



2. MIĘDZYNARODOWY KONGRES MORSKI

Szczecin 12-14 czerwca 2014 r.

WNIOSKI I POSTULATY

opracowanie: dr hab. Czesława Christowa, prof. ZUT



PLAN WYSTĄPIENIA

Blok 1

POLSKA GOSPODARKA MORSKA – WYZWANIA I SZANSE ROZWOJU

- Panel I
ŻEGLUGA RO-RO/RO-PAX NA BAŁTYKU – SZANSE I WYZWANIA W WARUNKACH ZMIENIAJĄCYCH SIĘ PRZEPISÓW I UREGULOWAŃ MIĘDZYNARODOWYCH
- Panel II
MIEJSCE I ROLA PORTÓW MORSKICH W KORYTARZACH TRANSPORTOWYCH
- Panel III
PRZEMIANY NA RYNKU STOCZNIOWYM

Blok 2

GOSPODARKA MORSKA – BADANIA, NAUKA I ROZWÓJ

- Panel I
INNOWACJE W GOSPODARCE MORSKIEJ
- Panel II
DZIAŁALNOŚĆ BADAWCZO-ROZWOJOWA W GOSPODARCE MORSKIEJ
- Panel III
PLANOWANIE PRZESTRZENNE OBSZARÓW MORSKICH W UNII EUROPEJSKIEJ
- Panel IV
ODRĄ DO MORZA. TRANSPORT I TURYSTYKA



PLAN WYSTĄPIENIA

Blok 3

WYKORZYSTANIE ZASOBÓW MORZA

- Panel I
MIĘDZYNARODOWE PROBLEMY RYBAKÓW BAŁTYCKICH
- Panel II
WYZWANIA DLA PRZETWÓRSTWA RYBNEGO
- Panel III
POLARNY
- Panel IV
AKWAKULTURA JAKO ALTERNATYWNE ŹRÓDŁO BIAŁKA POCHODZENIA WODNEGO

Blok 4

EKOLOGIA I BEZPIECZEŃSTWO NA MORZU

- Panel I
ASPEKTY PRAWNE I UBEZPIECZENIOWE W TRANSPORCIE MORSKIM
- Panel II
STANDARDY IMO BUDOWY STATKU OPARTE NA CELU
– WERYFIKACJA PRZEPISÓW TOWARZYSTW KLASYFIKACYJNYCH
- Panel III
OCHRONA WÓD BAŁTYCKICH I ENERGETYKA ODNAWIALNA



PLAN WYSTĄPIENIA

WARSZTATY NA TEMAT:

**„ODRA STYMULATOREM ROZWOJU GOSPODARCZEGO
PRZYLEGLYCH REGIONÓW W ASPEKCIE MIĘDZYNARODOWYM”**

Wnioski



Blok 1

POLSKA GOSPODARKA MORSKA – WYZWANIA I SZANSE ROZWOJU

Panel I

ŻEGLUGA RO-RO/RO-PAX NA BAŁTYKU – SZANSE I WYZWANIA W WARUNKACH ZMIENIAJĄCYCH SIĘ PRZEPISÓW I UREGULOWAŃ MIĘDZYNARODOWYCH

WNIOSKI

1. Dyrektywa siarkowa 2012/33/UE, która zacznie obowiązywać od 1.01.2015 r., a także konwencja balastowa, nakłada na armatorów statków Ro-Ro i Ro-Pax obowiązek kosztownego dostosowania profilu technicznego jednostek do wymogu zmniejszenia emisji tlenku siarki lub zakupu droższych paliw lekkich o zawartości siarki 0,1%.

Oznacza to uzasadniony wzrost cen za przewóz towarów i świadczenie usług transportowych oraz obniżenie konkurencyjności transportu morskiego. Z przyczyn ekonomicznych klienci przedsiębiorstw promowych, mogą skierować swoje ładunki z morza na drogi lądowe z pominięciem portów bałtyckich.

Blok 1

POLSKA GOSPODARKA MORSKA – WYZWANIA I SZANSE ROZWOJU

Panel I

ŻEGLUGA RO-RO/RO-PAX NA BAŁTYKU – SZANSE I WYZWANIA W WARUNKACH ZMIENIAJĄCYCH SIĘ PRZEPISÓW I UREGULOWAŃ MIĘDZYNARODOWYCH

WNIOSKI

2. W celu utrzymania i wzmocnienia pozycji konkurencyjnej polskich armatorów, istnieje pilna potrzeba wprowadzenia do polskiego porządku prawnego Wytycznych Komisji Europejskiej w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego z 2004 r. oraz Wytycznych o pomocy publicznej na rzecz ochrony środowiska morskiego 2012/WE.

W wielu krajach Unii Europejskiej pomoc publiczna jest stosowana zwiększając konkurencyjność przedsiębiorstw żeglugowych.

Blok 1

POLSKA GOSPODARKA MORSKA – WYZWANIA I SZANSE ROZWOJU

Panel I

ŻEGLUGA RO-RO/RO-PAX NA BAŁTYKU – SZANSE I WYZWANIA W WARUNKACH ZMIENIAJĄCYCH SIĘ PRZEPISÓW I UREGULOWAŃ MIĘDZYNARODOWYCH

WNIOSKI

3. Liczna reprezentacja polskich eurodeputowanych (51 osób) w Parlamencie Europejskim powinna, w jeszcze większym stopniu, podejmować zagadnienia dotyczące strategii Regionu Morza Bałtyckiego, w szczególności dotyczące ochrony środowiska morskiego i bezpieczeństwa żeglugi.

Już na etapie konsultacji projektów unijnych dyrektyw winna uwzględniać ekonomiczne i społeczne skutki ich wdrożenia.



Blok 1

POLSKA GOSPODARKA MORSKA – WYZWANIA I SZANSE ROZWOJU

Panel I

ŻEGLUGA RO-RO/RO-PAX NA BAŁTYKU – SZANSE I WYZWANIA W WARUNKACH ZMIENIAJĄCYCH SIĘ PRZEPISÓW I UREGULOWAŃ MIĘDZYNARODOWYCH

WNIOSKI

4. Międzynarodowy charakter żeglugi oznacza potrzebę sprostania konkurencji zewnętrznej ze strony krajów trzecich. W celu podniesienia konkurencyjności narodowych przewoźników morskich prowadzących działalność żeglugową w krajach UE oraz przeciwdziałania rosnącej konkurencji fiskalno-regulacyjnej tzw. offshorowych centrów finansowych (np. Panama, Wyspy Marshalla) Komisja Europejska dopuszcza udzielanie pomocy publicznej dla sektora transportu morskiego.



Blok 1

POLSKA GOSPODARKA MORSKA – WYZWANIA I SZANSE ROZWOJU

Panel II

MIEJSCE I ROLA PORTÓW MORSKICH W KORYTARZACH TRANSPORTOWYCH

WNIOSKI

- 1. Konieczne jest podjęcie skoordynowanych działań na rzecz stymulowania zrównoważonego rozwoju portów morskich oraz modernizacji i usprawnienia ich powiązań z siecią infrastruktury logistycznej kraju i Europy.**
- 2. Niezbędne jest prowadzenie dalszych, intensywnych działań zwiększających dostęp do portów morskich od strony zaplecza i przedpola, poprzez podejmowanie inwestycji infrastrukturalnych w układzie krajowych korytarzy sieci bazowej TEN-T.**

Jest to jedyna realna droga wiodąca do wzmocnienia intermodalnych i logistycznych funkcji portów oraz utrzymania ich przewagi konkurencyjnej.



Blok 1

POLSKA GOSPODARKA MORSKA – WYZWANIA I SZANSE ROZWOJU

Panel II

MIEJSCE I ROLA PORTÓW MORSKICH W KORYTARZACH TRANSPORTOWYCH

WNIOSKI

3. Tor wodny Szczecin-Świnoujście wymaga kontynuacji prac pogłębiarskich (do 12,5 m) oraz bieżącego utrzymania w wymaganym stanie eksploatacyjnym.

Blok 1

POLSKA GOSPODARKA MORSKA – WYZWANIA I SZANSE ROZWOJU

Panel II

MIEJSCE I ROLA PORTÓW MORSKICH W KORYTARZACH TRANSPORTOWYCH

WNIOSKI

4. Występuje pilna potrzeba przygotowania i wdrażania projektów infrastrukturalnych związanych z rozwojem Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC ROUTE 65 finansowanych przy współudziale funduszy unijnych, w ramach nowej perspektywy finansowej UE.

Szczególną uwagę należy zwrócić na przygotowanie projektów, które nie mogą być bezpośrednio finansowane w ramach mechanizmu „Łącząc Europę”, bowiem nie stanowią one elementu sieci bazowej TEN-T.

Blok 1

POLSKA GOSPODARKA MORSKA – WYZWANIA I SZANSE ROZWOJU

Panel II

MIEJSCE I ROLA PORTÓW MORSKICH W KORYTARZACH TRANSPORTOWYCH

WNIOSKI

5. Konieczne jest zwiększenie nakładów i pozyskanie funduszy unijnych na inwestycje infrastrukturalne tworzące Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy CETC ROUTE 65 na całej jego długości.

(Elementy CETC ROUTE 65:

ze Skandynawii autostrada morską Ystad– Świnoujście, tor wodny Świnoujście-Szczecin przez zespół portów Świnoujście – Police – Szczecin, droga S-3 od Świnoujścia do granicy z Czechami w Lubawce, nadodrzańska linia kolejowa C-E59 , rzeka Odra).

Skomunikowanie polskich portów wybrzeża zachodniego w układzie Bałtyk – Adriatyk, trzema rodzajami dróg, powinno być zadaniem priorytetowym, realizowanym systemowo.

Blok 1

POLSKA GOSPODARKA MORSKA – WYZWANIA I SZANSE ROZWOJU

Panel II

MIEJSCE I ROLA PORTÓW MORSKICH W KORYTARZACH TRANSPORTOWYCH

WNIOSKI

6. Modernizacja linii kolejowej C-E59 i pogłębienie Odry do III klasy żeglowności, (docelowo do IV klasy) przyczyni się do poprawy ekonomicznej i przestrzennej spójności Polski Zachodniej, zwiększenia bezpieczeństwa na drogach oraz zmniejszenia negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne.
7. Budowa i modernizacja infrastruktury transportowej Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego **CETC ROUTE 65** przyczyni się do rozwoju transportu intermodalnego w Polsce Zachodniej. Łącząc obszary peryferyjne z dużymi miastami województwa dolnośląskiego, lubuskiego i zachodniopomorskiego spowoduje zwiększenie mobilności mieszkańców i wzrost zatrudnienia.
Projekty te mają strategiczny charakter z punktu widzenia rozwoju społeczno-gospodarczego kraju.

Blok 1

POLSKA GOSPODARKA MORSKA – WYZWANIA I SZANSE ROZWOJU

Panel II

MIEJSCE I ROLA PORTÓW MORSKICH W KORYTARZACH TRANSPORTOWYCH

WNIOSKI

- 8. Obecny model zarządzania portami morskimi jest sprawny i pozwala na realizację strategii rozwojowych w portach. Po dokonaniu pełnej restrukturyzacji sfery eksploatacyjnej, postuluje się, przekazanie autonomicznego władztwa nad portami morskimi, w tym nadzoru właścicielskiego, ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej przy jednoczesnym, stopniowym ograniczaniu kompetencji Ministra Skarbu.**



Blok 1

POLSKA GOSPODARKA MORSKA – WYZWANIA I SZANSE ROZWOJU

Panel II

MIEJSCE I ROLA PORTÓW MORSKICH W KORYTARZACH TRANSPORTOWYCH

WNIOSKI

9. Przedstawiciele Zarządów Morskich Portów w Polsce oraz wszyscy uczestnicy obrotu portowego z rezerwą i niepokojem odnoszą się do unijnego projektu „pakietu portowego”.

W przyszłych regulacjach unijnych winny znaleźć się zapisy dopuszczające rozwiązania, uwzględniające specyfikę portów danego państwa członkowskiego UE.



Blok 1

POLSKA GOSPODARKA MORSKA – WYZWANIA I SZANSE ROZWOJU

Panel II

MIEJSCE I ROLA PORTÓW MORSKICH W KORYTARZACH TRANSPORTOWYCH

WNIOSKI

10. Uczestnicy Kongresu są przeświadczeni o potrzebie konsolidacji środowiska wokół spraw morskich w skali kraju i Regionu Morza Bałtyckiego. Jest to warunek nieodzowny, aby odnieść sukces indywidualny i zbiorowy w XXI wieku. Efektywna komunikacja, to podstawowy warunek rozwoju i sprostania wyzwaniom gospodarki globalnej.



Blok 1

POLSKA GOSPODARKA MORSKA – WYZWANIA I SZANSE ROZWOJU

Panel II

MIEJSCE I ROLA PORTÓW MORSKICH W KORYTARZACH TRANSPORTOWYCH

WNIOSKI

- 11. Zintegrowana polityka morska Polski, zawierająca wizję, realne cele strategiczne, kierunki zrównoważonego rozwoju sektora ze wskazaniem źródeł finansowania, winna stać się rękojmią polskiej morskiej racji stanu. Niezbędne jest zatem, doprowadzenie do konsensusu politycznego, którego rezultatem winna być uchwała Sejmu RP, definiująca doktrynę morską państwa, jako uporządkowany zbiór poglądów na rolę i sposób wykorzystania morza oraz nadbrzeżnego położenia na rzecz dalszego rozwoju kraju, w ramach realizacji ogólnych celów społecznych, gospodarczych i obronnych państwa.**

Blok 1

POLSKA GOSPODARKA MORSKA – WYZWANIA I SZANSE ROZWOJU

Panel II

MIEJSCE I ROLA PORTÓW MORSKICH W KORYTARZACH TRANSPORTOWYCH

WNIOSKI

12. Niezbędna jest pogłębiona współpraca Polski w ramach strategii Unii Europejskiej dla Regionu Morza Bałtyckiego (EUSBSR) celem sprostania wyzwaniom takim jak:

- 1) konkurencyjność
- 2) wykorzystanie kapitału ludzkiego,
- 3) ochrona środowiska naturalnego
- 4) bezpieczeństwo energetyczne,
- 5) podniesienie standardów bezpieczeństwa na morzu
- 6) oraz zapewnienie swobody przemieszczania się ludzi i kapitału.



Blok 1

POLSKA GOSPODARKA MORSKA – WYZWANIA I SZANSE ROZWOJU

Panel II

MIEJSCE I ROLA PORTÓW MORSKICH W KORYTARZACH TRANSPORTOWYCH

WNIOSKI

**13. POSTULUJE SIĘ, ABY MIĘDZYNARODOWY KONGRES
MORSKI ZOSTAŁ WPISANY NA LISTĘ OFICJALNYCH
WYDARZEŃ POLSKIEJ PREZYDENCJI
W RADZIE PAŃSTW MORZA BAŁTYCKIEGO
W RAMACH OBCHODÓW
„DNI MORZA BAŁTYCKIEGO 2015”.**



Blok 1

POLSKA GOSPODARKA MORSKA – WYZWANIA I SZANSE ROZWOJU

Panel III

PRZEMIANY NA RYNKU STOCZNIOWYM

WNIOSKI

- 1. Należy przyspieszyć proces konsolidacji i restrukturyzacji aktywów postoczniowych należących do Skarbu Państwa.**
- 2. Przedłużenie unijnych *Ramowych wytycznych pomocy publicznej dla przemysłu stoczniowego z 2011 r.* jest istotnym elementem wsparcia realizacji projektów innowacyjnych, wnoszących nową jakość w zakresie konstrukcji i napędu statków, które mogłyby być uznane za krajową inteligentną specjalizację gospodarczą.**
- 3. Należy wspierać morską energetykę wiatrową wpisującą się w przedsięwzięcia wspomagające proces przyspieszenia restrukturyzacji polskiego przemysłu stoczniowego.**

Blok 2

GOSPODARKA MORSKA – BADANIA, NAUKA I ROZWÓJ

Panel I

INNOWACJE W GOSPODARCE MORSKIEJ

WNIOSKI

- 1. Podstawą rozwoju współczesnej gospodarki jest innowacyjne myślenie, którego źródłem jest wiedza, doświadczenie i kreatywność.**
- 2. W celu stworzenia warunków sprzyjających rozwojowi innowacyjności należy dążyć do intensyfikacji długofalowej współpracy przedsiębiorstw z grupy MSP.**
- 3. Niezbędne jest wzmocnienia powiązań pomiędzy szkolnictwem wyższym a rynkiem pracy.**
- 4. Należy dążyć do efektywniejszego wykorzystania czynnika ludzkiego, zasobów naturalnych oraz wiedzy.**

Blok 2

GOSPODARKA MORSKA – BADANIA, NAUKA I ROZWÓJ

Panel I

INNOWACJE W GOSPODARCE MORSKIEJ

WNIOSKI

- 5. Niezbędne rozwiązania innowacyjne determinują większą dynamikę zaangażowania na rzecz odnawialnych źródeł energii i efektywności energetycznej.**
- 6. Stałe dostosowywanie się do otoczenia wymaga nawiązywania partnerstw oraz współpracy międzynarodowej, ze szczególnym uwzględnieniem aspektu transgranicznego.**
- 7. Należy również zwrócić uwagę na potrzebę tworzenia analiz dotyczących innowacyjności w obszarze Regionu Morza Bałtyckiego oraz badań nad nasilającym się zjawiskiem konkurencji w sektorze przemysłu morskiego.**



Blok 2

GOSPODARKA MORSKA – BADANIA, NAUKA I ROZWÓJ

Panel I

INNOWACJE W GOSPODARCE MORSKIEJ

WNIOSKI

- 8. Rozwój turystyki nierozzerwalnie jest związany z rozwojem i modernizacją portów, przystani oraz pomostów cumowniczych służących do aktywnego uprawiania turystyki i sportów morskich.**
- 9. Niezbędna jest budowa, rozbudowa i modernizacja baz promowych.**
- 10. Niezbędne jest wsparcie rozwoju nadmorskiego lecznictwa sanatoryjnego i rekreacyjnego.**
- 11. Czynnikiem zwiększenia popytu na usługi turystyczne jest prowadzenie działań na rzecz promocji i tworzenia ponadregionalnych produktów turystycznych.**

Blok 2

GOSPODARKA MORSKA – BADANIA, NAUKA I ROZWÓJ

Panel II

DZIAŁALNOŚĆ BADAWCZO-ROZWOJOWA W GOSPODARCE MORSKIEJ

WNIOSKI

1. Rozwój gospodarki morskiej w Polsce, założony w polityce morskiej i transportowej UE i RP oraz w unijnych i krajowych dokumentach strategicznych, zależy od wdrażania innowacyjnych rozwiązań we wszystkich podsektorach i sferach działalności.
2. Polska gospodarka morska może stać się konkurencyjna i dynamicznie się rozwijać pod warunkiem racjonalnego wykorzystania istniejącego potencjału naukowego, produkcyjnego i usługowego oraz funduszy przeznaczonych na badania i wdrożenia w perspektywie 2014 – 2020.
3. Nowoczesny, innowacyjny przemysł morski i usługi, może stać się biegunem wzrostu całej polskiej gospodarki.



Blok 2

GOSPODARKA MORSKA – BADANIA, NAUKA I ROZWÓJ

Panel II

DZIAŁALNOŚĆ BADAWCZO-ROZWOJOWA W GOSPODARCE MORSKIEJ

WNIOSKI

4. Polska gospodarka morska może wnieść swój historyczny dorobek i współczesny, innowacyjny wkład w proces industrializacji Europy.
5. Renesans przemysłu morskiego i usług morskich w Polsce wymaga badań naukowych, transferu wiedzy i technologii między uczelniami, podmiotami i instytucjami, a przedsiębiorstwami sektora gospodarki morskiej w Polsce.
6. Należy rozwinąć zaniedbaną funkcję przemysłową polskich portów morskich. Innowacyjny przemysł przyportowy i usługi portowe zapewnią miejsca pracy i wzrost przemysłów kooperujących, powiązanych w klastry, generując ładunki eksportowe i intensyfikując import.



Blok 2

GOSPODARKA MORSKA – BADANIA, NAUKA I ROZWÓJ

Panel II

DZIAŁALNOŚĆ BADAWCZO-ROZWOJOWA W GOSPODARCE MORSKIEJ

WNIOSKI

7. Należy zwiększyć liczbę i zakres prac naukowo-badawczych dotyczących gospodarki morskiej oraz rozszerzać współpracę międzynarodową w dziedzinie badań proinnowacyjnych.
8. Kondycja finansowa istniejących i powstających przedsiębiorstw gospodarki morskiej jest słaba. Przedsiębiorstwa nie mają środków na finansowanie badań, wdrażanie innowacji oraz zakup nowych technologii.
9. Planowany przez MNiSW 50% udział przedsiębiorstw w finansowaniu projektów badawczych, bez podatkowych rozwiązań systemowych, może stać się barierą innowacyjności w gospodarce morskiej.

Blok 2

GOSPODARKA MORSKA – BADANIA, NAUKA I ROZWÓJ

Panel II

DZIAŁALNOŚĆ BADAWCZO-ROZWOJOWA W GOSPODARCE MORSKIEJ

WNIOSKI

- 10. W celu zwiększenia innowacyjności i konkurencyjności polskiej gospodarki morskiej, należy uruchomić mechanizmy systemowe motywujące przedsiębiorstwa do innowacyjnych rozwiązań, współfinansowania działalności badawczo-rozwojowej oraz korzystania z badań.**
- 11. Dofinansowanie prac badawczych i rozwojowych dla podmiotów z sektora MSP, w tym funkcjonujących w gospodarce morskiej, powinno być określone kwotowo i nie konkurować o środki z sektora dużych przedsiębiorstw.**

Blok 2

GOSPODARKA MORSKA – BADANIA, NAUKA I ROZWÓJ

Panel II

DZIAŁALNOŚĆ BADAWCZO-ROZWOJOWA W GOSPODARCE MORSKIEJ

WNIOSKI

12. Warunkiem podejmowania badań oraz wdrażania innowacji w przedsiębiorstwach gospodarki morskiej jest rozwijanie umiejętności pracowników naukowych w perspektywie długookresowej i lepsze dostosowanie ich wiedzy, umiejętności i kompetencji społecznych do specyficznych wymagań przedmiotu badań i wdrożeń.
13. Przedsiębiorcy sektora gospodarki morskiej i naukowcy częściej powinni tworzyć wspólne organizacje i współpracować w nowotworzonych konsorcjach i klastrach morskich. Jest to zalecany przez UE oraz NCBiR skuteczny mechanizm realizacji i wdrożenia projektów badawczo-rozwojowych.



Blok 2

GOSPODARKA MORSKA – BADANIA, NAUKA I ROZWÓJ

Panel II

DZIAŁALNOŚĆ BADAWCZO-ROZWOJOWA W GOSPODARCE MORSKIEJ

WNIOSKI

- 14. Należy rozwijać współpracę podmiotów gospodarczych z ośrodkami szkolnictwa morskiego.**
- 15. Ministerstwo właściwe do spraw gospodarki morskiej powinno mieć większy wpływ na decyzje dotyczące potrzeb badawczych i wdrożeń innowacyjnych projektów.**

Blok 2

GOSPODARKA MORSKA – BADANIA, NAUKA I ROZWÓJ

Panel II

DZIAŁALNOŚĆ BADAWCZO-ROZWOJOWA W GOSPODARCE MORSKIEJ

WNIOSKI

- 16. Należy w krótkim okresie zidentyfikować potrzeby w zakresie innowacji w przedsiębiorstwach gospodarki morskiej, opracować strategię badań i wdrożeń innowacyjnych projektów ze wskazaniem źródeł ich finansowania oraz prowadzić stały monitoring innowacyjności w okresie od 2014 do 2020 r.**
- 17. Należy włączyć gospodarkę morską do priorytetów krajowych w obszarze B+R+I, w ramach krajowych inteligentnych specjalizacji (19 specjalizacja), traktując morze jako dobro narodowe, zgodnie z polityką morską, transportową i innowacyjną UE.**

Blok 2

GOSPODARKA MORSKA – BADANIA, NAUKA I ROZWÓJ

Panel II

DZIAŁALNOŚĆ BADAWCZO-ROZWOJOWA W GOSPODARCE MORSKIEJ

WNIOSKI

- 18. Gospodarka morska powinna stać się inteligentną specjalizacją obszarów nadmorskich w Polsce.**
- 19. Konieczne jest unowocześnienie w uczelniach wyższych zaplecza naukowo-badawczego i laboratoryjnego na potrzeby gospodarki morskiej.**
- 20. Planowana budowa i działalność Bałtyckiego Centrum Badawczo – Wdrożeniowego Gospodarki Morskiej w Szczecinie jest przedsięwzięciem adekwatnym do występujących potrzeb w zakresie B+R, którego zadaniem będzie kreowanie i realizowanie projektów z przedsiębiorcami gospodarki morskiej oraz ułatwienie kontaktów między podmiotami proinnowacyjnymi w Regionie Morza Bałtyckiego.**



Blok 2

GOSPODARKA MORSKA – BADANIA, NAUKA I ROZWÓJ

Panel III

PLANOWANIE PRZESTRZENNE OBSZARÓW MORSKICH W UNII EUROPEJSKIEJ

WNIOSKI

1. Występuje potrzeba ścisłej współpracy pomiędzy instytucjami i podmiotami gospodarki morskiej w zakresie kształtowania rozwiązań planu zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich. **Rozwiązania te będą miały istotny wpływ na możliwości przyszłego rozwoju gospodarczego obszarów morskich, a także na konieczność wypracowania odpowiednich procedur w celu uzgodnień międzynarodowych i harmonizacji działań gospodarczych w obszarze Morza Bałtyckiego.**



Blok 2

GOSPODARKA MORSKA – BADANIA, NAUKA I ROZWÓJ

Panel III

PLANOWANIE PRZESTRZENNE OBSZARÓW MORSKICH W UNII EUROPEJSKIEJ

WNIOSKI

2. Należy podkreślić wagę sporządzenia planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich dla harmonijnego pogodzenia interesów poszczególnych dziedzin gospodarowania przestrzenią morską, z uwzględnieniem zagadnień związanych z ochroną środowiska i przyrody. Z uwagi na wejście w życie dyrektywy unijnej regulującej kwestie zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich i fakt podjęcia szeregu równoległych działań w sąsiednich krajach nadbałtyckich, istnieje potrzeba zintensyfikowania prac nad planami.



Blok 2

GOSPODARKA MORSKA – BADANIA, NAUKA I ROZWÓJ

Panel III

PLANOWANIE PRZESTRZENNE OBSZARÓW MORSKICH W UNII EUROPEJSKIEJ

WNIOSKI

3. Morskie planowanie przestrzenne ma podstawowe znaczenie dla harmonijnego godzenia ze sobą różnych form wykorzystania przestrzeni morskiej.

Odpowiednio zgromadzone dane z badań i współpraca wszystkich zainteresowanych instytucji stworzy warunki właściwego i zintegrowanego zarządzania przestrzenią morską.

Poważne znaczenie dla rozwoju gospodarczego obszarów nadmorskich ma uwzględnienie w planach sporządzanych dla obszarów morskich interakcji z nadmorską strefą lądową.



Blok 2

GOSPODARKA MORSKA – BADANIA, NAUKA I ROZWÓJ

Panel IV

ODRĄ DO MORZA. TRANSPORT I TURYSTYKA

WNIOSKI

1. Rzeki są naturalnym czynnikiem rozwoju gospodarczego kraju.

**Odrzańska Droga Wodna pod tym względem
nie jest w pełni wykorzystywana.**



Blok 2

GOSPODARKA MORSKA – BADANIA, NAUKA I ROZWÓJ

Panel IV

ODRĄ DO MORZA. TRANSPORT I TURYSTYKA

WNIOSKI

2. Ocenia się, że w obszarze wpływu Odrzańskiej Drogi Wodnej znajduje się ponad 30 procent ludności Polski i wytwarza się około 30 procent PKB. Regiony położone wzdłuż Odry mają duży potencjał rozwojowy. Przez aktywizację terenów wzdłuż Odry i wykorzystania tego szlaku żeglugowego można znacznie zwiększyć przeładunki w portach morskich w Szczecinie, Policach i Świnoujściu oraz stworzyć atrakcyjną kosztowo i technicznie alternatywę dla przewozów przez porty niemieckie. Ocenia się że przewozy ładunków masowych mogłyby zostać zwiększone o ponad 10 – 15 procent pod warunkiem stworzenia nowoczesnej drogi wodnej. Przewozy Odrą ładunków masowych byłyby znacznie tańsze niż przewozy koleją. Możliwe jest także wykorzystanie Odry do obsługi aglomeracji berlińskiej.

Blok 2

GOSPODARKA MORSKA – BADANIA, NAUKA I ROZWÓJ

Panel IV

ODRĄ DO MORZA. TRANSPORT I TURYSTYKA

WNIOSKI

3. Odra ma szanse i powinna stać się stymulatorem rozwoju gospodarczego przyległych regionów.

Tak niestety nie jest.

Zaniechanie rozwoju funkcji transportowej i gospodarczej Odrzańskiej Drogi Wodnej hamuje tempo rozwoju regionów nadodrzańskich i utrudnia zintegrowanie polskiego systemu transportowego z europejską siecią dróg wodnych śródlądowych.

Blok 2

GOSPODARKA MORSKA – BADANIA, NAUKA I ROZWÓJ

Panel IV

ODRĄ DO MORZA. TRANSPORT I TURYSTYKA

WNIOSKI

4. Według opinii partnerów z zagranicy istnieją możliwości międzynarodowej współpracy regionalnej. Podkreślano aktualny brak połączenia wodnego sześćo-milionowej aglomeracji śląskiej (Śląsk i Kraj Morawskośląski) ze Szczecinem. Nie pozwala to na wykorzystanie możliwości rozwojowych przemysłu i rolnictwa czeskiego w ramach Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC-ROUTE 65 usytuowanego w Dolinie Odry. Kluczem do wykorzystania tego korytarza jest połączenie wodne z zespołem portów Szczecin – Police – Świnoujście.

Blok 2

GOSPODARKA MORSKA – BADANIA, NAUKA I ROZWÓJ

Panel IV

ODRĄ DO MORZA. TRANSPORT I TURYSTYKA

WNIOSKI

5. Ważne jest koordynowanie i kontynuowanie prac na rzecz połączenia wodnego Dunaj-Odra-Laba (DOL). Partnerzy czescy podjęli pracę nad Studium wykonalności, które ma być zakończone do 2015 roku. Podobne działania powinny być zainicjowane przez polskie władze w odniesieniu do Odry. W opinii partnerów czeskich, tylko intensywne działanie ze strony Polski na rzecz rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej pozwoli im na korzystanie z portów polskich, alternatywy dla przewozów przez porty niemieckie, co byłoby korzystne dla polskiej i czeskiej gospodarki.



Blok 2

GOSPODARKA MORSKA – BADANIA, NAUKA I ROZWÓJ

Panel IV

ODRĄ DO MORZA. TRANSPORT I TURYSTYKA

WNIOSKI

- 6. Konieczność rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej jako szlaku transportowego została wielokrotnie podnoszona przez przedstawicieli Rady Interestantów Portów i Zarządu Portów Szczecin i Świnoujście S.A., a także potencjalnych użytkowników takich jak Katowicki Holding Węglowy, OT Logistic, Grupę AZOTY, oraz partnerów zagranicznych. Naukowcy polscy od wielu lat bezskutecznie przedstawiają koncepcje efektywnych rozwiązań.**
- 7. Obecne przeładunki i przewozy na Odrze sięgają 5 – 6 mln ton ale są wykonywane często z pominięciem Szczecina, Polic i Świnoujścia. Potencjalne możliwości przewozowe są kilkukrotnie większe, pod warunkiem budowy i modernizacji infrastruktury rzecznej i portowej.**

Blok 2

GOSPODARKA MORSKA – BADANIA, NAUKA I ROZWÓJ

Panel IV

ODRĄ DO MORZA. TRANSPORT I TURYSTYKA

WNIOSKI

8. Brak jest spójnej strategii oraz konkretnego planu działania na rzecz rozwoju Odry jako szlaku żeglugi śródlądowej.

Dyskusja na temat potencjału rozwoju zarówno transportowego jak i turystycznego trwa już wiele lat .

Rola żeglugi śródlądowej w rozwoju gospodarczym kraju jest w Polsce wyraźnie od lat niedoceniana i zaniedbana.

Blok 2

GOSPODARKA MORSKA – BADANIA, NAUKA I ROZWÓJ

Panel IV

ODRĄ DO MORZA. TRANSPORT I TURYSTYKA

WNIOSKI

- 9. Konieczna jest realistyczna koncepcja rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej.** Aktualnie brak jest rządowej i regionalnej koncepcji rozwoju tej najtańszej i najbardziej bezpiecznej drogi wodnej. Odnosi się wrażenie, że polityka państwa w odniesieniu do Odry została ograniczona jedynie do spraw ochrony przeciwpowodziowej. Taka sytuacja nie jest zgodna z dyrektywami Komisji Europejskiej, oraz z polityką transportową i morską Unii Europejskiej.

Blok 2

GOSPODARKA MORSKA – BADANIA, NAUKA I ROZWÓJ

Panel IV

ODRĄ DO MORZA. TRANSPORT I TURYSTYKA

WNIOSKI

- 10. Częstkowe podejście do rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej i skoncentrowanie się jedynie na sprawach przeciwpowodziowych, bez należytego uwzględnienia możliwego rozwoju Odry jako szlaku transportowego i turystycznego w długim okresie, może spowodować nieefektywne wykorzystanie środków publicznych.**
- 11. Zagroženiem dla realizacji przywrócenia Odrze funkcji transportowej jest przekazanie odpowiedzialności za rozwój Odrzańskiej Drogi Wodnej Ministerstwu Ochrony Środowiska, A NIE MINISTERSTWU WŁAŚCIWEMU DO SPRAW TRANSPORTU I GOSPODARKI MORSKIEJ.**

Blok 2

GOSPODARKA MORSKA – BADANIA, NAUKA I ROZWÓJ

Panel IV

ODRĄ DO MORZA. TRANSPORT I TURYSTYKA

WNIOSKI

12. Odra, jako szlak żeglugowy, kolejny raz, nie uzyskała należnego miejsca w polskich planach rozwoju infrastruktury w nowej perspektywie budżetowej Unii Europejskiej.
13. Istnieje konieczność nadania określonych priorytetów dla rozwoju Odry. Rewitalizacja międzynarodowej śródlądowej drogi E-30 powinna być dla państwa sprawą priorytetową. Powinno nastąpić ożywienie transportu towarowego i żeglugi pasażerskiej na całej Odrze. **Działania Polski w tym zakresie powinny być zgodne z założeniami programów Unii Europejskiej traktujących rozwój żeglugi śródlądowej jako jeden z priorytetowych elementów zapewnienia zrównoważonego systemu transportowego.**

Przykładem tak rozumianych priorytetów są treści dokumentu: Polityka Transportu UE. Czas na decyzje (Biała Księga 2001) wraz z uaktualnieniami, program rozwoju europejskich dróg wodnych śródlądowych NAIADES, program RiS (System Informacji Rzecznej), założenia na temat szlaków wodnych w Polsce E-30, E-40 oraz E-70 (patrz: Umowa AGN 1996) a także opinie wielu naukowców i praktyków gospodarczych.



2. MIĘDZYNARODOWY
KONGRES MORSKI
Szczecin 12-14 czerwca 2014 r.

Blok 2

GOSPODARKA MORSKA – BADANIA, NAUKA I ROZWÓJ

Panel IV

ODRĄ DO MORZA. TRANSPORT I TURYSTYKA

WNIOSKI

14. Konieczne jest stworzenie jasnego i skoordynowanego z możliwościami inwestycyjnymi państwa planu rozwoju żeglugi śródlądowej na Odrze. Plan ten powinien być skonstruowany w sposób biznesowy

(to znaczy nie tylko określać założenia strategiczne, ale także wskazywać środki jakie Państwo przeznaczy na rozwój tej drogi wodnej zarówno krajowe jak i europejskie, z potencjalnym wykorzystaniem środków sektora prywatnego, odrębnie lub w ramach PPP).

Obecne wycinkowe programy rozwoju Odry nie są należycie skoordynowane. Brak jest w nich podejścia systemowego oraz ukierunkowania biznesowego polegającego na przypisaniu działań konkretnym celom gospodarczym. Odrzańskie programy ekologiczne i przeciwpowodziowe są bardzo ważne. Nie powinny być jedynym i głównym wyznacznikiem działań rozwojowych Odry.

Blok 2

GOSPODARKA MORSKA – BADANIA, NAUKA I ROZWÓJ

Panel IV

ODRĄ DO MORZA. TRANSPORT I TURYSTYKA

WNIOSKI

- 15. Konieczny jest jednoznaczny plan działania w sprawie uregulowania Odry w tym zakończenia inwestycji przewidzianych w Programie dla Odry 2006 (np. stopień wodny w Malczycach, zbiornik retencyjny Racibórz, itp.).**
- 16. Konieczna jest weryfikacja popytu na przewozy Odrzańską Droga Wodną. Problem popytu na usługi transportowe i logistyczne na Odrze powinien być przedmiotem kompleksowego badania popytu oraz analiz ekonomicznych przy określonych założeniach systemowych dla drogi wodnej.**

Blok 2

GOSPODARKA MORSKA – BADANIA, NAUKA I ROZWÓJ

Panel IV

ODRĄ DO MORZA. TRANSPORT I TURYSTYKA

WNIOSKI

17. Konieczne jest szybsze wdrożenie innowacyjnych technologii, zarówno w odniesieniu do rozwoju infrastruktury, jak i usług transportowych na Odrze. Jednym z tych elementów jest wdrożenie w większym stopniu rozwiązań IT w analizie, planowaniu rozwoju, marketingu oraz wykorzystaniu Odry.

18. Brak jest, ukierunkowanej na praktyczne rezultaty współpracy nauki, administracji i sektora prywatnego, dotyczącej wykorzystania Odry.

Jest wiele przykładów takiej współpracy w Europie jak i w innych krajach na przykład Stanach Zjednoczonych i Kanadzie czy w Chinach.

Blok 2

GOSPODARKA MORSKA – BADANIA, NAUKA I ROZWÓJ

Panel IV

ODRĄ DO MORZA. TRANSPORT I TURYSTYKA

WNIOSKI

19. **Badania w zbyt małym stopniu dotyczą bieżących spraw wykorzystania Odry i działań innowacyjnych pozwalających na lepsze wykorzystanie istniejącego potencjału.**
20. **Należy proponować nowe schematy badań skierowane na wyniki gospodarcze i podniesienie efektywności działania, a mniej na teoretyczne rozważania historyczne.**
21. **Konieczna jest koncepcja rozwoju inicjatyw obywatelskich i samorządowych na rzecz rozwoju Odry. Szczególną rolę w tym zakresie mogą odegrać organizacje pozarządowe. Przykładem pozytywnych działań na rzecz rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej są akcje Stowarzyszenia na Rzecz Miast i Gmin Nadodrzańskich oraz inicjatywy Ligi Morskiej i Rzecznej.**

Blok 2

GOSPODARKA MORSKA – BADANIA, NAUKA I ROZWÓJ

Panel IV

ODRĄ DO MORZA. TRANSPORT I TURYSTYKA

WNIOSKI

- 22. Konieczność wykorzystania Odry jako czynnika stymulującego turystykę była podkreślana przez przedstawicieli samorządów oraz sektora prywatnego.**
- 23. W ramach „Koncepcji turystycznego i rekreacyjnego zagospodarowania rzeki Odry” oraz lokalnych projektów zintegrowane gminy nadodrzańskie utworzyły sieć przystani i portów turystycznych. Oczekiwane są inicjatywy regionalne realizowane w ramach zasad Partnerstwa Publiczno-Prywatnego.**



Blok 2

GOSPODARKA MORSKA – BADANIA, NAUKA I ROZWÓJ

Panel IV

ODRĄ DO MORZA. TRANSPORT I TURYSTYKA

WNIOSKI

- 24. Odradzająca się turystyczno-rekreacyjna funkcja Odry jest szansą na ożywienie gospodarcze miast i gmin nadodrzańskich, a także podniesienie poziomu życia ich mieszkańców.**
- 25. Turystyka stwarza możliwości rozwoju transgranicznej współpracy z krajami leżącymi nad Odrą.**



Blok 2

GOSPODARKA MORSKA – BADANIA, NAUKA I ROZWÓJ

Panel IV

ODRĄ DO MORZA. TRANSPORT I TURYSTYKA

WNIOSKI

26. Ważne jest skoordynowanie działań w odniesieniu do turystyki z przedsięwzięciami dotyczącymi transportu, zadaniami przeciwpowodziowymi i ochrony środowiska. Konieczne jest podejście interdyscyplinarne, które pomoże w wykorzystaniu wszelkich aspektów rozwoju tej drogi wodnej.

Takie podejście zostało z sukcesem zastosowane w innych krajach na przykład w Niemczech, Francji, Stanach Zjednoczonych.

27. Oczekiwane jest stworzenie stałej formy współpracy regionów nadodrzańskich z administracją rządową w celu konsekwentnej realizacji programu rozwoju Odry. Należy rozważyć możliwe formy bezpośredniej współpracy regionów z odpowiednimi agendami Komisji Europejskiej (np. powołanie biura Odry w Brukseli).

Blok 2

GOSPODARKA MORSKA – BADANIA, NAUKA I ROZWÓJ

Panel IV

ODRĄ DO MORZA. TRANSPORT I TURYSTYKA

WNIOSKI

28. Konieczna jest koordynacja inicjatyw społecznych oraz stworzenie stałej platformy współpracy międzyregionalnej w sprawach rozwoju Odry.

Istnieje możliwość stworzenia Rady Interesariuszy rzeki Odry w formie organizacji pozarządowej lub klastra.



Blok 3

WYKORZYSTANIE ZASOBÓW MORZA

Blok 4

EKOLOGIA I BEZPIECZEŃSTWO NA MORZU



Blok 3

WYKORZYSTANIE ZASOBÓW MORZA

Panel I

MIĘDZYNARODOWE PROBLEMY RYBAKÓW BAŁTYCKICH

WNIOSKI

- 1. Większym problemem dla polskiego rybołówstwa bałtyckiego jest zła kondycja dorsza i jej dotychczas niezbyt poznane przyczyny niż połowy paszowe, które prowadzone są w ramach obowiązujących limitów, a monitorowany przyłów innych gatunków jest nieznaczny.**
- 2. Kwestionowana słusznie wielkość statków prowadzących połowy paszowe leży w gestii państw członkowskich, a nie Komisji Europejskiej.**



Blok 3

WYKORZYSTANIE ZASOBÓW MORZA

Panel I

MIĘDZYNARODOWE PROBLEMY RYBAKÓW BAŁTYCKICH

WNIOSKI

3. Należy zgłosić do BALTFISH problem zbyt dużych jednostek prowadzących połowy (w tym paszowe) na Bałtyku.
4. Powinny być prowadzone dalsze międzynarodowe, interdyscyplinarne badania dotyczące stanu ekosystemu Bałtyku (w tym szczególnie słabej kondycji dorsza bałtyckiego) i przekazywane środowisku rybackiemu i naukowemu uzyskane, sprawdzone rezultaty.
5. Należy prowadzić konstruktywne działania na rzecz osiągnięcia konsensusu pomiędzy gospodarką morską (np. rybołówstwem, turystyką morską i nadmorską) a ochroną przyrody morza.



Blok 3

WYKORZYSTANIE ZASOBÓW MORZA

Panel II

WYZWANIA DLA PRZETWÓRSTWA RYBNEGO

WNIOSKI

- 1. Polskie przetwórstwo ryb dysponuje obecnie wystarczającym potencjałem** i jego dalszy rozwój powinien być jakościowy, w szczególności uwzględniający wprowadzanie na rynek produktów rybnych łatwych do przyrządzania i wykorzystujących w większym niż dotychczas stopniu ryby świeże.
- 2. Konieczne jest podniesienie spożycia ryb** poprzez odpowiednią edukację i promocję, która powinna być scentralizowana, na co wskazują dotychczasowe doświadczenia.

Blok 3

WYKORZYSTANIE ZASOBÓW MORZA

Panel II

WYZWANIA DLA PRZETWÓRSTWA RYBNEGO

WNIOSKI

3. Konsumenci powinni być informowani o bezpiecznych dla środowiska metodach połowu lub obróbki technologicznej ryb i owoców morza.
4. **Zatwierdzenie przez Parlament Europejski i Komisję Europejską Europejskiego Funduszu Morsko-Rybackiego na lata 2014 – 2020 stwarza potencjalne możliwości do dalszego rozwoju polskiego przetwórstwa ryb, szczególnie małych i średnich przedsiębiorstw.**

Blok 3

WYKORZYSTANIE ZASOBÓW MORZA

Panel II

WYZWANIA DLA PRZETWÓRSTWA RYBNEGO

WNIOSKI

- 5. W opracowywanym Programie Operacyjnym „Rybacktwo i Morze” konieczne jest uwzględnienie odpowiednich zapisów umożliwiających szeroką edukację społeczeństwa o korzyściach ze spożywania ryb i produktów rybnych, a także odpowiednią ich promocję, uwzględniającą szczególnie promowanie produktów posiadających certyfikaty dotyczące bezpiecznego dla środowiska połowu lub hodowli ryb.**
- 6. Poszukiwanie sposobów zwiększenia wykorzystania ryb pelagicznych (w szczególności szprotów, przeznaczanych w dużym stopniu na paszę dla zwierząt) na cele spożywcze, z poprawą ich dystrybucji.**

Blok 3

WYKORZYSTANIE ZASOBÓW MORZA

Panel III

POLARNY

WNIOSKI

- 1. Zamknięcie Stacji im. Henryka Arctowskiego oraz zrezygnowanie z badań antarktycznych może zagrozić polskim interesom polityczno-gospodarczym w tym ważnym rejonie świata.**
- 2. Należy umacniać kondycję i zabezpieczać prawidłowe, całoroczne funkcjonowanie Polskiej Stacji Antarktycznej im. Henryka Arctowskiego, ponieważ jest to: baza naukowa a także stacja narodowa, warunek polskiej obecności w Antarktyce oraz potencjalnie "polski przyczółek" dla załóg statków rybackich poławiających na południu naszego globu.**

Blok 3

WYKORZYSTANIE ZASOBÓW MORZA

Panel III

POLARNY

WNIOSKI

3. **Badania polskich naukowców w rejonie Arktyki, których rezultaty pozwalają lepiej poznawać i chronić ten unikatowy rejon, również wymagają wsparcia, w tym finansowego i organizacyjnego, by polska nauka była właściwie doceniana na międzynarodowym forum.**
4. **W przypadku eksploatacji surowców mineralnych w rejonach polarnych (dzisiaj odbywa się to jedynie w Arktyce) konieczna jest daleko posunięta ostrożność i ochrona tego bardzo ważnego, a jednocześnie wrażliwego ekosystemu, którego zniszczenie wpłynie znacząco na ziemski klimat, szatę roślinną i zwierzęcą naszej planety.**

Blok 3

WYKORZYSTANIE ZASOBÓW MORZA

Panel IV

AKWAKULTURA JAKO ALTERNATYWNE ŹRÓDŁO BIAŁKA POCHODZENIA WODNEGO

WNIOSKI

- 1. W Polsce akwakultura nie rozwija się, mimo deklaracji wparcia prorozwojowego polskich władz. Na świecie jest jedną z najsilniej rozwijających się gałęzi gospodarki.**
- 2. Mimo deklarowania dużych środków przeznaczanych na rozwój tej dziedziny gospodarki w funduszach unijnych i krajowych, w rzeczywistości skomplikowane, wręcz restrykcyjne prawo w stosunku do rybackich użytkowników wód, skutecznie hamuje rozwój akwakultury.**

Przepisy dotyczące m. in. ochrony środowiska, zbyt rygorystyczne (a przez to szkodliwe dla akwakultury) interpretowanie zaleceń Ramowej Dyrektywy Wodnej, to tylko niektóre z przeszkód stojących na drodze rzeczywistemu rozwojowi akwakultury.

Blok 3

WYKORZYSTANIE ZASOBÓW MORZA

Panel IV

AKWAKULTURA JAKO ALTERNATYWNE ŹRÓDŁO BIAŁKA POCHODZENIA WODNEGO

WNIOSKI

- 3. Same środki na modernizację i rozwój nie wystarczą – należy stworzyć odpowiednie warunki prawne, zdobyć społeczne poparcie i zmienić negatywny wizerunek akwakultury rozpowszechniany przez niektóre organizacje społeczne.**
- 4. Należy stworzyć strategię rozwoju akwakultury w Polsce oraz skutecznie i konsekwentnie ją realizować. Podstawą tych działań powinny być strategie rozwoju branży, opracowane przez stowarzyszenia producentów, a ich realizatorem, promotorem i obrońcą powinno być Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi, wraz z swoimi agendami we współpracy z Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju oraz Ministerstwem Środowiska.**

Blok 3

WYKORZYSTANIE ZASOBÓW MORZA

Panel IV

AKWAKULTURA JAKO ALTERNATYWNE ŹRÓDŁO BIAŁKA POCHODZENIA WODNEGO

WNIOSKI

5. Celowe jest powołanie Komisji, składającej się z przedstawicieli Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi oraz Ministerstwa Środowiska, mającej na celu uproszczenie i ujednolicenie przepisów i mechanizmów ograniczających rozwój rybactwa i akwakultury.
6. Konieczne jest aktywne działanie Posłów UE i KE na rzecz ograniczania biurokracji, upraszczania procedur i wzrostu konkurencyjności polskiej i europejskiej gospodarki morskiej.
7. Uzasadnione jest powstanie Departamentu Gospodarki Morskiej.

Blok 4

EKOLOGIA I BEZPIECZEŃSTWO NA MORZU

Panel I

ASPEKTY PRAWNE I UBEZPIECZENIOWE W TRANSPORCIE MORSKIM

WNIOSKI

- 1. Spodziewany wzrost ruchu tankowców, realizacja projektów wydobywczych ropy i gazu z dna Bałtyku oraz budowa nowych terminali paliwowych zwiększa prawdopodobieństwo scenariusza skierowania statku do miejsc schronienia w polskim obszarze odpowiedzialności.**
- 2. Niezbędne jest stworzenie przez polską administrację morską zestawu dobrych praktyk wspomagających proces decyzyjny w zakresie udzielania statkom pomocy w miejscu schronienia, przy jednoczesnym doposażaniu sił ratunkowych polskiej linii brzegowej w odpowiedni sprzęt.**

Blok 4

EKOLOGIA I BEZPIECZEŃSTWO NA MORZU

Panel II

STANDARDY IMO BUDOWY STATKU OPARTE NA CELU – WERYFIKACJA PRZEPISÓW
TOWARZYSTW KLASYFIKACYJNYCH

WNIOSKI

1. Istotne jest tworzenie wymagań prawnych i technicznych budowy statków opartych na celu eksploatacyjnym w odniesieniu do nowobudowanych masowców i zbiornikowców olejowych o długości 150 m i większej.
2. **Wprowadzenie wymaganych standardów wpłynie na zwiększenie bezpieczeństwa żeglugi w aspekcie technicznym, finansowym i logistycznym.** Przyczyni się do proaktywnego, systemowego podejścia do statku jako całości zarówno w odniesieniu do ładunku, jak i osób zatrudnionych na statku. W rezultacie przyczyni się do wzrostu innowacyjności i wykorzystania nowych technologii w obszarze projektowania i budowy oraz stosowania procedur weryfikacji zgodności na tych etapach.



Blok 4

EKOLOGIA I BEZPIECZEŃSTWO NA MORZU

Panel III

OCHRONA WÓD BAŁTYCKICH I ENERGETYKA ODNAWIALNA

WNIOSKI

- 1. W obrocie prawnym funkcjonuje ok. 10 międzynarodowych konwencji, które bezpośrednio lub pośrednio regulują kwestię transportu multimodalnego. Większość z nich została przygotowana pod auspicjami organizacji międzynarodowych (IMO, CMI, UNCTAD).**
- 2. Mnogość regulacji i międzynarodowy charakter transportu multimodalnego wiąże się nierzadko z trudnościami w ustaleniu i stosowaniu właściwych reżimów prawnych.**

Blok 4

EKOLOGIA I BEZPIECZEŃSTWO NA MORZU

Panel III

OCHRONA WÓD BAŁTYCKICH I ENERGETYKA ODNAWIALNA

WNIOSKI

3. Reguły Rotterdamskie mają pośród specjalistów europejskich zarówno zdecydowanych przeciwników, którzy w obliczu wielości klauzul wzbraniają się przed przyjęciem kolejnych regulacji, jak również zagorzałych zwolenników, upatrujących w Regułach Rotterdamskich remedium na aktualny brak jednolitych zasad odpowiedzialności.
4. Przewóz multimodalny jest bezspornie przyszłością transportu międzynarodowego i przyjęcie klarownych regulacji leży w interesie zarówno przedsiębiorców, jak i pozostałych uczestników obrotu prawnego.

Blok 4

EKOLOGIA I BEZPIECZEŃSTWO NA MORZU

Panel III

OCHRONA WÓD BAŁTYCKICH I ENERGETYKA ODNAWIALNA

WNIOSKI

5. Transport morski, będący kluczowym ogniwem w transporcie multimodalnym, pozostaje najpopularniejszą metodą przewożenia towarów. Udział transportu morskiego w całym rynku usług transportowych w Europie sięga 90%. Intensywny rozwój transportu kontenerowego w ostatnich latach, w tym projekty takie jak np. P3 Network zakładający współpracę liderów w przewozie kontenerów, zwiastuje co najmniej utrzymanie tego trendu.

Blok 4

EKOLOGIA I BEZPIECZEŃSTWO NA MORZU

Panel III

OCHRONA WÓD BAŁTYCKICH I ENERGETYKA ODNAWIALNA

WNIOSKI

6. Ochrona wód morskich i wybrzeża Bałtyku powinna być traktowana jako wspólne dziedzictwo narodowe dla przyszłych pokoleń.
7. Dostawy LNG do Polski są szansą uniezależnienia się Polski od dostaw gazu z Rosji. LNG jako nowe paliwo napędowe m.in. dla statków ograniczy emisję szkodliwych substancji do atmosfery.



Blok 4

EKOLOGIA I BEZPIECZEŃSTWO NA MORZU

Panel III

OCHRONA WÓD BAŁTYCKICH I ENERGETYKA ODNAWIALNA

WNIOSKI

8. Bałtyk to stosunkowo niewielki akwen morski na którego jakość wód ma wpływ wiele państw posiadające jego wybrzeże. Z uwagi na niewystarczającą wymianę wód wpływających doń z Morza Północnego nie jest w stanie samodzielnie się oczyszczać. Morze jest bardzo wrażliwe na zmiany, o czym może świadczyć np. nie do końca zrozumiały fakt przemieszczania się ławic ryb z tradycyjnych łowisk w inne rejony.

Obserwacja zachodzących zmian wszelkimi dostępnymi metodami i środkami oraz reagowanie na nie to wspólny obowiązek państw basenu Morza Bałtyckiego.

Blok 4

EKOLOGIA I BEZPIECZEŃSTWO NA MORZU

Panel III

OCHRONA WÓD BAŁTYCKICH I ENERGETYKA ODNAWIALNA

WNIOSKI

- 9. Konieczne jest konsekwentne realizowanie zasad określonych w polityce ekologicznej państwa w zakresie wykorzystania odnawialnych źródeł energii.**
- 10. Inwestycje w energetykę na wodach Bałtyku powinny być poddawane ocenie ich oddziaływania na ekosystem. Niekontrolowane i nieodpowiedzialne inwestycje mogą doprowadzić do nieodwracalnych zmian w środowisku naturalnym.**

Blok 4

EKOLOGIA I BEZPIECZEŃSTWO NA MORZU

Panel III

OCHRONA WÓD BAŁTYCKICH I ENERGETYKA ODNAWIALNA

WNIOSKI

11. Wydaje się celowym dalsze rozwijanie dyskusji na temat ochrony środowiska morskiego w ramach kolejnych edycji Międzynarodowego Kongresu Morskiego.

Jest to uzasadnione w związku z kolejnymi zmianami legislacyjnymi na szczeblu unijnym oraz międzynarodowym. Ponadto, należy dyskutować nad aspektami technicznymi standardów budowy statków w oparciu o cel, z punktu widzenia armatorów, dla których te wymogi będą się przekładały na ich pozycję rynkową.



WARSZTATY
***„Odra stymulatorem rozwoju gospodarczego
przyległych regionów
w aspekcie międzynarodowym”***



WARSZTATY

„Odra stymulatorem rozwoju gospodarczego przyległych regionów w aspekcie międzynarodowym”

WNIOSKI

1. Rzeki stanowią dobro narodowe, które należy racjonalnie i kompleksowo wykorzystywać w zakresie wszystkich funkcji (gospodarczej, transportowej, ochrony przed powodzią, ochrony środowiska).
2. W Europie istnieją dobre praktyki wykorzystywania funkcji transportowej rzek, traktowanych jako dobra narodowe.
3. Należy przestać lekceważyć siłę gospodarki regionalnej na Odrzańskiej Drodze Wodnej. Stocznie, porty, tani ekologiczny transport, oraz przygotowane kadry czekają na decyzje rządu i realizację zapowiadzianych radykalnych zmian w zakresie wykorzystywania Odry w celach gospodarczych.



WARSZTATY

„Odra stymulatorem rozwoju gospodarczego przyległych regionów w aspekcie międzynarodowym”

WNIOSKI

4. Aby dogonić Europę należy szybko niwelować opóźnienia i przestać popełniać błędy – administracyjne, prawne, technologiczne, koordynacyjne, organizacyjne i zarządcze.
5. Należy zaprzestać tworzenia struktur administracyjnych gospodarowania wodami na polityczne zamówienie.
6. Konieczne jest nakłonienie do współpracy i koordynacji działań rządu i resorty na rzecz systemowego podejścia przy podejmowaniu decyzji dotyczących rewitalizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej.



WARSZTATY

„Odra stymulatorem rozwoju gospodarczego przyległych regionów w aspekcie międzynarodowym”

WNIOSKI

7. Szkodzi rozwojowi gospodarczemu regionów położonych w dolinach rzek sektorowe widzenie spraw gospodarowania wodami przez poszczególne ministerstwa (Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Ministerstwo Środowiska, Ministerstwa Administracji i Cyfryzacji, Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Obszarów Wiejskich, Ministerstwo Gospodarki, Ministerstwo Sportu i Turystyki, Ministerstwo Skarbu Państwa).
8. Należy przygotować się i nie utracić szans na wykorzystanie terminalu LNG jako źródła napędu dla nowych jednostek transportu śródlądowego w świetle nowej dyrektywy unijnej.



WARSZTATY

„Odra stymulatorem rozwoju gospodarczego przyległych regionów w aspekcie międzynarodowym”

WNIOSKI

9. Należy przywrócić Odrzańskiej Drodze Wodnej należne miejsca w europejskim systemie dróg wodnych śródlądowych. Odra jest rzeką międzynarodową. Łączy regiony przygraniczne i ma ogromny wpływ nie tylko na lokalne życie gospodarcze ale także na rozwój portów i całej morskiej gospodarki.
10. Jest to ostatni moment aby wykorzystać fakt, iż Odrzańska Droga Wodna nadal figuruje jako międzynarodowa droga wodna i jest wpisana w TEN-T, a także wraz z infrastrukturą drogową i kolejową spełnia wymóg UE o łączeniu 3 gałęzi transportu.

WARSZTATY

„Odra stymulatorem rozwoju gospodarczego przyległych regionów w aspekcie międzynarodowym”

WNIOSKI

11. Szlaki śródlądowe w europejskiej strategii rozwoju transportu mają priorytet jako korytarze najbardziej proekologiczne i najbardziej efektywne w połączeniach transportowych "nowych" państw członkowskich Unii Europejskiej.
12. Przy obecnym stanie Odrzańskiej Drogi Wodnej prowadzenie działalności gospodarczej z wykorzystaniem transportu śródlądowego jest utrudnione.
13. Poszczególne regiony: Czechy, Górny i Dolny Śląsk, Lubuskie, odcinek Odry granicznej, ujście Odry jednoznacznie deklarują wolę aktywizacji życia gospodarczego w oparciu o transport wodny śródlądowy.



WARSZTATY

„Odra stymulatorem rozwoju gospodarczego przyległych regionów w aspekcie międzynarodowym”

WNIOSKI

14. Zespół portów Szczecin – Police – Świnoujście stanie się beneficjentem zwiększonego obrotu towarowego transportowanego Odrą dzięki potencjalnemu wykorzystaniu Odrzańskiej Drogi Wodnej przez kopalnie węgla i kombinaty miedziowe a także przez Zakłady Chemiczne Kędzierzyn, Zakłady Chemiczne Police, czeski okręg Ostrawy, Terminal LNG w Świnoujściu (transport LNG ze Świnoujścia do zakładów w górę Odry).
15. Należy konsekwentnie realizować PROGRAM DLA ODRY 2006.
16. Należy udrożnić Odrę poprzez doprowadzenie jej do III klasy żeglowności na całej długości, a w przyszłości do IV klasy, co umożliwi pozyskiwanie środków unijnych.



WARSZTATY

„Odra stymulatorem rozwoju gospodarczego przyległych regionów w aspekcie międzynarodowym”

WNIOSKI

17. Należy doprowadzić do stworzenia warunków podpisania przez RP Konwencji AGN.
18. Należy podpisać z Niemcami Umowę o Odrze granicznej (*cieszy fakt podjęcia przez rząd uchwały wyrażającej zgodę na podpisanie umowy. Oczekiwane jest ostateczne podpisanie umowy*).
19. Należy na poziomie rządowym efektywnie przyłączyć się do czeskich działań w sprawie budowy kanału Dunaj – Odra – Łaba.



2. MIĘDZYNARODOWY KONGRES MORSKI

Szczecin 12-14 czerwca 2014 r.

DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ

dr hab. Czesława Christowa, prof. ZUT
Kierownik Zakładu Badań Systemów Transportu i Logistyki
Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie
Wydział Ekonomiczny
Katedra Badań Systemowych i Finansów
e-mail: cz.christowa@wp.pl,
czeslawa.christowa@zut.edu.pl

