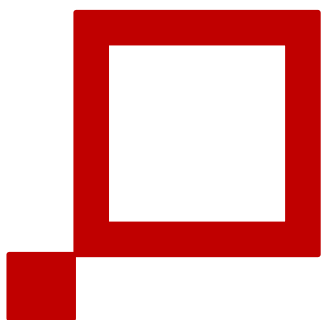


# Fundusz Żeglugi Śródlądowej

**Plan finansowy na 2025 rok**

*Projekt planu zaakceptowany przez Zarząd BGK w dniu 6 czerwca 2024 r.*



**Warszawa, czerwiec 2024 r.**



## Spis treści

I. Wprowadzenie .....	3
II. Planowane wpływy Funduszu .....	3
Spłaty kredytów.....	4
Wpływy z tytułu odsetek.....	4
III. Planowane wydatki Funduszu .....	4
Kredyty preferencyjne.....	4
Refinansowanie zakupu składników wyposażenia statków .....	4
Zwrot niewykorzystanej kwoty dotacji NFOŚiGW za rok ubiegły.....	5
Wynagrodzenie prowizyjne BGK .....	5
IV. Częściowe umorzenia kredytów preferencyjnych .....	5
V. Prognoza bilansu oraz rachunku zysków i strat Funduszu .....	5
Prognoza bilansu .....	5
Prognoza rachunku zysków i strat.....	5
VI. Tabele.....	6

## I. Wprowadzenie

Fundusz Żeglugi Śródlądowej (Fundusz, FŻŚ), został utworzony w Banku Gospodarstwa Krajowego (Bank, BGK) w 2003 roku. Od dnia 9 listopada 2019 r. funkcjonowanie Funduszu reguluje *ustawa z dnia 31 lipca 2019 r. o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym*<sup>1</sup> (Ustawa).

Szczegółowe warunki współpracy w zakresie gospodarowania środkami Funduszu określa umowa, zawarta na podstawie art. 31 Ustawy, w dniu 19 maja 2020 r. pomiędzy Ministrem Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej a Bankiem Gospodarstwa Krajowego (z późn. zm.).

Plan finansowy Funduszu Żeglugi Śródlądowej na 2025 r. został opracowany na podstawie danych przekazanych przy piśmie Sekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury (sygn.: DGMiZS-11.623.6.2024 z dnia 9 maja 2024 r.) oraz założeń BGK. Zakres otrzymanych danych obejmuje informacje o wysokości środków:

- planowanej dotacji z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW),
- przeznaczonych na kredyty preferencyjne dla armatorów żeglugi śródlądowej,
- przeznaczonych na refinansowanie zakupu składników wyposażenia statku,
- przeznaczonych na wsparcie rozwoju i promocję żeglugi śródlądowej,
- przeznaczonych na zwrot kosztów funkcjonowania Rady Żeglugi Śródlądowej.

Działając na podstawie art. 46 ust. 4 Ustawy, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury przekazał w dniu 26 kwietnia 2024 r. zatwierdzony Plan promocji żeglugi śródlądowej na 2025 r. Przedmiotowy plan promocji stanowi załącznik do Planu finansowego Funduszu Żeglugi Śródlądowej na 2025 r.

Bank nie otrzymał informacji dotyczącej aktywowania Funduszu Rezerwowego.

## II. Planowane wpływy Funduszu

Wpływy Funduszu w 2025 r. planuje się w łącznej kwocie **6 146 392,00 zł**, w tym:

- **1 500 000,00 zł** – dotacja z NFOŚiGW,
- **2 989 300,00 zł** – wpływy z tytułu spłaty kredytów preferencyjnych,
- **1 657 092,00 zł** – odsetki od środków Funduszu.

---

<sup>1</sup> Fundusz Rezerwowy, o którym mowa w ustawie o FŻŚ, nie został dotychczas uruchomiony

## Spląty kredytów

Wpływy Funduszu z tytułu spląty kredytów preferencyjnych zaciągniętych przez armatorów zaplanowane zostały na podstawie obowiązujących harmonogramów spląt dla aktywnych kredytów oraz na podstawie założeń odnoszących się do potencjalnych nowych kredytów, zakładanych do udzielenia w II, III oraz IV kwartale 2024 r. i w 2025 r. Stawka oprocentowania kredytów preferencyjnych równa jest iloczynowi stopy redyskonta weksli Narodowego Banku Polskiego i współczynnika 0,4. Zgodnie z prognozą Banku przyjęto, iż stopa redyskonta w 2025 r. będzie kształtować się w przedziale 5,30% – 4,55%.

## Wpływy z tytułu odsetek

Zakłada się utrzymywanie na rachunku Funduszu środków do wysokości ok. 100 000,00 zł, pozostałe środki Funduszu podlegać będą inwestowaniu.

## III. Planowane wydatki Funduszu

Wydatki ze środków Funduszu w 2025 r. zaplanowano na łączną kwotę **13 183 500,00 zł**, w tym:

- **10 500 000,00 zł** – wypłaty na rzecz armatorów z tytułu udzielonych kredytów preferencyjnych,
- **1 000 000,00 zł** – refinansowanie zakupu przez armatora składnika wyposażenia statków,
- **1 050 000,00 zł** – wypłaty związane z realizacją planu promocji żeglugi śródlądowej,
- **30 000,00 zł** – zwrot kosztów związanych z funkcjonowaniem Rady Żeglugi Śródlądowej,
- **603 500,00 zł** – wydatki z tytułu wynagrodzenia prowizyjnego za obsługę Funduszu.

## Kredyty preferencyjne

Wysokość wypłat w 2025 r. na rzecz armatorów z tytułu kredytów preferencyjnych planuje się do kwoty 10 500 000,00 zł, z czego kwota 3 150 000,00 zł może być przeznaczona na kredyty dla armatorów wykonujących działalność gospodarczą polegającą na przewozie pasażerów. Przyjęte założenia wynikają z przepisów Ustawy, zgodnie z którymi kwota kredytów preferencyjnych udzielonych armatorom statków pasażerskich nie może przekroczyć 30% łącznej kwoty środków przeznaczonych na kredyty preferencyjne w planie finansowym FŻŚ na dany rok.

## Refinansowanie zakupu składników wyposażenia statków

Zgodnie z art. 16 ust. 1 Ustawy możliwe jest częściowe refinansowanie ze środków FŻŚ zakupu przez armatora żeglugi śródlądowej składników wyposażenia statków. Kwota refinansowania może stanowić 50% ceny składnika wyposażenia statku zapłaconej przez armatora.

## Zwrot niewykorzystanej kwoty dotacji NFOŚiGW za rok ubiegły

Przyjęte zostało założenie o pełnym wykorzystaniu w 2024 r. na wypłaty z tytułu kredytów preferencyjnych otrzymanej w 2024 r. dotacji NFOŚiGW. Nie planuje się zatem zwrotu w I kwartale 2025 r. niewykorzystanej kwoty dotacji NFOŚiGW.

## Wynagrodzenie prowizyjne BGK

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej z dnia 28 listopada 2019 r. w sprawie prowizji i współczynnika prowizji oraz sposobu i terminów pobierania wynagrodzenia prowizyjnego z tytułu obsługi Funduszu Żeglugi Śródlądowej, Bankowi przysługuje wynagrodzenie prowizyjne w wysokości iloczynu kosztów faktycznie poniesionych przez Bank z tytułu prowadzenia Funduszu i współczynnika 1,06. Kalkulację planowanych kosztów, dokonaną zgodnie z obowiązującą w Banku metodologią rozliczania kosztów dla funduszy utworzonych, powierzonych lub przekazanych na podstawie odrębnych ustaw, przedstawiono w Tabeli 4 Planu finansowego. Limit wynagrodzenia prowizyjnego określony w Tabeli 4 obejmuje koszty obsługi Funduszu w okresie styczeń – grudzień 2025 r., powiększone o marżę 6%. W Tabeli 1 ujęto planowane wypłaty z tytułu wynagrodzenia prowizyjnego w 2025 r. za obsługę Funduszu w okresie grudzień 2024 r. – listopad 2025 r.

## IV. Częściowe umorzenia kredytów preferencyjnych

Zgodnie z Ustawą, armatorzy mają możliwość występowania, na warunkach określonych w art. 8 ust. 1 Ustawy, o częściowe umorzenie zaciągniętych kredytów preferencyjnych. W przypadku dokonania umorzenia zmniejszeniu ulegną planowane wpływy z tytułu spłat kredytów i stan należności z tytułu kredytów preferencyjnych w bilansie Funduszu.

## V. Prognoza bilansu oraz rachunku zysków i strat Funduszu

### Prognoza bilansu

Prognozowana na koniec 2025 r. suma bilansowa wynosi **59 147 992,00 zł**.

### Prognoza rachunku zysków i strat

Prognozowane wartości rachunku zysków i strat na koniec 2025 r. wynoszą:

- wynik z tytułu odsetek Funduszu **1 963 300,00 zł**,
- wynik finansowy Funduszu **1 357 192,00 zł**.

## **VI. Tabele**

Tabela 1: Przepływy finansowe

Tabela 2: Prognoza bilansu

Tabela 3: Prognoza rachunku zysków i strat

Tabela 4: Wynagrodzenie prowizyjne BGK

**Załącznik 1:** Plan promocji Żeglugi Śródlądowej na 2025 r.

FUNDUSZ ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ  
Tabela 1. Przepływy finansowe (w zł)

Lp.	Wyszczególnienie	Plan				RAZEM
		I kwartał	II kwartał	III kwartał	IV kwartał	
I.	Stan środków (początek okresu)	46 019 500,00	47 408 316,00	44 062 094,00	40 136 834,00	46 019 500,00
II.	Wpływy	2 545 616,00	1 069 578,00	1 280 140,00	1 251 058,00	6 146 392,00
1.	Dotacje z budżetu	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2.	Dotacja z NFOŚiGW	1 500 000,00	0,00	0,00	0,00	1 500 000,00
3.	Splaty kredytów	569 200,00	624 900,00	890 900,00	904 300,00	2 989 300,00
	kapitał	504 200,00	556 300,00	811 500,00	811 500,00	2 683 500,00
	odsetki	65 000,00	68 600,00	79 400,00	92 800,00	305 800,00
4.	Wpływy z tytułu odsetek	476 416,00	444 678,00	389 240,00	346 758,00	1 657 092,00
5.	Inne wpływy	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
III.	Wydatki	1 156 800,00	4 415 800,00	5 205 400,00	2 405 500,00	13 183 500,00
1.	Udzielone kredyty (wyплаты transz)	1 000 000,00	3 500 000,00	4 000 000,00	2 000 000,00	10 500 000,00
	w tym kredyty dla armatorów wykonujących działalność gospodarczą polegającą na przewożeniu pasażerów	0,00	1 575 000,00	1 575 000,00	0,00	3 150 000,00
2.	Refinansowanie zakupu składnika wyposażenia statku	0,00	500 000,00	500 000,00	0,00	1 000 000,00
3.	Wydatki związane z realizacją planu promocji żeglugi śródlądowej	0,00	262 500,00	525 000,00	262 500,00	1 050 000,00
4.	Zwrot kosztów dla Rady Żeglugi Śródlądowej	0,00	0,00	30 000,00	0,00	30 000,00
5.	Zwrot niewykorzystanej kwoty dotacji z NFOŚiGW za rok ubiegły	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
6.	Wynagrodzenie prowizyjne BGK	156 800,00	153 300,00	150 400,00	143 000,00	603 500,00
IV.	Stan środków (koniec okresu)	47 408 316,00	44 062 094,00	40 136 834,00	38 982 392,00	38 982 392,00

## FUNDUSZ ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

Tabela 2. Prognoza bilansu (w zł)

Lp.	Wyszczególnienie	Plan			
		31 marca 2025 r.	30 czerwca 2025 r.	30 września 2025 r.	31 grudnia 2025 r.
<b>I.</b>	<b>Aktywa</b>	<b>60 252 716,00</b>	<b>59 850 394,00</b>	<b>59 113 834,00</b>	<b>59 147 992,00</b>
1.	Aktywa finansowe wyceniane według wartości godziwej przez inne całkowite dochody - Instrumenty dłużne:	47 308 300,00	43 962 100,00	40 036 800,00	38 882 400,00
	Banku centralnego	31 538 866,67	29 308 066,67	26 691 200,00	25 921 600,00
	Instytucji rządowych	15 769 433,33	14 654 033,33	13 345 600,00	12 960 800,00
2.	Należności od sektora niefinansowego	12 844 400,00	15 788 300,00	18 977 000,00	20 165 600,00
	kredyty preferencyjne	12 843 500,00	15 787 200,00	18 975 700,00	20 164 200,00
	odsetki	900,00	1 100,00	1 300,00	1 400,00
3.	Pozostałe aktywa	100 016,00	99 994,00	100 034,00	99 992,00
<b>II.</b>	<b>Pasywa</b>	<b>60 252 716,00</b>	<b>59 850 394,00</b>	<b>59 113 834,00</b>	<b>59 147 992,00</b>
1.	Zobowiązania wobec sektora niefinansowego	0,00	0,00	0,00	0,00
	zobowiązania wobec klientów	0,00	0,00	0,00	0,00
2.	Pozostałe zobowiązania	60 252 716,00	59 850 394,00	59 113 834,00	59 147 992,00
	w tym wynik finansowy roku bieżącego	386 316,00	747 394,00	1 066 634,00	1 357 192,00



## FUNDUSZ ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

Tabela 3. Prognoza rachunku zysków i strat (w zł)

Lp.	Wyszczególnienie	Plan				RAZEM
		I kwartał	II kwartał	III kwartał	IV kwartał	
<b>I.</b>	<b>Wynik z tytułu odsetek</b>	<b>541 500,00</b>	<b>513 400,00</b>	<b>468 700,00</b>	<b>439 700,00</b>	<b>1 963 300,00</b>
1.	Przychody z tytułu odsetek	541 500,00	513 400,00	468 700,00	439 700,00	1 963 300,00
	kredyty i pożyczki	65 100,00	68 700,00	79 500,00	92 900,00	306 200,00
	odsetki z tytułu inwestowania środków	476 000,00	444 300,00	388 800,00	346 500,00	1 655 600,00
	odsetki od środków na rachunku w BGK	400,00	400,00	400,00	300,00	1 500,00
2.	Koszty odsetek	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>II.</b>	<b>Wynik z tytułu prowizji</b>	<b>-155 184,00</b>	<b>-152 322,00</b>	<b>-149 460,00</b>	<b>-149 142,00</b>	<b>-606 108,00</b>
1.	Przychody z tytułu opłat i prowizji	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2.	Koszty z tytułu opłat i prowizji	-155 184,00	-152 322,00	-149 460,00	-149 142,00	-606 108,00
	w tym wynagrodzenie prowizyjne dla BGK	-155 184,00	-152 322,00	-149 460,00	-149 142,00	-606 108,00
<b>III.</b>	<b>Zyski lub straty z tytułu zaprzestania ujmowania w bilansie aktywów i zobowiązań finansowych niewycenionych według wartości godziwej przez wynik finansowy, netto</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>IV.</b>	<b>Wynik z tytułu pozostałych przychodów i kosztów operacyjnych</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
	w tym umorzenia kredytów preferencyjnych	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>V.</b>	<b>Wynik finansowy brutto = netto</b>	<b>386 316,00</b>	<b>361 078,00</b>	<b>319 240,00</b>	<b>290 558,00</b>	<b>1 357 192,00</b>

## FUNDUSZ ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

Tabela 4. Wynagrodzenie prowizyjne BGK (w zł)

Lp.	Wyszczególnienie	Plan				RAZEM
		I kwartał	II kwartał	III kwartał	IV kwartał	
I.	Koszty osobowe	57 100,00	54 400,00	51 700,00	51 700,00	214 900,00
II.	Koszty rzeczowe	12 400,00	12 400,00	12 400,00	12 200,00	49 400,00
III.	Koszty realokowane Funduszu (w tym koszty komórek organizacyjnych banku świadczących usługi wewnętrzne: księgowe, kadrowe, płacowe, informatyczne, obsługi rynku finansowego)	72 400,00	72 400,00	72 400,00	72 400,00	289 600,00
IV.	Amortyzacja	4 500,00	4 500,00	4 500,00	4 400,00	17 900,00
	<b>Razem koszty działania</b>	<b>146 400,00</b>	<b>143 700,00</b>	<b>141 000,00</b>	<b>140 700,00</b>	<b>571 800,00</b>
	Marża - 6%	8 784,00	8 622,00	8 460,00	8 442,00	34 308,00
	<b>Wynagrodzenie prowizyjne BGK</b>	<b>155 184,00</b>	<b>152 322,00</b>	<b>149 460,00</b>	<b>149 142,00</b>	<b>606 108,00</b>

# PLAN PROMOCJI ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ NA ROK 2025

z dnia 25 marca 2024 r.

przygotowany na podstawie art. 46 Ustawy z dnia 31 lipca 2019 r. o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym

## 1. Cel główny i cele szczegółowe

Plan promocji żeglugi śródlądowej jest dokumentem, którego **nadrzędnym celem jest określenie działań mających na celu wspieranie i rozwój sektora żeglugi śródlądowej poprzez realizację zadań promocyjnych, informacyjnych i edukacyjnych**. Cele szczegółowe w powyższym zakresie zostały przedstawione na schemacie.

Schemat 1. Cele szczegółowe Planu promocji żeglugi śródlądowej.

Cele informacyjno-promocyjne		Cele edukacyjne		Wymiana doświadczeń	
kreowanie pozytywnego odbioru społ. żeglugi śródlądowej	budowanie wizerunku żeglugi śródl. jako ekonomicznej i ekologicznej gałęzi transportu	zachęcanie interesariuszy sektora do modernizacji floty		partnerstwo na rzecz rozwoju śródlądowych dróg wodnych	rozwój wiedzy i wymiana dobrych praktyk między grupami interesu
promowanie możliwości rozwoju w zawodach związanych z sektorem	podnoszenie świadomości interesariuszy sektora	popularyzacja rozwiązań cyfryzacyjnych wprowadzanych w sektorze żeglugi śródlądowej	zwiększenie zainteresowania armatorów wsparciem finansowym udzielanym w ramach FŻŚ**		
promowanie możliwości edukacji i wyboru ścieżki kariery związanej z sektorem	nt. działań realizowanych w ramach KPŻ2030*	popularyzacja wiedzy na temat aktualnych kwalifikacji zawodowych	edukacja dotycząca bezpiecznego korzystania z dróg wodnych		
zwiększenie popularności żeglugi rekreacyjnej i turystycznej	podnoszenie świadomości nt. żeglugi śródlądowej jako ważnego elementu gosp. wodnej i polityki transportowej				

\*KPŻ2030 – Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030.

\*\* FŻŚ – Fundusz Żeglugi Śródlądowej.

Opracowanie własne.

## 2. Zarys potrzeb i obszary wymagające wsparcia w zakresie komunikacji

Obszary wymagające wsparcia korespondują z *Krajowym Programem Żeglugowym do roku 2030* (KPŻ2030) – dokumentem planistycznym wytyczającym kierunki rozwoju sektora żeglugi śródlądowej oraz opisującym działania przewidziane do realizacji do 2030 roku. Głównym celem zawartych w dokumencie działań jest zwiększenie roli sektora żeglugi śródlądowej w wymiarze krajowym i lokalnym.

W ramach obszarów wymagających wsparcia planuje się następujące działania:

- a. **Wzmocnienie pozytywnego wizerunku żeglugi śródlądowej** – w komunikacji z opinią publiczną położyć akcent na przedstawienie transportu wodnego śródlądowego jako proekologicznej, rozwijającej się gałęzi transportu, która może stanowić uzupełnienie zrównoważonego systemu transportowego kraju, realizującego wyzwania polityk europejskich;  
**Budowanie wizerunku żeglugi jako ekonomicznego i ekologicznego środka transportu** – szczególnie w kontekście *Strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności* („Sustainable and Smart Mobility Strategy”) – dokumentu powstałego w ramach Inicjatywy Nowego Zielonego Ładu, określającego jako jeden z celów dla transportu wodnego śródlądowego zwiększenie się udziału transportu z wykorzystaniem śródlądowych dróg wodnych i żeglugi morskiej bliskiego zasięgu do 2030 r. o 25 proc., a do 2050 r. – o 50 proc. Działania edukacyjne i promocyjne powinny być ukierunkowane na podnoszenie świadomości społecznej w zakresie żeglugi śródlądowej jako elementu kompleksowej polityki transportowej gospodarki wodnej.  
**Współpraca z ośrodkami naukowymi** – w tym pozyskiwanie eksperckich badań i analiz w celu budowania spójnej narracji nt. żeglugi śródlądowej w oparciu o rzetelne źródła naukowe.
- b. **Promowanie możliwości edukacji oraz wyboru ścieżki kariery związanej z sektorem** – sektor pracowników żeglugi śródlądowej w Polsce charakteryzuje się niskim napływem młodych osób podejmujących naukę i następnie pracę w zawodach związanych z żeglugą śródlądową. W tym kontekście konieczne jest promowanie zawodu już na etapie edukacji w szkołach podstawowych, a jednocześnie popularyzacja edukacji w branżowych szkołach ponadpodstawowych i pokazywanie możliwości wyboru ścieżki kariery związanej z sektorem. Równie istotne jest kształcenie grona wysoko wykwalifikowanej kadry oraz szukanie form dofinansowania szkół branżowych. Silny nacisk na promocję w obszarze edukacji i wyboru ścieżki zawodowej wynika z faktu, że kapitał ludzki jest jednym z najważniejszych zasobów, dzięki któremu możliwy jest rozwój sektora.
- c. **Zachęcanie interesariuszy sektora do modernizacji floty** – założenia Europejskiego Zielonego Ładu oraz wymogi związane z dochodzeniem gospodarek państw członkowskich UE do neutralności klimatycznej wymagają wprowadzania rozwiązań ukierunkowanych na obniżenie poziomu emisyjności floty statków żeglugi śródlądowej oraz dostosowanie floty do zmian klimatu. Działania te powinny być realizowane we współpracy i dialogu z przedstawicielami branży żeglugi śródlądowej (związkami armatorów), sektora naukowego, przemysłu stocznioowego, a także organizacjami pozarządowymi. W tym kontekście potrzebne jest prowadzenie dialogu z interesariuszami sektora, informowanie o działaniach podejmowanych przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej (m.in. nt. funkcjonowania Funduszu Żeglugi Śródlądowej) oraz edukowanie na temat implementacji przepisów prawa.
- d. **Popularyzacja rozwiązań cyfryzacyjnych wprowadzanych w sektorze żeglugi śródlądowej** – dla zapewnienia bezpiecznej i nowoczesnej żeglugi śródlądowej niezbędne jest dostarczenie użytkownikom śródlądowych dróg wodnych innowacyjnych rozwiązań zapewniających efektywny transport, sprawną komunikację i wymianę informacji oraz digitalną obsługę administracyjną. Kwestia ta jest szczególnie istotna w dobie zmian klimatu, ponieważ od jakości przepływu informacji uzależniona jest wykonalność operacji transportowych oraz zapewnienie bezpieczeństwa przeciwpowodziowego i środowiskowego. W tym kontekście istotna jest popularyzacja wiedzy na temat wprowadzania nowoczesnych rozwiązań cyfryzacyjnych dla sektora – takich jak rozwój systemu Informacji Rzecznej RIS i innych systemów żeglugowych czy wprowadzenie e-usług administracji żeglugowej oraz cyfrowego poboru należności za korzystanie z dróg wodnych i urządzeń hydrotechnicznych;
- e. **Promocja rekreacyjnego i turystycznego wykorzystania śródlądowych dróg wodnych** – zwłaszcza wśród szerokiej opinii publicznej (w tym turystów), społeczności lokalnych oraz przedstawicieli sektora biznesu. Sposób postrzegania sektora przez wspomniane grupy może przełożyć się na realny wzrost jego atrakcyjności i popularności.
- f. **Działania informacyjne na temat aktualnych kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej** – w związku z wejściem w życie nowego systemu prawnego<sup>1</sup> konieczne jest propagowanie wiedzy na

<sup>1</sup> Ustawa z dnia 7 lipca 2023 r. o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej oraz ustawy o czasie pracy na statkach żeglugi śródlądowej (Dz.U. poz. 1588) wdrażająca do polskiego porządku prawnego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2397 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej oraz uchylającą dyrektywę Rady 91/672/EWG i 96/50/WE (Dz. Urz. UE L 345 z 27.12.2017, str. 53, Dz. Urz. UE L 274 z 30.07.2021, str. 52 oraz Dz. Urz. UE L 30 z 11.02.2022, str. 3).

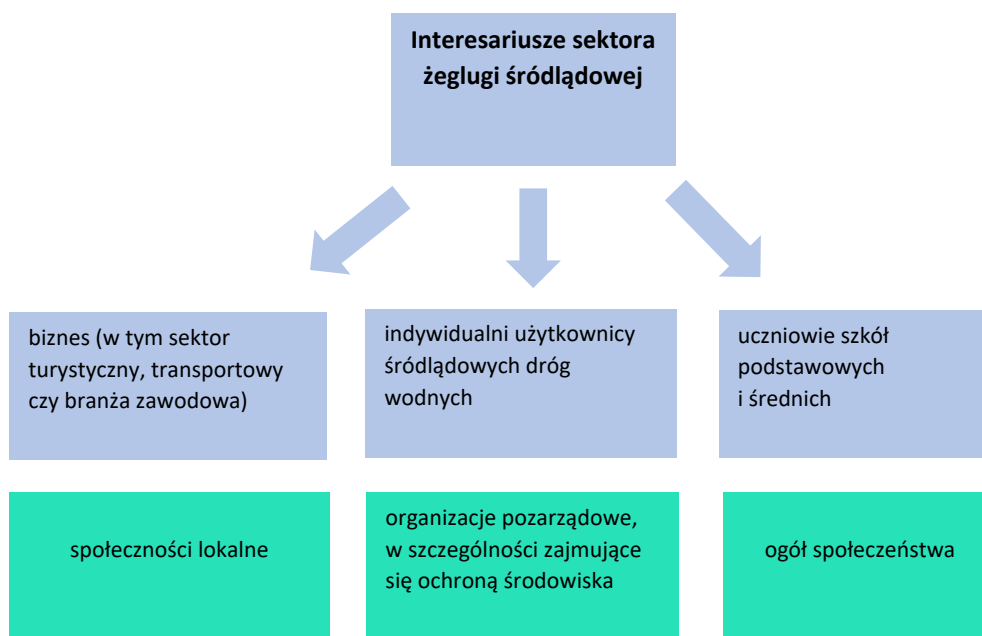
temat ścieżek zdobywania kwalifikacji zawodowych oraz wymagań egzaminacyjnych na poszczególne dokumenty kwalifikacyjne.

- g. **Działania edukacyjne na rzecz podnoszenia bezpieczeństwa na śródlądowych drogach wodnych** – zwiększanie świadomości na temat zasad bezpiecznego poruszania się po drogach wodnych wśród użytkowników wymaga prowadzenia stałych działań edukacyjnych.
- h. **Działania na rzecz mierzenia rezultatów realizacji zadań z Planu promocji żeglugi śródlądowej** – badania ankietowe, wywiady, zbieranie informacji zwrotnych itp.

### 3. Grupy docelowe komunikacji związanej z żeglugą śródlądową

Rozwój sektora żeglugi śródlądowej przekłada się na konkretne grupy docelowe, do których należy komunikować kwestie związane z sektorem. Grupy docelowe, do których powinny zostać kierowane działania określone w *Planie promocji żeglugi śródlądowej na rok 2025*, to przede wszystkim:

Schemat 2. Grupy docelowe Planu promocji żeglugi śródlądowej na rok 2025.



Opracowanie własne.

### 4. Wykaz działań wraz z proponowanym kosztorysem wykonania

Nr	Działanie	Maksymalny budżet (zł brutto)
1.	Promocja sektora transportu wodnego śródlądowego	300 000,00
2.	Opracowanie dokumentów, analiz, ekspertyz dotyczących sektora	300 000,00
3.	Wymiana doświadczeń (np. konferencje/cykl spotkań/warsztaty)	300 000,00
4.	Działania edukacyjno-informacyjne w zakresie bieżących potrzeb sektora	150 000,00
<b>Limit środków do wydatkowania w ramach Planu promocji na rok 2025</b>		<b>1 050 000,00</b>