

8. Międzynarodowy Kongres Morski

14–15 września br. w Szczecinie odbył się 8. Międzynarodowy Kongres Morski. Tak jak w poprzednich edycjach tej jednej z najważniejszych konferencji poświęconych gospodarce morskiej w Polsce, w imprezie uczestniczyło doborowe grono ekspertów z kraju i zagranicy. Wśród zaproszonych gości nie zabrakło przedstawicieli rządu, z sekretarzem stanu w Ministerstwie Infrastruktury Markiem Gróbarczykiem oraz podsekretarzem w tym samym resorcie Grzegorzem Witkowskim na czele. Na szczerze wypełnionej widowni pięknej Szczecińskiej Filharmonii – miejscu pierwszego dnia obrad – zasiadły również osoby reprezentujące administrację państwową oraz morską, szkolnictwo morskie, przedsiębiorstwa branży, a także studenci oraz uczniowie szkół morskich.



dla gospodarki morskiej. Te wszystkie obszary są niezbędne do tego, aby Polska mogła konkurować z najlepszymi” – napisał premier Mateusz Morawiecki.

Minister Gróbarczyk o Kongresie

Oficjalnego otwarcia 8. Międzynarodowego Kongresu Morskiego dokonał sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marek Gróbarczyk.

W swoim wystąpieniu minister Gróbarczyk wyraził zadowolenie, że po roku przerwy spowodowanej pandemią Kongres znów może się odbywać. Przypomniał też, że spotkanie to już na stałe wpisało się w kalendarz najważniejszych konferencji morskich, w ramach których w przeszłości powstawało wiele cennych dla polskiej gospodarki inicjatyw.

Jak zauważył minister Gróbarczyk, tegoroczna edycja skupiona była na dwóch głównych tematach. Po pierwsze – rozwoju polskich portów, które pomimo trudnego ubiegłego roku znakomicie poradziły sobie z problemami spowodowanymi pandemią, wciąż mają swoje „pięć minut”, biją kolejne rekordy przeładunków i kontynuują ambitne inwestycje. Przyniosły one także w ubiegłym roku korzyść całej gospodarce w postaci wpływów na poziomie 30 mld zł. Minister Gróbarczyk serdecznie za to podziękował zarówno zarządom portów, jak i operatorom funkcjonującym na terenie tych ośrodków. Podkreślił również, że rząd przygotowuje nowe rozwiązania prawne umożliwiające portom inwestowanie także poza granicami kraju, co powinno dać im nowy impuls do dalszego rozwoju.

Kontynuując swoje wystąpienie Marek Gróbarczyk powiedział, że drugim tematem tegorocznego Kongresu Morskiego jest morską energetykę wiatrową. Dla polskiej branży morskiej jest to rzecz zupełnie nowa, ale dająca ogromne możliwości, głównie w zakresie operacyjnym.

– Już dzisiaj musimy przygotować się do inwestycji z zakresu morskiej energetyki wiatrowej i cała branża morska powinna bardzo mocno włączyć się w dyskusję na ten temat. Musimy wspólnie wypracować strategię dla realizacji poszczególnych zadań w tym zakresie – powiedział minister Gróbarczyk.

Marek Gróbarczyk do tematów tegorocznego Kongresu Morskiego zaliczył także m.in. kwestie związane z rozwojem żeglugi śródlądowej. Podziękował za dotychczasowe zaangażowanie Wodom Polskim, a także osobno za przygotowanie Krajowego Planu Żeglugowego na kolejne lata: w zakresie Odrzańskiej Drogi Wodnej – Zarządowi Morskich Portów Szczecin i Świnoujście oraz w zakresie Wiślańskiej Drogi Wodnej – Zarządowi Portu Gdańsk. Minister przypomniał, że zarządzanie gospodarką wodną staje się coraz ważniejsze dla każdego obywatela, w kontekście coraz częstszych gwałtownych zjawisk pogodowych, które powodują powodzie i podtopienia.

Wyzwania stojące przed portami

Tradycyjnie, najważniejszym punktem merytorycznej części Międzynarodowego Kongresu Morskiego była pierwsza debata plenarna. W tym roku była ona poświęcona omówieniu najważniejszych wyzwań stojących przed polskimi i europejskimi portami oraz działaniom rozwojowym jako głównemu sposobowi na radzenie sobie z tymi wyzwaniami.

Debatę prowadził Bogdan Ołdakowski – sekretarz generalny Baltic Ports Organization, a wzięli w niej udział (w kolejności alfabetycznej): Maciej Bąk – dyrektor ds. finansowania i zarządzania finansami w Zarządzie Morskiego Portu Gdynia S.A., Łukasz Greinke – prezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A., Lamia Kerdjoudj-Belkaid – sekretarz generalna Federacji Europejskich Prywatnych Operatorów Portowych (obecność online), Jarosław Kotarski – dyrektor Unity Line, Andrzej Łuc – prezes Zarządu Morskiego Portu Police Sp. z o.o., Annaleena Mäkilä – dyrektor Fińskiego Stowarzyszenia Portów (online), Krzysztof Urbaś – prezes Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., Indra Vonck – Deloitte Financial Advisory Services (online) oraz Magdalena Wrzosek – Ernst & Young.

Szczecin i Świnoujście – w trosce o konsumenta

Pierwsze pytanie do uczestników debaty dotyczyło aktualnych wyzwań, przed jakimi stoją porty. Jako pierwszy odpowiadał Krzysztof Urbaś – prezes Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.



Krzysztof Urbaś podkreślił, że polskie porty w chwili obecnej przeżywają bardzo dobry okres, jeśli chodzi o inwestycje. Ich skala jest ogromna i jeszcze kilkanaście lat temu byłaby nie do pomyślenia. Inwestycje te są odpowiedzią na podstawowe wyzwania: dostosowania infrastruktury portowej do rozwijającej się gospodarki, rosnących potrzeb rynku i działających coraz prężniej operatorów portowych. Chodzi też o to, by klienci działali tu w warunkach przewidywalnych i powtarzalnych. Z drugiej strony port powinien stawiać sobie takie cele, które mogą być zrealizowane przy posiadanych zasobach. Prezes ZMPSiŚ przypomniał również, że współczesne porty muszą rozwiązywać kwestie związane z ochroną środowiska, szczególnie w kontekście zmian klimatycznych. Muszą też mieć na uwadze kwestie związane z technologią, a także – w coraz większym stopniu – z geopolityką, gdzie najlepszym przykładem jest inicjatywa Trójmorza i rozwój połączeń południkowych. Czwartym zagadnieniem – bardzo ważnym, z którym mierzą się współczesne – porty jest kwestia demografii, a więc m.in. liczby potencjalnych konsumentów z ich indywidualnymi upodobaniami, kształtowanymi przez marketing. Wreszcie pozostaje też kwestia cyfryzacji i wyzwań związanych z zapewnieniem cyfrowego bezpieczeństwa. Wszystkie te zagadnienia muszą współgrać ze sobą i być realizowane jednocześnie.

Gdynia – nowe technologie i cyfryzacja

Maciej Bąk – dyrektor ds. finansowania i zarządzania finansami w Zarządzie Morskiego Portu Gdynia S.A. potwierdził, że także w Gdyni wyraźnie widoczne jest to „pięć minut” polskich portów przywołane przez ministra Gróbarczyka. Największym wyzwaniem jest jednak, aby znakomity okres rozwoju trwał dłużej niż te „pięć minut”. Inwestycje realizowane na polskim wybrzeżu mają wartość miliardów złotych, mają one charakter kapitałochłonny, choć cechują się niskim stopniem zwrotu. W dodatku należy planować je z dużą ostrożnością i przewidywalnością przyszłych trendów rynkowych, bo przecież umowy z operatorami portowymi zawierane są na dziesiątki lat. Innym wyzwaniem, specyficznym dla Gdyni, jest kwestia wyczerpywania się terenów pod inwestycje. Aby zatem podtrzymać trend wzrostowy należy inwestować w podniesienie efektywności majątku, w nowe technologie oraz cyfryzację. Dobrym przykładem takich nowinek technicznych jest wdrażany system PCS (Port Community System). Dla Portu Gdynia dużym wyzwaniem i nową możliwością są kwestie związane z transformacją energetyczną. To właśnie ten ośrodek został wybrany przez rząd jako główny port przeładunkowy i składowania elementów przyszłych bałtyckich farm wiatrowych. W porcie pojawiają się więc nowe ładunki i nowe trendy, a także nowe wymagania.

cd. na str. 6 ►

► dok. ze str. 5

Gdańsk – nieemisyjne źródła energii

Łukasz Greinke – prezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A. podkreślił, że wyzwaniem portu są przede wszystkim potrzeby operatorów tu działających, oczekiwania gestorów ładunków, a także wymagania przewoźników morskich. Ci ostatni oczekują szczególnie dostosowania portowej infrastruktury do zmieniających się przepisów odnośnie ochrony środowiska i dostępu do paliw ekologicznych oraz nieemisyjnych źródeł



energii. Z kolei z myślą o operatorach unowocześniane są nabrzeża oraz pogłębianie i poszerzanie tory podejściowe. Wreszcie dla gestorów ładunków port stara się, aby przeładunki były realizowane jak najszybciej i jak najtaniej. W tym aspekcie szczególnie cenna jest współpraca z PKP PLK przy budowie nowych sieci kolejowych, a więc w kierunku usuwania wszelkich wąskich gardeł transportowych i możliwości wysyłania z portu pełnego składu kolejowego liczącego 740 m.

Police – stabilne otoczenie prawne

Andrzej Łuc – prezes Zarządu Morskiego Portu Police Sp. z o.o. zwrócił uwagę, że porty nie rozwijają się w próżni. Muszą mieć one korzystne otoczenie dla rozwoju – również te polityczne, a obecnie taki klimat właśnie panuje. Rząd uznaje ważność gospodarki morskiej i przekłada się to bezpośrednio na wspieranie miliardowych inwestycji portowych i okołoportowych. Dla Polic jedną z najważniejszych z nich jest pogłębienie toru wodnego Świnoujście-Szczecin, które pozwoli na zawijanie dwa razy większych statków z pełnym ładunkiem, a także wielomiliardowa inwestycja w budowę fabryki polimerów wraz z nowym terminalem magazynowo-przeładunkowym, która umożliwi zwiększenie przeładunków o ponad 20 proc. Dla portów ważne jest także aktualne stabilne otoczenie prawne dla prowadzenia biznesu, bo to tworzy wiarygodność wobec partnerów zagranicznych.

Europejskie porty – przede wszystkim ekologia

Goście biorący udział w debacie online: Lamia Kerdjoudj-Belkaid – sekretarz generalna Federacji Europejskich Prywatnych Operatorów Portowych, Annaleena Mäkilä – dyrektor Fińskiego Stowarzyszenia Portów oraz Indra Vonck z Deloitte Financial Advisory Services, zgodnie podkreślali, że dla dużych portów europejskich, z których większość czas dużych inwestycji ma już za sobą, w chwili obecnej najważniejszym wy-

zwaniem jest dostosowanie się do coraz bardziej restrykcyjnych przepisów chroniących środowisko, w tym głównie dotyczących ograniczenia emisji gazów cieplarnianych. Na łamach prasy branżowej oraz na konferencjach poświęconych przyszłości żegluga dużo dyskutuje się obecnie o problemach armatorów w wyborze nowych rodzajów napędów dla swoich statków. Mówi się również o alternatywnych rodzajach paliw niskoemisyjnych, ale jednocześnie zwraca uwagę, że główną przeszkodą w ich upowszechnieniu jest brak właściwej infrastruktury portowej. Usunięcie tej przeszkody stoi właśnie po stronie portów. Jako kolejne główne wyzwanie stojące przed europejskimi portami zagraniczni goście wymienili konieczność rozwoju cyfryzacji w celu zbudowania sprawniejszej płaszczyzny komunikacyjnej pomiędzy portami oraz w celu usprawnienia procesu przeładunków. W tym kontekście wyzwaniem jest z kolei zapewnienie odpowiedniego bezpieczeństwa cybernetycznego tym procesom.

Unity Line – nowa niskoemisyjna flota

O wyzwaniach transportu morskiego, z punktu widzenia linii żegludowej, mówił dyrektor Unity Line Jarosław Kotarski. Dyrektor Kotarski powiedział, że dla armatorów największym obecnie wyzwaniem są wspomniane już nowe przepisy mające ograniczyć emisję szkodliwych substancji w spalinach statkowych. Zaczęło się to od nałożenia ograniczeń dotyczących emisji tlenków siarki oraz objęciu całego akwenu Bałtyku tzw. strefą SECA. W odpowiedzi armatorzy zaczęli stosować droższe niskosiarkowe paliwo lub montowali na kominach specjalne urządzenia zwane scrubberami. Przy zapowiedzi kolejnych restrykcji kompanie żegludowe zaczęły rozważać zastosowania LNG jako paliwa żegludowego. Obecnie jest to już dominujący trend w zamówieniach dla kontenerowców i coraz częściej promów. Dla Unity Line podstawowym zatem wyzwaniem jest przyszła wymiana floty na jednostki o ekologicznym napędzie oraz wpisujące się w obecne trendy rynkowe, czyli ze zdecydowanie dłuższą niż dotychczas linią ładunkową. Obie te kwestie są nierozłączne ponieważ to właśnie ze zwiększonych przychodów, które będzie generować większa ładowność promów, będzie można pokryć zwiększone koszty związane z ochroną środowiska.

Ernst & Young – cyberbezpieczeństwo

Na zakończenie pierwszej części debaty wystąpiła Magdalena Wrzosek z Ernst & Young. Jej zdaniem największym wyzwaniem, przed którym stoją polskie porty, jest rozwój nowoczesnych technologii, a w związku z tym konieczność zapewnienia bezpieczeństwa teleinformatycznego. Warto dodać, że działania w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa przekazywania danych będą obligatoryjne i określone w nowym prawie regulującym te kwestie. W zeszłym roku w grudniu Komisja Europejska przedstawiła propozycję dwóch dyrektyw dotyczących cyberbezpieczeństwa, tzw. critical entities. Transport morski wchodzi w ich zakres, a nowe przepisy obejmą wszystkie podmioty z branży niebędące mikroprzedsiębiorstwami. Jednym z nowych wymogów będzie obowiązek szyfrowania danych i prowadzenia kryptologii oraz obowiązek raportowania incydentów i bardzo dokładna analiza ryzyka połączona z odpowiedzialnością członków zarządu firmy za niedopełnienie tych obowiązków. Zgodnie z kalendarzem procedowania dyrektyw w KE, porty i inne jednostki gospodarki morskiej będą miały na przygotowanie się do nowych przepisów zaledwie dwa lata.



Szczecin i Świnoujście – wielki plac budowy

W drugiej części debaty jej uczestnicy mówili o działaniach, jakie wdrażają w odpowiedzi na sformułowane wcześniej wyzwania. W głównej mierze dotyczą one ogromnych inwestycji w infrastrukturę portową oraz ułatwienia dostępu transportowego od strony morza i lądu.

Jako pierwszy głos zabrał Krzysztof Urbaś, który przypomniał, że znajdujący się w jego zarządzie zespół portów jest jednym wielkim placem budowy, na którym realizowane są liczne inwestycje. W Świnoujściu w tej chwili realizowane są trzy duże projekty. Pierwszy z nich to rozbudowa terminalu LNG, w ramach której – oprócz trzeciego zbiornika do składowania gazu – budowane jest kolejne stanowisko do przyjmowania jednostek o podobnych parametrach jak obecnie. Nową jakością tego stanowiska będzie możliwość przeładowywania gazu na bunkierkę, która umożliwi bunkrowanie statków przez klientów portu lub reeksport gazu.

Drugim z projektów jest terminal intermodalny na terenie terminalu promowego. W tej chwili łączone są dwa stanowiska: 5 i 6, a nowa „piątka” powstała z tego połączenia będzie miała długość ok. 270 m. Będą tu mogły cumować nie tylko promy ale i np. oceaniczne wycieczkowce. Do stanowiska tego będzie doprowadzona sieć torowa, a dla klientów promów powstaje parking na ok. 200 samochodów ciężarowych. Inwestycja ta będzie gotowa we wrześniu przyszłego roku. Obok powstaje kolejny parking na ok. 280 zestawów drogowych, co wychodzi naprzeciw zapowiedziom budowania przez armatorów znacznie większych promów wobec tych, które obsługiwane są dzisiaj.

Trzecim z projektów jest głębokowodny terminal kontenerowy, który ma być zbudowany na wschód od terminalu LNG.

W obu portach realizowana jest również rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej, czyli wszystkie sieci energetyczne, wodociągowe, kanalizacyjne itd. Duże inwestycje o wartości 1,5 mld zł przebiegają też w zakresie rozbudowy sieci kolejowej. Oba ośrodki łączą również inna ogromna inwestycja, a mianowicie pogłębienie toru wodnego na odcinku 68 km do 12,5 m. Będzie ona zakończona w marcu przyszłego roku.

Z kolei w Szczecinie realizowane są dwa główne projekty: modernizacja i budowa nabrzeży w rejonie Basenu Kaszubskiego i Kanale Dębickim. W tych dwóch obszarach portu akwenty będą miały możliwość przyjęcia statków o zanurzeniu 11,20 m. Te inwestycje powinny zakończyć się w IV kw. 2023 roku.

Gdynia – obsługa promów i farmy wiatrowe

Maciej Bąk podkreślił, że port stawia na rynek promowy, czego wyrazem jest właśnie oddawany do użytku nowoczesny terminal dla jednostek obsługujących linie do Szwecji. Port prowadzi miliardowe inwestycje w sieci kolejowe, starając się m.in. maksymalnie ułatwić dostęp do terminalu kontenerowego BCT. Całkiem nową ideą o ogromnej przyszłości jest

budowa na terenie portu Gdynia terminalu do obsługi morskich farm wiatrowych. Port Gdynia zdaje sobie sprawę, że wielkim wyzwaniem będą dla tego ośrodka nowe regulacje dotyczące ograniczenia emisji CO₂, stąd nowy terminal promowy jest zaopatrzonej w możliwość zasilania elektrycznego jednostek z lądu.

Gdańsk – „Odważnie, acz nie zuchwale”

Łukasz Greinke podzielił inwestycje w obrębie swojego ośrodka na te, które realizuje Zarząd Morskiego Portu Gdańsk wraz ze swo-

imi kontrahentami na terenach zarządzanych przez port, na grupę inwestycji związanej z tworzeniem infrastruktury od strony wody, wreszcie na trzecią grupę, czyli inwestycje infrastrukturalne od strony lądu. W sferze dostępu do portu od strony morza Urząd Morski w Gdyni przebudował tor podejściowy, tak że obecnie ma on szerokość 600 m i głębokości 18 m, co umożliwi wejście do terminala kontenerowego DCT największych kontenerowców świata. Terminal ten będzie rozbudowywany o kolejne 36 ha, co zwiększy jego możliwości przeładunkowe o 1,5 mln TEU rocznie. W ramach portu wewnętrznego przebudowywanych jest łącznie blisko 5 km długości nabrzeży i prowadzone są prace pogłębiarskie do 12 m. W tym obszarze zakończona została także duża inwestycja polegająca na przebudowie układu drogowo-kolejowego do tych terminali, które zlokalizowane są bezpośrednio przy Zatoce Gdańskiej. W planach jest przebudowa nabrzeża Wiślanego oraz nabrzeża Bytomskiego, gdzie będzie budowane nabrzeże dedykowane pod terminal przeładunkowy nawozów dla firmy Anwil z grupy Orlen.



W tym samym czasie na terenie portu realizowane są ogromne inwestycje kontrahentów portu. Warto tu wspomnieć o Krajowej Spółce Cukrowej, która wybudowała nowoczesny terminal do przeładunku cukru z silosem o pojemności 50 tys. ton czy też o spółce PERM, która zwiększyła moce magazynowe, wreszcie o spółce DCT z jej inwestycjami o wartości 2 mld zł nie tylko w rozbudowę, ale również w wymianę urządzeń przeładunkowych na tabor elektryczny. Inwestują także inne spółki, m.in. Cedrob w mroźnię mięsa białego i czerwonego. Ambicją portu Gdańsk jest bycie portem przeładunkowym pierwszego wyboru dla produktów 590, a więc wyprodukowanych w Polsce, a także dla produktów importowanych do Polski i naszych południowych sąsiadów.

cd. na str. 8 ►

► dok. ze str. 7

Jak podsumował Łukasz Greinke, łącznie inwestycje na terenie portu Gdańsk mają wartość 6 mld zł. Ma to bezpośrednie odzwierciedlenie w ciągłym trendzie wzrostowym przeładunków, które mają największą dynamikę spośród wszystkich portów w Europie. Inwestycje te będą kontynuowane zgodnie ze starą gdańską maksymą „Odważnie, acz nie zuchwale”.

Police – nowy terminal chemiczny

Andrzej Łuc powiedział, że na terenie polickiego portu realizowana jest obecnie największa inwestycja w przemyśle chemicznym w tej części Europy, czyli Polimery Police. Łączny koszt tego projektu wynosi aż 7 mld zł. Częścią inwestycji jest nowy chemiczny terminal przeładunkowo-magazynowy do przeładunku propanu i etylenu. Terminal będzie jednak uniwersalny i oprócz pracy na rzecz fabryki polimerów będzie mógł służyć także innym klientom. Drugim kluczowym projektem Morskiego Portu Police jest budowa od podstaw połączenia kolejowego, realizowanego wspólnie z PKP PLK. Police z nadzieją oczekują inwestycji powstającej poza obrębem portu, mającej ogromny wpływ na ułatwienie dostępu od strony lądu. Chodzi o zachodnią obwodnicę drogową Szczecina. Inwestycja warta 5 mld zł spowoduje skierowanie towarów z Zakładów Chemicznych Police oraz portu zupełnie nowym, krótszym korytarzem transportowym. Przy sprzyjających warunkach ma być ona ukończona w 2028 roku.

Porty europejskie – budowa dostępu do alternatywnych paliw

Po tym imponującym zestawieniu wszystkich inwestycji realizowanych w polskich portach przyszedł czas na pochwalenie się podobnymi projektami ze strony gości zagranicznych. Lamia Kerdjoudj-Belkaïd – sekretarz generalna Federacji Europejskich Prywatnych Operatorów Portowych podkreśliła, że jest pod ogromnym wrażeniem tego, co buduje się w Polsce i wielką skalą tych inwestycji. Powiedziała również, że porty europejskie są na progu nowych inwestycji i będą one dotyczyły przede wszystkim infrastruktury związanej z dążeniem do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych. Na konieczność zapewnienia armatorom dostępu do nisko- lub zeroemisyjnych rodzajów paliw zwracał uwagę także Indra Vonck z Deloitte Financial Advisory Services. Takie paliwa jak LNG, amoniak, metanol czy w przyszłości wodór powinny być powszechnie dostępne w portach europejskich, co wpłynie na decyzje armatorów dotyczące wyboru napędu dla swoich statków. Indra Vonck podkreślił, że za kilka lat to właśnie dostępność alternatywnych paliw



będzie w dużym stopniu decydowała o atrakcyjności danego portu. Annaleena Mäkilä – dyrektor Fińskiego Stowarzyszenia Portów również gratulowała szefom polskich portów rozwoju inwestycyjnego, podkreślając, że w jej rodzimej Finlandii także przeznaczają się miliardowe środki na budowę nowej infrastruktury. Przykładem jest port w Kotce. Annaleena Mäkilä podobnie jak jej poprzednicy uznała, że priorytetowe inwestycje fińskich portów powinny dotyczyć ograniczenia śladu węglowego oraz tworzenia dostępu do paliw niskoemisyjnych dla przybywających statków.

Kongres Morski – wszechstronność tematów

Debatą o rozwoju portów jako odpowiedzi na wyzwania transportowe przyszłości była najważniejszym punktem obrad pierwszego dnia 8. Międzynarodowego Kongresu Morskiego. Ale równie interesujące były także dwie pozostałe debaty, w których goście Kongresu mogli tego dnia uczestniczyć. Podczas pierwszej z nich dyskutowano o transporcie intermodalnym pojmowanym jako klucz do gospodarczej integracji międzynarodowej, na przykładzie inicjatywy Trójmorza oraz instrumentu TEN-T. Z kolei druga z debat dotyczyła zielonego ładu, czyli rozwiązań, które gospodarka morska proponuje na rzecz klimatu. Wątki tu poruszone częściowo pokrywały się z tymi, jakie usłyszeliśmy podczas debaty o rozwoju portów.

W drugim dniu Kongresu odbyły się spotkania panelowe podzielone na trzy bloki. W pierwszym bloku poruszano zagadnienia dotyczące portów i żeglugi. Dyskutowano m.in. o intermodalnych łańcuchach transportowych, będących elementem zielonego ładu i poprawiających skuteczność przesyłu towarów, a także o morskiej energetyce wiatrowej, która w przyszłości pozwoli lepiej wykorzystać zasoby naturalne Morza Bałtyckiego. W bloku tym mówiono również o żegludze w czasach pandemii oraz o działaniach zmierzających do zbudowania bardziej zrównoważonej żeglugi. W drugim bloku poświęconym tematowi digitalizacji i innowacjom w branży morskiej mogliśmy wysłuchać niezwykle ciekawych wystąpień dotyczących cyberbezpieczeństwa i szybkiego reagowania na zagrożenia w tym zakresie oraz prawnych aspektów digitalizacji i nowych technologii w infrastrukturze portowej. Dyskutowano również o automatyzacji w usługach portowych. W trzecim bloku poświęconym ekologii wysłuchaliśmy dyskusji na temat działań na rzecz ochrony wód Morza Bałtyckiego i gospodarowaniu wodami. W tym panelu mówiono także o inwestycjach w zakresie morskich farm wiatrowych oraz o portowej gospodarce odpadami przejmowanymi ze statków.

Organizatorami 8. Międzynarodowego Kongresu Morskiego w Szczecinie byli Fundacja Kongres Morski oraz Klaster Pomorza Zachodniego, natomiast współorganizatorem był Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście. Patronat honorowy i merytoryczny nad wydarzeniem pełniło Ministerstwo Infrastruktury.

Oprac. KRZYSZTOF GOGOL
Fot.: MAREK CZASNOJC
i JACEK PAWŁOWSKI

8 MIĘDZYNARODOWY KONGRES MORSKI

14-15.09.2021 SZCZECIN

3 DEBATY PLENARNE

Rozwój portów odpowiedzią na wyzwania transportowe przyszłości

Transport intermodalny kluczem do gospodarczej integracji międzynarodowej na przykładzie inicjatywy Trójmorza i instrumentu TEN-T.

Zielony Ład – gospodarka morska na rzecz klimatu

14 PANELI DYSKUSYJNYCH

Porty, digitalizacja, żegluga, ekologia, innowacje, intermodalność, Zielony Ład, cyberbezpieczeństwo, trasy żeglugowe w dobie pandemii, zaangażowanie portów w inwestycje powstawania farm wiatrowych, autonomiczny transport przyszłości

551 UCZESTNIKÓW

Szefowie i menadżerowie największych firm z branży morskiej, logistycznej, energetycznej, technologicznej, finansowej.

Ministrowie, przedstawiciele międzynarodowych organizacji morskich



Organizatorzy	Współorganizator	Patronat Honorowy i Merytoryczny	Partnerzy Strategiczni	Partnerzy Główni
Fundacja KONGRES MORSKI	PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE	MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY	ORLEN	Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie
Klaster Morski Pomorza Zachodniego	AKADEMIA MORSKA SZCZECIN	WOJEWODA ZACHODNIOPOMORSKI	WOJEWÓDZKI FUNDUSZ OCHRONY ŚRODOWISKA I GOSPODARKI WODNEJ W SZCZECINIE	PORT MORSKI
Partnerzy Gospodarczy	Partnerzy Oficjalni	Partnerzy		warta.
PFR	UNITY LINE	BGK	GAE system	GRYF
PORT GDYNIA	PORT GOAŃSK	CD	polferries	GRYFIA
			Lotto	PRS
			KONGSBERG	Port Nad Odrą
			FOSFAR	EuroAfrica