądów, wiatru, temperatury, zasolenia wody, jej przezroczystości, oświetlenia, falowania i innych.

W 2012 r. Instytut brał udział w 18 projektach międzynarodowych, które dotyczyły zintegrowanego systemu transportowego w regionie Morza Bałtyckiego, planowania przestrzennego na Bałtyku, morskiej energetyki wiatrowej, oceny ryzyka rozlewów olejowych lub innych substancji niebezpiecznych na Bałtyku, zrównoważonej gospodarki zanieczyszczonymi osadami.

W 2012 r. rozpoczęto realizację 5 nowych projektów międzynarodowych.

Współpraca naukowa z partnerami z Obwodu Kaliningradzkiego zaowocowała projektem *Opportunities and Benefits of Joint Use of the Vistula Lagoon (VILA)*, w ramach Programu Lithuania-Poland-Russia Cross-Border Cooperation Programme 2007-2013. Głównym celem projektu, w którym udział biorą partnerzy z Rzeczypospolitej Polskiej i Rosji jest wzmocnienie współpracy gospodarczo-społecznej w regionie poprzez zbadanie wszystkich możliwości współpracy w zakresie pełnego wykorzystania istniejących kanałów żeglugowych i terenów przybrzeżnych Zalewu Wiślanego oraz udostępnienie beneficjentom projektu informacji dotyczących potencjalnych sposobów wspólnego działania.

Instytut Morski w Gdańsku jako partner wiodący rozpoczął w 2012 r. prace w projekcie *Multi-level Governance in Maritime Spatial Planning through the Baltic Sea Region (PartiSEAplate)*. Głównym celem projektu jest wypracowanie wspólnego podejścia do zagadnień morskich, których wymiar przestrzenny przekracza granice państw (takich jak ochrona przyrody, trasy żeglugowe, morskie sieci energetyczne) i jednocześnie stworzenie koncepcji ram instytucjonalnych dla planowania przestrzennego obszarów morskich oraz modelu zarządzania, wspomagającego podejmowanie decyzji na poziomie ministerialnym. Projekt przyczyni się do osiągnięcia założonych celów Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego (działanie horyzontalne dot. PPOM w SUERMB) i Zintegrowanej Polityki Morskiej UE.

Dwa kolejne nowe projekty związane są z Morską Energetyką Wiatrową (MEW), mającą ogromny potencjał jako odnawialne źródło energii. W ramach 7 programu Ramowego UE kontynuację uzyskał projekt dotyczący systemu powszechnego dostępu do danych środowiskowych (do 2012 roku: MYOCEAN - *Development and pre-operational validation of upgraded GMES Marine Core Services and capabilities*, a od 2012 r. MYOCEAN2 – *Prototype Operational Continuity for the GMES Ocean Monitoring and Forecasting Service*), natomiast w ramach programu Interreg IVC rozpoczęły się prace w projekcie *Policy and Public-Private Partnerships for Offshore Wind Energy (4POWER)*. Celem tego projektu jest przygotowanie przybrzeżnych regionów należących do UE na rozwój morskich energii wiatrowych poprzez wymianę doświadczeń i najlepszych praktyk przy wsparciu instrumentów politycznych MEW oraz skutecznego wdrażania, co przyczynić się ma do szybszego przejścia na odnawialne źródła energii i wsparcia programu redukcji CO₂ na terenie UE.

Od 2012 r. Instytut Morski w Gdańsku uczestniczy również w programie South Baltic Programme. Rozpoczęto realizację projektu *Labour Market Dynamics and Attractive Business Environments in the South Baltic Region (SB PROFESSIONALS)*, który ma na celu

m.in. integrację wszystkich uczestników rynku pracy w obrębie obszaru Południowego Bałtyku i zainicjowanie działań transgranicznych na rzecz informacji i promocji zatrudnienia.

W ramach projektów krajowych wyłonionych w konkursach najbardziej związany z polityką morską jest projekt „Zintegrowana platforma informacji o środowisku południowego Bałtyku” (BalticBottomBase), realizowany w ramach Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka (POIG). W 2012 r. została podpisana umowa z Narodowym Centrum Badań i Rozwoju na realizację ww. projektu, którego zakończenie planowane jest w 2014 r. Projekt ma na celu stworzenie bazy informacyjnej o środowisku Południowego Bałtyku na podstawie badań i pomiarów zbieranych oraz przetworzonych przez wiele lat działania Instytutu Morskiego w Gdańsku. BalticBottomBase stanowić będzie niezbędną bazę cyfrowych zasobów danych dla celów naukowo-badawczych, dotyczących ważnych aspektów środowiskowych: planowania przestrzennego na morzu i siedlisk morskich, a także dla celów gospodarczych i edukacyjnych. W 2012 r. Instytut brał udział również w innym projekcie POIG w ramach współpracy z Instytutem Oceanologii PAN, który dotyczył zintegrowanego systemu przetwarzania danych oceanograficznych.

Aktywność Instytutu Morskiego z punktu widzenia realizacji polityki morskiej to również udział przedstawicieli Instytutu w wielu konferencjach, seminariach, wystawach i naradach roboczych, na których zabierali oni głos jako eksperci i prelegenci w sprawach dotyczących m.in. morskiego planowania przestrzennego, transportu multimodalnego, portów morskich, ochrony środowiska oraz bezpieczeństwa morskiego i energetycznego.

W kwietniu 2012 r. Instytut Morski w Gdańsku przystąpił do konsorcjum naukowego „Polskie Centrum Nauki i Technologii Morskiej (PolMar)”, którego partnerami są Instytut Oceanologii PAN, Morski Instytut Rybacki – PIB, Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej – PIB oraz Państwowy Instytut Geologiczny – PIB. Celem powołanego Konsorcjum jest konsolidacja i wzmocnienie potencjału badawczego, naukowego oraz organizacyjnego stron dla prowadzenia dużych projektów naukowych i zadań badawczych w obszarze badań morza, eksploracji i eksploatacji zasobów morza, ochrony i zrównoważonego rozwoju środowiska morskiego.

3. Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej - Oddział Morski w Gdyni

Oddział Morski Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej – Państwowego Instytutu Badawczego w 2012 r. prowadził działania na rzecz realizacji polityki morskiej RP poprzez działalność Biura Meteorologicznych Prognoz Morskich w Gdyni wraz z Zespołem w Szczecinie, Biura Prognoz Hydrologicznych oraz Ośrodka Oceanografii i Monitoringu Bałtyku.

Biuro Meteorologicznych Prognoz Morskich wraz z Zespołem w Szczecinie prowadziło stały monitoring sytuacji meteorologicznej i hydrologicznej nad północnym Atlantykiem i Europą, ze szczególnym uwzględnieniem akwenu Morza Bałtyckiego. Opracowywano i archiwizowano mapy sytuacji synoptycznej z godzin 00, 03, 06, 09, 12, 18 UTC oraz w sytuacjach trudnych z 21 UTC, analizowano zdjęcia satelitarne i radarowe, pomiary ze stacji meteorologicznych i aerologicznych Europy, modele numeryczne oraz depesze innych

służb krajów nadbałtyckich. Ponadto opracowywano, przekazywano, archiwizowano prognozy meteorologiczne i hydrologiczne oraz ostrzeżenia i komunikaty o przewidywanych groźnych zjawiskach hydrologiczno – meteorologicznych w rejonie Bałtyku i polskiego wybrzeża: dla żeglugi wielkiej, dla rybaków, żeglugi przybrzeżnej i innych podmiotów gospodarki morskiej operujących na akwenach polskiej strefy ekonomicznej, dla Kapitanatów Portów, żeglarzy i rybaków łodziowych, a także przekazywano na żądanie informacje o aktualnym stanie pogody (kierunek i prędkość wiatru, stan morza, ciśnienie, temperatura powietrza, widzialność, zjawiska atmosferyczne).

W ramach rozszerzania współpracy pomiędzy IMGW-PIB a innymi instytucjami morskimi podpisano porozumienie o wzajemnej współpracy z Urzędem Morskim w Gdyni (z Urzędami Morskimi w Szczecinie i Słupsku takie porozumienie podpisano w 2011 r.), które dotyczy współpracy i bezpłatnej wymiany informacji meteorologicznej i hydrologicznej z punktów pomiarowych obu stron oraz informacji o urządzeniach i specjalistycznym sprzęcie.

W 2012 r. Oddział Morski po raz czwarty zorganizował Szkołę Meteorologii Żeglarskiej, której celem było zapoznanie słuchaczy z procesami i zjawiskami meteorologicznymi mającymi wpływ na bezpieczeństwo żeglugi. Na stronie internetowej www.meteoalarm.eu publikowane były ostrzeżenia o groźnych zjawiskach meteorologicznych dla polskiej strefy brzegowej, skierowane głównie do małych jednostek pływających oraz ludzi uprawiających sporty wodne.

Na stronie internetowej www.baltyk.pogodynka.pl były publikowane prognozy dla Bałtyku Południowego i Południowo-wschodniego oraz ostrzeżenia dla polskiej strefy brzegowej, dzięki czemu mogły dotrzeć do bardzo szerokiego grona odbiorców. Dodatkowo publikowano dane meteorologiczne ze stacji pomiarowej usytuowanej na platformie Petrobaltic.

Biuro Prognoz Hydrologicznych w Gdyni prowadziło osłonę hydrologiczną na obszarze polskich wód terytorialnych Bałtyku i polskiego wybrzeża w granicach RP – od Zatoki Pomorskiej (wraz z Zalewem Szczecińskim), poprzez Wybrzeże Środkowe do Zatoki Gdańskiej, Zalew Wiśłany oraz ujściowe odcinki Wisły i Odry, a także rzek wpadających do Zalewu Wiślanego i Zatoki Gdańskiej.

Do zadań Biura Prognoz Hydrologicznych w Gdyni należało:

- prowadzenie osłony hydrologicznej na powierzonym obszarze, wykonywanie bieżących analiz i ocen sytuacji hydrologicznej, opracowywanie i wydawanie bieżących informacji hydrologicznych w postaci: ostrzeżeń, komunikatów, prognoz i biuletynów. W 2012 r. wydano w sumie 4756 prognoz poziomów wody (w tym tekstowych i graficznych),
- w okresie zimowym prowadzono osłonę lodową Bałtyku dla potrzeb armatorów, administracji morskiej, portów morskich. Morska Osłona Lodowa polegała na zbieraniu i wymianie informacji o zlodzeniu polskiej strefy brzegowej i innych państw nadbałtyckich (mapy zlodzenia, raporty lodowe i biuletyny lodowe). Najważniejszymi odbiorcami komunikatów i ostrzeżeń były Regionalne Zarządy Gospodarki Wodnej, Wojewódzkie Centra

Zarządzania Kryzysowego, Wydziały Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego, Zarządy Melioracji i Urzędów Wodnych, Komenda Wojewódzka Państwowej Straży Pożarnej, a wśród administracji morskiej - urzędy morskie, kapitanaty, bosmanaty portów, oraz Bałtyckie Służby Lodowe. W osłonie lodowej w 2012 r. wydano 30 Map zlodzenia Bałtyku i Map zlodzenia wybrzeża RP oraz 35 Biuletynów Lodowych i 32 codzienne raporty zlodzenia w języku angielskim (Polski Raport Zlodzenia – *Polish Ice Report*).

Bazowym zadaniem Biura była codzienna analiza głównych czynników meteorologicznych i hydrologicznych oraz stały monitoring poziomów wody stanowiących podstawę do wydawania prognoz (365 dni w roku). Obok codziennych prognoz, w sytuacji występowania zjawisk generujących zagrożenie hydrologiczne, odbiorcy (w tym głównie służby zarządzania kryzysowego) otrzymywali ostrzeżenia i komunikaty zawierające aktualne informacje o zmianach sytuacji hydrologicznej na zagrożonym obszarze oraz przewidywany przebieg sytuacji, wydawane przez BPH z częstotliwością co dwie godziny. Wydano 60 morskich ostrzeżeń przeciwpowodziowych dla rejonu polskiego wybrzeża oraz Zalewu Szczecińskiego, Zalewu Wiślanego wraz z Żuławami.

W przypadku wystąpienia co najmniej jednego z niebezpiecznych zjawisk hydrologicznych: tj.: wystąpienia na morzu, w zatokach, czy zalewach bardzo silnego wiatru od strony morza, znacznych opadów lub opadów lokalnych o charakterze nawałnym, notowania gwałtownych wzrostów stanów wody na wodowskazach, intensywnego tworzenia się i rozwoju zjawisk lodowych w wyniku znacznego spadku temperatury, tworzenia się zatorów w ujściowych odcinkach rzek uchodzących do morza lub spiętrzenia lodu w strefie przybrzeżnej, wystąpienia zatoru lodowego lub śryżowego i związanego z powyższymi zjawiskami przekroczenia stanów ostrzegawczych i alarmowych, BPH w Gdyni wydawało ostrzeżenia hydrologiczne, gdzie określony został obszar zagrożenia, czas trwania zagrożenia oraz prawdopodobieństwo, z jakim prognozowane zjawisko wystąpi.

W 2012 r. Oddział Morski IMGW-PIB kontynuował rozszerzanie współpracy z instytucjami zajmującymi się badaniem polskiej części Morza Bałtyckiego, poprzez podpisanie 24 kwietnia 2012 r. porozumienia „Polskie Centrum Nauki i Technologii Morskiej (PolMar)”. Wspólnie z instytucjami zrzeszonymi w porozumieniu PolMar Oddział Morski złożył w grudniu 2012 r. trzy wnioski badawcze do Narodowego Centrum Nauki.

W ramach umowy z Głównym Inspektorem Ochrony Środowiska w związku z wdrażaniem dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. ustanawiającej ramy działań Wspólnoty w dziedzinie polityki środowiska morskiego (dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej), w Ośrodku Oceanografii i Monitoringu Bałtyku wykonano wstępną ocenę stanu środowiska morskiego polskiej strefy ekonomicznej Bałtyku. Opracowanie uwzględnia dwa aspekty: ocenę stanu ekologicznego wraz z opisem aktualnej sytuacji obszaru oraz ocenę społeczno-ekonomiczną.

W ramach współpracy z GIOŚ opracowywany jest zrewidowany program monitoringu polskiej części Morza Bałtyckiego. Opracowywany program będzie uwzględniał wymagania wynikające z wdrażania dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej do ustawodawstwa

Rzeczypospolitej Polskiej. Ponadto będzie zharmonizowany z programami państw nadbałtyckich będących członkami HELCOM.

Ośrodek prowadził też systematyczne pomiary fizycznych, chemicznych i radiochemicznych parametrów środowiska morskiego oraz badał procesy zmian i trendów zachodzących w środowisku. Oceniał stan jego zanieczyszczenia z uwzględnieniem ładunku zanieczyszczeń wnoszonych za pośrednictwem atmosfery, rzek i źródeł punktowych. Wyniki badań w postaci raportów, biuletynów i publikacji przekazywał zainteresowanym instytucjom oraz organizacjom międzynarodowym, m.in. GIOŚ, HELCOM.

Ośrodek prowadził również prace nad rozwojem modelu falowania dla Bałtyku południowego i środkowego. Przeprowadzono weryfikację modelu falowania w ramach dofinansowania z działalności statutowej. Wyniki prognoz wysokości i kierunku falowania są wykorzystywane przez synoptyków Biura Morskich Prognoz Meteorologicznych Oddziału Morskiego IMGW-PIB w Gdyni. Pod koniec 2012 r. zakupiono przyrząd do pomiaru kierunku i wysokości falowania oraz kierunku i prędkości prądów morskich, a pozyskiwane dane będą wykorzystane do podniesienia jakości prognoz falowania.

W Oddziale Morskim IMGW-PIB została zakończona realizacja projektu KLIMAT „Wpływ zmian klimatu na środowisko, gospodarkę i społeczeństwo (zmiany, skutki i sposoby ich ograniczania, wnioski dla nauki, praktyki inżynierskiej i planowania gospodarczego) finansowanego ze środków UE i budżetu państwa.

Oddział Morski IMGW-PIB w 2012 r. uczestniczył w licznych międzynarodowych projektach badawczych związanych z realizacją polityki morskiej RP w zakresie swojego działania, takich jak np.: SeaDataNet2 – (kontynuacja projektu SeaDataNet, program integracji oceanograficznych baz danych w skali Europy). Oddział Morski IMGW PIB pełni rolę krajowego koordynatora w zakresie gromadzenia meta danych o pomiarach oceanograficznych), Baltic COMPASS – (program ochrony wód Bałtyku przed zanieczyszczeniami pochodzenia rolniczego, w przypadku Polski na przykładzie zlewni rzeki Redy, obliczenie ładunku zanieczyszczeń wprowadzanych do Bałtyku), THESEUS – (innowacyjne technologie ochrony wybrzeży europejskich wobec zmian klimatycznych).

Oddział Morski IMGW-PIB, pełniący funkcję Polskiej Służby Lodowej, został przyjęty do *International Ice Charting Group* (IICG) – grupy powstałej w 1999 r. w celu wspierania współpracy pomiędzy światowymi centrami służb odpowiedzialnych za ostrzeżenia i informacje o utrudnieniach w nawigacji spowodowanych lodami morskimi i górami lodowymi. Członkami grupy są służby lodowe: kanadyjska, duńska - grenlandzka (DMI), fińska (FMI), niemiecka (BSH), norweska (NMI), rosyjska (AARI), szwedzka (SMHI), US National Ice Center oraz International Ice Patrol, British Antarctic Survey i obecnie IMGW-PIB. W pracach IICG biorą udział przedstawiciele nauki, centrów satelitarnych oraz pozostałych służb lodowych.

Prowadzono współpracę międzynarodową w zakresie wymiany danych poziomów morza i zlodzenia, a także informacji i ostrzeżeń o ekstremalnych poziomach morza, w ramach umowy między Republiką Federalną Niemiec i Rzeczpospolitą Polską o współpracy w dziedzinie gospodarki wodnej na wodach granicznych. Prowadzono również wymianę

danych operacyjnych z Kaliningradzkim Centrum Hydrometeorologii i Monitoringu Środowiska FR. W ramach wymiany Biuro Prognoz Hydrologicznych w Gdyni otrzymuje codzienne dane o stanie wody i warunkach lodowych na stacjach rosyjskiej części Zalewu Wiślanego (Krasnoflotskoe, Pionerskiy, Bałtyisk chanel). BPH przesyła dane o stanie wody i warunkach lodowych na polskiej części Zalewu Wiślanego (Elbląg, Tolkmicko, Nowe Batorowo, Nowa Pasłęka, Osłonka).

4. Państwowy Instytut Geologiczny - Państwowy Instytut Badawczy

Działania Państwowego Instytutu Geologicznego – Państwowego Instytutu Badawczego (PIG-PIB) dotyczące realizacji polityki morskiej państwa polegały przede wszystkim na udziale w projektach badawczych krajowych i międzynarodowych.

Projekty międzynarodowe

EMODNET (*European Marine Observation and Data Network*) – Sieć obserwacji i danych dotyczących mórz europejskich. Liderem projektu była brytyjska służba geologiczna (NERC-BGS). W 2012 r. projekt został zrealizowany, a końcowym efektem są ujednolicone mapy (w systemie GIS) Morza Bałtyckiego i Morza Północnego – osady powierzchni dna, stratygrafia i litologia powierzchni podczwartorzędowej, klasyfikacja geodynamiczna wybrzeża morskiego, złoża kopalin okruchowych oraz węglowodorów. Taka informacja geologiczna może być wykorzystywana w różnego rodzaju przestrzennych opracowaniach multidyscyplinarnych wykonywanych na poziomie europejskim (została wykorzystana do opracowania map siedlisk dna morskiego EUSeaMap – *Pilot portal for broadscale modelled seabed habitats*).

Geo-Seas (*Pan-European infrastructure for management of Marine and ocean geological and geophysical data*) – Ogółośeuropejska infrastruktura dla zarządzania danymi geologicznymi i geofizycznymi morza i oceanu. Projekt realizowany w ramach 7 Programu Ramowego UE, program tematyczny *Infrastructures*, koordynatorzy projektu – Natural Environment Research Council (Wielka Brytania) i Marine Information Service „Maris” (Holandia). W wyniku prac dostosowujących strukturę morskich danych geologicznych PIG-PIB do schematów Geo-Seas uzyskano status połączonego centrum danych Geo-Seas i SeaDataNet, a tym samym zostało uruchomione polskie centrum danych geologicznych i geofizycznych przy PIG-PIB.

Projekt badawczy IODP (*Paleoenvironmental evolution of the Baltic Sea Basin through the last glacial cycle*). PIG-PIB jest członkiem międzynarodowego Zintegrowanego Programu Wierceń Oceanicznych (IODP), co daje PIG-PIB możliwość uczestniczenia w ekspedycjach badawczych, przedkładania propozycji projektów badawczych oraz dostęp do danych, próbek i wyników badań naukowych. PIG-PIB uczestniczy w działaniach grupy roboczej w ramach 347 Ekspedycji IODP.

Akcja COST TD0902 (*Submerged Prehistoric Archeology and Landscapes of the Continental Shelf – SPLASHCOS*). PIG-PIB uczestniczył w pracach komitetu zarządzającego I grupy roboczej nr 2 *Environmental data and Interpretation*.

Akcja COST ES0907 INTIMATE (*Integrated Ice core. Marine and Terrestrial records 60 000 to 80 000 years ago*). PIG-PIB uczestniczył w pracach komitetu zarządzającego.

Projekty krajowe

W ramach zadań państwowej służby geologicznej opracowano „Mapę geologiczną polskich obszarów morskich na potrzeby tzw. dodatkowych warstw wojskowych”. Opracowanie wraz z bazą danych GIS zostało przekazane do Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej, w którym prowadzone są prace mające na celu zapewnienie wsparcia geograficznego działań Marynarki Wojennej RP oraz gotowość do udzielenia takiego wsparcia siłom sojusznikom działającym na obszarach odpowiedzialności geograficznej Marynarki Wojennej RP. W tym zakresie mieściła się potrzeba dostarczania tzw. Dodatkowych Warstw Wojskowych zawierających informację geologiczną.

Realizowano „Pilotażowy program kartografii 4D w strefie brzegowej południowego Bałtyku” jako zadanie państwowej służby geologicznej. Pilotażem jest objęty rejon Jastrzębiej Góry w gminie Władysławowo. Celem zadania jest wypracowanie metodyki badań zmierzających do stworzenia modeli przestrzennych i modelu prognostycznego zmian wybrzeża (trójwymiarowe modele geologiczno-morfometryczne strefy brzegowej zmienne w funkcji czasu). Nacisk jest położony na zbieranie, pomiary i przetwarzanie danych niezbędnych do rozpoznania zmian morfologii strefy brzegowej w kontekście ruchów masowych ziemi (osuwisk) wynikających z budowy geologicznej i warunków hydrogeologicznych oraz sporządzenie modelu akumulacji i erozji pokrywy osadowej w strefie brzegowej Bałtyku. Jedną z metod badawczych zastosowanych w pracach jest nowoczesna technologia naziemnego skaningu laserowego.

Kontynuowano badania geologiczne w ramach projektu „Rozpoznanie i wizualizacja budowy geologicznej Zatoki Pomorskiej (wraz z polską częścią Ławicy Odrzanej) dla potrzeb gospodarowania zasobami naturalnymi”. Prace są prowadzone przez konsorcjum PIG-PIB (lider projektu) oraz Instytut Morski w Gdańsku na zamówienie Ministerstwa Środowiska. W 2012 r. prace koncentrowały się na analizie uzyskanych danych, konstrukcji map tematycznych i zestawieniu końcowej dokumentacji geologicznej.

W interdyscyplinarnym projekcie „Opracowanie planów ochrony obszarów Natura 2000 w rejonie Zatoki Gdańskiej i Zalewu Wiślanego” opracowano charakterystykę elementów geomorfologicznych i hydrogeologicznych wraz z określeniem tempa nadbudowy stożków ujściowych rzek dla obszarów Natura 2000, a także sporządzono odpowiadające charakterystyce warstwy informacyjne GIS.

Na potrzeby Urzędu Morskiego w Gdyni dokonano „Oceny możliwości użycia urobku z robót czerpalnych związanych z modernizacją toru podejściowego do Portu Północnego w ramach projektu Port Północny – Modernizacja toru podejściowego i falochronu wyspowego”. Podstawą była interpretacja 8 profili sejsmoakustycznych o łącznej długości 32 km oraz analiza 70 rdzeni (276 mb) osadów pobranych z istniejącego i planowanego toru podejściowego. Na podstawie przeprowadzonych badań geologicznych oraz danych w składzie chemicznym osadów wskazano na możliwość użycia znaczącej ilości urobku z prac pogłębiarskich do zasilania plaż Zatoki Gdańskiej oraz wykorzystania urobku

o słabszych parametrach uziarnienia do zarefutowania nisko położonych obszarów nadbrzeżnych. Oszacowano objętość namulów zalecanych do odłożenia na klapowisko w Głębi Gdańskiej. Wyniki analizy geologicznej zostały uwzględnione w ocenie środowiskowej przedsięwzięcia oraz będą wykorzystane w trakcie robót modernizacyjnych.

5. Morski Instytut Rybacki w Gdyni

Misją Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni jest rozwój potencjału naukowego i eksperckiego w celu określenia działalności człowieka oraz jego wpływu na ekosystemy morskie, a także oddziaływania czynników naturalnych na rybołówstwo. Do głównych obszarów badań Instytutu zalicza się dyscypliny umożliwiające ekosystemowe podejście do zarządzania rybołówstwem morskim.

Działalność statutowa Instytutu finansowana jest przez Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego. Dodatkowe środki finansowe na badania Instytut pozyskuje w ramach środków przyznawanych w drodze konkursów, w tym poprzez projekty badawcze finansowane przez MNiSW, Programy Ramowe UE oraz Europejski Fundusz Rybacki. Realizowany przez Instytut program pn.: „Wieloletni Program Zbierania Danych Rybackich na lata 2007-2013” finansowany jest przez Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi oraz Komisję Europejską.

Ważny element działalności badawczej Instytutu stanowi realizacja programu zbioru i opracowania danych rybackich w ramach *Data Collection Framework* (DCF) Unii Europejskiej. Jest to niezbędny element do realizacji przez Rzeczpospolitą Polską Wspólnej Polityki Rybackiej UE.

W 2012 r. Morski Instytut Rybacki – Państwowy Instytut Badawczy (MIR-PIB) w Gdyni prowadził ogółem 23 programy badawcze związane z realizacją polityki morskiej RP. Działalność Instytutu zgodnie z zakresem jego misji koncentrowała się na badaniach z zakresu zrównoważonego wykorzystania zasobów żywych środowiska morskiego, określenia dynamiki populacji ważniejszych ryb użytkowych Morza Bałtyckiego, jakości środowiska wód morskich, monitoringu ichtiofauny i restytucji zagrożonych gatunków występujących w środowisku morskim.

6. Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Centrum Techniki Morskiej S.A.

W 2012 r. w Centrum Techniki Morskiej realizowano projekty badawcze i rozwojowe, których wyniki mogą stanowić materiał wyjściowy do realizacji projektów celowych lub prac wdrożeniowych skierowanych na prowadzenie wysokiej jakości badań oceanograficznych, zapewnienie bezpieczeństwa infrastruktury krytycznej zarówno na obszarze portu, ale również w redach i kotwiczowiskach oraz na upowszechnianie koncepcji zabezpieczenia przed zagrożeniami asymetrycznymi.

Zakończono prace nad Zintegrowanym Systemem Przetwarzania Danych Oceanograficznych (ZSPDO) dla Instytutu Oceanologii PAN, który umożliwia Instytutowi korzystanie z zaawansowanych aplikacji i usług teleinformatycznych. Opracowany system wspiera gromadzenie i przetwarzanie danych oceanograficznych pozyskiwanych z różnych źródeł oraz udostępnia je w niejednorodnych, ustandaryzowanych postaciach. Dzięki wykorzystaniu

wysoko wydajnych jednostek obliczeniowych oraz przepustowości sieci teleinformatycznych, jak również zastosowaniu odpowiedniego oprogramowania funkcjonalnego, możliwe jest prowadzenie wysokiej jakości badań.

Zgromadzone zbiory danych oceanograficznych pomogą zobrazować zmiany zachodzące w badanym środowisku morskim na przestrzeni wielu lat, co nadaje im wartość ponadczasową i może stanowić bardzo ważny wkład w ogólnościatowe badania środowiska morskiego. System może też wspomagać realizację zdefiniowanych celów gospodarczych, pozwala na merytoryczną weryfikację decyzji podejmowanych w oparciu o rzetelne dane, na podstawie których będzie można budować długoterminowe prognozy. Może służyć placówkom naukowym w całym kraju oraz podmiotom gospodarczym związanym z gospodarką morską.

W ramach programu NATO DAT PoW (*Defence Against Terrorism Program of Work*) zakończono realizację projektu „Wielosensorowego systemu do detekcji i klasyfikacji podwodnych zagrożeń asymetrycznych” i podjęto realizację kolejnego projektu dotyczącego systemu ochrony okrętów i statków na redach, w portach i na kotwiczowiskach (*Underwater Force Protection*). Przewiduje się prezentację tych systemów w porcie gdańskim, jako imprezę towarzyszącą organizowanej w czerwcu 2013 r. Międzynarodowej Konferencji MAST Europe 2013.

Realizując jeden z priorytetów polskiej polityki morskiej w obszarze badań i rozwoju opracowano „Pełne Studium Wykonalności” oraz projekt programu strategicznego w zakresie systemu bezzałogowych platform morskich, nawodnych i podwodnych, do zastosowań militarnych z opcją zastosowania do wspierania działań służb państwowych w obszarze szeroko rozumianego bezpieczeństwa na akwenach morskich. W programie tym przewiduje się implementację wyników badań prowadzonych przez OBR CTM S.A. w programie *Unmanned Maritime System (UMS-EDA)*.

Załącznik nr 3

Wykaz jednostek naukowych realizujących w 2012 r. projekty międzynarodowe związane z tematyką morską finansowane ze środków budżetowych na naukę

Tabela 1. Projekty międzynarodowe współfinansowane związane z polityką morską

LP	Wnioskodawca	Tytuł	Program	Ogółem ze środków na naukę (zł)	Środki na naukę w 2012 r. (zł)
1	Zachodniopomorska Szkoła Biznesu	Dynamika rynku pracy oraz atrakcyjne środowisko biznesowe w regionie Południowego Bałtyku	South Baltic Cross-Border Co-operation Programme 2007-2013	69 703	20 911
2	Instytut Oceanologii Polskiej Akademii Nauk	Morze dla społeczeństwa	7. Program Ramowy	65 183	6 988
3	Instytut Budownictwa Wodnego PAN	Innowacyjne, wielofunkcyjne platformy morskie: planowanie, projektowanie, użytkowanie	7. Program Ramowy	137 851	22 460
4	Politechnika Gdańska Wydział Inżynierii Lądowej i Środowiska	Urobek robót czerpalnych w budowie wałów przeciwpowodziowych - wdrożenie w regionie Południowego Bałtyku z zastosowaniem geosyntetyków i materiałów antropogenicznych	Program Współpracy Transgranicznej Południowy Bałtyk 2007-2013	275 589	195 134
5	Szkoła Główna Służby Pożarniczej Wydział Inżynierii Bezpieczeństwa Cywilnego	Strategia Unii Europejskiej dla Regionu Morza Bałtyckiego - Projekt flagowy 14.3 - Makroregionalne scenariusze ryzyka i identyfikacja słabych punktów systemu	Instrument Finansowany Ochrony Ludności UE	33 127	22 540

6	Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej - Państwowy Instytut Badawczy	Zawansowana technologicznie sieć radarów meteorologicznych dla Regionu Morza Bałtyckiego: BALTRAD	Baltic Sea Region Programme 2007-2013	122 821	42 987
7	Instytut Oceanologii PAN	Wpływ zmian klimatu na strukturę i sieci troficzne morskich zbiorowisk arktycznych	The Environmental Monitoring of Svalbard and Jan Mayen	332 890	169 740
8	Uniwersytet Gdański Pomorskie Centrum Badań i Technologii Środowiska POMCERT	Zrównoważone Łącuchy Odnawialnych Źródeł Energii w Regionie Południowego Bałtyku	South Baltic Programme 2007-2013	53 480	29 151
9	Politechnika Łódzka Wydział Inżynierii Procesowej i Ochrony Środowiska	Od planów i teorii do praktycznych, ekorozwojowych działań poprawiających ekologiczny status Morza Bałtyckiego	Baltic Sea Region Programme 2007-2013	168 410	4 183
10	Instytut Budownictwa Wodnego PAN	Innowacyjne technologie bezpiecznego utrzymania brzegów morskich Europy w warunkach zmian klimatycznych	7. Program Ramowy (ENV)	243 976	58 017
11	Instytut Budownictwa Wodnego PAN	Strumienie, interakcje i środowisko na styku morza i lądu. Redukcje skali, asymilacja i sprzężenia	7. Program Ramowy (SPACE)	128 643	29 415
12	Instytut Ekologii Terenów Uprzemysłowionych	Kontrola substancji niebezpiecznych w regionie Morza Bałtyckiego	Baltic Sea Region Programme 2007-2013	324 020	13 670
13	Instytut Logistyki i Magazynowania	W stronę zintegrowanego systemu transportowego w Regionie Morza Bałtyckiego	Baltic Sea Region Programme 2007-2013	230 647	62 601
14	Instytut Maszyn Przepływowych im. Roberta Szwedalskiego PAN	Propagowanie i promowanie w regionie Morza Bałtyckiego innowacji opartych na technologiach plazmowych do ochrony	Baltic Sea Region Programme 2007-2013	137 717	55 922

		środowiska			
15	Instytut Maszyn Przepływowych im. Roberta Szewalskiego PAN	Projekt promujący wykorzystanie bioenergii w regionie Morza Bałtyckiego	Baltic Sea Region Programme 2007-2013	46 984	1 669
16	Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej	Zaawansowana technologicznie sieć radarów meteorologicznych dla Regionu Morza Bałtyckiego	Baltic Sea Region Programme 2007-2013	235 164	4 164
17	Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej	Nowoczesne Gospodarowanie Wodami w Obszarze Południowego Morza Bałtyckiego	South Baltic Programme 2007-2013	33 245	13 298
18	Instytut Morski w Gdańsku	Bezpieczeństwo na morzu - transport i środowisko w regionie Morza Bałtyckiego	Baltic Sea Region Programme 2007-2013	317 309	15 965
19	Instytut Morski w Gdańsku	Zintegrowany system transportowy w regionie Morza Bałtyckiego	Baltic Sea Region Programme 2007-2013	173 140	58 877
20	Instytut Morski w Gdańsku	Zrównoważona gospodarka zanieczyszczonymi osadami w Morzu Bałtyckim	Baltic Sea Region Programme 2007-2013	570 917	196 000
21	Instytut Morski w Gdańsku	Budowa i pre-operacyjna walidacja udoskonalonych Podstawowych Serwisów Morskich GMES i ich potencjału	7. Program Ramowy (SPACE)	37 236	2 898
22	Instytut Morski w Gdańsku	BATCo - Bałtyk - Adriatyk współpraca w transporcie	CENTRAL EUROPE 2007-2013	153 499	30 195
23	Instytut Oceanologii PAN	Południowy Bałtyk WebLab - wirtualne laboratorium badań morskich dla uczniów szkół średnich	South Baltic Programme 2007-2013	65 931	15 327

24	Instytut Oceanologii PAN	Mokradła (nieużytki), glony i biogaz - przeciwdziałanie eutrofizacji Południowego Bałtyku	South Baltic Programme 2007-2013	166 516	45 496
25	Instytut Oceanologii PAN	Svalbardzki zintegrowany system obserwacji Arktyki - faza przygotowawcza	7. Program Ramowy (INFRASTRU CTURE)	123 477	41 600
26	Instytut Technologiczno- Przyrodniczy (ITP) Falenty - Raszyn	Kompleksowe działania polityczne i inwestycyjne w zrównoważone rozwiązania w rolnictwie w regionie Morza Bałtyckiego	Baltic Sea Region Programme 2007-2013	204 702	68 234
27	Morski Instytut Rybacki	Oparte na wiedzy zrównoważone zarządzanie dla mórz	7. Program Ramowy (ENV)	51 422	15 426
28	Morski Instytut Rybacki	Warianty ekosystemowego zarządzania zasobami środowiska morskiego	7. Program Ramowy (ENV)	83 062	26 572
29	Państwowy Instytut Geologiczny -PIB	Ogólnoeuropejska infrastruktura dla zarządzania danymi geologicznymi i geofizycznymi morza i oceanu	7. Program Ramowy (INFRASTRU CTURE)	140 989	46 995
30	Państwowy Instytut Geologiczny-PIB	Rozwój systemu GMES dla monitorowania i przewidywania zagrożeń powodowanych przez subsycję na obszarach wybrzeży mórz europejskich	7. Program Ramowy (SPACE)	106 995	30 960
31	Uniwersytet Gdański Wydział Biologii	Wykorzystanie zasobów morza w pozyskiwaniu związków biologicznie aktywnych: od odkrycia do zrównoważonej produkcji i przemysłowego zastosowania	7. Program Ramowy (KBBE)	447 714	119 571
32	Uniwersytet Śląski w Katowicach Wydział Nauk o Ziemi	Szacowanie wpływu zmian lodowców kontynentalnych na	7. Program Ramowy (ENV)	91 689	9 169

		wzrost poziomu morza			
33	Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie Wydział Elektryczny	Rozpowszechnianie i wspieranie innowacji technologicznych opartych o plazmę w celu ochrony środowiska w basenie Morza Bałtyckiego	Baltic Sea Region Programme 2007-2013	161 021	48 228
34	Instytut Morski w Gdańsku	Planowanie Przestrzenne na Bałtyku	Baltic Sea Region Programme 2007-2013	77 542	5 964
35	Instytut Morski w Gdańsku	Projekt Bałtyku 21 - Eco Region	Baltic Sea Region Programme 2007-2013	40 280	3 099
36	Akademia Górniczo- Hutnicza im. St. Staszica Wydział Górnictwa i Geoinżynierii	Sieć innowacji w zarządzaniu odpadami górnictwymi i przeróbczymi	Baltic Sea Region Programme 2007-2013	223 746	126 571
37	Instytut Morski w Gdańsku	CLEANSHIP- Przyjazna środowisku żegluga morska na Bałtyku	Baltic Sea Region Programme 2007-2013	55 863	34 570
38	Instytut Morski w Gdańsku	Zrównoważone wykorzystanie zasobów Morza Bałtyckiego	Baltic Sea Region Programme 2007-2013	160 955	53 326
39	Akademia Morska w Szczecinie Wydział Mechaniczny	BSR INNOSHIP - Współpraca w obszarze Morza Bałtyckiego na rzecz redukcji emisji gazów spalinyowych ze statków i portów poprzez konkurencyjność opartą na wiedzy i innowacyjności	Baltic Sea Region Programme 2007-2013	148 171	63 245
40	Zachodniopomorska Szkoła Biznesu	Wioski ekologiczne dla zrównoważonego rozwoju obszarów wiejskich	Baltic Sea Region Programme 2007-2013	88 034	42 294

41	Politechnika Gdańska Wydział Zarządzania i Ekonomii	BEST AGERS - Wykorzystanie wiedzy i doświadczenia profesjonalistów w kwiecie wieku do wspierania biznesu i rozwoju umiejętności w Regionie Morza Bałtyckiego	Baltic Sea Region Programme 2007-2013	113 078	56 539
42	Uniwersytet Gdański Pomorskie Centrum Badań i Technologii Środowiska POMCERT	Projekt Promocji Bioenergii w Regionie Morza Bałtyckiego	Baltic Sea Region Programme 2007-2013	26 742	69 666
43	Zachodniopomorska Szkoła Biznesu	Wykorzystanie wiedzy i doświadczenia ludzi w kwiecie wieku w celu rozwoju biznesu i umiejętności w regionie Morza Bałtyckiego	Baltic Sea Region Programme 2007-2013	36 287	19 684
44	Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej Państwowy Instytut Badawczy	Kompleksowe działania strategiczne i inwestycyjne w zrównoważonym rozwoju rolnictwa w regionie Morza Bałtyckiego	Baltic Sea Region Programme 2007-2013	35 145	51 955
45	Instytut Morski w Gdańsku	Wytyczne dotyczące ekosystemowego sposobu wytypowania miejsca oraz zarządzania przybrzeżnymi klapowiskami w południowo wschodnim rejonie Morza Bałtyckiego	South Baltic Programme 2007-2013	208 477	92 208
46	Instytut Oceanologii PAN	Strategiczny projekt wspierania ponadnarodowej działalności gospodarczej w zakresie badań i innowacji, dla klastrów i sieci małych i średnich przedsiębiorstw	South Baltic Programme 2007-2013	50 067	16 689

47	Instytut Maszyn Przepływowych im. Roberta Szewalskiego PAN	Alternatywna energia dla sektora publicznego - zrównoważone strategie energetyczne szansą rozwoju regionalnego	Baltic Sea Region Programme 2007-2013	92 580	38 122
48	Uniwersytet Gdański Pomorskie Centrum Badań i Technologii Środowiska POMCERT	Bałyckie Forum Innowacyjnych Technologii Gospodarowania Gnojowicą	Baltic Sea Region Programme 2007-2013	73 381	36 844
49	Instytut Morski w Gdańsku	Regionalne aspekty ryzyka rozlewów olejowych i innych substancji niebezpiecznych w Morzu Bałtyckim	Baltic Sea Region Programme 2007-2013	59 468	7 794
50	Uniwersytet Gdański Pomorskie Centrum Badań i Technologii Środowiska POMCERT	Projekt Promocji Bioenergii w Regionie Morza Bałtyckiego	Baltic Sea Region Programme 2007-2013	73 661	3 995
51	Zachodniopomorska Szkoła Biznesu	Wyzwania i szanse dla lokalnego i regionalnego rozwoju generowane przez zmiany klimatyczne	Baltic Sea Region Programme 2007-2013	29 883	327
52	Uniwersytet Gdański Pomorskie Centrum Badań i Technologii Środowiska POMCERT	Mokradła, Glony i Biogaz - projekt przeciwdziałania eutrofizacji Południowego Bałtyku	Program Współpracy Transgranicznej Południowy Bałtyk 2007-2013	53 165	39 841
53	Uniwersytet Gdański Pomorskie Centrum Badań i Technologii Środowiska POMCERT	Morska Energetyka Wiatrowa w Regionie Południowego Bałtyku	The South Baltic Cross-border Co-operation Programme 2007-2013	73 554	43 808
54	Instytut Morski w Gdańsku	SB Professionals - Dynamika rynku pracy oraz atrakcyjne środowisko biznesowe w regionie Południowego Bałtyku	South Baltic Programme 2007-2013	64 806	21 605
RAZEM				7 319 954	2 352 509

W roku 2012 nie udzielono dotacji z budżetu działu „nauka” na finansowanie inwestycji w zakresie dużej infrastruktury badawczej, ani inwestycji budowlanych realizowanych w obszarze badań polityki morskiej.

W ramach Programu wspierania infrastruktury badawczej w ramach Funduszu Nauki i Technologii Polskiej 2012 r. Instytut Oceanologii PAN – decyzją nr 730/FNiTP/31/2012 z dnia 22 sierpnia 2012 r. otrzymał dofinansowanie w kwocie 590 000 zł – na realizację inwestycji pn.: „Spektrometr do pomiaru stężenia aktywności nuklidów gamma promieniotwórczych”. Środki przekazane zostaną jednostce w 2013 r.

W 2012 r. ze środków działalności upowszechniającej naukę dofinansowana została digitalizacja zbiorów Biblioteki Akademii Morskiej w Szczecinie na kwotę 63 000 zł.

W 2012 r. Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego przyznało dotację w łącznej wysokości 17 613 600 zł na finansowanie kosztów związanych z utrzymaniem specjalnych urządzeń badawczych jednostek naukowych realizujących badania morskie.

Tabela 2. Finansowanie w 2012 r. działalności statutowej jednostek naukowych realizujących badania morskie – dotacja na finansowanie kosztów związanych z utrzymaniem specjalnych urządzeń badawczych (SPUB)

Lp.	Nazwa jednostki naukowej		Kwota dotacji (zł)
1	Centrum Techniki Okrętowej Spółka Akcyjna - Zakład Badawczo-Rozwojowy		1 450 000
2	Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Centrum Techniki Morskiej S.A.		540 000
3	Instytut Budownictwa Wodnego PAN		200 000
4	Instytut Geofizyki PAN		3 800 000
5	Instytut Oceanologii PAN		4 500 000
6	Instytut Morski w Gdańsku		1 100 000
7	Morski Instytut Rybacki w Gdyni		2 171 400
8	Państwowy Instytut Geologiczny		640 000
9	Instytut Biochemii i Biofizyki PAN		2 893 000
10	Akademia Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte	Wydział Mechaniczno-Elektryczny	130 000
11	Akademia Morska w Szczecinie	Wydział Nawigacyjny	50 000

12	Uniwersytet Szczeciński	Wydział Nauk o Ziemi	139 200
Razem			17 613 600

W 2012 r. Narodowe Centrum Nauki realizowało następujące projekty badawcze dotyczące problematyki morskiej na łączną kwotę **6 681 404,00 zł**.

Tabela 3. Projekty badawcze związane z polityką morską w 2012 r.

Lp.	Koszty w roku 2012	Jednostka	Tytuł projektu
1	17 000	Instytut Oceanologii PAN	Transformacja aerozolu w granicznej warstwie atmosfery nad Bałtykiem pod wpływem emisji aerozolu morskiego
2	17 000	Centralne Muzeum Morskie	Miedziowiec - wrak średniowiecznego statku i jego ładunek
3	13 000	Uniwersytet Gdański Wydział Oceanografii i Geografii	Molecular investigation on skewed sex ratio in <i>Mytilus</i> spp. populations from the Gulf of Gdańsk
4	4 880	Morski Instytut Rybacki w Gdyni	Wpływ warunków pokarmowych i hydrologicznych na tempo wzrostu larw szprota (<i>Sprattus sprattus</i>) w Bałtyku Południowym
5	5 460	Uniwersytet Gdański Wydział Oceanografii i Geografii	Struktura i funkcjonowanie sieci troficznej w ekosystemie Zatoki Puckiej (Zalew Pucki)
6	24 500	Instytut Oceanologii PAN	Horyzontalny transfer genów w morskich bakteriach bałtyckiej strefy przybrzeżnej: plazmidowe, bakteriofagowe i chromosomalne geny oporności na antybiotyki i metale ciężkie
7	6 320	Instytut Oceanologii PAN	Allelopatia glonów i cyjanobakterii w ekosystemie bałtyckim
8	45 655	Uniwersytet Szczeciński Wydział Nauk o Ziemi	Zmiany linii brzegowej Południowego Bałtyku - przeszłość i wizja przyszłości
9	21 000	Uniwersytet Szczeciński Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług	Kształtowanie struktury finansowania inwestycji komunalnych (na przykładzie gmin w Województwie Zachodniopomorskim)
10	2 600	Uniwersytet Szczeciński Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług	Współpraca podmiotów w kreowaniu transgranicznego produktu turystycznego, na przykładzie Województwa Zachodniopomorskiego i Meklemburgii - Pomorze Przednie
11	6 903	Morski Instytut Rybacki w Gdyni	Model oddziaływań zasobów storni, środowiska i rybołówstwa - propozycja racjonalnej

			eksploatacji
12	35 250	Akademia Pomorska w Słupsku Wydział Matematyczno-Przyrodniczy	Określenie roli mikroflory bakteryjnej w procesach destrukcji i transformacji materii organicznej na plaży morskiej poddanej zabiegom hydrotechnicznym i intensywnemu wykorzystaniu rekreacyjnemu
13	45 900	Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie Wydział Ochrony Środowiska i Rybactwa	Dobór tarlaków na podstawie ich indywidualnych charakterystyk genetycznych jako metoda ochrony zasobów zmienności genetycznej populacji ryb łososiowatych
14	33 600	Instytut Oceanologii PAN	Ekologia biomineralologii - klucz do zrozumienia wpływu zmian klimatycznych na arktyczne organizmy morskie
15	46 800	Politechnika Gdańska Wydział Chemiczny	Opracowanie nowej metodyki badań pyłów atmosferycznych i ich analiza na przykładzie próbek pyłów pobranych w Województwie Pomorskim
16	6 500	Politechnika Gdańska Wydział Chemiczny	Opracowanie nowych polimerowych materiałów opakowaniowych degradable w wodzie morskiej
17	2 600	Uniwersytet Szczeciński Wydział Nauk Przyrodniczych	Zanieczyszczenia powietrza i warunki pogodowe a zagrożenie alergenami pyłku roślin w atmosferze Szczecina
18	75 925	Instytut Oceanologii PAN	Optyczny model produktywności wód Bałtyku do wykorzystania w autonomicznym systemie pomiarowym
19	7 000	Instytut Oceanologii PAN	Modelowanie dynamiki stężeń POC i DOC w Morzu Bałtyckim-opracowanie modelu, jego eksperymentalna weryfikacja oraz zastosowanie
20	3 900	Uniwersytet Gdański Wydział Oceanografii i Geografii	Występowanie i przemiany metanu w osadach Południowego Bałtyku
21	60 000	Uniwersytet Szczeciński Wydział Nauk o Ziemi	Taksonomia i biogeografia morskich okrzemek bentosowych: czy rzeczywiście wszystko występuje wszędzie? Próba określenia możliwych mechanizmów dyspersji
22	27 300	Uniwersytet Gdański Wydział Oceanografii i Geografii	Pomiary i modelowanie numeryczne transportu osadów i erozji brzegu morskiego w warunkach sztormowych
23	244 845	Politechnika Gdańska Wydział Oceanotechniki i Okrętownictwa	Decyzyjne sterowanie procesem eksploatacji układów korbowo-tłokowych silników napędu głównego statków morskich z zastosowaniem diagnostyki technicznej oraz uwzględnieniem bezpieczeństwa i ochrony środowiska
24	158 750	Akademia Morska w	Zintegrowany system programowania tras

		Szczecinie Wydział Nawigacyjny	statków na oceanach w aspekcie bezpieczeństwa statku, ładunku i ludzi
25	5 120	Akademia Podlaska Wydział Przyrodniczy	Wpływ kadmu i miedzi na układ krwiotwórczy ryb
26	62 595	Uniwersytet im. Adama Mickiewicza Wydział Biologii	Czy inwazyjna sinica <i>Cylindrospermopsis raciborskii</i> wywołuje negatywne zmiany w zgrupowaniach zooplanktonu?
27	28 800	Morski Instytut Rybacki w Gdyni	Wpływ czynników środowiskowych na liczebność, rozmieszczenie oraz wzrost larw śledzia w Zatoce Pomorskiej w latach 1992-98 oraz 2007-10
28	34 060	Uniwersytet Przyrodniczy w Poznaniu Wydział Hodowli i Biologii Zwierząt	Możliwości wykorzystania niewielkich dopływów środkowej Warty do inkubacji ikry i podchowu młodocianych stadiów ryb łososiowatych
29	28 600	Uniwersytet Gdański Wydział Oceanografii i Geografii	Wpływ zakwaszania wody na procesy fizjologiczne bałtyckich skorupiaków
30	36 970	Uniwersytet Mikołaja Kopernika Wydział Biologii i Nauk o Ziemi	Wpływ obcego gatunku ryby, babki łysej (<i>Neogobius gymnotrachelus</i>), na występowanie głowacza białopłetwego (<i>Cottus gobio</i>)
31	5 200	Uniwersytet Gdański Wydział Oceanografii i Geografii	Eksperymentalna hodowla omułka <i>Mytilus trossulus</i> w Zatoce Gdańskiej, do celów środowiskowych i przemysłowych
32	54 000	Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie Wydział Ochrony Środowiska i Rybactwa	Bakterie tetracyklinooporne jako indykatory lekooporności w wodach powierzchniowych odbierających oczyszczone ścieki komunalne oraz odpływy z gospodarstw rybackich
33	91 000	Politechnika Gdańska Wydział Inżynierii Lądowej i Środowiska	Badania lekooporności, wirulencji i zróżnicowania genetycznego bakterii wskaźnikowych w odpływach z oczyszczalni ścieków i ich odbiorniku - morskich wodach przybrzeżnych
34	97 500	Instytut Budownictwa Wodnego PAN	Identyfikacja, opis i parametryzacja prądów rozrywających w warunkach wielorewowej strefy brzegowej Południowego Bałtyku
35	5 750	Uniwersytet im. Adama Mickiewicza Wydział Nauk Geograficznych i Geologicznych	Współczesne procesy sedymentacyjne w jeziorze Łebsko jako odzwierciedlenie zmian środowiska jezior przybrzeżnych pod wpływem podnoszącego się poziomu Bałtyku
36	18 720	Uniwersytet Łódzki Wydział Nauk Geograficznych	Współczesne zmiany aktywności nizin śródlądowych jako czynnik ryzyka ekstremalnych zdarzeń hydrometeorologicznych i zmian klimatycznych w Polsce

37	79 070	Instytut Oceanologii PAN	Ocena potencjalnych efektów globalnych zmian klimatycznych na rozwój głównych gatunków planktonu morskiego (widłonogów-fitofagów) w Południowym Bałtyku - prognoza długoterminowa (5 dekad)
38	15 600	Instytut Oceanologii PAN	Biodostępność i potencjał metylacyjny rtęci w środowisku morskim na przykładzie Morza Bałtyckiego i Morza Grenlandzkiego
39	15 200	Instytut Oceanologii PAN	Określenie natężenia przepływu i składu wody wysiękowej w rejonie Zatoki Puckiej
40	44 434	Uniwersytet Gdański Wydział Oceanografii i Geografii	Charakter ekspansji pontokaspijskiego gatunku <i>Cercopagis pengoi</i> w wodach Południowego Bałtyku oraz jej wpływ na rodzime gatunki planktonowe
41	5 200	Uniwersytet Gdański Wydział Oceanografii i Geografii	Zapis krótkookresowych cykli klimatycznych w osadach Zatoki Gdańskiej
42	107 522	Politechnika Gdańska Wydział Oceanotechniki i Okrętownictwa	Opracowanie modelu do analizy i oceny zachowania się statku w czasie katastrofy z wykorzystaniem modelu ryzyka nieprzetrwania kolizji przez statek
43	74 000	Fundacja Bezpieczeństwa Żeglugi i Ochrony Środowiska	System bezpiecznego holowania statków uszkodzonych i obiektów zagrażających środowisku morskemu
44	195 000	Akademia Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte Wydział Mechaniczno-Elektryczny	Metody wyznaczania statycznych i dynamicznych charakterystyk emisji związków toksycznych z silników spalinowych statków morskich
45	95 000	Akademia Morska w Szczecinie Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu	Portowe centra logistyczne jako stymulanty rozwoju portów, miast portowych i regionów nadmorskich. Badanie, modelowanie, koncepcja lokalizacji, eksploatacji i zarządzania
46	63 200	Uniwersytet Szczeciński Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług	Stan i kierunki wykorzystania środków Unii Europejskiej w rozwoju regionalnej i lokalnej gospodarki turystycznej (na przykładzie Województw: Zachodniopomorskiego i Lubuskiego)
47	101 400	Uniwersytet Gdański Wydział Biologii	Mechanizmy odpowiedzi ścisłej bakterii środowiska morskiego
48	19 443	Uniwersytet Gdański Wydział Biologii	Zróżnicowanie genetyczne i morfologiczne populacji gatunku ptaka morskiego - alczyka <i>Alle alle</i> , w całym zasięgu jego występowania
49	62 250	Gdański Uniwersytet Medyczny Wydział Farmaceutyczny	Wpływ zanieczyszczeń związkami typu EDs (ang. Endocrine Disruptors) na fizjologię rozrodu bezkręgowców morskich Zatoki

		z Oddziałem Medycyny Laboratoryjnej	Gdańskiej
50	18 850	Instytut Oceanologii PAN	Gametogeneza i cykl płciowy babki byczej <i>Neogobius melanostomus</i> (Pallas 1811) - gatunku inwazyjnego w wodach Południowego Bałtyku
51	70 000	Uniwersytet im. Adama Mickiewicza Wydział Nauk Geograficznych i Geologicznych	Aktualny stan i funkcjonowanie środowiska przyrodniczego na wybranych obszarach Pomorza Zachodniego w warunkach zmian klimatu i narastającej antropopresji
52	7 930	Uniwersytet Gdański Wydział Oceanografii i Geografii	Wpływ wybranych czynników środowiskowych na zjawisko allelopatii u bałtyckich sinic i glonów
53	110 000	Politechnika Gdańska Wydział Chemiczny	Ocena analityczna i chemometryczna zdolności biowskaźnikowych fok do oceny stopnia zanieczyszczenia ekosystemu Morza Bałtyckiego
54	78 010	Uniwersytet im. Adama Mickiewicza Wydział Nauk Geograficznych i Geologicznych	Wieloaspektowe badania historii rozwoju torfowisk bałtyckich w Polsce w celu wyznaczenia warunków referencyjnych na potrzeby ich ochrony
55	110 500	Uniwersytet Gdański Wydział Oceanografii i Geografii	Endokrynnne pochodne fenolu w strefie brzegowej Zatoki Gdańskiej
56	49 600	Politechnika Gdańska Wydział Inżynierii Lądowej i Środowiska	Wpływ wysięków wód podziemnych na zbiorowiska mikroorganizmów występujących w strefie płytkiego litoralu plaży piaszczyste
57	79 950	Uniwersytet im. Adama Mickiewicza Wydział Nauk Geograficznych i Geologicznych	Współczesne zespoły okrzemkowe jako podstawa do wnioskowania o zmianach ekologicznych/środowiskowych jezior przybrzeżnych Bałtyku Południowego w przeszłości
58	91 000	Uniwersytet Gdański Wydział Oceanografii i Geografii	Badania wpływu fotosyntezy mikrofitobentosu na akustyczne właściwości osadów bałtyckich
59	20 000	Uniwersytet Szczeciński Wydział Nauk o Ziemi	Czasowe i przestrzenne zmiany dynamiki wlewów oceanicznych do Morza Bałtyckiego w środkowym i późnym Holocenie w świetle badań diatomologicznych ze szczególnym uwzględnieniem metody funkcji transferowej

60	34 500	Państwowy Instytut Geologiczny - Państwowy Instytut Badawczy	Fauna małżoraczków (Ostracoda) czwartorzędu Południowego Bałtyku: systematyka, paleoekologia i stratygrafia
61	17 680	Uniwersytet Szczeciński Wydział Nauk o Ziemi	Zapis zmian środowiska przyrodniczego w subfosylnych osadach limnicznych i bagiennych w dolinie Dziwny (wyspa Wolin)
62	46 150	Politechnika Gdańska Wydział Chemiczny	Wykorzystanie kolagenu i żelatyny izolowanych ze skór dorsza (<i>Gadus morhua</i>), łososia (<i>Salmon salar</i>) oraz suma afrykańskiego (<i>Claris gariepinus</i>) do otrzymywania gąbek, mikrokapsulek i hydrożeli jako nośników enzymów
63	17 500	Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie Wydział Nauki o Żywności	Peptydowe inhibitory enzymu konwertującego angiotensynę (ACE) i peptydy antyoksydacyjne pochodzące z hydrolizatów białek karpia i łososia
64	99 060	Akademia Morska w Gdyni Wydział Nawigacyjny	Opracowanie metody uwzględniania wpływu ruchu cieczy w niepełnych zbiornikach statku na jego stateczność poprzeczną w kontekście proskrypcyjnych kryteriów oceny stateczności statku morskiego
65	189 870	Akademia Morska w Szczecinie Wydział Nawigacyjny	Badania i weryfikacja algorytmów automatycznych systemów wspomagających bezpieczeństwo kierowania statkamiorskimi. Modelowanie manewrów antykolizyjnych
66	35 000	Politechnika Gdańska Wydział Chemiczny	Bioakumulacja metali ciężkich w łańcuchu troficznym organizmów morskich z ekosystemu Bałtyku
67	43 200	Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie Wydział Geodezji i Gospodarki Przestrzennej	Opracowanie matematycznego modelu bezpiecznego lądowania statku powietrznego z wykorzystaniem techniki GNSS/INS oraz NMT wykonanego zgodnie z procedurami ICAO
68	266 000	Akademia Morska w Szczecinie Wydział Nawigacyjny	Rozwinięcie metod przetwarzania geodanych w pomiarach hydrograficznych na akwenach morskich i śródlądowych
69	50 700	Politechnika Gdańska Wydział Oceanotechniki i Okrętownictwa	Wybrane zagadnienia hydrosprężystości zbiorników okrętowych i oceanotechnicznych
70	923 000	Instytut Oceanologii PAN	Genomika ochrony dorsza bałtyckiego
71	166 875	Morski Instytut Rybacki w Gdyni	Kumulacja zanieczyszczeń organicznych w tkankach węgorza europejskiego (<i>Anguilla anguilla</i>) występującego w Polsce
72	75 400	Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie	Modulujący wpływ pól magnetycznych na mykozy stanowiące zagrożenie w wylęgarnictwie ryb

		Wydział Nauk o Żywności i Rybactwa	
73	75 998	Uniwersytet im. Adama Mickiewicza Wydział Historyczny	Pogranicze biokulturowe Zachodu i Wschodu Europy na styku epok neolitu/eneolitu i brązu; obszar zlewni Bałtyku jako strefa recepcji tradycji pontyjskich kultur wczesnobrązowych: 3200 - 1750 BC
74	6 850	Uniwersytet Szczeciński Wydział Humanistyczny	Poza polityką? Depolityzacja organizacji mniejszości narodowych i etnicznych po 1989 roku w Województwie Zachodniopomorskim
75	38 350	Instytut Oceanologii PAN	Pozostałości antybiotyków w osadach dennych Południowego Bałtyku-stężenia i wpływ na bakteriocenozę.
76	70 638	Uniwersytet im. Adama Mickiewicza Wydział Nauk Geograficznych i Geologicznych	Wiek i rozwój transgresji wczesnoatlantyckiej na obszarze Bałtyku południowo-zachodniego
77	31 850	Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny Wydział Ekonomiczny	Agroturystyka jako działalność gospodarcza i dobro publiczne w gospodarstwach rolnych Pomorza Zachodniego.
78	111 000	Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny Wydział Technologii i Inżynierii Chemicznej	Biodegradowalne kopolimery amfifilowe zawierające naturalnie bioaktywne składniki dla projektowania nowoczesnych materiałów o aktywności przeciwdrobnoustrojowej
79	118 475	Uniwersytet Warmińsko-Mazurski Wydział Ochrony Środowiska i Rybactwa	Biologicznie dostępny fosfor jako potencjalne źródło zasilania wewnętrznego w jeziorach zmienionych antropogenicznie
80	32 500	Uniwersytet Szczeciński Wydział Nauk o Ziemi	Czynniki kształtujące morfologię wybrzeża Algarve (Portugalia) w ujęciu GIS
81	236 100	Uniwersytet Warszawski Wydział Biologii	Eksploracja agregacji zooplanktonu a dostosowanie u ryb strefy umiarkowanej i tropikalnej w aspekcie globalnego ocieplenia
82	90 760	Uniwersytet Szczeciński Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług	Estymacja zasobów węgla organicznego w zawiesinie w oceanie globalnym na podstawie danych satelitarnych koloru morza
83	126 100	Uniwersytet Jagielloński Wydział Biologii i Nauk o Ziemi	Filogeneza mitochondrialnego DNA żab zielonych (Pelophylax) w obrębie Basenu Morza Śródziemnego
84	35 500	Uniwersytet Łódzki Wydział Filozoficzno-Historyczny	Kształtowanie się pogranicza i relacji zachodniobałtyjsko-słowiańskich u progu wczesnego średniowiecza
85	19 500	Uniwersytet Warmińsko-	Mechanizm powstawania wodoru w układzie

		Mazurski Wydział Nauk o Środowisku	zamkniętym z wykorzystaniem mikrogolonów z gatunku <i>Platymonas Subcordiformis</i> przy zastosowaniu wody pochodzącej z przybrzeżnej strefy Morza Bałtyckiego
86	75 400	Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny Wydział Nauk o Żywności i Rybactwa	Modulujący wpływ pól magnetycznych na mykozy stanowiące zagrożenie w wylęgarnictwie ryb
87	97 100	Warszawski Uniwersytet Medyczny Wydział Farmaceutyczny	Ocena zanieczyszczenia Wisły w rejonie Warszawy substancjami czynnymi leków oraz ich metabolitami
88	40 000	Uniwersytet Szczeciński Wydział Nauk o Ziemi	Odwzorowanie południowego wybrzeża Morza Bałtyckiego na podstawie modelowania przeszłych i przyszłych zmian linii brzegowej
89	130 000	Uniwersytet Warmińsko- Mazurski Wydział Biologii	Potencjał rozrodczy diploidalnych i naturalnych tetraploidalnych samców ryb <i>Cobitis</i> (Pisces, Cobitidae)
90	48 510	Uniwersytet Wrocławski Wydział Nauk Biologicznych	Poziom zarażenia pasożytami u ryb z rodzaju <i>Cobitis</i> (Teleostei: Cypriniformes) o płciowym i klonalnym systemie rozrodu w zróżnicowanych siedliskach
91	59 800	Uniwersytet Przyrodniczy – Wrocław Wydział Inżynierii Kształtowania Środowiska i Geodezji	Stworzenie unikatowego warsztatu naukowego z zakresu pozyskania i przetwarzania danych geoprzestrzennych stosowanych w modelowaniu hydrodynamicznym przepływów powodziowych
92	61 600	Uniwersytet Szczeciński Wydział Nauk o Ziemi	Środowisko sedymentacyjne i ewolucja klimatu Zatoki Beibu wraz z przyległymi obszarami w okresie od późnego plejstocenu
93	149 176	Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny Wydział Nauk o Żywności i Rybactwa	Termiczne przemiany białek i lipidów w mięsie i rybach - opracowanie metodyki pełnej charakterystyki oraz fundamentalnych i statystycznych modeli tych procesów w oparciu o analizy termograwimetryczne, kalorymetryczne i reologiczne
94	30 000	Uniwersytet Szczeciński Wydział Nauk o Ziemi	Wpływ zmian klimatycznych na stan środowiska naturalnego płytkowodnych terenów morskich zamieszkałych przez rzadkie gatunki koralowców tworzących trzecią co do wielkości na świecie rafę koralową w zachodniej części Zatoki Meksykańskiej (Rejon Wysp Dry Tortugas oraz Marquesas Keys, Floryda, U.S.A.) w okresie ostatnich około 150 lat
95	87 100	Uniwersytet Mikołaja Kopernika	Wyspa w Żółtym na przełomie I i II tysiąclecia - wielofunkcyjne centrum społeczno-kulturowe

		Wydział Nauk Historycznych	na Pomorzu Zachodnim
96	50 000	Instytut Oceanologii PAN	Znaczenie Morza Bałtyckiego w oceanicznym obiegu węgla
RAZEM	6 681 404		

Narodowe Centrum Badań i Rozwoju finansowało projekty morskie w ramach międzynarodowego konkursu MARTEC II na projekty badawcze w ramach ERA-NET MARTEC (*European Research Area Maritime Technologies*). Celem projektu MARTEC II jest rozwijanie osiągnięć projektu MARTEC oraz:

- pogłębienie i umocnienie ustanowionych już relacji międzynarodowych, bazujących na zdobytym doświadczeniu i ustalonej strukturze,
- rozszerzenie dotychczasowego zasięgu geograficznego poprzez włączenie nowych krajów (osiągnięcie sieci zarządzania obejmującej swoim zasięgiem kraje od Islandii po Turcję i od Portugalii po Finlandię i Białoruś),
- wzmocnienie upowszechniania wyników badań z zakresu transportu wodnego i technologii morskich w całej Europie,
- lepsza strukturyzacja badań morskich koordynowana przez program bazy danych oraz mapowanie badań,
- wymiana informacji i pogłębienie współpracy pomiędzy MARTEC II i WATERBORNE TP oraz innymi ERA-NET-ami (jak np. TRANSPORT II), a także innymi inicjatywami m.in. sieć SURSHIP.

W ramach realizacji projektu ERANET MARTEC II NCBR odpowiedzialne jest za:

1. Przygotowanie bazy danych projektów badawczych w dziedzinie technologii morskich, wykonywanych jako projekty finansowane ze środków 7 Programu Ramowego oraz agencji finansujących badania i rozwój w krajach MARTEC, również w ramach realizacji konkursów ogłaszanych przez MARTEC i MARTEC II, a także agencji finansujących badania i rozwój w krajach Europy, ogłaszanych w trybie innym niż konkursy MARTEC.
2. Przygotowanie bazy danych programów badawczych (w ramach których mogą być realizowane projekty w dziedzinie technologii morskich) w krajach MARTEC.
3. Przygotowanie dokumentacji projektowej dotyczącej wspólnych procedur konkursowych.
4. Wspieranie realizacji konkursu Call 2011 (z uwagi jednak na to, iż Rzeczpospolita Polska nie uczestniczyła w tym konkursie, podjęto ograniczone działania jak np. wybór ekspertów z RP).

Tabela 4. Zestawienie realizowanych projektów i programów badawczych, programów wieloletnich oraz współpracy i aktywności międzynarodowej w 2012 r.

Zestawienie projektów				
Program	Nazwa beneficjenta	Nazwa projektu	Całkowita wartość projektu	Środki wypłacone w 2012 roku
Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka	Instytut Oceanologii Polskiej Akademii Nauk	Zintegrowany System Przetwarzania Danych Oceanograficznych - ZSPDO	20 598 455	3 919 881
Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka	Morski Instytut Rybacki w Gdyni	System Badań i Monitoringu Gospodarki Rybnej - INTEGRYB	24 841 523	10 387 629
Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka	Instytut Morski w Gdańsku	Zintegrowana platforma informacji o środowisku Południowego Bałtyku - BalticBottomBase (BBB)	15 644 303	10 259 610
Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka	Instytut Oceanologii Polskiej Akademii Nauk	Satelitarna kontrola środowiska morza bałtyckiego (SatBałtyk)	40 261 176	9 442 517
Projekty krajowe - badania stosowane	Instytut Maszyn Przepływowych im. Roberta Szewalskiego PAN	Ocena bezpieczeństwa i żywotności dużych obiektów morskich i lądowych przy wykorzystaniu technologii opartej na czujnikach światłowodowych typu FBG	1 200 000	66 000
Międzynarodowe - ERANET MARTEC	Akademia Morska w Gdyni	System wspomagania wejścia statku do portu i cumowania jako element inteligentnego systemu transportowego	1 225 026	209 428

Międzynarodowe - ERANET MARTEC	Centrum Techniki Okrętowej	System wspomagania wejścia statku do portu i cumowania jako element inteligentnego systemu transportowego	505 500	77 000
Międzynarodowe - ERANET MARTEC	Centrum Techniki Okrętowej	Badania wpływu efektu skali na charakterystyki pędników śrubowych	902 600	255 000
Projekty krajowe - badania stosowane	Instytut Maszyn Przepływowych im. Roberta Szewalskiego PAN	Ocena bezpieczeństwa i żywotności dużych obiektów morskich i lądowych przy wykorzystaniu technologii opartej na czujnikach światłowodowych typu FBG.	1 200 000	66 000
Projekty krajowe - badania stosowane	Akademia Morska w Szczecinie	Budowa zintegrowanego nieautonomicznego symulatora nawigacyjno- manewrowego jednostek śródlądowych	2 900 000	1 181 280
Projekty krajowe - badania stosowane	Uniwersytet Gdański	Rozbudowa Kolekcji Kultur Głonów Bałtyckich (CCBA)	360 000	6 240
RAZEM			109 638 583	35 870 585

Program BONUS-185 ma przyczynić się do stworzenia gospodarczego i ekologicznego dobrobytu regionu Morza Bałtyckiego o zrównoważonym wykorzystaniu jego zasobów i dóbr, zarządzanego w oparciu o wiedzę będącą rezultatem badań naukowych społeczności międzynarodowej.

Program realizowany będzie w następujących obszarach tematycznych:

- Wyjaśnienie złożoności struktury i mechanizmów funkcjonowania ekosystemu Morza Bałtyckiego.
- Stworzenie podstaw systemu trwałych powiązań Morza Bałtyckiego z jego obszarami przybrzeżnymi i zlewnią, traktowanymi jako integralna całość eko-technologiczna dla osiągnięcia wysokiego statusu ekologicznego Bałtyku.
- Wspomaganie zrównoważonego korzystania różnych sektorów gospodarki z dóbr i usług regionu Bałtyku.

- Poszerzenie wiedzy o procesach socjoekonomicznych w warunkach zmian globalnych oraz zmian w rejonie Bałtyku i upowszechnienie jej społeczeństwom nadbałtyckim.
- Rozwój innowacyjnych metod obserwacji i metod zarządzania danymi dla stworzenia jednolitego systemu informacyjnego regionu bałtyckiego.

W listopadzie 2012 r. Narodowe Centrum Badań i Rozwoju ogłosiło konkurs na finansowanie projektów badawczych międzynarodowych, który składa się z dwóch niezależnych części: *Diable Ekosystem* oraz *Innovation*. NCBR przeznaczył 1,5 mln euro na dofinansowanie polskich wnioskodawców w konkursie *Diable Ekosystem* oraz 250 tys. euro w konkursie *Innovation*.