



11. MIĘDZYNARODOWY
KONGRES MORSKI

15-16 MAJA 2025

15 MAJA 2025

TEATR POLSKI, WEJŚCIE WYŁĄCZNIE
OD ULICY JANA Z KOLNA



08:30 – 09:30

REJESTRACJA UCZESTNIKÓW

9:30 – 11:30

UROCZYSTE OTWARCIE 11. MIĘDZYNARODOWEGO KONGRESU MORSKIEGO
WYSTĄPIENIA OTWIERAJĄCE

I DEBATA PLENARNA:

**NOWA POLITYKA PRZEMYSŁOWA UNII EUROPEJSKIEJ W SEKTORZE
GOSPODARKI MORSKIEJ**

- Wzmocnienie pozycji konkurencyjnej europejskich przedsiębiorstw
- Zapewnienie bezpieczeństwa gospodarczego UE
- Morska Strategia Przemysłowa UE (EU Industrial Maritime Strategy)

11:30 – 12:00

PRZERWA KAWOWA

12:00 – 13:30

II DEBATA PLENARNA:

WYZWANIA REGULACYJNE I STRATEGIE DLA GOSPODARKI MORSKIEJ

- Wyzwania rynkowe i regulacyjne dla sektora gospodarki morskiej
- Rekonfiguracja łańcuchów dostaw
- Narzędzia integracji dla interesariuszy portów

13:30 – 14:30

LUNCH

14:30 – 16:00

III DEBATA PLENARNA:

MORSKI WYMIAR W ROZWOJU SIECI TEN-T

13:30 – 14:30

WIECZÓR ARTYSTYCZNY Z BANKIETEM

Dla wszystkich uczestników zarówno nieformalnego spotkania ministrów jak i uczestników MKM

BLOK I PORTY I ŻEGLUGA

GLOBALNE ZAGROŻENIA DLA TRANSPORTU MORSKIEGO: BEZPIECZNE PORTY W NIEPEWNYCH CZASACH

Wpływ zmian geopolitycznych na funkcjonowanie żeglugi morskiej i portów. Bezpieczeństwo transportu morskiego, ochrona infrastruktury portowej oraz stabilność globalnych łańcuchów dostaw. Możliwe strategie przeciwdziałania i adaptacji do dynamicznej sytuacji międzynarodowej.

- W jaki sposób aktualne napięcia geopolityczne wpływają na funkcjonowanie globalnych szlaków morskich i dostępność portów?
- Jakie zmiany geopolityczne mogą w najbliższych latach najbardziej wpłynąć na sektor transportu morskiego?
- Jakie są największe zagrożenia dla infrastruktury portowej wynikające z cyberataków i technologicznych zagrożeń?

Słowa kluczowe: geopolityka, bezpieczeństwo portów, infrastruktura krytyczna, zagrożenia globalne, cyberbezpieczeństwo

BLOK III ZRÓWNOWAŻONY TRANSPORT MULTIMODALNY

ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA W CZYSTO SKOMU NIKOWANEJ EUROPIE – ROLA, MOŻLIWOŚCI, MIEJSCE

Ukazanie transportu wodnego śródlądowego jako proekologicznej, ewoluującej gałęzi transportu, która powinna stanowić (i wielu krajach stanowi) ważne uzupełnienie zrównoważonego systemu transportowego kraju, realizującego wyzwania polityk europejskich. Zrównoważony system transportowy kraju – jaka rola żeglugi śródlądowej.

Kluczowe wyzwania stojące przez żeglugą śródlądową w dobie europejskiej transformacji ekologicznej. Nowoczesny system zarządzania transportem wodnym śródlądowym – główne aspekty. Możliwości rozwoju żeglugi śródlądowej – gdzie jesteśmy, do czego dążymy.

Słowa kluczowe: transport wodny śródlądowy, zrównoważone systemy transportowe, inwestycje o wysokich standardach środowiskowych, rozwój teleinformatyczny.

BLOK II ZRÓWNOWAŻONA NIEBIESKA GOSPODARKA MORSKA

PROGRAM NA RZECZ NIEBIESKIEJ GOSPODARKI – JAK STYMULOWAĆ ROZWÓJ SPOŁECZNO-GOSPODARCZY W UE

Niebieska gospodarka obejmuje wiele sektorów gospodarki morskiej i powiązanych z nimi polityk, które wspólnie określają, czy wykorzystanie zasobów morskich (oceanicznych) jest zrównoważone. Koncepcja niebieskiej gospodarki ma na celu promowanie wzrostu gospodarczego, włączenia społecznego oraz zachowania lub poprawy warunków życia przy jednoczesnym zapewnieniu zrównoważenia środowiskowego oceanów, mórz i obszarów przybrzeżnych.

Cele niebieskiej gospodarki zwykle obejmują zrównoważony rozwój przestrzeni oceanicznej dla osiągnięcia korzyści gospodarczych, środowisko-wych i społeczno-kulturowych, istotnych w rozwiązywaniu szerszych problemów związanych z bezpieczeństwem i zapewnianiem stabilności regionalnej.

Unijny Program na rzecz niebieskiej gospodarki dotyczy obniżenia emisyjności, ochrony kapitału naturalnego, gospodarki o obiegu zamkniętym oraz odpowiedzialnej produkcji żywności.

Słowa kluczowe: zrównoważona niebieska gospodarka, sektory gospodarki morskiej, wzrost gospodarczy, włączenie społeczne, zrównoważenie środowiskowe

BLOK IV POLSKA GOSPODARKA MORSKA SEKTORA OFFSHORE

MORSKA ENERGETYKA WIATROWA – GDZIE JESTEŚMY?

Czy brak silnego polskiego sektora oil & gas przeszkodził w budowaniu rodzimego sektora MEW czy też pomógł na zasadzie „białej karty”?

Cztery lata intensywnej legislacji, dyskusji, rozmów, spotkań, budowania sieci biznesowej wokół polskiego MEW – efektywne czy nie?

Offshore zaczyna i kończy się na lądzie – jak polska gospodarka powinna zareagować na rozwój morskiej energetyki wiatrowej jako składowej transformacji energetycznej w Polsce?

BLOK I PORTY I ŻEGLUGA

NOWE KOMPETENCJE DLA GOSPODARKI MORSKIEJ WOBEC WYZWAŃ RYNKOWYCH

Dopasowanie systemów edukacyjnych do dynamicznie zmieniającego się rynku gospodarki morskiej. Kluczowe kompetencje i kwalifikacje potrzebne w sektorze, w tym związane z cyfryzacją, ekologią i innowacyjnymi technologiami. Współpraca między uczelniami a przemysłem w kontekście praktycznego kształcenia przyszłych kadr.

- Kompetencje przyszłości wobec wyzwań współczesnego świata – dokąd zmierzamy i jakich specjalistów potrzebujemy?
- Jakie nowe kompetencje mogą stać się kluczowe w najbliższych 10–15 latach w gospodarce morskiej?
- Jakie działania mogą podjąć uczelnie i przedsiębiorstwa, aby skutecznie zacieśnić współpracę w zakresie kształcenia praktycznych umiejętności i przygotowania absolwentów do potrzeb rynku pracy?
- Nowe pokolenie, nowe wyzwania – jak efektywnie komunikować się z młodymi wkraczającymi na rynek pracy?

Słowa kluczowe: edukacja morska, kwalifikacje zawodowe, przyszłe kompetencje, współpraca przemysł-akademia.

BLOK III ZRÓWNOWAŻONY TRANSPORT MULTIMODALNY

ROLA ZARZĄDCÓW INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ W ROZWOJU USŁUG INTERMODALNYCH

Jedną z barier rozwoju tak terminali intermodalnych, jak i pozostałej infrastruktury punktowej, jest ograniczona liczba i gęstość punktów stycznych infrastruktury różnych zarządców, prowadzone inwestycje infrastruktury liniowej powinny zakładać łatwość wpięcia do sieci przez zarządców terminali, a także skupić się na poprawie dostępności drogowej do terminali.

Pozostawienie zarządców infrastruktury „samym sobie” w nadziei prowadzić będzie do dalszej degradacji, a plany dotyczące rozwoju transportu intermodalnego będą trudne do realizacji.

BLOK II ZRÓWNOWAŻONA NIEBIESKA GOSPODARKA MORSKA

ZRÓWNOWAŻONE PORTY MORSKIE W NIEBIESKIEJ GOSPODARCE – INWESTYCJE I FINANSOWANIE

Finansowanie publiczne Unii Europejskiej ma kluczowe znaczenie dla opracowywania, wprowadzania oraz wykorzystania technologii i projektów niebieskiej gospodarki wpływających m.in. na rozwój zrównoważonego transportu i portów morskich.

Dzięki projektowaniu i budowie nowoczesnych statków morskich i wyposażaniu ich w technologie nisko- lub bezemisyjne, a także inwestowaniu w nowoczesną, energooszczędną infrastrukturę portową, bardziej realne staje się utrzymanie stabilności morskiego przemysłu produkcyjnego, zapewniającego Unii Europejskiej i jej państwom członkowskim silniejszą pozycję konkurencyjną na globalnym rynku.

Słowa kluczowe: inwestycje portowe, nowoczesna infrastruktura portowa, finansowanie publiczne, technologie niebieskiej gospodarki

BLOK IV POLSKA GOSPODARKA MORSKA SEKTORA OFFSHORE

PRZEMYSŁ STOCZNIOWY W SEKTORZE OFFSHORE

Polski przemysł stoczniowo-offshorowy – europejski kopciuszek w sektorze offshore czy prężny sektor zdolny budować dla tego sektora?

Jakie działania są konieczne aby powstała polska flota offshore, zbudowana przez polski przemysł i zarządzana przez polskich armatorów?

Offshore zaczyna i kończy się na lądzie – jak rozwijać potencjał łańcuchów dostaw MEW, w tym potencjał polskiego przemysłu stoczniowo-offshorowego?

BLOK I PORTY I ŻEGLUGA

AUTONOMIZACJA JAKO ELEMENT PROCESU DOSKONALENIA SYSTEMU BEZPIECZEŃSTWA W ŻEGLUDZE

Rola autonomicznych technologii w poprawie bezpieczeństwa żeglugi morskiej i śródlądowej. Potencjał automatyzacji w ograniczaniu błędów ludzkich, poprawa efektywności operacyjnej oraz wzmacnianie ochrony środowiska. Wyzwania regulacyjne i technologiczne związane z implementacją autonomicznych rozwiązań.

- Rozwój autonomicznych statków: szansa na zwiększenie bezpieczeństwa czy nowe zagrożenia?
- Statek autonomiczny a legislacja – kto ponosi odpowiedzialność?
- Czy automatyzacja i cyfryzacja mogą stać się jednocześnie szansą i zagrożeniem dla infrastruktury portowej?
- Automatyzacja – nasz sprzymierzeniec czy wróg?
- Czy sztuczna inteligencja wyprze pracowników?

Słowa kluczowe: autonomizacja, technologie morskie, bezpieczeństwo w żegludze, automatyzacja, cyfrowy bliźniak

BLOK III ZRÓWNOWAŻONY TRANSPORT MULTIMODALNY

INTERAKCJE MIASTO-PORT W KONTEKŚCIE ROZWOJU ZRÓWNOWAŻONYCH ŁAŃCUCHÓW DOSTAW

Miasta jako istotne elementy sieci transportowej, a zarazem obszary generujące znaczące strumienie logistyczne odgrywają bardzo znaczącą rolę w funkcjonowaniu łańcuchów dostaw. Odnosi się to zarówno do przewozów realizowanych w ramach ostatniego, jak i pierwszego kilometra.

Fakt ten nabiera dodatkowego znaczenia, biorąc pod uwagę interakcje jakie zachodzą pomiędzy miastami a operującymi w ich obrębie lub sąsiedztwie portami. Oddziaływanie portów na obszary miejskie i, wynikająca z tego współzależność funkcjonalna między nimi, generują wiele wyzwań w kontekście kształtowania zrównoważonych łańcuchów dostaw.

- Port – zagrożenie, czy stymulator rozwoju miasta?
- Jak zapewnić synergiczny rozwój miast i portów?
- W jaki sposób kształtować rozwój obszarów portowych, aby zapewnić jednocześnie wysoką jakość życia w miastach?
- W jakim zakresie port może stymulować zrównoważony rozwój miast?

BLOK II ZRÓWNOWAŻONA NIEBIESKA GOSPODARKA MORSKA

BEZEMISYJNE PORTY MORSKIE W NIEBIESKIEJ GOSPODARCE O OBIEGU ZAMKNIĘTYM

Zmiana krajobrazu przemysłowego Europy wzmacnia rolę portów morskich. Poza działalnością w zakresie przetadunków oraz logistyki przyszłość portów polega na rozwijaniu ich kluczowej funkcji jako centrów energetycznych m.in. na potrzeby zintegrowanych systemów energii elektrycznej, wodoru oraz innych paliw odnawialnych i niskoemisyjnych dla:

- Gospodarki w obiegu zamkniętym,
- Komunikacji,
- Kłastrów przemysłowych.

Zastosowanie inteligentnych rozwiązań cyfrowych i systemów autonomicznych, które optymalizują przepływ ruchu i obsługę ładunków w portach morskich oraz na ich zapleczu przyczynia się do obniżenia emisyjności portów i dążenia do osiągnięcia zerowego poziomu emisji zanieczyszczeń w przyszłości.

Słowa kluczowe: bezemisyjne porty morskie, niebieska gospodarka o obiegu zamkniętym, centra energetyczne, systemy autonomiczne

BLOK IV POLSKA GOSPODARKA MORSKA SEKTORA OFFSHORE

PORTY MORSKIE W ŁAŃCUCHACH DOSTAW OFFSHORE

Portowe terminale instalacyjne MEW jako nowy czynnik rozwoju obszaru transportowo-logistycznego w portach morskich.

Portowe terminale serwisowe – dlaczego małe porty morskie w Polsce się o nie „biją”?

Produkcja offshore w przestrzeni portu morskiego – szansa na rozwój portu czy przeszkoda w rozwoju wielkoskalowych przetadunków portowych?