

12. Międzynarodowy Kongres Morski Szczecin 13-14 maja 2026	
13 maja 2026	
	Teatr Polski, ul. Swarżycza 5
08:30 – 09:30	Rejestracja uczestników
9:30 :00 – 11:30	Uroczyste otwarcie 12. Międzynarodowego Kongresu Morskiego Wystąpienie otwierające I Debata plenarna Równowaga w europejskiej żegludze: regulacje IMO i UE, ochrona socjalna marynarzy oraz strategiczna rola bandery narodowej • <i>MLC jako fundament bezpieczeństwa socjalnego w żegludze: konwencja MLC stała się kluczowym instrumentem regulującym warunki pracy i zabezpieczenie socjalne marynarzy na poziomie globalnym. W 2026 r. jej interpretacja i praktyczne wdrażanie decydują nie tylko o ochronie załóg, lecz także o konkurencyjności armatorów i atrakcyjności bander. Dyskusja dotyczy równowagi między wysokimi standardami społecznymi a przewidywalnością kosztów dla przedsiębiorstw.</i> • <i>Narodowa bandera jako element strategicznej autonomii państwa: powrót statków pod banderę narodową przestaje być wyłącznie kwestią prestiżu, a staje się elementem bezpieczeństwa gospodarczego i odporności łańcuchów dostaw. W kontekście kryzysów geopolitycznych i regulacyjnych państwa UE redefiniują rolę swoich rejestrów okrętowych. Polska znajduje się dziś w momencie, w którym doświadczenie i dojrzałość rozwiązań pozwalają realnie konkurować o flotę.</i> • <i>Europejskie rejestry okrętowe jako motor konkurencyjności UE: Cypr, Malta i Madera wypracowały modele rejestrów, które łączą zgodność z regulacjami UE i IMO z wysoką atrakcyjnością dla armatorów. Ich doświadczenia pokazują, że konkurencyjność nie musi oznaczać obniżania standardów, lecz sprawne, przewidywalne i przyjazne administracyjnie otoczenie regulacyjne. To punkt odniesienia dla dalszego rozwoju rejestrów w Unii Europejskiej, w tym w Polsce.</i> • <i>Konkurencyjność armatorów w Europie - wyzwanie wykraczające poza ekologię: armatorzy europejscy funkcjonują dziś w warunkach rosnącej presji regulacyjnej, kosztowej i geopolitycznej. W 2026 r. o ich pozycji decydują nie tylko regulacje środowiskowe, ale także koszty pracy (w tym dostęp do załóg), finansowanie oraz spójność przepisów UE z regulacjami globalnymi. Utrzymanie konkurencyjnej floty w Europie jest warunkiem zachowania miejsc pracy i bezpieczeństwa morskiego.</i> • <i>IMO i Unia Europejska – między globalnymi standardami a regionalną ambicją: relacja między regulacjami IMO a politykami Unii Europejskiej staje się jednym z kluczowych wyzwań dla światowej żeglugi. UE dąży do podnoszenia standardów, jednocześnie ryzykując utratę konkurencyjności wobec armatorów spoza Wspólnoty. Debata dotyczy tego, jak budować ambitną, ale spójną politykę regulacyjną, która wzmacnia europejską flotę zamiast ją osłabiać.</i>
11:30 – 12:00	Przerwa kawowa
12:00 – 13:30	II Debata plenarna Bezpieczne Morze Bałtyckie: (infrastruktura krytyczna, obrona i odporność gospodarki morskiej) • <i>Morze Bałtyckie jako obszar strategiczny – nowe zagrożenia, nowe odpowiedzialności, nowy wymiar bezpieczeństwa morskiego</i> • <i>Porty morskie w ujęciu strategiczno – obronnym państwa</i> • <i>Zielona transformacja jako szansa rozwojowa – przemysł, nauka i innowacje w nowej gospodarce morskiej</i> • <i>Porty i żegluga w warunkach permanentnej zmienności – jak utrzymać ciągłość operacyjną i konkurencyjność na Bałtyku?</i>
13:30 – 14:30	Lunch
14:30 – 16:00	III Debata plenarna: Łańcuchy dostaw w turbulentnej rzeczywistości – szanse, zagrożenia, wyzwania w perspektywie 2030+ • <i>Wpływ globalnych wyzwań geopolitycznych, gospodarczych i strategicznych na kształtowanie światowych szlaków transportowych</i> • <i>Stabilność łańcuchów dostaw – czy współczesne realia pozwalają skutecznie planować i organizować dostawy?</i> • <i>Rola portów w skracaniu łańcuchów dostaw</i> • <i>Znaczenie koncepcji smart port oraz wdrażanie autonomizacji w transporcie morskim i śródlądowym dla zwiększania odporność operacyjnej łańcuchów dostaw;</i>

	- Integracja gałęzi transportu w kontekście zapewnienia sprawności przepływów w łańcuchach dostaw - Konkurencyjność Pomorza Zachodniego w kontekście odporności łańcuchów dostaw na turbulentność otoczenia.			
20:00	Wieczór artystyczny z bankietem (dla wszystkich uczestników)			
14 maja 2026				
Miejsce	Hotel Radisson			
8:00 – 15:00	Rejestracja uczestników			
	BLOK I Żegluga i porty	BLOK II Bezpieczeństwo	BLOK III Przemysł morski	Blok IV Zaplecze intermodalne portów morskich
9:00 – 10:30	FUNKCJONOWANIE ARMATORÓW MORSKICH W WARUNKACH TURBULENTNEGO OTOCZENIA - Sytuacja na rynkach frachtowych - Wpływ konfliktów zbrojnych i protekcjonizmu państwowego na żeglugę - Wpływ uwarunkowań środowiskowych na pozycję konkurencyjną przewoźników morskich - Kształcenie kadr morski we współczesnych realiach żeglugowych.	SYNERGIA ROZWOJU PORTÓW MORSKICH I INFRASTRUKTURY DOSTĘPOWEJ JAKO KLUCZOWY ELEMENT STABILNOŚCI GEOPOLITYCZNEJ REGIONU - Porty morskie jako fundament wzrostu gospodarczego i strategiczny element bezpieczeństwa państwa - Kluczowa rola infrastruktury dostępowej w rozwoju handlu międzynarodowego, bezpieczeństwa energetycznego i odporności łańcuchów dostaw - Bezpieczeństwo infrastruktury krytycznej - oddziaływanie samorządów - Znaczenie dla mobilności wojskowej i reagowania kryzysowego w warunkach napięć geopolitycznych - Integracja portów z bezpieczną infrastrukturą lądową jako element infrastruktury krytycznej NATO i UE	PRZEMYSŁ STOCZNIOWY W EUROPIE A WYZWANIA RYNKU Jeśli mierzyć produkcję statków tonażem, to Azja Południowo-Wschodnia jest liderem. Jeśli jednak mierzyć produkcję statków i konstrukcji offshore ich wartością i zaawansowaniem technologicznym to Europa jest kluczowym graczem świata. Europejski przemysł stoczniowy i offshore to zarówno zaawansowane technologicznie, o dużej wartości jednostkowej, statki, jak i konstrukcje dla morskiego sektora offshore (np. oil&gas, wind offshore). Jeśli dołożymy do tego nowe wymagania armatorów w zakresie emisyjności, autonomiczności systemów jednostek pływających jak i całych jednostek oraz zbrojenia, to europejski przemysł stoczniowy ma przed sobą kolejne wyzwania. Dlatego też debata koncentrować się będzie na takich zagadnieniach jak: - rynkowe i technologiczne oczekiwania żeglugi i offshore i ich wpływ na zakres i wielkość sektora stoczniowego i offshore w Europie, w tym w Polsce, - scenariusze rozwoju sektora stoczniowego i offshore w Europie, w tym w Polsce – czynniki wzrostu, czynniki stagnacji, - morskie jednostki autonomiczne, w tym drony, nowym obszarem produkcji stoczniowej w Europie.	ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA - SZANSE I ZAGROŻENIA, INFRASTRUKTURA, FLOTA, POTRZEBY - Plany czy może już strategia modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej – rozwój na południe i na zachód - Postępy po stronie niemieckiej – Odra Graniczna i kanał Odra-Havela – podnośnia w Niederfinow - Wzajemne zrozumienie wagi żeglugi śródlądowej po obu sąsiednich stronach Odry – formy współpracy dobrych sąsiadów - Znaczenie gospodarcze Odry dla regionów nadodrzańskich przy obu brzegach - Odra w TEN-T – czy jest nam to potrzebne? Perspektywy 12,5 m a barki – współzależność dużych partii i barek - Zarządzanie flotą śródlądową od strony portów i administracji
10:30 – 10:50	Przerwa kawowa			
10:50 – 12:20	DYNAMICZNE ZMIANY W OTOCZENIU PORTÓW MORSKICH – CZY TO CZAS NA NOWE STRATEGIE? Zmienność - stały czynnik w otoczeniu portów: geopolityka, wojna w Ukrainie, polityka USA	BEZPIECZNE SUROWCE W NIEPEWNYM ŚWIECIE - Bezpieczeństwo dostaw kluczowych surowców w warunkach globalnej niepewności - Wpływ geopolityki i niestabilności rynków na dostępność surowców	MORSKA ENERGETYKA WIATROWA – EUROPA / POLSKA HUBEM PRODUKCJI TRANSPORTU I LOGISTYKI Morska energetyka wiatrowa po 3-4 latach zadyszki łapie wiatr w żagle, o czym świadczą ostatnie dwie udane aukcje mocy w Polsce i Wlk.	SPOKOJNA WODA I SZALONA KOLEJ – DWA LOGISTYCZNE ŻYWIOŁY W INTERMODALNEJ SŁUŻBIE CE-59 Nadorzanka, linia Szczecin – Berlin, północna obwodnica kolejowa - co się uda

	• <i>Polityka UE – strategia UE portów morskich, pakiet mobilności militarnej</i> • <i>Polskie porty a obecne wyzwania w skali makro – czy potrzebne są nam nowe strategie portów?</i> • <i>Operatorzy portowi – strategie globalne versus lokalne plany rozwojowe</i> • <i>Finansowanie rozwoju portów - budżety portów, PPP, perspektywa finansowa EU na 2028-34</i>	<i>Ryzyka kryzysów energetycznych i surowcowych</i> • <i>Zarządzanie i zabezpieczanie łańcuchów dostaw</i> • <i>Dywersyfikacja kierunków i źródeł zaopatrzenia</i> • <i>Rola magazynowania i rezerw strategicznych</i> • <i>Współpraca międzynarodowa jako element bezpieczeństwa surowcowego</i>	<i>Brytanii, łącznie na 12 GW energii. Co ważne, w brytyjskiej aukcji wśród wygranych są również inwestorzy zamierzający zbudować pływające farmy wiatrowe. Morska energetyka wiatrowa w Europie to dynamiczny sektor gospodarek łączący w jeden system produkcję, transport, logistykę, B+R i edukację. System wymagający współdziałania całej Europy z rozbudowanymi łańcuchami dostaw zarówno fazy budowy morskich farm wiatrowych jak i ich wieloletniej eksploatacji. Debata dotycząca morskiej energetyki wiatrowej, z udziałem przedstawicieli przemysłu i portów państw europejskich, będzie ogniskować się na takich zagadnieniach jak:</i> • <i>Net Zero Industry Act jako element polityki UE w zakresie wzrostu european content / local content w łańcuchach dostaw morskich farm wiatrowych,</i> • <i>kluczowe czynniki rozwoju produkcji w łańcuchach dostaw morskich farm wiatrowych w Europie, w tym w Polsce,</i> • <i>produkcja, transport, logistyka budowy i eksploatacji morskich farm wiatrowych, w tym znaczenie portów morskich fazy budowy i fazy O&M.</i>	<i>zrobić zanim powstanie terminal kontenerowy w Świnoujściu?</i> • <i>Bliskość i współzależność żeglugi i kolei - co łączy szybką kolej z wolną żeglugą śródlądową?</i> • <i>Zarządzanie flotą i informacją, a wpływ na punktualność</i> • <i>Nowoczesne podejście i przyszłość żeglugi promowej związana z intermodalem kolejowym</i> • <i>Fundamentalne znaczenie kolei dla rozwoju portów morskich - dlaczego ma być „długa i szybka”</i> • <i>Sieć powiązań transportu kolejowego z wodą, czyli kolej a żegluga: promowa, ro-ro i kontenerowa</i>
12:20 – 12:40	Przerwa kawowa			
12:40 – 14:10	WSPÓŁPRACA MIĘDZYNARODOWA DOSTARCZA WAŻNE REZULTATY DLA BRANŻY MORSKIEJ <i>Projekty współpracy, uwzględniające specyfikę granic morskich i obszarów współpracy morskiej, swoim zakresem tematycznym często wykraczają poza tradycyjny sposób postrzegania niebieskiej gospodarki. Tym samym przyczyniają się do szeroko pojętego rozwoju społeczno – gospodarczego obszarów nie tylko geograficznie związanych z morzem, ale również na obszarze śródlądzia.</i> <i>Blok poświęcony będzie przykładom znaczących projektów z obszaru niebieskiej gospodarki, w ramach których partnerzy współpracują ponad granicami, aby wspólnie zapewnić zrównoważone wykorzystanie zasobów oceanów, mórz i wybrzeży, wspierać globalne inicjatywy ONZ oraz transformację sektorów związanych z gospodarką morską. Mają zapewnić odporność sektora morskiego na zmiany klimatu oraz wspierać rozwój innowacji.</i>	GLOBALNA ŻEGLUGA POD PRESJĄ GEOPOLITYKI: PERSPEKTYWA ARMATORÓW, PORTÓW I TERMINALI • <i>Wpływ napięć geopolitycznych na globalną żeglugę oraz łańcuchy dostaw</i> • <i>Perspektywa armatorów, portów i terminali na aktualne wyzwania rynkowe</i> • <i>Konsekwencje konfliktów międzynarodowych i sankcji dla operacji morskich</i> • <i>Zmiany szlaków handlowych i ich wpływ na konkurencyjność portów</i> • <i>Rosnące ryzyka bezpieczeństwa w transporcie morskim</i> • <i>Wpływ niepewności geopolitycznej na inwestycje infrastrukturalne</i> • <i>Strategie adaptacji i budowania odporności operacyjnej</i> • <i>Znaczenie współpracy sektora morskiego w dynamicznym otoczeniu globalnym</i>	OFFSHORE ZACZYNA I KOŃCZY SIĘ NA LĄDZIE – PORTY MORSKIE PORTALEM OFFSHORE <i>Europejski offshore to istotny element gospodarki europejskiej. Jak istotny okazał rok 2022, kiedy to złoża gazu naturalnego spod Morza Północnego w znacznym stopniu pomogły państwom Unii Europejskiej przetrwać najtrudniejsze miesiące koniecznej i gwałtownej dywersyfikacji źródeł dostaw gazu. Ropa Brent to ważny element europejskiego systemu dostaw ropy naftowej. Morska energetyka wiatrowa ma odegrać kluczową rolę w transformacji energetycznej UE. Ryby i owoce morza, zarówno te żyjące naturalnie jak i te hodowane są ważnym składnikiem diety Europejczyków. Morze żywi, morze bogaci, a porty morskie są portalem / bramą offshore i kluczowym elementem niebieskiej gospodarki. Debata w tej sesji koncentrować się będzie na takich zagadnieniach jak:</i> • <i>rola portów morskich i ich bezpośredniego zaplecza w sektorze offshore,</i>	ELEMENTY KONKURENCYJNOŚCI FISKALNEJ I SYSTEMU KONTROLI GRANICZNE POMIĘDZY PORTAMI MORSKIMI NA PRZYKŁADZIE POLSKI I WYBRANYCH KRAJÓW EU <i>Panel i dyskusja rozpoczną się od prezentacji Ośrodka Studiów Wschodnich pokazującej analizę obowiązujących systemów i standardów kontroli granicznej i systemu fiskalnego. Założeniem panelu jest pokazanie od strony praktycznej wszystkich wyzwań, z jakimi mierzą się polscy importerzy oraz powodów, dla których wciąż odprawy towarów są dokonywane poza Polską, a następnie towary są przywożone do Polski samochodami lub koleją intermodalnie, z pominięciem polskich portów i celnie polskiego budżetu. Mechanizm podejmowania decyzji przez gestorów ładunków i klientów: czy PL czy innym kraj EU.</i>

			• <i>doświadczenia portów morskich w rozwoju produkcji, transportu i logistyki na potrzeby offshore,</i> • <i>scenariusze rozwoju potencjału portów europejskich w sektorach offshore,</i> • <i>tendencje w zakresie lokowania produkcji i centrów dystrybucji offshore w portach morskich i aglomeracjach portowych</i>	
14:10 – 15:00	Lunch			