

UCHWAŁA NR 33/2015

RADY MINISTRÓW

z dnia 17 marca 2015 r.

**w sprawie Polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020
(z perspektywą do 2030 roku)**

Rada Ministrów uchwała, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się Politykę morską Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku), zwaną dalej „Polityką”, stanowiącą załącznik do uchwały.

§ 2. Koordynowanie i nadzorowanie realizacji Polityki powierza się ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej¹⁾.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

PREZES RADY MINISTRÓW

EWA KOPACZ

¹⁾ Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 września 2014 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1257).

**MIĘDZYRESORTOWY ZESPÓŁ DO SPRAW POLITYKI MORSKIEJ
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

**Polityka morską Rzeczypospolitej Polskiej
do roku 2020
(z perspektywą do 2030 roku)**

Warszawa, 2015 r.

Polska leży nad Morzem Bałtyckim. Dostęp do morza ma strategiczne znaczenie dla bezpieczeństwa oraz rozwoju społeczno-gospodarczego państwa i stwarza możliwości aktywnego współuczestnictwa we współpracy międzynarodowej w regionie Morza Bałtyckiego, w Europie i na świecie. W *Polityce morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)* (PMRP) zostały określone kierunki zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego i racjonalnego wykorzystania nadmorskiego położenia Polski.

PMRP opiera się na konstytucyjnej zasadzie zrównoważonego rozwoju. PMRP zawiera podstawowe cele ukierunkowane na kompleksowe wykorzystanie morskiego potencjału Polski, w tym rozwój gospodarki morskiej, związane z użytkowaniem morza, oraz metody i instrumenty prawne i ekonomiczne realizacji tych celów w obecnych warunkach politycznych i społeczno-gospodarczych.

PMRP obejmuje dziedziny życia politycznego, społeczno-gospodarczego, naukowego i kulturalnego kraju. Najważniejsze kierunki rozwoju Polski w zakresie spraw morskich w perspektywie do 2030 roku to: wzmocnienie pozycji polskich portów morskich, zwiększenie konkurencyjności transportu morskiego oraz zatrudnienia w gospodarce morskiej, zapewnienie bezpieczeństwa na morzu, a także wykorzystanie morskiego potencjału gospodarczego.

Polska jest państwem morskim z bogatą tradycją i otwartym na nowe wyzwania, co uzasadnia potrzebę posiadania polityki morskiej – przekrojowej oraz integrującej sektory morskie i inne sektory z nimi powiązane. Funkcją PMRP jest usystematyzowanie celów i działań służących rozwojowi gospodarki morskiej. Głównymi podmiotami i adresatami PMRP są: instytucje rządowe, jednostki samorządu terytorialnego, przedsiębiorcy, przedstawiciele świata nauki i kultury, sfera pozarządowa oraz reprezentująca obszary funkcjonalnie powiązane z gospodarką morską, w tym pracownicy zatrudnieni w branżach morskich oraz mieszkańcy gmin nadmorskich. Realizacja PMRP wymaga zaangażowania i współpracy wszystkich zainteresowanych podmiotów na poziomie lokalnym, regionalnym i krajowym.

Realizacja PMRP ma przyczyniać się do osiągnięcia długofalowych celów rozwojowych kraju, określonych w polskich dokumentach strategicznych, m.in. *Średniookresowej Strategii Rozwoju Kraju (SRK 2020)* i strategiach zintegrowanych. Wpisuje się też w cele Unii Europejskiej określone w *Strategii „Europa 2020”* w ramach trzech inicjatyw przewodnich: Europa efektywnie korzystająca z zasobów, Unia innowacji oraz Program na rzecz nowych umiejętności i zatrudnienia.

PMRP jest zgodna z zaleceniami Komisji Europejskiej zawartymi w *Zintegrowanej polityce morskiej Unii Europejskiej* oraz *Wytycznych dotyczących zintegrowanego podejścia do polityki morskiej*, zgodnie z którymi państwa członkowskie UE powinny opracować krajowe zintegrowane polityki morskie we współpracy z zainteresowanymi podmiotami. Zintegrowana polityka morska UE (ZPM) ma na celu całościowe podejście do spraw morskich, integrujące poszczególne sektory gospodarki morskiej, przy zastosowaniu trzech instrumentów przekrojowych: wiedzy o morzu, integracji systemów nadzoru morskiego i morskiego planowania przestrzennego.

Projekt *Polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020* został opracowany na szczeblu ponadresortowym przez Międzyresortowy Zespół do spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 1 zarządzenia nr 103 Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 września 2008 r. w sprawie powołania Międzyresortowego Zespołu do spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej (M.P. z 2013 r. poz. 902). Podstawę jego przygotowania stanowi dokument *Założenia polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020*, który w dniu 14 września 2009 r. został przyjęty przez Stały Komitet Rady Ministrów z rekomendacją opracowania docelowej polityki morskiej.

Spis treści

Wprowadzenie.....	6
1. Wzmocnienie pozycji polskich portów morskich	15
1.1. Charakterystyka kierunku	15
1.2. Cel i działania na rzecz wzmocnienia pozycji polskich portów morskich.....	20
1.3. Spodziewane efekty działań na rzecz wzmocnienia pozycji polskich portów morskich ..	21
2. Zwiększenie konkurencyjności transportu morskiego	22
2.1. Charakterystyka kierunku	22
2.2. Cel i działania na rzecz zwiększenia konkurencyjności transportu morskiego.....	25
2.3. Spodziewane efekty działań na rzecz zwiększenia konkurencyjności transportu morskiego.....	26
3. Zapewnienie bezpieczeństwa morskiego.....	27
3.1. Charakterystyka kierunku	27
3.2. Cel i działania na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa morskiego.....	29
3.3. Spodziewane efekty działań na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa morskiego.....	29
4. Poprawa stanu środowiska morskiego i ochrona brzegu morskiego.....	30
4.1. Poprawa stanu środowiska morskiego	30
4.1.1. Charakterystyka kierunku.....	30
4.1.2. Cel i działania na rzecz poprawy stanu środowiska morskiego.....	33
4.1.3. Spodziewane efekty działań na rzecz poprawy stanu środowiska morskiego	34
4.2. Ochrona brzegu morskiego	35
4.2.1. Charakterystyka kierunku.....	35
4.2.2. Cel i działania na rzecz ochrony brzegu morskiego.....	35
4.2.3. Spodziewane efekty działań na rzecz ochrony brzegu morskiego.....	36
5. Stworzenie warunków dla rozwoju gospodarki morskiej opartej na wiedzy i kwalifikacjach	36
5.1. Wsparcie morskich badań naukowych.....	36
5.1.1. Charakterystyka kierunku.....	36
5.1.2. Cel i działania na rzecz wsparcia morskich badań naukowych.....	38
5.1.3. Spodziewane efekty działań na rzecz wsparcia morskich badań naukowych	39
5.2. Zapewnienie wysokich standardów szkolnictwa morskiego.....	39
5.2.1. Charakterystyka kierunku.....	39
5.2.2. Cel i działania na rzecz zapewnienia wysokich standardów szkolnictwa morskiego.....	40

5.2.3 Spodziewane efekty działań na rzecz zapewnienia wysokich standardów szkolnictwa morskiego.....	41
6. Racjonalne korzystanie z zasobów naturalnych środowiska morskiego	41
6.1. Zrównoważone wykorzystanie zasobów mineralnych środowiska morskiego.....	41
6.1.1. Charakterystyka kierunku.....	41
6.1.2. Cel i działania na rzecz zrównoważonego wykorzystania zasobów mineralnych środowiska morskiego.....	42
6.1.3. Spodziewane efekty działań na rzecz zrównoważonego wykorzystania zasobów mineralnych środowiska morskiego.....	43
6.2. Turystyka morska i przybrzeżna	44
6.2.1. Charakterystyka kierunku.....	44
6.2.2. Cel i działania na rzecz turystyki morskiej i przybrzeżnej.....	45
6.2.3. Spodziewane efekty działań na rzecz turystyki morskiej i przybrzeżnej.....	46
7. Zrównoważone zarządzanie rybołówstwem morskim	46
7.1. Charakterystyka kierunku	46
7.2. Cel i działania na rzecz zrównoważonego zarządzania rybołówstwem morskim	48
7.3. Spodziewane efekty działań na rzecz zrównoważonego zarządzania rybołówstwem morskim.....	48
8. Wzmocnienie bezpieczeństwa energetycznego kraju.....	49
8.1. Charakterystyka kierunku	49
8.2. Cel i działania na rzecz wzmocnienia bezpieczeństwa energetycznego kraju.....	51
8.3. Spodziewane efekty działań na rzecz wzmocnienia bezpieczeństwa energetycznego kraju.....	52
9. Usprawnienie zarządzania morskiego	53
9.1. Charakterystyka kierunku	53
9.2. Cel i działania na rzecz usprawnienia zarządzania morskiego.....	55
9.3. Spodziewane efekty działań na rzecz usprawnienia zarządzania morskiego.....	56
10. System wdrażania polityki morskiej RP	56
10.1. Wskaźniki monitorowania polityki morskiej RP	57
11. Finansowanie działań z zakresu polityki morskiej RP.....	65

Wprowadzenie

Uwarunkowania polskiej polityki morskiej

Morski potencjał Polski jest uwarunkowany bezpośrednim dostępem do Morza Bałtyckiego (788 km linii brzegowej), który pozwala m.in. na rozwój infrastruktury portowej (cztery porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej: Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście oraz małe i średnie porty), korzystanie z praw suwerennych w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej oraz udziałów w działce eksploracyjnej na Oceanie Spokojnym (około 75 tys. km²).

Polskie obszary morskie stanowią ponad 10% lądowej powierzchni kraju. Ich łączna powierzchnia wynosi około 33 307 km². Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. *o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej* (Dz. U. z 2013 r. poz. 934 i 1014) określa kategorie polskich obszarów morskich i ich status prawny. Polskimi obszarami morskimi są: morskie wody wewnętrzne, morze terytorialne oraz wyłączna strefa ekonomiczna.

Morskie wody wewnętrzne i morze terytorialne wchodzi w skład terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Zwierzchnictwo terytorialne Rzeczypospolitej Polskiej nad morskimi wodami wewnętrznymi i morzem terytorialnym rozciąga się na wody, przestrzeń powietrzną nad tymi wodami oraz na dno morskie wód wewnętrznych i morza terytorialnego, a także na wnętrze ziemi pod nimi. Jeżeli wymagają tego potrzeby obronności lub bezpieczeństwa państwa, na morskich wodach wewnętrznych oraz na morzu terytorialnym mogą być ustanawiane strefy zamknięte dla żeglugi i rybołówstwa. Natomiast poza morskimi wodami wewnętrznymi i morzem terytorialnym mogą być ogłaszane strefy niebezpieczne dla żeglugi lub rybołówstwa.

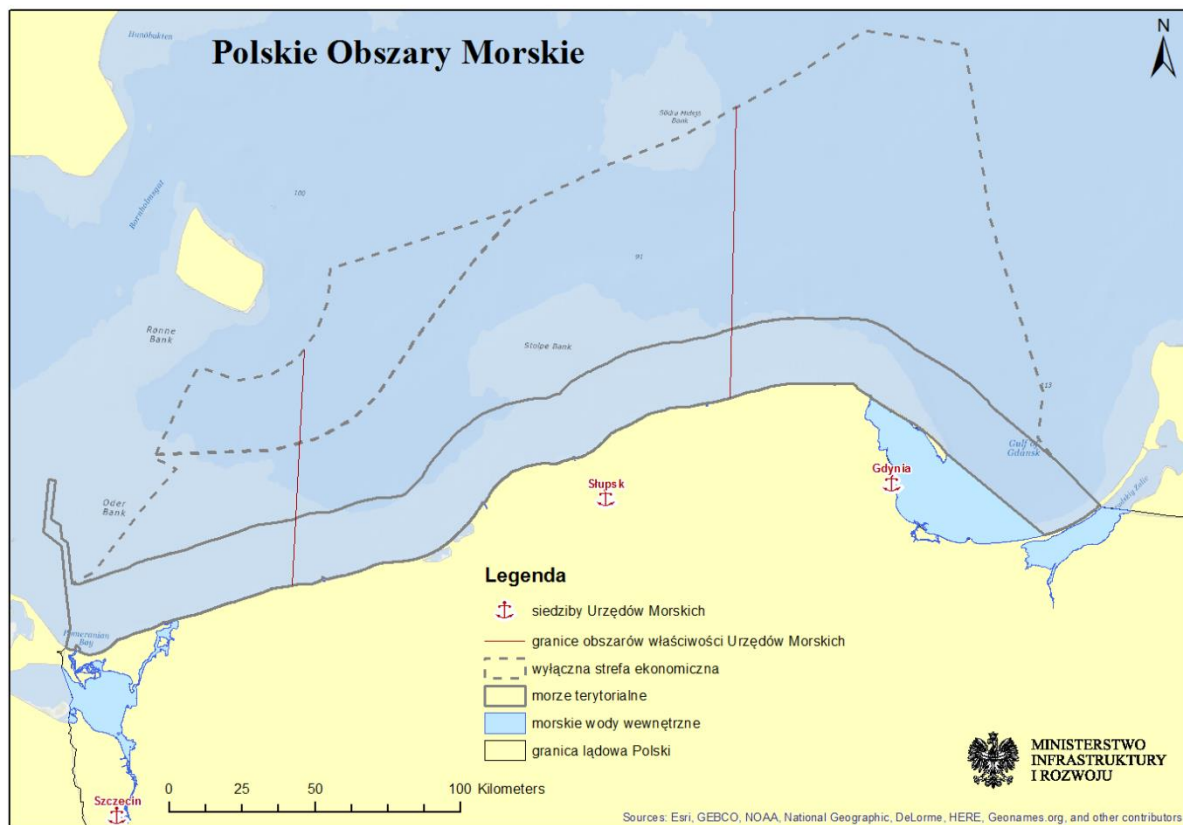
Morze terytorialne RP to obszar wód morskich o szerokości 12 mil morskich (22 224 m), liczonych od linii podstawowej tego morza, którą stanowi linia najniższego stanu wody wzdłuż wybrzeża lub zewnętrzna granica morskich wód wewnętrznych. Zewnętrzną granicę morza terytorialnego stanowi linia, której każdy punkt oddalony jest o 12 mil morskich od najbliższego punktu linii podstawowej. Redy, na których odbywa się załadunek, wyładunek i kotwiczenie, położone całkowicie lub częściowo poza obszarem wód morskich określonym wyżej, są włączone do morza terytorialnego. Morze terytorialne jest integralną częścią terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Ustawa z dnia 12 października 1990 r. *o ochronie granicy państwowej* (Dz. U. z 2009 r. Nr 12, poz. 67, z późn. zm.) stanowi,

że granica państwowa na morzu przebiega w odległości 12 mil morskich od linii podstawowej, określonej w odrębnych przepisach lub po zewnętrznej granicy red włączonych do morza terytorialnego.

Wyłączna strefa ekonomiczna RP położona jest poza zewnętrzną granicą morza terytorialnego i przylega do tego morza. Obejmuje ona wody, dno morza i znajdujące się pod nim wnętrze ziemi. Granica 200 mil morskich dla wyłącznej strefy ekonomicznej ustanowiona *Konwencją Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzoną w Montego Bay dnia 10 grudnia 1982 r.* (Dz. U. z 2002 r. Nr 59, poz. 543 i 544) wraz z *Porozumieniem w sprawie implementacji części XI Konwencji, sporządzonym w Nowym Jorku dnia 29 lipca 1994 r.* – konwencja UNCLOS, nie jest możliwa do wytyczenia na Bałtyku ze względu na jego rozmiary. Granicę wyłącznej strefy ekonomicznej określają umowy delimitacyjne: *Umowa między Polską Rzeczpospolitą Ludową a Związkiem Socjalistycznych Republik Radzieckich o rozgraniczeniu morza terytorialnego (wód terytorialnych), strefy ekonomicznej, strefy rybołówstwa morskiego i szelfu kontynentalnego na Morzu Bałtyckim* podpisana w Moskwie dnia 17 lipca 1985 r. (Dz. U. z 1986 r. Nr 16, poz. 85 i 86), *Umowa między Polską Rzeczpospolitą Ludową a Niemiecką Republiką Demokratyczną w sprawie rozgraniczenia obszarów morskich w Zatoce Pomorskiej* podpisana w Berlinie dnia 22 maja 1989 r. (Dz. U. Nr 43, poz. 233 i 234) oraz *Umowa między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, Rządem Królestwa Szwecji i Rządem Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich w sprawie wspólnego punktu rozgraniczenia obszarów morskich na Morzu Bałtyckim* podpisana w Sztokholmie dnia 30 czerwca 1990 r. (Dz. U. Nr 74, poz. 441 i 442) i *Traktat między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec o potwierdzeniu istniejącej między nimi granicy* podpisany w Warszawie dnia 14 listopada 1990 r. (Dz. U. z 1992 r. Nr 14, poz. 54 i 55).

W wyłącznej strefie ekonomicznej przysługują Polsce prawa suwerenne i inne uprawnienia przewidziane prawem międzynarodowym, w celu rozpoznawania, zarządzania i eksploatacji zasobów naturalnych zarówno żywych, jak i mineralnych, dna morza i wnętrza ziemi pod nim oraz pokrywających jej wód, prawa w odniesieniu do innych gospodarczych przedsięwzięć w tej strefie. Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. *o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej* przyznaje Polsce władztwo w zakresie budowania i użytkowania sztucznych wysp, konstrukcji i innych urządzeń, badań morza, ochrony i zachowania środowiska morskiego. Polska wykonuje w tym obszarze morskim jurysdykcję w zakresie ochrony środowiska. W wyłącznej strefie ekonomicznej obowiązują odpowiednie przepisy

polskiego prawa ochrony środowiska. Państwa trzecie korzystają w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej z wolności żeglugi i przelotu, układania kabli podmorskich i rurociągów oraz innych sposobów korzystania z morza zgodnych z prawem międzynarodowym.



Mapa 1. Polskie obszary morskie.

Źródło: Opracowanie własne Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju

Morze Bałtyckie należy do mórz śródlądowych charakteryzujących się wysoką intensywnością żeglugi morskiej uprawianej przez statki o coraz większym tonażu. Jest ono połączone z głównymi międzynarodowymi szlakami morskimi. Bałtyk cechuje ograniczona wymiana wód z Oceanem Światowym. Ograniczone możliwości wymiany wód powodują, że jest to morze szczególnie wrażliwe na zanieczyszczenia.

Obowiązek ochrony środowiska morskiego wynika z konwencji UNCLOS. Morze Bałtyckie jest objęte prawną ochroną za pomocą form ochrony przewidzianych prawem międzynarodowym. Na podstawie *Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, 1972, sporządzonej w Londynie dnia 2 listopada 1973 r. wraz z załącznikami I, II, III, IV i V, oraz Protokołem z 1978 r. dotyczącym tej konwencji, wraz z załącznikiem I, sporządzonym w Londynie 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1987 r. Nr 17, poz. 101) wraz z Protokołem z 1997 r. uzupełniającym Międzynarodową konwencję*

o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, 1973, zmodyfikowaną przynależnym do niej Protokołem z 1978 r. (Dz. U. z 2005 r. Nr 202, poz. 1679) – konwencja MARPOL, uzyskało ono status obszaru specjalnego, przewidziany dla mórz zamkniętych i półzamkniętych. W 2005 r. Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) uznała Morze Bałtyckie za obszar morski o szczególnej wrażliwości (PSSA). Najważniejszą regionalną umową międzynarodową przewidującą kompleksową ochronę Bałtyku jest *Konwencja o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego, sporządzona w Helsinkach dnia 9 kwietnia 1992 r.* (Dz. U. z 2000 r. Nr 28, poz. 346 i 347), na podstawie której Bałtyk podlega ochronie w ramach Bałtyckiego Systemu Obszarów Chronionych (BSPA) HELCOM.

Na płaszczyźnie międzynarodowej, w szczególności w ramach systemu Narodów Zjednoczonych, prowadzona działalność w obszarze spraw morskich wywiera wpływ na polityki morskie państw członkowskich UE. Najważniejszym forum współpracy międzynarodowej jest Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO), a także Międzypaństwowa Komisja Oceanograficzna (UNESCO IOC) oraz Międzynarodowa Organizacja Pracy (ILO). Polska uczestniczy również w pracach: Międzynarodowej Organizacji Dna Morskiego (ISBA), Wspólnej Organizacji InterOceanmetal (IOM), Międzynarodowej Organizacji Hydrograficznej (IHO) oraz Międzynarodowej Unii Telekomunikacyjnej (ITU).

Sprawy morskie są rozpatrywane w ramach organizacji międzynarodowych oraz na forach, których Polska jest aktywnym członkiem, takich jak: Organizacja Paktu Północnoatlantyckiego (NATO), Światowa Organizacja Celna (WCO), Światowa Organizacja Handlu (WTO), Organizacja Narodów Zjednoczonych do spraw Handlu i Rozwoju (UNCTAD), Europejska Komisja Gospodarcza ONZ (EKG ONZ), Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD), Żegluga Grupa Konsultacyjna (CSG), Międzynarodowe Forum Transportowe (ITF), Międzynarodowe Stowarzyszenie Żegluga (PIANC).

Polska bierze udział w pracach organizacji regionalnych, wśród których jako podstawowe wymienić należy: Radę Państw Morza Bałtyckiego (CBSS) – Grupa Ekspertka Rady Państw Morza Bałtyckiego do spraw Polityki Morskiej (*CBSS Expert Group on Maritime Policy*); Komisję Helsińską (HELCOM), Komitet Rozwoju Przestrzennego Regionu Morza Bałtyckiego (Komitet VASAB). Polska będzie dążyć do utrzymania odpowiedniego stopnia aktywności na forach regionalnych i międzynarodowych w trosce o dobro spraw morskich.

Polska jest jednym z 23 państw nadbrzeżnych Unii Europejskiej. Aktami prawnymi, które mają służyć realizacji zintegrowanej polityki morskiej UE (ZPM), pozostającymi w ścisłej relacji do polityki morskiej RP i polityk morskich innych państw członkowskich UE,

są: *Zielona Księga. W kierunku przyszłej unijnej polityki morskiej: europejska wizja oceanów i mórz* (COM(2006)275) oraz *Zintegrowana polityka morska Unii Europejskiej „Niebieska Księga”* (COM(2007)575) wraz z planem działania (SEC(2007)1278). Nowym impulsem do dalszego rozwoju ZPM był Komunikat *Niebieski wzrost - szanse dla zrównoważonego wzrostu w sektorach morskich* (COM(2012)494), który identyfikuje pięć perspektywicznych obszarów rozwoju gospodarki morskiej. Należą do nich: odnawialne źródła energii mórz i oceanów, akwakultura, niebieska biotechnologia, turystyka morska, nadmorska i rejsowa oraz wydobywanie minerałów z dna morza. Osiągnięcie celów tej inicjatywy przyczyni się do wzrostu gospodarczego, poprawy konkurencyjności i stworzy potencjał dla nowych miejsc pracy w UE.

Ze względu na znaczenie regionu Morza Bałtyckiego dla rozwoju społeczno-gospodarczego UE, Komisja Europejska, w odpowiedzi na zapotrzebowanie ze strony zainteresowanych państw członkowskich, opracowała *Strategię Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego* (COM(2009)248). Strategia jest pierwszą i zarazem modelową strategią makroregionalną UE, która wychodzi naprzeciw wyzwaniom służącym osiągnięciu dobrobytu gospodarczego, wzrostowi połączeń transportowych w regionie, zwiększeniu bezpieczeństwa oraz poprawie stanu środowiska morskiego.

W ostatnich kilku dziesięcioleciach polska gospodarka morska podlegała zmianom pod wpływem uwarunkowań zewnętrznych i wewnętrznych. Zmieniło się znaczenie tradycyjnych sektorów gospodarki morskiej i kierunki ich rozwoju. Wyraźnie zaznaczył się trend poszukiwania racjonalnych ekonomicznie możliwości realizacji inwestycji morskich.

W ostatnich latach, przy znaczącym współdziałaniu funduszy UE, następuje dynamiczny rozwój portów morskich. Widoczna jest poprawa infrastruktury drogowej i kolejowej zapewniającej dostęp do portów od strony lądu. Dzięki modernizacji i rozbudowie, następuje wzmocnienie znaczenia portów morskich oraz dróg wodnych śródlądowych, co umożliwia stworzenie w Polsce spójnego systemu transportowego zintegrowanego z siecią TEN-T. Drogą morską lub podmorskimi rurociągami dostarczane są surowce energetyczne. Nadal istotne znaczenie ma rybołówstwo i przetwórstwo rybne oraz przemysł stoczniowy. Aktualna sytuacja na rynku światowym skłania polskie przedsiębiorstwa sektora stoczniowego do coraz większej specjalizacji działalności. Jednocześnie wzrasta zainteresowanie produkcją energii ze źródeł odnawialnych na morzu, tj. z wiatru, prądów morskich i falowania, a także turystyką morską i przybrzeżną. Przyszłościową dziedziną staje się eksploatacja zasobów dna morskiego i jego podłoża. Gospodarcze wykorzystanie morza wiąże się z potrzebą ochrony

środowiska morskiego i krajobrazu jako niezbędnych elementów zapewnienia odpowiedniej jakości życia. Ważnym obszarem gospodarki morskiej jest edukacja morska. Doświadczenie w szkoleniu kadr morskich oraz rozwinięta baza dydaktyczna stwarzają warunki kształcenia specjalistów sektora gospodarki morskiej na najwyższym poziomie. Na gospodarkę morską wpływają przedsięwzięcia o charakterze militarno-obronnym, mające na celu ochronę wybrzeża i granicy morskiej państwa, zapewnienie bezpieczeństwa i ochrony żeglugi oraz portów morskich, wspierając możliwości wykorzystania potencjału gospodarczego polskich obszarów morskich.

Miejsce Polityki morskiej RP do roku 2020 w polityce rozwoju kraju

Ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. *o zasadach prowadzenia polityki rozwoju* (Dz. U. z 2014 r. poz. 1649) określiła podmioty odpowiedzialne za jej prowadzenie, tryb współpracy między nimi oraz podstawowe instrumenty, za pomocą których jest realizowana.

Podstawowym dokumentem określającym strategiczne wyzwania rozwojowe wynikające zarówno z rozwoju wewnętrznego kraju, jak i uwarunkowań międzynarodowych, jest *Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności* (DSRK) przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 5 lutego 2013 r. DSRK określa główne trendy, wyzwania oraz koncepcję rozwoju kraju w perspektywie długookresowej, stawiając na wzrost wydatków na dziedziny prorozwojowe (w tym m.in. edukację, zdrowie, infrastrukturę, badania i rozwój, kulturę). Proponowane w Strategii obszary strategiczne spójne są z obszarami opisanymi w *Strategii Rozwoju Kraju 2020 – Aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka, sprawne państwo* (SRK) przyjętej przez Radę Ministrów w dniu 25 września 2012 r. Jest to dokument określający w perspektywie średniookresowej cele strategiczne rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym, regionalnym i przestrzennym, wynikające z przyjętych długookresowych wyzwań oraz strategiczne zadania państwa. Dokument ten jest kluczowy do określenia działań rozwojowych, w tym możliwych do sfinansowania w ramach perspektywy finansowej UE na lata 2014–2020.

Kierunki PMRP wpisują się w treść DSRK oraz w jej cel główny, którym jest poprawa jakości życia Polaków, jak również poszczególne cele tematyczne DSRK. PMRP pozwoli przyczynić się do osiągnięcia tego celu, który mierzony ma być, z jednej strony, wzrostem produktu krajowego brutto (PKB) na mieszkańca, a z drugiej, zwiększeniem spójności społecznej oraz zmniejszeniem nierówności o charakterze terytorialnym, jak również skalą skoku cywilizacyjnego społeczeństwa oraz innowacyjności gospodarki w stosunku do innych krajów. W zakresie SRK, PMRP służyć będzie realizacji celu głównego strategii,

jakim jest wzmocnienie i wykorzystanie gospodarczych, społecznych i instytucjonalnych potencjałów zapewniających szybszy i zrównoważony rozwój kraju oraz poprawę jakości życia ludności. PMRP wpisuje się w obszary strategiczne oraz przypisane im cele i działania określone w SRK.

Ramy przestrzenne rozwoju kraju stanowi *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030* (KPZK) przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 13 grudnia 2011 r. W dokumencie przedstawiono wizję zagospodarowania przestrzennego kraju w perspektywie kilkunastu lat, określono cele i kierunki polityki służące jej urzeczywistnieniu, a także wskazano zasady oraz mechanizmy koordynacji i wdrażania publicznych polityk rozwojowych mających istotny wpływ terytorialny. KPZK włącza w główny nurt rozważań na temat zagospodarowania przestrzennego kraju obszary morskie, dotychczas nieobecne w strategicznych dokumentach poziomu krajowego oraz rozszerza zakres interakcji transgranicznych w układzie lądowym i morskim.

Strategiczne rozwiązania w poszczególnych obszarach istotnych dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju prezentują tzw. zintegrowane strategie rozwoju. Operacjonalizują one wskazane w SRK kierunki działań. Stanowią więc istotny element układu dokumentów strategicznych. Na ich podstawie przygotowywane są kierunki interwencji współfinansowane ze środków UE.

Kluczowe znaczenie dla sektora gospodarki morskiej ma jedna z 9 zintegrowanych strategii rozwoju: *Strategia Rozwoju Transportu do roku 2020 (z perspektywą do roku 2030)* (SRT), w której transport morski stanowi istotny element zintegrowanego systemu transportowego kraju. Wyznaczone w SRT kierunki działań koncentrują się na trzech obszarach interwencji w odniesieniu do tego segmentu gospodarki: rozwoju infrastruktury w portach morskich i na ich zapleczu, wzmocnieniu funkcji gospodarczej portów morskich oraz zwiększeniu znaczenia żeglugi morskiej w łańcuchu dostaw towarowych i przewozach pasażerskich.

Z kolei zawarte w *Strategii innowacyjności i efektywności gospodarki* cele szczegółowe obejmujące m.in.: dostosowanie regulacji do potrzeb innowacyjnej i efektywnej gospodarki, stymulowanie innowacyjności przez wzrost efektywności wiedzy i pracy, wzrost efektywności wykorzystania zasobów naturalnych i surowców, znajdują odzwierciedlenie w PMRP.

Ponadto PMRP uwzględnia wytyczne zawarte w *Strategii rozwoju kapitału ludzkiego 2020*, zwłaszcza w odniesieniu do celów szczegółowych, takich jak wzrost zatrudnienia oraz

podniesienie poziomu kompetencji i kwalifikacji obywateli. Informacje dotyczące ochrony środowiska morskiego, możliwości dostaw surowców energetycznych drogą morską, zagospodarowania terenów morskich oraz odnawialnych źródeł energii zawarte w Strategii *Bezpieczeństwo energetyczne i środowisko*, w tym np. kwestie elektrowni wiatrowych na morzu, zostały szeroko ujęte w PMRP. *Strategia zrównoważonego rozwoju wsi, rolnictwa i rybactwa na lata 2012–2020* znajduje odzwierciedlenie w PMRP w odniesieniu do sektora rybołówstwa. Efektywna realizacja PMRP nie jest możliwa bez uwzględnienia zagadnień ujętych w *Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010–2020* zwracającej uwagę na transport morski, który ma zasadnicze znaczenie dla rozwoju regionalnego w kontekście przewozów towarowych, pasażerskich, jak i turystyki wodnej, wpływając na wzrost atrakcyjności regionów jako miejsc działalności gospodarczej, przemysłu i zamieszkania. PMRP uwzględnia również wytyczne zawarte w *Strategii rozwoju kapitału społecznego 2020*, *Strategii sprawne państwo 2020* oraz *Strategii rozwoju systemu bezpieczeństwa narodowego Rzeczypospolitej Polskiej 2022*.

PMRP, zgodnie z art. 4 ust. 3 ustawy *o zasadach prowadzenia polityki rozwoju*, tworzona jest na podstawie instrumentów prawnych i finansowych, określonych w odrębnych przepisach. PMRP służy realizacji celów dotyczących spraw morskich zawartych w ww. strategiach rozwoju.

Misja, cel strategiczny i kierunki polityki morskiej RP

Misją polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej jest maksymalizacja wszechstronnych korzyści dla obywateli i gospodarki narodowej płynących ze zrównoważonego wykorzystania nadmorskiego położenia kraju oraz zasobów mórz i oceanów.

Celem strategicznym polityki morskiej państwa jest zwiększenie udziału sektora gospodarki morskiej w PKB oraz wzrost zatrudnienia w gospodarce morskiej.

Dla wzrostu świadomości roli oraz znaczenia zasobów morskich w rozwoju społeczno-gospodarczym naszego kraju kluczowe jest wskazanie następujących kierunków polskiej polityki morskiej:

1. Wzmocnienie pozycji polskich portów morskich
2. Zwiększenie konkurencyjności transportu morskiego
3. Zapewnienie bezpieczeństwa morskiego
4. Poprawa stanu środowiska morskiego i ochrona brzegu morskiego
5. Stworzenie warunków dla rozwoju gospodarki morskiej opartej na wiedzy i kwalifikacjach
6. Racjonalne korzystanie z zasobów naturalnych środowiska morskiego
7. Zrównoważone zarządzanie rybołówstwem morskim
8. Wzmocnienie bezpieczeństwa energetycznego kraju
9. Usprawnienie zarządzania morskiego

Wśród wymienionych kierunków priorytetowe znaczenie mają: wzmocnienie pozycji polskich portów morskich, zwiększenie konkurencyjności transportu morskiego oraz zapewnienie bezpieczeństwa morskiego.

Efektywny rozwój i funkcjonowanie gospodarki morskiej warunkuje sprawny system transportowy, łączący porty i aglomeracje nadmorskie z zapleczem kraju, regionem i Europą. Konieczne jest położenie nacisku na rozwój portów morskich jako centrów logistycznych infrastruktury transportowej w celu zwiększenia możliwości ich udziału w rynku globalnym. Już dzisiaj polskie porty morskie aktywnie uczestniczą w budowaniu nowego ładu transportowego w Europie.

Istotnym ogniwem gospodarki morskiej są usługi przewozowe oferowane przez przedsiębiorstwa zaangażowane w żeglugę morską. Wynika to z integralnego powiązania żeglugi morskiej z systemem transportowym państwa oraz pozytywnego wpływu na rozwój wielu dziedzin gospodarki narodowej. Działalność przedsiębiorstw żeglugowych wykracza poza sferę stosunków wewnętrznych, mając swój udział w międzynarodowych stosunkach gospodarczych. Transport morski jest ściśle powiązany z gospodarką międzynarodową, przez co najszybciej ze wszystkich rodzajów transportu doświadcza zmian koniunktury na rynku globalnym i jest szczególnie narażony na jej wahania.

Obserwowany wzrost natężenia międzynarodowego ruchu żeglugowego stwarza potrzebę podejmowania działań na rzecz zapewnienia jego bezpieczeństwa i ochrony.

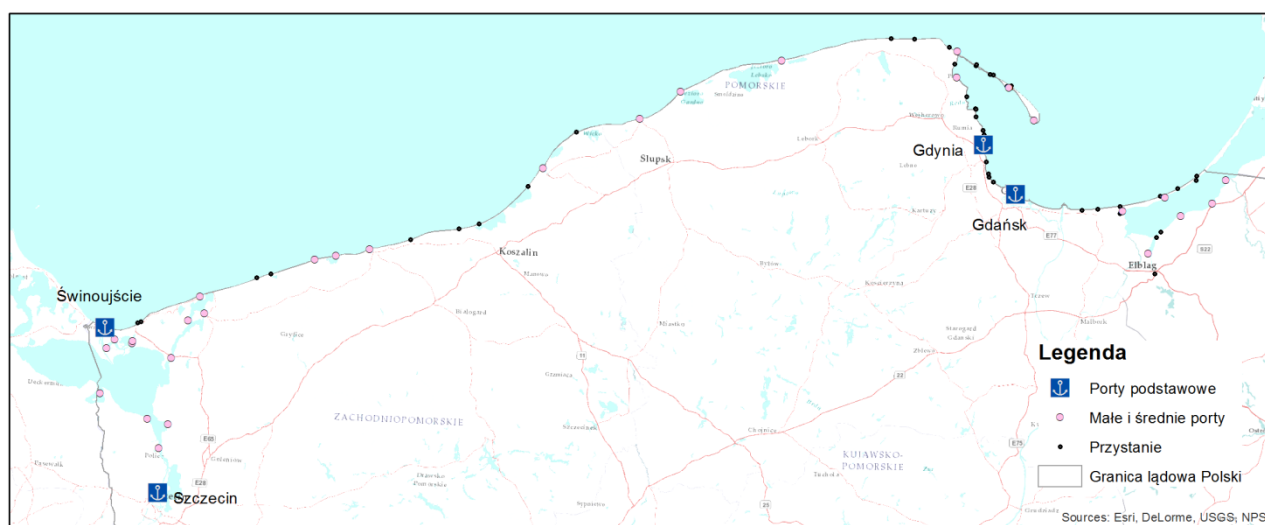
1. Wzmocnienie pozycji polskich portów morskich

1.1. Charakterystyka kierunku

Porty morskie to istotny element infrastruktury państwa stanowiący spoiwo transportu lądowego z morskim. Dobrze działające porty przyczyniają się do rozwoju społeczno-gospodarczego, wzrostu konkurencyjności oraz dobrobytu państwa. Polskie porty morskie posiadają korzystne usytuowanie, dzięki czemu uczestniczą w wymianie handlowej w Europie oraz stają się coraz bardziej konkurencyjne.

Podstawę prawną do efektywnego zarządzania portami morskimi w Polsce stanowi ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. *o portach i przystaniach morskich* (Dz. U. z 2010 r. Nr 33, poz. 179). Portami morskimi o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej są porty w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu. Skarb Państwa jest większościovym udziałowcem w spółkach powołanych do zarządzania tymi portami.

Na polskim wybrzeżu funkcjonuje także 29 portów morskich niemających podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej oraz 46 przystani morskich (mapa 2). Małe i średnie porty są regionalnymi ośrodkami przedsiębiorczości. Ich atutem jest wielofunkcyjność oraz możliwości rozwoju różnych innych form aktywności poza podstawową funkcją transportową. W celu sprawnego i efektywnego wykorzystywania możliwości rozwojowych oraz ze względu na lokalny charakter, mogą one funkcjonować jako ośrodki wzajemnie się uzupełniające.

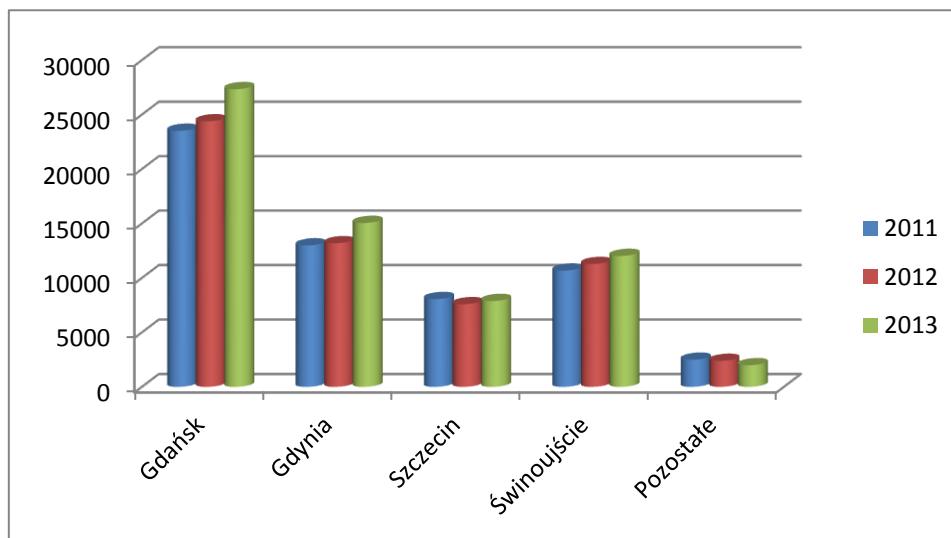


Mapa 2. Porty i przystanie morskie.

Źródło: Opracowanie własne Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju

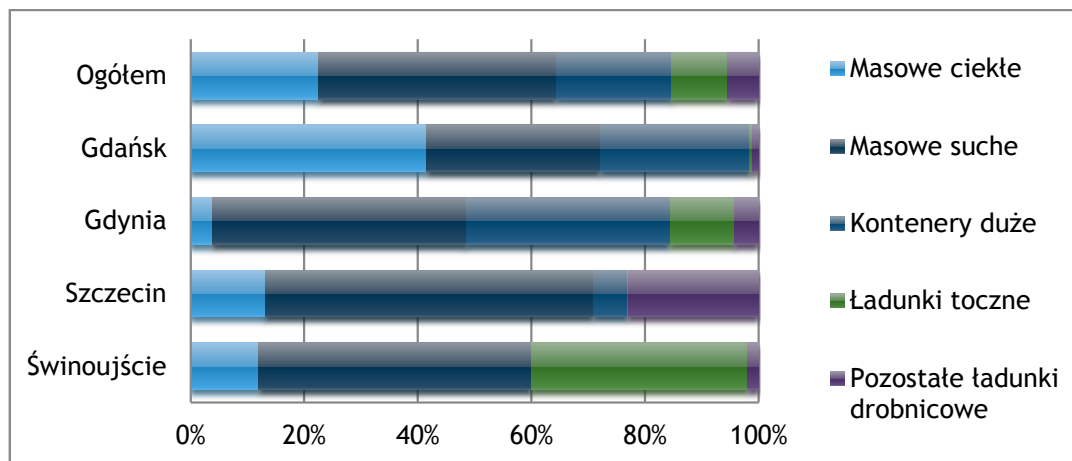
Podstawowe kierunki funkcjonowania portów morskich zostały wskazane w *Strategii rozwoju portów morskich do 2015 roku*. Kierunki szczegółowe ujęto w strategiach rozwoju województw nadmorskich oraz poszczególnych portów. Po 2015 r. *Strategia rozwoju portów morskich* zostanie zastąpiona dokumentem *Program rozwoju polskich portów morskich* wdrażającym postanowienia *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*.

Polskie porty morskie charakteryzuje dobra kondycja finansowa. Porty odnotowują wzrost ilości przeładunków (rysunek 1), co potwierdza, że posiadają one duże możliwości rozwoju i zdolności do systematycznego dostosowania się do zmieniającej się sytuacji rynkowej. Obroty ładunkowe w 2013 r. uzyskały historycznie rekordowy poziom 64,3 mln ton, tj. o 9,3% więcej niż w roku poprzednim. Wzrasta udział kontenerów w obrotach portowych. W ostatnim okresie obserwuje się tendencję wzrostu obrotów ładunków drobnicowych przy jednoczesnym spadku obrotów ładunków masowych. Poza przeładunkami zwraca się coraz większą uwagę na realizację innych usług kreujących wartość dodaną, tj. wszelkich operacji handlowo-manipulacyjnych ładunków (rysunek 2).



Rysunek 1. Obroty ładunkowe w portach morskich w tys. ton.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS 2014



Rysunek 2. Obroty ładunkowe w portach w 2013 r. według grup ładunkowych.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS 2014

Wśród istotnych wyzwań wpływających na rozwój portów wskazuje się na poprawę dostępu od strony lądu, co dotyczy w równej mierze połączeń drogowych, kolejowych, wodnych śródlądowych, jak i rurociągowych. Utrzymanie konkurencyjności polskich portów wymaga ciągłej realizacji przedsięwzięć poprawiających dostęp do nich od strony morza takich, jak: modernizacja torów wodnych i podejściowych, falochronów zewnętrznych, przebudowa wejść do portów, umacnianie brzegów torów wodnych. Inwestycje w infrastrukturę dostępu zarówno od strony lądu, jak i od strony morza wymusza zastosowanie w większym stopniu instrumentów planowania przestrzennego i zintegrowanego zarządzania strefą przybrzeżną. Rozwój infrastruktury łączącej porty z bliższym i dalszym otoczeniem gospodarczym musi być skoordynowany z działaniami inwestycyjnymi realizowanymi przez zarządy portów morskich. W związku ze zmianą struktury obrotów ładunkowych oraz technologii przewozów, również infrastruktura portowa wymaga dalszego dostosowania do zmieniających się potrzeb. Szczególnie istotna jest budowa i modernizacja nabrzeży, połączeń drogowych i kolejowych na terenie portów. Konieczne jest otwarcie na nowe tendencje w usługach i produkcji, np. przez wykorzystanie potencjału morskiej energetyki wiatrowej. Porty morskie, jak również stocznie podejmują działania inwestycyjne związane z rozwojem nowych technologii. Pełne wykorzystanie potencjału polskich portów w zakresie tworzenia zaplecza produkcyjnego i logistycznego wymaga zapewnienia możliwości obsługi transportowej elementów wielkogabarytowych i ponadnormatywnych od strony morza i lądu.

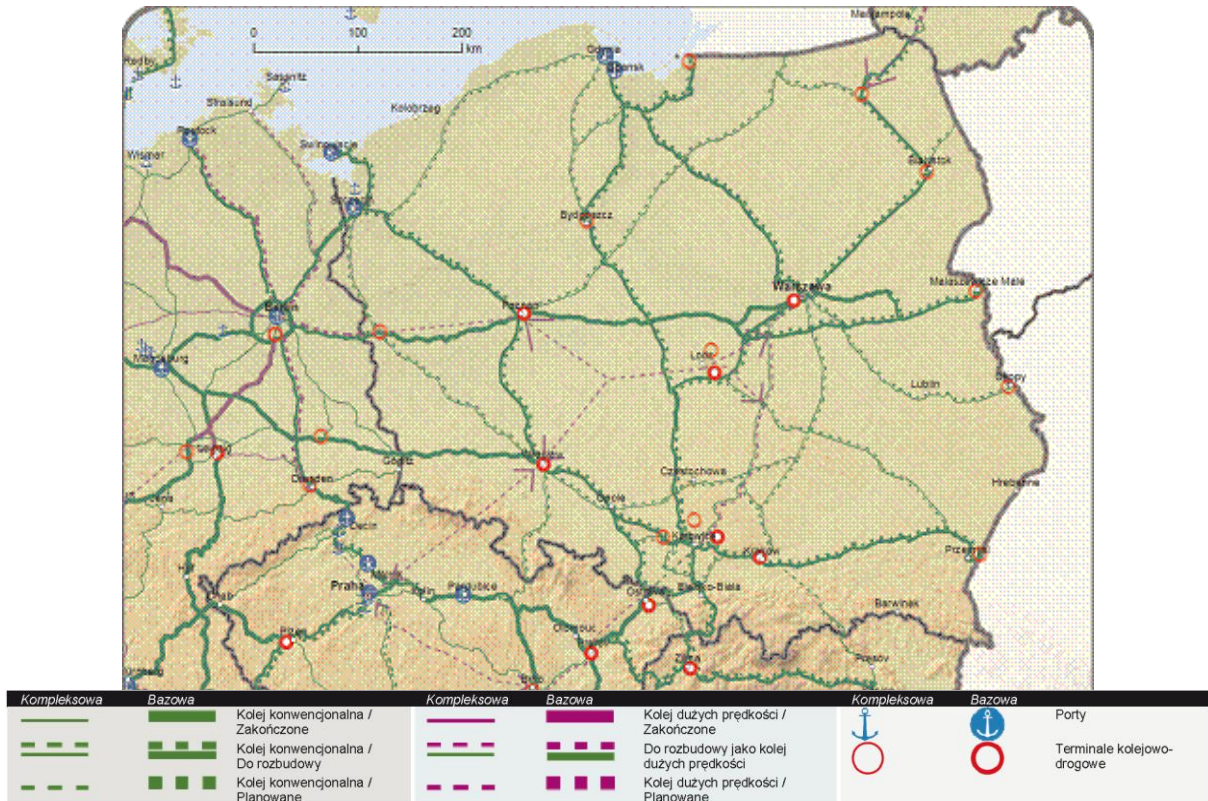
Polska jest na etapie budowy sieci nowoczesnych centrów logistycznych. Ważnym zadaniem jest zapewnienie warunków do uzyskania przez polskie porty morskie o podstawowym

znaczeniu dla gospodarki narodowej, statusu centrów transportowo-logistycznych w regionie Morza Bałtyckiego obsługujących również Europę Środkową i Wschodnią.

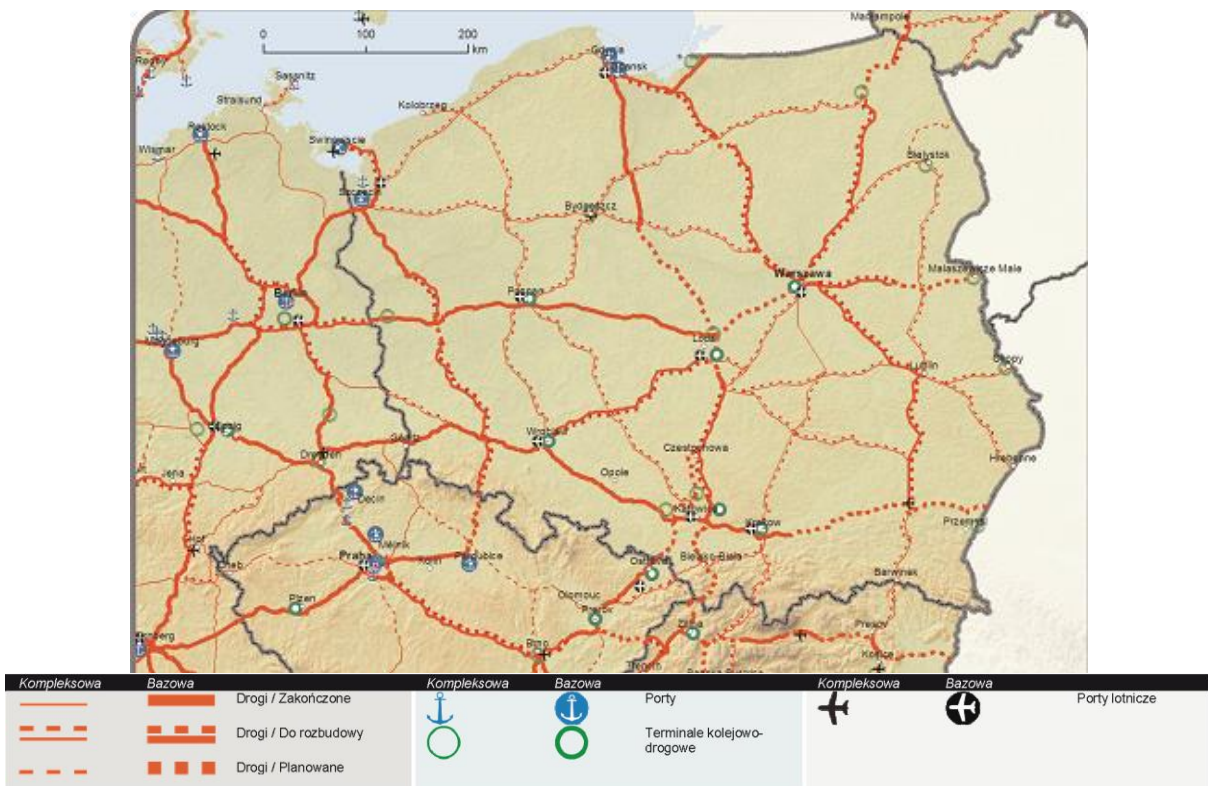
W Unii Europejskiej funkcjonują duże porty morskie Europy Zachodniej oraz dynamicznie rozwijające się porty Morza Bałtyckiego, jak również wiele małych portów o znaczeniu lokalnym. Wszystkie porty morskie stanowią integralną część europejskich łańcuchów transportowo-logistycznych.

Celem unijnej polityki portowej określonym w *Komunikacie w sprawie europejskiej polityki portowej* (COM(2007)616) jest opracowanie unijnego systemu portowego służącego realizacji działań w ramach europejskiego transportu morskiego. Kontynuację jego wytycznych stanowi komunikat *Porty: motor wzrostu* (COM(2013)295) zakładający przekształcenie portów morskich w intermodalne węzły transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T, które będą integrowały transport morski z transportem lądowym i transportem wodnym śródlądowym oraz wpłyną na zwiększenie ich zdolności usługowej, poprawę wydajności i jakości świadczonych usług przez uproszczenia administracyjne (m.in. inicjatywa *e-maritime*; *e-freight*).

W 2009 r. rozpoczął się proces rewizji wytycznych UE dotyczący m.in. modyfikacji dotychczasowego układu sieci TEN-T. Jego ważnym aspektem jest utworzenie nowej kategorii elementów sieci TEN-T w postaci platform multimodalnych. Tym samym zostaną stworzone sprzyjające warunki do powstawania centrów logistycznych obsługujących porty, morskie. Struktura transeuropejskiej sieci transportowej jest dwupoziomowa i obejmuje sieć bazową oraz kompleksową. Celem rozwijania sieci kompleksowej jest zapewnienie równego dostępu do wszystkich regionów UE na szczeblu NUTS2 (poziom województw w Polsce). Inwestycje na tych elementach sieci TEN-T powinny zostać zrealizowane do 2050 r., natomiast sieć bazowa do 2030 r. Na sieci bazowej znajdują się główne polskie porty, tj. Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście, natomiast Port Police jest portem na sieci kompleksowej. Kolejna rewizja wytycznych UE w sprawie sieci TEN-T jest planowana na 2023 r.



Mapa 3. Sieć kompleksowa: Linie kolejowe, porty i terminale kolejowo-drogowe.
Sieć bazowa: Linie kolejowe (towarowe), porty i terminale kolejowo-drogowe.



Mapa 4. Sieci kompleksowa i bazowa: Drogi, porty, terminale kolejowo-drogowe i porty lotnicze.

Źródło: Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE

W 2013 r. przyjęto rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010 (Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013, str. 129, z późn. zm.) – instrument CEF, który ma na celu bardziej efektywną realizację inwestycji będących elementami transeuropejskiej sieci transportowej w perspektywie 2014–2020. Instrument ma wspierać projekty infrastrukturalne na tej sieci oraz będące przedmiotem wspólnego zainteresowania w dziedzinie zarządzania ruchem. W sektorze transportu projekty transgraniczne oraz takie, które likwidują brakujące połączenia i wpływają na udrożnienie tzw. wąskich gardeł, są traktowane jako priorytetowe.

Funkcjonowanie i rozwój portów morskich warunkują także przyjęte programy europejskie: strategia rozwoju europejskiego transportu morskiego do 2018 r. (*Strategiczne cele i zalecenia w zakresie polityki transportu morskiego UE do 2018 r.*, COM(2009)8), ustanowienie wspólnej przestrzeni transportu morskiego UE bez barier (*Komunikat i plan działania dotyczący utworzenia europejskiego obszaru transportu morskiego bez barier*, COM(2009)10).

1.2. Cel i działania na rzecz wzmocnienia pozycji polskich portów morskich

Cel: Poprawa konkurencyjności polskich portów morskich

Działania służące realizacji celu:

1. Modernizacja i rozbudowa infrastruktury portowej i dostępu do portów od strony morza.
2. Modernizacja i rozbudowa infrastruktury dostępu do portów od strony lądu (drogowej, kolejowej, śródlądowej).
3. Rozwój oferty usługowej w portach, m.in. przez rozwój funkcji dystrybucyjno-logistycznej i ruchu pasażerskiego.
4. Zwiększanie liczby regularnych połączeń żeglugowych z innymi portami.
5. Rozwój funkcji intermodalnych w portach będących elementami sieci TEN-T.
6. Rozwój zielonych korytarzy transportowych przez promocję ekologicznych form transportu.
7. Promocja żeglugi bliskiego zasięgu oraz rozwój autostrad morskich.

8. Budowa wizerunku portów jako ważnych biegunów zrównoważonego rozwoju regionów i gmin nadmorskich.
9. Wspieranie małych portów jako regionalnych ośrodków przedsiębiorczości.

1.3. Spodziewane efekty działań na rzecz wzmocnienia pozycji polskich portów morskich

Zmodernizowana infrastruktura portowa i infrastruktura dostępu, uproszczone procedury administracyjne, a także redukcja łącznych kosztów transportu przyczynią się do uzyskania przez polskie porty morskie silnej pozycji w transeuropejskiej sieci transportowej. Wykorzystanie możliwości rozwojowych sąsiadujących z portami obszarów miejskich oraz aktywizacja obszarów postoczniovych pozwoli na zintensyfikowanie i utrzymanie tempa rozwoju portów morskich. Będą to korzyści ułatwiające transport towarów na potrzeby handlu z wykorzystaniem portów, ale również wpływające na kształtowanie rynku zbytu towarów i usług oraz wzrost zatrudnienia na rzecz portów. Stworzone w ten sposób nowe miejsca pracy wpłyną na zmniejszenie poziomu bezrobocia.

Wskutek wprowadzonych ułatwień służących rozwojowi potencjału portów, adekwatnych do potrzeb przeładunkowych, oraz poprawy dostępności portów od strony morza i lądu, polskie porty będą spełniać rolę węzłów transportowych w międzynarodowym obrocie morskim. Istotnym efektem podjętych działań będzie przejście strumieni ładunkowych z południa Europy przez polskie porty morskie.

Zapewnienie odpowiednich urządzeń do odbioru odpadów ze statków, z uwzględnieniem zasady *no-special-fee* oraz umożliwienie korzystania z podłączenia do elektryczności przy nabrzeżach nie tylko podniesie atrakcyjność polskich portów, ale również przez zmniejszenie emisji zanieczyszczeń powietrza, poziomu hałasu i ilości odpadów wyrzucanych bezpośrednio do morza, wpłynie na poprawę stanu środowiska morskiego.

Prowadzenie działań mających na celu przekształcenie portów morskich w intermodalne węzły transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T pozwoli na połączenie transportu morskiego z transportem lądowym i wodnym śródlądowym oraz zwiększenie zdolności usługowej portów, poprawę wydajności i jakości świadczonych usług. Skutkować to będzie również unowocześnieniem i podniesieniem efektywności krajowego, a przez to też europejskiego systemu transportowego, poprawą ochrony środowiska naturalnego, wzmocnieniem bezpieczeństwa morskiego oraz ochrony portów i żeglugi morskiej, w tym przed zagrożeniami terrorystycznymi, a tym samym w znaczący sposób wzmocni konkurencyjność polskich portów morskich.

Ponadto ścisła współpraca między portami i miastami portowymi będzie służyć harmonizacji aktywności portów morskich oraz działalności gospodarczej prowadzonej w miastach portowych. Wpłynie to pozytywnie na rozwój gospodarczy regionów nadmorskich, przekładając się też na wzmocnienie bazy usług turystycznych.

2. Zwiększenie konkurencyjności transportu morskiego

2.1. Charakterystyka kierunku

Transport morski jest jednym z najbardziej ekologicznych, a zarazem najbardziej ekonomicznych rodzajów transportu, pozwalającym przemieszczać ładunki na duże odległości. Transport morski obsługuje największą część obrotów międzynarodowej wymiany towarowej. Szacuje się, że $\frac{3}{4}$ tej wymiany to przewozy drogą morską. W wymianie handlowej Unii Europejskiej około 90% towarów w handlu zagranicznym oraz ponad 40% towarów w handlu wewnętrznym jest transportowane morzem. Morze Bałtyckie jest jednym z najbardziej eksploatowanych pod względem transportowym mórz. Rocznie około 400 tysięcy statków wpływa bądź opuszcza region Morza Bałtyckiego, a około 2 tysięcy statków znajduje się równocześnie na morzu.

Rzeczpospolita Polska nie posiada dużej floty handlowej pod własną banderą. Polscy marynarze w większości pracują na statkach pływających pod obcymi banderami. Na 110 statków morskiej floty transportowej eksploatowanych przez polskich armatorów morskich na koniec 2013 r., polską banderę podnosiło jedynie 22 z nich. Działania zapoczątkowane uchwaleniem ustawy z dnia 24 sierpnia 2006 r. *o podatku tonażowym* (Dz. U. z 2014 r. poz. 511), mają na celu zachęcenie przedsiębiorców żeglugowych do rejestrowania statków pod polską banderą.

Unia Europejska promuje działania zwiększające konkurencyjność przedsiębiorstw żeglugowych i zezwala państwom członkowskim UE na stosowanie różnych form wsparcia dla armatorów morskich w celu powstrzymania ich odchodzenia od bander państw członkowskich UE (*Wytyczne Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego* - 2004/C 13/03 oraz *Wytyczne w sprawie pomocy państwa na rzecz podmiotów zarządzających statkami* - 2009/C 132/06).

Kluczowym czynnikiem wpływającym na decyzje o rejestracji statków pod polską banderą będzie funkcjonowanie nowoczesnego, przyjaznego dla pracodawcy i dla pracownika prawa pracy na statkach morskich zarówno w zakresie warunków zatrudniania i pracy na statku,

jak i pozapłacowych kosztów pracy (zabezpieczenie społeczne oraz podatki), które zrównają warunki ich funkcjonowania z warunkami, jakie istnieją w innych krajach UE. Niezbędne jest zatem podjęcie działań mających na celu m.in. stworzenie korzystnych warunków dla rejestrowania statków pod polską banderą przez przedsiębiorców żeglugowych, przede wszystkim związane z obniżeniem kosztów prowadzenia przez nich działalności gospodarczej.

Na konkurencyjną pozycję żeglugi morskiej wpływa poziom świadczenia usług związanych z obsługą statków i ładunków w portach. Funkcjonujące obecnie w obrocie portowo-morskim procedury administracyjne utrudniają sprawne świadczenie tych usług oraz obniżają atrakcyjność transportu morskiego w porównaniu do transportu kolejowego i drogowego. W celu zapobieżenia temu zjawisku na forum Unii Europejskiej prowadzi się działania zmierzające do minimalizacji lub usunięcia przeszkód w tym zakresie. Komisja Europejska we współpracy z państwami członkowskimi UE opracowuje mechanizmy umożliwiające zharmonizowane i skoordynowane przekazywanie formalności sprawozdawczych związanych z odprawą statków w portach przez pojedynczy punkt kontaktowy tzw. *single window*, o którym mowa w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE z dnia 20 października 2010 r. w sprawie formalności sprawozdawczych dla statków wchodzących do lub wychodzących z portów państw członkowskich i uchylającej dyrektywę 2002/6/WE (Dz. Urz. UE L 283 z 29.10.2010, str. 1).

Istotną rolę w procesie zwiększania konkurencyjności polskich portów oraz stałego podnoszenia jakości usług świadczonych przez porty mają działania realizowane przez organy administracji publicznej w celu usprawniania odpraw ładunków, w tym szczególnie inicjatywa *single window* realizowana przez Służbę Celną. *Single window* umożliwi sprawną obsługę transportu m.in. przez elektroniczną wymianę informacji i dokumentów między różnymi jednostkami administracji publicznej zaangażowanymi w odprawę towarów oraz przedsiębiorcami. Wypracowanie modelu dokonywania kontroli przez wszystkie służby w jednym czasie i w jednym miejscu stwarza realne szanse na skrócenie czasu dokonania czynności urzędowych związanych z obrotem ładunków w portach. Tego rodzaju działanie wpisuje się w ideę uproszczenia działalności gospodarczej w obrocie towarowym z zagranicą i ułatwi przedsiębiorcom działalność międzynarodową.

Przewozy morskie realizowane do/z portów bałtyckich, w tym polskich, znajdują się w obszarze regulacji dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/33/UE z dnia 21 listopada 2012 r. zmieniającej dyrektywę Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki

w paliwach żeglugowych (Dz. Urz. UE L 327 z 27.11.2012, str. 1) – tzw. dyrektywa siarkowa, która wprowadza do prawa UE zmiany do Załącznika VI do konwencji MARPOL. Zgodnie z dyrektywą oraz Załącznikiem VI do konwencji MARPOL do dnia 31 grudnia 2014 r. zawartość siarki w paliwach statków operujących w regionie *Sulphur Emission Control Area* (SECA, w UE dotyczy to obszarów Morza Północnego, Morza Bałtyckiego, Kanału La Manche) nie powinna przekraczać 1,0% na jednostkę masy. Natomiast od dnia 1 stycznia 2015 r. limit ten będzie wynosił 0,1%. Standardy te dotyczą wszystkich statków wszystkich bander. Poza obszarami SECA obowiązuje limit zawartości siarki na poziomie 3,5% na jednostkę masy, natomiast od dnia 1 stycznia 2020 r. limit ten wyniesie 0,5% na jednostkę masy. Wdrożenie nowych limitów zawartości siarki w paliwie żeglugowym wymaga istotnych zmian rynkowych oraz technologicznych odnoszących się do napędu statków morskich.

Z transportem morskim związany jest przemysł stoczniowy, który działa na konkurencyjnym globalnym rynku statków. Światowy popyt na statki determinowany jest aktywnością ekonomiczną gospodarki światowej oraz koniecznością wymiany i złomowania jednostek pływających. Przemysł budowy statków w Polsce, podobnie jak w innych krajach Europy, jest w coraz mniejszym stopniu związany z typami statków wykorzystywanych w morskim transporcie towarowym, które stały się domeną stoczni Dalekiego Wschodu. Wytwarzane w Polsce jednostki i obiekty pływające w przeważającym stopniu związane są z potrzebami wynikającymi z eksploatacji zasobów mórz i oceanów, a ich odbiorcami są praktycznie wyłącznie klienci zagraniczni. W Polsce projektowane i budowane są skomplikowane, wysoko specjalistyczne jednostki i obiekty pływające. Są to produkty wysoko przetworzone o dużej wartości dodanej, zawierające innowacyjne rozwiązania konstrukcyjne i technologiczne.

Stocznie produkcyjne działają w różnych segmentach budowy jednostek i obiektów pływających, a także w budowie konstrukcji stalowych, w tym przeznaczonych dla przemysłu *offshore*, hydrotechnicznych, na potrzeby energetyki wiatrowej i konstrukcji aluminiowych. Dalszy rozwój polskich stoczni, podobnie jak w krajach UE, będzie możliwy dzięki kontynuowaniu produkcji statków i obiektów pływających o wysokiej złożoności technologicznej, stanowiących obecnie przewagę konkurencyjną na rynku globalnym. Wymagać będzie to stałego zastosowania innowacyjnych rozwiązań w całym łańcuchu wytwórczym. Osiągnięte przewagi konkurencyjne mogą być nadal zwiększane przez rozsądne wydatkowanie nakładów na inwestycje, badania i rozwój oraz kontynuowanie wytwarzania

jednostek zaawansowanych technologicznie, w tym jednostek z napędem ekologicznym, tzw. „zielonych statków”.

Polski przemysł remontu i przebudowy statków i obiektów pływających jest zaliczany do grona trzech najsilniejszych w Europie, obok Niemiec i Holandii. Nabyte doświadczenia i posiadane umiejętności, a także skala i stopień złożoności technicznej, technologicznej i organizacyjnej prowadzonych przedsięwzięć pozwalają na realizowanie praktycznie wszystkich, nawet najbardziej skomplikowanych i wymagających projektów we wszystkich segmentach rynku, również w segmencie *offshore oil and gas* oraz *wind*. Podobnie, jak w przypadku stoczni produkcyjnych, dalsze utrzymywanie przewag konkurencyjnych przemysłu remontu i przebudowy statków oraz obiektów pływających jest związane z działaniami w zakresie stosowania szeroko rozumianych rozwiązań innowacyjnych.

2.2. Cel i działania na rzecz zwiększenia konkurencyjności transportu morskiego

Cel: Wzrost udziału polskich przewoźników morskich w przewozach międzynarodowych

Działania służące realizacji celu:

1. Stworzenie nowoczesnych regulacji dotyczących zatrudnienia i pracy na statkach uwzględniających normy europejskie i międzynarodowe.
2. Usprawnienie procedury oraz obniżenie opłat z tytułu rejestracji statków pod polską banderą.
3. Wdrożenie instrumentów pomocy publicznej dla przedsiębiorców żeglugowych.
4. Wdrożenie w polskich portach koncepcji *single window*, tj. odprawy towarów w jednym miejscu i czasie przez właściwe służby.
5. Dopełnianie formalności sprawozdawczych związanych z odprawą statku w porcie przez pojedynczy punkt kontaktowy, tzw. *single window*.
6. Stworzenie warunków dla rozwoju innowacyjnych technik i technologii w budowie i remoncie statków.
7. Dążenie do wyrównania wymogów środowiskowych dla transportu morskiego na obszarach morskich Unii Europejskiej.

2.3. Spodziewane efekty działań na rzecz zwiększenia konkurencyjności transportu morskiego

Wejście w życie ustawy o pracy na statkach morskich pozwoli na utrzymanie konkurencyjności oraz zwiększenie udziału polskich marynarzy w unijnym rynku pracy. Rezultatem podjętych działań będzie wzrost ilości statków pod polską banderą, co spowoduje zwiększenie wpływów do budżetu państwa z tytułu działalności żeglugowej.

Pełne wdrożenie w Polsce koncepcji *single window* w obrocie towarowym z zagranicą przyniesie wiele korzyści zarówno przedsiębiorcom dokonującym obrotu towarowego z krajami trzecimi, jak i organom administracji publicznej. Usprawnienie obiegu przekazywanych informacji przełoży się na przyspieszenie operacji przeładunkowych oraz czynności manipulacyjnych związanych z ładunkiem, a także zmniejszy koszty administracyjne związane z tymi czynnościami.

Dostosowanie do standardów „europejskiego obszaru morskiego bez barier” stanowić będzie potwierdzenie nowoczesnego charakteru sektora morskiego, wykorzystującego funkcjonujące systemy informacyjne oraz posługującego się procedurami ułatwiającymi działalność w zakresie transportu morskiego. Zwiększy się liczba połączeń żeglugowych z portów polskich do europejskich realizowanych w ramach żeglugi bliskiego zasięgu oraz sieci autostrad morskich w ramach regionu. Wymiernym rezultatem przewidywanych działań będzie wzrost udziału na krajowym i europejskim rynku statków zarządzanych przez polskich przedsiębiorców żeglugowych.

Implementacja dyrektywy siarkowej spowoduje wzrost cen paliw żeglugowych. Możliwe będą alternatywy dla stosowania paliw niskosiarkowych, tj. używanie gazu skroplonego (LNG) do napędu statków oraz montaż na statkach systemów oczyszczania spalin (tzw. skruberów), co pozwoli na używanie tańszych paliw o wyższej zawartości siarki. Jednocześnie wdrożenie dyrektywy siarkowej może przysłużyć się wzrostowi zainteresowania paliwem LNG, co dla Polski może być korzystne w związku z wykorzystaniem powstającego w Świnoujściu terminalu regazyfikacyjnego. Konieczność rozwoju czystych technologii może być czynnikiem dynamizującym działalność innowacyjną oraz przynoszącym korzyści środowiskowe.

Efektom wspierania przemysłu stoczniowego będzie wzrost jego konkurencyjności. Zachowanie warunków jednakowej konkurencji w całej UE, w odniesieniu do przemysłu stoczniowego, będzie wzmocniało ten sektor przemysłowy w Polsce. Istniejący potencjał projektowy, badawczy, naukowy, organizacyjny i produkcyjny będzie generować rozwiązania

innowacyjne, przynoszące zysk przedsiębiorstwom, dające wymierne przewagi konkurencyjne objawiające się stale wzrastającym portfelem zamówień i poziomem sprzedaży.

3. Zapewnienie bezpieczeństwa morskiego

3.1. Charakterystyka kierunku

Intensyfikacja ruchu statków morskich na Morzu Bałtyckim może zwiększyć prawdopodobieństwo występowania wypadków morskich i rozlewów olejowych. Prognozy wskazują, że w ciągu najbliższych lat ruch statków na Morzu Bałtyckim może wzrosnąć nawet dwu- trzykrotnie, głównie przez szybki wzrost przewozów kontenerowych i ro-ro, ale także tankowców, stwarzających potencjalne ryzyko ekologiczne. Obok intensyfikacji transportu morskiego, dynamicznie wzrasta także gospodarcze wykorzystanie morza przez pozyskiwanie ropy i gazu, układanie kabli i rurociągów oraz lokowanie elektrowni wiatrowych. W konsekwencji wzrośnie ruch statków, co może generować pewne ryzyka żeglugowe. W związku z tym, zapewnienie bezpieczeństwa morskiego i ochrona środowiska Morza Bałtyckiego są szczególnie istotne.

Polska dokłada wszelkich starań w celu utrzymania wysokiego poziomu kształcenia kadry morskiej, której głównym zadaniem jest przeprowadzanie inspekcji statków, badanie wypadków morskich oraz monitorowanie ruchu jednostek, zgodnie z międzynarodowymi standardami oraz wymaganiami zawartymi w systemach zarządzania jakością terenowych organów administracji morskiej. Nadzór nad bezpiecznym stanem technicznym floty polskiej jest sprawowany zarówno przez kadre administracji morskiej, jak i uznane towarzystwa klasyfikacyjne (*Recognized Organizations – ROs*). Wysokie wymagania stawiane kadrze własnej i *ROs* przyczyniają się do prowadzenia przeglądów i inspekcji w takim zakresie i w taki sposób, aby uniemożliwić uprawianie żeglugi statkom, które nie spełniają wymaganych przepisami standardów bezpieczeństwa żeglugi i ochrony środowiska morskiego. Polska flota składa się w większości ze statków uprawiających żeglugę krajową i rybołówstwo, dlatego ważne jest utrzymywanie zbliżonych wymagań dla wszystkich statków przy uwzględnieniu specyfiki obszarów, na których uprawiana jest żegluga morska. Polska aktywnie uczestniczy w pracach IMO, w tym w Komitecie Bezpieczeństwa Morskiego (MSC).

Monitoring i koordynacja ruchu statków ogranicza ryzyko wynikające z natężonej żeglugi. Badanie przyczyn wypadków i incydentów morskich ma istotne znaczenie dla podjęcia

niezbędnych i właściwych działań zapobiegających podobnym zdarzeniom w przyszłości, m.in. przez wydawanie zaleceń prewencyjnych. Administracja morska dostosowuje system badania wypadków i incydentów morskich w Polsce do standardów stosowanych w państwach członkowskich UE, kierując się postanowieniami *Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r.* (Dz. U. z 1984 r. Nr 61, poz. 318, z późn. zm.) wraz z protokołami – konwencji SOLAS, rezolucji MSC.255(84) przyjmującej Kodeks międzynarodowych standardów i zalecanych praktyk postępowania w badaniu wypadków morskich i incydentów morskich (Kodeks badania wypadków), przyjętej przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) w dniu 16 maja 2008 r. (Dz. Urz. MI z 2011 r. Nr 9, poz. 44) oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. *ustanawiającej podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniającej dyrektywę Rady 1999/35/WE oraz dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady* (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 114).

Na mocy ustawy z dnia 31 sierpnia 2012 r. *o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich* (Dz. U. poz. 1068) został powołany organ do badania wypadków i incydentów morskich. Istotnym elementem działalności Komisji jest zapobieganie wypadkom i incydentom morskim oraz upublicznianie wyników badań, m.in. za pośrednictwem systemu informatycznego IMO (GISIS) oraz unijnej elektronicznej bazy danych (EMCIP).

Zapobieganie bezprawnym aktom, w tym terrorystycznym, na terenie portów, obiektów portowych oraz na statkach jest niezbędne, aby zapewnić bezpieczeństwo życia ludzi oraz ciągłości łańcucha dostaw. Ataki terrorystyczne wymierzone w obiekty morskie stanowią 2% wszystkich incydentów terrorystycznych, do jakich dochodziło na świecie w przeciągu ostatnich 30 lat, jednakże zwiększa się prawdopodobieństwo, że w najbliższym czasie może dochodzić do nasilenia ataków terrorystycznych wymierzonych w obiekty morskie.

W zakresie egzekwowania przepisów bezpieczeństwa żeglugi w polskich obszarach morskich kadra urzędów morskich jest wspomagana działaniami Morskiego Oddziału Straży Granicznej, który z mocy ustawy wykonuje czynności kontrolne i weryfikacyjne w zakresie nadzoru nad eksploatacją polskich obszarów morskich oraz przestrzeganiem przez statki przepisów obowiązujących na tych obszarach.

3.2. Cel i działania na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa morskiego

Cel: Zwiększenie poziomu bezpieczeństwa morskiego

Działania służące realizacji celu:

1. Wdrażanie norm międzynarodowych, unijnych i krajowych z zakresu bezpieczeństwa morskiego.
2. Zapewnienie i utrzymanie odpowiednio licznej i wysoko wykwalifikowanej kadry realizującej zadania związane z bezpieczeństwem morskim i na morzu.
3. Zapewnienie i utrzymanie nowoczesnego wyposażenia dla służb realizujących zadania związane z bezpieczeństwem morskim i na morzu.
4. Monitorowanie stanu bezpieczeństwa żeglugi oraz ochrony portów, obiektów portowych i statków.
5. Efektywne funkcjonowanie systemu badania wypadków morskich.
6. Stworzenie elektronicznej bazy danych o statkach polskich.
7. Poprawa ochrony żeglugi i portów przed zagrożeniami terrorystycznymi i kryminalnymi.
8. Zakończenie budowy Krajowego Systemu Bezpieczeństwa Morskiego (KSBM).
9. Stworzenie sprawnego mechanizmu wymiany informacji morskiej.

3.3. Spodziewane efekty działań na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa morskiego

Wprowadzanie standardów międzynarodowych przez administrację morską zapewni wysoki poziom bezpieczeństwa polskiej floty oraz skuteczny nadzór nad wszystkimi statkami operującymi na polskich obszarach morskich. Skuteczność inspekcji polskich statków pozytywnie wpłynie na zwiększenie niezawodności statków i ich wyposażenia.

Wymienione działania przyczynią się do profesjonalnego przygotowania przez administrację morską dokumentów (planów) ochrony statków, obiektów portowych i portów na podstawie właściwie przeprowadzonych ocen stanu ochrony (identyfikacji cennych składników majątku, miejsc dostępu, słabych i wrażliwych punktów oraz wypracowania metod i określenia środków przeciwdziałania i zapobiegania dostępowi osób nieuprawnionych do statków, obiektów portowych i portów). Na podstawie ww. dokumentów, a także mając na uwadze krajowe, europejskie i międzynarodowe przepisy w zakresie ochrony żeglugi i portów,

w obiektach portowych i portach będą funkcjonować efektywne systemy ochrony. Systemy te będą stanowić kluczowy element zapewniający ciągłość działalności i łańcucha dostaw przedsiębiorstw w sektorze gospodarki morskiej, a także będą chronić przed aktami bezprawnymi, w tym terrorystycznymi.

Działania w zakresie efektywnego pozyskiwania informacji morskiej oraz jej rozpowszechniania i sprawnego funkcjonowania krajowego systemu ostrzeżeń nawigacyjnych, zapewnią niezbędny wymagany przez użytkowników oraz zgodny z międzynarodowymi standardami poziom bezpieczeństwa morskiego.

4. Poprawa stanu środowiska morskiego i ochrona brzegu morskiego

4.1. Poprawa stanu środowiska morskiego

4.1.1. Charakterystyka kierunku

Morza i oceany pokrywają około 70% powierzchni naszej planety. Ocean Światowy jest naturalnym regulatorem klimatu. Podstawowym obowiązkiem społeczności międzynarodowej w celu utrzymania równowagi ekosystemowej środowiska morskiego jest realizacja prawnego obowiązku zapobiegania zanieczyszczeniu i ochrony środowiska morskiego. Morze Bałtyckie należy do najbardziej zanieczyszczonych akwenów morskich na świecie. Wpływają na to uwarunkowania naturalne (m.in. niskie zasolenie; średnia głębokość wynosząca około 53 m; ograniczona wymiana wody z Oceanem Światowym – około 3% objętości wody podlegającej wymianie w każdym roku, całkowita wymiana wody w morzu trwa 25–30 lat) oraz wysoka gęstość zaludnienia w regionie Morza Bałtyckiego (około 85 mln mieszkańców). Bałtyk należy do największych słonawych mórz na świecie, jest też przeżyźniony wskutek procesu eutrofizacji i szczególnie wrażliwy na zanieczyszczenia. Zanieczyszczenia przedostają się do niego z różnych źródeł, w tym przede wszystkim z lądu np.: rzekami z rolnictwa (azotany, fosforany), obszarów miejskich, przemysłu chemicznego, przemysłu spożywczego, przemysłu metalurgicznego oraz papierniczego.

Dla środowiska morskiego mniejszy problem stanowi zanieczyszczanie morza przez statki uprawiające żeglugę. Według szacunków HELCOM, przed 2017 r. dwukrotnie wzrosł transport ładunków drogą morską w regionie Morza Bałtyckiego. W celu znaczącego zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza i jego wpływu na ludzkie zdrowie UE wprowadziła za pomocą dyrektywy siarkowej przepisy służące ograniczeniu emisji tlenków siarki pochodzących z paliw żeglugowych. Dotychczasowe wymagania zdefiniowane w konwencji

MARPOL oraz dyrektywie 2005/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zanieczyszczeń pochodzących ze statków oraz wprowadzenia sankcji, w tym sankcji karnych, za przestępstwa związane z zanieczyszczeniami (Dz. Urz. UE L 255 z 30.09.2005, str. 11, z późn. zm.) wdrażała do krajowego porządku prawnego ustawa z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki (Dz. U. z 2012 r. poz. 1244, z późn. zm.). Jednocześnie, zgodnie z postanowieniami art. 13f ust. 3 ustawy z dnia 16 marca 1995 r. o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki wydano rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 6 listopada 2014 r. w sprawie wymagań dotyczących zawartości siarki w paliwie żeglugowym (Dz. U. poz. 1553) definiujące precyzyjnie wymagane limity.

Ponadto na forach międzynarodowych (w ramach UE, HELCOM oraz IMO) toczą się dyskusje w sprawie ograniczenia emisji tlenków azotu (NOx) z transportu morskiego. W 2008 r. zostały wprowadzone zmiany w Załączniku VI do konwencji MARPOL, dotyczącym zapobiegania zanieczyszczaniu powietrza przez statki, ustanawiające 3 poziomy (*Tiers*) redukcji emisji NOx ze statków morskich. Pierwszy poziom dotyczył silników zainstalowanych na statkach zbudowanych między dniem 1 stycznia 2000 r. a dniem 1 stycznia 2011 r. Drugi dotyczy obecnie budowanych statków. Poziom trzeci jest dobrowolny i ma zastosowanie w obszarach NECA (*Nitrogen Emission Control Area*) i stanowi 80% redukcji w odniesieniu do poziomu pierwszego. Dotyczy silników zainstalowanych na statkach zbudowanych w dniu lub po dniu 1 stycznia 2016 r.

Komisja Europejska przygotowała również pakiet „Czyste powietrze dla Europy”, zgodnie z którym, biorąc pod uwagę międzynarodowy charakter żeglugi oraz zależność Europy od niej, priorytetem powinno być tworzenie polityki na szczeblu międzynarodowym (IMO), m.in. w zakresie egzekwowania norm emisji NOx uzgodnionych przez IMO. Pakiet „Czyste powietrze dla Europy” zawiera m.in. wniosek dotyczący zmiany dyrektywy 2001/81/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2001 r. w sprawie krajowych poziomów emisji dla niektórych rodzajów zanieczyszczenia powietrza (Dz. Urz. UE L 309 z 27.11.2001, str. 22, z późn. zm.) – dyrektywa NEC. Zmiana ma na celu zachęcanie do ograniczania emisji z żeglugi poprzez umożliwienie zaliczenia ich na poczet zobowiązań dotyczących redukcji dla źródeł lądowych na 2025 i 2030 r. W UE trwają również prace nad opracowaniem projektu rozporządzenia w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 525/2013.

Wprowadzenie obowiązku redukcji zrzutów zanieczyszczeń do morza wiąże się z koniecznością modernizacji statków oraz rozwoju nowych technologii, a także zapewnienia odpowiedniej infrastruktury portowej do odbioru odpadów i pozostałości ładunkowych. Znacznym zagrożeniem dla naturalnego ekosystemu Bałtyku są inwazyjne, obce organizmy morskie i patogeny, przewożone w statkowych wodach balastowych. Problemem staje się także podwodny hałas, którego źródłem jest działalność człowieka.

Uzyskanie dobrego stanu środowiska morskiego wymaga podjęcia szeroko zakrojonych i efektywnych działań, mających na celu ograniczenie presji i negatywnych oddziaływań na środowisko Morza Bałtyckiego. Konieczne są działania na rzecz przywracania i ochrony naturalnych procesów ekologicznych, jak również ochrony flory i fauny oraz cennych siedlisk przyrodniczych, w tym zawartych w istniejących oraz opracowywanych planach ochrony obszarów Natura 2000 oraz w programach ochrony gatunków chronionych.

Skuteczna ochrona Bałtyku jest możliwa przez skoordynowane działania zainteresowanych podmiotów. Współpraca międzynarodowa w zakresie ochrony środowiska morskiego prowadzona jest na szczeblu regionalnym w ramach HELCOM, a globalnie w ramach IMO (Komitet Ochrony Środowiska Morskiego – MEPC). W ramach UE istotną rolę dla ochrony środowiska morskiego Bałtyku odgrywają działania prowadzone w ramach Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego.

Duże znaczenie dla ochrony środowiska mają również inne działania podejmowane w Unii Europejskiej, w tym przez instrumenty prawne i ekonomiczne oraz planistyczne, wprowadzane aktami normatywnymi, m.in. dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. *ustanawiającą ramy działań Wspólnoty w dziedzinie polityki środowiska morskiego* (dyrektywa ramowa w sprawie strategii morskiej) (Dz. Urz. UE L 164 z 25.06.2008, str. 19) – dyrektywą 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. *ustanawiającą ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej* (Dz. Urz. UE L 327 z 22.12.2000, str. 1) – ramowa dyrektywa wodna, dyrektywą Rady z dnia 12 grudnia 1991 r. *dotyczącą ochrony wód przed zanieczyszczeniami powodowanymi przez azotany pochodzenia rolniczego* 91/676/EWG (Dz. Urz. UE L 375 z 31.12.1991, str. 1) – dyrektywa azotanowa, dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE z dnia 30 listopada 2009 r. *w sprawie ochrony dzikiego ptactwa* (Dz. Urz. UE L 20 z 26.01.2010, str. 7) – dyrektywa ptasia, dyrektywą Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. *w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory* (Dz. Urz. UE L 206 z 22.07.1992, str. 7) – dyrektywa siedliskowa, rozporządzeniem Parlamentu

Europejskiego i Rady (UE) nr 1380/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie wspólnej polityki rybołówstwa, zmieniającym rozporządzenia Rady (WE) nr 1954/2003 i (WE) nr 1224/2009 oraz uchylającym rozporządzenia Rady (WE) nr 2371/2002 i (WE) nr 639/2004 oraz decyzję Rady 2004/585/WE (Dz. Urz. UE L 354 z 28.12.2013, str. 22, z późn. zm.) – tzw. wspólna polityka rybołówstwa (WPRyb), rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1306/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. w sprawie finansowania wspólnej polityki rolnej, zarządzania nią i monitorowania jej oraz uchylającym rozporządzenia Rady (EWG) nr 352/78, (WE) nr 165/94, (WE) nr 2799/98, (WE) nr 814/2000, (WE) nr 1290/2005 i (WE) nr 485/2008 (Dz. Urz. UE L 347 z 20.12.2013, str. 549, z późn. zm.) oraz plany ochrony obszarów Natura 2000 i programy ochrony gatunków chronionych.

Dyrektywa ramowa w sprawie strategii morskiej zakłada, że każde państwo członkowskie UE jest zobowiązane do opracowania i wdrożenia strategii morskiej dla własnych wód morskich. Realizacja strategii morskiej umożliwi osiągnięcie dobrego stanu środowiska wód morskich do 2020 r. Dyrektywa została wdrożona w Polsce przede wszystkim przez ustawę z dnia 18 lipca 2001 r. – *Prawo wodne* (Dz. U. z 2012 r. poz. 145, z późn. zm.). Ustawa określiła ramy kompetencyjne do opracowania i wdrażania poszczególnych elementów strategii morskiej (wstępnej oceny stanu środowiska wód morskich, zestawu właściwości typowych dla dobrego stanu środowiska wód morskich, zestawu celów środowiskowych dla wód morskich i związanych z nimi wskaźników, programu monitoringu wód morskich, krajowego programu ochrony wód morskich) oraz tryb i sposób ich opracowania.

4.1.2. Cel i działania na rzecz poprawy stanu środowiska morskiego

Cel: Osiągnięcie i utrzymanie dobrego stanu ekologicznego środowiska morskiego

Działania służące realizacji celu:

1. Wdrażanie przepisów międzynarodowych i europejskich z zakresu ochrony środowiska morskiego.
2. Opracowanie, wdrożenie i realizacja krajowego programu ochrony wód morskich, realizacja monitoringu wód morskich wraz z programami zadań ochronnych obszarów morskich, w tym obszarów NATURA 2000.
3. Realizacja Krajowego Programu Wdrażania Bałtyckiego Planu Działania HELCOM.
4. Zwiększenie świadomości ekologicznej przez promowanie zachowań ekologicznych dotyczących morza i brzegu.

5. Współdziałanie instytucji właściwych ds. zapobiegania i zwalczania poważnych awarii i katastrof statków przewożących niebezpieczne substancje.
6. Doposażenie jednostek odpowiedzialnych za zapobieganie i zwalczanie zanieczyszczeń morza przez statki w sprzęt służący do zwalczania zanieczyszczeń w portach, na morzu i na brzegu.
7. Redukcja emisji do Bałtyku związków azotu i fosforu wywołujących zjawisko eutrofizacji.
8. Zapobieganie introdukcji obcych gatunków inwazyjnych przenoszonych przez wody balastowe.
9. Modernizacja i budowa urządzeń do odbioru zanieczyszczeń i odpadów ze statków w portach morskich oraz zapewnienie przyłączy elektryczności przy nabrzeżach portowych.

4.1.3. Spodziewane efekty działań na rzecz poprawy stanu środowiska morskiego

Działania podejmowane na rzecz kompleksowej ochrony środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego, w tym wypełnianie postanowień Konwencji Helsińskiej oraz dyrektywy ramowej w sprawie strategii morskiej mają na celu osiągnięcie dobrego stanu środowiska morskiego Morza Bałtyckiego do 2020 r. Wdrożenie i realizacja krajowego programu ochrony wód morskich wpłynie na ograniczenie problemów związanych z eutrofizacją, substancjami niebezpiecznymi, zachowaniem różnorodności biologicznej i ochrony przyrody oraz działalnością człowieka na morzu.

Osiągnięcie dobrego stanu środowiska obszaru Morza Bałtyckiego będzie możliwe przez ścisłą współpracę międzynarodową, przestrzeganie i egzekwowanie obowiązujących regulacji prawnych, identyfikację i promocję działań mających na celu ograniczenie zanieczyszczeń powodowanych przez rolnictwo, przemysł, sektor gospodarki komunalnej oraz transport morski przy zapewnieniu bezpieczeństwa żeglugi.

Uznanie Morza Bałtyckiego za obszar kontroli emisji tlenków siarki i azotu będzie miało pozytywne skutki środowiskowe, w postaci zmniejszenia emisji tlenków do środowiska, ograniczenia eutrofizacji, będącej jednym z poważniejszych problemów środowiskowych Morza Bałtyckiego, i tym samym przyczyni się do poprawy stanu środowiska morskiego. Oczekuje się ponadto korzyści w postaci poprawy zdrowia społeczeństwa i warunków życia organizmów morskich.

4.2. Ochrona brzegu morskiego

4.2.1. Charakterystyka kierunku

Brzeg morski ulega nieustannym przeobrażeniom. Jednym z najniebezpieczniejszych procesów występujących na wielu odcinkach polskiego wybrzeża morskiego jest erozja brzegów i stopniowe cofanie się linii brzegowej. W niektórych częściach polskiego wybrzeża są obszary, gdzie cofanie się brzegu morskiego przekracza metr w skali roku.

Erozja brzegów morskich przejawia się w postaci zaniku plaż oraz występowania osuwisk na skarpach nadmorskich wydm i klifów. Erozja jest spowodowana głównie zmianami klimatu oraz procesami z nim związanymi (wzrost poziomu morza, zanik pokrywy lodowej, wzrost częstotliwości występowania spiętrzeń sztormowych i wzrost intensywności falowania). Postępująca erozja brzegów stanowi poważne zagrożenie bezpieczeństwa mieszkańców i ich siedlisk oraz bezpieczeństwa powodziowego obszarów przybrzeżnych, działalności gospodarczej np. w zakresie turystyki morskiej i przybrzeżnej, a także cennego przyrodniczo środowiska strefy brzegowej.

Prognozy zmian poziomu morza w wersji najbardziej prawdopodobnej przewidują wzrost poziomu wód na południowych wybrzeżach Bałtyku w ciągu najbliższych 100 lat o 60–80 cm, co może spowodować cofnięcie linii brzegowej o 150–400 m. Równocześnie przewiduje się wzrost częstotliwości występowania silnych sztormów. Efektem tego zjawiska może być nieodwracalna utrata łąd o powierzchni 120 km², zniszczenie wydm, lasów i innych niepowtarzalnych elementów flory tak charakterystycznych dla wybrzeża Bałtyku.

Ustanowiony na podstawie ustawy z dnia 28 marca 2003 r. *o ustanowieniu programu wieloletniego „Program ochrony brzegów morskich”* (Dz. U. Nr 67, poz. 621) *Program ochrony brzegów morskich* ma przeciwdziałać zagrożeniom związanym z coraz silniejszą erozją polskiego brzegu morskiego. Celem programu jest stabilizacja linii brzegowej oraz zabezpieczenie brzegów morskich przed zjawiskiem niszczenia i zaniku plaż. Program jest finansowany z budżetu państwa oraz środków pozabudżetowych.

4.2.2. Cel i działania na rzecz ochrony brzegu morskiego

Cel: Zapewnienie ochrony brzegów morskich oraz ujściowych odcinków rzek przymorskich przed zjawiskiem erozji

Działania służące realizacji celu:

1. Realizacja programu wieloletniego *Program ochrony brzegów morskich*.

2. Wzmocnienie i utrzymanie systemu zabezpieczenia przeciwpowodziowego terenów nadmorskich.
3. Stabilizacja linii brzegowej, zapobieganie erozji i zanikowi plaż oraz degradacji klifów.
4. Kontynuacja i rozwój stałego monitoringu stanu brzegów morskich i strefy wód przybrzeżnych.

4.2.3. Spodziewane efekty działań na rzecz ochrony brzegu morskiego

Działania z zakresu ochrony brzegów morskich realizowane są z uwzględnieniem naturalnych procesów brzegowych i skupiają się na stabilizacji linii brzegowej. Wdrożenie działań na rzecz ochrony brzegu morskiego, przede wszystkim przez realizację *Programu ochrony brzegów morskich*, doprowadzi do zwiększenia odporności brzegu na degradację oraz zwiększy poziom bezpieczeństwa powodziowego terenów nadmorskich.

Wykonanie zadań chroniących brzeg przed niszczącym działaniem żywiołu morskiego zapobiegnie cofaniu się linii brzegowej oraz zahamuje proces zanikania plaż. Program uwzględni również ochronę wysokich brzegów klifowych przed osuwaniem.

Realizacja przedstawionych działań wpłynie zarówno na utrzymanie cennego przyrodniczo środowiska strefy brzegowej, jak i na byt ekonomiczny społeczności lokalnej. Zabezpieczenie nadmorskiej infrastruktury hotelowo-wypoczynkowej przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności turystycznej gmin nadmorskich.

5. Stworzenie warunków dla rozwoju gospodarki morskiej opartej na wiedzy i kwalifikacjach

5.1. Wsparcie morskich badań naukowych

5.1.1. Charakterystyka kierunku

Zrównoważone wykorzystanie gospodarcze zasobów morskich wymaga prowadzenia wielokierunkowych, skoordynowanych badań morskich. Badania naukowe sprzyjają zwiększaniu innowacyjności w przemyśle morskim oraz są niezbędne do poprawy i zachowania dobrego stanu środowiska morskiego. Wiedzę tę można wykorzystać do wspierania zrównoważonego rozwoju, oceny stanu ekosystemu morskiego oraz ochrony społeczności nadmorskich. Pogłębianie wiedzy o morzach i oceanach to jeden z trzech, obok

morskiego planowania przestrzennego i nadzoru morskiego, instrumentów przekrojowych zintegrowanej polityki morskiej UE i niezbędny element realizacji dwóch pozostałych.

Wszystkie państwa nadbrzeżne gromadzą i przetwarzają dane o morzu na potrzeby organów administracji rządowej i samorządowej, jednostek naukowych oraz prywatnych przedsiębiorstw. Poziom polskiego potencjału badawczego, na który składa się kadra naukowa i infrastruktura, jest na najwyższym światowym poziomie. Uczelnie wyższe, akademie morskie, instytuty PAN, jednostki badawczo-rozwojowe, jak i inne jednostki naukowe, realizują prace badawcze na potrzeby różnych podmiotów.

Szczególne znaczenie ma spójna i długofalowa polityka, która umożliwi koordynację działań w obszarze badań morskich, przyczyniając się do racjonalnego wykorzystania funduszy przeznaczonych na te badania. Niezbędnym warunkiem rozwoju morskich badań naukowych jest zapewnienie odpowiedniego poziomu finansowania badań oraz gromadzenia, przetwarzania i udostępniania danych. Warto zwrócić uwagę na innowacyjne usługi i aplikacje takie, jak: możliwość dostępu do gromadzonych danych przy użyciu interfejsu programistycznego czy udostępnianie danych w formatach ułatwiających ich przetwarzanie maszynowe. Duże znaczenie mają działania służące stworzeniu warunków do efektywnego i równomiernego rozwoju kadr naukowych, a także umożliwiające transfer wiedzy między sektorem przedsiębiorczości, nauki i edukacji. Platformę współdziałania przedsiębiorstw sektora morskiego i instytucji naukowych w zakresie rozwoju nauki i badań morskich, a także innowacyjnych technologii stanowią klastry morskie.

Dla rozwoju nauki i poszerzania wiedzy morskiej konieczna jest aktywna współpraca państw, szczególnie na poziomie regionalnym, w celu integracji danych w ramach różnych porozumień i inicjatyw. Jedną z takich inicjatyw jest *Wiedza o morzu 2020: dane morskie i obserwacje środowiska morskiego na rzecz inteligentnego i zrównoważonego wzrostu* (COM(2010)461), która ma na celu zgromadzenie w jednym miejscu jakościowo dobrych i spójnych danych morskich oraz bezpłatne ich udostępnianie. Stworzenie ogólnodostępnych zbiorów danych dotyczących basenów morskich jest celem projektu – Europejska Sieć Obserwacji i Danych Morskich (EMODNET).

UE wskazuje następujące inicjatywy i programy dostarczające różnorodne dane morskie takie, jak: Europejski Program Obserwacji Ziemi (*Copernicus*), Wspólny Europejski System Informacji o Środowisku (SEIS), WISE-Marine, sieć ur-EMODnet, projekt SeaDataNet (*Pan-European infrastructure for marine and oceanographic data management*) i Geo-Seas (*Pan-European infrastructure for management of marine and ocean geological and geophysical*

data). Duże znaczenie ma również publikacja danych przestrzennych w formie przewidzianej przez dyrektywę 2007/2/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 marca 2007 r. ustanawiającą infrastrukturę informacji przestrzennej we Wspólnocie Europejskiej (INSPIRE) (Dz. Urz. UE L 108 z 25.04.2007, str. 1, z późn. zm.) – dyrektywa INSPIRE, opisanych metadanymi i udostępnionych poprzez przewidziane dyrektywą INSPIRE usługi.

5.1.2. Cel i działania na rzecz wsparcia morskich badań naukowych

Cel: Zwiększenie udziału morskich badań naukowych wśród realizowanych projektów badawczych

Działania służące realizacji celu:

1. Integracja polskich instytucji naukowych, jednostek badawczo-rozwojowych w celu koordynacji interdyscyplinarnych badań naukowych na rzecz racjonalnego zarządzania, zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska morskiego.
2. Identyfikacja priorytetów badawczych wspólnych z innymi państwami Unii Europejskiej i obszarów badawczych, w których państwa są gotowe wzmocnić współpracę.
3. Upublicznienie zgromadzonych danych szerokiemu gronu potencjalnych odbiorców, w tym umożliwienie wielokrotnego wykorzystywania informacji sektora publicznego dotyczących tej problematyki oraz zmniejszenie kosztów dostępu do informacji.
4. Stworzenie infrastruktury danych o morzu z uwzględnieniem już istniejących sieci i systemów zbierania danych, zgodnie z zasadami interoperacyjności i dyrektywą INSPIRE w ramach krajowego systemu morskiej informacji geoprzestrzennej.
5. Stworzenie struktur trwałego wsparcia i zarządzania danymi dotyczącymi mórz, w tym tworzenie map w systemie GIS (*Geographic Information System* – System Informacji Geograficznej) dla obszarów morskich oraz strefy brzegowej w ramach jednolitego krajowego systemu morskiej informacji geoprzestrzennej.
6. Aktywizacja udziału morskiego zaplecza badawczo-rozwojowego w projektach i przedsięwzięciach morskich z dofinansowaniem ze środków Unii Europejskiej.
7. Wsparcie dla inicjatyw klastrowych sektora morskiego.

5.1.3. Spodziewane efekty działań na rzecz wsparcia morskich badań naukowych

Wzmocnienie współpracy środowisk naukowych z administracją umożliwi zdefiniowanie priorytetów badawczych oraz ujęcie tematów kluczowych dla rozwoju polskiej gospodarki morskiej w krajowych programach finansujących badania naukowe. Zwiększy się udział morskich badań naukowych w ogólnej puli projektów badawczych, co w perspektywie długofalowej przełoży się na rozwój innowacyjności i wzrost konkurencyjności polskiej gospodarki.

Integracja i koordynacja badań morskich ułatwi dostęp do danych oraz pozwoli zaoszczędzić środki często przeznaczane na realizację takich samych badań w różnych ośrodkach naukowych. Wzrost dostępności danych morskich oraz ich wiarygodności przyczyni się do spadku kosztów operacyjnych oraz zmniejszenia opóźnień w korzystaniu z danych przez jednostki naukowe i przedsiębiorstwa. Szczególne znaczenie ma obniżenie kosztów pozyskania informacji na potrzeby małych i średnich przedsiębiorstw. Wykorzystanie baz danych powstałych w wyniku realizacji badań morskich zmniejszy ryzyko gospodarcze tych podmiotów, co przyczyni się do rozwoju regionów nadmorskich. Podjęte działania przyczynią się do rozwoju polskiej infrastruktury naukowo-badawczej, a także przyniosą pozytywne skutki społeczne w postaci poszerzenia kadry naukowej o odpowiednio wysokich kwalifikacjach oraz kompetentnego personelu pomocniczego.

Przedstawione wyżej działania na rzecz rozwoju nauki i badań morskich ułatwią także tworzenie klastrów. Silna baza naukowa jest jednym z warunków koniecznych do ich powstania. Funkcjonowanie klastrów morskich przyczyniło się do wzrostu gospodarczego oraz innowacyjności przemysłów morskich w wielu krajach Unii Europejskiej.

5.2. Zapewnienie wysokich standardów szkolnictwa morskiego

5.2.1. Charakterystyka kierunku

Polskie szkolnictwo morskie stanowią: Akademia Morska w Gdyni, Akademia Morska w Szczecinie, Akademia Marynarki Wojennej, 10 morskich szkół ponadgimnazjalnych i 26 ośrodków szkoleniowych. W roku akademickim 2012/2013 w wyższych szkołach morskich kształciło się ponad 10,3 tys. studentów. Polskie uczelnie wyższe prowadzą kierunki morskie, na których w roku 2012/2013 studiowało 3445 studentów. Nasze szkolnictwo morskie należy do ścisłej europejskiej czołówki, a polski system edukacji morskiej jest uznawany za wzorcowy.

Polska ma bogatą tradycję w kształceniu wysoko wyspecjalizowanych kadr dla gospodarki morskiej. Rozwinięta baza dydaktyczna na najwyższym poziomie oraz wysoko wykwalifikowane kadry stwarzają odpowiednie warunki do kształcenia specjalistów sektora gospodarki morskiej na potrzeby krajowego rynku pracy oraz UE. Liczne kierunki, specjalności i programy nauczania spełniające krajowe i międzynarodowe standardy pozwalają absolwentom skutecznie konkurować na rynku pracy.

Gospodarka morska, aby móc w pełni wykorzystać swój potencjał rozwojowy, potrzebuje stałego dopływu wykwalifikowanych kadr zarówno w zakresie wyspecjalizowanych kierunków morskich, jak i kierunków ekonomicznych i technicznych. W tym celu konieczne jest zapewnienie stałego rozwoju sektora edukacji, w tym edukacji morskiej. Istotne są działania na rzecz zwiększania zaangażowania w upowszechnianie wiedzy o morzu w społeczeństwie oraz promowanie kształcenia morskiego na różnych poziomach.

W zakresie wyszkolenia i kwalifikacji kadr dla żeglugi morskiej najważniejszym aktem prawnym jest *Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, sporządzona w Londynie dnia 7 lipca 1978 r.* (Dz. U. z 1984 r. Nr 39, poz. 201 i 202, z 1999 r. Nr 30, poz. 286 oraz z 2013 r. poz. 1092 i 1093) – konwencja STCW, która zawiera wykaz minimalnego obszaru wiedzy teoretycznej i praktycznej, umiejętności oraz wymaganych certyfikatów i uprawnień niezbędnych do wykonywania zadań na poszczególnych stanowiskach na statku. Konwencja wymaga zapewnienia sprawnego systemu kształcenia marynarzy, umożliwiającego uzyskanie dyplomów na poziomie zarządzania, niezależnie od miejsca nauki.

Dynamicznie zmieniająca się sytuacja na rynku pracy powoduje konieczność dostosowania modelu szkolnictwa wyższego do potrzeb gospodarczych i społecznych, rozwijania innowacyjnych form i metod kształcenia oraz wzmocnienia zaangażowania pracodawców w kształcenie zawodowe młodzieży. Wymaga to znacznych nakładów finansowych.

5.2.2. Cel i działania na rzecz zapewnienia wysokich standardów szkolnictwa morskiego

Cel: Zdobycie pozycji lidera w kształceniu kadr morskich

Działania służące realizacji celu:

1. Tworzenie sieci współpracy pomiędzy morskimi instytucjami naukowymi i szkoleniowymi.
2. Podnoszenie poziomu oferowanego kształcenia przez unowocześnianie bazy dydaktycznej wyższych szkół morskich.

3. Tworzenie nowych kierunków i specjalizacji morskich w miarę powstawania nowych technologii i systemów produkcyjnych oraz pojawiania się nowych usług na rynku morskim.
4. Promowanie polskiej oferty edukacyjnej dla zawodów i specjalizacji morskich.

5.2.3. Spodziewane efekty działań na rzecz zapewnienia wysokich standardów szkolnictwa morskiego

Polskie uczelnie wyższe i akademie morskie będą stale poszerzały ofertę edukacyjną oraz rozwijały współpracę z innymi instytucjami edukacyjnymi. Wzrośnie znaczenie polskich uczelni na arenie międzynarodowej, które staną się atrakcyjne dla studentów z kraju i zagranicy. Utworzenie polskiego ośrodka szkoleniowego ratownictwa morskiego, budowa wysoko wyspecjalizowanych laboratoriów, utworzenia Ośrodka Szkoleniowego Rybołówstwa Morskiego jak również stworzenie centrum szkoleniowego zaawansowanych technik pozycjonowania wpłynie na unowocześnianie bazy dydaktycznej wyższych szkół morskich.

Po wprowadzeniu nowych rozwiązań w zakresie edukacji morskiej wzrośnie poziom zainteresowania wśród młodych ludzi zawodami związanymi z morzem. Zwiększy się ilość absolwentów polskich uczelni, którzy dzięki doskonałemu wykształceniu poprawią swoją pozycję na konkurencyjnym rynku pracy. Wiedza, umiejętności i uprawnienia nabyte w trakcie nauki i szkoleń umożliwią znalezienie pracy na lądzie także po zakończeniu kariery na morzu.

6. Racjonalne korzystanie z zasobów naturalnych środowiska morskiego

6.1. Zrównoważone wykorzystanie zasobów mineralnych środowiska morskiego

6.1.1. Charakterystyka kierunku

Kwestie eksploracji i eksploatacji zasobów mineralnych zostały uregulowane w konwencji UNCLOS. Działalność w tym zakresie można prowadzić w obszarze szelfu kontynentalnego, który może rozciągać się nawet do 300 mil morskich, licząc od linii podstawowej, od której liczona jest szerokość morza terytorialnego, biorąc pod uwagę zasady konwencyjne oparte o grubość skał osadowych. Zgodnie z postanowieniami konwencji UNCLOS wprowadzającymi podział na kategorie obszarów morskich, polski obszar szelfu kontynentalnego z racji uwarunkowań geograficznych i geopolitycznych Morza Bałtyckiego ma ograniczoną szerokość. Z obszaru szelfu kontynentalnego i jego podłoża, przy wykorzystaniu różnych technologii, wydobywa się surowce takie, jak: ropę naftową, gaz

ziemny, siarkę, kruszywa. Polskie spółki prowadzą eksploatację zasobów mineralnych z obszaru polskiego szelfu kontynentalnego, jak również z szelfów innych państw na podstawie udzielanych koncesji.

Możliwa jest eksploatacja zasobów naturalnych z obszaru leżącego poza granicami jurysdykcji państw, tj. na ogół w odległości 200 mil morskich od linii podstawowej. W głębiach oceanicznych, które w większości znajdują się poza granicami jurysdykcji państwowej, w wyniku naturalnych procesów tworzą się konkretne polimetaliczne zawierające rzadkie metale, niezbędne do rozwoju nowoczesnego przemysłu. Zgodnie z konwencją UNCLOS, dno i podziemie pod morzem otwartym poza jurysdykcją państwową, tzw. Obszar, posiada status wspólnego dziedzictwa ludzkości. Rzeczpospolita Polska realizuje działania w zakresie eksploracji i eksploatacji zasobów głębi oceanicznych w ramach Wspólnej Organizacji Interoceanmetal, która prowadzi przygotowania do wydobycia konkretnej polimetalicznych z dna morskiego w obszarze stanowiącym wspólne dziedzictwo ludzkości. Organizacja ta jest inwestorem pionierskim Międzynarodowej Organizacji Dna Morskiego (ISBA) utworzonej na mocy konwencji UNCLOS. Dzięki temu zaangażowaniu Polska jest obecna w ramach współpracy międzynarodowej w zakresie wykorzystania zasobów Obszaru.

6.1.2. Cel i działania na rzecz zrównoważonego wykorzystania zasobów mineralnych środowiska morskiego

Cel: Eksploatacja złóż morskich zasobów mineralnych z obszaru szelfu kontynentalnego i głębi oceanicznych

Działania służące realizacji celu:

1. Zintensyfikowanie prac rozpoznawczych na rzecz eksploatacji zasobów znajdujących się w polskich obszarach morskich oraz badania dna morskiego, przy zastosowaniu najwyższych norm ochrony środowiska.
2. Sprawne udzielanie koncesji na polskich obszarach morskich w zakresie poszukiwania i rozpoznawania złóż ropy naftowej i gazu ziemnego, wydobywania ropy naftowej i towarzyszącego jej gazu ziemnego oraz wydobywania kruszywa naturalnego.
3. Zapewnienie kształcenia specjalistycznego kadr dla górnictwa morskiego.
4. Stworzenie nowych oraz weryfikacja istniejących map geologicznych dna.

5. Udokumentowanie zasobów przemysłowych oraz rozpoznanie warunków geologiczno-górnictwowych, techniczno-eksploatacyjnych i środowiskowych wydobycia z głębin morskich.
6. Opracowanie efektywnych i bezpiecznych dla środowiska naturalnego systemów wydobycia koncentracji polimetalicznych.
7. Opracowanie optymalnych technologii przeróbki i odzysku metali z koncentracji (Mn, Ni, Cu i Co).

6.1.3. Spodziewane efekty działań na rzecz zrównoważonego wykorzystania zasobów mineralnych środowiska morskiego

Eksploatacja zasobów z obszaru polskiego szelfu kontynentalnego przyczyni się do rozwoju portów morskich i aktywizacji gospodarczej regionów nadmorskich. Wydobycie zasobów z obszarów morskich innych państw na podstawie odpowiednich koncesji pomoże w zapewnieniu dostaw surowców, w tym energetycznych, na potrzeby polskiego przemysłu.

Inwestycje związane z eksploatacją i eksploracją morskich zasobów mineralnych będą wymagały wykwalifikowanych kadr, co będzie stanowiło impuls do tworzenia na polskich uczelniach wyższych specjalistycznych kierunków umożliwiających zdobycie wiedzy i umiejętności w tym zakresie.

Prowadzenie działań związanych z zagospodarowaniem podmorskich złóż mineralnych bezpośrednio przełoży się na wzrost innowacyjności polskiego przemysłu. Jednocześnie skutkować będzie poszerzeniem wiedzy na temat technologii wydobycia i geologii morza, w tym stworzeniem szczegółowych map dna morskiego. Geologiczne prace poszukiwawcze i potencjalne wydobycie w przyszłości zasobów mineralnych złoża koncentracji polimetalicznych pola Clarion-Clipperton, w ramach członkostwa Polski we Wspólnej Organizacji Interoceanmetal, umożliwi uzyskanie wpływów w ramach eksploatacji tych zasobów.

Efektami prac weryfikacyjnych istniejących map geologicznych będą wielotematyczne warstwy informacyjne zawierające informacje geologiczne, ekologiczne i inne. Dostarczą one podstaw do planowania przestrzennego oraz prawidłowego zarządzania obszarami dna morskiego, a także pomogą w zapobieganiu konfliktom między gospodarczym wykorzystaniem dna a potrzebami ochrony środowiska.

6.2. Turystyka morska i przybrzeżna

6.2.1. Charakterystyka kierunku

Turystyka morska i przybrzeżna jest ważnym elementem sektora turystyki UE, który zatrudnia ponad 2,36 mln osób, co stanowi 1,1% całkowitego zatrudnienia w UE. Ponad 51% miejsc noclegowych w całej Europie znajduje się w regionach przybrzeżnych. Turystyka morska i przybrzeżna została wskazana jako jeden z obszarów o szczególnym potencjale w ramach unijnej inicjatywy „niebieskiego wzrostu”.

Bezpośredni dostęp do morza sprawia, że turystyka morska i przybrzeżna ma duże znaczenie dla rozwoju turystyki w Polsce. Miejscowości o dużym znaczeniu turystyczno-uzdrowiskowym zlokalizowane są wzdłuż całego wybrzeża, które charakteryzuje się unikatowym środowiskiem przyrodniczym, zarówno wodnym, jak i lądowym, a także posiada ogromne walory krajobrazowe. Ponadto polskie wybrzeże charakteryzuje się różnorodnością kulturową, wynikającą z tożsamości regionalnej i lokalnej oraz tradycji morskich i historycznych.

Polska ma kilkanaście portów spełniających podstawowe funkcje turystyczne z zakresu żeglugi oraz jachtingu. Ich rozwój, a także powstawanie nowych przystani morskich, sprzyja aktywizacji gmin nadmorskich. Coraz szersza staje się oferta polskich przedsiębiorstw żeglugi przybrzeżnej i śródlądowej oraz przedsiębiorstw turystycznych zajmujących się turystyką morską.

Dominującą cechą polskiej turystyki morskiej i przybrzeżnej jest jej sezonowość. Sezonowy charakter turystyki morskiej oraz brak nowych, innowacyjnych koncepcji jej rozwoju utrudniają pełne wykorzystanie istniejącego potencjału tego sektora w zakresie wzrostu gospodarczego i zatrudnienia. Dlatego też obok tradycyjnych atrakcji turystyczno-wypoczynkowych, należy rozwijać inne formy turystyki morskiej i przybrzeżnej.

Na szczególną uwagę zasługuje dynamicznie rozwijająca się turystyka rowerowa. Sieć szlaków rowerowych przebiegających przez tereny nadmorskie Polski ma istotne znaczenie dla rozwoju regionalnego w zakresie infrastruktury i usług turystycznych. Efektywnie wykorzystywany potencjał nadmorskich szlaków turystycznych doskonale wpisuje się w strategię działań nad budową wspólnego produktu turystycznego państw regionu Morza Bałtyckiego.

Dużym wyzwaniem w ostatnich kilkunastu latach stało się zabezpieczenie podwodnego dziedzictwa kulturowego w obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej, a także

udostępnienie tego dziedzictwa na potrzeby turystyki wrakowej. Instytucją wyspecjalizowaną w prowadzeniu archeologicznych badań morskich jest Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku, które w działaniach na rzecz ochrony podwodnego dziedzictwa kulturowego współpracuje z urzędami morskimi, Biurem Hydrograficznym Marynarki Wojennej, Instytutem Morskim w Gdańsku, Akademią Marynarki Wojennej w Gdyni oraz Strażą Graniczną. Efektem prowadzonych prac jest Ewidencja Podwodnych Stanowisk Archeologicznych (EPSA).

6.2.2. Cel i działania na rzecz turystyki morskiej i przybrzeżnej

Cel: Podniesienie atrakcyjności turystycznej polskiego wybrzeża

Działania służące realizacji celu:

1. Tworzenie nowej oferty turystycznej nad Bałtykiem, w tym poza sezonem wakacyjnym.
2. Stworzenie turystyki edukacyjnej służącej rozpowszechnianiu wiedzy o Polsce jako o kraju morskim.
3. Rozwój i modernizacja portów, przystani oraz pomostów cumowniczych służących do aktywnego uprawiania turystyki i sportów morskich.
4. Rozwój i modernizacja infrastruktury służącej rozwojowi turystyki.
5. Wspieranie rozwoju turystyki w strefach przygranicznych, szczególnie w granicach UE przez połączenia morskie, tworzenie wspólnej oferty z krajami sąsiednimi.
6. Promowanie nadmorskiego lecznictwa sanatoryjnego, wypoczynku rekreacyjnego oraz kąpielisk nadmorskich.
7. Prowadzenie internetowego serwisu kąpieliskowego.
8. Tworzenie i promocja ponadregionalnych produktów turystycznych.
9. Wyznaczenie na morzu obszarów do bezpiecznego nurkowania w miejscu i w pobliżu zatopionych jednostek pływających (nurkowanie wrakowe).
10. Zapewnienie warunków umożliwiających trwałe zachowanie i utrzymanie podwodnego dziedzictwa kulturowego.

6.2.3. Spodziewane efekty działań na rzecz turystyki morskiej i przybrzeżnej

Działania na rzecz rozwoju turystyki morskiej i przybrzeżnej spowodują zwiększenie zainteresowania wśród społeczeństwa regionem nadmorskim, który będzie odwiedzany także poza sezonem turystycznym. Wzbogacona zostanie oferta turystyczna, jak również powstaną nowe obiekty i zostanie zmodernizowana infrastruktura służąca obsłudze ruchu turystycznego.

Ożywieniu ulegnie ruch na drogach wodnych, powstaną nowe szlaki żeglarskie oraz zwiększy się potencjał małych portów morskich, również w aspekcie turystycznym. Zwiększenie ruchu turystycznego w obszarach nadmorskich przyczyni się do przyspieszenia rozwoju ekonomicznego kraju i poprawy jakości życia mieszkańców.

Wzmożenie ruchu turystycznego także poza sezonem turystycznym wpłynie pozytywnie na rozwój regionów i miejscowości nadmorskich. Popularyzacja nowej, w warunkach polskich, formy wypoczynku w postaci połowów wędkarskich na morzu, ułatwienia dla nurkowania wrakowego oraz wypromowanie produktów turystycznych oferowanych przez uzdrowiska i sanatoria nadmorskie, umocni pozycję polskiego wybrzeża jako atrakcyjnego kierunku wypoczynkowego dla turystów polskich i zagranicznych. Dodatkowe korzyści przyniesie stworzenie ponadregionalnych produktów turystycznych i wspólnych produktów związanych z rejsami statkami wycieczkowymi zawijającymi do portów Morza Bałtyckiego.

W zakresie ochrony podwodnego dziedzictwa kulturowego wyodrębniony zostanie ośrodek archeologii morskiej, którego zadaniem będzie prowadzenie działań na rzecz trwałego zachowania zabytków i ich utrzymania. Dostępność danych o obiektach na dnie morza wykrywanych przez poszczególne instytucje pozwoli na podniesienie efektywności prowadzonych prac i szybsze podejmowanie decyzji dotyczących sposobu postępowania z nowymi znaleziskami, ich zabezpieczania lub udostępniania dla turystyki wrakowej.

7. Zrównoważone zarządzanie rybołówstwem morskim

7.1. Charakterystyka kierunku

Polska flota rybacka na koniec 2013 r. liczyła 838 jednostek rybackich, w tym 835 bałtyckich oraz 3 dalekomorskie. Przetwórstwem ryb zajmowało się 306 zakładów produkcyjnych dopuszczonych do handlu wewnątrz UE, z czego 75 posiadało uprawnienia do eksportu do krajów trzecich. Udział produktów rybnych w eksporcie stanowi 10% całego eksportu żywności. Znaczny potencjał sektora rybołówstwa w Polsce wynika z dużych możliwości

produkcyjnych, dużej różnorodności produktów, trwałych powiązań handlowych producentów ryb z przetwórcami ryb oraz długiej tradycji polskiego sektora rybołówstwa.

W zakresie połowu i przetwórstwa ryb Polska zajmuje wysokie miejsce w świecie. Wzrasta również popyt na ryby na rynku wewnętrznym. Wprawdzie polski sektor rybacki stanowi zaledwie 0,07% PKB, ma jednakże wpływ na życie społeczno-gospodarcze kraju, przede wszystkim trzech województw nadmorskich: zachodniopomorskiego, pomorskiego i warmińsko-mazurskiego.

Zagrożeniem dla zasobów, a przez to dla sektora rybackiego, jest nadmierna ich eksploatacja oraz zbyt wysoka zdolność połowowa floty, która skutkuje faktycznym zmniejszeniem efektywności ekonomicznej i prowadzi do wytrzebienia ryb, jak również do systematycznej obniżki zysków notowanych w całej branży. Duże znaczenie dla zarządzania rybołówstwem ma dostęp do wiarygodnych i aktualnych informacji o stanie zasobów morskich. Konieczne jest gromadzenie, monitorowanie i kontrolowanie tego rodzaju danych.

Nowa wspólna polityka rybacka (WPRyb) ma przyczyniać się do zapewnienia, że działalność rybacka i hodowlana prowadzona będzie z zachowaniem długoterminowych zrównoważonych warunków środowiskowych i ekonomiczno-społecznych. Ma to nastąpić przez: zapewnienie, że zasoby będą eksploatowane powyżej maksymalnego zrównoważonego połowu (MSY) – tam gdzie to możliwe od 2015 r., a najpóźniej do 2020 r.; minimalizowanie negatywnego wpływu rybołówstwa na środowisko; regionalizację procesu decyzyjnego; wsparcie rybołówstwa przybrzeżnego; zapewnienie konkurencyjności i opłacalności działania zakładów przetwórstwa ryb; wprowadzenie zakazu odrzutów oraz obowiązku wyładunku wszystkich połowów.

Nowa WPRyb będzie również wiązać się z wdrożeniem środków ochrony ekosystemu morskiego i zasobów morskich. W związku z tym będą mogły być wyznaczone obszary, gdzie rybołówstwo będzie ograniczone ze względu na ochronę stad rozrodczych, miejsc rozrodu ryb czy wrażliwych ekosystemów morskich.

Zrównoważone rybołówstwo, stabilność i opłacalność zawodu rybaka oraz interes konsumenta to trzy filary, w oparciu o które skonstruowana jest reforma wspólnej polityki rybackiej. Wszelkie działania wynikające z realizacji WPRyb mają prowadzić do budowy zrównoważonego rybołówstwa, zapewnić opłacalność działalności połowowej i produkcyjnej oraz uwzględniać oczekiwania konsumenta jako finalnego odbiorcy produktów rybołówstwa

i akwakultury. W ramach reformy przewidziano szereg środków i działań, które w sposób pośredni lub bezpośredni będą oddziaływały na konsumentów ryb w UE i w Polsce.

Zasadnicze znaczenie dla reformy rybołówstwa ma Europejski Fundusz Morski i Rybacki (EFMR), który będzie zapewniał finansowanie działań i realizację celów zreformowanej WPRyb w perspektywie 2014–2020.

7.2. Cel i działania na rzecz zrównoważonego zarządzania rybołówstwem morskim

Cel: Racjonalna gospodarka żywymi zasobami morza

Działania służące realizacji celu:

1. Modernizacja i dostosowanie floty rybackiej do dostępnych żywych zasobów Morza Bałtyckiego.
2. Poprawa środków kontroli i zarządzania zasobami rybnymi i ich efektywne wdrażanie.
3. Zapewnienie racjonalnej i odpowiedzialnej eksploatacji zasobów rybnych przy zwróceniu uwagi na oddziaływanie na potrzeby producentów i konsumentów.
4. Aktywizacja społeczności na obszarach zależnych od rybactwa przez włączenie partnerów społecznych i gospodarczych do planowania i wdrażania inicjatyw związanych z rybactwem.
5. Skuteczne przeciwdziałanie nielegalnym, nieraportowanym i nieuregulowanym połowom.
6. Wspieranie innowacyjnych badań nad rybołówstwem i akwakulturą.
7. Popularyzacja produktów rybnych wśród konsumentów.
8. Wspieranie organizacji producenckich.

7.3. Spodziewane efekty działań na rzecz zrównoważonego zarządzania rybołówstwem morskim

Realizacja wytycznych zreformowanej WPRyb przyczyni się do modernizacji, restrukturyzacji oraz rozwoju sektora rybołówstwa, a także stworzy nowe perspektywy zatrudnienia i wzrostu gospodarczego na wybrzeżu. Dane naukowe o stanie ożywionych zasobów morza będą bardziej wiarygodne, dzięki czemu przemysł rybny uzyska lepszą i bardziej stabilną podstawę opracowania długoterminowych planów i inwestycji. Umożliwi

to ochronę zasobów, a w dalszej perspektywie maksymalizację połowów w ramach limitów połowowych.

Wspieranie i wzmacnianie sektora rybołówstwa z uwzględnieniem aspektów środowiskowych, ekonomicznych i społecznych wpłynie na dostosowanie nakładu połowowego do stanu dostępnych zasobów morza oraz modernizację i odnowę floty rybackiej. Flota będzie mieć odpowiedni poziom techniczny, który poprawi jej rentowność i sprosta wymaganiom, jakie są przed nią stawiane. Podwyższeniu ulegnie efektywność wykorzystania jednostek rybackich w ciągu roku, zaś obniży się wpływ floty na zanieczyszczenia wód w strefie połowowej.

Wskutek działań na rzecz promocji konsumpcji ryb, wzrośnie w społeczeństwie spożycie ryb oraz zainteresowanie produktami rybnymi pochodzącymi ze zrównoważonych połowów.

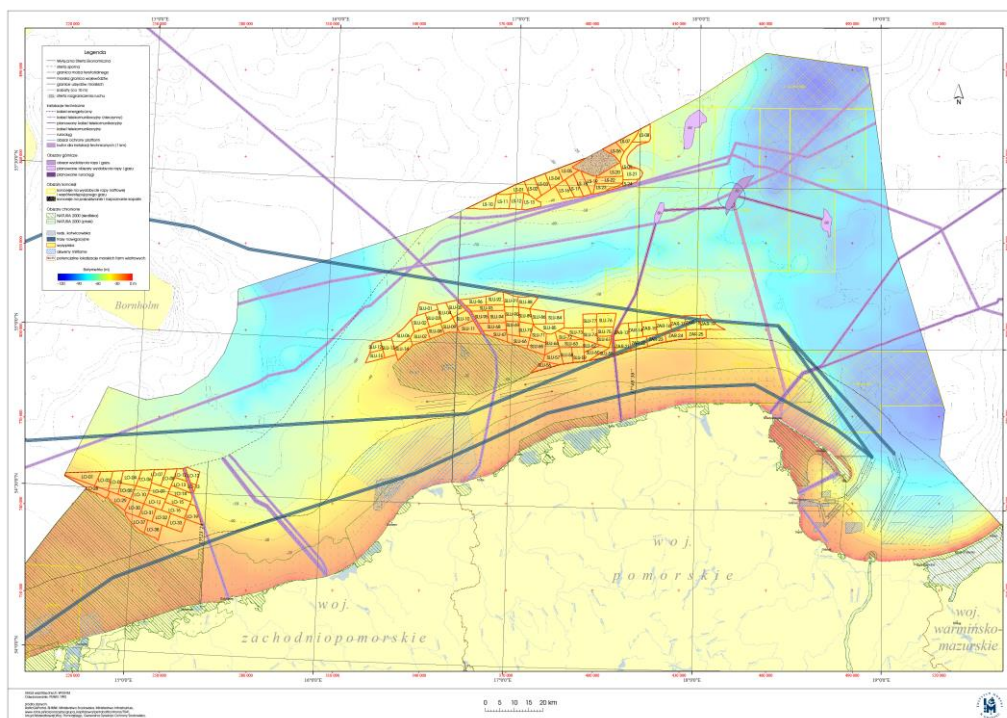
EFMR zapewni, aby rybołówstwo powodowało jak najmniej szkód w ekosystemach morskich, w celu wyeliminowania problemu przelowienia i odwrócenia tendencji spadkowej w zakresie ilości ryb. Zmniejszenie natężenia połowów i zapewnienie odpowiedniego czasu na odtworzenie zasobów rybnych sprawi, że społeczności, dla których rybołówstwo jest główną formą działalności, będą szukać alternatywnych źródeł dochodu.

8. Wzmocnienie bezpieczeństwa energetycznego kraju

8.1. Charakterystyka kierunku

Sektor morski ma duży potencjał, aby stać się istotnym źródłem czystej energii. Ważnym źródłem energii są zasoby wiatrowe nad morzami Europy, w tym u wybrzeża Morza Bałtyckiego. Wykorzystanie tych zasobów wymaga koordynacji, zintegrowanych działań w różnych obszarach i zdolności wielu podmiotów do współpracy. Zgodnie z treścią *Prognozy zapotrzebowania na paliwa i energię do 2030 roku*, stanowiącą załącznik nr 2 do *Polityki energetycznej Polski do roku 2030*, potencjał rynkowy energetyki wiatrowej na morzu na 2020 r. wynosi 1,7 TWh wyprodukowanej energii elektrycznej oraz 550 MW mocy zainstalowanej. Plan optymalnego wykorzystania ww. potencjału rynkowego został zatwierdzony w przyjętym przez Radę Ministrów w dniu 7 grudnia 2010 r. *Krajowym planie działania w zakresie energii ze źródeł odnawialnych*. Realny potencjał rynkowy rozwoju morskiej energetyki wiatrowej w Polsce, który równocześnie przyniesie największe korzyści dla polskiego bilansu energetycznego i polskiej gospodarki, jest na poziomie 6 GW mocy w morskich farmach wiatrowych do 2030 r., z czego 1 GW w 2020 r., a kolejne 2 GW do 2025 r. Produkty niszowe, w tym jednostki do budowy i obsługi morskich farm

wiatrowych, stanowią potencjalny obszar działalności przemysłu stoczniowego. Obszary rozwoju energetyki wiatrowej stanowią również potencjalne miejsca rozwoju akwakultury.



Rysunek 5. Potencjalna lokalizacja farm wiatrowych.

Źródło: Instytut Morski w Gdańsku

Zidentyfikowane istotne bariery rozwoju odnawialnych źródeł energii na morzu to: wysokie koszty technologii, skomplikowane procedury licencjonowania i udzielania pozwoleń oraz problemy związane z przyłączeniem do sieci. Należy także podkreślić, iż niektóre technologie pozyskiwania energii z mórz i oceanów (instalacje do wykorzystania energii prądów lub fal morskich) są stosunkowo nowe, co sprawia, iż nie ma gwarancji ich trwałości, niezawodności czy też wysokiej skuteczności. Podobnie sytuacja wygląda z infrastrukturą sieci przesyłowych na morzu, która wymaga silnej rozbudowy, jeśli pozyskanie energii z tego rodzaju technologii ma wzrastać.

Kształtowanie sieci energetycznych na obszarach morskich i przybrzeżnych będzie odbywać się w zgodzie z zasadami Zintegrowanego Zarządzania Obszarami Przybrzeżnymi (ZZOP), krajowymi planami zagospodarowania przestrzennego, *Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030* oraz z wymogami ochrony środowiska morskiego przy uwzględnieniu celów i przedmiotów ochrony przyrody obszarów chronionych oraz przy ograniczeniu jej niekontrolowanej ekspansji w odniesieniu do pozostałych obszarów.

Obecnie prowadzone są prace w zakresie budowy terminalu LNG przy porcie zewnętrznym w Świnoujściu, który jest jedną z największych inwestycji ostatnich lat. Polski Terminal LNG

będzie zespołem powiązanych ciągów technologicznych, instalacji i budowli służących do rozładunku LNG ze statków, jego składowania, regazyfikacji, przeładunku na cysterny samochodowe i dodawania azotu do zregazyfikowanego gazu, a następnie dostarczania go do Krajowego Systemu Przesyłowego. Początkowa zdolność przeładunkowa terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu będzie wynosić około 5 mld m³ rocznie, czyli około 1/3 obecnego zużycia gazu w Polsce. Natomiast kluczową inwestycją dla logistyki ropy naftowej jest Terminal Naftowy w Gdańsku. Ma on być docelowo pierwszym w Polsce hubem morskim na ropę naftową, produkty ropopochodne i chemikalia o pojemności około 700 tys. m³.

Przemysł górnictwa morskiego opierający się na wydobyciu ropy i gazu spod dna morskiego to ogromna gałąź gospodarki światowej. Priorytetowymi kopaliniami energetycznymi są złoża ropy naftowej i gazu. Ropa naftowa w złożach bałtyckich odznacza się niską zawartością siarki i asfaltenów oraz wysoką zawartością frakcji benzynowej. Zasoby geologiczne Bałtyku szacowane są na około 40 mln t (150 t/d). Wydobycie tych zasobów wymaga sprawnej sieci transportowej, partnerów z sektora logistyki i spedycji oraz możliwości magazynowania surowca.

Europejskie morza i oceany mają także potencjał energetyczny związany z paliwami kopalnymi (ropa, gaz oraz łupki), który jest kluczowy dla bezpieczeństwa energetycznego wielu państw UE oraz dla rozwoju przemysłu naftowo-gazowego. Duże znaczenie mają ciągle morskie terminale portowe obsługujące import i eksport węgla kamiennego i innych tradycyjnych surowców energetycznych.

8.2. Cel i działania na rzecz wzmocnienia bezpieczeństwa energetycznego kraju

Cel: Wykorzystanie obszarów morskich dla produkcji energii i dostaw surowców energetycznych

Działania kraju służące realizacji celu:

1. Stworzenie warunków do wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych na morzu, tj. wiatru, prądów morskich i falowania.
2. Budowa i modernizacja morskiej infrastruktury przesyłowej i magazynowej umożliwiającej dywersyfikację dostaw surowców energetycznych.

3. Zwiększenie wysiłków w zakresie badań i rozwoju wykorzystywania i stosowania odnawialnych źródeł energii jako napędu statków i do zasilania ich w energię elektryczną.
4. Wykorzystanie nowoczesnych technologii w sektorze górnictwa morskiego zgodnych z ochroną środowiska naturalnego.
5. Zwiększenie pojemności i zdolności przeładunkowej portowych terminali dla ropy, węgla oraz innych surowców energetycznych.
6. Prowadzenie działalności informacyjnej, edukacyjnej i promującej rozwój nowoczesnej energetyki morskiej.

8.3. Spodziewane efekty działań na rzecz wzmocnienia bezpieczeństwa energetycznego kraju

Efektom planowanych działań będzie wzrost udziału energii pochodzącej z obszarów morskich w realizacji polityki energetycznej państwa. Dywersyfikacja źródeł i kierunków dostaw surowców energetycznych przyczyni się do spełnienia wymaganych prawem UE wskaźników wzrostu wykorzystania energii z odnawialnych źródeł. Uproszczenia organizacyjno-prawne w zakresie inwestycji w morską energetykę wiatrową wprowadzone ustawą z dnia 21 marca 1991 r. *o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polski i administracji morskiej* zwiększą atrakcyjność tej gałęzi przemysłu energetycznego. Wyznaczenie stref rozwoju energetyki wiatrowej na morzu nastąpi przy jednoczesnym ograniczeniu jej niekontrolowanej ekspansji w odniesieniu do pozostałych obszarów. Zgodnie z *Krajowym planem działań w zakresie energii ze źródeł odnawialnych* moc farm wiatrowych na morzu w 2020 r. wyniesie 500 MW, co nie zakłóci funkcjonowania Krajowego Systemu Elektroenergetycznego, a wytworzona energia elektryczna w wysokości 1500 GWh będzie możliwa do zbilansowania w ramach tego systemu. Właściwe wykorzystywanie energii z mórz i oceanów zwiększy bezpieczeństwo energetyczne, a także będzie krokiem w kierunku tzw. niebieskiej gospodarki, co wiązać się będzie z rozwojem łańcucha dostaw na poziomie ogólnoeuropejskim.

Budowa i efektywne wykorzystanie terminala LNG umożliwi zapewnienie ciągłości dostaw oraz pokrycie zwiększonego zapotrzebowania na gaz w naszym kraju. Zwiększone wydobycie z obszarów morskich ropy naftowej i gazu ze źródeł krajowych przyczyni się do umocnienia bezpieczeństwa energetycznego kraju i ograniczenia nakładów państwa na zakup paliw

płynnych i gazu. Rozbudowa terminali portowych do przeładunku węgla i innych surowców energetycznych przyczyni się do realizacji założonego celu.

Rozwój i efektywne wykorzystanie bazy naukowo-technicznej przedsiębiorstw i instytucji branży morskiej stworzy warunki do rozszerzenia możliwości zagospodarowania istniejącego potencjału intelektualnego i technologicznego, wdrażania nowoczesnych rozwiązań, utworzenia nowych miejsc pracy.

9. Usprawnienie zarządzania morskiego

9.1. Charakterystyka kierunku

Zintegrowane podejście do zarządzania morskiego jest jednym z warunków efektywnej realizacji polityki morskiej. Sprawami związanymi z udziałem RP w kształtowaniu i wdrażaniu zintegrowanej polityki morskiej Unii Europejskiej zajmuje się Międzyresortowy Zespół do spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, powołany zarządzeniem nr 103 Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 września 2008 r. Zespół jest organem pomocniczym Prezesa Rady Ministrów odpowiedzialnym za przygotowanie projektu polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, a także za koordynowanie, nadawanie kierunków oraz monitorowanie przebiegu jej realizacji. Zespół stanowi ponadsektorowe forum koordynacji spraw morskich. Przewodniczącym Zespołu jest minister właściwy do spraw gospodarki morskiej. Potencjał polityki morskiej zostanie w pełni wykorzystany, jeżeli zintegrowane podejście zostanie zastosowane na wszystkich szczeblach administracji. Sprawne prowadzenie polityki morskiej wymaga nieustającej wymiany informacji między podmiotami zaangażowanymi w proces tworzenia i realizacji polityki morskiej.

Kluczowy wpływ na zarządzanie morskie na szczeblu wykonawczym ma administracja morska. Podstawowym jej zadaniem jest sprawowanie nadzoru nad bezpieczeństwem żeglugi i życia na morzu, ochrona środowiska morskiego oraz ochrona brzegów morskich. Działania administracji mają służyć zapewnieniu warunków do zrównoważonego wzrostu i rozwoju gospodarczego przy racjonalnym wykorzystaniu obszarów morskich i przybrzeżnych oraz jednoczesnym zachowaniu dobrego stanu środowiska naturalnego.

Problematyka zagospodarowania obszarów morskich została po raz pierwszy potraktowana równorzędnie z planowaniem na terytorium lądowym w krajowym dokumencie strategicznym *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK)*, przyjętym przez Radę Ministrów w dniu 13 grudnia 2011 r. Wykorzystanie przestrzeni morskiej jest obecnie domeną kilku sektorów morskich (żegluga, rybołówstwo, wydobywanie surowców mineralnych,

energetyka wiatrowa, turystyka, ochrona środowiska i bezpieczeństwo narodowe) i ma charakter ekstensywny oraz zdezintegrowany.

Morskie planowanie przestrzenne (*Maritime Spatial Planning – MSP*) jest instrumentem zintegrowanej polityki morskiej UE, umożliwiającym optymalizację wykorzystania przestrzeni morskiej. MSP jest narzędziem służącym lepszemu podejmowaniu decyzji oraz osiągnięciu kompromisów pomiędzy konkurującymi ze sobą rodzajami działalności człowieka na morzu oraz interesami sektorowymi. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/89/UE z dnia 23 lipca 2014 r. *ustanawiająca ramy planowania przestrzennego obszarów morskich* (Dz. Urz. UE L 257 z 28.08.2014, str. 135), wprowadziła dla państw członkowskich UE obowiązek opracowania morskich planów zagospodarowania przestrzennego do 2021 r. Zintegrowane Zarządzanie Obszarami Przybrzeżnymi (ZZOP) jest elementem zarządzania morskiego, zapewniającym spójność planowania przestrzennego obszarów morskich i lądowych. ZZOP obejmuje sprawy społeczne, gospodarcze i ochrony środowiska naturalnego. Dotyczy różnych horyzontów czasowych (od krótko- po długoterminowe), zapewniając udział w podejmowaniu decyzji możliwie wszystkim interesariuszom, do których należy m.in. administracja rządowa i samorządowa, podmioty gospodarcze, obywatele oraz organizacje pozarządowe funkcjonujące w lądowo-morskiej strefie przybrzeżnej.

Strategia Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa morskiego przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 24 czerwca 2014 r. ma służyć państwom członkowskim jako ułatwienie zintegrowanego oraz kompleksowego korzystania z międzysektorowego podejścia do bezpieczeństwa na morzu, opartego na dotychczasowych osiągnięciach. Ważnym elementem Strategii jest integracja systemów monitoringu i nadzoru morskiego, która stanowi jednocześnie instrument przekrojowy zintegrowanej polityki morskiej UE. Jego celem jest uzyskanie pełnej informacji na temat sytuacji w zakresie działań mających znaczenie dla bezpieczeństwa i ochrony na morzu, zapobiegania działaniom przestępczym i nielegalnym, kontroli granicznej, kontroli rybołówstwa, ochrony środowiska morskiego, a także obrony.

Obecnie w Polsce funkcjonują sektorowe systemy monitoringu i nadzoru morskiego, z których najważniejsze znaczenie mają systemy administracji morskiej, Straży Granicznej, Marynarki Wojennej i kontroli rybołówstwa. Zdecentralizowana międzysektorowa wymiana informacji przyczyni się, przez uzupełnianie istniejących luk informacyjnych i unikanie powielania danych, do zwiększenia skuteczności i wydajności systemów nadzoru morskiego.

Trzecim instrumentem przekrojowym służącym realizacji ZPM, obok morskiego planowania przestrzennego i integracji systemów nadzoru morskiego, jest wiedza o morzu. Podobnie jak dwa poprzednie instrumenty, pogłębianie wiedzy o morzu stanowi ważne narzędzie służące lepszemu zarządzaniu obszarami morskimi i jest niezbędne do zrównoważonego wykorzystania potencjału mórz i oceanów.

Poszerzanie wiedzy o morzu i gospodarce morskiej oraz popularyzacja morskiego charakteru Europy przez takie inicjatywy, jak konkursy, szkolenia i inne formy aktywności, realizowane przez administrację oraz organizacje pozarządowe, w tym m.in. organizowanie corocznych obchodów Europejskiego Dnia Morza (EDM), przyczyni się do zwiększenia świadomości o korzyściach, jakie daje nadmorskie położenie Polski.

9.2. Cel i działania na rzecz usprawnienia zarządzania morskiego

Cel: Stworzenie sprawnego systemu zarządzania morskiego

Działania służące realizacji celu:

1. Wzmocnienie zaangażowania instytucjonalnego oraz współdziałania wszystkich zainteresowanych stron w prace Międzyresortowego Zespołu do spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej.
2. Usprawnianie polskiej administracji morskiej i jej dostosowanie do realizacji nowych zadań wynikających z przepisów międzynarodowych.
3. Monitorowanie efektywności działania administracji morskiej przez okresowe audyty wewnętrzne i zewnętrzne.
4. Zwiększenie zaangażowania społeczeństwa w usprawnianie zarządzania morskiego.
5. Opracowanie planów zagospodarowania obszarów morskich RP z uwzględnieniem podejścia ekosystemowego.
6. Upowszechnianie procesów Zintegrowanego Zarządzania Obszarami Przybrzeżnymi (ZZOP).
7. Aktywne uczestnictwo w pan-bałtyckich, unijnych i innych międzynarodowych projektach dotyczących zarządzania morskiego.
8. Aktywny udział w integracji systemów monitoringu i nadzoru morskiego na poziomie regionalnym i unijnym.
9. Podniesienie świadomości morskiej wśród społeczeństwa.

10. Promocja polskich interesów morskich w kraju i za granicą.

9.3. Spodziewane efekty działań na rzecz usprawnienia zarządzania morskiego

Skutkiem podejmowanych działań będzie sprawnie funkcjonująca polska administracja morska. Poprawie ulegnie przejrzystość działalności administracji morskiej na wszystkich szczeblach decyzyjnych. Profesjonalnie działająca administracja przyczyni się do osiągnięcia celów określonych w PMRP. Międzyresortowy Zespół do spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej będzie kontynuował koordynację i monitorowanie realizacji polskiej polityki morskiej. Działalność struktur zarządzania morskiego przyczyni się do rozwoju regionów nadmorskich.

Dzięki spójnym planom zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich wzrośnie możliwość wykorzystania szans rozwojowych, jakie niesie za sobą nadmorskie położenie Polski. Znaczne zwiększenie dostępu do informacji oraz przejrzystość procedur wpłynie na wzrost zainteresowania podejmowaniem różnego rodzaju inicjatyw w obszarach przybrzeżnych oraz na wzrost poziomu zaufania społeczeństwa do działań władzy w tym obszarze.

Efektem integracji systemów monitoringu będzie stworzenie wydajnego kosztowo modelu współpracy różnych grup użytkowników, również z sektora wojskowego, zdefiniowanych w Komunikacie *Poprawa orientacji sytuacyjnej dzięki wzmocnionej współpracy między organami nadzoru morskiego: kolejne kroki w ramach wspólnego mechanizmu wymiany informacji dla obszaru morskiego UE* (COM(2014)451). Jego powstanie przyczyni się do zwiększenia efektywności istniejących systemów nadzoru morskiego.

Prowadzenie aktywnej promocji znaczenia gospodarki morskiej dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju podniesie świadomość morską polskiego społeczeństwa. Zwiększy się wiedza o korzyściach, jakie daje nadmorskie położenie Polski oraz świadomość, jak ważne jest zrównoważone wykorzystanie morza i jego zasobów dla wzrostu gospodarczego Polski.

10. System wdrażania polityki morskiej RP

Monitorowanie wdrażania polskiej polityki morskiej będzie odbywać się przez coroczne przygotowywanie *Raportu z przebiegu realizacji polskiej polityki morskiej*, zgodnie z treścią zarządzenia nr 103 Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 września 2008 r.

PMRP nadzoruje i koordynuje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, który jest zarazem przewodniczącym Międzyresortowego Zespołu do spraw Polityki Morskiej

Rzeczypospolitej Polskiej. PMRP będzie realizowana przez wszystkie resorty zaangażowane w kwestie morskie. Jej wdrożenie jest ściśle powiązane z realizacją zadań zapisanych w strategiach horyzontalnych oraz innych dokumentach o charakterze strategicznym.

Realizacja polityki morskiej może być wspomagana prowadzeniem prac analitycznych i prognostycznych, mających na celu zbadanie wpływu uwarunkowań w otoczeniu prawnym oraz gospodarczym na możliwe rezultaty planowanych działań. Wyniki tych prac będą na bieżąco uwzględniane przy doborze optymalnych zestawów narzędzi dla osiągnięcia zakładanych celów polityki.

10.1. Wskaźniki monitorowania polityki morskiej RP

Wskaźnik ogólny:

Udział sektora gospodarki morskiej w tworzeniu Produktu Krajowego Brutto (PKB).

Wskaźniki szczegółowe w powiązaniu z kierunkami polityki morskiej RP:

Cel	Działania	Wskaźnik
1. Wzmocnienie pozycji polskich portów morskich		
Poprawa konkurencyjności polskich portów morskich	<ol style="list-style-type: none"> 1. Modernizacja i rozbudowa infrastruktury portowej i dostępu do portów od strony morza. 2. Modernizacja i rozbudowa infrastruktury dostępu do portów od strony lądu (drogowej, kolejowej, śródlądowej). 3. Rozwój oferty usługowej w portach, m.in. przez rozwój funkcji dystrybucyjno-logistycznej i ruchu pasażerskiego. 4. Zwiększanie liczby regularnych połączeń żeglugowych z innymi portami. 5. Rozwój funkcji intermodalnych w portach będących elementami sieci TEN-T. 6. Rozwój zielonych korytarzy transportowych przez promocję ekologicznych form transportu. 7. Promocja żeglugi bliskiego zasięgu oraz rozwój autostrad morskich. 8. Budowa wizerunku portów jako ważnych biegunów zrównoważonego rozwoju regionów i gmin nadmorskich. 9. Wspieranie małych portów jako regionalnych ośrodków przedsiębiorczości. 	<ul style="list-style-type: none"> – potencjał przeładunkowy portów morskich (mln ton), – wielkość obrotów tranzytowych (tys. ton), – udział polskich portów morskich w obrotach ładunkowych portów Unii Europejskiej (w %), – wielkość obrotów ładunkowych w portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (w tys. ton), – poziom konteneryzacji, – liczba zawinięć do polskich portów, – wielkość międzynarodowego ruchu pasażerów w portach morskich ogółem (tys. pasażerów), – wybudowane/przebudowane linie kolejowe w układach transportowych portów morskich (km), – wybudowane/przebudowane drogi w układach transportowych portów morskich (km), – liczba regularnych połączeń żeglugowych z innymi portami.
2. Zwiększenie konkurencyjności transportu morskiego		
Wzrost udziału polskich przewoźników morskich w przewozach międzynarodowych	<ol style="list-style-type: none"> 1. Stworzenie nowoczesnych regulacji dotyczących zatrudnienia i pracy na statkach uwzględniających normy europejskie i międzynarodowe. 2. Usprawnienie procedury oraz obniżenie opłat z tytułu rejestracji statków pod polską banderą. 3. Wdrożenie instrumentów pomocy publicznej dla przedsiębiorców żeglugowych. 4. Wdrożenie w polskich portach koncepcji <i>single window</i>, tj. odprawy towarów w jednym miejscu i czasie przez właściwe służby. 	<ul style="list-style-type: none"> – tonaż floty posiadanej przez polskich armatorów (dwt), – praca przewozowa (mln tkm), – liczba statków pływających pod polską banderą, – liczba statków eksploatowanych przez polskich armatorów, – liczba podmiotów zajmujących się produkcją

	<ol style="list-style-type: none"> 5. Dopelnianie formalności sprawozdawczych związanych z odprawą statku w porcie przez pojedynczy punkt kontaktowy, tzw. <i>single window</i>. 6. Stworzenie warunków dla rozwoju innowacyjnych technik i technologii w budowie i remoncie statków. 7. Dążenie do wyrównania wymogów środowiskowych dla transportu morskiego na obszarach morskich Unii Europejskiej. 	<p>i naprawą statków i łodzi oraz pozostałą działalnością stoczniową,</p> <ul style="list-style-type: none"> – liczba jednostek wyremontowanych i wyprodukowanych w polskich stoczniach.
3. Zapewnienie bezpieczeństwa morskiego		
Zwiększenie poziomu bezpieczeństwa morskiego	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wdrażanie norm międzynarodowych, unijnych i krajowych z zakresu bezpieczeństwa morskiego. 2. Zapewnienie i utrzymanie odpowiednio licznej i wysoko wykwalifikowanej kadry oraz nowoczesnego wyposażenia dla służb realizującej zadania związane z bezpieczeństwem morskim i na morzu. 3. Monitorowanie stanu bezpieczeństwa żeglugi oraz ochrony portów, obiektów portowych i statków. 4. Efektywne funkcjonowanie systemu badania wypadków morskich. 5. Stworzenie elektronicznej bazy danych o statkach polskich. 6. Poprawa ochrony żeglugi i portów przed zagrożeniami terrorystycznymi i kryminalnymi. 7. Zakończenie budowy Krajowego Systemu Bezpieczeństwa Morskiego (KSBM). 8. Stworzenie sprawnego systemu wymiany informacji morskiej. 	<ul style="list-style-type: none"> – liczba wypadków morskich (w szt.), – liczba akcji ratowniczych prowadzonych przez Służbę SAR, – liczba międzynarodowych ćwiczeń z zakresu bezpieczeństwa z udziałem polskich służb.
4. Poprawa stanu środowiska morskiego i ochrona brzegu morskiego		
4.1. Poprawa stanu środowiska morskiego		
Osiągnięcie i utrzymanie dobrego stanu ekologicznego środowiska morskiego	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wdrażanie przepisów międzynarodowych i europejskich z zakresu ochrony środowiska morskiego. 2. Opracowanie, wdrożenie i realizacja krajowego programu ochrony wód morskich, realizacja monitoringu wód morskich wraz z programami zadań ochronnych obszarów morskich, w tym obszarów NATURA 2000. 3. Realizacja Krajowego Programu Wdrażania Bałtyckiego Planu Działania HELCOM. 4. Zwiększenie świadomości ekologicznej przez promowanie zachowań ekologicznych dotyczących morza i brzegu. 	<ul style="list-style-type: none"> – odpływ substancji organicznych i biogennych rzekami do Morza Bałtyckiego (w tys. ton/rok), – odpływ metali ciężkich wg województw (ton/rok), – średnia zawartość siarki w paliwach żeglugowych stosowanych w statkach morskich (%), – wyposażenie przeciwrozlewowe Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (aktywne

	<ol style="list-style-type: none"> 5. Współdziałanie instytucji właściwych ds. zapobiegania i zwalczania poważnych awarii i katastrof statków przewożących niebezpieczne substancje. 6. Dopuszczenie jednostek odpowiedzialnych za zapobieganie i zwalczanie zanieczyszczeń morza przez statki w sprzęt służący do zwalczania zanieczyszczeń w portach, na morzu i na brzegu. 7. Redukcja emisji do Bałtyku związków azotu i fosforu wywołujących zjawisko eutrofizacji. 8. Zapobieganie introdukcji obcych gatunków inwazyjnych przenoszonych przez wody balastowe. 9. Modernizacja i budowa urządzeń do odbioru zanieczyszczeń i odpadów ze statków w portach morskich oraz zapewnienie przyłączy elektryczności przy nabrzeżach portowych. 	<p>systemy szczotkowe – szt., wydajność – m³/h, pojemność – m³, zapory – mb, zbieracze – szt. i wydajność m³/h),</p> <p>– liczba wypadków morskich powodujących zanieczyszczenie środowiska morskiego (w szt.),</p> <p>– liczba i pojemność urządzeń do odbioru zanieczyszczeń i odpadów ze statków w portach.</p>
4.2. Ochrona brzegu morskiego		
<p>Zapewnienie ochrony brzegów morskich oraz ujściowych odcinków rzek przymorskich przed zjawiskiem erozji</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Realizacja programu wieloletniego <i>Program ochrony brzegów morskich</i>. 2. Wzmocnienie i utrzymanie systemu zabezpieczenia przeciwpowodziowego terenów nadmorskich. 3. Stabilizacja linii brzegowej, zapobieganie erozji i zanikowi plaż oraz degradacji klifów. 4. Kontynuacja i rozwój stałego monitoringu stanu brzegów morskich i strefy wód przybrzeżnych. 	<p>– długość chronionych odcinków linii brzegowej (w km),</p> <p>– liczba inwestycji z zakresu ochrony brzegu morskiego.</p>
5. Stworzenie warunków dla rozwoju gospodarki morskiej opartej na wiedzy i kwalifikacjach		
5.1. Wsparcie morskich badań naukowych		
<p>Zwiększenie udziału morskich badań naukowych wśród realizowanych</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Integracja polskich instytucji naukowych, jednostek badawczo-rozwojowych w celu koordynacji interdyscyplinarnych badań naukowych na rzecz racjonalnego zarządzania, zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska morskiego. 2. Identyfikacja priorytetów badawczych wspólnych z innymi państwami Unii Europejskiej i obszarów badawczych, w których państwa są gotowe 	<p>– wysokość dotacji ze środków budżetowych na naukę i badania morskie (w tys. pln),</p> <p>– liczba jednostek naukowych prowadzących badania związanych z tematyką morską,</p> <p>– liczba rejsów statków badawczych.</p>

projektów badawczych	<p>wzmocnić współpracę.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Upublicznienie zgromadzonych danych szerokiemu gronu potencjalnych odbiorców, w tym umożliwienie wielokrotnego wykorzystywania informacji sektora publicznego dotyczących tej problematyki oraz zmniejszenie kosztów dostępu do informacji. 4. Stworzenie infrastruktury danych o morzu z uwzględnieniem już istniejących sieci i systemów zbierania danych, zgodnie z zasadami interoperacyjności i dyrektywą INSPIRE w ramach krajowego systemu morskiej informacji geoprzestrzennej. 5. Stworzenie struktur trwałego wsparcia i zarządzania danymi dotyczącymi mórz, w tym tworzenie map w systemie GIS (Geographic Information System – System Informacji Geograficznej) dla obszarów morskich oraz strefy brzegowej w ramach jednolitego krajowego systemu morskiej informacji geoprzestrzennej. 6. Aktywizacja udziału morskiego zaplecza badawczo-rozwojowego w projektach i przedsięwzięciach morskich z dofinansowaniem ze środków Unii Europejskiej. 7. Wsparcie dla inicjatyw klastrowych sektora morskiego. 	
5.2. Zapewnienie wysokich standardów szkolnictwa morskiego		
Zdobycie pozycji lidera w kształceniu kadr morskich	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tworzenie sieci współpracy pomiędzy morskimi instytucjami naukowymi i szkoleniowymi. 2. Podnoszenie poziomu oferowanego kształcenia przez unowocześnianie bazy dydaktycznej wyższych szkół morskich. 3. Tworzenie nowych kierunków i specjalizacji morskich w miarę powstawania nowych technologii i systemów produkcyjnych oraz pojawiania się nowych usług na rynku morskim. 4. Promowanie polskiej oferty edukacyjnej dla zawodów i specjalizacji morskich. 	<ul style="list-style-type: none"> – liczba studentów wyższych szkół morskich i kierunków morskich na wybranych uczelniach wyższych, – liczba absolwentów wyższych szkół morskich i kierunków morskich na wybranych uczelniach wyższych, – liczba dyplomów oficerów statków morskich wydanych przez urzędy morskie, – liczba kierunków i specjalizacji na uczelniach kształcących na potrzeby gospodarki morskiej.

6. Racjonalne korzystanie z zasobów naturalnych środowiska morskiego		
6.1. Zrównoważone wykorzystanie zasobów mineralnych środowiska morskiego		
<p>Eksploracja złóż morskich zasobów mineralnych z obszaru szelfu kontynentalnego i głębi oceanicznych</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zintensyfikowanie prac rozpoznawczych na rzecz eksploatacji zasobów znajdujących się na polskich obszarach morskich oraz badania dna morskiego, przy zastosowaniu najwyższych norm ochrony środowiska. 2. Sprawne udzielanie koncesji na polskich obszarach morskich w zakresie poszukiwania i rozpoznawania złóż ropy naftowej i gazu ziemnego, wydobywania ropy naftowej i towarzyszącego jej gazu ziemnego oraz wydobywania kruszywa naturalnego. 3. Zapewnienie kształcenia specjalistycznego kadr dla górnictwa morskiego. 4. Stworzenie nowych lub weryfikacja istniejących map geologicznych dna. 5. Udokumentowanie zasobów przemysłowych oraz rozpoznanie warunków geologiczno-górnicznych, techniczno-eksploatacyjnych i środowiskowych wydobywania z głębin morskich. 6. Opracowanie efektywnych i bezpiecznych dla środowiska naturalnego systemów wydobywania koncentracji polimetalicznych. 7. Opracowanie optymalnych technologii przeróbki i odzysku metali z koncentracji (Mn, Ni, Cu i Co). 	<ul style="list-style-type: none"> – liczba udzielonych koncesji na poszukiwania złóż w polskich obszarach morskich, – liczba nowych odwiertów, – liczba kierunków i specjalizacji kształcących w zakresie wykorzystania zasobów naturalnych środowiska morskiego, – ilość nowych map geologicznych.
6.2. Turystyka morska i przybrzeżna		
<p>Podniesienie atrakcyjności turystycznej polskiego wybrzeża</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tworzenie nowej oferty turystycznej nad Bałtykiem, w tym poza sezonem wakacyjnym. 2. Stworzenie turystyki edukacyjnej służącej rozpowszechnianiu wiedzy o Polsce jako o kraju morskim. 3. Rozwój i modernizacja portów, przystani oraz pomostów cumowniczych służących do aktywnego uprawiania turystyki i sportów morskich. 4. Rozwój i modernizacja infrastruktury służącej rozwojowi turystyki. 5. Wspieranie rozwoju turystyki w strefach przygranicznych, szczególnie w granicach UE przez połączenia morskie, tworzenie wspólnej oferty z krajami sąsiednimi. 6. Promowanie nadmorskiego lecznictwa sanatoryjnego, wypoczynku rekreacyjnego oraz kąpielisk nadmorskich. 	<ul style="list-style-type: none"> – stopień wykorzystania miejsc noclegowych dla gmin nadmorskich w okresie lipiec–sierpień (w %), – stopień wykorzystania miejsc noclegowych dla gmin nadmorskich poza sezonem, – liczba nowych inwestycji służących rozwojowi turystyki, – liczba miejsc noclegowych w gminach nadmorskich, – przewozy pasażerów statkami morskiej przybrzeżnej floty transportowej, – przewozy pasażerów morską flotą

	<ol style="list-style-type: none"> 7. Prowadzenie internetowego serwisu kąpielowego. 8. Tworzenie i promocja ponadregionalnych produktów turystycznych. 9. Wyznaczenie na morzu obszarów do bezpiecznego nurkowania w miejscu i w pobliżu zatopionych jednostek pływających (nurkowanie wrakowe). 10. Zapewnienie warunków umożliwiających trwałe zachowanie i utrzymanie podwodnego dziedzictwa kulturowego. 	<p>transportową komunikacji międzynarodowej,</p> <ul style="list-style-type: none"> – liczba decyzji administracyjnych na przeszukiwanie wraków statków i badania archeologiczne.
7. Zrównoważone zarządzanie rybołówstwem morskim		
Racjonalna gospodarka żywymi zasobami morza	<ol style="list-style-type: none"> 1. Modernizacja i dostosowanie floty rybackiej do dostępnych żywych zasobów Morza Bałtyckiego. 2. Poprawa środków kontroli i zarządzania zasobami rybnymi i ich efektywne wdrażanie. 3. Zapewnienie racjonalnej i odpowiedzialnej eksploatacji zasobów rybnych przy zwróceniu uwagi na oddziaływanie na potrzeby producentów i konsumentów. 4. Aktywizacja społeczności na obszarach zależnych od rybactwa, przez włączenie partnerów społecznych i gospodarczych do planowania i wdrażania inicjatyw związanych z rybactwem. 5. Skuteczne przeciwdziałanie nielegalnym, nieraportowanym i nieuregulowanym połowom. 6. Wspieranie innowacyjnych badań nad rybołówstwem i akwakulturą. 7. Popularyzacja produktów rybnych wśród konsumentów. 8. Wspieranie organizacji producenckich. 	<ul style="list-style-type: none"> – wielkość połowów ryb i bezkręgowców morskich (w tonach), – produkcja przetworów rybnych (w tonach), – flota rybacka według sektorów własności (w szt.), – flota rybacka według rodzajów statków (w szt.).
8. Wzmocnienie bezpieczeństwa energetycznego kraju		
Wykorzystanie obszarów morskich dla produkcji energii i dostaw surowców energetycznych	<ol style="list-style-type: none"> 1. Stworzenie warunków dla wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych na morzu, tj. wiatru, prądów morskich i falowania. 2. Budowa i modernizacja morskiej infrastruktury przesyłowej i magazynowej umożliwiającej dywersyfikację dostaw surowców energetycznych. 3. Zwiększenie wysiłków w zakresie badań i rozwoju wykorzystywania i stosowania odnawialnych źródeł energii jako napędu statków i do zasilania ich w energię elektryczną. 	<ul style="list-style-type: none"> – moc zainstalowana w technologiach wykorzystujących odnawialne źródła energii na morzu (w MW), – liczba wydanych pozwoleń na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich, – zdolność przeładunkowa terminala LNG

	<ol style="list-style-type: none"> 4. Wykorzystanie nowoczesnych technologii w sektorze górnictwa morskiego zgodnych z ochroną środowiska naturalnego. 5. Zwiększenie pojemności i zdolności przeładunkowej portowych terminali dla ropy, węgla oraz innych surowców energetycznych. 6. Prowadzenie działalności informacyjnej, edukacyjnej i promującej rozwój nowoczesnej energetyki morskiej. 	<p>w Świnoujściu,</p> <ul style="list-style-type: none"> – pojemność i zdolność przeładunkowa portowych terminali dla ropy, węgla i innych surowców energetycznych.
9. Usprawnienie zarządzania morskiego		
<p>Stworzenie sprawnego systemu zarządzania morskiego</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wzmocnienie zaangażowania instytucjonalnego oraz współdziałania wszystkich zainteresowanych stron w prace Międzyresortowego Zespołu do spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej. 2. Usprawnianie polskiej administracji morskiej i jej dostosowanie do realizacji nowych zadań wynikających z przepisów międzynarodowych. 3. Monitorowanie efektywności działania administracji morskiej przez okresowe audyty wewnętrzne i zewnętrzne. 4. Zwiększenie zaangażowania społeczeństwa w usprawnianiu zarządzania morskiego. 5. Opracowanie planów zagospodarowania obszarów morskich RP z uwzględnieniem podejścia ekosystemowego. 6. Upowszechnianie procesów Zintegrowanego Zarządzania Obszarami Przybrzeżnymi (ZZOP). 7. Aktywne uczestnictwo w pan-bałtyckich, unijnych i innych międzynarodowych projektach dotyczących zarządzania morskiego. 8. Aktywny udział w integracji systemów monitoringu i nadzoru morskiego na poziomie regionalnym i unijnym. 9. Podniesienie świadomości morskiej wśród społeczeństwa. 10. Promocja polskich interesów morskich w kraju i za granicą. 	<ul style="list-style-type: none"> – pokrycie planami zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich i przybrzeżnych (w ha), – liczba wydarzeń morskich w danym roku, – ilość systemów interoperacyjnych z systemami innych państw lub na poziomie unijnym, – ilość systemów wykorzystywanych przez kilka sektorów.

11. Finansowanie działań z zakresu polityki morskiej RP

PMRP wskazuje kierunki działań, nie przesądzając o strukturze wydatków i nie określając nakładów finansowych, co pozostaje domeną dokumentów operacyjnych takich, jak: programy realizacyjne dla strategii horyzontalnych i wieloletnie plany finansowe.

PMRP będzie angażowała dostępne środki finansowe (krajowe i zagraniczne) przeznaczone na poszczególne inicjatywy. Środki krajowe pochodzą będą ze źródeł publicznych i prywatnych. Najistotniejsze wśród publicznych środków krajowych źródła finansowania to: budżet państwa, budżety jednostek samorządów terytorialnych oraz środki własne podmiotów gospodarczych. Działania związane z obsługą Międzyresortowego Zespołu do spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej będą finansowane z dostępnych środków budżetu państwa, dla których dysponentem jest minister do spraw gospodarki morskiej w ramach limitu wydatków.

Zadania administracji publicznej i podmiotów publicznych nie spowodują dodatkowych wydatków dla sektora finansów publicznych, gdyż będą finansowane w ramach limitu wydatków przewidzianych w ustawie budżetowej we właściwych częściach budżetu państwa.

W zakresie wsparcia z funduszy zagranicznych dominować będą środki pozyskiwane z budżetu Unii Europejskiej. W ramach realizacji polityki spójności w Polsce będzie wdrażanych 6 krajowych i 16 regionalnych programów operacyjnych, z których najważniejszymi dla sektora gospodarki morskiej będą: Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko oraz wybrane Regionalne Programy Operacyjne. Działania realizowane w ramach PMRP będą mogły być wsparte programami EWT Południowy Bałtyk oraz Programem Region Morza Bałtyckiego, finansowane w ramach EFRR. Ponadto w zakresie polityki morskiej istotnym źródłem realizacji inicjatyw będą środki UE pochodzące z Programu Operacyjnego „Rybnictwo i Morze” (PO RYBY). Podstawę opracowania Programu Operacyjnego „Rybnictwo i Morze” na lata 2014–2020 stanowią przepisy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 508/2014 z dnia 15 maja 2014 r. *w sprawie Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (WE) nr 2328/2003, (WE) nr 861/2006, (WE) nr 1198/2006 i (WE) nr 791/2007 oraz rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1255/2011 (Dz. Urz. UE L 149 z 20.05.2014, str. 1)*. W perspektywie 2014–2020 Zintegrowana Polityka Morska (ZPM) częściowo będzie finansowana w ramach Europejskiego Funduszu Morskiego

i Rybackiego (EFMR). EFMR zakłada dążenie do osiągnięcia celów zarówno zreformowanej wspólnej polityki rybackiej (WPRyb), jak i Zintegrowanej Polityki Morskiej.

Wśród programów i inicjatyw unijnych, z których będzie można uzyskać wsparcie na działania infrastrukturalne określone w PMRP, należy podkreślić znaczenie ustanowionego w grudniu 2013 r. instrumentu „Łącząc Europę” CEF o budżecie 33,2 mld EUR, który ma na celu stworzenie wysoko wydajnych i zrównoważonych pod względem środowiskowym połączonych sieci w całej Europie. Zgodnie z art. 5 *rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiającego instrument „Łącząc Europę”, zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylającego rozporządzenie (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010*, dla sektora transportu przewidziana jest kwota ponad 26 mld EUR, z czego ponad 11 mld EUR przeniesione zostało z Funduszu Spójności.

W ramach programu „Horyzont 2020”, w szczególności jego filaru „Wiodąca pozycja w przemyśle”, na badania i innowacje przeznaczonych zostanie blisko 80 mld EUR w skali całej UE. Program obejmuje wsparcie dla kluczowych technologii prorozwojowych. Ponadto wraz z przyjęciem nowych wieloletnich ram finansowych na lata 2014–2020 z europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych państwom członkowskim UE udostępnionych zostanie co najmniej 100 mld EUR na finansowanie inwestycji innowacyjnych, zgodnie z priorytetami polityki przemysłowej.

Pod względem zapewniania finansowania w programie „Horyzont 2020” przewidziano bezpośredni dostęp do finansowania badań i innowacji dotyczących energii i klimatu, głównie przez cel szczegółowy „Bezpieczna, ekologiczna i efektywna energia” i inicjatywy dotyczące wyzwań społecznych i wiodącej roli przemysłu.