

Projekt

Zespół ds. opracowania
Strategii rozwoju gospodarki
morskiej

STRATEGIA
ROZWOJU POLSKIEJ GOSPODARKI MORSKIEJ
NA LATA 2007-2015

(druga redakcja, 04.08.2006 r.)

Spis treści

1. WSTĘP	2
2. ZAŁOŻENIA I WYTYCZNE	5
3. CELE STRATEGICZNE I ZADANIA OPERACYJNE	8
3.1. TRANSPORT MORSKI	8
3.2. PORTY MORSKIE	10
3.3. TRANSPORT WODNY ŚRÓDLĄDOWY	16
3.4. PRZEMYSŁ OKRĘTOWY	16
3.5. EKSPLOATACJA MORSKICH ZASOBÓW NATURALNYCH.....	21
3.6. RYBOŁÓWSTWO MORSKIE, RYBACTWO I PRZETWÓRSTWO RYB.....	24
3.7. BADANIA NAUKOWE I ROZWÓJ.....	27
3.8. EDUKACJA I ZASOBY LUDZKIE.....	32
3.9. ADMINISTRACJA MORSKA I ŚRÓDLĄDOWA.....	34
3.10. DZIEDZICTWO MORSKIE I ŚWIADOMOŚĆ MORSKA SPOŁECZEŃSTWA.....	36
3.11. TURYSTYKA MORSKA I ŚRÓDLĄDOWA – ZOSTANIE PRZEREDAGOWANY.....	37
4. OCENA OBECNEGO STANU GOSPODARKI MORSKIEJ ORAZ PROPOZYCJE ZMIAN I ROZWOJU	41
4.1. TRANSPORT MORSKI	41
4.2. PORTY MORSKIE	47
4.3. TRANSPORT WODNY ŚRÓDLĄDOWY	56
4.4. PRZEMYSŁ OKRĘTOWY	63
4.5. MORSKI PRZEMYSŁ WYDOBYWCZY	70
4.6. RYBOŁÓWSTWO MORSKIE I PRZETWÓRSTWO RYB	76
4.7. BADANIA NAUKOWE I ROZWÓJ.....	81
4.8. EDUKACJA I ZASOBY LUDZKIE.....	90
4.9. ADMINISTRACJA MORSKA I ŚRÓDLĄDOWA.....	95
4.10. DZIEDZICTWO MORSKIE I ROZWÓJ ŚWIADOMOŚCI MORSKIEJ	101
4.11. TURYSTYKA MORSKA I ŚRÓDLĄDOWA	105

1. WSTĘP

W dokumencie „Założenia do opracowania strategii rozwoju kraju 2007-2015”, opracowanym przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, stwierdzono między innymi, że „Polska musi posiadać politykę rozwojową, która pozwoli na zmniejszenie dystansu rozwojowego do bogatszych państw Unii Europejskiej. Polityka ta powinna wykorzystywać te cechy polskiej gospodarki i polskiego społeczeństwa, które mogą stanowić źródło przewagi komparatywnej naszego kraju (m.in. relatywnie młodą i coraz lepiej wykształconą siłę roboczą, relatywnie duży i rozwojowy rynek). Polityka ta opierać się będzie na konsekwentnym budowaniu społeczeństwa i gospodarki opartej na wiedzy”. Stwierdzono też, że „Podstawowe znaczenie ma stworzenie warunków rozwoju, w tym sprawnego systemu instytucjonalnie-regulacyjnego ze sprawną administracją publiczną, warunkującego szybszy rozwój kraju oraz najlepsze wykorzystanie środków, jakie Polska może pozyskać z funduszy unijnych”.

Priorytetami strategii rozwoju kraju są:

- wzrost konkurencyjności i innowacyjności gospodarki,
- poprawa stanu infrastruktury podstawowej: technicznej i społecznej,
- wzrost zatrudnienia i podniesienie jakości pracy,
- rozwój regionalny.

Podstawowe kierunki polityki morskiej Polski zawarte są w dokumencie: „Stanowisko Polski w sprawie przyszłej polityki morskiej UE”, opracowanym w roku 2005 przez Ministerstwo Infrastruktury. Jest to wkład Polski w tworzenie zapisów do Zielonej Księgi, dokumentu opracowanego przez Unię Europejską. Niniejsza „Strategia rozwoju polskiej gospodarki morskiej na lata 2007-2015”, stanowiąca plan najważniejszych działań, jest przełożeniem tej polityki na konkretne cele i zadania w poszczególnych obszarach gospodarki morskiej i zastępuje dokument „Strategia rozwoju polskiej gospodarki morskiej do 2015 r.”, opracowany w 2005 r. przez Ministerstwo Infrastruktury.

Unia Europejska zwraca szczególną uwagę na:

- poprawę konkurencyjności przemysłu morskiego,
- rozwój poszczególnych gałęzi przemysłów morskich w zrównoważony sposób (w wymiarze społecznym, ekonomicznym i środowiskowym),
- konieczność dotowania, rozwijania i zachęcania do prowadzenia badań naukowych na najwyższym poziomie, których wyniki będą mogły być wykorzystane do rozwoju technologii, tworzenia innowacyjnych produktów oraz nowych sposobów zintegrowanego zarządzania,
- koncepcję klasterów morskich, polegającą na dzieleniu się przez poszczególne sektory wiedzą, prowadzeniu wspólnych badań i innowacji, wspólnej edukacji i szkoleniu, dzieleniu się innowacyjnymi metodami organizacji (wspólne zaopatrzenie lub dystrybucja) lub wspólnej promocji,
- podniesienie poziomu życia w regionach nadbrzeżnych, zwiększenie atrakcyjności obszarów nadmorskich jako miejsc życia i pracy, rozwój turystyki morskiej i sposoby ograniczenia zagrożeń wynikających z bliskości morza,

- narzędzia służące poprawie stosunku człowieka do mórz i oceanów, m.in. służące gromadzeniu danych, prowadzeniu statystyk, badaniom naukowym, wspieraniu finansowemu regionów nadbrzeżnych oraz zintegrowanemu planowaniu przestrzennemu,
- umacnianie dziedzictwa morskiego i morskiej świadomości społeczeństwa.

Mianem gospodarki morskiej określa się te rodzaje działalności gospodarczej, które są związane z wykorzystaniem zasobów lub właściwości morza. W sferze gospodarki morskiej działa wiele przedsiębiorstw, organizacji gospodarczych, uczelni, urzędów, instytucji oraz jednostek organizacyjnych, które łączą cechy wspólne:

- środowisko wodne (morza, oceany, system związanych z morzem wodnych dróg śródlądowych),
- współpraca i konkurencja na rynku krajowym i globalnym,
- polityka rozwoju zintegrowana z polityką morską UE,
- system prawny.

Do głównych dziedzin gospodarki morskiej należą: transport morski i związany z nim transport śródlądowy, porty morskie, przemysł okrętowy, morski przemysł wydobywczy, rybołówstwo, rybactwo i przetwórstwo rybne, badania naukowe i rozwój, edukacja i zasoby ludzkie, administracja morska i śródlądowa, dziedzictwo morskie oraz świadomość morska społeczeństwa, turystyka morska i śródlądowa. Wymienione dziedziny (obszary) są przedmiotem dokumentu rządowego „Strategia rozwoju polskiej gospodarki morskiej na lata 2007 – 2015”.

Morza i oceany mieszczą zasoby żywności, surowców i energii, w związku z tym są przedmiotem eksploracji i eksploatacji. Są one również, wraz z terenami przybrzeżnymi, obszarem turystyki i wypoczynku.

Transport morski i śródlądowy jest tańszy, czystszy oraz bezpieczniejszy dla ludzi i środowiska niż inne rodzaje transportu. Za jego pośrednictwem przewożone są duże ilości towarów oraz znaczna liczba pasażerów. W związku z rosnącym zapotrzebowaniem na przewóz surowców energetycznych i towarów, wzrasta zapotrzebowanie na środki transportu, tak pod względem ilości, jak i rodzaju. Zwiększa się np. zapotrzebowanie na statki specjalistyczne, takie jak chemikaliowce, samochodowce, statki do przewozu gazów skroplonych, ro-ro i ropax.

Zmianie ulega struktura transportu – tworzone są intermodalne łańcuchy transportowe, które łączą ze sobą żeglugę morską, żeglugę morską bliskiego zasięgu, transport wodny śródlądowy, kolejowy i samochodowy. Nowe struktury transportu wymagają nie tylko nowych typów statków, ale również systematycznego ich doskonalenia oraz odpowiedniego dostosowania infrastruktury portów. Przebudowa lub rozbudowa portów związana będzie z koniecznością odbioru nowych rodzajów towarów, potrzebne będą np. terminale do odbioru gazów skroplonych. Zmian i modernizacji wymagają również urządzenia przeładunkowe w portach.

Rosnące zapotrzebowanie na statki specjalistyczne, skomplikowane technicznie, daje szansę rozwoju polskiego przemysłu okrętowego i firm produkujących wyposażenie dla statków.

Są to wielkie przedsięwzięcia, które wymagają przeprowadzenia prac badawczo-rozwojowych, a więc zaangażowania uczelni i instytutów naukowych. Prace badawczo-rozwojowe powinny być finansowane przez polski rząd lub UE – pod warunkiem, że będą one innowacyjne, a ich wyniki zostaną wdrożone.

W wyniku globalizacji, w gospodarce morskiej obowiązują międzynarodowe regulacje prawne, głównie dotyczące bezpieczeństwa i ochrony. Polskie uregulowania prawne w tym zakresie wymagają zmian i nowelizacji. Jest to jeden z warunków koniecznych rozwoju polskiej gospodarki morskiej. Niezbędne są również badania związane z rozwojem międzynarodowych standardów bezpieczeństwa, zarządzania ruchem morskim na torach wodnych, badania scenariuszy awarii i modelowanie mechanizmów awarii oraz badania związane z ochroną brzegów przed skutkami falowania morza czy rozlewami.

Wdrożenie strategii zależy od skuteczności działania administracji morskiej, rybackiej, śródlądowej oraz jej aktywności na arenie międzynarodowej i unijnej.

Warunkiem rozwoju gospodarki morskiej jest również posiadanie wysoko wykwalifikowanej kadry – inżynierów budownictwa okrętowego, nawigatorów, mechaników i oficerów marynarki handlowej innych specjalności, także menedżerów i informatyków. Ale kadry to również wysoko wykwalifikowani technicy i robotnicy, którzy obecnie wyjeżdżają za granicę w poszukiwaniu wyższych zarobków, co powoduje duże braki kadrowe, szczególnie w stoczniach. Zapewnienie kadr zależy nie tylko od możliwości ich kształcenia przez uczelnie, ale również od zainteresowania rządu i społeczeństwa gospodarką morską. Rozwój tego sektora gospodarki może zapewnić dużą liczbę lepiej płatnych miejsc pracy, pod warunkiem że wykorzysta on do maksimum innowacyjność opartą na szeroko zakrojonych badaniach naukowych, co ma się stać głównym motorem rozwoju.

W latach transformacji następowała nie tylko degradacja polskiej gospodarki morskiej, lecz także kultury morskiej oraz poszanowania naszej tradycji i dziedzictwa morskiego. Strategia rozwoju gospodarki morskiej powinna uwzględniać również ten aspekt, jako jeden z czynników ożywczych.

Strategię, która zawarta jest w rozdziale 3, opracowano na podstawie:

- wytycznych (rozdział 2), wynikających z „Założeń do opracowania strategii rozwoju kraju 2007 – 2015”, „Stanowiska Polski w sprawie przyszłej polityki morskiej UE” oraz z Zielonej Księgi UE;
- oceny obecnego stanu gospodarki morskiej oraz propozycji zmian i rozwoju, sformułowanych w rozdziale 4.

Strategii (rozdział 3) nadano następującą strukturę: w każdym z obszarów gospodarki morskiej wyznaczono cele strategiczne, a celom strategicznym przyporządkowane są zadania operacyjne. Przyjęto również założenie, że za realizację każdego zadania operacyjnego będzie odpowiadać konkretna instytucja.

Forma Strategii – określonych celów i zadań – umożliwi opracowanie systemu monitorowania i zarządzania jej realizacją.

2. ZAŁOŻENIA I WYTYCZNE

2.1. Okres realizacji strategii: 2007 – 2015.

2.2. Strategię opracowano przy następujących założeniach:

- Za rozwój gospodarki morskiej odpowiedzialny będzie Minister Gospodarki Morskiej; dotychczasowe rozproszenie instytucjonalne kompetencji i odpowiedzialności w dziedzinie gospodarki morskiej doprowadziło do regresu gospodarki morskiej. W związku z powyższym niezbędne jest dokonanie zmian w ustawie o działach administracji rządowej.
- Gospodarka morską jest integralną częścią gospodarki narodowej i jej rozwój zależy od rozwoju innych działów gospodarki, głównie przemysłu, handlu, transportu, usług, a przede wszystkim od infrastruktury transportu i powiązań transportowych portów z zapleczem gospodarczym państwa, umożliwiającym transport ładunków polskiego handlu zagranicznego i tranzytu drogą morską.
- Państwo polskie będzie odpowiedzialne za tworzenie warunków koniecznych do rozwoju i konkurencyjności przedsiębiorstw gospodarki morskiej, w szczególności za tworzenie warunków prawnych stymulujących rozwój przedsiębiorstw, za ochronę brzegów morskich i środowiska morskiego, budowę infrastruktury technicznej i społecznej, ochronę interesów i promocję gospodarki morskiej na arenie międzynarodowej, kształcenie kadr, rozwój badań naukowych i ochronę dziedzictwa morskiego.
- Przedsiębiorstwa gospodarki morskiej będą korzystać z pomocy publicznej przewidzianej prawem UE dla tego sektora.

2.3. Polska gospodarka morską została podzielona na 11 głównych dziedzin (obszarów):

- I. Transport morską,
- II. Porty morskie,
- III. Transport wodny śródlądowy,
- IV. Przemysł okrętowy,
- V. Eksploatacja morskich zasobów naturalnych
- VI. Rybołówstwo, rybactwo i przetwórstwo rybne,
- VII. Badania naukowe i rozwój,
- VIII. Edukacja i zasoby ludzkie,
- IX. Administracja morską i śródlądowa,
- X. Dziedzictwo morską oraz świadomość morską społeczeństwa,
- XI. Turystyka morską i śródlądowa.

2.4. Przyjęto, że dane statystyczne dotyczące gospodarki morskiej publikowane przez GUS powinny zostać przygotowane i opracowane z podziałem na obszary przyjęte w Strategii.

2.5. Przy opracowaniu strategii rozwoju polskiej gospodarki morskiej kierowano się następującymi wytycznymi:

- Należy uwzględnić członkostwo Polski w Unii Europejskiej i plany rozwojowe tej organizacji w zakresie gospodarki morskiej.
- Należy uwzględnić zmianę struktury transportu wodnego – w przyszłości tworzone będą łańcuchy transportowe, obejmujące żeglugę śródlądową, żeglugę morską bliskiego zasięgu oraz żeglugę morską dalekiego zasięgu.

- Postępująca zmiana struktury transportu, wzrost ilości przewożonych towarów i liczby pasażerów (również z powodu przenoszenia przewozów z dróg lądowych na drogi wodne) oraz wyraźny podział przewożonych ładunków według ich rodzajów spowodują zmianę typów statków morskich i śródlądowych – dostosowuje się je do nowej struktury transportu oraz do przewozu konkretnego rodzaju ładunku, co należy uwzględnić w planach rozwoju przemysłu okrętowego.
- Należy dążyć do zwiększenia masy ładunkowej kierowanej do portów polskich z zaplecza polskiego, jak i tranzytu z państw sąsiadujących z Polską, poprzez konsekwentne doskonalenie infrastruktury transportu lądowego (drogowego, kolejowego) i wodnego śródlądowego oraz jego koordynację z systemami transportowymi państw sąsiednich.
- Należy przyjąć, że w Polsce nastąpi zróżnicowanie źródeł dostaw energii, w związku z tym konieczne będzie zapewnienie, między innymi, transportu skroplonego gazu.
- Rosnące zapotrzebowanie na statki specjalistyczne i inne statki skomplikowane technicznie jest szansą rozwoju polskiego przemysłu okrętowego i producentów wyposażenia. Aby tak się stało, produkowane w Polsce statki muszą być konkurencyjne, co oznacza, że statki te:
 - muszą być w stanie uprawiać żeglugę w każdych, nawet najgorszych warunkach pogodowych – odpowiednio do rejonu żeglugi,
 - powinny być zautomatyzowane, z zastosowaniem elementów informatyki,
 - powinny być wyposażone w inteligentne systemy wspierania decyzji,
 - powinny być energooszczędne w najwyższym możliwym stopniu,
 - powinny być zbudowane w oparciu o nowe technologie, przyjazne środowisku,
 - poziom emisji gazów ze statków powinien być niski.
- Projektowanie statków należy oprzeć na metodzie optymalizacji i analizie ryzyka, z uwzględnieniem całego okresu eksploatacji i późniejszego złomowania.
- Należy dostosować infrastrukturę portów do zmieniającej się struktury transportu oraz rodzajów transportowanych ładunków (między innymi należy przewidzieć budowę terminali LNG).
- Należy wdrożyć jednolity system elektronicznej informacji (EDI).
- Należy zwiększyć bezpieczeństwo żeglugi i ochronę środowiska. W związku z tym należy wdrożyć i rozwijać systemy monitorowania ruchu statków oraz środki prowadzące do zminimalizowania niebezpieczeństwa kolizji i awarii statków.
- W ramach ochrony środowiska należy:
 - minimalizować emisję gazów w przemyśle okrętowym i żegludze oraz hałas i drgania na statkach,
 - odpowiednio zarządzać odpadami i oczyszczaniem wód balastowych,
 - rozwinąć systemy do zwalczania rozlewów,
 - chronić brzegi przed skutkami falowania.
- Ważne jest uporządkowanie regulacji prawnych oraz wzmocnienie administracji morskiej i śródlądowej państwa. Polska powinna brać udział w tworzeniu międzynarodowych standardów bezpieczeństwa opartych na celu i przy użyciu analizy ryzyka. Rząd RP powinien, między innymi, kontynuować swój udział w pracach IMO, zwłaszcza w pracach strategicznych, jak np. nad tzw. Goal-Based Standards.

- Należy powołać sejmową Komisję Gospodarki Morskiej.
- Rozwój gospodarki morskiej, a przede wszystkim zapewnienie jej innowacyjności, wymaga prowadzenia prac badawczo-rozwojowych. Prace te powinny obejmować:
 - bezpieczeństwo i ochronę środowiska morskiego,
 - naturalne zasoby morza,
 - minimalizację skutków awarii i kolizji,
 - synergię bezpieczeństwa i ekonomii, poprzez projektowanie oparte na analizie celu i ryzyka,
 - problemy eksploatacji statków, z uwzględnieniem skutków dla środowiska naturalnego,
 - strategię zarządzania ruchem statków,
 - analizę konkurencyjności polskiej gospodarki morskiej,
 - nowe technologie i materiały,
 - technologie informatyczne,
 - metody projektowania,
 - zarządzanie.
- Gospodarce morskiej, wszystkim jej działom, należy zapewnić dopływ wysoko wykwalifikowanej kadry. Uwzględnić przy tym należy fakt, że zapewnienie kadr zależy nie tylko od możliwości kształcenia przez średnie szkoły morskie i uczelnie wyższe, ale również od zainteresowania społeczeństwa gospodarką morską. Należy powołać międzyresortowy zespół, upoważniony do ustalania hierarchii projektów inwestycyjnych i podziału dostępnych środków między poszczególne gałęzie transportu.
- Należy chronić przyrodę morza i pasa przybrzeżnego.
- Należy chronić dziedzictwo morskie Polski oraz wzmocnić tożsamość morską Polski. W związku z tym należy rozwijać turystykę morską, a także turystykę na wodach śródlądowych.
- Należy upowszechniać pojęcie akwakultury, jako formy nowego, kompleksowego myślenia o roli morza w rozwoju naszego kraju.
- Należy zapewnić ochronę gospodarki morskiej przed zagrożeniami ze strony zorganizowanej przestępczości i międzynarodowego terroryzmu.

3. CELE STRATEGICZNE I ZADANIA OPERACYJNE

3.1. TRANSPORT MORSKI

Obszar I: Transport morski		
Cel strategiczny I.1. Zwiększenie potencjału przewozowego floty transportowej o polskiej własności i współwłasności oraz rejestracja statków pod polską banderą, przy zapewnieniu podniesienia ich konkurencyjności		
Zadania operacyjne	Wykonawca Współpracujący	Termin realizacji
I.1.1. Doprowadzić do utworzenia systemu prawnego zapewniającego konkurencyjność polskich przedsiębiorstw żeglugowych.	MGM MP i US, MF, związki zawodowe	2007
I.1.2. Stworzyć skuteczny mechanizm finansowania inwestycji żeglugowych.	MGM MF	2007
I.1.3. Wprowadzić uprzywilejowaną hipotekę morską na zakup i budowę statków i dostosować ustawodawstwo w tym zakresie, podporządkowując hipotekę morską sądom cywilnym, zamiast, jak dotychczas, Izbowi Morskim.	MGM MS	2008
I.1.4. Stworzyć system organizacyjno-finansowy zachęcający do budowy statków dla polskich przedsiębiorstw żeglugowych przez polskie stocznie.	MGM MG i MF	2007
I.1.5. Wdrożyć programy żeglugowe UE w zakresie żeglugi morskiej bliskiego zasięgu (short sea shipping) i autostrad morskich (motorways of the sea) obejmujące połączenia intermodalne pomiędzy Europą a Polską.	MGM MT	2015
I.1.6. Wesprzeć finansowo i merytorycznie przedsiębiorstwa żeglugowe w zakresie wdrożenia wymagań ochrony przed terroryzmem.	MGM MT	2007
I.1.7. Zwiększyć udział polskich przedsiębiorstw żeglugowych w transporcie ładunków będących w gestii podmiotów polskich o dominującej własności Skarbu Państwa.	MGM MF i MG	2007
Cel strategiczny I.2. Uporządkowanie prawa w zakresie transportu morskiego		
Zadania operacyjne	Wykonawca Współpracujący	Termin realizacji
I.2.1. W pełni wdrożyć ustawę Prawo Celne z dnia 19.03.2004 oraz wprowadzić ułatwienia w odprawach celnych towarów w obrocie wewnętrznym i pozaunijnym.	MGM MF	2007

I.2.2. Znowelizować prawo dotyczące gwarancji składanych przez przedsiębiorstwa spedycyjne.	MGM	2007
	MF	
I.2.3. Dostosować polskie przepisy fitosanitarne i standaryzacyjne do obowiązujących w UE.	MGM	2008
	MF	
I.2.4. Zmodyfikować przepisy dotyczące swobodnego wyboru usługodawców w zakresie usług holowniczych i pilotowych w celu podniesienia konkurencyjności polskich portów.	MGM	
<p>Cel strategiczny I.3. Zwiększenie masy ładunkowej kierowanej do polskich portów z zaplecza polskiego i tranzytu z państw sąsiednich, poprzez rozwój transportu lądowego i wodnego śródlądowego, skoordynowanego z systemami transportowymi państw sąsiednich</p>		
Zadania operacyjne	Wykonawca	Termin realizacji
	Współpracujący	
I.3.1. Rozwinąć efektywną sieć transportu kolejowego i samochodowego (w tym autostrad) i wodnego śródlądowego dla zwiększenia przepływu przez polskie porty ładunków tranzytowych w relacji Północ-Południe.	MGM	2015
	MT, MSZ	
I.3.2. Opracować kompleksowy program dotyczący rozwoju połączeń tranzytowych, w tym powołać międzyresortowy zespół odpowiedzialny za koordynację tych działań.	MGM	2007
	MT, MSZ	
I.3.3. Doprowadzić do stworzenia jednolitej taryfy frachtowej dla tranzytu w relacji dom-dom.	MGM	2008
I.3.4. Doprowadzić do powstania organizacji, wspieranej przez państwo, mającej na celu rozwój i promocję połączeń tranzytowych przez terytorium Polski oraz polskie porty.	MGM	2007
	MT	
I.3.5. Stworzyć system gwarancji kredytowych i ubezpieczeniowych dla polskich eksporterów i importerów dóbr inwestycyjnych preferujących polską flotę transportową.	MG	2007-2010
	MF, MGM	

3.2. PORTY MORSKIE

Obszar II: Porty morskie		
Cel strategiczny II.1. Tworzenie warunków prawnych efektywnego funkcjonowania i rozwoju portów morskich		
Zadania operacyjne	Wykonawca	Termin realizacji
	Współpracujący	
II.1.1. Dokonać oceny systemu prawnego obowiązującego w polskich portach morskich oraz w wybranych portach UE.	MGM, NIK	2007
	Rada Konsultacyjna Gospodarki Morskiej, PAN, Zarządy Morskich Portów, Urzędy Morskie	
II.1.2. Opracować projekt pakietu ustaw portowych oraz dokonać zmian w ustawach obowiązujących.	MGM	2007
	Rada Konsultacyjna Gospodarki Morskiej, PAN, Zarządy Morskich Portów, Urzędy Morskie	Działania ciągłe
II.1.3. Wzmocnić władztwo Zarządów Morskich Portów nad znajdującymi się w granicach portów terenami i infrastrukturą portową w celu utrzymania ich ogólnodostępnego charakteru oraz zapewnienia ochrony mienia Skarbu Państwa i rozwoju portów.	MGM	2007
	MF, MSP, Urzędy Morskie, gminy portowe	
II.1.4. Stworzyć Fundusz Rozwoju Terenów i Infrastruktury Portów (nazwa robocza), który byłby przeznaczony na dofinansowywanie Zarządów Morskich Portów korzystających z ustawowego prawa pierwokupu terenów i obiektów (nieruchomości portowych) położonych w granicach portów.	MGM	2007
	MSP, MF, Urzędy Morskie, Zarządy Morskich Portów, gminy portowe	
II.1.5. Doprowadzić do zwiększenia udziału gmin portowych w kapitale akcyjnym Zarządów Morskich Portów (zgodnie z ustawą o portach i przystaniach morskich).	MGM	2007
	MSP, MF, gminy portowe, Zarządy Morskich Portów	
II.1.6. Stworzyć Zarządom Morskich Portów warunki prawne zwiększania przychodów przeznaczanych na ich statutową działalność.	MGM	2007
	MF, MSP	Działania ciągłe
II.1.7. Ocenić stan prywatyzacji portowych terenów oraz obiektów infrastruktury i suprastruktury, określić warunki i terminy prywatyzacji spółek portowych.	NIK, MGM	2007
	MSP, Rada Konsultacyjna Gospodarki Morskiej, Zarządy Morskich Portów, spółki portowe	Działania ciągłe

II.1.8. Włączyć porty morskie, jako złożone węzły transportowe, do planów rozwoju infrastruktury transportowej Polski oraz stworzyć warunki prawne i finansowe ułatwiające i zachęcające inwestorów krajowych i zagranicznych do lokalizacji inwestycji infrastrukturalnych w portach morskich.	MT, MGM	2007 Działania ciągłe
	MSP, MF, MRR, Urzędy Morskie, gminy portowe	
Cel strategiczny II.2. Rozwój infrastruktury portowej i poprawa dostępu do portów od strony morza i lądu		
Zadania operacyjne	Wykonawca	Termin realizacji
	Współpracujący	
II.2.1. Zapewnić przejrzystość zasad udziału państwa w finansowaniu rozwoju infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępu do portów od strony morza i lądu poprzez odpowiednie regulacje prawne i akty wykonawcze.	MGM	2007
	MT, MSP, MF, MRR, gminy portowe, inwestorzy prywatni (PPP)	
II.2.2. Wspierać, finansować i współfinansować realizację strategicznych inwestycji infrastrukturalnych w portach morskich ujętych w Programie Operacyjnym „Infrastruktura i Środowisko 2007–2013”.	MGM	2007–2013
	MSP, MF, MOŚ, MRR, Zarządy Morskich Portów, Urzędy Morskie, PKP PLK, RZGW, Urzędy Żeglugi Śródlądowej, gminy portowe, Urzędy Marszałkowskie	
II.2.3. Uwzględnić w podstawowych dokumentach rządowych i UE zapisy dotyczące utworzenia Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (CETC) Północ-Południe, określanego także jako korytarz transportowy doliny Odry (kolej, droga S3, rzeka Odra).	MGM, MT	2007
	MF, Zarządy Morskich Portów, MRR	
II.2.4. Inicjować i wspierać działania mające na celu połączenie komunikacyjne portów w Szczecinie, Świnoujściu, Gdańsku i Gdyni z zapleczem lądowym (CETC, A1, S3) w ramach transeuropejskich sieci transportowych TEN-T	MGM, MT	2007 Działania ciągłe
	MF, Zarządy Morskich Portów, Urzędy Morskie, Urzędy Żeglugi Śródlądowej	
II.2.5. Zmodernizować i rozbudować infrastrukturę terminali promowych i ro-ro, warunkującą realizację koncepcji autostrad morskich i rozwój żeglugi bliskiego zasięgu.	MGM	I etap: 2008 Działania ciągłe
	Zarządy Morskich Portów, MF, MSP, Urzędy Morskie	
II.2.6. Podjąć działania mające na celu zwiększenie udziału transportu intermodalnego w ogólnych przewozach ładunków.	MGM	Działania ciągłe
	MT	
	MGM	2013

<p>II.2.7. Wspierać działania i zapewnić środki finansowe na budowę obiektów infrastruktury ogólnodostępnej i wewnątrzportowej, w szczególności na budowę, przebudowę i modernizację portowych dróg kołowych i kolejowych, nabrzeży i terminali portowych, basenów portowych, falochronów i kanałów portowych, modernizację wejść do portów i torów wodnych oraz innych obiektów infrastrukturalnych zapewniających skomunikowanie portów z siecią dróg krajowych i międzynarodowych.</p>	<p>MGM</p>	<p>Działania ciągłe</p>
<p>II.2.8. Wspierać planując i zapewniając środki finansowe na budowę obiektów infrastruktury ogólnodostępnej i wewnątrzportowej, w szczególności na budowę i modernizację portowych dróg kołowych</p>	<p>MGM, MF, MS, MT, MR, Zarządy Morskich Portów</p>	<p>Działania ciągłe</p>
<p>II.2.9. Prowadzić działania mające na celu zwiększenie udziału transportu wodnego śródlądowego w obsłudze transportowej portów i torów wodnych oraz innych obiektów</p>	<p>MGM, MT, MF, MS, Urzędy Żeglugi Śródlądowej</p>	<p>Działania ciągłe</p>
<p>II.2.10. Doprowadzić do realizacji inwestycji infrastrukturalnych zapewniających skomunikowanie portów z siecią dróg krajowych i międzynarodowych, przystosować infrastrukturę portową do obsługi środków transportu wodnego śródlądowego w portach ujścia Odry (Szczecin, Police, Świnoujście, małe porty).</p>	<p>MGM, Zarządy Morskich Portów, Urzędy Żeglugi Śródlądowej</p>	<p>Działania ciągłe</p>
<p>II.2.11. Tworzyć warunki finansowe i wspierać budowę infrastruktury technicznej portowych centrów logistyczno-dystrybucyjnych oraz lokowanie w nich przedsiębiorstw transportowych, przemysłowych i handlowych, zwiększających zakres, atrakcyjność i konkurencyjność usług portowych.</p>	<p>MGM, Zarządy Morskich Portów, małe i średnie przedsiębiorstwa</p>	<p>Działania ciągłe</p>
<p>II.2.12. Zapewnić Zarządom Morskich Portów łatwiejszy dostęp do źródeł finansowania inwestycji w zakresie budowy, rozbudowy i modernizacji infrastruktury portowej, poprzez m.in.:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) utrzymanie zwolnienia od podatku dochodów przeznaczonych na inwestycje, 2) uproszczenie procedur pozyskiwania funduszy UE, 3) udzielanie preferencyjnych kredytów na infrastrukturę portową, 4) udzielanie poręczeń kredytowych, 5) dofinansowywanie przedsięwzięć inwestycyjnych przez budżet państwa, 6) utworzenie Sektorowego Programu Operacyjnego „Infrastruktura Portów Morskich”. 	<p>MGM, Zarządy Morskich Portów, MF</p>	<p>Działania ciągłe</p>
	<p>MGM</p>	<p>Działania ciągłe</p>

II.2.13. Współfinansować i aktywizować tworzenie projektów inwestycyjnych stanowiących podstawę wystąpienia o fundusze unijne.	MGM	Działania ciągłe
II.2.14. Współfinansować i aktywizować fundusze projektów inwestycyjnych stanowiących podstawę wystąpienia o fundusze unijne do portów i przystani morskich.	Zarządy Morskich Portów, MF, MG, Współ Ekspertów Morskich	Działania ciągłe
II.2.15. Podjąć działania mające na celu przejęcie i pełnienie przez Ministra Gospodarki Morskiej nadzoru właścicielskiego nad terenami i infrastrukturą portową.	MGM	
	MSP	
II.2.16. Podjąć działania mające na celu przejęcie przez Ministra Gospodarki Morskiej uprawnień i odpowiedzialności za realizację części „Programu dla Odry - 2006” dotyczącej transportu, warunkującej rozwój portów ujścia Odry i ich funkcji gospodarczych (Szczecin, Świnoujście, Police, małe porty).	MGM	
	MŚ, MF, MT, Zarządy Morskich Portów	
Cel strategiczny II.3. Zwiększenie konkurencyjności i efektywności świadczenia usług portowych		
Zadania operacyjne	Wykonawca	Termin realizacji
	Współpracujący	
II.3.1. Intensyfikować działania na rzecz tworzenia spójnej, jednolitej koncepcji rozwoju portów morskich, opartej na aktywnym zaangażowaniu państwa w sferze polityki inwestycyjnej oraz kształtowaniu rynku usług portowych przy zachowaniu zasad konkurencyjności.	MGM	2007 Działania ciągłe
	MSP, MF, Zarządy Morskich Portów	
II.3.2. Podejmować działania mające na celu ochronę interesów i promocję polskich portów na arenie międzynarodowej.	MGM	Działania ciągłe
	MT, MSZ, Związek Miast i Gmin Morskich, parlamentarzyści RP	
II.3.3. Podejmować aktywne działania w celu zwiększenia konkurencyjności polskich portów morskich w regionie Morza Bałtyckiego (Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście oraz Police, Elbląg, Darłowo, Kołobrzeg).	MGM	Działania ciągłe
	MT, MSP, MF, MG, Zarządy Morskich Portów, przedsiębiorstwa portowe	
II.3.4. Oprzeć model funkcjonowania portów na ogólnych, akceptowanych w UE zasadach polityki konkurencji i pomocy państwa.	MGM	2007 Działania ciągłe
	MSP, MF, Zarządy Morskich Portów, przedsiębiorstwa portowe	
II.3.5. Doprowadzić do zniesienia monopolu w dostępie do rynku usług pilotowych i holowniczych.	MGM	2007 Działania ciągłe
	Zarządy Morskich Portów, Urzędy Morskie	
	MGM	

II.3.6. Podejmować działania promocyjne i koordynować działania rządowe i samorządowe w celu włączenia polskich portów do unijnych programów rozwojowych i strukturalnych.	MGM	Działania ciągłe
II.3.7. Podejmować działania promocyjne przeznaczające działania rządowe w zakresie ie ce możliwość u peł ty łączenia z polskich portów z realizacją cał kow ych in icjatyw in now ych rozwojowych w obszarze portowo-morskim , zgodnych ze standardami UE , IMO , UNCTAD , ONZ .	MSP, MF, Zarządy Morskich Portów, Zespół Ekspertów Morskich, MN i SW	Działania ciągłe
II.3.8. Przekształcić porty morskie w nowoczesne węzły transportowo-logistyczne, zintegrowane z systemem transportowym Polski i UE.	MGM Zarządy Morskich Portów, Zespół Ekspertów Morskich, MN i SW	Działania ciągłe
II.3.9. Usprawnić i koordynować działania państwowych organów kontrolnych w celu przyspieszenia i uproszczenia obsługi ładunków i środków transportu w portach morskich.	MGM MF, MR, MSWiA, Urzędy Celne, Straż Graniczna, pozostałe państwowe organy kontrolne	2007 Działania ciągłe
II.3.10. Opracować kompleksowy program rozwoju połączeń tranzytowych, w tym powołać międzyresortowy zespół odpowiedzialny za koordynację tych działań.	MGM MT, MSZ, Zespół Ekspertów Morskich	2007
II.3.11. Podejmować inicjatywy i przedsięwzięcia na rzecz organizacji multimodalnych połączeń portów z zapleczem krajowym i tranzytowym.	MGM MT, MF, przewoźnicy, Zarządy Morskich Portów	2007 Działania ciągłe
II.3.12. Tworzyć warunki ekonomiczne i organizacyjne, a także polityczne, odzyskania polskiej gestii transportowej w handlu zagranicznym drogą morską przez polskie porty.	MGM MT, MF, MG	2007 Działania ciągłe
II.3.13. Zapewnić najwyższe standardy w zakresie bezpieczeństwa obsługi osób, ładunków i środków transportu oraz ochrony mienia i środowiska w portach morskich.	MGM MSWiA, Zarządy Morskich Portów, Urzędy Morskie	2007 Działania ciągłe
II.3.14. Wspierać tworzenie aliansów strategicznych przedsiębiorstw portowych będących użytkownikami terenów i infrastruktury portowej oraz tworzyć warunki powstania klastrów portowych.	MGM Przedsiębiorstwa portowe, Zarządy Morskich Portów, MF, MG	2007 Działania ciągłe
II.3.15. Tworzyć warunki i motywować działania na rzecz lokalizacji w portach nowoczesnego przemysłu, generującego zapotrzebowanie na ładunki i usługi portowe.	MGM MF, Zarządy Morskich Portów, przedsiębiorstwa portowe	2007 Działania ciągłe
	MGM	

<p>II.3.16. Doprowadzić do opracowania (aktualizacji) planów zagospodarowania przestrzennego obszarów portowych do 2015 r., ze wskazaniem terenów przeznaczonych na tworzenie i rozwój centrów logistycznych, klastrów portowych, parków naukowo-technologicznych i centrów przedsiębiorczości.</p>	<p>MGM</p>	<p>Działania ciągłe</p>
<p>II.3.16. Doprowadzić do opracowania (aktualizacji) planów zagospodarowania przestrzennego obszarów portowych do 2015 r., ze wskazaniem terenów przeznaczonych na tworzenie i rozwój centrów logistycznych, klastrów portowych, parków naukowo-technologicznych i centrów przedsiębiorczości.</p>	<p>MGM, MF, Zarządy Morskich Portów, Zarządy Morskich Portów, władze samorządowe, Związek Miast i Gmin Morskich</p>	<p>Działania ciągłe</p>
<p>II.3.18. Odtworzyć etos pracy portowca i tradycję profesjonalizmu portowego, inicjować stałe kształcenie kadr portowych.</p>	<p>MGM Zarządy Morskich Portów, przedsiębiorstwa portowe, organizacje związkowe, Akademie Morskie</p>	<p>Działania ciągłe</p>
<p>II.3.19. Tworzyć w Europie silną pozycję sektora polskiej gospodarki morskiej, w tym gospodarki portowej.</p>	<p>MGM MG, Zarządy Morskich Portów, parlamentarzyści RP, europarlamentarzyści, przedsiębiorstwa portowe</p>	<p>2007 Działania ciągłe</p>
<p>II.3.20. Usprawnić i uwiarygodnić system statystyki morskiej.</p>	<p>MGM GUS, Zarządy Portów Morskich, Urzędy Morskie</p>	<p>2007 Działania ciągłe</p>
<p>II.3.21. Prowadzić monitoring realizacji strategii rozwoju portów.</p>	<p>MGM MF, MT, MG, Zarządy Morskich Portów, Zespół Ekspertów Morskich</p>	<p>2007 Działania ciągłe</p>
<p>II.3.22. Zapewnić, na wzór państw rozwiniętych gospodarczo, środki na badania naukowe, projekty rozwojowe, analizy strategiczne i przedsięwzięcia innowacyjne.</p>	<p>MGM MN i SW, Zespół Ekspertów Morskich, Instytut Morski, Akademie Morskie, inne uczelnie</p>	<p>2007 Działania ciągłe</p>
	<p>MGM Zespół Ekspertów Morskich, MNiSW, MG</p>	

3.3. TRANSPORT WODNY ŚRÓDLĄDOWY

Obszar III: Transport wodny śródlądowy		
Cel strategiczny III.1. Rewitalizacja śródlądowych dróg wodnych, decydujących o istnieniu żeglugi śródlądowej na rynku usług transportowych oraz o kompatybilności polskiego systemu transportowego z systemami pozostałych krajów europejskich		
Zadania operacyjne	Wykonawca Współpracujący	Termin realizacji
III.1.1. Modernizować i rozwijać śródlądowe drogi wodne, w tym w pierwszej kolejności szlaki żeglowne uznane przez europejskie podmioty polityki transportowej za istotne dla integracji europejskiej sieci dróg wodnych.	KZGW	2015 Działania ciągłe
	RZGW	
III.1.2. Stworzyć skuteczny mechanizm finansowania inwestycji w zakresie utrzymania, modernizacji i rozwoju śródlądowych dróg wodnych.	KZGW	2009
	MF, MT, MGM	
III.1.3. Opracować zasady funkcjonowania portów i przystani śródlądowych. Opracować system lokalizacji na śródlądowych drogach wodnych portów posiadających status portów publicznych.	MGM	2009
	MRG, MT, samorządy, armatorzy	
III.1.4. Rozwijać infrastrukturę turystyki wodnej we wszystkich jej odmianach, zarówno co do form, jak i rozwiązań technicznych i lokalizacyjnych.	Samorządy	2015 Działania ciągłe
	Armatorzy, turystyczne biura podróży	
III.1.5. Zwiększyć zasoby dyspozycyjne wody poprzez rozbudowę systemu jej retencjonowania, m.in. dla zasilania rzek w okresach niskich stanów wód.	KZGW	2015
	RZGW, samorządy	
III.1.6. Stworzyć sprawnie działającą administrację wodną, odpowiedzialną za programowanie kierunków rozwoju żeglugi śródlądowej oraz za utrzymanie, modernizację i rozwój śródlądowych dróg wodnych.	MGM	2008
	MT, KZGW, RZGW	
III.1.7. Ratyfikować przez stronę polską „Porozumienie o śródlądowych drogach wodnych międzynarodowego znaczenia”, zwane Porozumieniem AGN.	MGM	2008
	KZGW, MT	
Cel strategiczny III.2. Odtworzenie taboru wodnego śródlądowego		
Zadania operacyjne	Wykonawca Współpracujący	Termin realizacji
III.2.1. Rozwijać system umożliwiający odnowę taboru pływającego oraz preferencyjne warunki finansowania dla armatorów żeglugi śródlądowej.	MF	2010 Działania ciągłe
	MT, MGM, PRS, stocznie, armatorzy	

III.2.2. Opracować koncepcję nowych typów statków śródlądowych, bezpiecznych i przyjaznych środowisku naturalnemu, dla żeglugi towarowej i pasażerskiej.	MT	2010
	MGM, biura projektowo-badawcze, stocznie, armatorzy	
III.2.3. Przystąpić do budowy nowej generacji statków śródlądowych o różnym przeznaczeniu, przystosowanych do przewozu różnych ładunków, w tym ładunków zjednostkowanych w technologii międzygałęziowej.	MF	2015
	MGM, MT, stocznie, armatorzy	
	MGM, KZGW, cała branża	
Cel strategiczny III.3. Zwiększenie udziału żeglugi śródlądowej w rynku przewozów lądowych do poziomu średniego w Unii Europejskiej		
Zadania operacyjne	Wykonawca	Termin realizacji
	Współpracujący	
III.3.1. Kontynuować inwestycje przewidziane w „Programie dla Odry-2006”, a docelowo doprowadzić Odrę na całej długości do parametrów drogi wodnej międzynarodowego znaczenia.	KZGW	2015 Działania ciągłe
	RZGW	
III.3.2. Opracować i uruchomić programy modernizacji drogi wodnej Wisły, drogi wodnej Wisła-Odra oraz powiązań polskich dróg wodnych ze wschodnioeuropejską siecią szlaków żeglownych.	MT	2015
	MGM, KZGW, RZGW	
III.3.3. Wzmacniać pozycję konkurencyjną polskiej żeglugi śródlądowej na europejskim rynku transportowym, m.in. poprzez ratyfikowanie przez Polskę Konwencji CMNI, harmonizującej europejskie prawo transportowe w żegludze śródlądowej.	MT	2010
	MGM, armatorzy	
Cel strategiczny III.4. Promocja żeglugi śródlądowej oraz zachowanie związanego z nią dziedzictwa		
Zadania operacyjne	Wykonawca	Termin realizacji
	Współpracujący	
III.4.1. Pogłębić ogólną świadomość społeczeństwa o wpływie i znaczeniu żeglugi śródlądowej w przywracaniu równowagi w transporcie towarowym zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju.	MT	2008 Działania ciągłe
	MGM, KZGW, cała branża	
III.4.2. Wprowadzić zalecenia Komisji Europejskiej w sprawie promocji żeglugi śródlądowej „NAIADES.”	MT	2013 Działania ciągłe
	MGM, KZGW, cała branża	
III.4.3. Przebudować Muzeum Wisły w Tczewie.	Władze lokalne	2008
	CMM	
III.4.4. Rozwijać muzealnictwo wodne śródlądowe.	MKiDN	
	Władze lokalne, CMM	

3.4. PRZEMYSŁ OKRĘTOWY

Obszar IV: Przemysł okrętowy		
Cel strategiczny IV.1. Zapewnienie możliwości funkcjonowania polskiego przemysłu okrętowego w warunkach ostrej i nierównej konkurencji		
Zadania operacyjne	Wykonawca Współpracujący	Termin realizacji
IV.1.1. Przeprowadzić analizę światowego rynku budowy i remontu statków, celem określenia obszaru zainteresowania polskich stoczni oraz wykonać studium opłacalności i wykonalności programów restrukturyzacyjnych dostosowujących stocznie produkcyjne i remontowe do wymogów rynku. Dokonać koniecznych korekt wykonawczych i terminowych w programach restrukturyzacyjnych.	Zarządy stoczni	2007
	Akcjonariusze, MSP, MG	
IV.1.2. Zmodyfikować strategię dla sektora stoczniowego na lata 2006÷2010, przygotować i wdrożyć rozszerzoną wersję tej strategii na lata 2007÷2015.	MG	2007
	ARP	
IV.1.3. Zainicjować powstanie instytucji zajmującej się ubezpieczeniem ryzyka (w tym zabezpieczeń przed zmianą kursu walut). Stworzyć fundusz poręczeń kredytowych gospodarki morskiej jako niezależną spółkę akcyjną.	MG	2007
	ARP, MF, MGM, zarządy stoczni i przedsiębiorstw żeglugowych	
IV.1.4. Określić warunki i mechanizmy finansowe umożliwiające bankom i instytucjom finansowym inwestowanie w budowę statków w polskich stoczniach w formie kredytów, gwarancji i poręczeń.	MF,	2007
	MGM, ARP	
IV.1.5. Opracować system finansowania budowy statków dla polskich armatorów w polskich stoczniach z wykorzystaniem funduszy inwestycyjnych, gwarancji i poręczeń Skarbu Państwa oraz innych dozwolonych instrumentów finansowych i prawnych oraz wydać stosowne akty prawne celem wprowadzenia ich w życie.	MG	2007
	MGM, CTO	
IV.1.6. Przeprowadzić analizę zasadności konsolidacji polskich stoczni w kontekście zaawansowanej konsolidacji sektora stoczniowego w UE i na świecie. Na podstawie	ARP	2007

stoczniowego w UE i na świecie. Na podstawie wniosków z analizy przyczyn niepowodzenia procesu konsolidacji polskich stoczni określić warunki konieczne dla jego przeprowadzenia w aktualnych polskich realiach gospodarczych. Wnioski zawrzeć w nowej strategii dla przemysłu okrętowego na lata 2007÷2015.	MG	
IV.1.7. Wydać rozporządzenie o pomocy na innowacje w przemyśle okrętowym w oparciu o uregulowania UE.	MRR	2007
	MG, MF	
Cel strategiczny IV.2. Opracowanie docelowego modelu struktury organizacyjnej polskich stoczni produkcyjnych, dla zapewnienia warunków budowy nowoczesnych statków		
Zadania operacyjne	Wykonawca	Termin realizacji
	Współpracujący	
IV.2.1. Opracować modele zarządzania i organizacji dla stoczni znajdujących się na etapie restrukturyzacji, zmian własnościowych, a także zagrożonych upadłością lub likwidacją.	MG	2007
	MSP, ARP, zarządy stoczni	
IV.2.2. Opracować wydajne technologie produkcji nowoczesnych statków oraz plany inwestycyjne zapewniające ich wdrożenie. Zapewnić źródła finansowania niezbędnych inwestycji poprzez negocjacje z UE w sprawie możliwości udzielania polskim stoczniom dozwolonej pomocy finansowej na rozwój i modernizację oraz pomocy technicznej i technologicznej.	MRR	2007
	Stocznie, instytuty naukowo-badawcze i przedstawiciele RP we władzach UE	
IV.2.3. Zapewnić możliwość projektowania statków innowacyjnych, skomplikowanych technicznie i ekologicznie bezpiecznych, zgodnie z zapotrzebowaniem rynku.	MG	2007
	MSP, stocznie, CTO, instytuty naukowo-badawcze	
IV.2.4. Opracować docelowy model funkcjonowania polskich stoczni produkcyjnych w powiązaniu z siecią polskich kooperantów – poddostawców wyposażenia, usług i technologii. Określić miejsce Korporacji Polskie Stocznie w tym modelu.	MG	2007
	MSP, zarządy stoczni, zakłady kooperujące	
IV.2.5. Opracować i wdrożyć mechanizmy obrony i rozwoju wewnętrznego rynku kooperantów (ulgi podatkowe, kredyty itp. oraz dostęp do technologii).	MGM	2007
	MF, MSP, MG, administracja publiczna	
IV.2.6. Opracować projekt konsolidacji krajowej sieci kooperantów przemysłu okrętowego, spójny z opracowanym modelem funkcjonowania stoczni produkcyjnych, z uwzględnieniem stoczni remontowych.	Zarządy firm/kooperantów, MG	2007
Cel strategiczny IV.3. Przygotowanie produkcji statków o dużej wartości dodanej, innowacyjnych i ekologicznie bezpiecznych		

Zadania operacyjne	Wykonawca	Termin realizacji
	Współpracujący	
IV.3.1. Przygotować oferty budowy statków do przewozu LNG na podstawie analizy możliwości i opłacalności ich budowy – określić potrzeby badawcze, inwestycyjne i organizacyjne.	Stocznie	2007
IV.3.2. Przygotować oferty budowy okrętów dla NATO na podstawie analizy możliwości i opłacalności ich budowy – określić potrzeby badawcze, inwestycyjne i organizacyjne.	MON	2007
	MRR, Stocznia Marynarki Wojennej	
IV.3.3. Dokonać analizy możliwości kooperacji polskich stocznii i sieci kooperantów z podmiotami w UE przy budowie okrętów wojennych.	MRR	2007
	MON, Stocznia Marynarki Wojennej	
IV.3.4. Przygotować oferty budowy statków dla żeglugi bliskiego zasięgu, kontenerowców dowozowych itp., ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb polskiej marynarki handlowej, w oparciu o program rozwoju autostrad morskich.	Stocznie	2007
	MGM, instytuty naukowo-badawcze	

3.5. EKSPLOATACJA MORSKICH ZASOBÓW NATURALNYCH

Obszar V: Eksploatacja morskich zasobów naturalnych		
Cel strategiczny V.1. Zwiększenie wydobycia ropy naftowej i gazu z podmorskich złóż krajowych i zagranicznych		
Zadania operacyjne	Wykonawca Współpracujący	Termin realizacji
V.1.1. Prowadzić badania i dokumentować położenia nowych zasobów złóż ropy i gazu.	Petrobaltic	2010
V.1.2. Przyspieszyć działania związane z rozpoczęciem wydobycia gazu ziemnego z polskich obszarów morskich, z uwzględnieniem rachunku ekonomicznego ich eksploatacji.	Petrobaltic	2008
V.1.3. Podjąć działania zmierzające do rozszerzenia obszarów koncesyjnych na poszukiwanie i wydobycie ropy i gazu również poza granicami kraju.	Petrobaltic Inne polskie firmy	2008
V.1.4. Udzielić politycznego, prawnego i ekonomicznego wsparcia firmom realizującym programy poszukiwania i zagospodarowania złóż podmorskich.	MŚ MGM, MSZ	Na bieżąco
Cel strategiczny V.2. Rozpoczęcie próbnej eksploatacji górniczej złoża polimetalicznych koncentracji na Pacyfiku		
Zadania operacyjne	Wykonawca Współpracujący	Termin realizacji
V.2.1. Kontynuować współpracę międzynarodową w celu zrównoważonego wykorzystania zasobów morza.	Wspólna organizacja Interocanmetal (IOM) PG	Na bieżąco
V.2.2. Wykonać kompleksowe prace geologiczno-dokumentacyjne zasobów metali złoża IOM.	Wspólna organizacja Interocanmetal	2012
V.2.3. Wykonać kompleksowe prace w celu uzyskania licencji wydobywczych.	Wspólna organizacja Interocanmetal	2012
Cel strategiczny V.3. Przeprowadzenie analizy opłacalności wydobycia kruszywa naturalnego i piasku ze złóż morskich		
Zadania operacyjne	Wykonawca Współpracujący	Termin realizacji
V.3.1. Przeprowadzić analizę geologiczno-górniczą możliwości rozwinięcia wydobycia kruszywa naturalnego i piasku ze złóż morskich.	Oddział Geologii Morza PIG, Gdańsk	2010
	Instytut Morski	2010

V.3.2. Opracować przemysłową metodę wydobycia kruszywa naturalnego ze złóż morskich zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju.	Instytut Morski	2010
Cel strategiczny V.4. Określić pozycję polskich firm jako głównych dostawców na światowy rynek wyrobów z bursztynu		
Zadania operacyjne	Wykonawca Współpracujący	Termin realizacji
V.4.1. Przeprowadzić badania i opracować mapę położenia złóż bursztynu.	Oddział Geologii Morza PiG, Gdańsk	2008
V.4.2. Opracować przemysłową metodę wydobycia bursztynu zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, ze szczególnym uwzględnieniem ryzyka degradacji środowiska naturalnego.	Instytut Morski	2009
V.4.3. Określić rejony nowych obszarów koncesyjnych na przemysłową metodę wydobycia bursztynu.	Instytut Morski MŚ	2010
V.4.4. Zorganizować aukcje bursztynu.	Samorządy terytorialne	2008
Cel strategiczny V.5. Racjonalne wykorzystanie zasobów wód podziemnych (pitnych i mineralnych) pasa nadmorskiego		
Zadania operacyjne	Wykonawca Współpracujący	Termin realizacji
V.5.1. Zbadać zasoby wód podziemnych (pitnych i mineralnych) pasa nadmorskiego (gminy nadmorskie).	MŚ, gminy nadmorskie Oddział Geologii Morza PiG	2010
V.5.2. Zbadać czasowe zmiany jakości wód podziemnych w trakcie długotrwałego korzystania z ich zasobów, z uwzględnieniem rejonów incesji wód słonych.	MŚ, gminy nadmorskie Państwowy Instytut Geologiczny	2015
Cel strategiczny V.6. Zapewnienie wzrostu udziału odnawialnych źródeł energii pochodzącej z obszaru morskiego i pasa nadmorskiego w bilansie energetycznym kraju		
Zadania operacyjne	Wykonawca Współpracujący	Termin realizacji
V.6.1. Przeprowadzić badania lokalizacji elektrowni wiatrowych na polskich obszarach morskich i pasa nadmorskiego (gminy nadmorskie) w celu stworzenia atlasu wiatrów.	MŚ, MGM IMiGW	2009
V.6.2. Wprowadzić regulacje prawne umożliwiające wykorzystanie masztów pomiarowych dla celów energetyki wiatrowej.	MB	2007

V.6.3. Określić kryteria przygotowania i realizacji farm wiatrowych na polskich obszarach morskich.	MGM	2007
	MŚ, MON, MG, MSWiA	
V.6.3. Wprowadzić dodatkowe mechanizmy wsparcia dla projektów budowy elektrowni wiatrowych na polskich obszarach morskich.		
V.6.5. Zwiększyć udział energii pochodzącej z odnawialnych źródeł obszaru morskiego i pasa nadmorskiego w bilansie energetycznym kraju.	MG	2010

3.6. RYBOŁÓWSTWO MORSKIE, RYBACTWO I PRZETWÓRSTWO RYB

Obszar VI: Rybołówstwo morskie, rybactwo i przetwórstwo ryb		
Cel strategiczny VI.1. Zapewnienie zrównoważonej eksploatacji żywych zasobów morza w polskich obszarach morskich		
Zadania operacyjne	Wykonawca Współpracujący	Termin realizacji
VI.1.1. Dostosować potencjał połowowy do istniejącego i prognozowanego stanu zasobów oraz technicznych środków ochrony zasobów.	MGM	2009
VI.1.2. Zwiększyć nakłady finansowe na badania naukowe dotyczące stanu żywych zasobów morza, realizować rozszerzony Wieloletni Program Zbierania Danych we współpracy ze środowiskiem rybackim, w celu uzyskiwania wiarygodnych danych połowowych.	MGM	2013
	MIR, ICES	
Cel strategiczny VI.2. Stworzenie modelu zarządzania obszarem rybołówstwa, w tym systemu prawnego i finansowego wspierającego proces restrukturyzacji, poprawa konkurencyjności rybołówstwa i przetwórstwa ryb oraz zwiększenie stopnia wykorzystania funduszy strukturalnych		
Zadania operacyjne	Wykonawca Współpracujący	Termin realizacji
VI.2.1. Opracować system prawno-finansowy dla ustanowienia kredytów preferencyjnych wspierających restrukturyzację branży, w tym działań podejmowanych w ramach EFF w okresie finansowania 2007-2015 (zgodnie z zasadą N+2).	MGM	2007
VI.2.2. Opracować system rekompensat finansowych w związku z zakazem połowowym (poza naturalnymi okresami tarła ryb) wprowadzanym przez administrację.	MGM	2007
VI.2.3. Opracować system rekompensujący stały wzrost cen paliwa żeglugowego.	MGM MF	2007
VI.2.4. Prowadzić działania na forum międzynarodowym wspierające polskich przetwórców w pozyskiwaniu z importu surowca rybnego do produkcji.	MGM	2007-2013
	MG	
VI.2.5. Kontynuować proces organizacji rynku rybnego – zakończyć program budowy Lokalnych Centrów Pierwszej Sprzedaży Ryb (LCPSR) i przekazać te centra organizacjom producenckim.	MGM	2007
VI.2.6. Promować spożycie ryb i przetworów	MGM	2007

rybnych na rynku wewnętrznym i zewnętrznym.	Samorządy	
VI.2.7. Zwiększyć zakres i skalę restytucji zasobów ryb dwuśrodowiskowych poprzez chów i zarybianie polskich obszarów morskich.	MGM	2007
VI.2.8. Uprościć procedury pozyskiwania środków finansowych w ramach EFF (Program Operacyjny).	MGM MF, MRR i ARiMR	2007
Cel strategiczny VI.3. Polepszenie dialogu społecznego ze środowiskiem rybackim		
Zadania operacyjne	Wykonawca Współpracujący	Termin realizacji
VI.3.1. Utworzyć przy Ministrze GM Radę ds. rybołówstwa, zrzeszającą przedstawicieli organizacji społeczno-zawodowych działających w tym sektorze gospodarki, jako partnera rządu, zwłaszcza dla współpracy europejskiej.	MGM	2007
VI.3.2. Zapewnić udział przedstawicieli środowiska rybackiego w negocjacjach na forum międzynarodowym, w szczególności w UE.	MGM	Działania ciągłe
VI.3.3. Prowadzić aktywny dialog z organizacjami społeczno-zawodowymi działającymi w obszarze rybołówstwa i przetwórstwa ryb w trakcie procesu decyzyjnego, w tym szczególnie w procesie stanowienia prawa w zakresie rybołówstwa.	MGM	2007-2013
Cel strategiczny VI.4. Zreformowanie administracji rybackiej oraz aktywna współpraca z Unią Europejską		
Zadania operacyjne	Wykonawca Współpracujący	Termin realizacji
VI.4.1. Przenieść administrację rybacką do Ministerstwa Gospodarki Morskiej.	MGM	2006
VI.4.2. Zapewnić aktywny i szeroki udział przedstawicieli agend rządowych w pracach KE i Rady.	MGM MIR, OIRM, Przedstawicielstwo RP przy UE	2007
VI.4.3. Zreformować terenowo administrację rybacką (OIRM) w celu podniesienia efektywności jej pracy, zapewnić wzrost zatrudnienia inspektorów i zwiększenie liczby pływających jednostek kontrolnych.	MGM	2009
Cel strategiczny VI.5. Rybołówstwo dalekomorskie		
Zadania operacyjne	Wykonawca Współpracujący	Termin realizacji
VI.5.1. Aktywnie wspierać polskich armatorów na arenie międzynarodowej w uzyskaniu jak	MGM	2007-2015

największych kwot połowowych i najkorzystniejszych warunków prowadzenia połowów.		
VI.5.2. Odzyskać potencjał połowowy dla polskich firm.	MGM	2007
	MSZ, Przedstawicielstwo RP przy UE, Dalmor S.A. w Gdyni	

3.7. BADANIA NAUKOWE I ROZWÓJ

Obszar VII: Badania naukowe i rozwój		
Cel strategiczny VII.1. Podnoszenie poziomu zapewnienia bezpieczeństwa statków		
Zadania operacyjne	Wykonawca	Termin realizacji
	Współpracujący	
VII.1.1. Opracować kompletny i spójny zestaw przepisów dotyczących bezpieczeństwa małych statków i łodzi.	PRS	2010
	UM	
VII.1.2. Wykonać prace badawcze mające na celu identyfikację zagrożeń konstrukcji statku w ekstremalnych warunkach pogodowych.	PRS	2008
	PG, PS, CTO, stocznie	
VII.1.3. Opracować (z zastosowaniem metod probabilistycznych) standardy bezpieczeństwa konstrukcji masowców, celem prezentacji ich przez Rząd RP w IMO.	PRS	2008
	PG	
VII.1.4. Stworzyć systemy komputerowe wspomagające podejmowanie decyzji przez kapitana w zakresie stateczności i wytrzymałości ogólnej statku w eksploatacji.	PRS	2007
VII.1.5. Przeprowadzić prace badawcze nad innowacyjnymi materiałami i technikami ich łączenia, poprawiającymi bezpieczeństwo i walory eksploatacyjne oraz efektywność technologiczną budowanych statków i innych konstrukcji i obiektów wykorzystywanych w gospodarce morskiej.	CTO	2013
	Uczelnie i instytuty techniczne	
Cel strategiczny VII.2. Podnoszenie poziomu ochrony środowiska		
Zadania operacyjne	Wykonawca	Termin realizacji
	Współpracujący	
VII.2.1. Ustalić scenariusze i skutki poważnych awarii i kolizji statków oraz wejść statków na mieliznę, zwłaszcza na Bałtyku i wodach śródlądowych. Opracować i wdrożyć sposób precyzyjnego raportowania o wypadkach.	UM	2008
	AM	
VII.2.2. Opracować modele mechanizmów awarii i wypadków statków oraz przewidzieć sposoby minimalizacji zanieczyszczeń środowiska naturalnego.	AM	
VII.2.3. Opracować systemy i technologie zwalczania zanieczyszczeń wód i wybrzeża.	UM	2010
	AM, PG, PS	

VII.2.4. Opracować sposoby redukcji falowania naturalnego i generowanego przez statek, jako niekorzystnego czynnika działającego na brzegi i konstrukcje morskie i brzegowe, szlaki wodne śródlądowe i ich infrastrukturę techniczną.	IM	2010
	PRS, PG, PS	
VII.2.5. Opracować i doskonalić systemy ochrony ekologicznej akwatoriów morskich i śródlądowych związanych z budową, eksploatacją, remontem i kasacją statków.	UM	Działania ciągłe
	PS, IM, PRS, PG, CTO	
VII.2.6. Zlokalizować położenia materiałów niebezpiecznych i broni chemicznej, które zostały zatopione w Morzu Bałtyckim oraz na śródlądowych drogach wodnych w czasie i po II wojnie światowej.	MON	2010
	Marynarka Wojenna, UM, KZGW	
VII.2.7. Opracować sposoby poprawy stanu środowiska morskiego, m.in. poprzez wspieranie budowy oczyszczalni ścieków w miastach położonych nad brzegiem morza, a także w głębi lądu.	MOŚ	2015
	MGM, UM	
Cel strategiczny VII.3. <u>Doskonalenie systemu ochrony przed zagrożeniami terrorystycznymi</u>		
Zadania operacyjne	Wykonawca	Termin realizacji
	Współpracujący	
VII.3.1. Opracować strategię inspekcji ładunków i techniki automatycznego śledzenia transportowanych towarów.	MGM	
	AM, PG, PS	
VII.3.2. Opracować strategię inspekcji statków oraz monitorowania i ochrony transportu.	MGM	2007
	MSWiA, MF, UM, SG, SC	
VII.3.3. Opracować modele symulujące przemieszczanie ładunku w łańcuchach transportu morskiego, wodnego śródlądowego i multimodalnego oraz zidentyfikować ich krytyczne ogniwa.	MSWiA	2008
	MGM, MT, AM,	
VII.3.4. Zapewnić skuteczną kontrolę osób korzystających z transportu morskiego i ich bagażu.	MSWiA	2007
	MGM, MF, SG, S.C., służby ochrony obiektów portowych i statków	
VII.3.5. Opracować:	MGM	

<ul style="list-style-type: none"> • procedury reagowania na sytuacje kryzysowe (ataki terrorystyczne) na statkach, w portach, infrastrukturze śródlądowych szlaków transportowych (śluzы, zapory) i strategię wspierania decyzji, • systemy monitorowania działań w sytuacjach kryzysowych, • kompetencje poszczególnych instytucji realizujących zadania w ramach Zespołu Ochrony Portu, • kompetencje poszczególnych instytucji realizujących zadania w ramach Zespołu Kryzysowego. 	MSWiA, UM, SG, Policja, Straż Pożarna	
VII.3.6. Utworzyć jednolity system postępowania w sytuacjach kryzysowych, w ramach którego zostaną utworzone: <ul style="list-style-type: none"> • punkt odbioru alteru, • centralny punkt kontaktowy, • regionalne punkty kontaktowe. 	MGM	2007
	MSWiA, MON	
VII.3.7. Określić: <ul style="list-style-type: none"> • organizację ochrony, działania zapobiegawcze oraz działania w przypadkach wystąpienia sytuacji kryzysowej, • zakres obowiązków i zasady współpracy w zakresie ochrony żeglугi i portów morskich organów administracji publicznej, służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo publiczne, armatorów, zarządzających obiektami portowymi oraz innych organów i służb. 	MGM	2007
VII.3.8. Opracować zintegrowane systemy przetwarzania danych w systemie ochrony przed atakami terrorystycznymi.	MSWiA	
	AM, UM	
Cel strategiczny VII.4. Rozwijanie metod projektowania statków dla osiągnięcia innowacyjności		
Zadania operacyjne	Wykonawca Współpracujący	Termin realizacji
VII.4.1. Opracować na podstawie teorii fizycznych i metod probabilistycznych metody projektowania statków z uwzględnieniem okresu ich eksploatacji, rejonu żeglугi, falowania morskiego, scenariuszy awarii oraz nowych generacji materiałów i standardów konstrukcyjnych oraz wytrzymałościowych.	PRS	2010
	Armatorzy, PG, PS, CTO, IM, stocznie	
VII.4.2. Opracować efektywne, niezawodne i bezpieczne systemy napędowe i manewrowe statków morskich i śródlądowych.	Stocznie	2010
	CTO, PRS, PG, akademie morskie	
VII.4.3. Podjąć prace badawcze nad możliwością zastosowania ogniów paliwowych do napędu statku z uwzględnieniem ich trwałości oraz napędów alternatywnych.	CTO	2010

VII.4.4. Rozwinąć technologie i rozwiązania techniczne minimalizujące hałas, emisje i zrzuty zanieczyszczeń towarzyszące operacjom morskim i portowym.	CTO	2010
	PG, PS, IM	
VII.4.5. Pogłębić wiedzę o naturze drgań na statkach, z uwzględnieniem stosowania nowych materiałów, rozwiązań konstrukcyjnych i napędów.	CTO	2008
	PG, PS, IM	
VII.4.6. Opracować procedury i systemy przeładunku i cumowania statków.	Akademie morskie	
VII.4.7. Opracować koncepcję dalszego doskonalenia systemu pchania w żegludze śródlądowej.	MGM, MT	2010 Działania ciągłe
	Biura badawczo-projektowe, AM, armatorzy	
VII.4.8. Kontynuować prace badawcze nad projektowaniem statków śródlądowych przystosowanych do eksploatacji na wodach płytkich.	MGM, MT	2010
	Biura badawczo-projektowe, AM, armatorzy	
VII.4.9. Opracować projekty nowej generacji statków śródlądowych, przystosowanych do przewozów różnych rodzajów ładunków.	MGM, MT	2010
	Biura projektowo-badawcze, AM, armatorzy	
Cel strategiczny VII.5. Zbadanie zasobów naturalnych występujących na polskim obszarze morskim i działce Wspólnej Organizacji Interoceanmetal na Pacyfiku		
VII.5.1. Kontynuować badania naukowe ukierunkowane na rozpoznanie i ocenę ogólnych prawidłowości przebiegu procesów i zjawisk zachodzących w środowisku morskim, umożliwiających ocenę jakości stanu tego środowiska.	PAN	Działania ciągłe
	IM, MIR, Akademie Morskie	
VII.5.2. Kontynuować badania naukowe związane z ustaleniem zasobów naturalnych występujących na polskim obszarze morskim, a w szczególności kopalin energetycznych obejmujących złoża ropy naftowej i gazo-kondensatów, kruszywa naturalnego i piasków, bursztynu, wód podziemnych oraz odnawialnych źródeł energii.	Państwowy Instytut Geologiczny, IMiGW	Działania ciągłe
	Petrobaltic, gminy nadmorskie	
VII.5.3. Kontynuować badania naukowe związane z ustaleniem zasobów naturalnych (polimetaliczne koncentracje) występujących na działce Wspólnej Organizacji Interoceanmetal na Pacyfiku.	Państwowy Instytut Geologiczny	Działania ciągłe
	IOM	
VII.5.4. Prowadzić badania naukowe umożliwiające zaprojektowanie jednostek oceanotechnicznych i systemów do eksploatacji kopalin morskich.	PG, PS	Działania ciągłe

Cel strategiczny VII.6. Modernizowanie wewnątrz krajowego układu dróg wodnych oraz jego powiązań z układami zewnętrznymi		
Zadania operacyjne	Wykonawca	Termin realizacji
	Współpracujący	
VII.6.1. Zaktualizować koncepcję modernizacji drogi wodnej Wisły.	KZGW	2010
	MGM, MT, AM	
VII.6.2. Zaktualizować koncepcję modernizacji drogi wodnej Wisła-Odra.	KZGW	2010
	MGM, MT, AM	
VII.6.3. Zaktualizować koncepcję połączenia wodnego śródlądowego Wschód-Zachód.	KZGW	2010
	MGM, MT, AM	
VII.6.4. Zaktualizować koncepcję połączenia wodnego śródlądowego Odra – Dunaj.	KZGW	2010
	MGM, MT, AM	
Cel strategiczny VII.7. Prowadzenie badań nad strategią rozwoju gospodarki morskiej		
Zadania operacyjne	Wykonawca	Termin realizacji
	Współpracujący	
VII.7.1. Uzyskać zaopiniowanie strategii rozwoju gospodarki morskiej do roku 2015 przez ośrodki naukowe.	MGM	2006
	Ośrodki naukowe	
VII.7.2. Organizować cyklicznie konferencje naukowe nt. poszczególnych obszarów gospodarki morskiej.	MGM	2006
	Ośrodki naukowe	

3.8. EDUKACJA I ZASOBY LUDZKIE

Obszar VIII: Edukacja i zasoby ludzkie		
Cel strategiczny VIII.1. Rozwijanie szkolnictwa wyższego na potrzeby gospodarki morskiej		
Zadania operacyjne	Wykonawca Współpracujący	Termin realizacji
VIII.1.1. Popularyzować w społeczeństwie wiedzę o możliwościach zawodowej realizacji w gospodarce morskiej absolwentów wyższych uczelni technicznych i morskich oraz kierunków prawnych i ekonomicznych.	MGM Uczelnie	Sukcesywnie
VIII.1.2. Dążyć do zacieśnienia współpracy pomiędzy uczelniami a przemysłem.	MGM MG, MNiI	
VIII.1.3. Dokonać przeglądu działalności wyższych uczelni pod kątem: <ul style="list-style-type: none"> • kierunków oraz programów kształcenia, dla ustalenia, które z nich i w jakim zakresie kształcą na potrzeby gospodarki morskiej i dopasowania ich programów do prognoz rozwojowych i potrzeb gospodarki morskiej, • zapewnienia ciągłego rozwoju odpowiedniej kadry dydaktycznej i naukowej, • możliwości wykorzystania dla potrzeb gospodarki morskiej wyników prac naukowo-badawczych prowadzonych przez uczelnie, • przygotowania absolwentów do pracy w gospodarce morskiej, • dofinansowania uczelni prowadzących kierunki preferowane przez gospodarkę morską, • uruchomienia, dofinansowywanego przez UE, kształcenia na potrzeby gospodarki morskiej studentów zagranicznych i polskich w języku obcym. 	MGM	2006
VIII.1.4. Przeprowadzić analizę zakresów działania oraz wykorzystania posiadanego majątku przez instytuty morskie i dostosować zakresy ich działania do potrzeb gospodarki morskiej oraz, w razie konieczności, przeprowadzić ich restrukturyzację i finansowanie kierunkowe.	MGM IM, MIR	2007
VIII.1.5. Doprowadzić do tego, aby odpowiednie polskie uczelnie stały się centrum kształcenia marynarzy i inżynierów budownictwa okrętowego dla UE, przy współfinansowaniu z jej strony.	MGM AM, PG	2007
VIII.1.6. Doprowadzić do zmian w ustawie	MGM	2008

„Prawo o szkolnictwie wyższym” celem umożliwienia powoływania międzywydziałowych (międzyuczelnianych) Rad Naukowych w zakresie specjalności związanych z gospodarką morską. Doprowadzić do zwiększenia udziału kadry akademickiej z dyplomami morskimi i śródlądowymi w ciałach kolegialnych.	MNI	
Cel strategiczny VIII.2. Rozwijanie morskiego szkolnictwa średniego i policealnego		
Zadania operacyjne	Wykonawca Współpracujący	Termin realizacji
VIII.2.1. Popularyzować w społeczeństwie wiedzę o możliwościach zawodowej realizacji w gospodarce morskiej absolwentów morskich i śródlądowych zawodowych szkół średnich i policealnych.	MGM Samorząd terytorialny	2007
VIII.2.2. Skoordynować nadzór nad morskim szkolnictwem średnim i policealnym sprawowany przez MGM i samorządy.	MGM Kuratoria	2007
Cel strategiczny VIII.3. Zapewnienie kadr gospodarce morskiej		
Zadania operacyjne	Wykonawca Współpracujący	Termin realizacji
VIII.3.1. Zwiększać liczebność grupy zawodowej marynarzy.	MGM Uczelnie, szkoły średnie	
VIII.3.2. Stworzyć warunki oraz szkolić wykwalifikowane kadry robotnicze dla gospodarki morskiej, w tym odtworzyć szkolnictwo zawodowe dla przemysłu okrętowego i portów morskich.	MGM Uczelnie, szkoły średnie i zawodowe	2007

3.9. ADMINISTRACJA MORSKA I ŚRÓDLĄDOWA

Obszar IX: Administracja morska i śródlądowa		
Cel strategiczny IX.1. Dostosowanie struktury polskiej administracji morskiej do zadań wynikających ze znowelizowanych konwencji IMO i przepisów UE		
Zadania operacyjne	Wykonawca	Termin realizacji
	Współpracujący	
IX.1.1. Opracować „Resortowy program legislacji morskiej i śródlądowej”.	MGM UM	2007
IX.1.2. Opracować projekty nowych ustaw (ewentualnie znowelizować istniejące ustawy) <ul style="list-style-type: none"> • o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej, • o administracji morskiej. 	MGM PAN, UM	2007
IX.1.3. Opracować i wdrożyć znowelizowaną strukturę organizacyjną administracji morskiej RP.	MGM PAN, UM	2007
IX.1.4. Opracować projekt nowelizacji ustawy o bezpieczeństwie morskim.	MGM PAN,UM, PRS	2007
IX.1.5. Opracować projekt nowej ustawy o badaniu wypadków morskich.	MGM PAN	2007
IX.1.6. Znowelizować ustawę o pracy na morskich statkach handlowych.		2006
IX.1.7. Opracować projekt uregulowań prawno-karnych w celu egzekwowania przepisów dotyczących zapobiegania zanieczyszczeniom pochodzącym ze statków.	MGM PAN, UM	2007
IX.1.8. Ujednoczyć system kar pieniężnych w ustawodawstwie morskim.		
IX.1.9. Znowelizować Kodeks morski.	MGM PAN, UM	2007
IX.1.10. Dokonać pełnego przeglądu ustawodawstwa morskiego pod kątem jego zgodności z celami polityki morskiej.		
IX.1.11 Opracować i wdrożyć system zharmonizowanej inspekcji morskiej zgodnie z zaleceniami IMO – Rez.948(23).	MGM UM, PRS	2007
IX.1.12. Utworzyć Centrum Monitorowania Polskich Obszarów Morskich (wody wewnętrzne, terytorialne, WSE).	MGM UM	2007
IX.1.13. Opracować plan zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich RP.	MGM UM	2007
IX.1.14. Przeprowadzić analizę FSA dla polskich obszarów morskich i wyznaczyć trasy przepływu i systemy rozgraniczenia ruchu w polskich obszarach morskich oraz przygotować wnioski dla HELCOM i IMO.	MGM UM	

IX.1.15. Uaktualnić programy szkoleń specjalistycznych i kwalifikacyjnych marynarzy i rybaków oraz opracować tekst znowelizowanego rozporządzenia w tym zakresie.	MGM	
	UM	
Cel strategiczny IX.2. Dostosowanie polskiego prawa dotyczącego żeglugi śródlądowej do wymagań przepisów prawnych UE		
Zadania operacyjne	Wykonawca Współpracujący	Termin realizacji
IX.2.1. Powołać administrację żeglugi śródlądowej, odpowiedzialną za uprawianie żeglugi i utrzymanie śródlądowych dróg wodnych.	MGM	2008
	MT, KZGW	
IX.2.2. Opracować regulacje prawne dotyczące zasad eksploatacji ogólnodostępnych portów śródlądowych.	MGM	2009
	MT, samorządy, armatorzy	
IX.2.3. Zmienić rozporządzenie dotyczące warunków gromadzenia, przechowywania i usuwania odpadów i ścieków ze statków śródlądowych.	MGM	2007
	MT, PRS	
IX.2.4. Doprowadzić do podpisania Konwencji o pomierzaniu statków żeglugi śródlądowej z 1966 r.	MGM	2007
	MT	
IX.2.5. Wdrożyć dyrektywę 82/714/EWG.	MGM	2008
	PRS	
IX.2.6. Doprowadzić do ratyfikacji przez Polskę Porozumienia ADN.	MGM	2008
	MT, PRS	
IX.2.7. Ratyfikować przez stronę polską Porozumienie AGN.	MGM	2008
	MT, KZGW	
IX.2.8. Ratyfikować przez stronę polską Konwencję CMNI.	MT	2010
	MGM, armatorzy	
IX.2.9. Wdrożyć dyrektywę RIS na drogach wodnych śródlądowych.	KZGW	2013
	MGM, MT	

3.10. DZIEDZICTWO MORSKIE I ŚWIADOMOŚĆ MORSKA SPOŁECZEŃSTWA

Obszar X: Dziedzictwo morskie i świadomość morska społeczeństwa		
Cel strategiczny X.1. Zachowanie dziedzictwa morskiego		
Zadania operacyjne	Wykonawca	Termin realizacji
	Współpracujący	
X.1.1. Aktywnie wspierać instytucje muzealnictwa morskiego, jak: <ul style="list-style-type: none"> • Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku, • Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni, • Muzeum Morskie w Szczecinie, • muzea regionalne. 	Administracja rządowa	Działania ciągłe
	Władze lokalne, przedsiębiorstwa gospodarki morskiej, instytucje sektora morskiego	
X.1.2. Utworzyć rejestr zabytkowych statków i jachtów oraz opracować przepisy ich klasyfikacji.	PRS	2008
	CUM	
X.1.3. Opracować przepisy chroniące miejsca zalegania zabytkowych obiektów w morzu.	MGM	2007
	UM, CMM	
X.1.4. Utworzyć Muzeum Rybołówstwa Bałtyckiego i Archeologii Morskiej we Władysławowie.	MGM	2008
	MKiDN, władze lokalne, CMM	
Cel strategiczny X.2. Zwiększenie świadomości morskiej społeczeństwa		
X.2.1. Kultywować tradycje morskie poprzez, między innymi, kształcenie, organizowanie wystaw, obchodów rocznic historycznych, audycje w mediach, wprowadzenie jednolitego ceremoniału we flocie i jachtingu.	CMM	Działania ciągłe
	Władze lokalne, instytucje pozarządowe	
X.2.2. Zwiększać świadomość morską społeczeństwa i kształtować postawy patriotyczne	MEN	Działania ciągłe
	MS, MGM, Min. Sportu, Liga Morska, LOK, harcerstwo	
X.2.3. Szerzej wykorzystać doroczne obchody Dni Morza dla upowszechniania polskiego dziedzictwa morskiego.	MGM	2006
	Władze lokalne	
X.2.4. Upowszechniać w serwisach internetowych informacje o polskiej i światowej gospodarce morskiej.	Operator portali	Działania ciągłe
X.2.5. Przeprowadzić gruntowny remont „Daru Pomorza”, z zachowaniem jego wartości muzealnych, celem doprowadzenia statku muzeum do pełnej świetności w stulecie jego istnienia.	MKiDN	2009
	CMM, PRS, stocznia remontowa	
X.2.6. Doprowadzić do zrealizowania planu wzniesienia przez CMM w Gdańsku Ośrodka Kultury Morskiej – nowoczesnego centrum edukacji morskiej oraz konserwacji zabytków wydobywanych spod wody.	MKiDN	2008
	CMM	

3.11. TURYSTYKA MORSKA I ŚRÓDLĄDOWA

Obszar XI: Turystyka morska i śródlądowa		
Cel strategiczny XI.1. Zwiększenie udziału Polski w światowej żegludze turystycznej (turystyczne rejsy morskie)		
Zadania operacyjne	Wykonawca	Termin realizacji
	Współpracujący	
XI.1.1. Doprowadzić do opracowania ekonomicznej analizy zapotrzebowania polskiego rynku turystycznego na wprowadzenie i eksploatację statku pasażerskiego do celów turystyki morskiej w obszarze Morza Bałtyckiego i Północnego oraz innych atrakcyjnych turystycznie rejonach świata.	Instytut Morski	2008
	MGM	
XI.1.2. Inicjować i wspierać działania na rzecz popularyzacji turystyki morskiej dalekiego zasięgu, które w perspektywie winny prowadzić do zapewnienia opłacalności uprawiania tej formy żeglugi pasażerskiej przez polskie przedsiębiorstwa żeglugowe i wprowadzenia odpowiedniego dla takiej formy turystyki (tzw. crusingu) nowoczesnego tonażu – poprzez czarter, zakup bądź budowę statku.	MGM	2010
	Polscy armatorzy	
XI.1.3. Wspierać działania prowadzące do powstania i wdrażania kompleksowych ofert turystycznych adresowanych do turystów statków pasażerskich zawijających do portów polskich, popularyzujących miasta portowe i regiony przyległe. Wykorzystywać zawinięcia statków pasażerskich do popularyzacji tych regionów i doprowadzenia docelowo do wzrostu w nich turystyki w różnorodnych formach.	Instytut Turystyki	Działania ciągłe
	MG	
Cel strategiczny XI.2. Zwiększenie wzrostu udziału Polski w turystyce promowej, przybrzeżnej i jachtowej po Morzu Bałtyckim		
Zadania operacyjne	Wykonawca	Termin realizacji
	Współpracujący	
XI.2.1. Utworzyć Informatyczne Centrum Turystyki Morskiej i Śródlądowej.	Władze lokalne	2007
XI.2.2. Wspierać przez rząd działania władz samorządowych mające na celu: <ul style="list-style-type: none"> • przygotowanie zaplecza dla turystyki morskiej; • rozwój turystyki jachtowej poprzez budowę sieci marin; • rozwój innych form turystyki morskiej; • przywrócenie transportu wodnego na trasach lokalnych. 	Władze lokalne	Działania ciągłe

XI.2.3. Zapewnić ochronę turystów i ich bezpieczeństwo na lądzie.	Władze lokalne	Działania ciągłe
XI.2.4. Przeprowadzić analizę wysokości opłat postoju jachtów w polskich marinach, przy założeniu zwiększania ilości jednostek i jakości usług świadczonych przez mariny.	Instytut Morski	2007
XI.2.5. Wspierać funkcjonowanie i rozwój wodnych ośrodków turystyczno-sportowych i nurkowych.	Władze lokalne MS	Działania ciągłe
XI.2.6. Opracować wytyczne dotyczące rozwoju infrastruktury turystycznej na obszarach chronionych.	MB, MOŚ	2007
XI.2.7. Opracować trasy turystyczne (ciągi turystyczne) dla wybranych rejonów wybrzeża morskiego.	Instytut Turystyki MG	2007
XI.2.8. Popularyzować turystykę morską w obszarze Morza Bałtyckiego, do portów na polskim wybrzeżu oraz portów innych państw bałtyckich poprzez organizację corocznego wieloetapowego rejsu pomiędzy tymi portami.	MGM Organizacje żeglarskie	
XI.2.9. Dopracować aktualnie wprowadzony regulamin nadawania stopni żeglarskich, szczególnie w amatorskiej żegludze morskiej, celem uzyskania powszechnej dostępności do uprawiania żeglarstwa morskiego, zarówno jako formy turystyki, jak i sportu. Przekazać nadawanie patentów żeglarskich w gestię organów administracji państwowej.	MS	2007
XI.2.10. Kontynuować działania poszerzające ofertę turystyczną morskiego rybołówstwa kutrowego i łodziowego.	Władze lokalne MGM samorządy, biura turystyczne	Działania ciągłe
Cel strategiczny XI.3. Zlikwidowanie zaniedbań w śródlądowej żegludze pasażerskiej, jachtowej i kajakowej		
Zadania operacyjne	Wykonawca Współpracujący	Termin realizacji
XI.3.1. Przywrócić żeglowność polskich akwenów śródlądowych oraz doprowadzić do powstania nowych szlaków wodnych, łączących akweny dotychczas odrębne. Połączyć je w jeden system wodny oraz połączyć z systemami europejskimi.	MGM MT i MS	2012
XI.3.2. Wspierać rozwój infrastruktury turystyki wodnej we wszystkich jej odmianach, zarówno co do form, jak również rozwiązań technicznych i lokalizacyjnych.	Samorządy Armatorzy, turystyczne biura podróży	Działania ciągłe
XI.3.3. Spopularyzować polskie wody żeglowne, ich walory krajobrazowe i historyczno-architektoniczne.	Instytut Turystyki MG	2007
XI.3.4. Opracować racjonalne wymagania techniczne dla jachtów śródlądowych w eksploatacji.	MS	2007

XI.3.5. Opracować trasy turystyczne (ciągi turystyczne) dla wybranych rejonów śródlądzia.	Instytut Turystyki	2008
XI.3.6. Wspierać współpracę transgraniczną, zwłaszcza w obrębie państw Unii Europejskiej, promując i popularyzując wspólne szlaki turystyki wodnej: <ul style="list-style-type: none"> • Zalew Szczeciński wraz z systemem szlaków wodnych leżących po stronie niemieckiej; • system szlaków wodnych rzeki Odry wspólny ze szlakami po stronie czeskiej; • Kanał Augustowski, odbudowany i uruchomiony wspólnie z Białorusią, z inicjatywy władz białoruskich; • Zalew Wiślany wraz z systemem szlaków wodnych leżących po stronie rosyjskiej (pomimo aktualnych trudności należy konsekwentnie kontynuować wysiłki polityczne, samorządowe i regionalne). 	MG	2010
	MS i MSZ	
XI.3.7. Prowadzić działania na rzecz promocji Polski jako atrakcyjnego rejonu w Europie do uprawiania turystyki morskiej i śródlądowej, w tym akwenów morskich, głównie: Zatoki Puckiej, Zalewu Szczecińskiego, Zalewu Wiślanego, a także szlaku portów polskiego wybrzeża Bałtyku od Świnoujścia do Świbna, pod warunkiem budowy marin żeglarskich wg standardów międzynarodowych. Akweny śródlądowe, które należy promować, to przede wszystkim Wielkie Jeziora Mazurskie, Kanał Elbląski i Jeziorak, Wigry i Biebrza.	MS	Działania ciągłe
	MGM	
XI.3.8. Uruchomić większą ilość wodnych śródlądowych przejść granicznych.	MSWiA	2008
	MGM	
XI.3.9. Dążyć do wydłużenia sezonu żeglarskiego w Polsce (wydłużenie pracy pochylni, śluz, kanałów itd.)	MS	2007
Cel strategiczny XI.4. Wspieranie działań prowadzących do powstania nowych i rozwoju istniejących przedsiębiorstw produkujących sprzęt i wyposażenie jachtowe oraz sektora usług na rzecz turystyki i sportu żeglarskiego		
Zadania operacyjne	Wykonawca	Termin realizacji
	Współpracujący	
XI.4.1. Wspierać branżę budowy jachtów, łodzi i wyposażenia poprzez:	Administracja rządowa	Działania ciągłe

<ul style="list-style-type: none"> • ułatwienia administracyjne, lokalizacyjne i inwestycyjne, • ułatwienia kredytowe dla przedsiębiorstw podejmujących produkcję sprzętu i wyposażenia żeglarskiego, • aktywny marketing i promocję zachęcającą do kupna i korzystania ze sprzętu produkcji polskiej, • uczestnictwo w uznanych imprezach międzynarodowych, celem spopularyzowania polskich produktów jachtowych i zwiększenia popytu na nie zarówno w Polsce jak i na świecie. 	<p>Władze lokalne, stowarzyszenia producenckie</p>	
<p>XI.4.2. Prowadzić aktywne działania mające na celu zwiększenie popytu na sprzęt i usługi dla żeglarstwa i wzrost zainteresowania turystyką żeglarską poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> • stworzenie rynku atrakcyjnych kredytów na zakup nowego i używanego sprzętu żeglarskiego, głównie jachtów żaglowych i motorowych; • zwiększenie możliwości kredytowych społeczeństwa dla uzyskania większej dostępności turystyki morskiej i śródlądowej; • wspieranie rozwoju pośrednictwa w obrocie sprzętem jachtowym, a także popularyzację rynku czarterowego. 	<p>MG, MF i MS</p>	<p>Działania ciągłe</p>
	<p>MGM</p>	
<p>XI.4.3. Doprowadzić do powstania masowego rynku tanich i dostępnych dla społeczeństwa ubezpieczeń niezbędnych do uprawiania turystyki morskiej i śródlądowej.</p>	<p>MF i MS</p>	<p>2007-2010</p>
	<p>MGM</p>	

4. OCENA OBECNEGO STANU GOSPODARKI MORSKIEJ ORAZ PROPOZYCJE ZMIAN I ROZWOJU

4.1. TRANSPORT MORSKI

Ocena obecnego stanu	Środki zaradcze / Propozycje zmian i rozwoju
I.1.1. Doprowadzić do utworzenia systemu prawnego zapewniającego konkurencyjność polskich przedsiębiorstw żeglugowych.	
<ul style="list-style-type: none"> Zmniejszenie się potencjału przewozowego polskich przedsiębiorstw żeglugowych i liczby statków do nich należących, przede wszystkim w żegludze liniowej. W roku 1990 polska morska flota transportowa liczyła 247 statków o łącznej nośności 4,059 mln ton, na koniec roku 2000 – 128 statków o łącznej nośności 2,551 mln ton, a na koniec roku 2005 – 130 statków o łącznej nośności 2,055 mln ton. Zmniejszenie liczby statków pływających pod polską banderą. W roku 1990 pod polską banderą było zarejestrowanych 92% ogółu statków o polskiej przynależności (tj. 228 statków), w roku 2000 – 32% ogółu (41 statków), a w roku 2005 tylko 13,1% ogółu (17 statków). Równocześnie przeciętny wiek statku wzrósł z 12 lat w roku 1990 do 20,1 lat na koniec roku 2005. Rezygnacja i przejście polskich marynarzy spod polskiego systemu ubezpieczeń emerytalnych i rentowych pod obce jurysdykcje, powodujące utratę wpływów do polskiego budżetu i systemu ubezpieczeniowego. Brak nowoczesnego prawa pracy na statkach, sprzyjającego pracodawcy a jednocześnie w pełni gwarantującego prawa pracownicze, które byłoby jednym z podstawowych czynników ułatwiających powrót statków pod polską banderę. 	<ul style="list-style-type: none"> Doprowadzenie do utworzenia i wdrożenia systemu prawnego obejmującego: <ul style="list-style-type: none"> – podatek tonażowy, – ubezpieczenia społeczne marynarzy, – podatek od dochodów osobistych marynarzy, – prawo pracy na statkach handlowych o polskiej przynależności, w tym powszechny morski kodeks pracy – w oparciu o wytyczne Unii Europejskiej, przy uwzględnieniu nowatorskich rozwiązań organizacji i metod pracy na tych statkach, – przyspieszoną amortyzację tonażu.
I.1.2. Stworzyć skuteczny mechanizm finansowania inwestycji żeglugowych.	
<ul style="list-style-type: none"> Brak w Polsce jakiegokolwiek systemu finansowania inwestycji tonażowych w żegludze, w tym także systemu finansowania spójnego z Wytycznymi Wspólnot Europejskich w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego. 	<ul style="list-style-type: none"> Wykorzystanie wzorów finansowania żeglugi poprzez formę spółki komandytowej, stosowanej z powodzeniem w sąsiednich państwach. Doprowadzenie do specjalizacji jednego lub kilku polskich banków w inwestycjach tonażowych w żegludze. Wdrożenie Wytycznych Wspólnot Europejskich w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego. Modyfikacja statutowych zobowiązań KUKKE do udzielania gwarancji kredytowych na warunkach preferencyjnych dla podmiotów polskich zaangażowanych w budowę tonażu w stocznich polskich (dla stoczni i armatorów polskich).
I.1.3. Wprowadzić uprzywilejowaną hipotekę morską na zakup i budowę statków i dostosować ustawodawstwo w tym zakresie, podporządkowując hipotekę morską sądom cywilnym zamiast, jak dotychczas, Izbowi Morskim.	
<ul style="list-style-type: none"> Całkowite odejście od polskiej bandery wszystkich polskich przewoźników morskich na rzecz tzw. flags of convenience, oferujących systemowe, 	<ul style="list-style-type: none"> Uprzywilejowanie hipoteki morskiej na rzecz należności banku udzielającego kredytu na zakup i/lub budowę statku.

dogodne rozwiązania kosztowe, w tym uprzywilejowaną hipotekę morską.	<ul style="list-style-type: none"> • Wyłączenie hipoteki morskiej z gestii Izby Morskiej na rzecz sądów cywilnych, w tym wydziałów ksiąg wieczystych.
I.1.4. Stworzyć system organizacyjno-finansowy zachęcający do budowy statków dla polskich przedsiębiorstw żeglugowych przez polskie stocznie.	
<ul style="list-style-type: none"> • Obecnie statki dla polskich przedsiębiorstw żeglugowych budowane są niemal wyłącznie za granicą. 	<ul style="list-style-type: none"> • Zaangażowanie się państwa w finansowanie inwestycji żeglugowych, pod warunkiem wypełniania przez przedsiębiorstwa zadań o strategicznym znaczeniu dla interesów państwa. • Zlecenie przez państwo budowy statków w polskich stoczniach. Państwo byłoby właścicielem statków, oddając je w długoletnie użytkowanie polskim przedsiębiorstwom żeglugowym, pod warunkiem spełniania przez nie priorytetowych zadań, wynikających ze strategicznych interesów państwa.

I.1.5. Wdrożyć programy żeglugowe UE w zakresie żeglugi morskiej bliskiego zasięgu (short sea shipping) i autostrad morskich (motorways of the sea) obejmujące połączenia intermodalne pomiędzy Europą a Polską.

- Brak skutecznego i efektywnego systemu współpracy z agendami Unii Europejskiej, który umożliwiłby włączenie polskich przedsiębiorstw żeglugowych w realizację proponowanych i promowanych przez Unię projektów dotyczących żeglugi.
- Brak efektywnego systemu współpracy z Krajowym Punktem Kontaktowym w MGM (National Focal Point) oraz skutecznego sposobu wspomagania finansowego ze środków publicznych Biura Promocji Żeglugi Morskiej Bliskiego Zasięgu w Szczecinie.
- Brak skutecznej reprezentacji polskich przewoźników i innych polskich przedsiębiorstw transportu morskiego w Unii Europejskiej i skutecznego lobbingu na rzecz własnych projektów żeglugowych i logistycznych wpisujących się w unijną strategię zrównoważonego rozwoju transportu intermodalnego, w szczególności połączeń lądowo-morskich.
- Brak skutecznych inicjatyw i projektów podmiotów gospodarki morskiej w zakresie unijnych programów MARCO POLO oraz TEN-T i innych wynikających z unijnej polityki innowacyjności i R&D.

- Wykorzystanie programów wspierania żeglugi tworzonych przez Unię Europejską i włączanie w nie celów i funkcji makroekonomicznych korzystnych dla Polski, zwłaszcza połączeń transportowych – morskich i intermodalnych – pomiędzy Europą a Polską, których celem jest przejmowanie na rzecz Polski funkcji regionalnego łańcucha transportowego w stosunku do innych państw.
- Wspieranie unijnych programów żeglugowych “Short Sea Shipping” i “Motorways of the Sea”. Lobbng na forum Unii Europejskiej na rzecz najważniejszych dla Polski programów związanych z połączeniami morskimi pomiędzy Polską a innymi państwami Unii Europejskiej, głównie dotyczy to Morza Bałtyckiego, Morza Północnego, a w perspektywie Morza Śródziemnego.
- Wsparcie finansowe przez państwo organizacji prowadzących działania na rzecz aktywizacji współpracy z Unią i wykorzystania ww. programów, w tym krajowego Biura Promocji Żeglugi Morskiej Bliskiego Zasięgu jako agendy promującej w Polsce unijną politykę zrównoważonego rozwoju, a w szczególności połączenia intermodalne i autostrady morskie na Bałtyku i z Bałtyku do portów zachodnioeuropejskich.
- Zapewnienie właściwej i skutecznej reprezentacji polskich interesów żeglugowych w Unii Europejskiej (skuteczny lobbying w Brukseli poprzez włączanie polskich przedsiębiorstw żeglugowych w projekty Unii), w tym utworzenie stanowiska Rady ds. Transportu Morskiego przy Ambasadzie RP w Brukseli.
- Zapewnianie środków finansowych oraz lobbying na rzecz powstania wspólnych programów unijnych szczególnie ważnych i korzystnych dla interesów Polski.
- Koordynacja krajowych inicjatyw i programów w zakresie możliwej do uzyskania pomocy finansowej z UE, tworzonych przez podmioty gospodarcze, organizacje wyższej użyteczności publicznej, związki i stowarzyszenia, których działalność jest ukierunkowana na tworzenie wartości dodanej w transporcie morskim.
- Przyspieszenie realizacji wprowadzenia elektronicznego obiegu informacji i konwencji IMO – FAL o ułatwieniach w odprawach ładunków i pasażerów w portach polskich.

I.1.6. Wesprzeć finansowo i merytorycznie przedsiębiorstwa żeglugowe w zakresie wdrożenia wymagań ochrony przed terroryzmem.

- Brak bezpośredniego zaangażowania państwa w pomoc przedsiębiorstwom żeglugowym w podejmowanych działaniach na rzecz ochrony przed terroryzmem.

- Należy bezpośrednio wesprzeć finansowo ze środków publicznych (MON, NATO oraz MSWiA) wynikające z Kodeksu ochrony statków i portów (tzw. Kodeksu ISPS) przedsięwzięcia w zakresie realizacji ochrony przed terroryzmem na statkach i w portach polskich, w tym także pozyskać wsparcie programowe, prawne i finansowe Unii Europejskiej.

I.1.7. Zwiększyć udział polskich przedsiębiorstw żeglugowych w transporcie ładunków będących w gestii podmiotów polskich o dominującej własności Skarbu Państwa.	
<ul style="list-style-type: none"> • Brak systemowych mechanizmów zabezpieczających gestię transportową na rzecz polskiego przewoźnika, a zwłaszcza na ładunki, dla których państwo jest lub może być wyłącznym gestorem. 	<ul style="list-style-type: none"> • Zwiększenie przewozu ładunków będących w gestii państwa przez polskie przedsiębiorstwa przewozowe. • Stworzenie właściwych przepisów prawnych regulujących ten obszar. • Stworzenie systemu wspomaganie oraz mechanizmów umożliwiających udzielanie gwarancji kredytowych i ubezpieczenia na warunkach preferencyjnych towarów strategicznych w eksporcie z Polski, w połączeniu z ich przewozami przez polskie przedsiębiorstwa żeglugowe.
I.2.1. W pełni wdrożyć ustawę Prawo Celne z dnia 19.03.2004 oraz wprowadzić ułatwienia w odprawach celnych towarów w obrocie wewnątrzunijnym i pozaunijnym.	
<ul style="list-style-type: none"> • Odpływ do portów zagranicznych części ładunków w obrocie z Polską, przeznaczonych finalnie na rynek polski, wskutek restrykcyjnych przepisów celno-podatkowych obowiązujących w Polsce w porównaniu do przepisów Unii Europejskiej. • Polskie wymogi celne są wyższe niż określone w przepisach Wspólnotowego Kodeksu Celnego. • Polskie służby celne wymagają każdorazowo do zgłoszenia celnego kilkunastu różnych dokumentów, podczas gdy w innych państwach unijnych wymaga się maksimum czterech dokumentów. • Termin płatności granicznego podatku VAT i cła w Polsce wynosi 10 dni od momentu odprawy celnej, podczas gdy w innych krajach Unii cło jest oddzielone od VAT. Cło w tych krajach powinno być płatne w ciągu 10 dni, a podatek w ciągu 45 dni. Importerzy mają wybór miejsca odprawy i wskutek nieprzyjaznych polskich uregulowań wolą dokonywać odprawy granicznej w portach zagranicznych Unii, np. w Hamburgu czy Antwerpii, przekierunkowując ostateczny dowóz na transport drogowy czy kolejowy. Uderza to w cały polski łańcuch transportowy, poczynając od przewoźnika morskiego, poprzez polskie porty morskie, polski transport lądowy oraz firmy obsługujące przeładunkowo, spedycyjnie i logistycznie ładunki w obrocie z Polską. Powoduje to również zmniejszenie wpływów do polskiego budżetu, gdyż w przypadku odprawy celnej ładunku do Polski w porcie zagranicznym polski urząd celny uzyskuje zaledwie 20% wysokości cła (w przypadku odprawy w porcie polskim zatrzymuje większość opłaty celnej). • Brak możliwości dokonania obsługi celnej importowanych towarów, które należą do firm nie posiadających siedziby w Polsce. Polskie przepisy podatkowe wymagają rejestracji w celu uzyskania polskiego NIP i ustanowienia przedstawicielstwa podatkowego. W innych krajach Unii złożenie upoważnienia do odprawy celnej towarów jest jednocześnie ustanowieniem przedstawicielstwa finansowego i spedytorzy lub agencje celne mogą obsługiwać takich klientów. 	<ul style="list-style-type: none"> • Konsekwentne znoszenie restrykcyjnych przepisów celnych i podatkowych, dostosowujące je do przepisów obowiązujących w innych krajach Unii Europejskiej. Pozwoli to na prowadzenie równorzędnej i skutecznej działalności konkurencyjnej polskiego transportu morskiego, zapewniając skierowanie do polskich portów ładunków dotychczas przeładowywanych przez porty innych państw Unii.

I.2.2. Znowelizować prawo dotyczące gwarancji składanych przez przedsiębiorstwa spedycyjne.	
<ul style="list-style-type: none"> Wprowadzenie restrykcyjnych przepisów nakładających na polskich spedytorów obowiązek złożenia gwarancji w wysokości do 50.000 euro, (nowelizacja ustawy o transporcie drogowym wchodząca w życie od 01.07.2006). 	<ul style="list-style-type: none"> Zmienić prawo nakładające na przedsiębiorstwa spedycyjne obowiązek zapewnienia gwarancji w wysokości do 50.000 euro.
I.2.3. Dostosować polskie przepisy fitosanitarne i standaryzacyjne do obowiązujących w UE.	
<ul style="list-style-type: none"> Większa restrykcyjność polskich przepisów fitosanitarnych, a zwłaszcza standaryzacyjnych w stosunku do przepisów zagranicznych. 	<ul style="list-style-type: none"> Ujednolicić polskie przepisy fitosanitarne i standaryzacje z przepisami obowiązującymi w innych państwach Unii Europejskiej.
I.2.4. Zmodyfikować przepisy dotyczące swobodnego wyboru usługodawców w zakresie usług holowniczych i pilotowych w celu podniesienia konkurencyjności polskich portów.	
<ul style="list-style-type: none"> Monopol firm holowniczych i pilotowych w portach morskich. 	<ul style="list-style-type: none"> Ministerstwo Gospodarki Morskiej w porozumieniu z UOKiK winno doprowadzić do dostosowania przepisów Urzędów Morskich w sposób umożliwiający swobodę wyboru usługodawcy świadczącego usługi holownicze i pilotowe. Zmiana przepisów prawnych w aspekcie prawa Unii Europejskiej, które pozwolą na swobodną konkurencję w usługach holowniczych i pilotowych.
I.3.1. Rozwinąć efektywną sieć transportu kolejowego i samochodowego (w tym autostrad) i wodnego śródlądowego dla zwiększenia przepływu przez polskie porty ładunków tranzytowych w relacji Północ-Południe.	
	<ul style="list-style-type: none"> Wykorzystanie możliwości wynikających z Konwencji o Prawie Morza (część X – Tranzyt). Wynegocjowanie umowy z państwami sąsiednimi dotyczącej tranzytu i współfinansowanie inwestycji.
I.3.2. Opracować kompleksowy program dotyczący rozwoju połączeń tranzytowych, w tym powołać międzyresortowy zespół odpowiedzialny za koordynację tych działań.	
j. w.	j. w.
I.3.3. Doprowadzić do stworzenia jednolitej taryfy frachtowej dla tranzytu w relacji dom-dom.	
I.3.4. Doprowadzić do powstania organizacji, wspieranej przez państwo, mającej na celu rozwój i promocję połączeń tranzytowych przez terytorium Polski oraz polskie porty.	
<p>W latach 1990-2005 nastąpiła zdecydowanie negatywna reorientacja głównych ciągów ładunkowych z Polską z kierunku „południowego”, tj. północ-południe, na rzecz kierunku „równoleżnikowego”, tj. zachód-wschód. Zmiana ta przede wszystkim dotkliwie uderza w polskie porty morskie i szereg polskich firm świadczących usługi na rzecz obrotu ładunków przez te porty. Dotyka też polskich przewoźników morskich, których serwis do polskich portów jest nadal konkurencyjny w stosunku do przewoźników zagranicznych. Postępuje też stałe osłabianie ładunkowego ruchu tranzytowego przez Polskę</p>	<ul style="list-style-type: none"> Stworzenie i konsekwentna realizacja programu kompleksowego rozwoju sieci transportowej Polski, w tym przede wszystkim połączeń transportowych północ-południe: <ul style="list-style-type: none"> – budowa autostrad, – modernizacja i rozwój połączeń kolejowych, – rozwój i modernizacja sieci dróg wodnych, w tym głównie połączeń południa Polski (wraz z Czechami) z zespołem portów Szczecin – Świnoujście,

<p>i polskie porty morskie, zwłaszcza z Czech, Słowacji, Węgier, a także z Litwy i Białorusi.</p> <p>Podstawowymi przeszkodami są:</p> <ul style="list-style-type: none"> • brak sprawnej i efektywnej sieci komunikacyjnej, w tym autostrad północ-południe, łączących zespół portowy Szczecin – Świnoujście i Gdańsk – Gdynia z południem Polski; • brak zmodernizowanych i dostosowanych do zróżnicowanej struktury ładunkowej sieci kolejowych północ-południe; • brak efektywnych i funkcjonujących niezależnie od warunków pogodowych sieci wodnych połączeń śródlądowych; • brak sprawnej infrastruktury drogowej i kolejowej łączącej porty polskie z Litwą i Białorusią; • brak kompleksowych działań i wspólnych dla różnych rodzajów transportu programów na rzecz skierowania tranzytu, zwłaszcza ze wschodu i południa Polski, do portów polskich. 	<p>Świnoujście,</p> <ul style="list-style-type: none"> – doprowadzenie do wznowienia programu wykorzystania rzeki Wisły jako ważnego wodnego połączenia transportowego i energetycznego. • Opracowanie kompleksowego programu dotyczącego ww. zagadnień, uzgodnionego i przyjętego przez właściwe ministerstwa, a także powołanie międzyresortowego zespołu odpowiedzialnego za koordynację działań. • Doprowadzenie do stworzenia jednolitej (kolej, transport samochodowy, porty morskie, spedycja, transport morski) taryfy frachtowej dla tranzytu, która obejmowałaby usługi transportowe w relacji dom-dom. • Stworzenie organizacji, wspieranej przez administrację rządową, mającej na celu rozwój i promocję połączeń tranzytowych przez terytorium Polski i polskie porty, a także usuwanie barier utrudniających wzrost masy ładunkowej w tranzycie przez Polskę. Organizacja ta mogłaby być współfinansowana przez polskie przedsiębiorstwa transportowe i spedycyjne oraz państwo. <p>Podstawowa teza: wzrost masy ładunkowej przechodzącej przez polskie porty z polskiego zaplecza produkcyjnego, handlowego i transportowego oraz tranzytu, związany z istnieniem efektywnych lądowych sieci transportowych oraz przyjaznego prawa, jest głównym warunkiem rozwoju polskich portów morskich, firm obsługujących obrót portowy i spedycyjny oraz polskich przewoźników morskich.</p>
<p>I.3.5. Stworzyć system gwarancji kredytowych i ubezpieczeniowych dla polskich eksporterów i importerów dóbr inwestycyjnych preferujących polską flotę transportową.</p>	

4.2. PORTY MORSKIE

Ocena obecnego stanu	Środki zaradcze / Propozycje zmian i rozwoju
II.1.1. Dokonać oceny systemu prawnego obowiązującego w polskich portach morskich oraz w wybranych portach UE.	
<ul style="list-style-type: none"> Dotychczas nie była dokonywana systemowa analiza prawna warunków funkcjonowania polskich portów morskich. Nie są znane w pełni prawne uwarunkowania działalności portów konkurencyjnych. Nie dokonano oceny skutków wdrożenia ustawy o portach i przystaniach morskich oraz innych ustaw w aspekcie szans rozwojowych i zagrożeń płynących z obowiązującego w Polsce systemu prawnego. 	<ul style="list-style-type: none"> Przeprowadzić analizy porównawcze warunków prawnych funkcjonowania wybranych portów morskich w UE. Przyjąć harmonogram tworzenia portowego pakietu nowych i aktualizacji obowiązujących ustaw i aktów wykonawczych. Opracować założenia do nowego systemu prawnego.
II.1.2. Opracować projekt pakietu ustaw portowych oraz dokonać zmian w ustawach obowiązujących.	
<ul style="list-style-type: none"> Brak systemu prawnego należycie stymulującego konkurencyjność, innowacyjność i rozwój polskich portów morskich. W Polsce nie zostały stworzone prawne, organizacyjne i finansowe warunki adekwatne do obowiązujących w portach UE. W procesie przekształceń własnościowych w polskich portach dochodziło do naruszenia zasady nadrzędności interesu publicznego nad interesem grupowym i indywidualnym (Raport NIK, Warszawa 2005). Od 1980 r. następuje regres gospodarki morskiej, w tym gospodarki portowej. Dotychczas w sposób systemowy nie rozwiązano problemu tworzenia warunków konkurencyjności polskich portów. Nie przyjęto jako priorytetowego, korzystnego dla polskiej gospodarki, rozwoju korytarzy transportowych w relacji północ-południe (układ południkowy), łączących polskie porty z zapleczem gospodarczym. Utracono polską gestię transportową w handlu zagranicznym, w tym drogą morską, przez polskie porty. Utracone zostały także, na korzyść portów Europy Zachodniej, ładunki tranzytowe ciężące tradycyjnie do polskich portów. Zaniechano rozwoju funkcji transportowej Odry, przekazując uprawnienia i środki finansowe na realizację przyjętego w drodze ustawy „Programu dla Odry 2006” ministrowi właściwemu do spraw ochrony środowiska. Nie zadbano o interesy polskich portów, ustalając granice Programu „NATURA 2000” kolidujące z planem inwestycyjnym. Nie stworzono systemu prawnego chroniącego teren i majątek Skarbu Państwa w granicach administracyjnych portów morskich. W kadencji rządu 2001–2005 zlikwidowano Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Sektorowy Program Operacyjny „Transport – Gospodarka Morska”. 	<ul style="list-style-type: none"> Naprawić popełnione w przeszłości błędy uwłaszczeniowe i prywatyzacyjne na gruntach portowych, przy zachowaniu interesu publicznego jako priorytetowego w stosunku do interesów grupowych i indywidualnych. Wyłączyć z procesów prywatyzacji grunty portowe i ogólnie dostępną infrastrukturę portową. Nie dopuścić do zbywania gruntów portowych i infrastruktury portowej na rzecz osób fizycznych lub prawnych innych niż Zarządy Morskich Portów, Skarb Państwa lub gmina. Wyłączyć infrastrukturę mieszkaniową z granic portów. Uchwalić nowe prawo portowe, które umożliwi wywłaszczenie gruntów oraz położonych na nich obiektów infrastruktury zapewniającej dostęp do portów oraz infrastruktury portowej położonej w granicach portów. W celu uaktywnienia gmin, portów i przystani morskich konieczne jest nieodpłatne przekazanie przez właściwych wojewodów gminom portowym a następnie wniesienie do nowo tworzonego lub istniejącego Zarządu Morskiego Portu gruntów Skarbu Państwa położonych w granicach portów i przystani, w tym również gruntów będących w zasobach organizacji rządowych. W ustawie o podatkach i opłatach lokalnych wprowadzić zwolnienie portów morskich z podatku od nieruchomości za znajdujące się w posiadaniu podmiotów zarządzających grunty przeznaczone na cele inwestycyjne (analogicznie jak ma to miejsce w przypadku portów lotniczych). W ustawie o polskiej administracji morskiej wykreślić zapisy ograniczające uprawnienia podmiotu zarządzającego do prowadzenia autonomicznej polityki związanej z zagospodarowaniem terenów portowych i sposobem użytkowania nabrzeży portowych. Wyłączyć z kompetencji Urzędów Morskich decyzje dotyczące sfery eksploatacyjnej portu (np. wykorzystywania gospodarczego terenów i akwenów portowych, ruchu statków w obrębie wód portowych), z wyjątkiem spraw związanych z bezpieczeństwem.

	<ul style="list-style-type: none"> • W Kodeksie Morskim i ustawie o obszarach morskich należy wprowadzić zapisy podporządkowujące pilotaż podmiotom zarządzającym portami. • W ustawie Prawo upadłościowe z masy upadłościowej państwowych lub komunalnych osób prawnych wyłączyć grunty portowe oraz ogólnodostępną infrastrukturę portową znajdującą się w granicach portu, a będącą własnością lub w użytkowaniu wieczystym upadłego, w celu przekazania ich przez Skarb Państwa lub gminę podmiotowi zarządzającemu portem. • Podjąć działania mające na celu przejęcie i pełnienie przez Ministra Gospodarki Morskiej nadzoru właścicielskiego nad terenami i infrastrukturą portową. • Stworzyć system finansowania projektowania i budowy infrastruktury portowych centrów logistycznych, zwiększających konkurencyjność portów morskich. • Odzyskać i utrzymać polską gestię transportową w polskim handlu zagranicznym, doprowadzić do powstania wspieranej przez państwo organizacji mającej na celu rozwój i promocję połączeń tranzytowych przez terytorium Polski oraz polskie porty morskie. • Stworzyć silną i sprawnie działającą administrację morską, o precyzyjnie określonych kompetencjach i odpowiedzialności. • Stworzyć nowoczesny i skuteczny system zarządzania portami i przystaniami morskimi. • Stworzyć system zintegrowanego zarządzania obszarami morskimi. • Doprowadzić do utworzenia systemu prawnego i instytucjonalnego zapewniającego ochronę mienia Skarbu Państwa oraz stymulującego konkurencyjność i rozwój polskich portów morskich.
<p>II.1.3. Wzmocnić władztwo Zarządów Morskich Portów nad znajdującymi się w granicach portów terenami i infrastrukturą portową w celu utrzymania ich ogólnodostępnego charakteru oraz zapewnienia ochrony mienia Skarbu Państwa i rozwoju portów.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Zarządy Morskich Portów, z przyczyn finansowych, nie są w stanie korzystać z ustawowego prawa pierwokupu terenów portowych i infrastruktury położonych w granicach administracyjnych portów morskich. • Zarządy Morskich Portów mają ograniczone prawo pełnienia funkcji gospodarzy terenów portowych i ogólnodostępnej infrastruktury na wzór rozwiązań istniejących w UE, co ogranicza ogólnodostępny charakter portów oraz efektywność zarządzania nimi. 	<ul style="list-style-type: none"> • Zapewnić prawo pierwokupu terenów portowych Zarządom Morskich Portów, które korzystając z funduszy Skarbu Państwa i własnych, odzyskają utracone władztwo nad terenami portowymi należącymi wcześniej do Skarbu Państwa. • Przekazać Zarządom Morskich Portów grunty portowe Skarbu Państwa będące w użytkowaniu wieczystym osób prawnych, osób fizycznych i jednostek nie posiadających osobowości prawnych, z zachowaniem prawa do wieczystego użytkowania dotychczasowych użytkowników. • Jako cel publiczny, w rozumieniu ustawy o gospodarce nieruchomościami, należy traktować wydzielenie gruntów pod infrastrukturę zapewniającą dostęp do portów lub infrastrukturę portową oraz jej budowę, rozbudowę, utrzymanie i modernizację. • Wskazać Zarządy Morskich Portów jako jedynych regulatorów zasad działania na terenach portowych, mających na celu stworzenie jednakowych warunków funkcjonowania wszystkich użytkowników portów. • Utrzymać istniejącą zasadę zwolnienia z podatku dochodowego dochodów podmiotów zarządzających portami w części przeznaczanej na zakup,

	budowę, rozbudowę i modernizację infrastruktury oraz na realizację zadań związanych z prognozowaniem, programowaniem i planowaniem rozwoju portu, jak również pozyskiwaniem gruntów na potrzeby rozwojowe portu.
II.1.4. Stworzyć Fundusz Rozwoju Terenów i Infrastruktury Portów (nazwa robocza), który byłby przeznaczony na dofinansowywanie Zarządów Morskich Portów korzystających z ustawowego prawa pierwokupu terenów i obiektów (nieruchomości portowych) położonych w granicach portów.	
<ul style="list-style-type: none"> Od 1997 r. Zarządy Morskich Portów nie wykorzystują w pełni ustawowego prawa pierwokupu terenów i obiektów infrastruktury położonych w granicach administracyjnych portów, ograniczając swoje władztwo do terenów po byłych Zarządach Portów. Stan ten ma ujemny wpływ na konkurencyjność polskich portów i ogranicza ustawowe prawa i odpowiedzialność Zarządów Morskich Portów za ich rozwój. 	<ul style="list-style-type: none"> Ustanowić Fundusz Rozwoju Terenów Infrastruktury Portów (nazwa robocza) w celu finansowego wsparcia i urealnienia ustawowego prawa pierwokupu terenów i obiektów infrastruktury. Możliwe są także inne rozwiązania prowadzące do wskazanego celu.
II.1.5. Doprowadzić do zwiększenia udziału gmin portowych w kapitale akcyjnym Zarządów Morskich Portów (zgodnie z ustawą o portach i przystaniach morskich).	
<ul style="list-style-type: none"> Z przyczyn obiektywnych, a także z zaniechania, gminy nie wykorzystują szans płynących z treści ustawy o portach i przystaniach morskich, ograniczając swój udział w kapitale akcyjnym Zarządów Morskich Portów zarządzających portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (ZMP Szczecin i Świnoujście, ZMP Gdańsk, ZMP Gdynia). Nie doszło do długo oczekiwanej integracji kapitałowej i funkcjonalnej gmin i portów morskich. 	<ul style="list-style-type: none"> Aktywizować i wspomagać gminy do zwiększania udziału w kapitale akcyjnym Zarządów Morskich Portów poprzez wniesienia w postaci aportów terenów znajdujących się w granicach portów. Stworzyć warunki prawne, organizacyjne i finansowe sprzyjające angażowaniu się gmin w zarządzanie portami położonymi w ich granicach. Nie dopuszczać do naruszania interesu publicznego w granicach portów.
II.1.6. Stworzyć Zarządom Morskich Portów warunki prawne zwiększania przychodów przeznaczanych na ich statutową działalność.	
<ul style="list-style-type: none"> Obecne przychody Zarządów Morskich Portów nie pokrywają potrzeb finansowych wynikających z ich ustawowej działalności. 	<ul style="list-style-type: none"> Stworzyć możliwości prawne Zarządom Morskich Portów, na wzór istniejących w portach UE, zwiększania przychodów przeznaczanych na budowę, rozbudowę i modernizację infrastruktury portowej.
II.1.7. Ocenić stan prywatyzacji portowych terenów oraz obiektów infrastruktury i suprastruktury, określić warunki i terminy prywatyzacji spółek portowych.	
<ul style="list-style-type: none"> Dotychczas nie przeprowadzono szczegółowej i obiektywnej oceny procesu prywatyzacji majątku Skarbu Państwa w portach morskich. 	<ul style="list-style-type: none"> Dokonać inwentaryzacji sprywatyzowanych przedsiębiorstw i majątku portowego. Stworzyć aktualną mapę terenów portowych ze wskazaniem ich właścicieli i funkcji gospodarczych. Ocenić realizację wskazań NIK w stosunku do Zarządów Morskich Portów i przedsiębiorstw portowych. Stworzyć plan strategiczny prywatyzacji portów.
II.1.8. Włączyć porty morskie, jako złożone węzły transportowe, do planów rozwoju infrastruktury transportowej Polski oraz stworzyć warunki prawne i finansowe ułatwiające i zachęcające inwestorów krajowych i zagranicznych do lokalizacji inwestycji infrastrukturalnych w portach morskich.	
•	•
II.2.1. Zapewnić przejrzystość zasad udziału państwa w finansowaniu rozwoju infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępu do portów od strony morza i lądu poprzez odpowiednie regulacje prawne i akty wykonawcze.	

<ul style="list-style-type: none"> • Infrastruktura portów morskich jest przestarzała. Potencjał do obsługi kontenerów i jednostek ro-ro oraz ładunków płynnych jest niewystarczający. Występują dysproporcje w stanie i poziomie nowoczesności obiektów portowych. Stosowane technologie przeładunkowe są przestarzałe. Zarządy Morskich Portów samodzielnie nie są w stanie wybudować wysoko kapitałochłonnej infrastruktury technicznej portów odpowiedniej do występujących i docelowych potrzeb na rynku usług portowych. 	<ul style="list-style-type: none"> • Dostosować zasady finansowania infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępu do portów do istniejących i sprawdzonych w UE. • Promować Partnerstwo Publiczno-Prywatne w zakresie budowy infrastruktury portowej i infrastruktury dostępu do portów.
<p>II.2.2. Wspierać, finansować i współfinansować realizację strategicznych inwestycji infrastrukturalnych w portach morskich ujętych w Programie Operacyjnym „Infrastruktura i Środowisko 2007–2013”.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • 	<ul style="list-style-type: none"> •
<p>II.2.3. Uwzględnić w podstawowych dokumentach rządowych i UE zapisy dotyczące utworzenia Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (CETC) Północ-Południe, określanego także jako korytarz transportowy doliny Odry (kolej, droga S3, rzeka Odra)</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Porty w Szczecinie i Świnoujściu oraz ich połączenia transportowe z zapleczem gospodarczym nie są ujęte w żadnym korytarzu transportowym. Komisja Europejska podjęła decyzje o zrewidowaniu istniejącej sieci korytarza transportowych TEN-T i o połączeniu ich w nowym układzie, z koncepcją „Motorways of the Sea”. Istnieje obawa, że porty w Szczecinie i w Świnoujściu oraz drogi łączące porty nie zostaną włączone do korytarza TEN-T. Środowisko gospodarcze i naukowe Szczecina oraz krajów basenu Morza Bałtyckiego wielokrotnie wskazywało na potrzebę włączenia do sieci TEN-T trimodalnej (kolej, droga, rzeka Odra) trasy przez porty morskie Świnoujście, Szczecin i dalej wzdłuż doliny Odry na południe Europy oraz utworzenie autostrad morskich na Morzu Bałtyckim. Byłe Ministerstwo Infrastruktury rozpatrywało, jako jedyną skorelowaną z „Motorways of the Sea”, tranzytową trasę Północ – Południe wyłącznie autostradę A1 prowadzącą przez port w Gdańsku. Niezgłoszenie przez Ministerstwo Infrastruktury korytarza E65 do sieci TEN-T oznacza marginalizację najkrótszej i najbardziej dogodnej drogi tranzytowej ze Skandynawii przez Świnoujście do Środkowej i Południowej Europy oraz zahamowanie rozwoju portów w Szczecinie i Świnoujściu, dwóch portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, w tym rozwoju Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego-Port Szczecin. Porty te od wielu lat są jedynymi liczącymi się portami tranzytowymi w Polsce. • Porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w Szczecinie i Świnoujściu są naturalnymi portami morskimi dla obszaru zachodniej Polski, Berlina, Brandenburgii i Środkowej Europy. • Pominięcie portów w Szczecinie i Świnoujściu w sieci TEN-T oznacza dalsze ich utrzymywanie w nierównej konkurencyjnej pozycji wobec pozostałych polskich portów, a przede wszystkim wobec portów niemieckich, które nie bez powodów obawiają się konkurencji w zakresie obsługi ruchu tranzytowego Północ – Południe, Wschód – Zachód, a także w obsłudze rynku niemieckiego. Konsekwencją zaniechań może być utrata 	<ul style="list-style-type: none"> • Podjąć skuteczne działanie mające na celu utworzenie Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (CETC) Północ-Południe („korytarz transportowy doliny Odry”).

<p>potoków ładunkowych i obniżenie rangi portów w Szczecinie i Świnoujściu na międzynarodowym rynku usług portowych.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rozwój regionu nadodrzańskiego, wiąże się ściśle z koncepcją Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego Północ-Południe (tzw. korytarz transportowy doliny Odry) i jest elementem wyrównania szans rozwojowych nie tylko województwa zachodniopomorskiego, lecz także innych województw leżących wzdłuż Odry. Korytarz łączyłby południową i północną Europę poprzez regiony Skania w Szwecji, Zachodniopomorskie, Lubuskie, Dolnośląskie w Polsce, Hradec Kralove w Czechach oraz Bratysława na Słowacji. W skład korytarza transportowego wchodzi: <ul style="list-style-type: none"> – transport drogowy (droga E-65), – transport kolejowy (linia kolejowa E-59, CE59), – transport wodny śródlądowy (rzeka Odra), – transport morski (trasa Świnoujście–Ystad), – centra logistyczne (ZCL-PS). 	
<p>II.2.4. Inicjować i wspierać działania mające na celu połączenie komunikacyjne portów w Szczecinie, Świnoujściu, Gdańsku i Gdyni z zapleczem lądowym (CETC, A1, S3) w ramach transeuropejskich sieci transportowych TEN-T.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Jakość połączeń transportowych polskich portów, z powodu złego stanu technicznego infrastruktury, nie spełnia podstawowych norm obowiązujących w UE, co ogranicza wielkość strumieni ładunkowych kierowanych do portów. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ze względu na interes polskiej gospodarki, w tym gospodarki morskiej, w narodowych planach inwestycji infrastrukturalnych priorytetowo należy traktować budowę i modernizację infrastruktury transportowej w układzie południkowym, łączącym polskie porty z ich zapleczem gospodarczym.
<p>II.2.5. Zmodernizować i rozbudować infrastrukturę terminali promowych i ro-ro, warunkującą realizację koncepcji autostrad morskich i rozwój żeglugi bliskiego zasięgu.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • 	<ul style="list-style-type: none"> •
<p>II.2.6. Podjąć działania mające na celu zwiększenie udziału transportu intermodalnego w ogólnych przewozach ładunków.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • 	<ul style="list-style-type: none"> •
<p>II.2.7. Wspierać działania i zapewnić środki finansowe na budowę obiektów infrastruktury ogólnodostępnej i wewnątrzportowej, w szczególności na budowę, przebudowę i modernizację portowych dróg kołowych i kolejowych, nabrzeży i terminali portowych, basenów portowych, falochronów i kanałów portowych, modernizację wejść do portów i torów wodnych oraz innych obiektów infrastrukturalnych zapewniających skomunikowanie portów z siecią dróg krajowych i międzynarodowych.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • 	<ul style="list-style-type: none"> •
<p>II.2.8. Wspierać portowe przedsięwzięcia inwestycyjne o strategicznym znaczeniu dla gospodarki narodowej (np. budowa gazoportu, tworzenie nowych miejsc pracy).</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • 	<ul style="list-style-type: none"> •
<p>II.2.9. Prowadzić działania mające na celu zwiększenie udziału transportu wodnego śródlądowego w obsłudze transportowej portów morskich.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • 	<ul style="list-style-type: none"> •

II.2.10. Doprowadzić do realizacji inwestycji infrastrukturalnych na Odrze oraz przystosować infrastrukturę portową do obsługi środków transportu wodnego śródlądowego w portach ujścia Odry (Szczecin, Police, Świnoujście, małe porty).	
•	•
II.2.11. Tworzyć warunki finansowe i wspierać budowę infrastruktury technicznej portowych centrów logistyczno-dystrybucyjnych oraz lokowanie w nich przedsiębiorstw transportowych, przemysłowych i handlowych, zwiększających zakres, atrakcyjność i konkurencyjność usług portowych.	
•	•
II.2.12. Zapewnić Zarządom Morskich Portów łatwiejszy dostęp do źródeł finansowania inwestycji w zakresie budowy, rozbudowy i modernizacji infrastruktury portowej.	
•	•
II.2.13. Współfinansować i aktywizować tworzenie projektów inwestycyjnych stanowiących podstawę wystąpienia o fundusze unijne.	
•	•
II.2.14. Zwiększyć dynamikę pozyskiwania funduszy UE na rozwój ogólnodostępnej infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępu do portów i przystani morskich.	
<ul style="list-style-type: none"> • W Zielonej Księdze „W kierunku przyszłej polityki morskiej UE: Europejska wizja oceanów i mórz” (Bruksela 2006) oraz w Białej Księdze „Polityka transportowa UE. Czas na decyzje” (Bruksela 2001), a także w innych wcześniejszych dokumentach UE i współczesnych publikacjach naukowych (polskich i zagranicznych) porty morskie są traktowane jako samodzielny, względnie autonomiczny dział gospodarki morskiej oraz podsystem transportowy państwa. • W polskich dokumentach rządowych porty morskie przypisano do działu „transport morski”, co może ograniczyć możliwości pozyskiwania funduszy unijnych na budowę, rozbudowę i modernizację niezbędnej infrastruktury portowej, warunkującej sprawną obsługę ładunków oraz środków transportu (wagonów, samochodów, barek, statków), a także rozwój funkcji logistyczno-dystrybucyjnej, przemysłowej i handlowej polskich portów morskich. 	<ul style="list-style-type: none"> • Stworzyć politykę morską Polski, w tym politykę portową, zintegrowaną z polityką morską Unii Europejskiej. • Doprowadzić do uproszczenia procedur administracyjnych i do ułatwień w zakresie pozyskiwania funduszy unijnych przeznaczanych na budowę infrastruktury, badania naukowe i kształcenia portowych kadr menedżerskich. • Stworzyć stabilny system finansowania portowych inwestycji infrastrukturalnych, z uwzględnieniem dofinansowania budowy, rozbudowy i modernizacji infrastruktury przez budżet państwa.
II.2.15. Podjąć działania mające na celu przejęcie i pełnienie przez Ministra Gospodarki Morskiej nadzoru właścicielskiego nad terenami i infrastrukturą portową.	
<ul style="list-style-type: none"> • Zaniechanie realizacji polityki transportowej państwa. • Brak polityki morskiej państwa, w tym polityki portowej. • Brak polityki regionalnej gospodarki morskiej. • Istnieje wieloletnie instytucjonalne rozproszenie uprawnień i odpowiedzialności za rozwój portów (pomiędzy Ministerstwo Gospodarki Morskiej, Ministerstwo Skarbu Państwa, Ministerstwo Transportu i Budownictwa, Ministerstwo Gospodarki, Ministerstwo Rolnictwa i Ministerstwo Środowiska), a tym samym brak organu jednoznacznie i w pełni odpowiedzialnego za realizację polityki morskiej i strategii rozwoju 	<ul style="list-style-type: none"> • Zwiększyć zakres uprawnień i odpowiedzialności Ministra Gospodarki Morskiej za tworzenie i realizację polityki morskiej państwa oraz strategię rozwoju gospodarki morskiej, w tym portów morskich. • Wraz z odpowiedzialnością przekazać Ministrowi Gospodarki Morskiej nadzór właścicielski oraz prawne i finansowe instrumenty oddziaływania na porty morskie.

<p>gospodarki morskiej (w tym portów), posiadającego niezbędne instrumenty prawne i ekonomiczne.</p> <ul style="list-style-type: none"> • „Z dotychczasowych ustaleń kontroli NIK wynika, że główną przyczyną regresu gospodarki morskiej oraz niewykorzystania szans nadmorskiego położenia Polski był wieloletni brak spójności polityki morskiej państwa oraz nie podejmowanie, we właściwym czasie, stosownych decyzji strategicznych sprzyjających rozwojowi tej gospodarki. W rezultacie następowało pogorszenie się konkurencyjności zarówno polskich portów, zwłaszcza wobec portów innych krajów Unii Europejskiej, jak i polskich armatorów oraz przedsiębiorstw przemysłu morskiego”. „W porę nie wprowadzono w życie zgodnych z wymogami i standardami UE rozwiązań podatkowych, celnych i prawnych umożliwiających polskim armatorom i portom morskim poprawę warunków ich funkcjonowania, a w konsekwencji zwiększenia konkurencyjności tych podmiotów na międzynarodowym rynku usług” (Raport NIK, Warszawa 2005). 	
<p>II.2.16. Podjąć działania mające na celu przejęcie przez Ministra Gospodarki Morskiej uprawnień i odpowiedzialności za realizację części „Programu dla Odry – 2006” dotyczącej transportu, warunkującej rozwój portów ujścia Odry i ich funkcji gospodarczych (Szczecin, Świnoujście, Police, małe porty).</p>	
•	•
<p>II.3.1. Intensyfikować działania na rzecz tworzenia spójnej, jednolitej koncepcji rozwoju portów morskich, opartej na aktywnym zaangażowaniu państwa w sferze polityki inwestycyjnej oraz kształtowaniu rynku usług portowych przy zachowaniu zasad konkurencyjności.</p>	
•	•
<p>II.3.2. Podejmować działania mające na celu ochronę interesów i promocję polskich portów na arenie międzynarodowej.</p>	
•	•
<p>II.3.3. Podejmować aktywne działania w celu zwiększenia konkurencyjności polskich portów morskich w regionie Morza Bałtyckiego (Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście oraz Police, Elbląg, Darłowo, Kołobrzeg).</p>	
•	•
<p>II.3.4. Oprzeć model funkcjonowania portów na ogólnych, akceptowanych w UE zasadach polityki konkurencji i pomocy państwa.</p>	
•	•
<p>II.3.5. Doprowadzić do zniesienia monopolu w dostępie do rynku usług pilotowych i holowniczych.</p>	
•	•
<p>II.3.6. Podejmować działania promocyjne i koordynować działania rządowe i samorządowe w celu włączenia polskich portów do unijnych programów rozwojowych i strukturalnych.</p>	
•	•

II.3.7. Wspierać i promować przedsięwzięcia innowacyjne w zakresie technologii usług portowych oraz wdrażania technologii informatycznych i ułatwień proceduralnych w obszarze portowo-morskim, zgodnych ze standardami UE, IMO, UNCTAD, ONZ.	
•	•
II.3.8. Przekształcić porty morskie w nowoczesne węzły transportowo-logistyczne, zintegrowane z systemem transportowym Polski i UE.	
•	•
II.3.9. Usprawnić i koordynować działania państwowych organów kontrolnych w celu przyspieszenia i uproszczenia obsługi ładunków i środków transportu w portach morskich.	
•	•
II.3.10. Opracować kompleksowy program rozwoju połączeń tranzytowych, w tym powołać międzyresortowy zespół odpowiedzialny za koordynację tych działań.	
•	•
II.3.11. Podejmować inicjatywy i przedsięwzięcia na rzecz organizacji multimodalnych połączeń portów z zapleczem krajowym i tranzytowym.	
•	•
II.3.12. Tworzyć warunki ekonomiczne i organizacyjne, a także polityczne, odzyskania gestii transportowej w handlu zagranicznym drogą morską przez polskie porty.	
•	•
II.3.13. Zapewnić najwyższe standardy w zakresie bezpieczeństwa obsługi osób, ładunków i środków transportu oraz ochrony mienia i środowiska w portach morskich.	
•	•
II.3.14. Wspierać tworzenie aliansów strategicznych przedsiębiorstw portowych będących użytkownikami terenów i infrastruktury portowej oraz tworzyć warunki powstania klastrów portowych.	
•	•
II.3.15. Tworzyć warunki i motywować działania na rzecz lokalizacji w portach nowoczesnego przemysłu, generującego zapotrzebowanie na ładunki i usługi portowe.	
•	•
II.3.16. Doprowadzić do opracowania (aktualizacji) planów zagospodarowania przestrzennego obszarów portowych do 2015 r. ze wskazaniem terenów przeznaczonych na tworzenie i rozwój centrów logistycznych, klastrów portowych, parków naukowo-technologicznych i centrów przedsiębiorczości.	
•	•
II.3.17. Wspomagać aktywność rynkową przedsiębiorstw portowych w skali krajowej i zagranicznej oraz stworzyć warunki pełnienia przez porty morskie roli regionalnych centrów wzrostu gospodarczego.	
•	•
II.3.18. Odtworzyć etos pracy portowca i tradycję profesjonalizmu portowego, inicjować stałe kształcenie kadr portowych.	

•	•
II.3.19. Tworzyć w Europie silną pozycję sektora polskiej gospodarki morskiej, w tym gospodarki portowej.	
•	•
II.3.20. Usprawnić i uwiarygodnić system statystyki morskiej.	
•	•
II.3.21. Prowadzić monitoring realizacji strategii rozwoju portów.	
•	•
II.3.22. Zapewnić, na wzór państw rozwiniętych gospodarczo, środki na badania naukowe, projekty rozwojowe, analizy strategiczne i przedsięwzięcia innowacyjne.	
•	•
II.3.23. Stworzyć przy Ministrze Gospodarki Morskiej Krajową Radę Portów Morskich, o charakterze doradczym, merytorycznie wspierającą tworzenie polityki portowej oraz realizację, monitoring i aktualizację strategii rozwoju polskich portów morskich.	

4.3. TRANSPORT WODNY ŚRÓDLĄDOWY

Ocena obecnego stanu	Środki zaradcze / Propozycje zmian i rozwoju
<p>III.1.1. Modernizować i rozwijać śródlądowe drogi wodne, w tym w pierwszej kolejności szlaki żeglowne uznane przez europejskie podmioty polityki transportowej za istotne dla integracji europejskiej sieci dróg wodnych.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Polska posiadając ponad 3600 km dróg wodnych uznanych za żeglowne jest krajem uprzywilejowanym pod względem długości śródlądowych szlaków żeglugowych. Jednocześnie wieloletnie zaniedbania inwestycyjne spowodowały, że krajowa sieć dróg wodnych nie tworzy jednolitego systemu komunikacyjnego, lecz zbiór odrębnych i różnych jakościowo szlaków żeglownych. • W oparciu o podstawowe wskaźniki klasyfikacyjne, śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym jest zaledwie 5,0% ich całkowitej długości, natomiast pozostałe drogi wodne posiadają jedynie znaczenie regionalne. • Ograniczony zakres inwestycji na drogach wodnych wynikał nie tylko ze szczupłości środków finansowych, ale był następstwem braku polityki rozwoju transportu wodnego śródlądowego. • W okresie powojennym wybudowano kilka obiektów hydrotechnicznych będących osiągnięciami myśli technicznej, jednak poza trwającą ponad 40 lat kanalizacją górnego odcinka Wisły, nie zrealizowano na drogach wodnych żadnego innego kompleksowego programu. • Konsekwencją dalszego braku odpowiedniego utrzymania i modernizacji dróg wodnych będzie stopniowe eliminowanie ich z europejskiego systemu dróg wodnych oraz dalsze ograniczanie roli i znaczenia żeglugi śródlądowej w polskim systemie transportowym. 	<ul style="list-style-type: none"> • W pierwszej kolejności należy modernizować i rozwijać szlaki żeglowne uznane przez europejskie podmioty polityki transportowej za istotne dla integracji europejskiej sieci dróg wodnych, opisane w takich dokumentach jak: <ul style="list-style-type: none"> – „Porozumienie o śródlądowych drogach wodnych międzynarodowego znaczenia”, zwanego w skrócie AGN, opracowane w 1996 r. przez Komitet Transportu Wewnętrznego EKG ONZ, – Niebieska Księga, wydana w 1998 r. na podstawie Porozumienia AGN, w której zawarte są trzy szlaki żeglowne przebiegające przez terytorium Polski, tj. E-30, E-40 i E-70, – Raport TINA z 1999 r., grupy powołanej w 1997 r. przez UE w celu koordynacji zadań związanych z realizacją priorytetowych inwestycji infrastrukturalnych w ramach paneuropejskich korytarzy transportowych.
<p>III.1.2. Stworzyć skuteczny mechanizm finansowania inwestycji w zakresie utrzymania, modernizacji i rozwoju śródlądowych dróg wodnych.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Dotychczas (przed powołaniem Prezesa Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej) dla wykonywania swoich zadań Ministrowi Środowiska przyznawane były każdego roku ustawą budżetową środki finansowe, ze wskazaniem przeznaczenia ich według działów na zadania inwestycyjne w budownictwie wodnym, jak również na bieżące utrzymanie rzek, w tym śródlądowych dróg wodnych. Środki te następnie na szczeblu ministerstwa były dzielone pomiędzy regionalne Zarządy Gospodarki Wodnej, które pełnią funkcję inwestora w zakresie podstawowego budownictwa wodnego. • W ramach Ustawy z dnia 6 lipca 2001 r. o ustanowieniu programu wieloletniego „Program dla Odry-2006” (Dz.U. z 2001 r., nr 98, poz. 1067), realizowana jest modernizacja Odrzańskiego Systemu Wodnego, w tym jego funkcja transportowa, poprzez Pełnomocnika Rządu ds. Programu dla Odry-2006. Program finansowany jest z budżetu państwa, NFOŚiGW oraz WFOŚiGW, funduszy UE, kredytów np. EBI i innych. 	<ul style="list-style-type: none"> • Należy stworzyć system finansowania utrzymania i rozwoju śródlądowych dróg wodnych, którego środki co najmniej zapewniłyby reprodukcję prostą zainstalowanego na nich majątku trwałego (zasada ta nie była zapewniona od 1949 r.).

III.1.3. Opracować zasady funkcjonowania portów i przystani śródlądowych. Opracować system lokalizacji na śródlądowych drogach wodnych portów posiadających status portów publicznych.	
<ul style="list-style-type: none"> • Od ok. 40 lat obserwuje się stopniową likwidację portów i przeładowni istniejących wzdłuż rzek. Baseny portowe utraciły swój portowy charakter. Rozbiera się bocznice kolejowe i demontuje sprzęt przeładunkowy. Na terenach portów, które często były zlokalizowane w atrakcyjnych punktach miast, buduje się osiedla mieszkaniowe. Część portów nie uległa jeszcze dewastacji, ale nie pracują. • W wielu miastach rolę portów pełniły bulwary, na których odbywał się wyładunek i załadunek towarów. W chwili obecnej tereny te są wykorzystywane do innych celów: jako ciągi spacerowe, ulice lub trasy szybkiego ruchu. • Istniejąca infrastruktura portowa nie zapewnia możliwości obsługi żeglugi zarówno towarowej, jak i turystycznej. • Pomimo obszernego zakresu regulacji, obejmującej warunki funkcjonowania żeglugi śródlądowej, zawartej w Ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz.U. z 2001 r., nr 5, poz. 43), zabrakło unormowań dotyczących zasad eksploatacji ogólnodostępnych portów śródlądowych. 	<ul style="list-style-type: none"> • Odtworzenie istniejących w poprzednich latach instalacji portowych oraz połączeń z siecią kolejową. • Ocalenie istniejącej jeszcze infrastruktury przed zmianą funkcji w planach zagospodarowania przestrzennego (gminy, województwa). • Opracowanie planów przestrzennego rozmieszczenia portów i przystani umożliwiającego zarówno sprawne przeładunki masy towarowej, jak i bezpieczną obsługę ruchu turystycznego. • Zarezerwowanie w planach zagospodarowania przestrzennego miast i gmin miejsc na lokalizację portów oraz przystani wodnych z całym zapleczem turystyczno-rekreacyjnym i komunikacyjnym. • Należy opracować zasady funkcjonowania ogólnodostępnych portów i przystani śródlądowych, w tym: <ul style="list-style-type: none"> – dostęp do usług portowych, – organa zarządzania portami, – opłaty za korzystanie z infrastruktury portowej, – zakres utrzymania infrastruktury portowej przez organa zarządzania portami.
III.1.4. Rozwijać infrastrukturę turystyki wodnej we wszystkich jej odmianach, zarówno co do form, jak i rozwiązań technicznych i lokalizacyjnych.	
<ul style="list-style-type: none"> • O atrakcyjności turystycznej śródlądowych dróg wodnych decyduje bogaty układ cieków wodnych, a także nadbrzeżne unikalne zespoły leśne, puszczki i parki krajobrazowe. Wysokie walory przyrodnicze posiadają również łąki, mokradła i starorzecza. Rzeki są również ostoją określonej i uwarunkowanej historycznie przestrzeni kulturowej. • Ciągłe jeszcze zanieczyszczenie biologiczne wód śródlądowych na ogół deklasuje je jakościowo. Z kolei zła jakość wód znacznie ogranicza ich przydatność dla rozwoju funkcji użytkowych, w tym rekreacyjnych. • Poza niezadowalającym stanem jakościowym środowiska wodnego, rozwój turystyki wodnej ograniczają: <ul style="list-style-type: none"> – dekapitalizacja zabudowy hydrotechnicznej dróg wodnych, – brak bazy technicznej (specjalistycznych portów i przystani) oraz zaplecza usługowego (warsztatowego i hotelowo-gastronomicznego), – słabo rozwinięta promocja walorów turystycznych polskich dróg wodnych w kraju i za granicą. 	<ul style="list-style-type: none"> • Wraz ze wzrostem zamożności naszego społeczeństwa rosnąć będzie zapotrzebowanie na usługi turystyczno-rekreacyjne. Można przewidywać, że w ślad za tendencjami naszych zachodnich sąsiadów i u nas pojawiać się zaczną nowe potrzeby i inspiracje rozwoju turystyki wodnej. • Dla rozwoju żeglarstwa istotne znaczenie będą miały takie kierunki działania, jak: <ul style="list-style-type: none"> – budowa sieci przystani, wraz z odpowiednim zapleczem hotelowym i remontowym, świadczących usługi na rzecz żeglarzy krajowych i zagranicznych, – budowa bazy szkoleniowo-dydaktycznej, pobudzającej zainteresowanie żeglarstwem i przygotowującej do jego uprawiania. • Ożywienie wielobiegunowych (kilku- i wielogodzinnych oraz kilkudniowych) przewozów pasażerskich będzie możliwe przy zawiązaniu się współpracy armatorów, turystycznych biur podróży oraz gmin posiadających śródlądowe drogi wodne.
III.1.5. Zwiększyć zasoby dyspozycyjne wody poprzez rozbudowę systemu jej retencjonowania, m.in. dla zasilania rzek w okresach niskich stanów wód.	
<ul style="list-style-type: none"> • Polska jest krajem o stosunkowo małych zasobach wody. Podstawowy składnik bilansu wodnego, czyli średnie roczne opady atmosferyczne kształtują się na poziomie 620 mm. W efekcie średni roczny odpływ wód powierzchniowych dla lat 1950-2003 wynosił w Polsce 62,2 mld m³, co 	<ul style="list-style-type: none"> • Jednym z podstawowych sposobów zwiększenia możliwości wykorzystania zasobów wodnych jest ich magazynowanie w zbiornikach retencyjnych. • Łączna pojemność całkowita wszystkich zbiorników retencyjnych wynosi 2,75 mld m³ wody, co stanowi 6,0% średniego rocznego odpływu, gdy

<p>w przeliczeniu na jednego mieszkańca daje prawie trzykrotnie mniejszy zasób, aniżeli wynosi średnia wartość europejska.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Niekorzystny stan zasobów wodnych pogarsza niedostosowanie do potrzeb użytkowników, zmienność czasowa wód powierzchniowych, która wiąże się z występowaniem cykli lat suchych i mokrych, czy też suchych i mokrych pór roku. 	<p>w innych krajach europejskich wskaźnik ten waha się od kilkunastu do kilkudziesięciu procent. Szacuje się, że realne możliwości sztucznej retencji, wynikające z warunków topograficznych, demograficznych i gospodarczych, wynoszą w Polsce 15,0% średniego rocznego odpływu. Pozwoliłoby to zwiększyć zasoby dyspozycyjne o ok. 4,0 mld m³ wody.</p>
<p>III.1.6. Stworzyć sprawnie działającą administrację wodną, odpowiedzialną za programowanie kierunków rozwoju żeglugi śródlądowej oraz za utrzymanie, modernizację i rozwój śródlądowych dróg wodnych.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Żegluga śródlądowa występuje w dwóch układach infrastruktury technicznej kraju, tj. w systemie transportowym, jako jedna z jego gałęzi oraz w gospodarce wodnej, jako jedna z wielu funkcji wielozadaniowych systemów wodnych. • Naczelnym organem do spraw gospodarki wodnej jest Minister Środowiska, którego odpowiedzialność za kształtowanie polityki państwa służącej racjonalnemu gospodarowaniu wodami realizowana jest m.in. poprzez zatwierdzanie planów i programów dotyczących tego gospodarowania. • W ramach Ministerstwa Środowiska, zarządzanie odbywa się poprzez dwuszczeblową administrację rządową, tj.: <ul style="list-style-type: none"> – Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej, jako centralny poziom zarządzania o zasięgu ogólnokrajowym, – regionalne zarządy gospodarki wodnej, które wykonują zadania dotyczące zarządzaniem gospodarką wodną w regionach wodnych. • Prawa właścicielskie m.in. w stosunku do śródlądowych dróg wodnych wykonuje Prezes Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej, do którego należy właściwe ich utrzymywanie i rozwój. Funkcję inwestora w zakresie podstawowego budownictwa wodnego w regionach wodnych pełnią regionalne zarządy gospodarki wodnej. • Równolegle z administracją dróg wodnych funkcjonuje administracja żeglugi śródlądowej, którą stanowią: <ul style="list-style-type: none"> – minister właściwy do spraw transportu, jako naczelny organ administracji żeglugi śródlądowej, odpowiedzialny m.in. za programowanie kierunków rozwoju transportu wodnego śródlądowego, – dyrektorzy urzędów żeglugi śródlądowej, jako terenowe organy administracji żeglugi śródlądowej odpowiedzialni za sprawy związane z uprawianiem żeglugi na śródlądowych drogach wodnych. • W ten sposób sprawy dotyczące tworzenia warunków funkcjonowania i rozwoju żeglugi śródlądowej znajdują się w kompetencjach dwóch centralnych podmiotów polityki gospodarczej państwa, dla których żegluga śródlądowa nie stanowi celu priorytetowego. 	<ul style="list-style-type: none"> • W celu zmiany niekorzystnej dla żeglugi śródlądowej sytuacji prawnej, konieczne jest połączenie dotychczasowych kompetencji Ministra Transportu i Ministra Środowiska w zakresie transportu wodnego śródlądowego. • Dla zagwarantowania odpowiednich środków na modernizację i rozwój transportu wodnego śródlądowego, najkorzystniejsze będzie powołanie nowego działu administracji rządowej – „żegluga śródlądowa” lub „żegluga śródlądowa i morska”, który obejmie sprawy dotyczące jednoczesnego administrowania żeglugą śródlądową i śródlądowymi drogami wodnymi uznanymi za żeglowne. Działania takie stworzą szansę na ustanowienie jednego gospodarza odpowiedzialnego za warunki funkcjonowania żeglugi śródlądowej i jej dalszy rozwój. • Zadania z zakresu „żeglugi śródlądowej” lub „żeglugi śródlądowej i morskiej” może pełnić Minister Transportu, jednak z uwagi na specyfikę tej gałęzi transportu oraz ścisłe powiązanie żeglugi śródlądowej z gospodarką wodną oraz z gospodarką morską, najbardziej właściwym do przejęcia tych obowiązków byłby Prezes Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej lub Minister Gospodarki Morskiej.

III.1.7. Ratyfikować przez stronę polską „Porozumienie o śródlądowych drogach wodnych międzynarodowego znaczenia, zwane porozumieniem AGN.	
<ul style="list-style-type: none"> • Analogicznie do istniejących porozumień dotyczących sieci transportu drogowego (AGR), kolejowego (AGC) i kombinowanego (AGTC), w 1996 r. Główna Grupa Robocza Żeglugi Śródlądowej, działająca przy Komitecie Transportu Wewnętrznego EKG ONZ, zakończyła prace nad Porozumieniem o śródlądowych drogach wodnych międzynarodowego znaczenia, zwanego w skrócie Porozumieniem AGN. • Głównym celem Porozumienia AGN jest tworzenie warunków sprzyjających międzynarodowej współpracy w promowaniu, planowaniu i finansowaniu rozwoju śródlądowego transportu wodnego. • Próba utworzenia jednolitego systemu dróg wodnych ukazuje dążenie krajów europejskich do utworzenia połączeń wodnych pomiędzy ważnymi portami morskimi i szlakami przybrzeżnymi a zapleczem gospodarczym. Zasięg geograficzny sieci dróg wodnych ujętych w Porozumieniu AGN rozciąga się od Atlantyku po Ural, łącząc 37 krajów. 	<ul style="list-style-type: none"> • Polska powinna ratyfikować Porozumienie AGN, tworząc z innymi krajami UE, które są już stroną porozumienia, sieć dróg wodnych, które będą: <ul style="list-style-type: none"> – jednorodne, – zintegrowane, – zdolne do przejmowania strumieni ładunków z transportu samochodowego, najbardziej szkodliwego dla środowiska naturalnego.
III.2.1 Rozwijać system umożliwiający odnowę taboru pływającego oraz preferencyjne warunki finansowania dla armatorów żeglugi śródlądowej.	
<ul style="list-style-type: none"> • Najbardziej gwałtowna redukcja floty śródlądowej miała miejsce w latach dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku i trwa nadal. W latach 1990-2002 ogólny tonaż taboru zmniejszył się o 55,8%, a liczba jednostek pływających o 47,3%. • Pchacze w 81,2% osiągnęły lub przekroczyły 21 lat, to jest teoretyczny okres zużycia, barki motorowe taki wiek osiągnęły w 97,9%, w tym 91,6% barek eksploatowanych jest od ponad 30 lat. Barki bez własnego napędu w 64,5% przekroczyły 21 lat eksploatacji. • Na zakup nowych statków potrzeba środków finansowych niewspółmiernie dużych w porównaniu z niewielkimi zyskami, jakie od 1999 r. osiąga sektor żeglugi śródlądowej. • Zaciąganie kredytów przez armatorów powoduje znaczny wzrost zadłużenia, przy jednoczesnych małych efektach rzeczowych w potencjale przewozowym. Dlatego niezbędna ilość statków utrzymywana jest w eksploatacji przy pomocy zwiększania zakresu ich remontów, generując w ten sposób koszty, które są jednym z głównych powodów złych wyników finansowych firm żeglugowych. • Aktualnie działa 14 stoczní i 9 warsztatów portowych. Działalność wszystkich stoczní prowadzona jest przy minimalnym zaangażowaniu w budowę statków dla polskiej żeglugi śródlądowej i kooperację ze stoczniami morskimi. Polska żegluga zamówiła w ciągu ostatnich 15 lat tylko 11 barek motorowych. 	<ul style="list-style-type: none"> • Narzędziem uruchamiającym prawne i finansowe mechanizmy umożliwiające sukcesywne odtwarzanie i unowocześnianie polskiej floty śródlądowej jest Ustawa z dnia 28 października 2002 r. o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz.U. z 2002 r., nr 199, poz. 1672). • Jako organ opiniodawczo-doradczy Ministra Infrastruktury (obecnie Ministra Transportu) w zakresie realizacji postanowień ustawy powołana została Rada, w której skład weszli reprezentanci środowisk żeglugi śródlądowej, samorządów terytorialnych, przedstawiciele nauki oraz zainteresowanych ministerstw. • Ustawa obowiązuje od niespełna czterech lat, dlatego nie można jej jeszcze jednoznacznie ocenić, czy sprosta oczekiwaniom pokładanym w niej przez środowisko żeglugi śródlądowej. • Należy dążyć do optymalnego usprawniania zasad pozyskiwania i wydatkowania środków finansowych z Funduszu Żeglugi Śródlądowej i z Funduszu Rezerwowego.

III.2.2. Opracować koncepcję nowych typów statków śródlądowych, bezpiecznych i przyjaznych środowisku naturalnemu, dla żeglugi towarowej i pasażerskiej.	
<ul style="list-style-type: none"> • Koncepcje techniczne eksploatowanej obecnie floty śródlądowej zostały wypracowane na przełomie lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych ubiegłego wieku, były wówczas jedynymi z najnowocześniejszych w Europie. • W następnych latach znacznie zmniejszono nakłady inwestycyjne na tabor pływający, co spowodowało nie tylko powstrzymanie prac nad dalszymi zmianami jakościowymi w technice przewozów wodnych śródlądowych, ale również systematyczny spadek liczby statków oraz ich postępującą dekapitalizację. • Budowane trzydzieści i czterdzieści lat temu statki śródlądowe zostały przewymiarowane (były zbyt duże), ponieważ w czasie ich budowy zakładano kompleksową modernizację parametrów dróg wodnych. Tymczasem szlaki żeglowne nie zostały zmodernizowane, a ich jakość dodatkowo uległa pogorszeniu, z uwagi na niewystarczający zakres bieżącego ich utrzymania. 	<ul style="list-style-type: none"> • Stworzenie racjonalnych podstaw odnowienia polskiej floty śródlądowej wymaga przeprowadzenia stosownych prac badawczo-rozwojowych i projektowych, uwzględniających: <ul style="list-style-type: none"> – obecne i planowane parametry eksploatacyjne dróg wodnych, na których flota ta będzie eksploatowana, – oczekiwania samych armatorów co do jej wyposażenia i przeznaczenia. • Pracami badawczymi powinno być objęte doskonalenie systemu pchania, w tym rozwój modułowego systemu wymiarowania barek i pchaczy oraz tworzenie warunków do zastosowania różnych form zestawów pchanych, w zależności od warunków nawigacyjnych na drodze wodnej. • Kontynuowanie prac projektowych dotyczących nowej generacji statków śródlądowych, przystosowanych do eksploatacji na wodach płytkich.
III.2.3. Przystąpić do budowy nowej generacji statków śródlądowych o różnym przeznaczeniu, przystosowanych do przewozu różnych ładunków, w tym ładunków zjednostkowanych w technologii międzygałęziowej.	
<ul style="list-style-type: none"> • Polscy armatorzy nie posiadają specjalistycznego taboru pływającego. Barki motorowe BM 500 i BM 600 z uwagi na ilość i wymiary luków ładunkowych nie mogą być używane do transportu kontenerów. • Brak jest również jednostek pływających przystosowanych do transportu w systemie ro-ro. Ładunki ciężkie, wielkogabarytowe do przewozu których żegluga śródlądowa jest najbardziej predysponowana, transportowane są wyłącznie przy pomocy konwencjonalnego taboru pływającego, który uniemożliwia np. załadunek i przewóz samojezdnych platform. 	<ul style="list-style-type: none"> • Konieczność pilnego uruchomienia procesu wymiany starego taboru pływającego na nowy powinna uwzględniać zachodzące na rynku europejskim przemiany w technologii przewozów wodnych śródlądowych, których głównymi przejawami są: specjalizacja przewozów, rozwój przewozów ładunków zjednostkowanych oraz wprowadzenie technologii multimodalnych.
III.3.1. Kontynuować inwestycje przewidziane w „Programie dla Odry-2006”, a docelowo doprowadzić Odrę na całej długości do parametrów drogi wodnej międzynarodowego znaczenia.	
<ul style="list-style-type: none"> • Od 2002 r. realizowany jest „Program dla Odry-2006”, którego zakres zagadnień inwestycyjnych i modernizacyjnych dla potrzeb żeglugi śródlądowej obejmuje: <ul style="list-style-type: none"> – kontynuację budowy stopnia wodnego w Malczycach, – kontynuację budowy jazu w Lipkach, – budowę nowych jazów w Chruścicach i Ujściu Nysy oraz stałego jazu w Oławie, – remonty budowli regulacyjnych na Odrze swobodnie płynącej i w dorzeczu Warty, – budowę zbiornika retencyjnego w Raciborzu i Kamieńcu Ząbkowickim, – modernizację śluz Kanału Gliwickiego, – modernizację małych śluz na odcinku skanalizowanym Odrzy, poprzez rozbudowę z parametrów 55,0 m x 9,6 m do 125,0 m x 12,0 m, – modernizację zabudowy hydrotechnicznej wrocławskiego węzła wodnego. 	<ul style="list-style-type: none"> • Należy kontynuować realizację założeń „Programu dla Odry-2006” dla potrzeb żeglugi śródlądowej, którego zakończenie planowane jest w roku 2016. • Wykonanie wszystkich zadań przewidzianych w ww. programie nie spowoduje, że Odra na całej swojej długości uzyska parametry drogi wodnej międzynarodowego znaczenia, tj. IV klasy według EKG ONZ. Parametry eksploatacyjne szlaku żeglownego pozostaną nadal zróżnicowane na poszczególnych odcinkach rzeki, jednak zostaną podwyższone o co najmniej jedną klasę. • Po ukończeniu realizacji programu, Odra w miejscach limitujących uzyska parametry minimum III klasy drogi wodnej, stworzone również zostaną warunki do jej dalszej rozbudowy w latach następnych.

III.3.2. Opracować i uruchomić programy modernizacji drogi wodnej Wisły, drogi wodnej Wisła-Odra oraz powiązań polskich dróg wodnych ze wschodnioeuropejską siecią szlaków żeglownych.	
<ul style="list-style-type: none"> • Geograficzny układ dwóch najważniejszych rzek Polski, tj. Wisły i Odry z punktu widzenia transportowego jest korzystny, ponieważ pokrywa się z ogólnokrajowymi kierunkami największych potoków masy ładunkowej, a poprzez szlaki wodne biegnące równoleżnikowo stwarza możliwość dogodnych połączeń z systemami wodnymi krajów ościennych. • Jedynie poprzez Odrę krajowa sieć dróg wodnych ma eksploatowane żeglugowo połączenie z niemiecką i dalej zachodnioeuropejską siecią dróg wodnych. • Przebiegająca przez terytorium Polski kilkuwariantowa droga wodna Wschód-Zachód istnieje tylko teoretycznie, łącząc niemiecką sieć dróg wodnych ze szlakami żeglownymi Rosji, Białorusi i Ukrainy. 	<ul style="list-style-type: none"> • Należy opracować i wdrażać kolejne programy modernizacji krajowej sieci dróg wodnych, integrując ją z europejskim systemem transportowym.
III.3.3. Wzmacniać pozycję konkurencyjną polskiej żeglugi śródlądowej na europejskim rynku transportowym, m.in. poprzez ratyfikowanie przez Polskę Konwencji CMNI, harmonizującej europejskie prawo transportowe w żegludzie śródlądowej.	
<ul style="list-style-type: none"> • W ostatnich latach powstał ważny dokument unifikujący i harmonizujący europejskie prawo w transporcie wodnym śródlądowym: <ul style="list-style-type: none"> – Konwencja CMNI, zwana Budapeszteńską, dotycząca umowy przewozu ładunków drogami wodnymi śródlądowymi (Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterways). 	<ul style="list-style-type: none"> • Należy ratyfikować konwencję harmonizującą i unifikującą w Europie prawo przewozowe transportem wodnym śródlądowym, które chronić będzie polskiego przewoźnika na europejskich drogach wodnych, dając mu jednocześnie porównywalne warunki konkurencji wewnątrzgałęziowej w odniesieniu do przewoźników z państw, które konwencję ratyfikowały.
III.4.1. Pogłębić ogólną świadomość społeczeństwa o wpływie i znaczeniu żeglugi śródlądowej w przywracaniu równowagi w transporcie towarowym zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju.	
<ul style="list-style-type: none"> • Problematyka transportu wodnego śródlądowego należy w Polsce do dziedzin zaniedbanych, zarówno w sensie praktycznej roli, jaką odgrywa w systemie transportowym, jak również w odniesieniu do publikacji naukowych. • Stan i możliwości żeglugi śródlądowej w Polsce są mało znane, zaś warunki działalności znacznie odbiegają pod względem technicznym, organizacyjno-prawnym i ekonomicznym od warunków, w jakich funkcjonuje ona w innych krajach UE. • Zróżnicowany poziom rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce i innych krajach europejskich nie sprzyja trwającym procesom integracyjnym oraz nowym warunkom powiązań gospodarczych w Europie. • W polityce transportowej kraje UE koncentrują się na tych celach, które m.in. sprzyjają ochronie środowiska naturalnego. Zmniejszenie degradacyjnego wpływu transportu na środowisko naturalne stało się jednym z głównych założeń zróżnicowanego rozwoju transportu, co przejawia się we wspieraniu przyjaznych dla środowiska gałęzi i technologii przewozów, w tym żeglugi śródlądowej. • W Polsce brak jednomyślności co do roli, jaką powinien odgrywać transport wodny śródlądowy w systemie transportowym, znalazł swoje odzwierciedlenie w niedofinansowaniu nawet bieżącego utrzymania dróg 	<ul style="list-style-type: none"> • Należy na szeroką skalę rozpocząć promocję żeglugi śródlądowej w polskim społeczeństwie, informując m.in. o tym, że: <ul style="list-style-type: none"> – transport wodny śródlądowy jest najczystsza ekologicznie gałęzią transportu lądowego, – UE zapowiada renesans żeglugi śródlądowej i prognozuje, że w najbliższym dwudziestoleciu odnotuje największy spośród wszystkich gałęzi transportu wzrost wielkości przewożonych towarów w Europie, – żegluga śródlądowa zmniejsza kongestię, poprzez przejmowanie części przewozów samochodowych, – rozładowuje ograniczoną dostępność, będącą skutkiem brakujących ogniów i wąskich gardeł w sieci dróg transportowych, – dodatkowo wykorzystanie żeglugi morskiej bliskiego zasięgu i żeglugi śródlądowej znacznie zwiększa tę dostępność, umożliwiając omijanie szczególnie trudnych dla transportu obszarów, – drogi wodne od zawsze stanowiły wygodne drogi komunikacyjne, które wraz z rozwojem cywilizacji wzmacniane są innymi rozwiązaniami komunikacyjnymi, kształtując w ten sposób wielogałęziowe i wielofunkcyjne korytarze transportowe, tworzące wiązki substytucyjnych i komplementarnych rozwiązań transportowych służących do przewozu ładunków i pasażerów w relacjach krajowych i międzynarodowych,

<p>wodnych, prowadzącego do niszczenia nie tylko pojedynczych budowli hydrotechnicznych, ale degradacji całych odcinków rzek już uregulowanych.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – rzeki są przedłużeniem mórz i oceanów, dlatego najkorzystniejsze warunki dla żeglugi śródlądowej występują wówczas, gdy łączy się ona z żeglugą morską, poprzez porty zlokalizowane w rejonie ujścia rzek, – porty morskie i żegluga śródlądowa tworzą transportową jedność funkcjonalną i gospodarczościową.
<p>III.4.2. Wprowadzić zalecenia Komisji Europejskiej w sprawie promocji żeglugi śródlądowej „NAIADES”.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Komisja Europejska ustanowiła Zintegrowany Europejski Program Działań na Rzecz Żeglugi Śródlądowej „NAIADES”. Zawiera on zalecenia dotyczące działań, jakie państwa członkowskie powinny podjąć w latach 2006-2013. Są to środki koordynujące, wspierania oraz o charakterze legislacyjnym. 	<ul style="list-style-type: none"> • Promowanie przez całą branżę przewozów za pośrednictwem żeglugi śródlądowej. • Realizacja programów wsparcia promujących przechodzenie na transport wodny i ułatwiających inwestowanie. • Wykorzystanie europejskich programów na rzecz R&D i wsparcia: Marco Polo, INTERREG, RIS, PHARE itd.
<p>III.4.3. Przebudować Muzeum Wisły w Tczewie.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • W wyniku działań dyrektora muzeum rozwiązano przy udziale Urzędu Miasta w Tczewie problem dostosowania budynku muzeum do potrzeb muzealnych. • Budynek poddawany jest remontowi i adaptacji do celów wystawienniczych. 	<ul style="list-style-type: none"> •
<p>III.4.4. Rozwijać muzealnictwo wodne śródlądowe.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • W zakresie ochrony muzealnictwa rzeczno znaczące osiągnięcia ma wrocławska Fundacja Otwartego Muzeum Techniki. Działalność ta jest w małym stopniu wspomagana przez fundusze państwowe. • Dobrze rokującą instytucją jest Skansen Rzeki Pilicy w Tomaszowie Mazowieckim, który urasta do rozmiarów muzeum liczącego się w skali kraju. • Pewne próby powołania muzeum Warty podejmowano w Gorzowie Wielkopolskim, jednak zmiana dyrekcji spowodowała przyjęcie innej tematyki nowych ekspozycji. • Duże osiągnięcia w zakresie muzealnictwa rzeczno ma Muzeum Etnograficzne w Toruniu, które w Kaszczorku, u ujścia Drwęcy do Wisły, rozwija Park Etnograficzny. • Muzeum Nadwiślańskie w Kazimierzu Dolnym tworzy skansen w Janowcu, a w głównej siedzibie prezentuje przyrodę nadwiślańską. • W kilku innych miastach nadwiślańskich miejscowe muzea dysponują znaczącymi zbiorami dotyczącymi dziedzictwa nadrzecznego, jednak z wyjątkiem Muzeum Soli w Wieliczce, które podejmowało pewne działania popularyzujące historię spławu soli, tematyka gospodarki wodnej jest reprezentowana sporadycznie. 	<ul style="list-style-type: none"> • Wspieranie przez władze lokalne rozwoju muzealnictwa wodnego śródlądowego.

4.4. PRZEMYSŁ OKRĘTOWY

Ocena obecnego stanu	Środki zaradcze / Propozycje zmian i rozwoju
<p>IV.1.1. Przeprowadzić analizę światowego rynku budowy i remontu statków, celem określenia obszaru zainteresowania polskich stoczni oraz wykonać studium opłacalności i wykonalności programów restrukturyzacyjnych dostosowujących stocznie produkcyjne i remontowe do wymogów rynku. Dokonać koniecznych korekt wykonawczych i terminowych w programach restrukturyzacyjnych.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Aktualnie zakładowe programy restrukturyzacyjne stanowią zasadniczo katalog działań niezbędnych do wyjścia stoczni z sytuacji zagrożonej i uzyskania stabilizacji organizacyjnej i finansowej. • Niewystarczające zaangażowanie Skarbu Państwa oraz akcjonariuszy wspierające bieżące działania zarządów oraz brak jednoznacznej polityki rządu wobec przemysłu okrętowego, nastawionej na strategiczny jego rozwój, brak rozwiązań systemowych i interwencjonizmu państwowego gwarantujących unowocześnienie produkcji i rozwój stoczni tak produkcyjnych, jak i remontowych. • Wysokie koszty ekonomiczne i społeczne wprowadzania programów restrukturyzacji i minimalizowania zagrożeń oraz braku długoterminowej strategii gospodarowania w nowej sytuacji gospodarczej i politycznej kraju. • Brak wsparcia ze strony państwa dla krajowych poddostawców, którzy nadal nie odrobili strat po okresie dekonstrukcji i przegrywają z zagraniczną konkurencją. • Brak odpowiednich rozwiązań organizacyjnych i prawnych w odniesieniu do występującej okresowo dekonstrukcji w przemyśle stoczniowym. • Obniżenie rangi krajowego przemysłu stoczniowego w porównaniu z innymi krajami UE (np. Niemcami, Francją, Holandią), wynikające z wieloletniego niedoinwestowania branży, braku wewnętrznych programów stabilizacji, niezaangażowania państwa w rozwój tej strategicznej gałęzi przemysłu, w tym także brak subwencji rządowych na badania, rozwój i innowacje. 	<ul style="list-style-type: none"> • Przeprowadzenie analizy opłacalności i wykonalności programów restrukturyzacyjnych i dokonanie niezbędnych korekt wykonawczych oraz przyspieszenie okresu dojścia do stabilizacji organizacyjnej i płynności finansowej oraz wzrostu konkurencyjności. • Wsparcie przez państwo konsolidacji i/lub aliansów strategicznych tych stoczni, które pomyślnie zakończyły realizację programów restrukturyzacji, pozwalających przetrwać okresy dekonstrukcji w przemyśle stoczniowym. • Zakończenie procesów zmian własnościowych, dostosowanie systemów zarządzania do potrzeb rynkowych, określenie w trybie rozporządzenia tych podmiotów gospodarczych z branży przemysłu okrętowego, które w strategii rozwoju kraju uznane będą za podmioty o znaczeniu strategicznym dla gospodarki kraju. • Określenie programów działania tych podmiotów w okresie stabilizacji, także poprzez możliwość szybkich zmian dostosowawczych do wymagań rynku oraz konkurencji. • Opracowanie planu odbudowy krajowego rynku kooperantów przemysłu okrętowego oraz zapewnienie dostępu do nowoczesnej technologii opracowywanej w ramach prac badawczo-rozwojowych współfinansowanych przez państwo.
<p>IV.1.2. Zmodyfikować strategię dla sektora stoczniowego na lata 2006÷2010, przygotować i wdrożyć rozszerzoną wersję tej strategii na lata 2007÷2015.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Wydany dokument „Strategia dla sektora stoczniowego – morskie stocznie produkcyjne na lata 2006÷2010” jest krótkoterminowym programem działań rządu w odniesieniu do sektora stoczniowego, mającym na celu zasadniczo wyprowadzenie stoczni z sytuacji zagrożonej i nosi znamiona działań interwencyjnych, w znaczącej części wymuszonych. • Brak wsparcia ze strony państwa w zakresie finansowania i gwarancji finansowych dla inwestycji prorozwojowych i prozatrudnieniowych oraz przy budowach i dużych remontach statków. • Przyjęty w strategii stoczniowej przedział czasu do roku 2010 a nie do 2015 r., jak w dokumencie LeaderShip 2015, wskazuje, że jest to zasadniczo program naprawczy. 	<ul style="list-style-type: none"> • W nowej, rozszerzonej wersji strategii stoczniowej na lata 2007÷2015 powinny być uwzględnione przyjęte w programie krótkoterminowym cele strategiczne, jak i działania rządu w celu przywrócenia przemysłowi okrętowemu statusu sektora strategicznego dla polskiej gospodarki. • Finansowanie inwestycji służących badaniom, rozwojowi i innowacyjności poprzez stworzenie „platform technologicznych” dla całej polskiej branży okrętowej, w celu osiągnięcia przewagi technologicznej nad konkurencją. Finansowanie takie będzie uzasadnione wtedy, gdy istnieją perspektywy zwrotu inwestycji w ciągu kilku lat. Inwestycje BRI byłyby finansowane z kredytu inwestycyjnego długoterminowego, poręczonego przez Skarb Państwa.

<ul style="list-style-type: none"> • Brak kompleksowej analizy światowego rynku produkcji okrętowej oraz roli i miejsca w nim dla polskich stoczni. • Opóźnienia w dostosowaniu polskiego ładu prawnego do prawa unijnego. • Zbyt mała znajomość prawa unijnego i brak rozeznania w zakresie możliwości wykorzystania dozwolonych bezpośrednich lub pośrednich instrumentów wsparcia ze strony państwa i administracji publicznej. 	<ul style="list-style-type: none"> • Finansowanie budowy nowych jednostek, najczęściej skomplikowanych technicznie, przebudów oraz remontów kapitalnych powinno być realizowane ze środków kredytowych, udzielanych przez banki mające w swojej strategii finansowanie inwestycji przemysłu okrętowego, jeżeli ryzyko takiego finansowania, nawet przy poręczeniach i zabezpieczeniach (np. hipoteką morską), nie przekracza poziomu uznanego za bezpieczny. • Z uwagi na przepisy dotyczące maksymalnej koncentracji środków kredytowych dla jednej branży, pojedynczy bank nie ma w tej chwili możliwości kredytowania budowy ani poręczania kredytu więcej niż 1÷2 statków średniej wielkości. Dlatego niezbędne jest uznanie także przez inne duże banki działające w Polsce, że finansowanie budowy statków w stoczniach polskich nie niesie zbyt dużego ryzyka. Aby tak się stało, potrzebne jest m.in. jednoznaczne stanowisko rządu RP dotyczące strategii rozwoju przemysłu okrętowego w długiej perspektywie czasowej, a także pozycja finansowa zarówno zamawiającego, jak i stoczni.
<p>IV.1.3. Zainicjować powstanie instytucji zajmującej się ubezpieczeniem ryzyka (w tym zabezpieczeń przed zmianą kursu walut). Stworzyć fundusz poręczeń kredytowych gospodarki morskiej jako niezależną spółkę akcyjną.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Brak w portfelu usług banków jak i towarzystw ubezpieczeniowych kosztowo przystępnej dla stoczni oferty ubezpieczenia ryzyka zmiany kursów walut. Ryzyko zasadniczo ponosi stocznia, przy braku odpowiednich zapisów dzielących ryzyko pomiędzy strony kontraktu. • Brak systemu poręczeń kredytowych i gwarancji kredytów finansujących budowę statków dla stoczni i przedsiębiorstw żeglugowych realizujących inwestycje w kraju. 	<ul style="list-style-type: none"> • Zainicjowanie powstania instytucji zajmującej się ubezpieczeniem ryzyka kursowego i innych ryzyk dla wszystkich stoczni (np. koncentracja zakupów niektórych surowców), w tym także systemu zabezpieczeń przed ryzykiem kursowym dla kontraktów średnio- i długoterminowych. Akcjonariuszami takiego funduszu byłyby przedsiębiorstwa żeglugowe, porty, stocznie, towarzystwa ubezpieczeniowe i reasekuracyjne, władze lokalne, a także inni, w tym główni kooperanci. • W trosce o bezpieczeństwo finansowe inwestycji należy: <ul style="list-style-type: none"> – rozszerzyć gwarancje KUKKE lub wspomnianego wyżej funduszu poręczeń i gwarancji także na budowy statków dla armatorów krajowych, – określać okresowo stopień ryzyka każdego podmiotu gospodarki morskiej w celu umożliwienia udzielania gwarancji i poręczeń, – wykorzystać (w możliwym zakresie) poręczenia kredytów w Krajowym Funduszu Poręczeń Kredytowych przy BGK, – utworzony Okrętowy Fundusz Poręczeń Kredytowych SA powinien posiadać także kapitał Skarbu Państwa, jak i banków z udziałem Skarbu Państwa.
<p>IV.1.4. Określić warunki i mechanizmy finansowe umożliwiające bankom i instytucjom finansowym inwestowanie w budowę statków w polskich stoczniach w formie kredytów, gwarancji i poręczeń.</p>	

<ul style="list-style-type: none"> • Brak mechanizmów zachęcających krajowych armatorów do zamawiania nowych statków w polskich stoczniach. • Duże ryzyko finansowania inwestycji w polskim przemyśle okrętowym zmniejsza zainteresowanie banków finansowaniem budowy nowych statków lub zakupu statku, gdy kupującym jest rezydent kraju taniej bandery, nawet przy pierwszorzędym poręczeniu. • Brak rezerwy budżetowej jako gwarancji płynności finansowej stoczni produkcyjnych w przypadku pojawienia się zastoju produkcyjnego w warunkach ostrej konkurencji międzynarodowej. • Brak projektu wykorzystania dla potrzeb gospodarki krajowej niezagospodarowanych zdolności produkcyjnych stoczni w okresie dekonjunktury. 	<ul style="list-style-type: none"> • Utworzenie mechanizmów finansowych, na wzór sprawdzonych rozwiązań, umożliwiających bankom i instytucjom finansowym inwestowanie środków w budowę statków. Udział banków w finansowaniu budowy statku kredytem udzielonym dla kupującego poprzez zabezpieczenie hipoteką morską z prawem pierwszeństwa oraz gwarancjami KUKI SA zwrotu zaliczek oraz dobrego wykonania. • Schemat finansowania dla armatora krajowego i mającego swą siedzibę w Polsce byłby podobny do powyższego, z tym, że gwarancji zwrotu zaliczek i gwarancji wykonania udzielać mogłyby towarzystwa ubezpieczeniowe lub fundusze poręczeniowe (KUKI ubezpiecza zasadniczo kredyty eksportowe). • Stocznie występując do banku o sfinansowanie pozostałej, nie sfinansowanej przedpłatami kupującego części kosztów budowy, muszą wykazać, że zysk z działalności operacyjnej wystarczy przynajmniej na odsetki i inne koszty kredytu. Stocznie muszą więc pracować z zyskiem.
<p>IV.1.5. Opracować system finansowania budowy statków dla polskich armatorów w polskich stoczniach z wykorzystaniem funduszy inwestycyjnych, gwarancji i poręczeń Skarbu Państwa oraz innych dozwolonych instrumentów finansowych i prawnych oraz wydać stosowne akty prawne celem wprowadzenia ich w życie.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Od kilku lat stocznie polskie nie zbudowały statku dla polskiego armatora mającego swą siedzibę w Polsce, czego przyczyną są nie tylko wyższe niż np. w Chinach koszty budowy drobnicowca czy masowca, ale także trudności z uzyskaniem kredytu z możliwością jego zabezpieczenia wpisem hipoteki w księgach rejestrowych wg prawa polskiego, potrzeba rejestracji statku pod tanią banderą, rozliczne trudności z instytucjami nadzorującymi. • Brak rachunku ciągnionego uwzględniającego łańcuchy kooperacyjne w budowie statków dla krajowego armatora, jako istotnego czynnika zapewniającego miejsca pracy (ograniczanie bezrobocia w kraju) i środki na rozwój rodzimej produkcji – degradacja polskiego przemysłu kooperującego ze stoczniami. 	<ul style="list-style-type: none"> • Zrealizowanie przez rząd poprzez wydanie odpowiedniego prawa uzasadniającego rejestrację nowo budowanych statków w polskich systemie prawnym i pod polską banderą stanowi warunek konieczny zamawiania i budowy statków złożonych technicznie w polskich stoczniach. • Wprowadzenie mechanizmów zachęcających krajowych armatorów do zamawiania i remontowania statków w polskich stoczniach, poprzez wprowadzenie gwarancji państwowych (lub innych skutecznych mechanizmów), w zakresie i w wielkości dopłat lub subwencji Skarbu Państwa zgodnych z dyrektywami unijnymi. • Wprowadzenie takich samych obciążeń podatkowych dla przedsiębiorstw żeglugowych zamawiających budowę nowych statków w stoczniach polskich i rejestrujących te statki pod polską banderą (podatek tonażowy), jakie są stosowane w krajach taniej bandery. • Wykorzystanie dla finansowania budowy niektórych typów statków z krajowego rynku pieniężnego obligacji, certyfikatów inwestycyjnych itp. zastępujących środki kredytowe. • Określenie wariantów finansowania budowy statków dla krajowego armatora w stoczniach polskich (kredyty, obligacje, środki własne, zabezpieczenia i poręczenia).
<p>IV.1.6. Przeprowadzić analizę zasadności konsolidacji polskich stoczni w kontekście zaawansowanej konsolidacji sektora stoczniewego w UE i na świecie. Na podstawie wniosków z analizy przyczyn niepowodzenia procesu konsolidacji polskich stoczni określić warunki konieczne dla jego przeprowadzenia w aktualnych polskich realiach gospodarczych. Wnioski zawrzeć w nowej strategii dla przemysłu okrętowego na lata 2007÷2015.</p>	

<ul style="list-style-type: none"> • Każda ze stoczní produkcyjnych posiadała w przeszłości inny profil produkcyjny, inną organizację wewnętrzną, inną drogę przemian własnościowych, inny stopień zadłużenia, a także inny, przyjęty jako optymalny sposób wychodzenia z sytuacji zagrożonej. Dla tak różnych pod każdym względem podmiotów nigdy nie stworzy się wiarygodnej grupy konsolidacyjnej. Bieda, dzielona czy mnożona, zawsze pozostanie biedą z tym, że w przypadku konsolidacji podmiot konsolidujący będzie miał taki sam status jak jego członkowie. • Degradacja zarządzania i organizacji, archaiczne schematy organizacyjne, brak planowania długoterminowego i jednoznacznie określonych celów, wewnętrzne trudności organizacyjne i finansowe, wymuszające w zasadniczej części działania interwencyjne i planowanie krótkoterminowe, z powodu braku stabilizacji działania perspektywiczne nie mają odpowiedniej rangi i dyscypliny realizacyjnej, wszystkie te przyczyny są różne w każdej z trzech stoczní. • W stoczních tych panuje powszechna opinia, że wychodzenie z kryzysu samodzielnie, bez balastu zobowiązań pozostałych stoczní, zawsze będzie łatwiejsze i trwać będzie krócej. Trudno odmówić racji takim opiniom. • Wydana „Strategia na lata 2006÷2010” określa przedsięwzięcia rządowe wobec jedynie trzech stoczní, a przecież na polskim rynku działają i inne stocznie, które mają może większe szanse w konkurencji statków średnich, czy żegludze bliskiego zasięgu. 	<ul style="list-style-type: none"> • Odpowiedź na pytanie: razem czy osobno, jest częścią strategii dla sektora przemysłu okrętowego. Wydaje się, że jednak osobno, gdyż każda ze stoczní podjąć musi ogromny wysiłek oddłużenia przedsiębiorstwa. Każdy z tych podmiotów otrzymuje określoną pomoc na restrukturyzację, każdy też musi podjąć inny wysiłek dla zmniejszenia lub likwidacji zadłużenia. • Jeżeli program naprawczy jednego podmiotu nie powiedzie się, pozostaną jeszcze dwa, w skrajnym przypadku niepowodzenia struktury skonsolidowanej upadłość może grozić całej strukturze. • W przypadku konsolidacji – zmiana koncepcji zarządzania stoczniami w kierunku zwiększania ich wartości i możliwego wprowadzenia na giełdę w strukturach skonsolidowanych. W tym celu wykorzystanie ARP SA do konsolidacji elementów stoczniovych i niestoczniovych dla przygotowania struktury/struktur możliwych do wprowadzenia na giełdę papierów wartościowych. Ten przypadek należy rozpatrywać w bardzo długim przedziale czasowym. • Przejście każdego podmiotu do struktury skonsolidowanej poprzedzone musi być przeprowadzeniem kompleksowej weryfikacji podmiotu i jego dokumentów, nawet jeżeli celem jest wprowadzenie walorów na regulowany rynek pozagiełdowy, dla zapewnienia bezpieczeństwa inwestorów giełdowych. • Dla wyboru odpowiedniego wariantu działania stoczní polskich musi być przeprowadzona dogłębna analiza przyczyn, które spowodowały, iż stocznie znalazły się w grupie najwyższego ryzyka inwestycyjnego. • Rozszerzona strategia dla przemysłu stoczniovego na lata 2007÷2015 winna zawierać także strategiczne rozwiązania dotyczące pozostałych stoczní budujących statki morskie oraz/lub jednostki rzeka – morze. Niektóre z tych stoczní są w sytuacji finansowej lepszej niż każda z trzech dużych polskich stoczní.
<p>IV.1.7. Wydać rozporządzenie o pomocy na innowacje w przemyśle okrętowym w oparciu o uregulowania UE.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Pomimo iż zarówno LeaderShip 2015 jak i inne dokumenty UE precyzują warunki, po spełnieniu których stocznie mogą wystąpić o pomoc na innowacje a także środki inwestycyjne na badania i rozwój w celu wzrostu gospodarczego i poprawy konkurencyjności, nie zostały wydane żadne rozporządzenia o metodyce i warunkach występowania o taką pomoc. 	<ul style="list-style-type: none"> • Przygotować rozporządzenie w tej sprawie, w zgodności z uregulowaniami UE, uzgodnić z Komisją Europejską i wydać do stosowania przez podmioty branży okrętowej (stocznie, instytuty naukowo-badawcze itp.). • Struktura takiej pomocy, zaproponowana przez CESA, została zaakceptowana przez Dyрекcję Generalną ds. Konkurencji oraz Dyрекcję ds. Badań i Rozwoju już w 2004 roku.
<p>IV.2.1. Opracować modele zarządzania i organizacji dla stoczní znajdujących się na etapie restrukturyzacji, zmian własnościowych, a także zagrożonych upadłością lub likwidacją.</p>	

<ul style="list-style-type: none"> • Błędy zarządzania i organizacji, archaiczne schematy organizacyjne, brak planowania długoterminowego i jednoznacznie określonych celów, utrata wiarygodności, wewnętrzne trudności organizacyjne i finansowe wymuszające w zasadniczej części działania interwencyjne i planowanie krótkoterminowe, działania perspektywiczne z powodu braku stabilizacji nie mają odpowiedniej rangi i dyscypliny realizacyjnej 	<ul style="list-style-type: none"> • We wszystkich sytuacjach zagrożonych (straty w realizacji kontraktów, brak możliwości odzyskania należności, konflikty pracownicze, brak zgody społecznej na zrealizowanie określonego zadania programu restrukturyzacji, widmo likwidacji lub upadłości) zarządy stoczni dla likwidacji skutków tych sytuacji powinny mieć szczególne uprawnienia do działania w warunkach wyższej konieczności lub zagrożenia. • Zmiana koncepcji zarządzania w stoczniach i stoczniami spowoduje zwiększenie ich wartości i możliwości wejścia na giełdę samodzielnie lub w strukturach skonsolidowanych. Po uzyskaniu przez poszczególne podmioty płynności finansowej, wykorzystanie ARP SA do konsolidacji podmiotów stoczniowych i pozastoczniowych, umożliwiające wprowadzenie podmiotu na giełdę. • Przejście każdego podmiotu do struktury skonsolidowanej poprzedzone musi być przeprowadzeniem kompleksowej weryfikacji podmiotu i jego dokumentów.
<p>IV.2.2. Opracować wydajne technologie produkcji nowoczesnych statków oraz plany inwestycyjne zapewniające ich wdrożenie. Zapewnić źródła finansowania niezbędnych inwestycji poprzez negocjacje z UE w sprawie możliwości udzielania polskim stoczniom dozwolonej pomocy finansowej na rozwój i modernizację oraz pomocy technicznej i technologicznej.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Degradacja techniczna infrastruktury stoczniowej wynikająca z wieloletniego zaniedbania inwestycyjnego, brak nowych inwestycji i związana z tym niska produktywność i wysokie koszty wytwarzania, niewłaściwa struktura zatrudnienia, brak energooszczędnych technologii, nowoczesnych środków produkcji oraz brak wykwalifikowanej kadry. • Brak środków na zakup i wdrożenie nowych technologii w sytuacji, gdy wypracowane środki nie zawsze wystarczają na niezbędne bieżące wydatki. 	<ul style="list-style-type: none"> • Określić potrzeby w zakresie nowych technologii, sprawdzić czy polskie instytuty są w posiadaniu potrzebnych rozwiązań lub mogą je mieć w najbliższej przyszłości, • Z braku krajowych rozwiązań przewidzieć dostępne rozwiązania zagraniczne. • Środki finansowe na zakup nowych, uznanych technologii mogą pochodzić ze środków unijnych na innowacje, ze środków kredytowych, offsetów i leasingu itp. • Rząd powinien określić zakres pomocy publicznej na innowacje i odnowienie infrastruktury technicznej polskich stoczni w aspekcie długoterminowych prognoz o zapotrzebowaniu na określone typy statków dla potrzeb rynku krajowego oraz eksportu. • Zastosowane winny być specjalne przywileje podatkowe dla inwestujących w infrastrukturę techniczną oraz obszary intensywnego gospodarowania (klastery).
<p>IV.2.3. Zapewnić możliwość projektowania statków innowacyjnych, skomplikowanych technicznie i ekologicznie bezpiecznych, zgodnie z zapotrzebowaniem rynku.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Obniżenie możliwości projektowych stoczni z powodu odpływu kadry do ośrodków zagranicznych. • Brak środków na badania, rozwój i innowacje, biura projektowe pracują jedynie przy projektach, których budowa oparta jest o ważny kontrakt. • Instytuty i ośrodki badawcze nie przedstawiają projektów nowoczesnych statków czy rozwiązań, gdyż nie mają środków na taką działalność. 	<ul style="list-style-type: none"> • Dostosowanie możliwości biur projektowych do produkcji statków skomplikowanych technicznie. • Wykorzystanie rozwiązań i doświadczeń opracowanych w ramach jednego projektu badawczo-rozwojowego w „platformach technologicznych” na potrzeby całej branży. • Zastosowanie wiedzy naukowej do projektowania procesu eksploatacji statków w ujęciu probabilistycznym, z uwzględnieniem rachunku ekonomicznego.

	<ul style="list-style-type: none"> Przygotowanie oczekiwanych przez rynek rozwiązań ofertowych w ramach środków UE na B+R+I.
IV.2.4. Opracować docelowy model funkcjonowania polskich stoczni produkcyjnych w powiązaniu z siecią polskich kooperantów – poddostawców wyposażenia, usług i technologii. Określić miejsce Korporacji Polskie Stocznie w tym modelu.	
<ul style="list-style-type: none"> W żadnym z proponowanych ostatnio modeli konsolidacji branży nie uwzględniano kooperantów, którzy są naturalnym zapleczem stoczni i od ich sprawności działania zależy w dużej mierze powodzenie terminowej budowy statków. Brak jest jednak trwałych powiązań organizacyjnych. 	<ul style="list-style-type: none"> Model: stocznie – kooperanci powinien być opracowany przez zainteresowane podmioty. Rozważyć trzeba, czy modelu tego nie umieścić w strukturach KPS, do których mogłyby być włączone stocznie, kooperanci (dostawcy wyposażenia i usług), biura projektowe, pod warunkiem jednak, że na przestrzeni jednego roku wypracowują zysk netto, posiadają płynność finansową i nie prowadzi się przeciw nim postępowań sądowych. Tylko tak postawione warunki brzegowe mogą zapewnić sprawność działania w takim modelu.
IV.2.5. Opracować i wdrożyć mechanizmy obrony i rozwoju wewnętrznego rynku kooperantów (ulgi podatkowe, kredyty itp. oraz dostęp do technologii).	
<ul style="list-style-type: none"> Stopniowy upadek zaplecza kooperacyjnego stoczni spowodowany trudną sytuacją w przemyśle stoczniowym. 	<ul style="list-style-type: none"> W rozwiązaniach rozszerzonej strategii dla przemysłu okrętowego na lata 2007÷2015 winny być zawarte przedsięwzięcia prowadzące do odbudowy potencjału głównego zaplecza kooperacyjnego stoczni oraz jego sukcesywnego rozwoju.
IV.2.6. Opracować projekt konsolidacji krajowej sieci kooperantów przemysłu okrętowego, spójny z opracowanym modelem funkcjonowania stoczni produkcyjnych, z uwzględnieniem stoczni remontowych.	
<ul style="list-style-type: none"> Brak systemowych rozwiązań chroniących kooperantów przed dekoniunkturą w przemyśle stoczniowym. 	<ul style="list-style-type: none"> Konsolidacja działalności zaplecza kooperacyjnego stoczni, a także średnich i małych stoczni morskich wokół strategicznej grupy (lub grup) stoczniowych byłaby wskazana wtedy, gdy dany podmiot pomyślnie zakończył restrukturyzację oraz gdy jego produkcja roczna na rzecz gospodarki morskiej osiąga określony w strategii pułap, np. 50%.
IV.3.1. Przygotować oferty budowy statków do przewozu LNG na podstawie analizy możliwości i opłacalności ich budowy – określić potrzeby badawcze, inwestycyjne i organizacyjne.	
<ul style="list-style-type: none"> Stocznie polskie nie są w pełni przygotowane do budowy statków LNG. Brak strategii działań akwizycyjnych zmierzających do pozyskiwania armatorów do współfinansowania projektów studyjnych i zakupu tego rodzaju statków. 	<ul style="list-style-type: none"> Przygotowanie projektów i opracowanie technologii budowy statków LNG, przy współudziale jednostek badawczo-rozwojowych, jako priorytetowe zadanie dla zachowania bezpieczeństwa energetycznego kraju. Transport gazu, jako strategicznego czynnika energetycznego, powinien realizować polski przewoźnik, zaliczony do przedsiębiorstw o znaczeniu strategicznym. Wykazanie możliwości racjonalnego sterowania procesem eksploatacji tego rodzaju statków.
IV.3.2. Przygotować oferty budowy okrętów dla NATO na podstawie analizy możliwości i opłacalności ich budowy – określić potrzeby badawcze, inwestycyjne i organizacyjne.	
<ul style="list-style-type: none"> Stocznie polskie nie są przygotowane do budowy skomplikowanych okrętów wojennych, w obecnej chwili przedmiotem ofert mogą być niewielkie jednostki pomocnicze, patrolowe itp. 	<ul style="list-style-type: none"> Przygotowanie projektów i opracowanie technologii budowy okrętów wojennych, w ramach zadań określonych dla polskiej Marynarki Wojennej, a także potrzeb obronnych państw trzecich. Przedmiotem ofert mogą być jednostki, w których nie są instalowane nowości techniczne, patrolowce itp.

IV.3.3. Dokonać analizy możliwości kooperacji polskich stoczni i sieci kooperantów z podmiotami w UE przy budowie okrętów wojennych.

- Do tej pory nie są znane żadne więzi kooperacyjne z podmiotami UE przy budowie okrętów wojennych.

- Współpraca kooperacyjna w przyszłości mogłaby mieć miejsce, chociaż z uwagi na klauzule tajemnicy wojskowej mogłaby być to współpraca w takim obszarze, w którym rygory tajności dotyczą tylko fragmentów działalności.
Niemniej jednak złożenie ofert takiej współpracy przez Stocznnię Marynarki Wojennej S.A. mogłoby być dobrze odebrane przez dowództwo NATO.

IV.3.4. Przygotować oferty budowy statków dla żeglugi bliskiego zasięgu, kontenerowców dowozowych itp., ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb polskiej marynarki handlowej, w oparciu o program rozwoju autostrad morskich.

- Stocznie nie mają w swoich ofertach wykonawczych jednostek dla żeglugi bliskiego zasięgu oraz jednostek dowozowych do realizacji transportu morskiego w ramach tzw. autostrad morskich.
- Także polska flota handlowa nie zdążyła do tej pory wprowadzić do obsługi autostrad morskich posiadanych jednostek (w tej sytuacji linie dolnego Bałtyku zdominowała już APL, będąca częścią składową singapurskiej firmy transportu intermodalnego).

- Przygotowanie oferty takich jednostek w celu uczestniczenia w procesach przygotowujących bazy do budowy jednostek preferowanych polityką transportową UE.
Transport bliskiego zasięgu będzie się rozwijał, będzie też rosło zapotrzebowanie na jednostki dowozowe, głównie kontenerowce. Potrzebą chwili jest oferowanie tego rodzaju jednostek, chociaż obecnie trudno wskazać, która ze stoczni, w aktualnej sytuacji kadrowej i ekonomicznej, mogłaby podjąć się wykonania w określonym terminie takich jednostek.

4.5. EKSPLOATACJA MORSKICH ZASOBÓW NATURALNYCH

Ocena obecnego stanu	Środki zaradcze / Propozycje zmian i rozwoju
<p>Podobszar: Morski przemysł wydobywczy</p> <p style="text-align: center;"><u>Ropa naftowa i gaz ziemny</u></p> <p>Przedsiębiorstwo Poszukiwań i Eksploatacji Złóż Ropy i Gazu „Petrobaltic” S.A. w Gdańsku jest jedyną firmą w Polsce zajmującą się poszukiwaniem, rozpoznaniem i eksploatacją podmorskich złóż ropy naftowej i gazu na polskim obszarze morskim. Łączna ilość ropy pozyskana od rozpoczęcia działalności do końca 2005 roku wynosi około 3,2 mln m³ oraz odpowiednio gazu 268 mln m³. Przedsiębiorstwo pokrywa obecnie około 3% zapotrzebowania krajowego na ropę naftową. Zasoby geologiczne ropy naftowej w złożach bałtyckich ocenia się na około 40 mln ton. Wyłączna koncesja przedsiębiorstwa „Petrobaltic” na poszukiwanie i rozpoznanie złóż jest ważna do 2007 roku, natomiast koncesja na eksploatację jest ważna do roku 2016.</p> <p>Aktualnie odkryte są 4 złoża ropy naftowej i 5 złóż gazo-kondensatów. „Petrobaltic” podejmuje działania mające na celu zagospodarowanie odkrytych polskich złóż ropy, a także eksploatację złóż poza polskimi granicami, co ma na celu przyczynienie się do zwiększenia bezpieczeństwa energetycznego kraju. Spółka prowadzi działania zmierzające do zagospodarowania w najbliższej przyszłości kolejnego polskiego złoża ropy. Do zagospodarowania przygotowuje się cztery złoża gazo-kondensatowe odkryte na polskim obszarze koncesyjnym, których zasoby oceniane są na 10 mld m³. W celu wykorzystania gazu towarzyszącego ropie z morskiej kopalni ropy na bałtyckim złożu B 3 utworzona została spółka „Energobaltic”. „Energobaltic” wybudował we Władysławowie nowoczesną, ekologiczną elektrociepłownię gazową, zasilaną gazem odpadowym z eksploatacji podziemnej.</p> <p>„Petrobaltic” jest jednym z najlepszych polskich przedsiębiorstw pod względem efektywności gospodarczej. Rentowność brutto firmy w 2005 roku wynosiła około 50%.</p> <p>Wydobycie ropy i gazu ma tendencję wzrostową, jednak trend ten należy zdecydowanie wzmocnić, aby udział surowców energetycznych pochodzących ze złóż podmorskich był znacząco wyższy w bilansie paliwowo-energetycznym kraju.</p> <p>Ponadto polska firma „Petroinvest”, będąca własnością Prokom Investment, podejmuje działania związane z eksploatacją pól naftowych za granicą.</p>	
<p>V.1.1. Prowadzić badania i dokumentować położenia nowych zasobów złóż ropy i gazu.</p>	
<p>Badania są prowadzone.</p>	<p>Zintensyfikować kompleksowe badania geologiczno-rozpoznawcze. Udokumentowanie nowych zasobów złóż ropy i gazu powinno zawierać analizę i ocenę kosztów ich eksploatacji.</p>
<p>V.1.2. Przyspieszyć działania związane z rozpoczęciem wydobycia gazu ziemnego z polskich obszarów morskich, z uwzględnieniem rachunku ekonomicznego ich eksploatacji.</p>	
<p>Obecnie gaz ziemny wykorzystywany jest jako gaz towarzyszący wydobyciu ropy naftowej.</p>	<p>Dokonać oceny możliwości wykorzystania nowych technologii wydobycia gazu.</p>
<p>V.1.3. Podjąć działania zmierzające do rozszerzenia obszarów koncesyjnych na poszukiwanie i wydobycie ropy i gazu również poza granicami kraju.</p>	
<p>Próby w tym zakresie podejmowane były przez „Petrobaltic”, jednak bez efektu. Aktualnie próbę taką podejmuje firma „Petroinvest”.</p>	<p>Uzyskać wsparcie polskiej administracji rządowej.</p>
<p>V.1.4. Udzielić politycznego, prawnego i ekonomicznego wsparcia firmom realizującym programy poszukiwania i zagospodarowania złóż podmorskich.</p>	

Brak działań administracji rządowej w tym zakresie.	Opracować i przyjąć zasady wsparcia.
<p><u>Polimetaliczne konkracje oceaniczne</u></p> <p>W związku z ratyfikacją przez Polskę Konwencji Prawa Morza i stosownie do międzynarodowego porozumienia, od 1987 roku działa w Szczecinie Wspólna Organizacja „Interoceanmetal”, która jest finansowana przez Bułgarię, Kubę, Czechy, Polskę, Rosję i Słowację. Zadaniem firmy jest poszukiwanie i eksploatacja podmorskich złóż surowców mineralnych. Zgodnie z decyzją ONZ i Międzynarodowej Organizacji Dna Morskiego, firma uzyskała działkę eksploatacyjną o powierzchni 75 tys. km² na Pacyfiku. We współpracy z USA, Japonią, Rosją, Chinami, Niemcami i Koreą Południową firma przygotowuje się do podjęcia próbnej eksploatacji górniczej złóż. Uzyskanie licencji wydobywczej i przystąpienie do wydobycia konkracji stworzy możliwość pokrycia zapotrzebowania m.in. Polski na metale strategiczne (mangan, nikiel, kobalt, molibden). Uzyskanie licencji wydobywczej uwarunkowane jest przeprowadzeniem geologicznych prac dokumentacyjnych złóż konkracji, określeniem zasobów metali oraz określeniem warunków geologiczno-górniczych i środowiskowych. Działania w ww. zakresie wykonywane są zgodnie z kontraktem z Międzynarodową Organizacją Dna Morskiego ONZ (29 marca 2001), w którym ustalono zasady i procedury dokumentowania złoża wraz z opracowaniem technologii wydobycia i przeróbki konkracji w celu odzysku metali strategicznych. Rozpoczęcie próbnej eksploatacji górniczej złoża na Pacyfiku planuje się po 2012 roku.</p>	
<p>V.2.1. Kontynuować współpracę międzynarodową w celu zrównoważonego wykorzystania zasobów morza.</p>	
<p>W ramach kontraktu z Międzynarodową Organizacją Dna Morskiego, kontynuowana jest współpraca w sprawie eksploatacji złoża IOM, w celu określenia zasobów metali i rozpoznania warunków geologiczno-górniczych. Prace związane z wydobywaniem zasobów morza powinny być prowadzone z zachowaniem bezpieczeństwa ekologicznego.</p>	<p>W oparciu o wnioski z badań uzyskane w ramach I etapu (2001-2005) eksploatacji złoża IOM, przystąpić do realizacji II etapu (2006-2012), którego celem jest ustalenie konturów złoża, zasobów metali oraz występowania miejsc eksploatacyjnych oraz bezpieczeństwa ekologicznego w razie podjęcia próby ich wydobycia.</p>
<p>V.2.2. Wykonać kompleksowe prace geologiczno-dokumentacyjne zasobów metali złoża IOM.</p>	
<p>Prowadzone są badania.</p>	<p>Opracować projekt systemu wydobywczego i efektywną technologię odzysku metali z konkracji. Przeprowadzić testowanie wybranych elementów systemu (wydobycie, transport, przeróbka).</p>
<p>V.2.3. Wykonać kompleksowe prace w celu uzyskania licencji wydobywczych.</p>	
	<p>Wniosek o uzyskanie licencji wydobywczej przyjmuje Rada IOM, tj. Pełnomocni Przedstawiciele Rządów Bułgarii, Czech, Kuby, Polski, Rosji i Słowacji.</p>
<p><u>Kruszywa naturalne i piaski</u></p> <p>Udokumentowane są trzy złoża kruszywa naturalnego: „Ławica Słupska” o zasobach 48 mln ton, „Zatoka Koszalińska” o zasobach 37 mln ton, „Południowa Ławica Środkowa” o zasobach 57 mln ton. Rozpoznano zasoby czwartego złoża (PIG). W perspektywie do roku 2010, mając na uwadze możliwości wykorzystania kruszywa ze złóż morskich do planowanej budowy dróg i autostrad wraz z rozpatrzeniem celowości ewentualnego eksportu, należy rozwinąć wydobycie kruszywa naturalnego ze złóż morskich. Należy również rozpoznać i udokumentować zasoby piasków. Wydobyty piasek może służyć do zasilenia strefy brzegowej. Kruszywa z ww. złóż są bardzo dobrej jakości. Aktualnie część kruszywa dobrej jakości jest importowana w rejon nadmorski.</p>	
<p>V.3.1. Przeprowadzić analizę geologiczno-górniczą możliwości rozwinięcia wydobycia kruszywa naturalnego i piasku ze złóż morskich.</p>	

Brak aktualnej analizy.	W oparciu o wyniki badań geologiczno-dokumentacyjnych przeprowadzić rejonizację jakości kruszywa i warunków geologiczno-górnicznych wydobycia. Opracować zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju plan zagospodarowania kopalin mineralnych polskiego obszaru morskiego.
V.3.2. Opracować przemysłową metodę wydobycia kruszywa naturalnego ze złóż morskich zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju.	
Brak aktualnej przemysłowej metody wydobycia.	Opracować przemysłową metodę wydobycia kruszywa zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju.
<u>Żywica kopalna (bursztyn)</u>	
<p>Zasoby bursztynu w Polsce nie są udokumentowane. Roczne zużycie bursztynu w branży wyrobów z bursztynu szacuje się na kilkadziesiąt ton. Roczne wydobycie szacowane jest na kilkanaście ton.</p> <p>Aktualnie bursztyn wydobywa się prostymi, wręcz prymitywnymi metodami. W 2003 roku dwie firmy województwa pomorskiego uzyskały koncesję Ministerstwa Środowiska na poszukiwanie i wydobywanie bursztynu w Zatoce Gdańskiej metodą mechaniczną. Próbną eksploatacja nie powiodła się. Brak jest kontroli państwa w zakresie wydobycia tej kopaliny.</p> <p>Polska jest aktualnie głównym dostawcą na światowy rynek wyrobów z bursztynu.</p> <p>W regionie gdańskim funkcjonuje ponad 2 tys. firm zajmujących się obróbką bursztynu lub produkcją biżuterii dekorowanej bursztynem.</p>	
V.4.1. Przeprowadzić badania i opracować mapę położenia złóż bursztynu.	
Brak aktualnej kompleksowej mapy.	W oparciu o wyniki badań geologicznych i kartowania geologicznego ustalić rejony nagromadzenia bursztynu oraz opracować mapę występowania złóż bursztynu.
V.4.2. Opracować przemysłową metodę wydobycia bursztynu zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, ze szczególnym uwzględnieniem ryzyka degradacji środowiska naturalnego.	
Brak nowoczesnej przemysłowej metody wydobycia bursztynu. Brak metod analizy i oceny ryzyka degradacji środowiska naturalnego powstałego przy wydobywaniu bursztynu na skalę przemysłową.	Opracować przemysłową metodę wydobycia bursztynu z uwzględnieniem ryzyka degradacji środowiska naturalnego.
V.4.3. Określić rejony nowych obszarów koncesyjnych na przemysłową metodę wydobycia bursztynu.	
Aktualnie wydane są dwie koncesje. Nie zostało oszacowane zagrożenie środowiska naturalnego związane z wydobyciem bursztynu.	Określić nowe obszary koncesyjne. Oszacować zagrożenia środowiska naturalnego związane z eksploatacją złóż bursztynu.
V.4.4. Zorganizować aukcje bursztynu.	
Brak aukcji bursztynu.	Zorganizować aukcje bursztynu.
<u>Wody podziemne (pitne i mineralne)</u>	
Działania w sprawie racjonalnego wykorzystania zasobów wód podziemnych pasa nadmorskiego powinny być prowadzone przez administrację samorządową województw nadmorskich.	

V.5.1. Zbadać zasoby wód podziemnych (pitnych i mineralnych) pasa nadmorskiego (gminy nadmorskie).	
Brak aktualnych badań.	Przeprowadzić badania w celu określenia zasobów i ich jakości.
V.5.2. Zbadać czasowe zmiany jakości wód podziemnych w trakcie długotrwałego korzystania z ich zasobów, z uwzględnieniem rejonów ingresji wód słonych.	
Brak aktualnych badań.	Zbadać możliwą migrację i ingresję zasolonych wód bałtyckich do warstw wodonośnych (rejon Gardna, Łeby, Władysławowa, Gdańska).
<p>Podobszar: Odnawialne źródła energii</p> <p style="text-align: center;"><u>Wykorzystanie siły wiatru</u></p> <p>Obszar południowy Morza Bałtyckiego oraz pas nadmorski są szczególnie atrakcyjne w zakresie lokalizacji elektrowni wiatrowych. Siła wiatru w tych rejonach wynosi powyżej 8 metrów/sekundę na wysokości 80 metrów, czyli wysokości posadowienia śmigieł elektrowni wiatrowych. Jest to o około 1 do 1,5 m/s więcej niż na terenach lądowych nadmorskich. Aktualnie w pasie nadmorskim pracują 4 farmy wiatrowe: w Darłowie, Barzowicach, Gniewinie i Zagórzcu, o łącznej mocy 63 MW, w trakcie budowy są dwie kolejne: farma wiatrowa w Gnieździe o mocy 22 KW i farma wiatrowa Tymień o mocy nominalnej 50 MW. Szacunkowa moc aktualnie pracujących elektrowni wiatrowych na lądzie wynosi 80 MW. Nie ma elektrowni wiatrowych na polskim obszarze morskim. W Unii Europejskiej 2,5% całej zużywanej energii elektrycznej pochodzi z elektrowni wiatrowych, w Polsce jest to około 1 %. Przepisy polskiego prawa nałożyły na przedsiębiorstwa energetyczne obowiązek zakupu w 2005 roku przynajmniej 3,1% energii pochodzącej z odnawialnych źródeł. Obowiązek zakupu tej energii wzrasta do poziomu 9% w 2010 roku. Szansą dla rozwoju energetyki wiatrowej w Polsce jest wykorzystanie obszarów pasa nadmorskiego i obszarów morskich. Zdaniem specjalistów wiatr może być wykorzystywany na wodach o głębokości do 40 m i w odległości do 30 km od linii brzegowej. Warunki wiatrowe na morzu są znacznie korzystniejsze, a brak przeszkód, klasa szorstkości „0” oraz większe gabaryty wykorzystywanych na morzu turbin sprawiają, że elektrownie wiatrowe zainstalowane na morzu mogą wygenerować znacznie większe ilości energii od tych wykorzystywanych na lądzie. Zakłada się, że moc zainstalowana w projektach offshore w roku 2025 stanowić powinna ok. 40% mocy zainstalowanej ogółem w energetyce wiatrowej i wynosić powinna ok. 3350 MW. Najpoważniejszą przeszkodą w lokalizacji farm wiatrowych jest brak procedur lokalizacji farm wiatrowych w obszarach objętych programem NATURA 2000 (obszar wód przybrzeżnych i większość atrakcyjnych lokalizacji w pasie nadmorskim), jak również brak pełnej mapy wiatrowej dla tych terenów. Należy w sposób wyraźny zwiększyć również możliwości przesyłowe sieci energetycznych w pasie północnym Polski dla odbioru wyprodukowanej energii i jej transportu w głąb kraju.</p>	
V.6.1. Przeprowadzić badania lokalizacji elektrowni wiatrowych na polskich obszarach morskich i pasa nadmorskiego (gminy nadmorskie) w celu stworzenia atlasu wiatrów.	
Wiedza o wielkościach zasobów wiatru jest podstawowym i niezbędnym warunkiem rozwoju energetyki wiatrowej. Polska nie posiada atlasu wiatru zawierającego dokładne dane, na podstawie których możliwa byłaby ocena poszczególnych lokalizacji pod kątem planowanych inwestycji wykorzystujących wiatr do produkcji energii elektrycznej. Warunki wiatrowe panujące na polskich obszarach morskich nie były nigdy badane, zaś pomiary na terenach nadmorskich są jedynie fragmentaryczne.	Przygotować i zrealizować kompleksowy program naukowo-badawczy oceny zasobów wiatru w obszarze nadmorskim i w polskich obszarach morskich. Finansowanie: z budżetu państwa, budżetów organizacji biorących udział w programie, ze współfinansowaniem ze środków unijnych.
V.6.2. Wprowadzić regulacje prawne umożliwiające wykorzystanie masztów pomiarowych dla celów energetyki wiatrowej.	

Specjalne maszty pomiarowe wykorzystywane na potrzeby energetyki wiatrowej muszą być lokalizowane na terenie planowanej inwestycji na okres co najmniej 12 miesięcy.

W obowiązującym dziś stanie prawnym brakuje możliwości zakwalifikowania masztów pomiarowych zasobów wiatru do urządzeń, których posadowienie nie wymaga uzyskania pozwolenia na budowę. Taki stan powoduje, iż nie jest możliwa szybka ocena zasobów w danej lokalizacji, przez co proces przygotowania inwestycji budowy elektrowni wiatrowych przedłuża się o 2-3 lata. Nie posiadając dokładnych pomiarów wiatru, a jednocześnie chcąc skrócić czas uruchomienia parków wiatrowych, inwestorzy rezygnują z optymalnego posadowienia elektrowni wiatrowych, zmniejszając tym samym efektywność swoich inwestycji. Odbija się to niekorzystnie na cenie energii (praw majątkowych) ze źródeł wiatrowych, którą finalnie muszą ponieść wszyscy odbiorcy energii.

Konieczna jest zmiana zapisów w ustawie z dnia 7 lipca 1994 Prawo Budowlane (Dz.U. z 2003 r., Nr 207, poz. 2016, z późniejszymi zmianami). Proponuje się rozszerzenie zapisów dotyczących „masztów państwowej służby hydrologiczno-meteorologicznej i państwowej służby hydrogeologicznej”, które zwolnione zostały z konieczności uzyskiwania pozwolenia na budowę, o wszystkie maszty pomiarowe wykorzystywane do pomiarów wiatru.

V.6.3. Określić kryteria przygotowania i realizacji farm wiatrowych na polskich obszarach morskich.

Realizacja farm wiatrowych na morzu, ze względu na skalę inwestycji i szeroki zakres jej oddziaływania na różne obszary gospodarcze i państwowe (energetyka, ochrona środowiska, rybołówstwo, wojsko), winna być koordynowana na szczeblu krajowym. Obecne plany realizacji farm wiatrowych na morzu pokazują, iż prowadzone są one nieprofesjonalnie i żywiołowo, bez kompleksowej analizy wpływu tych inwestycji na całość gospodarki, przez co mają nikłe szanse realizacji. Wynikiem tego jest niechęć organów odpowiedzialnych do uzgadniania lokalizacji farm wiatrowych na morzu oraz zniechęcenie inwestorów do realizacji tego typu inwestycji. Oznaczać to może, że najbardziej atrakcyjne ekonomicznie obszary energetyki wiatrowej nie zostaną zagospodarowane lub odbędzie się to ogromnym kosztem finansowym i czasowym, dodatkowo zwiększając i tak niemałe koszty realizacji tych inwestycji.

Należy stworzyć jednoznaczne procedury administracyjne, umożliwiające uzyskanie wszystkich wymaganych decyzji i pozwoleń w jednym punkcie decyzyjnym (zasada „one-step office”) dla celów:

- analizy wykonalności projektu,
- przygotowania i realizacji inwestycji.

Należy wyznaczyć, w ramach przygotowywanych planów zagospodarowania obszarów morskich i w porozumieniu z przedstawicielami sektora energetyki wiatrowej, mapy obszarów morskich, na których rozwój energetyki wiatrowej jest zakazany. Wyłączenie spod inwestycji wynikałoby z uwarunkowań gospodarczych, środowiskowych i militarnych (np. tory żeglugowe, redy i podejścia do portów, kotwiczowiska, akweny okresowo zamknięte – poligony wojskowe, miejsca w pobliżu kabli i rurociągów podwodnych, złoża kopalin i surowców mineralnych, miejsca w pobliżu (na wysokości) stałych i pływających obiektów nawigacyjnych, główne łowiska rybackie i tarliska, trasy przelotów statków powietrznych nad obszarami morskimi, obszary ochrony środowiska i inne – ze względu na uwarunkowania rozwoju brzegów, warunki meteorologiczne i hydrodynamiczne oraz czynniki biotyczne.)

Finansowanie: z budżetu państwa, ze współfinansowaniem ze środków unijnych.

V.6.4. Wprowadzić dodatkowe mechanizmy wsparcia dla projektów budowy elektrowni wiatrowych na polskich obszarach morskich.

<p>Ze względu na ciągle niewielką jeszcze (w porównaniu z instalacjami lądowymi) ilość projektów budowy elektrowni na morzu, ich koszty przygotowania znacznie przewyższają wysokość nakładów na realizację projektów na lądzie.</p> <p>Warunki wiatrowe na morzu są znacznie korzystniejsze, a brak przeszkód oraz większe gabaryty wykorzystywanych na morzu turbin sprawiają, że elektrownie wiatrowe zainstalowane na morzu mogą wygenerować znacznie większe ilości energii od tych wykorzystywanych na lądzie. Realizacja inwestycji offshore to także, poza wysoką produktywnością, brak ograniczeń wynikających z norm w zakresie emisji hałasu, brak odczuwalnego dla ludzi wpływu na krajobraz.</p>	<p>Wdrożenie dodatkowego systemu wsparcia dla rozwoju projektów offshore – wprowadzenie celowych dotacji inwestycyjnych na rozwój projektów budowy parków wiatrowych na morzu.</p> <p>Utworzenie systemu zabezpieczeń i poręczeń bankowych na zaciągnięte na realizację projektów offshore kredyty preferencyjne.</p> <p>Finansowanie: z wpłat celowych na NFOŚ z tytułu opłaty wykupowej.</p> <p>Zmniejszenie w odniesieniu do elektrowni wiatrowych wysokości opłaty za promesę pozwolenia na posadowienie sztucznej wyspy.</p>
<p>V.6.5. Zwiększyć udział energii pochodzącej z odnawialnych źródeł obszaru morskiego i pasa nadmorskiego w bilansie energetycznym kraju.</p>	
<p>Możliwości odbioru energii wyprodukowanej ze źródeł odnawialnych i jej transportu w głąb kraju przez obecnie funkcjonujące przesyłowe i dystrybucyjne sieci energetyczne w pasie północnym Polski są znacznie ograniczone. Powoduje to częstokroć zaniechanie inwestycji z powodu braku możliwości uzyskania podłączenia do sieci elektroenergetycznej. Budowy sieci przesyłowej nie jest w stanie zrealizować samodzielnie żaden z inwestorów (nieopłacalność budowy sieci przesyłowej dla jednego projektu farmy wiatrowej). Rozbudowa sieci energetycznych w pasie nadmorskim i budowa sieci przesyłowych w głąb kraju pozwoli na efektywne wykorzystanie możliwości wytwarzania energii elektrycznej na obszarze najkorzystniejszym wiatrowo i pozwoli jednocześnie zwiększyć bezpieczeństwo energetyczne i możliwości rozwoju gospodarczego regionu o słabej infrastrukturze energetycznej (zwłaszcza na nadmorskich terenach rolniczych).</p>	<p>Usuwanie barier administracyjnych w przygotowaniu i realizacji projektów elektrowni wiatrowych i infrastruktury energetycznej, ze szczególnym uwzględnieniem projektowania i realizacji infrastruktury podmorskiej (kable energetyczne, telekomunikacyjne).</p> <p>Wykonawca: ministerstwo właściwe dla gospodarki, ministerstwo właściwe dla budownictwa.</p> <p>Finansowanie: bez kosztów dla budżetu.</p> <p>Zobowiązanie operatorów sieci elektroenergetycznych do budowy i modernizacji infrastruktury energetycznej w pasie północnym Polski i silne związanie energetyczne z sieciami w głębi kraju.</p> <p>Wykonawca: ministerstwo właściwe dla gospodarki.</p> <p>Finansowanie: częściowe, w ramach taryf operatorów sieci elektroenergetycznych, ze współfinansowaniem ze środków unijnych.</p>

4.6. RYBOŁÓWSTWO MORSKIE, RYBACTWO I PRZETWÓRSTWO RYB

Ocena obecnego stanu	Środki zaradcze / Propozycje zmian i rozwoju
VI.1.1. Dostosować potencjał połowowy do istniejącego prognozowanego stanu zasobów oraz technicznych środków ochrony zasobów.	
<ul style="list-style-type: none"> • Polskie połowy bałtyckie wyniosły w 2005 r. 124,2 tys. ton (dane wstępne), co w stosunku do wyników roku 2004 (153,8 tys. ton) stanowi spadek o 19%. Zmniejszyły się wyładunki większości ważniejszych gatunków ryb: szprotów i śledzi po 23%, dorszy o 16% i innych ryb (głównie płoci, leszczy, troci) o średnio 13%. Wzrosły połowy stroni – o 27%. • Przyczyn spadku połowów należy szukać przede wszystkim w spadku poziomu dostępnych zasobów, wzroście nieraportowanych połowów oraz w postępującym procesie redukcji floty bałtyckiej. W porównaniu ze stanem floty rybackiej na dzień 1 maja 2004 r., do dnia 26 lipca 2006 r. złomowano ok. 40 % statków rybackich (393). • Dalsze przyczyny to wysokie i cały czas wzrastające ceny paliwa, niskie ceny ryb, wydłużony okres zamknięty dla połowów dorszy, duża liczba dni sztormowych oraz zmniejszenie limitów (kwot) połowowych zarówno na Morzu Bałtyckim jak i poza nim, na wodach będących pod jurysdykcją międzynarodowych organizacji rybackich. • Proces dostosowania wielkości floty połowowej do limitów połowowych poprzez złomowanie floty należy uznać w zasadzie za zakończony. 	<ul style="list-style-type: none"> • Znaczne ograniczenie procesu złomowania jednostek, dalsza jego kontynuacja może spowodować niebezpieczne obniżenie poziomu floty (dot. lat 2007-2013, za lata 2004-2006 środki uległy wyczerpaniu). • Przeprowadzenie segmentacji polskiej floty połowowej. • Prawidłowe oszacowanie żywych zasobów Morza Bałtyckiego. • Opracowanie optymalnego sposobu zarządzania kwotami połowowymi. • Maksymalne dostosowanie terminów okresów ochronnych i obszarów ochronnych do warunków rzeczywistych, wynikających z udokumentowanych badań naukowych i możliwie uwzględniających interesy eksploatacyjne armatorów rybackich. Realizacja tego zadania jest możliwa jedynie poprzez działania na forum KE i ICES. • Zmniejszenie śmiertelności połowowej i zwiększenie stada tarłowego dorsza. • Stosowanie selektywnych narzędzi połowowych, kontynuacja prac nad wzrostem tej selektywności. • Ograniczenie połowów ryb niewymiarowych. • Elastyczne, uzgodnione ze środowiskiem, wprowadzanie dodatkowych ograniczeń połowowych wynikających z przepisów UE.
VI.1.2. Zwiększyć nakłady finansowe na badania naukowe dotyczące stanu żywych zasobów morza, realizować rozszerzony Wieloletni Program Zbierania Danych we współpracy ze środowiskiem rybackim, w celu uzyskiwania wiarygodnych danych połowowych.	
<ul style="list-style-type: none"> • Obecnie MIR realizuje podstawową wersję Wieloletniego Programu Zbierania Danych (WPZD). • Środki przeznaczane przez MRiRW na ekspertyzy w sprawie oceny zasobów są od wielu lat bardzo niskie. • Koszty paliwa i utrzymania ograniczają możliwości pełnego wykorzystania statku badawczego „Baltica”. • Część badań prowadzonych jest na statkach przemysłowych, które za opłatą udostępniają armatorzy rybacy. • Badania MIR są częścią badań prowadzonych przez kraje bałtyckie, koordynowanych przez ICES. • Na podstawie badań instytutów narodowych, danych statystycznych uzyskanych z przemysłu i rynku, biorąc pod uwagę w modelach statystycznych, że część połowów jest nieraportowana, ICES przedstawia coroczne doradztwo naukowe m.in. dla UE o stanie zasobów. • Rozporządzeniem Rady nr 821/2004 wprowadzono m.in. plan redukcji, a następnie całkowitego zakazu używania na południowym Bałtyku pławnic 	<ul style="list-style-type: none"> • Zwiększenie nakładów finansowych na badania zasobów, w tym na rozszerzoną wersję WPZD. • Wzrost wiarygodności rybackich statystyk (wyładunki, połowy) jako efekt zacieśnienia współpracy ze środowiskiem rybackim w celu prawidłowego szacowania zasobów. • Pomoc państwa w utrzymaniu statku badawczego „Baltica”. • Stworzenie systemu zachęt (np. dodatkowa kwota połowowa) dla armatorów rybackich, którzy będą udostępniać obserwatorom naukowym swoje statki rybackie w czasie prowadzenia połowów. • Rozwijanie współpracy z ośrodkami naukowymi państw bałtyckich. • Wdrożenie wieloletniego planu obserwacji przyłówów morswinów w celu zapobieżenia likwidacji polskiej floty łososiowej.

<p>łososiowych – od 2008 r. Ma to się wiązać z niezamierzonym przyłowem morświnów. Zdaniem Polski nie ma na to żadnych dowodów.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Polska dwukrotnie występowała o derogację od tego zapisu nie znajdując uzasadnienia dla jego obowiązywania w polskich obszarach morskich. Komisja dwukrotnie odmówiła, ale pozwoliła na dostarczenie do ICES obserwacji naukowych służących do zmiany opinii w tym zakresie. Zadanie to ma być wykonane poprzez wprowadzenie programu obserwatorów, który by potwierdził lub zaprzeczył niezamierzonym przyłowom morświna w czasie połowów łososia pławnicami. • Polscy rybacy nie mają innej możliwości połowów łososia przez większą część roku. Utrzymanie przepisu w mocy zlikwidowałoby praktycznie rybołówstwo łososiowe w Polsce. 	
<p>VI.2.1. Opracować system prawno-finansowy dla ustanowienia kredytów preferencyjnych wspierających restrukturyzację branży, w tym działań podejmowanych w ramach EFF w okresie finansowania 2007-2015 (zgodnie z zasadą N+2).</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Do 1 maja 2004 r. sektor rybołówstwa był wspierany finansowo poprzez m.in. program kredytów preferencyjnych (Br-12) oraz program SAPARD. • Wysokie ceny paliwa, niskie limity połowowe, przestarzała flota rybacka powodują, że kondycja polskiego rybołówstwa jest zła. 	<ul style="list-style-type: none"> • Opracować program pomocy państwa w tym obszarze dla małych i średnich przedsiębiorstw (zgodne z prawem UE), w tym system prawno-finansowy dla ustanowienia kredytów preferencyjnych wspierających restrukturyzację branży, w tym działań podejmowanych w ramach EFF w okresie finansowania 2007-2015 (zgodnie z zasadą N+2).
<p>VI.2.2. Opracować system rekompensat finansowych w związku z zakazem połowowym (poza naturalnymi okresami tarła ryb) wprowadzanym przez administrację.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Do chwili obecnej nie wypracowanego systemu udzielania rekompensat finansowych za poniesione koszty i utracone zyski dla armatorów rybackich i ich załóg. • Sytuacja ta powoduje niepewność zarówno środowiska rybackiego jak i budżetu państwa. • Brak stałych zasad udzielania rekompensat powoduje coroczną potrzebę negocjacji ze środowiskiem, wydania rozporządzenia, notyfikowania pomocy KE, a zatem znacznie opóźnia wypłaty rekompensat, powodując niezadowolenie środowiska. 	<ul style="list-style-type: none"> • Opracować system rekompensat finansowych za wprowadzany przez administrację zakaz połowów, poza naturalnymi okresami tarła ryb.
<p>VI.2.3. Opracować system rekompensujący stały wzrost cen paliwa żeglugowego.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Wysokie ceny paliwa, niskie limity połowowe, przestarzała flota rybacka, a w szczególności stare nieekonomiczne silniki powodują, że koszty związane z zużyciem paliwa stanowią jedną z podstawowych barier w działalności sektora. 	<ul style="list-style-type: none"> • Opracować system prawno- finansowy rekompensujący stały wzrost cen paliwa żeglugowego. • Aktywnie działać na forum KE, gdzie założenia takiego wsparcia są na etapie opracowania w Komisji.
<p>VI.2.4. Prowadzić działania na forum międzynarodowym wspierające polskich przetwórców w pozyskiwaniu z importu surowca rybnego do produkcji.</p>	

<ul style="list-style-type: none"> • W Polsce jest 303 zakładów przetwórczych, z tego ponad 80% korzysta z surowca do produkcji pochodzącego z importu. Do czasu wejścia Polski do UE głównym eksporterem surowca rybnego do Polski była Norwegia. W ramach umowy o wolnym handlu pomiędzy RP i krajami EFTA surowiec importowany do Polski nie był obłożony cłem. • Po wejściu Polski do UE znacznie pogorszyły się warunki importu surowca rybnego. • Niskie kwoty połowowe na Morzu Bałtyckim. • Ograniczony asortyment i przydatność technologiczna surowca bałtyckiego. • Brak przetwórstwa wstępnego. 	<ul style="list-style-type: none"> • Prowadzenie działań na forum międzynarodowym wspierających polskich przetwórców w pozyskiwaniu surowca rybnego do produkcji z importu. • Należy aktywnie wspierać na forum UE działania przetwórców w zakresie pozyskiwania taniego surowca dobrej jakości poprzez występowanie o kontyngenty bezcłowe oraz przeciwdziałanie wprowadzaniu środków ochronnych na import surowca rybnego z krajów EFTA.
<p>VI.2.5. Kontynuować proces organizacji rynku rybnego – zakończyć program budowy Lokalnych Centrów Pierwszej Sprzedaży Ryb (LCPSR) i przekazać te centra organizacjom producenckim.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Nieuporządkowana sytuacja własnościowa w części portów i przystani morskich. • Wciąż nie oddano do eksploatacji LCPSR. • Istnienie szeregu pośredników wiążących armatorów – rybaków i blokujących uruchomienie instytucji rynkowych, a także przechwytyjących znaczną część zysku należnego rybakowi. 	<ul style="list-style-type: none"> • Weryfikacja i uporządkowanie sytuacji własnościowej w portach i przystaniach. • Zakończenie budowy i rozpoczęcie eksploatacji Lokalnych Centrów Pierwszej Sprzedaży Ryb (LCPSR). • Przekazanie LCPSR w zarządzanie organizacjom producentów rybnych (PO). • Maksymalne zbliżenie armatora – rybaka do przetwórcy i ostatecznego odbiorcy. • Zmiana ustawy o organizacji rynku rybnego i pomocy w gospodarce rybnej.
<p>VI.2.6. Promować spożycie ryb i przetworów rybnych na rynku wewnętrznym i zewnętrznym.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Odbiegający od poziomu europejskiego i światowego poziomu spożycia ryb w Polsce (ok. 12 kg/osobę/rok). • Znaczna część społeczeństwa zagrożona chorobami krążenia. • Niska wartość dodana produktów rybołówstwa. • Wysokie koszty promocji produktów rybnych. • W przetwórstwie rybnym dominują małe i średnie przedsiębiorstwa, które często spłacają kredyty zaciągnięte na modernizację lub budowę zakładu i nie stać ich na ponoszenie kosztów związanych z promocją. • W FIFG i EFF nie wolno reklamować miejsca pochodzenia produktu i firmy. 	<ul style="list-style-type: none"> • Promocja spożycia ryb w społeczeństwie poprzez dostarczanie konsumentom szerokiej informacji o walorach produktów rybnych (media elektroniczne, prasa). • Organizowanie kampanii reklamowych, powołanie, wzorem państw UE, komórki w MGM odpowiedzialnej za promocję. • Współpraca ze szkołami – materiały edukacyjne, organizowanie degustacji i festynów rybnych, jak np. <i>Święto Ryby</i> w Słupsku. • Wspieranie targów i wystaw rybnych w Polsce – POLFISH w Gdańsku. • Współpraca z wielkimi sieciami handlowymi w zakresie promowania produktów rybnych. • Wspieranie z EFF udziału przedstawicieli przetwórstwa rybnego w zagranicznych targach i wystawach rybnych.
<p>VI.2.7. Zwiększyć zakres i skalę restytucji zasobów ryb dwuśrodowiskowych poprzez chów i zarybianie polskich obszarów morskich.</p>	

<ul style="list-style-type: none"> • Obecnie na zarybianie polskich obszarów morskich budżet państwa wydatkuje corocznie od 3 do 4 mln. złotych. • Podstawowe gatunki, którymi się zarybia, to troć wędrowna i łosoś. • Ponadto zarybia się małymi ilościami sandacza, węgorza, siei i szczupaka. • Zasoby węgorza w Polsce bardzo szybko maleją. Zarybianie tym gatunkiem jest bardzo kosztowne. • Zarybianie powoduje uzupełnianie zasobów, które są uzupełniane naturalnie w stopniu niewystarczającym. 	<ul style="list-style-type: none"> • Należy zwiększyć nakłady finansowe na zarybianie polskich obszarów morskich o około 2-3 mln złotych. • Większość dodatkowych środków finansowych należy przeznaczyć na restytucję zasobów węgorza, szczególnie w wodach obu Zalewów. • Czynić starania na forum UE, aby zarybianie węgorzem objąć współfinansowaniem z EFF w związku z unijnym programem odbudowy zasobów europejskiego węgorza.
<p>VI.2.8. Uprościć procedury pozyskiwania środków finansowych w ramach EFF (Program Operacyjny).</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Obecne procedury pozyskiwania funduszy strukturalnych, zdaniem nie tylko beneficjentów pomocy, ale nawet KE, są zbyt skomplikowane i nieprzychylnie dla odbiorcy pomocy. 	<ul style="list-style-type: none"> • W nowym okresie programowania należy na szczeblu krajowym i resortowym maksymalnie uprościć procedury pozyskiwania środków finansowych z funduszy strukturalnych, co zdecydowanie zwiększy stopień ich wykorzystania.
<p>VI.3. Polepszenie dialogu społecznego ze środowiskiem rybackim.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Sektor rybołówstwa morskiego i przetwórstwa ryb reprezentuje 12 organizacji społeczno-zawodowych. • Odmienne stanowiska komplikują uzgodnienia ze środowiskiem i opóźniają proces decyzyjny. Osłabiają głos sektora na forum międzynarodowym. 	<ul style="list-style-type: none"> • Utworzenie przy Ministrze GM Rady ds. rybołówstwa zreszającej przedstawicieli organizacji społeczno-zawodowych działających w tym sektorze gospodarki jako partnera rządu. • Konsultowanie ze środowiskiem rybackim projektów aktów prawnych opracowanych przez KE i stanowisk negocjacyjnych na posiedzenia Rady. • Włączanie przedstawicieli sektora w proces negocjacyjny na forum KE i Rady. • Likwidacja niepotrzebnych barier administracyjnych (przeгляд prawa).
<p>VI.4. Zreformować administrację rybacką oraz aktywnie współpracować z Unią Europejską.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Obecnie rybołówstwo oraz administracja rybacka w nienaturalny sposób znajdują się poza Ministerstwem Gospodarki Morskiej. • Terenowa administracja rybacka podzielona jest na trzy inspektoraty okręgowe. • Obserwowane zjawisko nieraportowanych połowów może przynieść za sobą dotkliwe kary finansowe ze strony Unii Europejskiej. • Kluczową rolę w dziedzinie reglamentacji rynku rybołówczego odgrywa Unia Europejska poprzez Wspólną Politykę Rybacką. 	<ul style="list-style-type: none"> • Utworzyć dział administracji rządowej: „Rybołówstwo” oraz przenieść jego zagadnienia i administrację rybacką do MGM (zmiana ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej). • Zreformować pracę inspektorów rybołówstwa, zapewnić ciągłą rotację inspektorów i całonocowy nadzór w większych portach rybackich. • Podnieść wynagrodzenie inspektorów. • Wyposażyć inspekcję rybołówstwa w statki kontrolujące. • Zacieśnić współpracę z Akademiami Morskimi, których szkolne statki mogą być używane do kontroli POM. • Utworzyć odrębny departament do współpracy z UE w zakresie rybołówstwa.
<p>VI.5.1. Aktywnie wspierać polskich armatorów na arenie międzynarodowej w uzyskaniu jak największych kwot połowowych i najkorzystniejszych warunków prowadzenia połowów.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Interesy rybołówstwa morskiego Wspólnoty reprezentowane są w tosunekach zewnętrznych (państwa trzecie, organizacje międzynarodowe) przez KE. 	<ul style="list-style-type: none"> • Udział przedstawicieli administracji rybackiej na posiedzeniach poszczególnych grup Rady i Komisji oraz na spotkaniach koordynujących

<ul style="list-style-type: none"> • Polska flota dalekomorska poławia na wodach objętych przez różne konwencje rybackich i na wodach państw trzecich, z którymi UE ma umowę. • Pojawiły się możliwości uzyskania dodatkowych kwot połowowych, m.in. na wodach państw afrykańskich i Ameryki Południowej. 	<p>podczas negocjacji zewnętrznych, na których wypracowuje się stanowisko Wspólnoty.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wspieranie na forum Komisji wymian kwot połowowych pomiędzy organizacjami producentów rybnych (np. Polski i Niemiec), co wpływa na podniesienie efektywności prowadzonej działalności połowowej.
<p>VI.5.2. Odzyskać potencjał połowowy dla polskich firm.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Z dniem akcesji Polski do Unii 3 statki rybackie „Dalmoru” S.A. z Gdyni były pod maltańską banderą, a armator był zobowiązany decyzją Izby Morskiej do powrotu pod polską banderę po określonym czasie. • Do chwili obecnej pod polską banderę powrócił 1 statek. • Pojawiły się nowe możliwości połowowe, szczególnie ryb pelagicznych na wodach państw trzecich i szansa powrotu na łowiska rosyjskie. Jednakże brak wystarczającego potencjału połowowego (ustalony dla każdego państwa w rejestrze statków unijnych) może uniemożliwić wykorzystanie tych możliwości. 	<ul style="list-style-type: none"> • Należy dążyć poprzez KE i bezpośredni kontakt z Malcią do odzyskania potencjału połowowego (moc silnika i tonaż) przypadającego na pozostałe 2 jednostki rybackie.

4.7. BADANIA NAUKOWE I ROZWÓJ

Ocena obecnego stanu	Środki zaradcze / Propozycje rozwoju
<p>VII.1.1. Opracować kompletny i spójny zestaw przepisów dotyczących bezpieczeństwa małych statków i łodzi.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • FAO i ILO podają, że w samym tylko sektorze rybackim ginie na morzu rocznie na świecie ok. 24 000 osób. Jest to wynik m.in.: <ul style="list-style-type: none"> – braku odpowiednich kryteriów bezpieczeństwa dla małych jednostek (w szczególności dotyczących stateczności dynamicznej na fali), – przesunięć ładunku, które na małych jednostkach powodują znaczące zmiany położenia środka masy, – dużej liczby typów, projektów i sposobów uprawiania żeglugi. • W Polsce w ostatnich latach powstaje dużo różnorodnych jednostek przybrzeżnych i śródlądowych do przewozu pasażerów w celach turystycznych. Przy braku odpowiednich przepisów, jednostki te dopuszczane są do eksploatacji indywidualnie, co powoduje zamęt i do pewnego stopnia zagrożenie życia pasażerów. 	<ul style="list-style-type: none"> • PRS stworzy międzynarodowe konsorcjum w ramach UE, którego zadaniem będzie opracowanie pełnego i spójnego zestawu przepisów dotyczących małych statków i łodzi. • PRS opracuje systemy komputerowe do symulacji ruchów małych statków i łodzi na fali nieregularnej, celem identyfikacji czynników mających wpływ na ich bezpieczeństwo. • Należy powołać zespół złożony ze specjalistów Urzędów Morskich i PRS dla uporządkowania spraw bezpieczeństwa statków i łodzi turystycznych.
<p>VII.1.2. Wykonać prace badawcze mające na celu identyfikację zagrożeń konstrukcji statku w ekstremalnych warunkach pogodowych.</p>	
<p>Tylko w latach 90. ub. wieku zatonięto na świecie 146 masowców wraz z 600 członkami załóg, głównie na skutek uszkodzenia konstrukcji w trudnych warunkach pogodowych. Niektóre wielkie katastrofy promów spowodowane były niewystarczającą wytrzymałością elementów konstrukcji, np. prom <i>Estonia</i> zatoniął na skutek zerwania przyłbicy dziobowej przez udarowe obciążenia powodowane falą. Identyfikacja zagrożeń konstrukcji statku w trudnych warunkach pogodowych może przyczynić się do budowy lepszych statków przez polskie stocznie.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Należy zbudować modele teoretyczne i na ich podstawie programy komputerowe do symulacji żeglugi statku w trudnych warunkach pogodowych, aby przy ich pomocy można było identyfikować elementy konstrukcji mające decydujące znaczenie dla bezpieczeństwa statków. • Należy rozwinąć oprogramowanie użytkowe (dla stoczni) do identyfikacji zagrożeń konstrukcji w trudnych warunkach pogodowych.
<p>VII.1.3. Opracować (z zastosowaniem metod probabilistycznych) standardy bezpieczeństwa konstrukcji masowców, celem prezentacji ich przez Rząd RP w IMO.</p>	
<p>Po serii katastrof masowców i zbiornikowców IMO zdecydowało się opracować standardy bezpieczeństwa ich konstrukcji (dotychczas było to w gestii instytucji klasyfikacyjnych). Rząd RP od początku włączył się w te prace i już przedstawił część odnośnych dokumentów. Udział Rządu RP w pracach IMO powinien być kontynuowany, gdyż podnosi to prestiż Polski jako członka międzynarodowej społeczności morskiej.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Należy przygotować modele probabilistyczne umożliwiające określenie prawdopodobieństwa uszkodzenia i zatonięcia masowców (PRS i PŻM mają duże doświadczenie w sprawach bezpieczeństwa tych statków) oraz wykonać odpowiednie badania. • Należy przygotować dokumenty na kolejne sesje IMO z propozycją standardów bezpieczeństwa dla masowców opartych na analizie ryzyka.

VII.1.4. Stworzyć systemy komputerowe wspomagające podejmowanie decyzji przez kapitana w zakresie stateczności i wytrzymałości ogólnej statku w eksploatacji.	
<ul style="list-style-type: none"> • Ostatnie katastrofy na morzu, szczególnie promów i masowców, pokazały, że kapitanowie nie do końca są świadomi zagrożeń występujących w czasie operacji za- i wyładunkowych oraz żeglugi w trudnych warunkach falowania przy różnych stanach załadowania. • Opracowanie, na podstawie teorii fizycznych, oprogramowania umożliwiającego symulację zachowania się statku pod względem stateczności i wytrzymałości ogólnej podczas za- i wyładunku oraz w warunkach dowolnego falowania, a także w dowolnych stanach awaryjnych, dałoby kapitanom możliwość treningu. Byłoby też narzędziem wspomagania przy podejmowaniu decyzji w rzeczywistych warunkach eksploatacji i awarii. • Oprogramowanie mogłoby być instalowane na statkach nowo budowanych i istniejących. 	<ul style="list-style-type: none"> • Należy opracować modele teoretyczne i odpowiednie oprogramowanie tak, aby mogło być instalowane na dowolnym statku.
VII.1.5. Przeprowadzić prace badawcze nad innowacyjnymi materiałami i technikami ich łączenia, poprawiającymi bezpieczeństwo i walory eksploatacyjne oraz efektywność technologiczną budowanych statków i innych konstrukcji i obiektów wykorzystywanych w gospodarce morskiej.	
VII.2.1. Ustalić scenariusze i skutki poważnych awarii i kolizji statków oraz wejść statków na mieliznę, zwłaszcza na Bałtyku i wodach śródlądowych. Opracować i wdrożyć sposób dokładnego raportowania o wypadkach.	
VII.2.2. Opracować modele mechanizmów awarii i wypadków statków oraz przewidzieć sposoby minimalizacji zanieczyszczeń środowiska naturalnego.	
<p>Nie prowadzi się obecnie tego typu badań i działań proaktywnych.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Modele mechanizmów awarii i kolizji, a także wejść statków na mieliznę umożliwiają symulację wypadków i prowadzenie działań zapobiegawczych celem minimalizacji zanieczyszczeń środowiska naturalnego. • Projektanci statków będą mogli uwzględnić mechanizmy awarii w projektowaniu statków, szczególnie w stanach awaryjnych.
VII.2.3 Opracować systemy i technologie zwalczania zanieczyszczeń wód i wybrzeża.	
<ul style="list-style-type: none"> • Bałtyk jest akwenem, poprzez który odbywa się transport ropy statkami. Istnieje pewne prawdopodobieństwo awarii czy kolizji i zanieczyszczenia wód i wybrzeża. • Obecnie brak jest odpowiednich strategii działań i środków do zwalczania zanieczyszczeń, np. dużych rozlewów olejowych. 	<ul style="list-style-type: none"> • Należy opracować odpowiednie strategie zwalczania zanieczyszczeń wód i wybrzeża, w ramach których należy wypracować odpowiednie metody i techniki zwalczania zanieczyszczeń. • Należy uwzględnić nowe technologie rozwijane w innych sektorach gospodarki. • Szczególny nacisk powinien być położony na rozwój wyposażenia jednostek pływających, który może być wykorzystany w trudnych warunkach pogodowych.

VII.2.4. Opracować sposoby redukcji falowania naturalnego i generowanego przez statek, jako niekorzystnego czynnika działającego na brzegi i konstrukcje morskie i brzegowe, szlaki wodne śródlądowe i ich infrastrukturę techniczną.	
<ul style="list-style-type: none"> • Obecnie zwiększa się liczba jednostek szybkich (high speed craft). Generują one fale o dużej energii, które niszczą brzegi i budowle hydrotechniczne torów wodnych. • Problem ten w bardzo poważnym stopniu dotyczy również akwenów śródlądowych oraz śródlądowych torów wodnych. 	<p>Należy:</p> <ul style="list-style-type: none"> • opracować modele teoretyczne umożliwiające symulację falowania naturalnego i generowanego przez statki oraz ich interferencje z brzegiem lub budowlą hydrotechniczną, • opracować bariery ochronne tłumiące falowanie, • opracować kształty jednostek pływających, które generują mniejsze falowanie, • poszukiwać nowych rozwiązań napędu w celu redukcji falowania.
VII.2.5. Opracować i doskonalić systemy ochrony ekologicznej akwatoriów morskich i śródlądowych związanych z budową, eksploatacją, remontem i kasacją statków.	
VII.2.6. Zlokalizować położenia materiałów niebezpiecznych i broni chemicznej, które zostały zatopione w Morzu Bałtyckim oraz na śródlądowych drogach wodnych w czasie i po II wojnie światowej.	
<ul style="list-style-type: none"> • W Morzu Bałtyckim po II wojnie światowej został zatopiony arsenał niemieckiej broni chemicznej. Prowadzący zatapianie nie zadbali o dokładne udokumentowanie miejsc, gdzie tego dokonywali. • Zatopiona w Morzu Bałtyckim broń chemiczna w niedalekiej przyszłości może stać się bombą ekologiczną. Postępująca korozja pojemników z bojowymi środkami trującymi oraz korpusów amunicji grozi przedostaniem się do środowiska olbrzymich ilości środków trujących. • Broń chemiczna była często wyławiana przez rybaków lub wyrzucana przez fale na brzeg morza. • Dodatkowym problemem jest także budowa Gazociągu Północnego, którego trasa może przebiegać przez miejsca składowania broni chemicznej z okresu II wojny światowej. 	<ul style="list-style-type: none"> • W oparciu o materiały historyczne, informacje od aktualnych użytkowników morza oraz działania poszukiwawczo-badawcze opracować mapę występujących zagrożeń bojowymi środkami chemicznymi i konwencjonalnymi. • Przy wykorzystaniu specjalistycznych jednostek MON zneutralizować miejsca i rodzaje ujawnionych zagrożeń. • Do powyższych działań włączyć współpracę międzynarodową.
VII.2.7. Opracować sposoby poprawy stanu środowiska morskiego, m.in. poprzez wspieranie budowy oczyszczalni ścieków w miastach położonych nad brzegiem morza, a także w głębi lądu.	
VII.3.1. Opracować strategię inspekcji ładunków i techniki automatycznego śledzenia transportowanych towarów.	
Rośnie zagrożenie związane z atakami terrorystycznymi.	<ul style="list-style-type: none"> • Należy rozwijać system monitorowania i zbierania danych na temat ładunków przewożonych drogą morską. • Należy opracować strategię inspekcji ładunków i automatycznego ich śledzenia.
VII.3.2. Opracować strategię inspekcji statków oraz monitorowania i ochrony transportu.	

<p>Rozwój transportu morskiego oraz wzrost zagrożeń terrorystycznych nakazuje zwiększenie troski o bezpieczny przewóz towarów istotnych dla życia ludzkiego i środowiska naturalnego (materiały energetyczne, toksyczne, wybuchowe). Transport morski stanowi również dogodny środek wykorzystywany do proliferacji broni i technologii masowego rażenia. Zmusza to odpowiednie służby do sprawdzania legalności ładunku i form jego przewożenia</p>	<p>Należy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – skoordynować stosowane przez administrację morską i służby graniczne procedury kontroli statków i przewożonych ładunków, – zapewnić bieżącą wymianę pomiędzy instytucjami krajowymi i ich zagranicznymi odpowiednikami informacji dotyczących niebezpiecznych ładunków i występujących zagrożeń, – rozwijać współpracę międzynarodową w zakresie wymiany doświadczeń dotyczących technik i sprzętu wykorzystywanego do monitorowania, zabezpieczenia oraz kontroli statków i towarów, a także metod działania sprawców przestępstw.
<p>VII.3.3. Opracować modele symulujące przemieszczanie ładunku w łańcuchach transportu morskiego, wodnego śródlądowego i multimodalnego oraz zidentyfikować ich krytyczne ogniwa.</p>	
<p>Brak takich modeli.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Należy rozwijać symulacyjne modele w celu dokonania identyfikacji miejsc szczególnie narażonych w łańcuchu transportu morskiego na ataki terrorystyczne: obiekty strategiczne, skupiska ludności. • Przeprowadzić w oparciu o powyższe modele analizy w celu identyfikacji węzłów krytycznych sieci transportu morskiego. • Zastosować odpowiednie środki zaradcze <u>w celu ograniczenia</u> możliwości wystąpienia zagrożenia oraz minimalizacji skutków ewentualnego ataku terrorystycznego.
<p>VII.3.4. Zapewnić skuteczną kontrolę osób korzystających z transportu morskiego i ich bagażu.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Osoby zaangażowane w działalność terrorystyczną wykorzystują komunikację morską do transgranicznego przemieszczania się, a także przewożenia urządzeń i materiałów, którymi posługują się w przestępczych procedurach. Środki transportu morskiego, obiekty portowe, przewożone osoby i ładunki mogą stanowić również cel ataku terrorystycznego. 	<p>Należy zsynchronizować działania służb dokonujących kontroli osób, ich dokumentów i bagażów (wejście i przebywanie w obiekcie portowym i na statku), powierzając Straży Granicznej rolę weryfikatora rodzaju i zakresu stwierdzonego zagrożenia.</p>
<p>VII.3.5 Opracować:</p> <ul style="list-style-type: none"> • procedury reagowania na sytuacje kryzysowe (ataki terrorystyczne) na statkach, w portach, infrastrukturze śródlądowych szlaków transportowych (śluzy, zapory) i strategię wspierania decyzji, • systemy monitorowania zadań w sytuacjach kryzysowych, • kompetencje poszczególnych instytucji realizujących zadania w ramach Zespołu Ochrony Portu, • kompetencje poszczególnych instytucji realizujących zadania w ramach Zespołu Kryzysowego. 	
<ul style="list-style-type: none"> • Najlepsze strategie zapobiegania atakom terrorystycznym mogą jedynie minimalizować ryzyko, jednak nie są w stanie go wykluczyć. • Statki i instalacje portowe, takie jak: statki pasażerskie, terminale paliwowe i gazowe, zbiornikowce i gazowce mogą zostać wykorzystane przez terrorystów, jeżeli nie podejmie się odpowiednich działań w celu zapobieżenia atakom. Szczególne zagrożenie dotyczy osób i przewożonych ładunków. 	<ul style="list-style-type: none"> • Opracować procedury reagowania na sytuacje kryzysowe występujące w operacjach morskich. • Wprowadzić zintegrowane systemy przetwarzania danych, pozwalające na monitorowanie zdarzeń, a także wspomaganie podejmowania decyzji w sytuacjach kryzysowych w oparciu o przeprowadzoną analizę ryzyka

VII.3.6. Utworzyć jednolity system postępowania w sytuacjach kryzysowych, w ramach którego zostaną utworzone:	
<ul style="list-style-type: none"> • punkt odbioru alertu, • centralny punkt kontaktowy, • regionalne punkty kontaktowe. 	
W działaniach antyterrorystycznych najistotniejszy jest czas reakcji, podejmowanych interwencji i ich skuteczność.	Należy określić usytuowanie, organizację, zadania i relacje omawianych punktów z innymi służbami biorącymi udział w zwalczaniu terroryzmu w Polsce i za granicą
VII.3.6. Określić:	
<ul style="list-style-type: none"> • organizację ochrony, działania zapobiegawcze oraz działania w przypadkach wystąpienia sytuacji kryzysowej, • zakres obowiązków i zasady współpracy w zakresie ochrony żeglugi i portów morskich organów administracji publicznej, służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo publiczne, armatorów, zarządzających obiektami portowymi oraz innych organów i służb. 	
Brak stosownych aktów prawnych regulujących międzyresortową współpracę w tym zakresie.	Należy opracować projekt ustawy o ochronie żeglugi i portów morskich.
VII.3.7 Opracować zintegrowane systemy przetwarzania danych w systemie ochrony przed atakami terrorystycznymi.	
Przepływ informacji, dostęp do informacji i ich analiza warunkują trafność podejmowanych decyzji.	Należy stworzyć ponadresortowy, ogólnokrajowy system przetwarzania informacji.
VII.4.1. Opracować na podstawie teorii fizycznych i metod probabilistycznych metody projektowania statków z uwzględnieniem okresu ich eksploatacji, rejonu żeglugi, falowania morskiego, scenariuszy awarii oraz nowych generacji materiałów i standardów konstrukcyjnych oraz wytrzymałościowych.	
<ul style="list-style-type: none"> • IMO zaproponowało nowe, oparte na metodach probabilistycznych podejście w opracowaniu standardów bezpieczeństwa, w związku z tym w najbliższej przyszłości zostaną rozwinięte metody probabilistycznego projektowania statków. • Polskie stocznie, aby być konkurencyjne, powinny być przygotowane do wdrożenia nowych metod projektowania. • Konkurencyjność polskich stoczni można osiągnąć, podejmując zadania związane z projektowaniem procesu eksploatacji oraz opracowaniem procedur sterowania nim na etapie projektowania statku. 	<ul style="list-style-type: none"> • PRS ma doświadczenie i dorobek w zakresie probabilistycznego rozwoju standardów, tym samym metod projektowania konstrukcji masowców (zbadane i określone są scenariusze uszkodzeń). • PRS jest w stanie, we współpracy ze stoczniami i armatorami, zidentyfikować scenariusze uszkodzeń dla różnych typów statków i opracować dla nich metody probabilistycznego projektowania konstrukcji. • Uczelnie i instytuty naukowe powinny podjąć wysiłek opracowania metod probabilistycznego projektowania napędu i wyposażenia okrętowego, z uwzględnieniem opracowanego wcześniej modelu procesu ich eksploatacji i kryteriów sterowania tym procesem.
VII.4.2. Opracować efektywne, niezawodne i bezpieczne systemy napędowe i manewrowe statków morskich i śródlądowych.	
Istnieją metody projektowania efektywnych, niezawodnych i bezpiecznych systemów napędowych i manewrowych statków, które powinny i mogą być udoskonalone.	Uczelnie i instytuty naukowe przy współpracy z PRS i stoczniami powinny opracować racjonalne metody projektowania systemów napędowych i manewrowych statków o założonej niezawodności, efektywności i bezpieczeństwie funkcjonowania.
VII.4.3. Podjąć prace badawcze nad możliwością zastosowania ogniw paliwowych do napędu statku z uwzględnieniem ich trwałości oraz napędów alternatywnych.	

VII.4.4. Rozwinąć technologie i rozwiązania techniczne minimalizujące hałas, emisje i zrzuty zanieczyszczeń towarzyszące operacjom morskim i portowym.	
VII.4.5. Pogłębić wiedzę o naturze drgań na statkach, z uwzględnieniem stosowania nowych materiałów, rozwiązań konstrukcyjnych i napędów.	
VII.4.6. Opracować procedury i systemy przeładunku i cumowania statków.	
VII.4.7. Opracować koncepcję dalszego doskonalenia systemu pchania w żegludze śródlądowej.	
<ul style="list-style-type: none"> • Opracowywane projekty floty śródlądowej, które realizowane były w polskich stoczniach rzecznych w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych ubiegłego wieku, sprawiły, że statki eksploatowane przez polskich armatorów były wówczas jednymi z najnowocześniejszych w Europie. • Obok Francji, Polska była pionierem wprowadzania systemu pchania w Europie. • Zahamowanie rozwoju floty śródlądowej nastąpiło w latach osiemdziesiątych ubiegłego wieku, wskutek znacznego ograniczenia nakładów inwestycyjnych na tabor pływający, co spowodowało powstrzymanie prac nad dalszymi zmianami jakościowymi w technice przewozów wodnych śródlądowych. 	<ul style="list-style-type: none"> • Objęcie pracami badawczymi systemów pchań, celem ich udoskonalenia. • Rozwój modułowego systemu wymiarowania barek i pchaczy oraz tworzenie warunków do zastosowania różnych form zestawów pchanych, w zależności od istniejących parametrów eksploatacyjnych dróg wodnych.
VII.4.8. Kontynuować prace badawcze nad projektowaniem statków śródlądowych przystosowanych do eksploatacji na wodach płytkich.	
<ul style="list-style-type: none"> • Możliwość postępu w zakresie wdrażania nowoczesnych środków transportu wodnego i technologii przewozowych uzależniona jest w dużym stopniu od warunków aktualnych oraz zakresu modernizacji szlaków żeglugowych i zlokalizowanych nad nimi portów. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nowa generacja statków śródlądowych powinna być dostosowana do warunków nawigacyjnych na polskich śródlądowych drogach wodnych, które sukcesywnie powinny być modernizowane.
VII.4.9. Opracować projekty nowej generacji statków śródlądowych, przystosowanych do przewozu różnych rodzajów ładunków.	
<ul style="list-style-type: none"> • W Polsce brak specjalistycznego taboru wodnego śródlądowego, przystosowanego do przewozu ładunków innych niż tzw. suche masowe. 	<ul style="list-style-type: none"> • Podjęcie prac nad wzorcami projektowymi statków nowej generacji o różnym przeznaczeniu, tj. do transportu kontenerów, ładunków płynnych i gazowych, w systemie ro-ro itp.
VII.5.1. Kontynuować badania naukowe ukierunkowane na rozpoznanie i ocenę ogólnych prawidłowości przebiegu procesów i zjawisk zachodzących w środowisku morskim, umożliwiającących ocenę stanu tego środowiska.	

<ul style="list-style-type: none"> • Rozwój morskiego przemysłu wydobywczego uwarunkowany jest z jednej strony prowadzeniem badań naukowych o charakterze użytecznym, ukierunkowanych na rozpoznanie i ocenę ogólnych prawidłowości przebiegu procesów i zjawisk zachodzących w środowisku morskim, umożliwiających ocenę jakości i stanu tego środowiska, zaś z drugiej – racjonalnym wykorzystaniem istniejącego potencjału naukowo-technicznego dla efektywnego zagospodarowania jego walorów, dóbr i zasobów zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju cywilizacyjnego, ujętymi w polityce ekologicznej państwa, przyjętej przez Radę Ministrów RP 13 czerwca 2000 r. • Cele badań środowiska morskiego określone zostały ostatnio między innymi przez Komitet Badań Morza PAN w opracowanym w roku 1999 dokumencie pt. „Narodowy program badań Morza do roku 2010” oraz w przygotowanym z inspiracji Wydziału VII PAN opracowaniu (J. Dera i in.) pt. „Wkład Polski w badania mórz i oceanów” (2004). 	Zgodnie z zadaniem.
<p>VII.5.2. Kontynuować badania naukowe związane z ustaleniem zasobów naturalnych występujących na polskim obszarze morskim, a w szczególności kopalin energetycznych obejmujących złoża ropy naftowej i gazo-kondensatów, kruszywa naturalnego i piasków, bursztynu, wód podziemnych oraz odnawialnych źródeł energii.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Uwzględniając stan rozpoznania zasobów naturalnych występujących na polskim obszarze morskim, za priorytetowe do wydobywania uznano kopaliny energetyczne obejmujące złoża ropy naftowej i gazo-kondensatów, kruszywo naturalne i piasek, bursztyn oraz wody podziemne. Istotną sprawą jest również zbadanie zasobów energii z odnawialnych źródeł (siła wiatru). 	Zgodnie z zadaniem.
<p>VII.5.3. Kontynuować badania naukowe związane z ustaleniem zasobów naturalnych (polimetaliczne конкреcje) występujących na działce Wspólnej Organizacji Interoceanmetal na Pacyfiku.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • W związku z ratyfikacją przez Polskę Konwencji Prawa Morza ONZ oraz stosownie do międzynarodowego Porozumienia o utworzeniu Wspólnej Organizacji Interoceanmetal, Polska, jako członek tej organizacji, posiada między innymi wyłączne prawo do prowadzenia badań zasobów naturalnych na działce IOM. 	Zgodnie z zadaniem.
<p>VII.5.4. Prowadzić badania naukowe umożliwiające zaprojektowanie jednostek oceanotechnicznych i systemów do eksploatacji kopalin morskich.</p>	

<ul style="list-style-type: none"> • Polski przemysł okrętowy jak i instytucje badawcze pracujące na rzecz tego przemysłu już bardzo wcześniej były zaangażowane w projektowanie i budowę jednostek oceanotechnicznych. • Oprócz statków badawczych, budowane były holowniki zaopatrzeniowe do obsługi platform wiertniczych oraz głębokowodne kompleksy nurkowe. • Projektowane były także statki i platformy wiertnicze. Statki wydobywcze itp. jednostki oceanotechniczne, w tym jednostki do eksploatacji kopalń morskich są złożone technicznie, posiadają wiele skomplikowanych systemów i najczęściej są projektowane do ściśle określonych zadań i warunków geologiczno-górnictwa. 	<ul style="list-style-type: none"> • Dotychczasowe osiągnięcia i zebrane doświadczenia stoczni polskich oraz instytutów badawczych, a także obu Politechnik: Szczecińskiej i Gdańskiej stwarzają duże potencjalne możliwości efektywnego wykorzystania potencjału naukowo-technicznego i oferowania możliwości realizacji przez polski przemysł okrętowy jednostek oceanotechnicznych i systemów nowej generacji.
<p>VII.6.1. Zaktualizować koncepcję modernizacji drogi wodnej Wisły.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Rzeka Wisła została sklasyfikowana w większości jako droga wodna klasy Ib, czyli prawie najniższej. • Ze względu na fragmentaryczną zabudowę, najlepsze parametry eksploatacyjne ma na skanalizowanym górnym odcinku, od ujścia rzeki Przemszy do stopnia wodnego Przewóz oraz w dolnym odcinku – od Płocka do stopnia wodnego Włocławek i w dół od Tczewa do ujścia do Zatoki Gdańskiej. Na pozostałych odcinkach rzeka Wisła jest praktycznie niedrożna dla żeglugi towarowej. 	<ul style="list-style-type: none"> • W oparciu o współczesną wiedzę techniczną i eksploatacyjną opracować należy koncepcję użegłownienia rzeki Wisły, której układ geograficzny (podobnie jak Odry) pokrywa się z ogólnokrajowymi kierunkami największych potoków masy ładunkowej.
<p>VII.6.2. Zaktualizować koncepcję modernizacji drogi wodnej Wisła-Odra.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Droga wodna Wisła-Odra ma parametry klasy Ib i II. • Stanowi jedyne żeglowne połączenie dwóch największych wododziałów w Polsce. • Do najistotniejszych ograniczeń nawigacyjnych na odcinkach swobodnie płynących należą głębokości tranzytowe, natomiast o czasie i możliwościach przejścia skanalizowanymi odcinkami dróg wodnych decyduje czas śluzowania na 22 śluzach komorowych o wymiarach 9,6 x 57,0 m. 	<ul style="list-style-type: none"> • Opracować koncepcję modernizacji drogi wodnej Wisła-Odra, stanowiącej element drogi wodnej Wschód-Zachód oraz integrującej polską sieć śródlądowych dróg wodnych.
<p>VII.6.3. Zaktualizować koncepcję połączenia wodnego śródlądowego Wschód-Zachód.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Centralne usytuowanie Polski w Europie stwarza dogodne warunki, aby na jej terytorium krzyżowały się główne szlaki transportowe kontynentu, w tym także śródlądowe drogi wodne. • Obecny stan techniczny oraz parametry eksploatacyjne śródlądowych dróg wodnych w Polsce powodują, że nie integrują one europejskiej sieci dróg wodnych, lecz stanowią dla tej sieci „wąskie gardło”. 	<ul style="list-style-type: none"> • Opracowanie kilkuwariantowej koncepcji śródlądowej drogi wodnej Wschód-Zachód przebiegającej przez terytorium Polski.
<p>VII.6.4. Zaktualizować koncepcję połączenia wodnego śródlądowego Odra – Dunaj.</p>	

<ul style="list-style-type: none"> • Z rzeką Odrą wiąże się planowana od wieków budowa kanału Odra-Dunaj, który miałby integrować naszą sieć dróg wodnych z siecią dunajską, a poprzez kanał Ren-Men-Dunaj z pozostałymi drogami wodnymi Europy. 	<ul style="list-style-type: none"> • Opracowanie zaktualizowanej koncepcji połączenia wodnego śródlądowego Odra-Dunaj, które mogłoby jednocześnie służyć do przerzutu wody z zasobnego Dunaju od Odry.
<p>VII.7.1. Uzyskać zaopiniowanie strategii rozwoju gospodarki morskiej do roku 2015 przez ośrodki naukowe.</p>	
<p>Rozwój badań naukowych prowadzonych w akademiach, politechnikach i instytutach, przy właściwym ich tematycznym ukierunkowaniu, może przyczynić się do poprawy stanu gospodarki morskiej RP. Zamiany – Pani Prof. Christowa</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Należy prowadzić badania nad strategią rozwoju gospodarki morskiej z uwzględnieniem zaleceń Unii Europejskiej, nad opracowaniem i wdrażaniem nowoczesnych metod projektowania konstrukcji statków, ich eksploatacji i remontów. • Wspierać badania naukowe w zakresie problematyki morskiej, w tym czasopisma naukowe z tej dziedziny.
<p>VII.7.2. Organizować cykliczne konferencje naukowe nt. poszczególnych obszarów gospodarki morskiej.</p>	

4.8. EDUKACJA I ZASOBY LUDZKIE

Ocena obecnego stanu	Środki zaradcze / Propozycje rozwoju
<p>VIII.1.1. Popularyzować w społeczeństwie wiedzę o możliwościach zawodowej realizacji w gospodarce morskiej absolwentów wyższych uczelni technicznych i morskich oraz kierunków prawnych i ekonomicznych.</p>	
<p>W Polsce są trzy morskie uczelnie wyższe: Akademia Morska w Gdyni, Akademia Morska w Szczecinie, Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni. Kształcą się w nich wysoko kwalifikowanych oficerów nawigatorów, mechaników i elektryków-automatyków. W Akademii Morskiej w Szczecinie uwzględnia się ukierunkowanie na eksploatację statków rybackich floty dalekomorskiej i bałtyckiej.</p> <p>Nie ma większych problemów z naborem studentów, zapewnieniem praktyk oraz z późniejszym zatrudnieniem absolwentów.</p> <p>Prawo o szkolnictwie wyższym uwzględnia specyfikę akademii morskich jedynie w niektórych zapisach, w tym ewentualną podległość właściwym ministrom.</p> <p>W akademiach kształcą się również studenci na specjalnościach „lądowych”, których programy jednoznacznie związane są z potrzebami gospodarki morskiej.</p> <p>Specjalistów dla potrzeb gospodarki morskiej kształcą również politechniki, w szczególności Politechnika Gdańska i Politechnika Szczecińska. Na Politechnice Gdańskiej kierunki związane z gospodarką morską to przede wszystkim: budowa okrętów i obiektów oceanotechnicznych; maszyny, siłownie i urządzenia okrętów i obiektów oceanotechnicznych oraz metody numeryczne w mechanice i projektowaniu.</p> <p>Politechnika Szczecińska na Wydziale Techniki Morskiej kształci w specjalnościach oceanotechnika i transport.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Budowanie świadomości morskiej społeczeństwa. • Promocja zawodów i kształcenia morskiego. • Spowodowanie, aby na etapie tworzenia aktów normatywnych, w szczególności Prawa o szkolnictwie wyższym, uwzględniona była polityka morską państwa, • Tworzenie warunków do jak najszerszego wykorzystywania potencjału uczelni w zakresie kształcenia i badań, ze szczególnym uwzględnieniem przemysłu stoczniowego i portowego.
<p>VIII.1.2. Dążyć do uściślenia współpracy pomiędzy uczelniami a przemysłem.</p>	

VIII.1.3. Dokonać przeglądu działalności wyższych uczelni pod kątem:

- kierunków oraz programów kształcenia, dla ustalenia, które z nich i w jakim zakresie kształcą na potrzeby gospodarki morskiej i dopasowania ich programów do prognoz rozwojowych i potrzeb gospodarki morskiej,
- zapewnienia ciągłego rozwoju odpowiedniej kadry dydaktycznej i naukowej,
- możliwości wykorzystania dla potrzeb gospodarki morskiej wyników prac naukowo-badawczych prowadzonych przez uczelnie,
- przygotowania absolwentów do pracy w gospodarce morskiej,
- dofinansowania uczelni prowadzących kierunki preferowane przez gospodarkę morską,
- uruchomienia, dofinansowywanego przez UE, kształcenia na potrzeby gospodarki morskiej studentów zagranicznych i polskich w języku obcym.

Wyższe uczelnie morskie nie są dostatecznie finansowane. Brak możliwości występowania o fundusze unijne zarówno na cele naukowe jak i inwestycyjne oraz remontowe z powodu braku finansowego udziału własnego, którego uczelnie nie są w stanie wygospodarować w ramach przyznawanej corocznie dotacji. Intensyfikacja badań naukowych jest możliwa poprzez szerokie wykorzystywanie programów badawczych finansowanych przez Unię Europejską. Obecnie brak dostatecznej korelacji między wynikami uzyskiwanymi w badaniach a potrzebami gospodarki morskiej. Potencjał naukowy akademii, politechnik i instytutów jest niedostatecznie wykorzystywany do opracowywania i wdrażania nowoczesnych metod projektowania, technologii produkcji, zarządzania i logistyki dla potrzeb polskich stoczni produkcyjnych i remontowych oraz przedsiębiorstw kooperujących. W Polsce wybudowano kilka statków do celów badawczych, są one niedofinansowane, wykorzystywane w sposób nieefektywny, nieplanowy. Zbyt mało jest zajęć z zakresu dziejów polskiej gospodarki morskiej oraz potrzeby ochrony dziedzictwa morskiego. Historia techniki pomijana jest na studiach technicznych i humanistycznych (na uniwersyteckich kierunkach historycznych). Wyjątek stanowi Politechnika Wrocławska, w której prowadzony jest wykład z zakresu historii techniki.

- Zagwarantowanie w budżecie odpowiednich środków na działalność wyższego szkolnictwa morskiego.
- Stworzenie dodatkowego funduszu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej na finansowanie udziału własnego uczelni przy występowaniu o unijne środki na:
 - a badania i projekty badawcze,
 - b inwestycje i remonty infrastruktury uczelnianej.
- Intensyfikowanie pozyskiwania funduszy na potrzeby badawcze ze środków Unii Europejskiej.
- Uwzględnienie w polityce morskiej potrzeby istnienia statków badawczych oraz przeanalizowanie możliwości ich efektywnego wykorzystania i właściwego finansowania.
- Uzupełnić programy z zakresu historii cywilizacji technicznej, w tym celu przygotować kadry dydaktyczne oraz opracować odpowiednie podręczniki.

VIII.1.4. Przeprowadzić analizę zakresów działania oraz wykorzystania posiadanego majątku przez instytuty morskie i dostosować zakresy ich działania do potrzeb gospodarki morskiej oraz, w razie konieczności, przeprowadzić ich restrukturyzację i dofinansowanie kierunkowe.

Potencjał instytutów naukowych działających na rzecz gospodarki morskiej i finansowanych z budżetu jest niedostatecznie wykorzystany.

- Wskazanie w polityce morskiej państwa celów istnienia specjalistycznych instytutów badawczych dla określenia właściwych obszarów ich działalności naukowej.
- Uznanie instytutów badawczych jako instytucji resortowych.
- Restrukturyzacja instytutów nieefektywnych.

VIII.1.5. Doprowadzić do tego, aby odpowiednie polskie uczelnie stały się centrum kształcenia marynarzy i inżynierów budownictwa okrętowego dla UE, przy współfinansowaniu z jej strony.

<p>Polska ma bogate tradycje w kształceniu kadr dla gospodarki morskiej. Polskie szkolnictwo morskie przygotowuje wysoko wykwalifikowanych pracowników, dostosowując programy nauczania do zmieniających się międzynarodowych potrzeb oraz przepisów i wymogów w zakresie szkolenia kadr morskich.</p> <p>Polska posiada dobry system edukacji morskiej na poziomie wyższym, młodzież zainteresowana jest zawodami morskimi. Polskie szkolnictwo morskie jest w stanie świadczyć usługi edukacyjne na potrzeby gospodarki morskiej krajów Unii Europejskiej.</p> <p>Jednym z największych problemów w krajach Unii Europejskiej jest starzenie się grupy zawodowej marynarzy, co w ciągu 20 lat może doprowadzić do niedoboru pracowników w tym sektorze, dlatego należy podjąć działania promujące zawód marynarza.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Największy wpływ na zwiększenie liczby zatrudnionych oficerów z państw członkowskich mają armatorzy. Niezbędne jest rozwinięcie współpracy armatorów z UE z uczelniami i stworzenie mechanizmu zachęt.
<p>VIII.1.6. Doprowadzić do zmian w ustawie „Prawo o szkolnictwie wyższym” celem umożliwienia powoływania międzywydziałowych (międzyuczelnianych) Rad Naukowych w zakresie specjalności związanych z gospodarką morską. Doprowadzić do zwiększenia udziału kadry akademickiej z dyplomami morskimi i śródlądowymi w ciałach kolegialnych.</p>	
<p>Obecne zapisy w ustawie „Prawo o szkolnictwie wyższym” pozwalają na zatrudnianie osób z najwyższymi dyplomami morskimi i doktoratem na stanowisku profesora nadzwyczajnego, nie gwarantując jednak odpowiedniej reprezentacji w ciałach kolegialnych, co nie pozwala na wpływ tej grupy na formowanie programów studiów. Konwencja STCW wymaga, aby praktycy z dyplomami sprawowali taki nadzór dla specjalności morskich.</p> <p>Występują formalne trudności z realizowaniem procedur kwalifikacyjnych prac doktorskich i habilitacyjnych oraz nadawaniem tytułu profesorskiego.</p>	<p>Zwiększyć udział kadry akademickiej z morskimi dyplomami w ciałach kolegialnych.</p>
<p>VIII.2.1. Popularyzować w społeczeństwie wiedzę o możliwościach zawodowej realizacji w gospodarce morskiej absolwentów morskich i śródlądowych zawodowych szkół średnich i policealnych.</p>	

<p>W kraju mamy następujące średnie szkoły morskie: Zespół Szkół Morskich w Gdańsku, Zespół Szkół Morskich w Darłowie, Zespół Szkół Morskich w Świnoujściu, Zespół Szkół Morskich w Kołobrzegu, Zespół Szkół Żeglugi Śródlądowej w Nakle nad Notecią, Zespół Szkół w Kędzierzynie-Koźlu, Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu.</p> <p>Istniejące szkoły średnie i policealne mają duże doświadczenie w szkoleniu w zawodzie technik nawigator morski i technik mechanik okrętowy.</p> <p>Istniejąca baza szkoleniowa oraz zaplecze hotelarskie (internaty i stołówki) pozwala na naukę uczniów z całej Polski.</p> <p>Rozwój średniego szkolnictwa morskiego może zagwarantować wykwalifikowane kadry dla żeglugi. Absolwenci szkół mogą stanowić naturalne źródło napływu studentów do akademii i politechnik.</p> <p>W Polsce istnieją trzy morskie szkoły policealne: Policealna Szkoła Morska przy Studium Doskonalenia Kadr AM w Gdyni, Policealna Szkoła Morska przy AM w Szczecinie, Szkoła Morska w Gdyni.</p> <p>Istniejące szkoły przygotowują kadry na niższe stanowiska oficerskie na statkach handlowych.</p> <p>Obecne uregulowania prawne utrudniają zdobycie przez szkoły prywatne uprawnień szkół publicznych.</p> <p>Nieudana reforma systemu oświaty spowodowała znaczny zanik szkolnictwa w podstawowych robotniczych zawodach okrętowych. Podaż absolwentów jest mniejsza niż rosnące zapotrzebowanie. To samo dotyczy techników okrętowych.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Wykorzystywać przy promowaniu średniego szkolnictwa morskiego tradycje morskie oraz precyzyjnie określić ścieżki awansu zawodowego absolwentów. • Znowelizować istniejące akty prawne, m in. Rozporządzenie o kwalifikacjach, aby umożliwiły niezakłócone funkcjonowanie szkół. • Odtworzyć szkolnictwo w zawodach okrętowych oraz w zawodzie technik budownictwa okrętowego. • Prowadzić systematyczne badanie i prognozowanie rynku potrzeb krajowych w zawodach związanych z gospodarką morską. • Uruchomić instytucjonalne dochodowe mechanizmy eksportu i importu kadry poprzez Ministerstwa Edukacji i Ministerstwa Pracy.
<p>VIII.2.2. Skoordynować nadzór nad morskim szkolnictwem średnim i policealnym sprawowany przez MGM i samorządy.</p>	
<p>Średnie szkoły morskie podlegają samorządom lokalnym, które nie są zainteresowane przyznawaniem środków finansowych na rozwój tych szkół i realizację praktyk na statkach szkolnych; wynika to m.in. z braku wiedzy na temat możliwości zatrudnienia absolwentów szkół morskich na swoim terenie.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Szkoły powinny wrócić pod nadzór ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej. Przejście pod jego nadzór pozwoli realizować politykę morską państwa w zakresie szkolnictwa średniego, gwarantując właściwe środki na utrzymanie i rozwój istniejącej bazy. • Akademie i politechniki powinny sprawować opiekę merytoryczną nad średnim szkolnictwem morskim i w miarę potrzeb udostępniać na uzgodnionych zasadach własną bazę dydaktyczną, w tym statki szkolne.
<p>VIII.3.1. Zwiększyć liczebność grupy zawodowej marynarzy.</p>	
<p>Liczebność grupy zawodowej marynarzy wzrosła z ok. 20 tys. w okresie największego rozwoju polskiej floty handlowej (1989 rok) do 35 tys. w roku 2004 (przy niemal całkowitym zaniku floty pod polską banderą). Grupa ta stała się najliczniejszą w Polsce grupą zawodową związaną z gospodarką morską.</p> <p>Kadry marynarskie krajów zachodnioeuropejskich starzeją się. W ciągu najbliższych 5-10 lat trzeba będzie wymenić je na nowe, młodsze, tymczasem od wielu lat zauważalny jest spadek liczby szkolonych w Unii</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Należy podtrzymywać i rozwijać ten pozytywny trend, przy wsparciu państwa dla szkolnictwa morskiego i samych marynarzy. • Należy tworzyć warunki finansowe dające szansę utrzymania naboru do akademii morskich co najmniej na dotychczasowym poziomie.

<p>oficerów. Cały morski sektor unijnej gospodarki (administracja morska, szkolnictwo, stocznie, porty, rybołówstwo i powiązane z nimi) zatrudnia ok. 2,5 mln ludzi. Znaczna ich część to ludzie z morskim doświadczeniem. Rośnie zapotrzebowanie na mających doświadczenie morskie pracowników z Polski do pracy na lądzie w sektorze morskim krajów unijnych. Rośnie wielkość floty światowej (rynek pozaunijny). Rosną zamówienia na nowe statki: do roku 2008 ma spłynąć na wodę 680 nowych statków. Wskazuje to na dobre perspektywy zatrudnienia w przyszłości wysoko wyszkolonych polskich oficerów na statkach spoza Unii, dobre są zatem prognozy dla polskiego szkolnictwa morskiego.</p>	
<p>VIII.3.2. Stworzyć warunki oraz szkolić wykwalifikowane kadry robotnicze dla gospodarki morskiej, w tym odtworzyć szkolnictwo zawodowe dla przemysłu okrętowego i portów morskich.</p>	
<p>Zgodnie z opisanym stanem szkolnictwa wyższego i średniego, wielkość wykwalifikowanej kadry zawodowej na „lądowe” potrzeby gospodarki morskiej wydaje się być wystarczająca. Problemem jest odpływ tej kadry do pracy w innych sektorach gospodarki narodowej oraz coraz częściej za granicę. Z tych powodów oraz z uwagi na zanik szkolnictwa zawodowego obecnie odczuwa się wyraźny brak fachowców na kwalifikowane stanowiska robotnicze. W polskich stoczniach występuje niekorzystna struktura wieku i poziomu wykształcenia; następuje emigracja zarobkowa pracowników związanych z branżą stoczniową. Specjaliści z branży stoczniowej pracują dla tzw. dzikiej konkurencji.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Tworzenie warunków zmierzających do likwidacji bezrobocia w sektorach „lądowych” gospodarki morskiej oraz tworzenie korzystnych warunków zatrudnienia, aby zatrzymać odpływ kwalifikowanej kadry. • Tworzenie warunków do szkolenia wykwalifikowanych kadr robotniczych na potrzeby gospodarki morskiej. • W ramach funduszy UE, uruchomienie programów szkolenia kadr dla przemysłu stoczniowego w kraju (termin: koniec 2006).

4.9. ADMINISTRACJA MORSKA I ŚRÓDLĄDOWA

Ocena obecnego stanu	Środki zaradcze / Propozycje
IX.1.1. Opracować „Resortowy program legislacji morskiej i śródlądowej”.	
<ul style="list-style-type: none"> • Dotychczas nie zmieniono przepisów o działaniach administracji wewnętrznej MGM. • Rybołówstwo morskie należy do kompetencji resortu rolnictwa. • Kompetencje administracji rybołówstwa morskiego nie obejmują bezpieczeństwa morskiego statków rybackich. • Podobna sytuacja jest w żegludze śródlądowej, która należy do resortu rolnictwa. 	<ul style="list-style-type: none"> • Opracowywanie i wdrożenie resortowego planu legislacji morskiej jest okazją do uporządkowania i sanacji systemu prawa morskiego oraz związanego z żeglugą na wodach śródlądowych.
IX.1.2. Opracować projekty nowych ustaw (ewentualnie znolizować istniejące ustawy): <ul style="list-style-type: none"> • o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej, • o administracji morskiej. 	
<ul style="list-style-type: none"> • Ustawa łączy dwie różne materie – związane z prawem morza i prawem administracyjnym. • W części ustawy dotyczącej obszarów morskich RP występuje wiele braków w zakresie prawa morza. • Część ustawy dotycząca administracji morskiej dokonuje podziałów terytorialnych, na których działają niezależne Urzędy Morskie. Powoduje to możliwość różnej interpretacji prawa lub tworzenia różnych regulacji niższego rzędu, a w związku z tym różnych wymagań w różnych obszarach państwa. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ustawa ma znaczenie strategiczne dla gospodarki morskiej; w związku z tym zmiany legislacyjne powinny być rozpoczęte od tej ustawy. • Należy rozdzielić dwie sztucznie połączone w tym akcie prawnym różne materie (prawa morza i morskiego prawa administracyjnego). • Powinny powstać dwa projekty ustaw: o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej oraz o administracji morskiej. • W ustawie o obszarach morskich RP konieczne jest poprawienie braków w zakresie prawa morza, np.: zniesienie ograniczeń w zakresie prawa nieszkodliwego przepływu, wprowadzenie przepisu o przepływie statków o specjalnej charakterystyce, poszerzenie i uszczegółowienie praw RP w wyłącznej strefie ekonomicznej m.in. w zakresie: badań naukowych w WSE. (zgoda domniemana), budowy instalacji, kabli i rurociągów. Zasadne byłoby odniesienie się do nowego zjawiska tzw. <i>place of refuge</i>, a przede wszystkim wprowadzenie nowego obszaru morskiego RP – strefy przyległej. • W ustawie o administracji morskiej konieczne jest ukształtowanie nowego systemu administracji morskiej (połączenie administracji wodnej i rybołówstwa morskiego). • Konieczne jest uporządkowanie kompetencji administracji morskiej, w tym wyraźne rozdzielenie kompetencji organów I i II instancji. • Rozważenia wymagałoby powołanie w strukturze administracji morskiej organu o charakterze strategiczno-doradczym, skupiającego fachowców z różnych branż morskich, który byłby zdolny, nie kierując się doraźną polityką, tworzyć wieloletnie plany kierunków rozwoju polityki morskiej naszego kraju. • Niezbędne jest restytuowanie społecznej Komisji Legislacyjnej Prawa Morskiego i powołanie w resorcie właściwym ds. gospodarki morskiej

	wyodrębnionej komórki w formie np. Biura Legislacji Morskiej.
IX.1.3. Opracować i wdrożyć nową strukturę organizacyjną administracji morskiej RP.	
<ul style="list-style-type: none"> W chwili obecnej organ II instancji (MGM) ze względu na brak zaplecza nie jest w stanie samodzielnie przygotować akty prawne i wywiązywać się z obowiązków nałożonych na polską administrację morską przez przepisy konwencyjne (Kodeks ISPS – Pełnienie funkcji punktu kontaktowego dostępnego 24 godziny na dobę). Trzy równorzędne organy I instancji uzupełniają luki prawne, wydając zarządzenia porządkowe (każdy dyrektor Urzędu Morskiego w zakresie swojej kompetencji terytorialnej). Część służb, np. Inspektoraty Oznakowania Nawigacyjnego, są we wszystkich Urzędach Morskich, mimo że rozwój techniki, szczególnie w zakresie monitorowania, umożliwia ich scentralizowanie. <p>Brak jest możliwości wypracowania, wymaganego Deklaracją Kopenhaską i dyrektywą 2000/59/WE, krajowego systemu monitorowania statków, opracowania jednolitego, spójnego planu zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich, wprowadzenia tras sprawnego przepływu w obszarach morskich RP itp.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Funkcje organu II instancji przejmie Dyrektor Głównego Urzędu Morskiego, działający pod nadzorem Ministra Gospodarki Morskiej. Organami I instancji będą Urzędy Morskie w Gdyni i Szczecinie. Powołane zostaną Delegatura UM w Elblągu oraz Oddziały w Słupsku Świnoujściu i Kołobrzegu. Tak przeprowadzona reorganizacja upodobni strukturę polskiej administracji morskiej do systemu UE, umożliwi sprawne wprowadzenie systemu monitorowania obszarów morskich RP wymaganego postanowieniami dyrektywy 2002/59/WE oraz unormuje kwestię reprezentowania polskiej administracji morskiej w organizacjach i stowarzyszeniach międzynarodowych. Działania reorganizacyjne administracji morskiej wymagają zmiany ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej.
IX.1.4. Opracować projekt nowelizacji ustawy o bezpieczeństwie morskim.	
<ul style="list-style-type: none"> Ustawa ma luki – nie odnosi się do Konwencji o bezpieczeństwie statków rybackich, do Kodeksu ISPS, a także do Konwencji SUA. Prawo UE w zakresie bezpieczeństwa morskiego nie zawsze jest należycie implementowane w polskim systemie bezpieczeństwa morskiego, np. dyrektywa 94/57/EC, ze zmianami, narzuca inne niż ustawa podejście do zapewnienia bezpieczeństwa. Pod wpływem lobby żeglarskiego niefortunny unormowana jest problematyka bezpieczeństwa statków sportowych i rekreacyjnych (dotyczy to także tzw. polskiego rejestru jachtów w k.m.). 	<ul style="list-style-type: none"> Cała ustawa wymaga dokładnego przejrzania i usunięcia luk. UE sugeruje, by państwa członkowskie przyjęły Konwencję o bezpieczeństwie statków rybackich (Konwencja Torremolinos), co wymagałoby wprowadzenia do ustawy nowych regulacji. Należy unormować bezpieczeństwo statków sportowych i rekreacyjnych. Należy w nowy sposób ująć pojęcie bezpieczeństwa morskiego, m.in. ustawa powinna się odnieść do Kodeksu ISPS, a także do Konwencji SUA.. Należy rozważyć ograniczenie kompetencji administracji morskiej w stosunku do akademickich uczelni morskich i do ośrodków szkoleń, zastrzeżenia budzi zwłaszcza interpretacja niektórych delegacji ustawowych dotyczących programów szkolenia kadr morskich.
IX.1.5. Opracować projekt nowej ustawy o badaniu wypadków morskich.	
<ul style="list-style-type: none"> Problem prawny izb morskich jest chyba najbardziej nabrzmiały, lecz od wielu lat brakuje zdecydowania, aby go rozwiązać. Izby jako organ orzekający straciły prestiż na arenie międzynarodowej, gdyż w wyroku Trybunału Praw Człowieka w sprawie „Heweliusza” zarzucono im m.in. brak niezawisłości. 	<ul style="list-style-type: none"> Należy przyjąć nową ustawę, która jednoznacznie przesądzi o charakterze organu badającego wypadki morskie. Drogi są dwie: albo sąd, albo organ administracyjny. Należy wprowadzić izby morskie do systemu sądowego.

IX.1.6. Znowelizować ustawę o pracy na morskich statkach handlowych.

- Ustawa jest przestarzała, dostosowana głównie do dawnego systemu zatrudniania marynarzy w przedsiębiorstwach państwowych.
- Ustawa zawiera wiele anachronicznych regulacji, jak: zupełnie martwy system pośrednictwa pracy, rezerwę, dodatek dewizowy, ponoszenie przez Skarb Państwa kosztów repatriacji w wypadku upadłości armatora.

- Należy opracować nową ustawę.
- Rozważenia wymaga poszerzenie zakresu przedmiotowego ustawy o niektóre kwestie dotyczące pracy polskich marynarzy za granicą, brakuje bowiem w naszym systemie prawa istotnych dla kilkudziesięciu tysięcy polskich marynarzy przepisów o konsekwencjach pracy u obcych armatorów, o związanych z tym problemach ubezpieczeniowych (które zaowocują w przyszłości rzeszą osób bez prawa do świadczeń w Polsce), o niektórych problemach podatkowych i innych, które w pragmatyce zawodowej powinny być uwzględnione.
- Morskie prawo pracy wymaga zmian w związku z zalecaną przez UE ratyfikacją nowych konwencji MOP, m.in. nr 180. Istnieją także nowe regulacje dotyczące m.in. dowodów tożsamości marynarzy (nr 185), repatriacji (nr 166) etc.

IX.1.7. Opracować projekt uregulowań prawno-karnych w celu egzekwowania przepisów dotyczących zapobiegania zanieczyszczeniom pochodzącym ze statków.

- Polska jest stroną Konwencji SUA i Protokołu do tej konwencji, jest to jedna z najważniejszych konwencji w systemie międzynarodowego prawa antyterrorystycznego.
- Niezbędna jest szybka ratyfikacja nowej wersji tej konwencji.
- Konwencja wprowadza nowe typy przestępstw morskich, co będzie wymagać nowelizacji kodeksu karnego (niezbędna współpraca międzyresortowa).

- Należałoby w ustawie o bezpieczeństwie morskim dodać nowy rozdział dotyczący bezpieczeństwa antyprzestępczego (określić m.in. rolę administracji morskiej – Biuro Spraw Obronnych Żegluga).
- Decyzja Ramowa Rady UE z 12.07.2005 wymaga, by zanieczyszczenia ze statków traktować jako przestępstwa zagrożone karą pozbawienia wolności od roku do lat trzech; uzupełnień wymagać będzie kodeks karny.
- Decyzja przewiduje także odpowiedzialność karną osób prawnych za zanieczyszczenia; należałoby odpowiednio uzupełnić ustawę o odpowiedzialność podmiotów zbiorowych.

IX.1.8. Ujednolicić system kar pieniężnych w ustawodawstwie morskim.

IX.1.9. Znowelizować Kodeks Morski.

- Zdecydowanie nie sprawdziły się doraźne, cząstkowe nowelizacje k.m.
- Ustawa zawiera około 50 błędów legislacyjnych, opisanych w literaturze (zob. M.H. Koziński, Celowość nowelizacji nowego kodeksu morskiego, Prawo Morskie 2003, vol. VIII, s. 5- 24).
- Występuje wyjątkowy okres "natłoku" nowych konwencji międzynarodowych, których postanowienia powinny być wprowadzone do k.m. Są to konwencje: SALVAGE 1989, BUNKER 2001, HNS 1996, Protokoły do konwencji LLMC, PAL i SUA. Poważnych modyfikacji wymagać będą trzy konwencje odszkodowawcze (BUNKER, HNS, PAL 2002), co oznacza potrzebę nie tylko ratyfikacji nowych aktów prawa

- Należy gruntownie przygotować kompleksową nowelizację tej zasadniczej dla prawa morskiego ustawy;
- Należy dokonać następujących zmian w k.m.:
 - zmiany korekcyjne,
 - zmiany implementacyjne,
 - zmiany uzupełniające i modyfikujące.
- Nowelizacja k.m. musi mieć podstawy naukowe; niezbędna będzie weryfikacja projektów w gronie polskich prawników morskich, np. na forum Komisji Prawa Morskiego Polskiej Akademii Nauk.
- Prace nad nowelizacją k. m. mają równie priorytetowy charakter, jak

<p>międzynarodowego, ale również skoordynowanego wypowiedzenia starych konwencji (zamiana systemu CLC/FUND na system HNS).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uporządkowania wymaga problem rejestracji statków pod polską banderą, rozważyć trzeba kontrowersyjną i wątpliwą konstytucyjnie sprawę polskiego rejestru jachtów, gruntownie trzeba przejrzeć morskie prawo przewozowe, uzupełnić polskie prawo morskie o nowe dokumenty przewozowe, np. morski list przewozowy, choćby zasygnalizować problemy związane z elektroniczną morskiego obrotu handlowego, odnieść się należy do UE Regulation 44/2001, co jest ważne zwłaszcza dla konwencji odszkodowawczych (w k.m. mamy bowiem koncepcję wyłącznej właściwości jednego sądu polskiego dla określonych rodzajów spraw). 	<p>prace nad ustawami o obszarach morskich i administracji morskiej, powinny się toczyć równolegle, te trzy ustawy są bowiem wizytówką stanu polskiego prawa morskiego.</p>
<p>IX.1.10. Dokonać pełnego przeglądu ustawodawstwa morskiego pod kątem jego zgodności z celami polityki morskiej.</p>	
<p>IX.1.11. Opracować i wdrożyć system zharmonizowanej inspekcji morskiej zgodnie z zaleceniami IMO – Rez. A.948(23).</p>	
<p>Brak w Polsce systemu zharmonizowanej inspekcji statków, wymaganego przez IMO zgodnie z Rezolucją A.948(23).</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Należy znowelizować ustawę o bezpieczeństwie morskim i opracować tekst rozporządzenia wprowadzającego zharmonizowane inspekcje państwa bandery, realizowane przez IBŻ. • Opracować procedury i listy kontrolne inspekcji.
<p>IX.1.12. Utworzyć Centrum Monitorowania Polskich Obszarów Morskich (wody wewnętrzne, terytorialne, WSE).</p>	
<p>Brak krajowego centrum monitorowania ruchu statków w polskich obszarach morskich, wymaganego postanowieniami Deklaracji Kopenhaskiej i dyrektywą 2002/59/WE, oraz krajowego punktu kontaktowego w zakresie monitoringu i Kodeksu ISPS.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Utworzyć Krajowe Centrum Monitorowania Polskich Obszarów Morskich. Określić jego zadania, strukturę organizacyjną itd.
<p>IX.1.13. Opracować plan zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich RP.</p>	
<p>IX.1.14. Przeprowadzić analizę FSA dla polskich obszarów morskich i wyznaczyć trasy przepływu i systemy rozgraniczenia ruchu w polskich obszarach morskich oraz przygotować wnioski dla HELCOM i IMO.</p>	
<p>Na 51. sesji Komitetu NAV delegacja Danii złożyła w imieniu państw bałtyckich propozycję nowych rozwiązań żeglugowych dla południowej części Bałtyku Centralnego. Zaproponowała jednocześnie, że Polska przedstawi podobną propozycję dla Bałtyku Południowego w 2006 r. W tym celu wymagane jest przeprowadzenie Formalnej Oceny Bezpieczeństwa (FSA). Ze względu na jej brak, termin złożenia propozycji został przełożony na 2007 r.</p>	<p>Przeprowadzenie oceny FSA dla polskich obszarów morskich.</p>
<p>IX.1.15. Uaktualnić programy szkoleń specjalistycznych i kwalifikacyjnych marynarzy i rybaków oraz opracować tekst znowelizowanego rozporządzenia w tym zakresie.</p>	

<ul style="list-style-type: none"> • Obowiązujące przepisy prawne w zakresie programów szkoleń specjalistycznych i kwalifikacji marynarzy i rybaków zostały napisane w 1998 r., obecnie są przestarzałe i nie uwzględniają rozwoju techniki morskiej oraz poprawek do Konwencji STCW przyjętych po 1995 r. 	<p>Wydać nowe rozporządzenie dotyczące szkoleń i kwalifikacji zawodowych marynarzy i rybaków.</p>
<p>IX.2.1. Powołać administrację żeglugi śródlądowej, odpowiedzialną za uprawianie żeglugi i utrzymanie śródlądowych dróg wodnych.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • W Polsce żegluga śródlądowa nie ma jednego gospodarza odpowiedzialnego za całokształt spraw związanych z tworzeniem warunków jej funkcjonowania i rozwoju. • Kompetencje w tym zakresie posiada Minister Transportu w odniesieniu do statków uprawiających żeglugę oraz Minister Środowiska w odniesieniu do utrzymania śródlądowych dróg wodnych. • Chcąc powstrzymać dalsze spychanie żeglugi śródlądowej na margines życia gospodarczego, niezbędne są zmiany prawne i organizacyjne, zmierzające do konsolidacji kompetencji w zakresie żeglugi śródlądowej w ramach jednego centralnego organu administracji rządowej. 	<ul style="list-style-type: none"> • Połączenie dotychczasowych kompetencji Ministra Transportu i Ministra Środowiska w zakresie transportu wodnego śródlądowego • Powołanie nowego działu administracji rządowej – „żegluga śródlądowa” lub „żegluga śródlądowa i morska”, który obejmie sprawy dotyczące jednoczesnego administrowania żeglugą śródlądową i śródlądowymi drogami wodnymi. • Najbardziej właściwym do przejęcia obowiązków jednego gospodarza żeglugi śródlądowej jest Prezes KZGW lub Minister Gospodarki Morskiej.
<p>IX.2.2. Opracować regulacje prawne dotyczące zasad eksploatacji ogólnodostępnych portów śródlądowych.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Brak jest uregulowań prawnych dotyczących zasad powoływania oraz eksploatacji ogólnodostępnych portów i przystani śródlądowych. 	<ul style="list-style-type: none"> • Opracowanie zasady funkcjonowania portów i przystani śródlądowych posiadających „status publiczny”.
<p>IX.2.3. Zmienić rozporządzenie dotyczące warunków gromadzenia, przechowywania i usuwania odpadów i ścieków ze statków śródlądowych.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Wydane w dniu 21 maja 2003 r. przez Ministra Infrastruktury (na podstawie ustawy Prawo wodne) rozporządzenie w sprawie warunków gromadzenia, przechowywania i usuwania odpadów i ścieków ze statków śródlądowych zawiera zupełnie nieracjonalne wymaganie dotyczące instalowania zbiorników ściekowych bez względu na liczbę załogi, które rażąco odbiega od standardów europejskich. 	<ul style="list-style-type: none"> • Dokonać merytorycznej analizy wymagań zawartych w rozporządzeniu i znowelizować to rozporządzenie.
<p>IX.2.4. Doprowadzić do podpisania Konwencji o pomierzaniu statków żeglugi śródlądowej z 1966 r.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Pomierzanie statków wykonywane jest na podstawie Konwencji o pomierzaniu statków żeglugi śródlądowej z 1966 r. Z bliżej niewyjaśnionych powodów Polska dotychczas nie podpisała tej konwencji. Powoduje to realne zagrożenie dla polskich armatorów, ponieważ świadectwa pomiarowe wydawane przez PRS są honorowane przez inne administracje wyłącznie na zasadzie dobrej woli. 	<ul style="list-style-type: none"> • Uruchomić procedurę podpisania przez Polskę konwencji.

IX.2.5. Wdrożyć dyrektywę 82/714/EWG.	
<ul style="list-style-type: none"> • Nie określono w żadnym akcie prawnym, na jakich akwenach statki polskie podlegają wymaganiom dyrektywy. • Nie określono dodatkowych wymagań technicznych dla statków w rejonach 1 i 2. • Nie powiadomiono Komisji Europejskiej o dodatkowych wymaganiach. • Nie określono zakresu obowiązywania oraz trybu rozwiązania dwustronnej umowy z Niemcami. • Brak informacji, czy wydawane obecnie Świadectwa zdolności żeglugowej mogą być przez Komisję Europejską traktowane jako certyfikaty unijne. • Sytuacja ta stwarza polskim armatorom poważne problemy. 	<ul style="list-style-type: none"> • Należy zorganizować spotkania z administracją niemiecką na poziomie grupy ekspertów w celu wyjaśnienia aktualnej sytuacji i uzgodnienia oczekiwań obu administracji. • Należy uzgodnić ze stroną niemiecką na poziomie Komisji Mieszanej aktualną sytuację i oczekiwania obu stron w przedmiotowej sprawie. • Należy wyjaśnić w DG TREN sprawy Świadectw unijnych.
IX.2.6. Doprowadzić do ratyfikacji przez Polskę Porozumienia ADN.	
<ul style="list-style-type: none"> • Polska nie podpisała Europejskiego Porozumienia dotyczącego międzynarodowego przewozu materiałów niebezpiecznych śródlądowymi drogami wodnymi (ADN). Fakt nieprzystąpienia do ADN może skutkować nieuznawaniem przez inne administracje dokumentów wydawanych przez PRS i Urzędy Żeglugi Śródlądowej, narażając polskich armatorów na poważne trudności i koszty. 	<ul style="list-style-type: none"> • Uruchomić procedury podpisania przez Polskę Porozumienia ADN.
IX.2.7. Ratyfikować przez stronę polską Porozumienie AGN.	
<ul style="list-style-type: none"> • Komitet Transportu Wewnętrzny EKG ONZ opracował w 1996 r. „Porozumienie o śródlądowych drogach wodnych międzynarodowego znaczenia” (AGN), którego celem jest tworzenie warunków sprzyjających międzynarodowej współpracy w promowaniu, planowaniu i finansowaniu rozwoju transportu wodnego śródlądowego w Europie. Polska nie ratyfikowała jeszcze Porozumienia AGN. 	<ul style="list-style-type: none"> • Należy uruchomić procedury ratyfikacji przez Polskę Porozumienia AGN.
IX.2.8. Ratyfikować przez stronę polską Konwencję CMNI.	
<ul style="list-style-type: none"> • Konwencja CMNI, zwana Budapeszteńską, dotyczy umowy przewozu ładunków drogami wodnymi śródlądowymi, unifikując i harmonizując europejskie prawo w transporcie wodnym śródlądowym. 	<ul style="list-style-type: none"> • Należy uruchomić procedury ratyfikacji przez Polskę Konwencji CMNI.
IX.2.9. Wdrożyć dyrektywę RIS na drogach wodnych śródlądowych.	
<ul style="list-style-type: none"> • Dyrektywa RIS ustanawia ramy ogólne dla stosowania zharmonizowanego serwisu informacyjnego ruchu statków na drogach wodnych w obrębie Wspólnoty Europejskiej. 	<ul style="list-style-type: none"> • W celu poprawy bezpieczeństwa, efektywności oraz wzrostu ochrony środowiska naturalnego, jak również przyspieszenia integracji transportu wodnego śródlądowego z innymi gałęziami transportu, należy systematycznie wdrażać dyrektywę RIS na śródlądowych drogach wodnych.

4.10. DZIEDZICTWO MORSKIE I ŚWIADOMOŚĆ MORSKA SPOŁECZEŃSTWA

X.1.1. Aktywnie wspierać instytucje muzealnictwa morskiego, jak:

- Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku,
- Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni,
- Muzeum Morskie w Szczecinie,
- muzea regionalne.

- Brak wyraźnego wsparcia administracji rządowej i samorządowej.
- Aktualnie w Polsce funkcjonuje kilka muzeów morskich i rzecznych, mających bardzo zróżnicowane systemy finansowania, a tym samym i zakresy działalności. Najlepszą sytuację ma Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku, podległe i finansowane przez Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego. Jednak przyznawany budżet jest niewystarczający dla realizacji wszystkich celów i zadań, jakie stoją przed tą instytucją.
- Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku widzi potrzebę rozwoju swojej działalności, w tym pilną potrzebę tworzenia nowych oddziałów, by jeszcze lepiej wypełniać zadania statutowe, a także rozwiązać problemy magazynowe oraz zwiększyć frekwencję na organizowanych wystawach. Zamiary te planuje się osiągnąć przez tworzenie oddziałów w miejscowościach nadmorskich o dużym natężeniu ruchu turystycznego, gdzie jest spore zapotrzebowanie na tego rodzaju atrakcje.
- Trudną sytuację ma Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni, wznoszące budynek na swoją siedzibę za pozyskiwane z zewnątrz środki finansowe. Instytucji tej należy okazać jak najszybciej niezbędną pomoc, by obiekt wyposażony (ukończony, w stanie surowym). W przypadku braku pomocy obiekt ten może zostać przez Marynarkę Wojenną utracony, a tym samym muzeum na wiele kolejnych lat pozbawione będzie siedziby i możliwości prawidłowego funkcjonowania oraz rozwoju.
- Podobnie niepewna jest sytuacja Muzeum Morskiego – Oddziału Muzeum Narodowego w Szczecinie, które od lat korzysta z dogodnej lokalizacji, jaką jest część budynku przy Wałach Chrobrego. Niezwykle szczupłe w swej kadrze naukowej Muzeum Morskie zdaje się być w stanie stagnacji. Istnieją wprawdzie plany rozwoju tej instytucji w nowej lokalizacji na Łasztowni, jednak niepewna zdaje się być sprawa dostępu dla zwiedzających, dla których lokalizacja przy Wałach Chrobrego jest najdogodniejsza. Instytucja ta, posiadająca bogate zbiory z zakresu nadodrzańskiego słowiańskiego szutnictwa okresu VIII-XIV wieku, odgrywa szczególnie ważną rolę polityczną. W zbiorach tego Muzeum znajduje się najstarsza słowiańska łódź klepkowa (z VIII wieku), odkryta w Szczecinie w 1962 roku.

- Organizowanie konferencji polskiego muzealnictwa morskiego i rzecznego.
- Opracowanie systemu wsparcia formalnego i finansowego dla indywidualnych inicjatyw oraz programów mających na celu tworzenie nowych muzeów, a także systemu wsparcia materialnego instytucji już działających.

X.1.2. Utworzyć rejestr zabytkowych statków i jachtów oraz opracować przepisy ich klasyfikacji.

<ul style="list-style-type: none"> • Nie prowadzony jest rejestr statków i jachtów muzealnych oraz nie istnieją przepisy ich klasyfikacji 	<ul style="list-style-type: none"> • Utworzenie rejestru statków i jachtów zabytkowych oraz opracowanie przepisów klasyfikacyjnych uwzględniających poprawny pod względem estetycznym i historycznym wygląd statków pasażerskich (bezpośrednie nawiązanie do polskiego lub bałtyckiego szkutnictwa i okrętownictwa).
<p>X.1.3. Opracować przepisy chroniące miejsca zalegania zabytkowych obiektów w morzu.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • W zakresie poszukiwań archeologicznych w morzu wciąż brak jest jednoznacznych przepisów chroniących stanowiska zalegania zabytkowych i nierozpoznanych wraków przed samowolną penetracją „poszukiwaczy skarbów”. • Inwestorzy nie przestrzegają obowiązku zgłaszania faktów odkrycia zabytków pod wodą (wraków i instalacji portowych), powodują zniszczenia lub uszkodzenia ważnych stanowisk archeologicznych. 	<ul style="list-style-type: none"> • Utworzenie rozporządzeń prawnych zachęcających do konserwacji i rewaloryzacji zabytkowych jednostek pływających. • Wprowadzenie obowiązku instruktazu archeologicznego dla kierowników robót inżynierskich na terenach portowych, w starorzeczach oraz pod wodą.
<p>X.1.4. Utworzyć Muzeum Rybołówstwa Bałtyckiego i Archeologii Morskiej we Władysławowie</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • W Świnoujściu funkcjonuje Muzeum Rybołówstwa, jednak placówka ta wymaga nowej, dogodnej siedziby, by mogła się w sposób prawidłowy rozwijać. • Duże nadzieje można wiązać z utworzonym przed kilku laty w Niechorzu Muzeum Rybołówstwa, które dzięki entuzjazmowi miejscowych miłośników i badaczy dziedzictwa morskiego oraz pomocy lokalnego samorządu rozwija się pomyślnie. • Nadzieje na rozwój muzealnictwa morskiego są w Kołobrzegu, gdzie miejscowe Muzeum Oręża Polskiego gromadzi elementy uzbrojenia morskiego. Niestety, instytucji tej nie udało się pozyskać wycofanego ze służby okrętu podwodnego, który został sprzedany na złom! • Gwałtowne zmniejszanie się stanu ilościowego polskiej floty rybackiej połowiącej na Bałtyku stwarza zagrożenia również na płaszczyźnie ochrony dziedzictwa rybołówstwa. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ochronę zabytków rybołówstwa bałtyckiego może zapewnić specjalistyczne muzeum, usytuowane w obrębie portu we Władysławowie, gdzie koncentrować się będzie ruch turystyczny, na czym temu miastu bardzo zależy. We Władysławowie – porcie o walorach historycznych, ściśle związanym z polskim dziedzictwem morskim – nie ma żadnego muzeum, co więcej placówki muzealnictwa morskiego nie ma na całym Wybrzeżu od Helu do Niechorza. • Podejmowane są stosowne działania, zarówno przez Centralne Muzeum Morskie, jak i zawiązane w 2005 roku Stowarzyszeni Ratowania Dziedzictwa Rybołówstwa Bałtyckiego we Władysławowie. W tym celu CMM przejęło już dwa kutry rybackie (B-12 i KB-21), a także w porozumieniu z władzami Władysławowa rozpoczęło współpracę mającą na celu utworzenie w tym mieście Muzeum Rybołówstwa Bałtyckiego. • Dodatkowo przyszła placówka prezentowałaby ekspozycje z zakresu archeologii morskiej. Dotychczas nie utworzono w Polsce tego rodzaju muzeum, a oddział CMM w Helu – Muzeum Rybołówstwa nie ma możliwości rozwojowych (usytuowanie w budynku pokościelnym, z okalającym go obszarem dawnego cmentarza). Placówka ta koncentruje się tylko na rybołówstwie przybrzeżnym i historii regionu helskiego.
<p>X.2.1. Kultywować tradycje morskie poprzez, między innymi, kształcenie, organizowanie wystaw, obchodów rocznic historycznych, audycje w mediach, wprowadzenie jednolitego ceremoniału we flocie i jachtingu itp.</p>	

<ul style="list-style-type: none"> • Brak wyraźnych działań w tym zakresie. 	<p>Kultywowanie tradycji morskich poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> • lekcje w muzeach dla grup szkolnych, • organizowanie wystaw, • poszukiwania archeologiczne w pasie przybrzeżnym i na dnie morza, • organizowanie, np. przez Polskie Stowarzyszenie Morskie i Gospodarcze, sympozjów naukowych upamiętniających rocznice „zaślubin Polski z Morzem”, każdorazowo w innym mieście, • restaurowanie przez Bractwo Mokrego Pokładu, Bractwo Kutrowe itp. starych, wysłużonych jednostek pływających, • audycje w mediach, • rozwijanie czytelnictwa popularyzującego sprawy morskie przez wspieranie redakcji czasopism takich, jak: „Nasze Morze”, „Morze, statki i okręty”, „Modelarz”, „Bandera”, „Czas Morza” itp., • wypracowanie i wprowadzenie jednolitych form ceremoniału w jachtingu śródlądowym i morskim.
<p>X.2.2. Zwiększać świadomość morską społeczeństwa i kształtować postawy patriotyczne.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Nie jest w pełni wykorzystana możliwość edukacji morskiej młodzieży. • Jedną z ważnych dziedzin wychowania morskiego i politechnicznego młodzieży były popularne do lat 90. modelarnie i kluby modelarskie. Pracownie takie organizowano w domach kultury i pałacach młodzieży, w szkołach oraz na osiedlach mieszkaniowych. Było wówczas takich ośrodków około 900, a obecnie pozostały tylko nieliczne, często funkcjonujące na zasadach klubowych. Uczestnicy pracowni modelarskich brali udział w zawodach organizowanych m.in. przez LOK i Aeroklub, odnosząc sukcesy nie tylko na imprezach krajowych, ale i zagranicznych. • Obecnie modelarze reprezentują nasz kraj na imprezach międzynarodowych najczęściej na swój koszt. Zajęcia politechniczne ułatwiały wybór zawodu i dobre przygotowanie się do studiów oraz życia zawodowego. Wielu ludzi morza przeszło taką edukację, czynnie zajmując się uprawianiem sportów technicznych. 	<ul style="list-style-type: none"> • Wprowadzenie systemu wspomagania LOK, organizacji od dawna specjalizującej się w propagowaniu sportów technicznych (modelarskich). • Wprowadzanie do programów wychowania technicznego w szkołach zajęć z zakresu modelarstwa. • Zwiększanie świadomości morskiej poprzez kursy kwalifikacyjne na stopnie żeglarskie, motorowodne, nurkowanie swobodne, edukację młodzieży „pod żaglami” oraz ułatwianie udział w regatach żeglarskich, zawodach i konkursach modelarskich, a także wspieranie konstruowania nowatorskich pojazdów wodnych (jak Waterbiki, Solar itp.).
<p>X.2.3. Szerzej wykorzystać doroczne obchody Dni Morza dla zachowania polskiego dziedzictwa morskiego.</p>	
<p>Dotychczas w programach obchodów Dni Morza brak elementów polskiego dziedzictwa morskiego.</p>	<p>Według zadania.</p>
<p>X.2.4. Upowszechniać w serwisach internetowych informacje o polskiej i światowej gospodarce morskiej.</p>	
<p>Miesięczna oglądalność Portalu Morskiego wynosi ponad 100 000, w tym 5% to internauci z zagranicy.</p>	<p>Upowszechnienie w serwisach internetowych, takich jak np. Portal Morski lub wspierany przez UE portal eMarcon, problematyki edukacji i dziedzictwa morskiego.</p>

X.2.5. Przeprowadzić gruntowny remont „Daru Pomorza”, z zachowaniem jego wartości muzealnych, celem doprowadzenia statku muzeum do pełnej świetności w stulecie jego istnienia.	
<ul style="list-style-type: none"> • W 1982 roku Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku przejęło żaglowiec od Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni, wycofany ze służby z powodu wyeksploatowania i niespełniania międzynarodowych przepisów dotyczących konstrukcji i wyposażenia żaglowych statków szkolnych. Jednostkę tę jako zabytek wpisano do zbiorów CMM i po niezbędnej inwentaryzacji udostępniono do zwiedzania. • Od czasu przejęcia tego statku CMM regularnie, w myśl decyzji PRS, dokonuje przeglądu kadłuba na doku oraz niezbędnej konserwacji dna, pozyskując na to specjalne środki finansowe z Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego. • W latach 2005-2006 CMM przy współpracy innych instytucji morskich przystąpiło do opracowania planu generalnego remontu konserwatorskiego całego statku wraz z takielunkiem. Plan taki pozwoli ocenić koszt przewidywanego generalnego remontu. Rozpoznanie ostatecznej wielkości kosztów umożliwi przygotowanie stosownego wniosku do MKiDN o przyznanie dotacji. 	<ul style="list-style-type: none"> • Oczekiwane jest wsparcie przedsiębiorstw gospodarki morskiej w zgromadzeniu środków na tak zwany wkład własny, umożliwiający rozpoczęcie zabiegów o pozyskanie zasadniczej dotacji z UE na remont „Daru Pomorza”. • Opracowanie specyfikacji remontowej z uwzględnieniem zachowania wartości muzealnej statku oraz przeprowadzenie remontu. • Opracowanie cyklu audycji o historii „Daru Pomorza” oraz ich prezentacje w mediach.
X.2.6. Doprowadzić do realizowania planu wzniesienia przez CMM w Gdańsku Ośrodka Kultury Morskiej – nowoczesnego centrum edukacji morskiej oraz konserwacji zabytków wydobywanych spod wody.	
<ul style="list-style-type: none"> • W polskiej infrastrukturze muzealnej (nie tylko wśród muzeów morskich) brak jest nowoczesnych placówek prowadzących szerokie działania edukacyjne, w tym oferujących do zwiedzania wystawy interakcyjne. Taką właśnie instytucję – Ośrodek Kultury Morskiej – zamierza utworzyć Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku. 	<ul style="list-style-type: none"> • Zrealizować projekt budowy Ośrodka Kultury Morskiej (inwestycji kalkulowanej na około 35 milionów złotych), przy uzyskaniu finansowania ze środków unijnych lub EOG wraz z zabezpieczeniem wkładu własnego, czyli specjalnej dotacji z MKiDN.

4.11. TURYSTYKA MORSKA I ŚRÓDLĄDOWA

Ocena obecnego stanu	Środki zaradcze / Propozycje zmian i rozwoju
<p>Według prognoz Instytutu Turystyki średnioroczna dynamika liczby przyjazdów turystów do Polski w latach 2005-2010 wzrośnie o 4,5%. Turystyka morską stanie się do 2020 r. najbardziej dochodową dziedziną w całej branży turystycznej.</p> <p>W 1988 r. wycofany został z eksploatacji statek pasażerski „Stefan Batory”, który odbywał między innymi rejsy wycieczkowe.</p> <p>W 2005 r. do Polski zawinęło ponad 200 dużych statków pasażerskich.</p>	
<p>XI.1. Zwiększenie udziału Polski w światowej żegludze turystycznej (turystyczne rejsy morskie)</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Po zakończeniu eksploatacji t/s „Stefan Batory” i m/s „Mazowsze” nastąpił w Polsce całkowity zanik żeglugi pasażerskiej, pomimo dynamicznego rozwoju nowoczesnych form żeglugi pasażerskiej na świecie, zarówno oceanicznej, jak i żeglugi wycieczkowej bliższego zasięgu w obszarze Morza Bałtyckiego, Północnego i Śródziemnego. 	<ul style="list-style-type: none"> • Podjęcie działań mających na celu spopularyzowanie morskiej turystyki oceanicznej i europejskiej na polskim rynku turystycznym. • Stworzenie platformy polskich przedsiębiorstw żeglugowych i polskich organizacji turystycznych oraz zainteresowanych inwestorów, której celem będzie doprowadzenie do reaktywowania pasażerskiej turystyki morskiej. Platforma taka docelowo mogłaby przekształcić się w przedsięwzięcie komercyjne trwale zaangażowane w eksploatację i rozwój żeglugi pasażerskiej. • Przeprowadzenie kompleksowych prac studialnych prowadzących do określenia opłacalności rynku turystyki morskiej w Polsce oraz opracowanie wprowadzenia na rynek właściwego pod względem wielkości i typu tonażu, według zgłaszanego zapotrzebowania. • Doprowadzenie do zaangażowania finansowego inwestorów w zakup lub charter nowoczesnego tonażu, a w dalszej perspektywie w budowę własnego w polskich stoczniach oraz powstanie trwałych i skutecznych form eksploatacji, dających gwarancję rozwoju tego sektora żeglugi w Polsce. • Aktywizacja portów i miast morskich w oparciu o żeglugę pasażerską. • Prowadzenie kompleksowych działań na rzecz dalszego rozwoju połączeń promowych w obrębie Morza Bałtyckiego pomiędzy Polską a innymi państwami tego obszaru.
<p>XI. 2. Zwiększenie udziału Polski w turystyce promowej, przybrzeżnej i jachtowej po Morzu Bałtyckim.</p>	

<ul style="list-style-type: none"> • Brak na polskim wybrzeżu atrakcyjnej sieci marin morskich, wyposażonych zgodnie z europejskimi standardami, pozwalających na żeglugę dzienną od portu do portu, a także zapewniających pełne bezpieczeństwo żeglugi i chroniących w każdych warunkach pogodowych. Prowadzone działania są ciągle niewystarczające i wymagają zdecydowanego przyspieszenia. • Wysokie opłaty za korzystanie z marin nie przystają do stopnia zamożności społeczeństwa. • Brak nowoczesnego regulaminu stopni żeglarskich wzorowanego na przepisach innych krajów europejskich, co powoduje ograniczenie dostępu do morza. Aktualnie wprowadzony nowy regulamin znacznie poprawia sytuację, dążąc do ułatwienia uprawiania żeglarstwa morskiego, jednak wymaga on dalszego dopracowania. • Negatywne są konsekwencje pozostawienia nadawania stopni żeglarskich oraz przeglądów technicznych w gestii społecznych organizacji żeglarskich, zamiast administracji morskiej. • Brak powszechnego i taniego systemu ubezpieczeń dla żeglarstwa i turystyki morskiej. • Brak popularyzacji tras morskich i portów polskiego wybrzeża wraz z Zalewem Szczecińskim i Wiślanym oraz brak upowszechniania bogactwa historycznego i kulturowego regionów, na których porty te się znajdują. • Brak współpracy transgranicznej regionów przygranicznych, szczególnie regionu szczecińskiego z Niemcami, i brak wspólnych tras i ich popularyzacji w obrębie Zalewu Szczecińskiego, a poprzez system niemieckich dróg wodnych z Danią, Szwecją i innymi państwami europejskimi. • Brak łatwego i powszechnego dostępu do informacji dotyczącej turystyki morskiej. • Bardzo niski stopień zapewnienia bezpieczeństwa turystów w portach morskich i miejscowościach nadmorskich. • Brak ciągłej i aktywnej popularyzacji turystyki morskiej w mediach. • Brak kompleksowego i stałego wykorzystania wyczynowego żeglarstwa morskiego i uznanych imprez międzynarodowych i krajowych do promocji turystyki morskiej oraz produktów polskiego przemysłu turystycznego. 	<ul style="list-style-type: none"> • Doprowadzenie do przyspieszenia budowy sieci marin morskich przy zaangażowaniu centralnej administracji państwowej, władz regionalnych, gmin i samorządów i aktywnym wykorzystaniu środków Unii Europejskiej, a także różnorodnych form finansowania zarówno inwestorów instytucjonalnych, jak i prywatnych. • Wspieranie przygotowania zaplecza dla turystyki morskiej (hotele, gastronomia, transport), w tym szczególnie poprzez zmianę ustawodawstwa o zagospodarowaniu przestrzennym. • Udoskonalenia regulaminu stopni żeglarskich wraz z jego liberalizacją. • Rezygnacja z wymogu rejestracji jachtów i łodzi żaglowych. • Doprowadzenie do powstania powszechnego systemu ubezpieczeń w żeglarstwie i turystyce morskiej. • Poprawienie bezpieczeństwa żeglarzy w portach i miejscowościach portowych poprzez koordynację działań administracji państwowej i gmin. • Doprowadzenie do popularyzacji tras morskich polskiego wybrzeża wraz z trasami państw sąsiadujących. • Doprowadzenie do popularyzacji regionów wybrzeża morskiego sąsiadującego z tymi trasami. • Opracowanie 6- i 12-godzinnych tras turystycznych dla turystów ze statków pasażerskich zawijających do polskich portów. • Zwiększenie środków finansowych przeznaczonych na uprawianie morskiego żeglarstwa wyczynowego i oceanicznego, traktując je jako ważne narzędzie promocji wyrobów polskiego przemysłu jachtowego oraz regionów turystycznych Polski. • Zwiększenie ilości i jakości programów o tematyce turystyki morskiej oraz żeglarstwa morskiego w publicznych programach TVP i PR. • Doprowadzenie do utworzenia spójnego i kompleksowego systemu informacji o turystyce morskiej i śródlądowej. • Rozwijanie innych form turystyki morskiej, jak: tramwaje wodne, rejsy wędkarskie, nurkowania wrakowe, windsurfing. • Przywrócenie transportu wodnego na trasach lokalnych, np. Szczecin-Świnoujście, Gdynia-Oksywie.
--	---

XI.3 Zlikwidowanie zaniedbań w śródlądowej żegludze pasażerskiej, jachtowej i kajakowej.

<ul style="list-style-type: none"> • Niedostateczny rozwój śródlądowej infrastruktury portowej (marin) i niski poziom ich higieny. • Zbyt krótki sezon żeglarski w Polsce, ograniczający się w praktyce do dwóch miesięcy, a warunkowany krótkim czasem pracy infrastruktury hydrotechnicznej (pochylni, śluz, kanałów, marin itd.). • Wysokie opłaty za postój w marinach. • Ograniczona żeglowność akwenów śródlądowych. 	<ul style="list-style-type: none"> • Przyspieszenie budowy marin i przystani przez samorzady i we współpracy regionów i gmin, w oparciu o różnorodne formy finansowania, z położeniem szczególnego nacisku na poprawę ich standardu, a szczególnie warunków sanitarnych. • Kontynuowanie działań na rzecz poprawy czystości wód śródlądowych, w tym szczególnie szlaków turystycznych. • Propagowanie i podejmowanie działań na rzecz połączenia turystycznych
--	---

<ul style="list-style-type: none"> • Ograniczona dostępność polskich akwenów śródlądowych z powodu braku połączeń ich w jeden system wodny. • Brak współpracy transgranicznej w popularyzacji i promocji turystyki śródlądowej wspólnej dla dwóch czy kilku państw np. Polska/Białoruś – Kanał Augustowski; Polska/Czechy/Austria/Węgry/Rumunia – Odra – Wełtawa – Dunaj; Polska/Niemcy – Zalew Szczeciński i niemieckie wody śródlądowe; Polska/Rosja – Zalew Wiślany. • Zbyt mała współpraca gmin miejscowości turystycznych w promocji swoich regionów i na rzecz polepszenia oferowanej infrastruktury. • Zbyt niski stopień wykorzystania środków oferowanych przez Unię Europejską na rzecz rozwoju żeglarsstwa śródlądowego i ochrony środowiska, w tym brak śmiałych projektów i koncepcji, np. połączenia Wielkich Jezior Mazurskich z Jeziorakiem i Zalewem Wiślany. • Niedostateczny stopień promocji turystycznego żeglarsstwa śródlądowego w TVP, PR, prasie ogólnopolskiej, regionalnej i lokalnej. 	<p>obszarów śródlądowych w jeden wspólny i żeglowny system wodny.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Promowanie turystycznej żeglugi transgranicznej z państwami sąsiednimi, umożliwiającej żeglugę po wodach śródlądowych całej Europy, w tym publikowanie opisu tras i szlaków żeglownych wraz ze szczegółowymi informacjami. • Zwiększanie współpracy państw sąsiedzkich na rzecz rozbudowy infrastruktury hydrotechnicznej łączącej systemy wodne tych państw i poszerzenie możliwości żeglugi po całej Europie, przy finansowym wsparciu przez Unię Europejską na te cele. • Uruchomienie większych ilości wodnych śródlądowych przejść granicznych. • Przedłużeniu sezonu żeglarskiego w Polsce poprzez wydłużenie czasu pracy infrastruktury hydrotechnicznej. • Zwiększenie ilości i częstotliwości emisji programów o tematyce żeglarskiej w polskich mediach publicznych.
<p>XI. 4. Wspieranie działań prowadzących do powstania nowych i rozwoju istniejących przedsiębiorstw produkujących sprzęt i wyposażenie jachtowe oraz sektora usług na rzecz turystyki i sportu żeglarskiego.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Niedostateczny system promocji bardzo prężnie rozwijającej się gałęzi przemysłu produkującego sprzęt i wyposażenie jachtowe oraz jachty małej i średniej wielkości. • Brak wspólnych przedsięwzięć marketingowych i lobbingowych przedsiębiorstw działających w tej branży. • Brak wspólnej reprezentacji zrzeszającej producentów tej branży. • Niewystarczająca promocja produkowanych w Polsce jachtów na uznanych i popularnych międzynarodowych imprezach żeglarskich i niewystępowanie samodzielnie, pod własnymi znakami handlowymi. • Niewystarczający stopień ułatwień ze strony administracji dla tej branży. 	<ul style="list-style-type: none"> • Doprowadzenie do powstania wspólnej reprezentacji producentów sprzętu i wyposażenia żeglarskiego jako izby lub zrzeszenia, która będzie skutecznie lobbować na rzecz interesów swojej branży. • Doprowadzenie do stworzenia systemu wspólnego finansowania promocji i akcji marketingowych własnych produktów, pod własnymi znakami handlowymi, na wielkich i znanych na świecie międzynarodowych imprez żeglarskich. • Uczestniczenie w słynnych oceanicznych wyścigach żeglarskich, celem promocji własnych wyrobów.

