

PROF. DR HAB. CZESŁAWA CHRISTOWA

**POLITYKA MORSKA UNII EUROPEJSKIEJ JAKO
CZYNNIK ROZWOJU POLSKICH PORTÓW MORSKICH**

christow@am.szczecin.pl

1. PORTY MORSKIE JAKO PRIORYTETOWY OBSZAR GOSPODARKI MORSKIEJ
2. STAN ISTNIEJĄCY I UWARUNKOWANIA ROZWOJU POLSKICH PORTÓW MORSKICH
3. POLITYKA MORSKA PAŃSTWA JAKO CZYNNIK ROZWOJU PORTÓW MORSKICH
4. ISTOTA ZINTEGROWANEJ POLITYKI MORSKIEJ UE I JEJ WPŁYW NA ROZWOJ PORTÓW MORSKICH
5. BADANIA NAUKOWE JAKO ISTOTNY WARUNEK ROZWOJU GOSPODARKI MORSKIEJ
6. KIERUNKI KONIECZNYCH DZIAŁAŃ WARUNKUJĄCYCH ROZWÓJ POLSKICH PORTÓW MORSKICH
7. WNIOSKI

1. PORTY MORSKIE JAKO PRIORYTETOWY OBSZAR GOSPODARKI MORSKIEJ

Gospodarka morska jest integralną częścią gospodarki narodowej.

GŁÓWNE OBSZARY GOSPODARKI MORSKIEJ

1. TRANSPORT MORSKI,
2. PORTY MORSKIE,
3. TRANSPORT WODNY ŚRÓDLĄDOWY,
4. PRZEMYSŁ OKRĘTOWY,
5. MORSKI PRZEMYSŁ WYDOBYWCZY,
6. RYBOŁÓWSTWO, RYBACTWO I PRZETWÓRSTWO,
7. BADANIA NAUKOWE I ROZWÓJ,
8. EDUKACJA I ZASOBY LUDZKIE,
9. ADMINISTRACJA MORSKA I ŚRÓDLĄDOWA,
10. DZIEDZICTWO MORSKIE ORAZ ROZWÓJ ŚWIADOMOŚCI MORSKIEJ,
11. TURYSTYKA MORSKA I ŚRÓDLĄDOWA,
12. INNE OBSZARY DZIAŁALNOŚCI ZWIĄZANE ZE ŚRODOWISKIEM MORSKIM.

Porty są złożonymi węzłami komunikacyjnymi pełniącymi rolę łącznika między transportem morskim, lądowym i śródlądowym wodnym.

Porty morskie są złożonymi organizmami gospodarczymi spełniającymi poza funkcją transportową (przeładunkowo-składową), także funkcje: logistyczno-dystrybucyjne, handlowe, przemysłowe, miastotwórcze i regionotwórcze.

Porty są postrzegane jako bieguny wzrostu gospodarczego, organizacje gospodarcze oparte na wiedzy oraz obszary działania małych i średnich przedsiębiorstw realizujących funkcje portowe, a przede wszystkim jako centra logistyczno-dystrybucyjne.

„Port morski jest logistycznym i przemysłowym centrum o zdecydowanie morskim charakterze, odgrywającym aktywną rolę w globalnym systemie transportowym, które cechuje przestrzenne i funkcjonalne zgrupowanie działań, zaangażowanych w sposób bezpośredni i pośredni w transportowe i informacyjne procesy łańcucha produkcyjnego” [1].

[1] „Port Competitiveness” praca zbiorowa pod red. W. Winkelmans’a, De Boeck Ltd., Antwerp 2002, na podstawie: T.Notteboom: “De invloed van ruimtelijke en logistieke ontwikkelingen in het voorland-achterlandcontinuüm op de positie en functie van zeehavens (met toepassing op het containertransport in de Rijn-Scheldeltahavens)”, University of Antwerp, Antwerp 2000

„Bez portów morskich Unia Europejska nie liczyłaby się jako światowa potęga ekonomiczna. Bez portów nie istniałby europejski rynek wewnętrzny” [2].

[2] Polityka wobec portów morskich. Praktyczny przewodnik dla decydentów polityki UE, European Sea Ports Organisation, 24 listopada 2004

2. STAN ISTNIEJĄCY I UWARUNKOWANIA ROZWOJU POLSKICH PORTÓW MORSKICH

W POLSCE NIE ZOSTAŁY STWORZONE PRAWNE, ORGANIZACYJNE I FINANSOWE WARUNKI ROZWOJU GOSPODARKI MORSKIEJ, ADEKWATNE DO OBOWIĄZUJĄCYCH W UE.

GOSPODARKA MORSKA BYŁA POMIJANA W POLITYCE ROZWOJU REGIONALNEGO. GŁÓWNĄ PRZYCZYNĄ REGRESU GOSPODARKI MORSKIEJ ORAZ NIEWYKORZYSTANIA SZANS NADMORSKIEGO POŁOŻENIA POLSKI BYŁ WIELOLETNI BRAK SPÓJNOŚCI POLITYKI MORSKIEJ PAŃSTWA ORAZ NIE PODEJMOWANIE, WE WŁAŚCIWYM CZASIE, STOSOWNYCH DECYZJI STRATEGICZNYCH SPRZYJAJĄCYCH ROZWOJOWI TEJ GOSPODARKI.



Stan istniejący

1/7

1. Od 1980 r. następuje regres gospodarki morskiej, w tym gospodarki portowej.
2. Dotychczas w sposób systemowy nie rozwiązano problemu tworzenia warunków konkurencyjności polskich portów.
3. Nie przyjęto jako priorytetowy, korzystny dla polskiej gospodarki, rozwój korytarzy transportowych w relacji północ-południe (układ południkowy) łączących polskie porty z zapleczem gospodarczym.
4. Utracono polską gestię transportową w handlu zagranicznym, w tym drogą morską, przez polskie porty.
5. Utracone zostały, na korzyść portów Europy Zachodniej, ładunki tranzytowe ciężące tradycyjnie do polskich portów, w szczególności do portów ujścia Odry.

Stan istniejący

2/7

6. Zaniechano rozwoju funkcji transportowej Odry przekazując uprawnienia i środki finansowe na realizację przyjętego w drodze ustawy „Programu dla Odry 2006” ministrowi właściwemu do spraw ochrony środowiska.
7. Nie zadbano o interesy polskich portów ustalając granice Programu „NATURA 2000”, kolidujące z planem inwestycyjnym.
8. Nie stworzono systemu prawnego chroniącego tereny i majątek Skarbu Państwa w granicach administracyjnych portów morskich.
9. Istnieje wieloletnie instytucjonalne rozproszenie uprawnień i odpowiedzialności za rozwój portów (pomiędzy Ministerstwo Gospodarki Morskiej, Ministerstwo Skarbu Państwa, Ministerstwo Transportu, Ministerstwo Gospodarki, Ministerstwo Rolnictwa i Ministerstwo Środowiska).
10. Brak jest organu jednoznacznie i w pełni odpowiedzialnego za realizację polityki morskiej i strategii rozwoju gospodarki morskiej, posiadającego niezbędne instrumenty prawne i ekonomiczne.

Stan istniejący

3/7

11. Dotychczas nie była dokonywana systemowa analiza prawna warunków funkcjonowania polskich portów morskich.
12. Nie są znane w pełni prawne uwarunkowania działalności portów konkurencyjnych.
13. Nie dokonano oceny skutków wdrożenia Ustawy o portach i przystaniach morskich oraz innych ustaw w aspekcie szans rozwojowych i zagrożeń płynących z obowiązującego w Polsce systemu prawnego.
14. Od 1997 r. Zarządy Morskich Portów nie mogą w pełni wykorzystywać ustawowego prawa pierwokupu terenów i obiektów infrastruktury położonych w granicach administracyjnych portów ograniczając swoje władztwo do terenów po byłych Zarządach Portów.
15. Zarządy Morskich Portów mają ograniczone prawo pełnienia funkcji gospodarzy terenów portowych i ogólnodostępnej infrastruktury, na wzór rozwiązań istniejących w UE, co ogranicza ogólnodostępny charakter portów oraz efektywność zarządzania nimi.

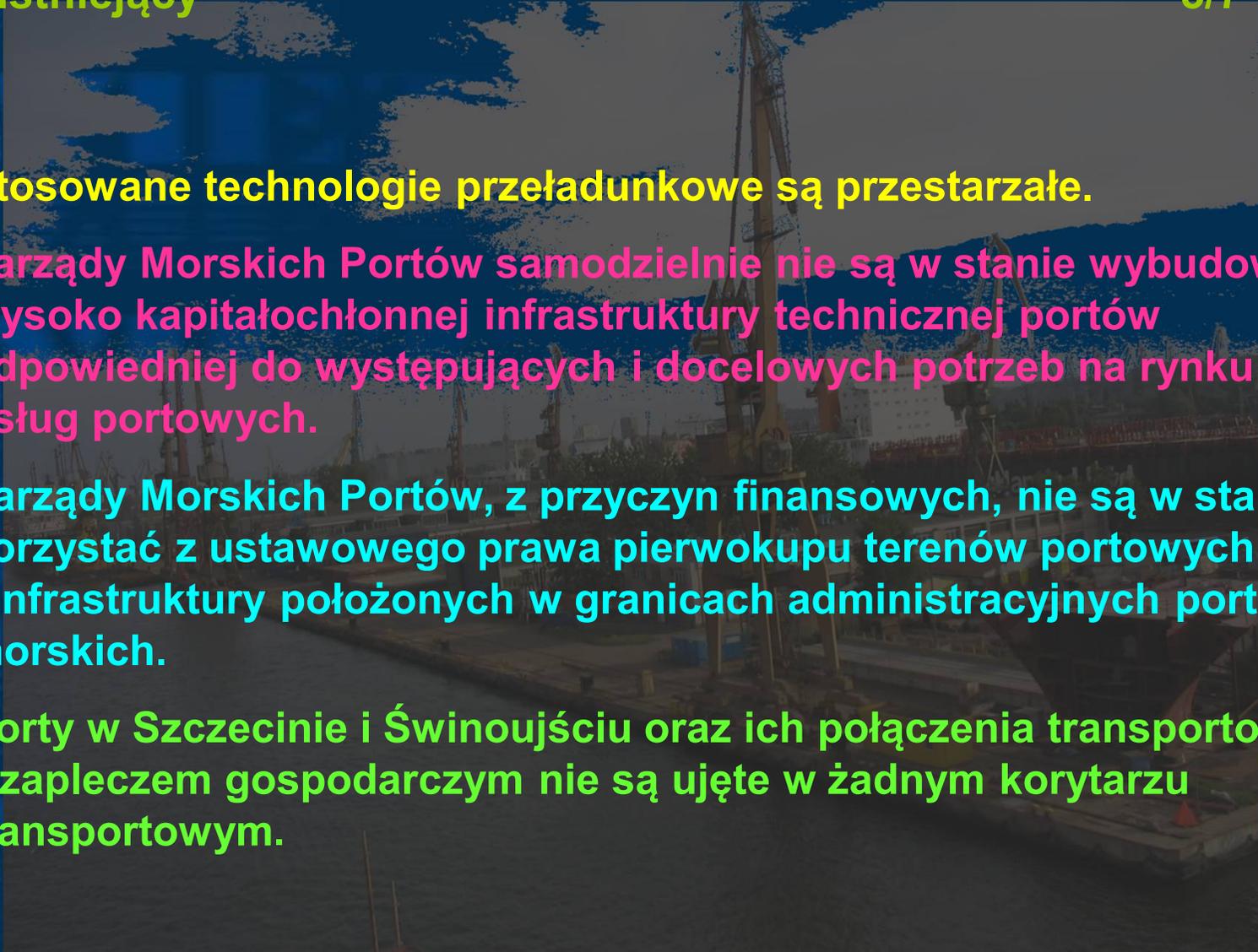
Stan istniejący

4/7

16. **Dotychczas nie przeprowadzono szczegółowej i obiektywnej oceny procesu prywatyzacji majątku Skarbu Państwa w portach morskich.**
17. **Z przyczyn obiektywnych, a także z zaniechania, gminy nie wykorzystały szans płynących z treści ustawy o portach i przystaniach morskich ograniczając swój udział w kapitale akcyjnym Zarządów Morskich Portów zarządzających portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (ZMP Szczecin i Świnoujście, ZMP Gdańsk, ZMP Gdynia). Nie doszło do długo oczekiwanej integracji kapitałowej i funkcjonalnej gmin i portów morskich.**
18. **Infrastruktura portów morskich jest zdekapitalizowana.**
19. **Potencjał do obsługi kontenerów i jednostek ro-ro oraz ładunków płynnych jest niewystarczający.**
20. **Występują dysproporcje w stanie i poziomie nowoczesności obiektów portowych.**

Stan istniejący

5/7

- 
21. **Stosowane technologie przeładunkowe są przestarzałe.**
 22. **Zarządy Morskich Portów samodzielnie nie są w stanie wybudować wysoko kapitałochłonnej infrastruktury technicznej portów odpowiedniej do występujących i docelowych potrzeb na rynku usług portowych.**
 23. **Zarządy Morskich Portów, z przyczyn finansowych, nie są w stanie korzystać z ustawowego prawa pierwokupu terenów portowych i infrastruktury położonych w granicach administracyjnych portów morskich.**
 24. **Porty w Szczecinie i Świnoujściu oraz ich połączenia transportowe z zapleczem gospodarczym nie są ujęte w żadnym korytarzu transportowym.**

Stan istniejący

6/7

25. Nie zgłoszenie w odpowiednim czasie przez Ministerstwo Infrastruktury korytarza E65 do sieci TEN-T oznacza marginalizację najkrótszej i najbardziej dogodnej drogi tranzytowej ze Skandynawii przez Świnoujście do Środkowej i Południowej Europy oraz zahamowanie rozwoju portów w Szczecinie i Świnoujściu, dwóch portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, w tym rozwoju Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego-Port Szczecin.
26. Porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w Szczecinie i Świnoujściu są naturalnymi portami morskimi dla obszaru zachodniej Polski, Berlina, Brandenburgii i Środkowej Europy. Pominięcie tych portów w sieci TEN-T oznacza dalsze ich utrzymywanie w nierównej pozycji konkurencyjnej wobec pozostałych polskich portów, a przede wszystkim wobec portów niemieckich.

Stan istniejący

7/7

27. Rozwój Polski, a w szczególności Regionu Ujścia Odry wiąże się ściśle z koncepcją Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego Północ-Południe (tzw. Korytarz Transportowy Doliny Odry).

W skład korytarza transportowego wchodzi:

- **Transport drogowy (droga E-65),**
- **Transport kolejowy (linia kolejowa E-59, CE59),**
- **Transport wodny śródlądowy (rzeka Odra),**
- **Transport morski (trasa Świnoujście–Ystad),**
- **Centra logistyczne (ZCL-PS).**

28. Jakość połączeń transportowych polskich portów, z powodu złego stanu technicznego infrastruktury, nie spełnia podstawowych norm obowiązujących w UE, co ogranicza wielkość strumieni potoków ładunkowych kierowanych do portów.

Czynniki konkurencyjności usług portowych

1/2

WEWNĘTRZNE

1.	Dostępność techniczno-technologiczna
2.	Technika i technologia usług przeładunkowo-składowych
3.	Postęp techniczno-technologiczny, organizacyjny i informacyjny w porcie
4.	Jakość usług portowych
5.	System organizacji usług portowych
6.	System koordynacji działań przedsiębiorstw układu portowego
7.	Koszty świadczenia usług portowych
8.	Polityka taryfowa
9.	System zarządzania portem
10.	Zasoby ludzkie
11.	Marketing usług portowych
12.	Przekształcenia własnościowe
13.	Polityka inwestycyjna portu

Czynniki konkurencyjności usług portowych

2/2

ZEWNĘTRZNE

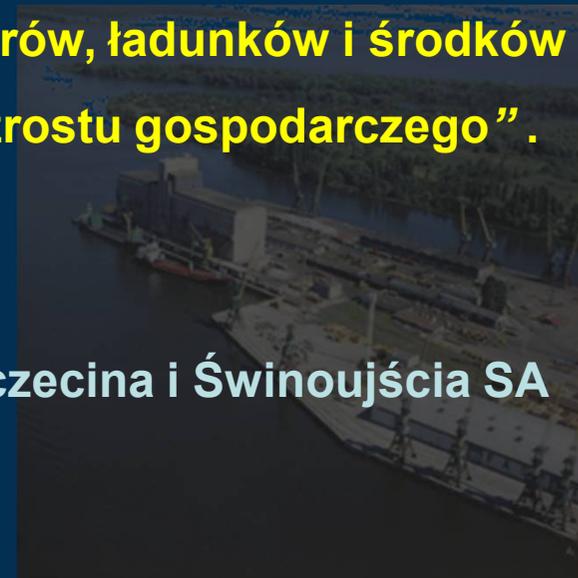
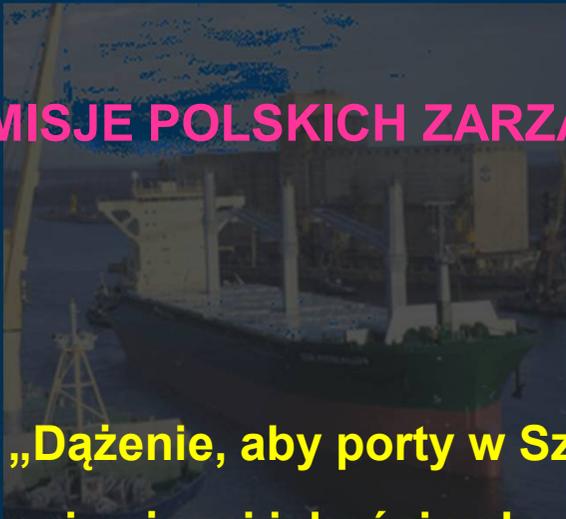
1.	Sytuacja ekonomiczna
2.	Sytuacja polityczno-społeczna
3.	System prawny
4.	Polityka gospodarcza, transportowa i morska państwa
5.	Regionalna polityka transportowa i morska
6.	Współpraca z samorządem terytorialnym i administracją morską
7.	Polityka transportowa i morska UE
8.	Handel zagraniczny drogą morską
9.	Polityka tranzytowa państwa w relacjach portowych
10.	Rynek usług portowych
11.	Polityka taryfowa państwa
12.	Położenie geograficzne portu
13.	Polityka inwestycyjna państwa w portach morskich
14.	Dostęp do funduszy na krajowym i zagranicznym rynku finansowym
15.	Rynek zasobów ludzkich
16.	Polityka edukacyjna, kształcenie i doskonalenie kadr morskich
17.	Ochrona środowiska morskiego

MISJE POLSKICH ZARZĄDÓW MORSKICH PORTÓW

1/3

„Dążenie, aby porty w Szczecinie i Świnoujściu były liderem w świadczeniu najwyższej jakości usług i udostępnianiu infrastruktury umożliwiającej sprawną, bezpieczną i kompleksową obsługę pasażerów, ładunków i środków transportu oraz pełniły rolę regionalnego bieguna wzrostu gospodarczego”.

Zarząd Morskich Portów Szczecina i Świnoujścia SA



MISJE POLSKICH ZARZĄDÓW MORSKICH PORTÓW

2/3

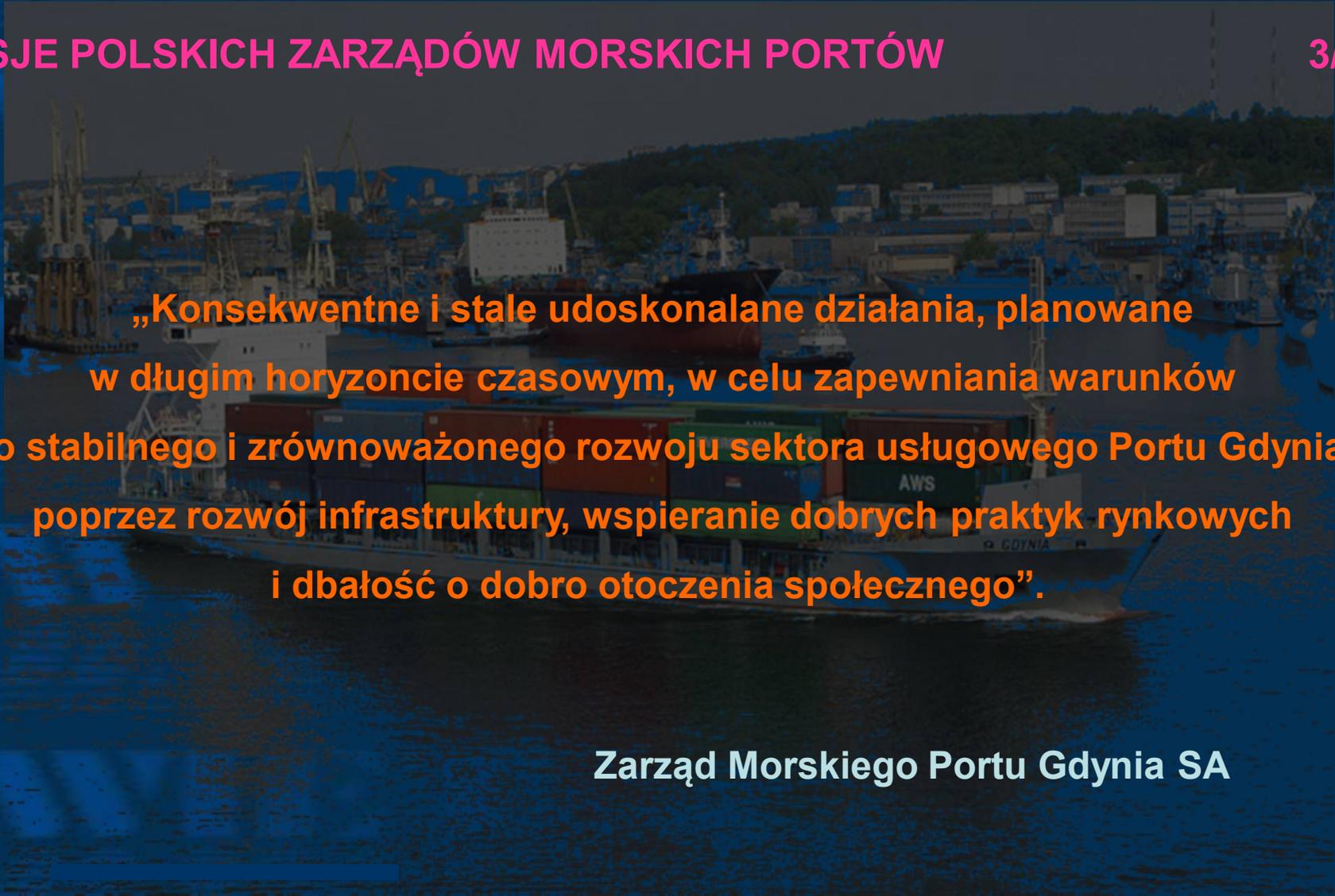


„Uczyń port Gdańsk uniwersalnym, tranzytowym, nowoczesnym i przyjaznym środowisku portem dystrybucyjnym w Regionie Morza Bałtyckiego, będącym jednym z najbardziej znaczących punktów węzłowych w Transeuropejskiej Sieci Transportowej, i jednocześnie inspiratorem rozwoju Regionu Pomorskiego”.

Zarząd Morskiego Portu Gdańsk SA

MISJE POLSKICH ZARZĄDÓW MORSKICH PORTÓW

3/3



„Konsekwentne i stale udoskonalane działania, planowane w długim horyzoncie czasowym, w celu zapewniania warunków do stabilnego i zrównoważonego rozwoju sektora usługowego Portu Gdynia, poprzez rozwój infrastruktury, wspieranie dobrych praktyk rynkowych i dbałość o dobro otoczenia społecznego”.

Zarząd Morskiego Portu Gdynia SA

POLITYKA MORSKA UE JAKO CZYNNIK ROZWOJU POLSKICH PORTÓW MORSKICH



Przeładunki ogółem w polskich portach morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki morskiej w latach 1994-2004

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych zawartych w „Tendencjach w polskiej gospodarce morskiej w latach 90-tych”, GUS, Warszawa-Szczecin 2001 oraz „Transport – wyniki działalności w roku 2001, 2002, 2003”, GUS, Warszawa 2002, 2003, 2004, 2005

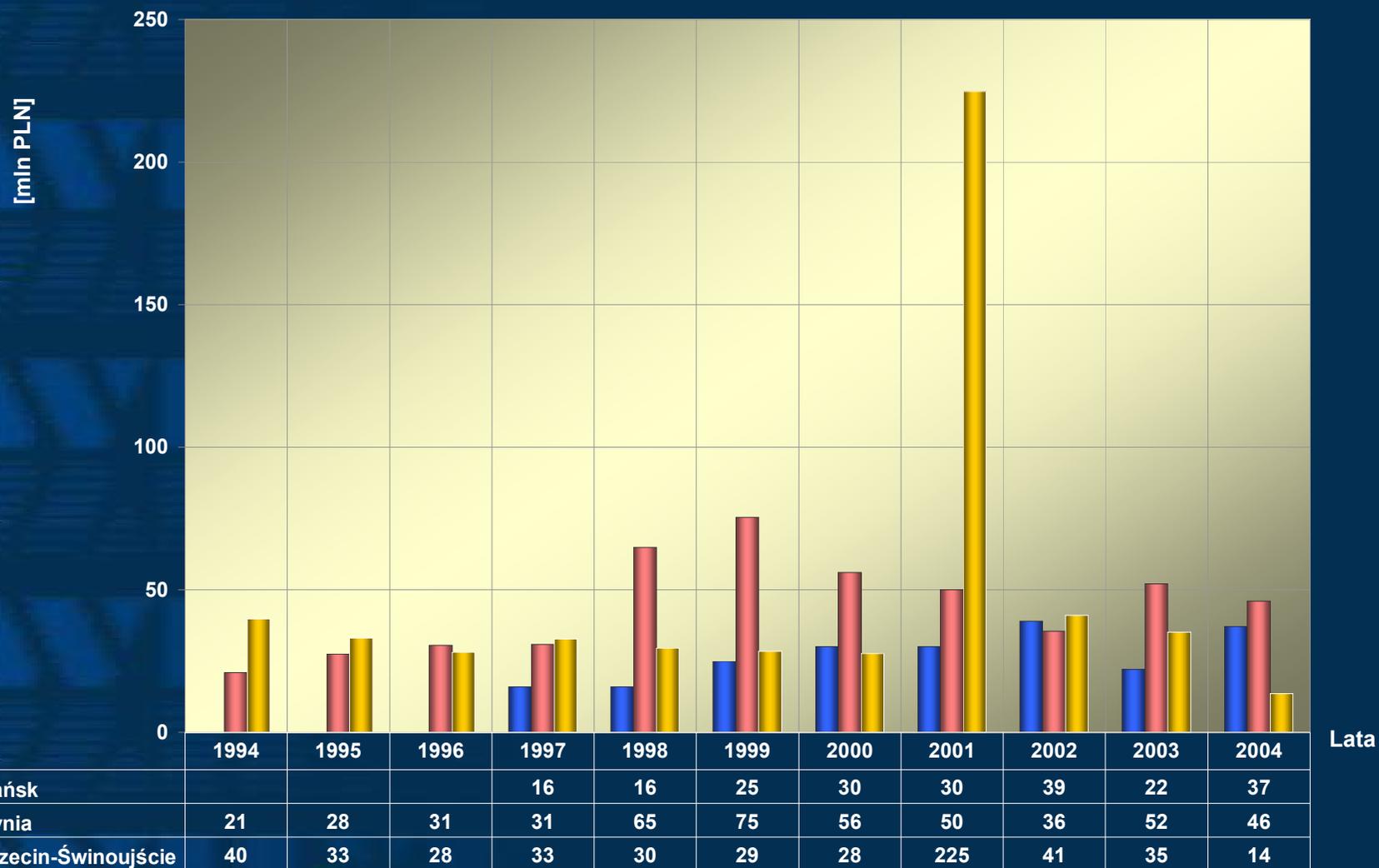
POLITYKA MORSKA UE JAKO CZYNNIK ROZWOJU POLSKICH PORTÓW MORSKICH



Przeładunki ogółem w portach Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście w latach 1994-2004

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych zawartych w „Tendencjach w polskiej gospodarce morskiej w latach 90-tych”, GUS, Warszawa-Szczecin 2001 oraz „Transport – wyniki działalności w roku 2001, 2002, 2003”, GUS, Warszawa 2002, 2003, 2004, 2005

POLITYKA MORSKA UE JAKO CZYNNIK ROZWOJU POLSKICH PORTÓW MORSKICH



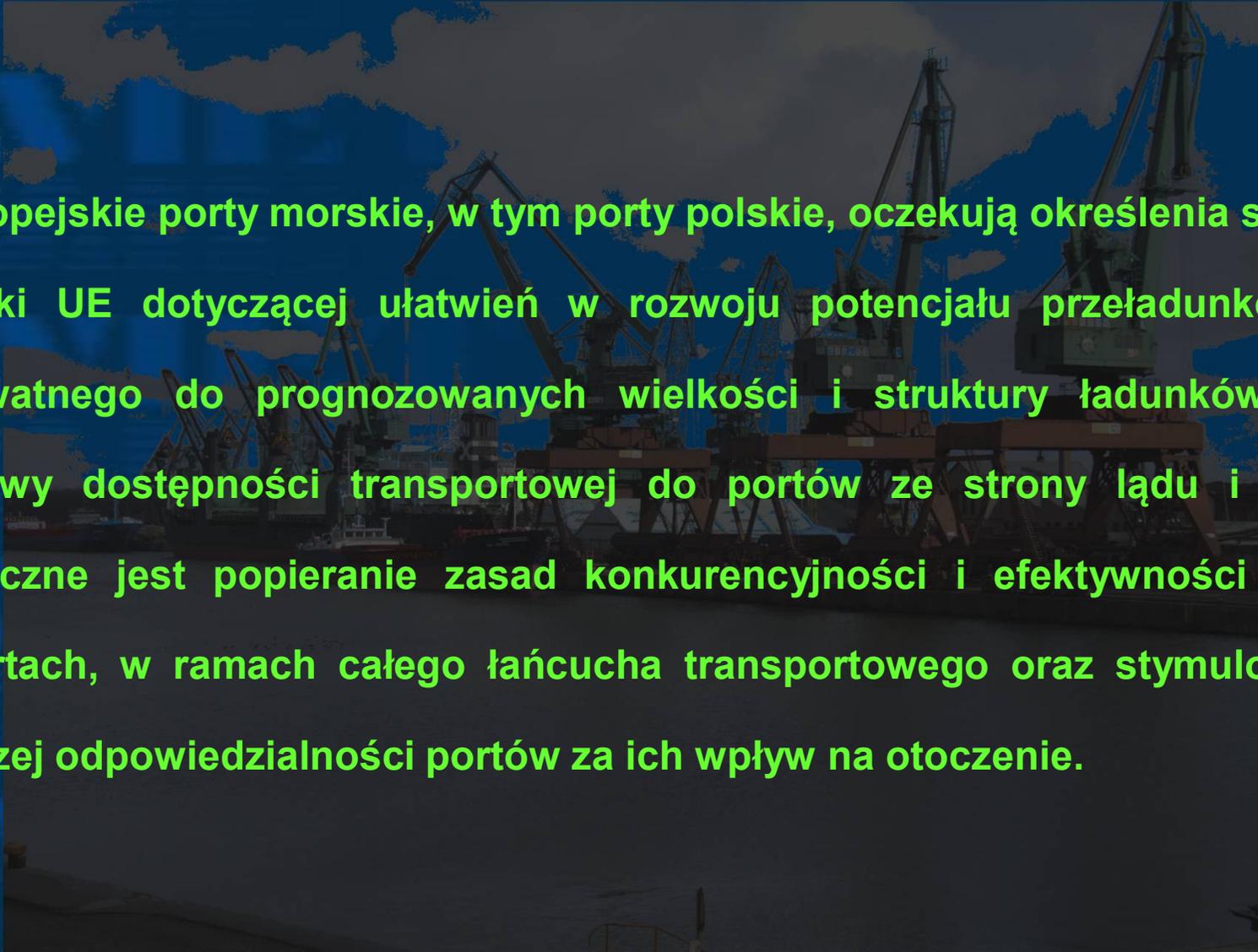
Nakłady inwestycyjne poniesione w polskich portach morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki morskiej w latach 1994-2004

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych źródłowych uzyskanych z zarządów portów Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście

**NAKŁADY INWESTYCYJNE PONIESIONE PRZEZ ZARZĄDY
POLSKICH PORTÓW MORSKICH W LATACH 1994-2004**

W latach 1994-2004 największe nakłady inwestycyjne poniesione zostały w zespole portów Szczecin-Świnoujście (536 000 000 PLN), a najmniejsze w porcie Gdańsk – 215 000 000 PLN [1]. Drugie, miejsce zajął port Gdynia - 489 000 000 PLN.

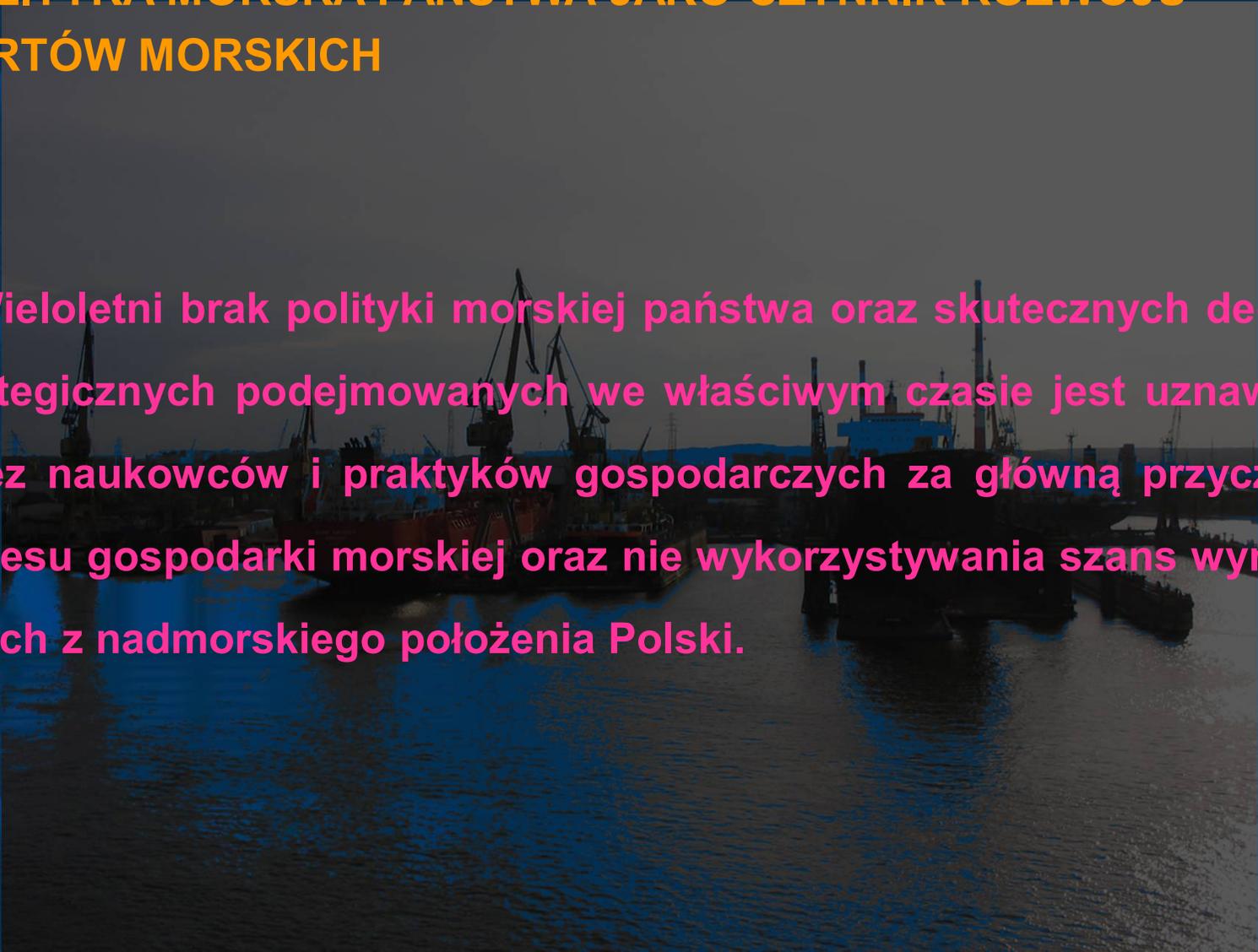
[1] Brak jest danych dotyczących nakładów inwestycyjnych Zarządu Morskiego Portu Gdańsk SA za okres 1994-1996



Europejskie porty morskie, w tym porty polskie, oczekują określenia spójnej polityki UE dotyczącej ułatwień w rozwoju potencjału przeładunkowego adekwatnego do prognozowanych wielkości i struktury ładunków oraz poprawy dostępności transportowej do portów ze strony lądu i wody. Konieczne jest popieranie zasad konkurencyjności i efektywności usług w portach, w ramach całego łańcucha transportowego oraz stymulowanie szerszej odpowiedzialności portów za ich wpływ na otoczenie.

3. POLITYKA MORSKA PAŃSTWA JAKO CZYNNIK ROZWOJU PORTÓW MORSKICH

Wieloletni brak polityki morskiej państwa oraz skutecznych decyzji strategicznych podejmowanych we właściwym czasie jest uznawany przez naukowców i praktyków gospodarczych za główną przyczynę regresu gospodarki morskiej oraz nie wykorzystywania szans wynikających z nadmorskiego położenia Polski.



Polityka morska państwa

1/3

Polityka morska jest integralną częścią polityki gospodarczej państwa. Określa ona strategiczne cele i kierunki dalekosiężnych działań prowadzących do wszechstronnego i racjonalnego wykorzystania nadmorskiego położenia kraju, przy uwzględnieniu preferencji wynikających z warunków politycznych, społecznych i ekonomicznych.

Polityka morska jest zbiorem systemowych działań organów władzy państwowej, samorządów, podmiotów gospodarczych, instytucji publicznych oraz organizacji społecznych, zmierzających do optymalnego wykorzystania morza i jego zasobów w procesie rozwoju społeczno-gospodarczego kraju.

Polityka morską państwa

2/3



W RAMACH POLITYKI MORSKIEJ PAŃSTWA PRECYZOWANE SĄ METODY I NARZĘDZIA NATURY FINANSOWEJ EKONOMICZNEJ, PRAWNEJ I ADMINISTRACYJNEJ SŁUŻĄCE REALIZACJI JEJ STRATEGICZNYCH CELÓW ORAZ ZASADY KONTROLI I WERYFIKACJI POCZYNAŃ W TYM ZAKRESIE. ZA POMOCĄ WYMIENIONYCH INSTRUMENTÓW PAŃSTWO WPŁYWA NA ROLĘ GOSPODARKI MORSKIEJ I JEJ ZNACZENIE W SFERZE MIĘDZYNARODOWYCH STOSUNKÓW POLITYCZNYCH I GOSPODARCZYCH.

Polityka morska państwa

3/3

**MISJĄ POLITYKI MORSKIEJ JEST TWORZENIE ZINTEGROWANEGO,
ZRÓWNOWAŻONEGO SYSTEMU GOSPODARKI MORSKIEJ,
ZWIĘKSZAJĄCEGO KONKURENCYJNOŚĆ SEKTORA
I JEDNOCZĄCEGO INTERESY WSZYSTKICH PRZEDSIĘBIORSTW
GOSPODARKI MORSKIEJ ORAZ ZWIĘKSZAJĄCEGO POZIOM ŻYCIA
MIESZKAŃCÓW MIAST I GMIN MORSKICH.**

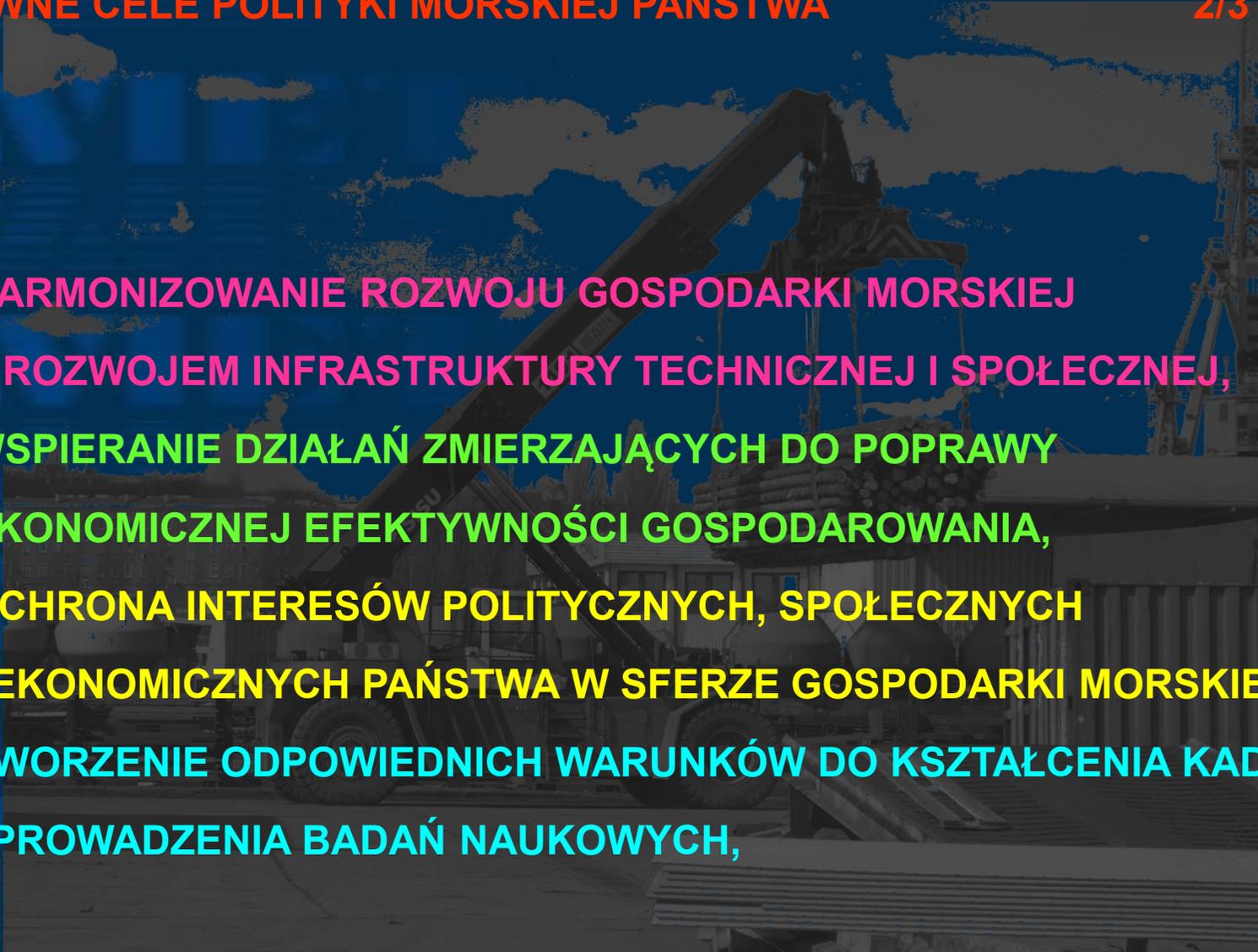
GŁÓWNE CELE POLITYKI MORSKIEJ PAŃSTWA

1/3

- 1. PROMOCJA I OCHRONA RODZIMEJ GOSPODARKI MORSKIEJ NA ARENIE MIĘDZYNARODOWEJ,**
- 2. TWORZENIE WARUNKÓW ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU GOSPODARKI MORSKIEJ,**
- 3. ROZWIJANIE INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ GOSPODARKI MORSKIEJ,**
- 4. RACJONALNE WYKORZYSTANIE OBSZARU MORSKIEGO I STREFY NADBRZEŻNEJ,**

GŁÓWNE CELE POLITYKI MORSKIEJ PAŃSTWA

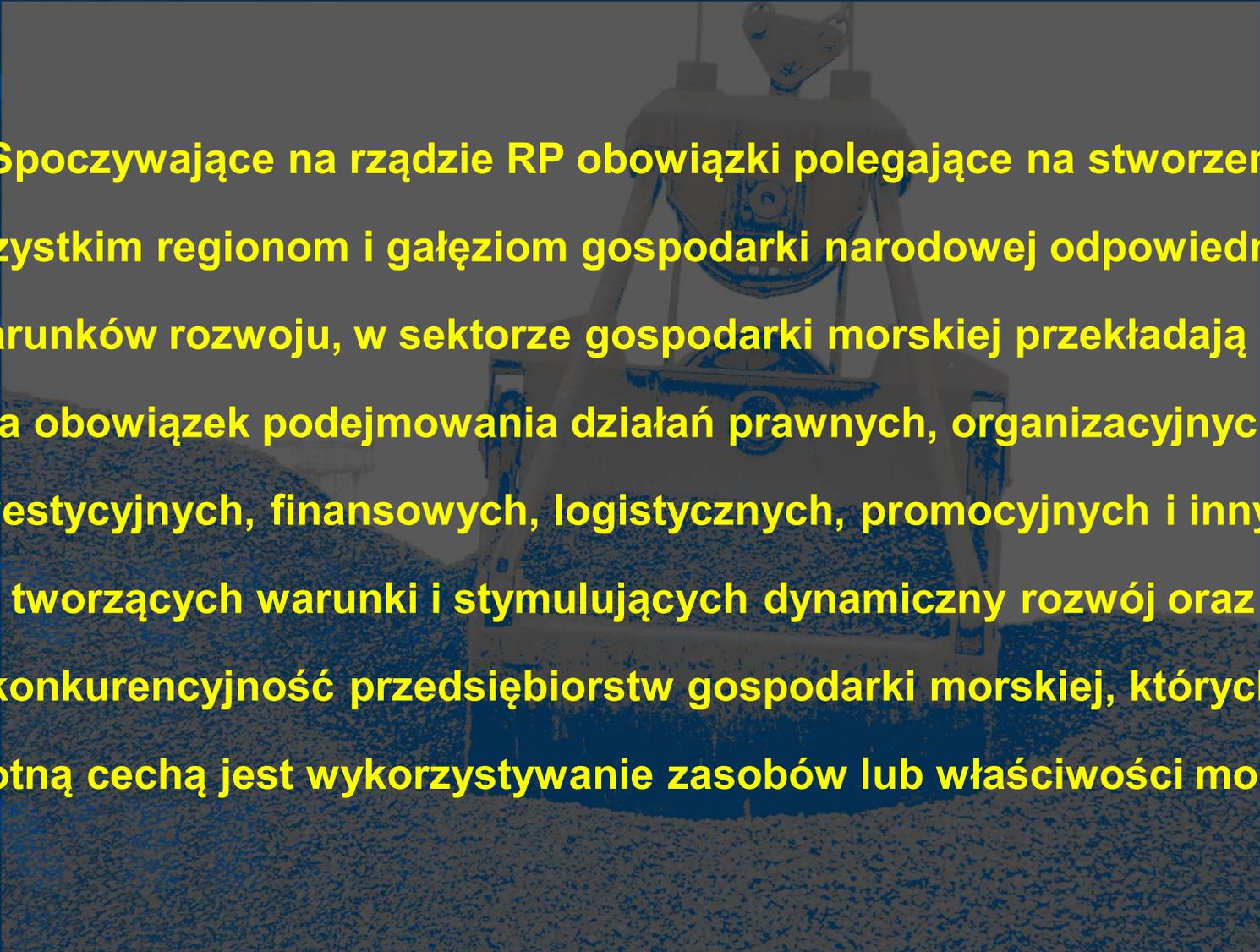
2/3

- 
5. **HARMONIZOWANIE ROZWOJU GOSPODARKI MORSKIEJ Z ROZWOJEM INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ I SPOŁECZNEJ,**
 6. **WSPIERANIE DZIAŁAŃ ZMIERZAJĄCYCH DO POPRAWY EKONOMICZNEJ EFEKTYWNOŚCI GOSPODAROWANIA,**
 7. **OCHRONA INTERESÓW POLITYCZNYCH, SPOŁECZNYCH I EKONOMICZNYCH PAŃSTWA W SFERZE GOSPODARKI MORSKIEJ,**
 8. **TWORZENIE ODPOWIEDNICH WARUNKÓW DO KSZTAŁCENIA KADR I PROWADZENIA BADAŃ NAUKOWYCH,**

GŁÓWNE CELE POLITYKI MORSKIEJ PAŃSTWA

3/3

- 
9. ROZBUDZANIE ZAINTERESOWANIA SPOŁECZEŃSTWA SPRAWAMI MORSKIMI ORAZ KSZTAŁTOWANIE W NIM ŚWIADOMOŚCI MORSKIEJ,
10. OCHRONA DZIEDZICTWA MORSKIEGO,
11. POPRAWA STANU ŚRODOWISKA MORSKIEGO,
12. ZWIĘKSZENIE WKŁADU GOSPODARKI MORSKIEJ W TWORZENIE PRODUKTU KRAJOWEGO BRUTTO I POPRAWA BILANSU PŁATNICZEGO.



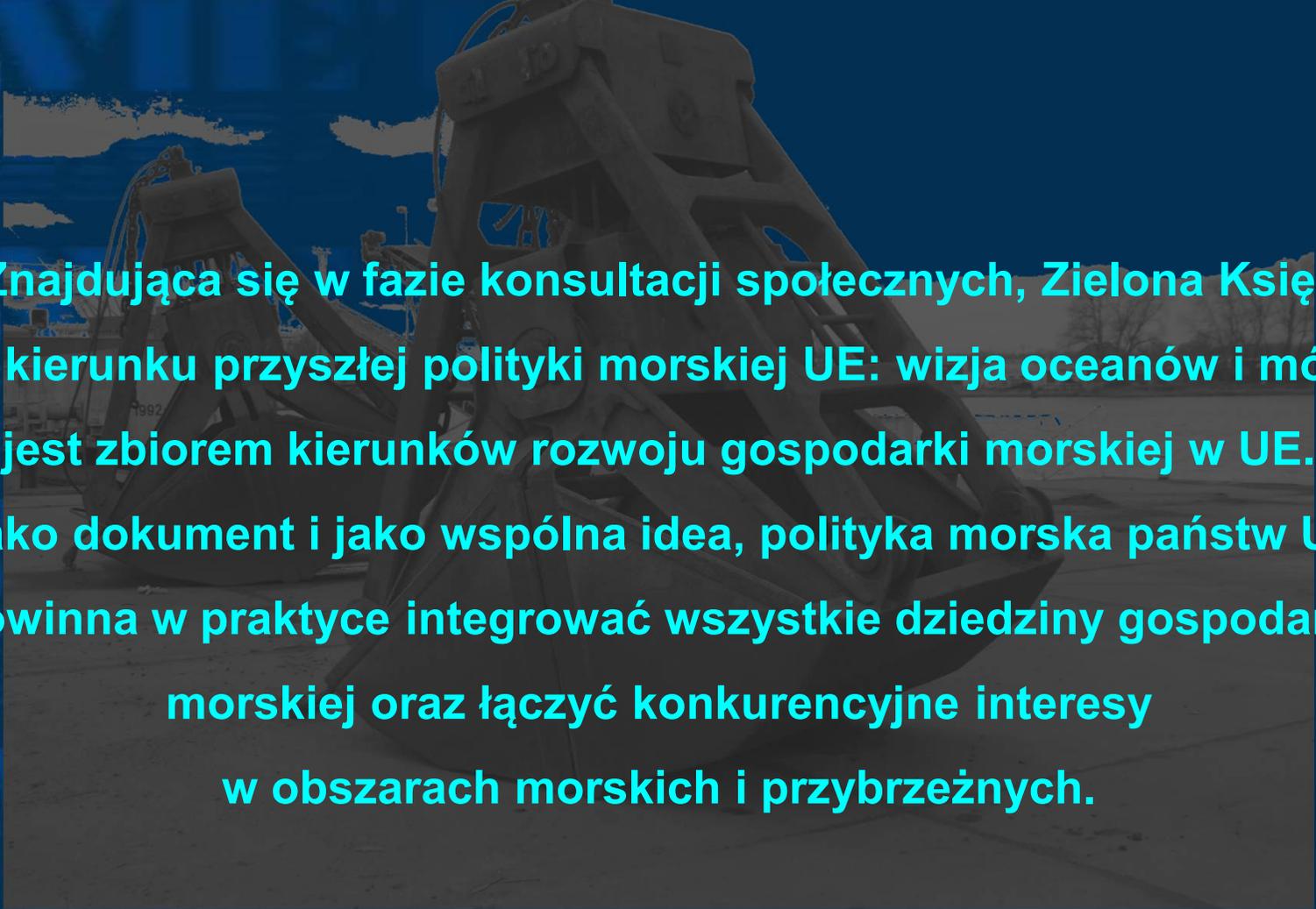
Spoczywające na rządzie RP obowiązki polegające na stworzeniu wszystkim regionom i gałęziom gospodarki narodowej odpowiednich warunków rozwoju, w sektorze gospodarki morskiej przekładają się na obowiązek podejmowania działań prawnych, organizacyjnych, inwestycyjnych, finansowych, logistycznych, promocyjnych i innych, tworzących warunki i stymulujących dynamiczny rozwój oraz konkurencyjność przedsiębiorstw gospodarki morskiej, których istotną cechą jest wykorzystywanie zasobów lub właściwości morza.

Integracja polskiej gospodarki z rozwiniętą gospodarką krajów UE oraz prowadzenie wspólnej, zintegrowanej polityki morskiej, jest ogromną szansą dokonania renesansu polskiej gospodarki morskiej.

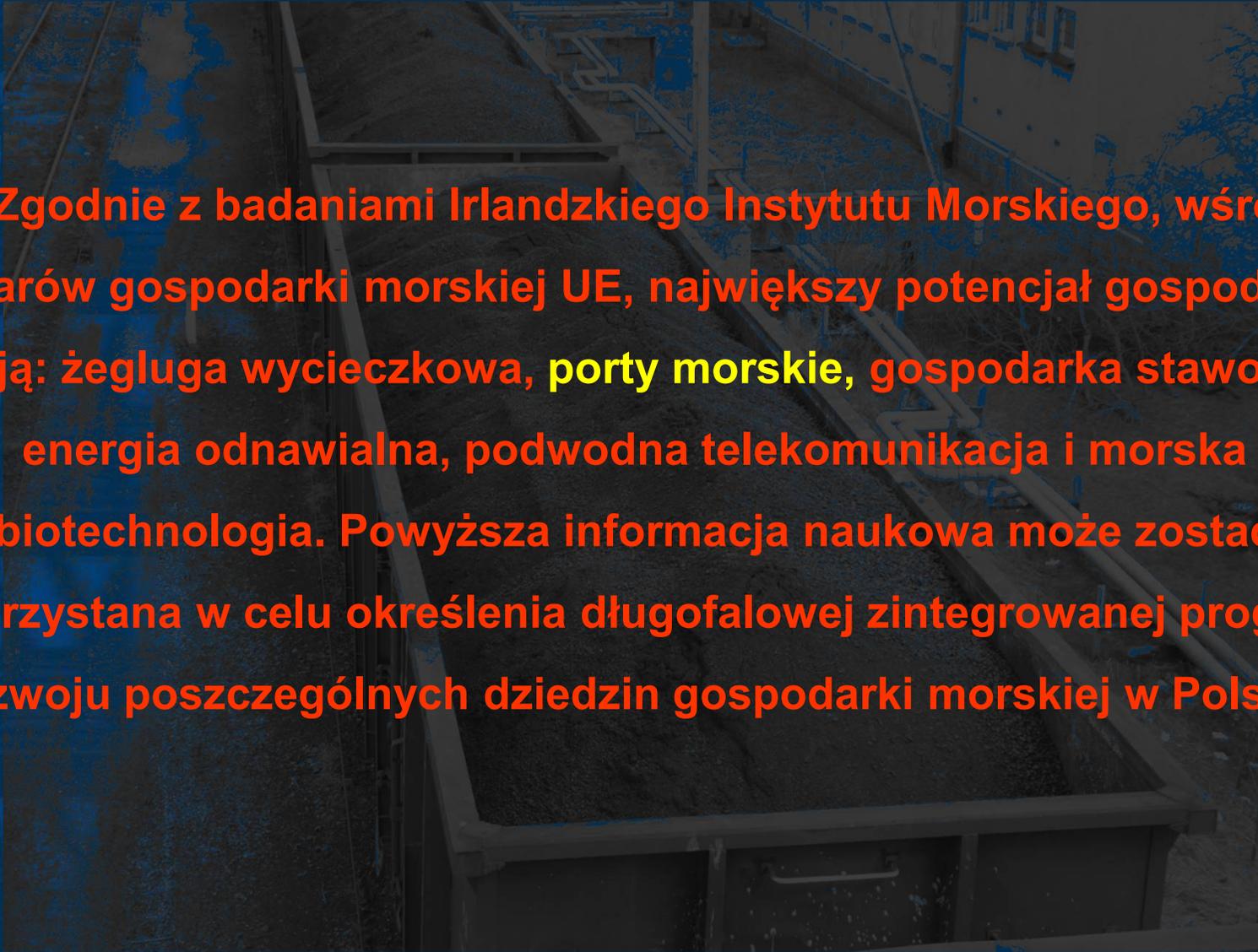
Polityka samorządu województw nadmorskich w stosunku do portów jest określona w dokumentach strategicznych, przede wszystkim w Strategii rozwoju województw oraz w Strategiach rozwoju gospodarki morskiej województw nadmorskich, a także w Planie zagospodarowania przestrzennego miast nadmorskich i portów.

ROZWÓJ POLSKICH PORTÓW MORSKICH JEST UZALEŻNIONY OD POLITYKI TRANSPORTOWEJ I MORSKIEJ PAŃSTWA.

4. ISTOTA ZINTEGROWANEJ POLITYKI MORSKIEJ UE I JEJ WPŁYW NA ROZWÓJ PORTÓW MORSKICH



Znajdująca się w fazie konsultacji społecznych, Zielona Księga „W kierunku przyszłej polityki morskiej UE: wizja oceanów i mórz” jest zbiorem kierunków rozwoju gospodarki morskiej w UE. Jako dokument i jako wspólna idea, polityka morska państw UE powinna w praktyce integrować wszystkie dziedziny gospodarki morskiej oraz łączyć konkurencyjne interesy w obszarach morskich i przybrzeżnych.

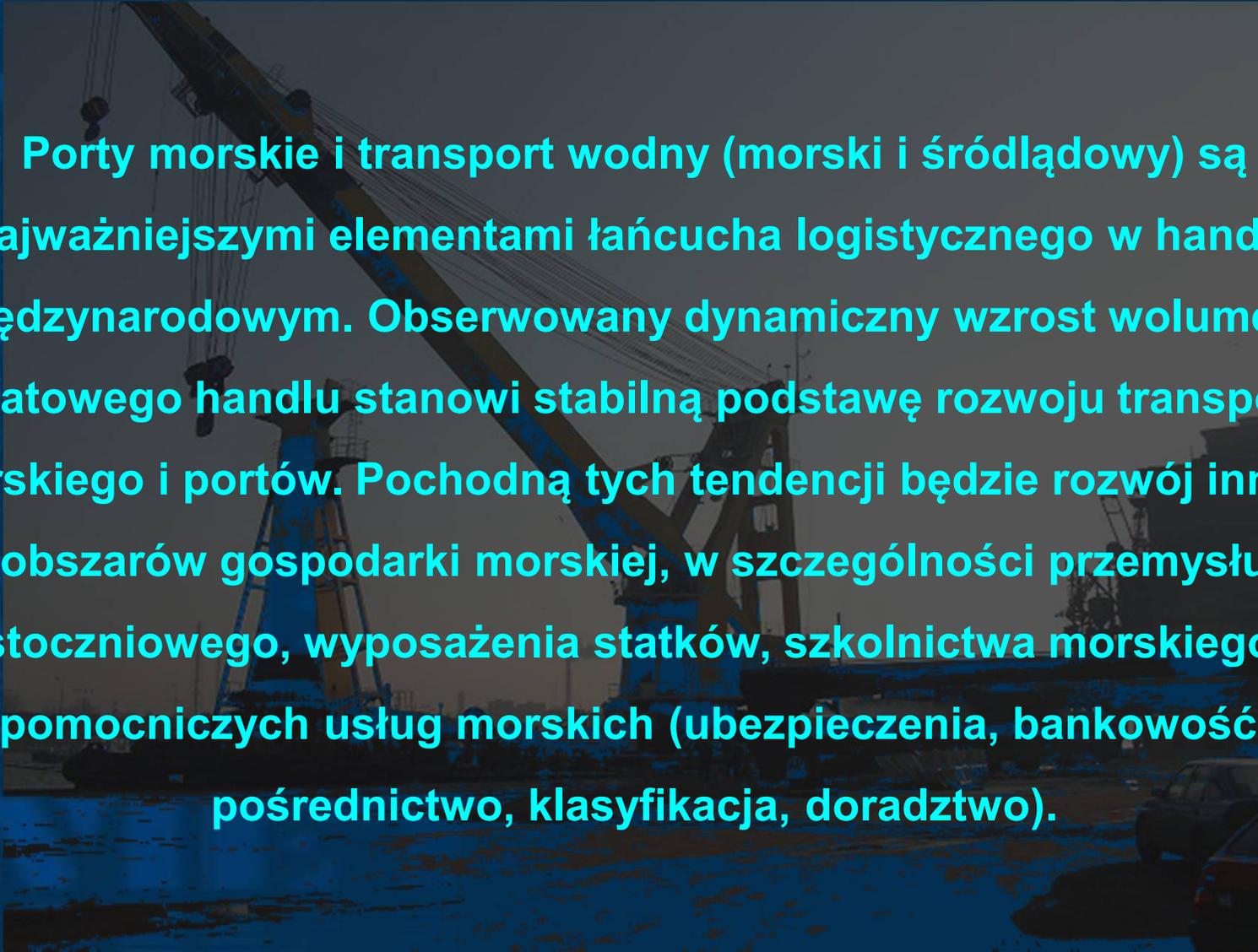


Zgodnie z badaniami Irlandzkiego Instytutu Morskiego, wśród obszarów gospodarki morskiej UE, największy potencjał gospodarczy mają: żegluga wycieczkowa, porty morskie, gospodarka stawowa, energia odnawialna, podwodna telekomunikacja i morska biotechnologia. Powyższa informacja naukowa może zostać wykorzystana w celu określenia długofalowej zintegrowanej prognozy rozwoju poszczególnych dziedzin gospodarki morskiej w Polsce.

Towary stanowiące przedmiot handlu zagranicznego krajów UE w 90% są obsługiwane w portach i transportowane morzem, natomiast w handlu wewnętrznym, pomiędzy krajami UE, w około 40%. Towary te wpływają lub opuszczają UE poprzez więcej niż 1000 portów morskich, które istnieją na obszarze 20 morskich państw UE.

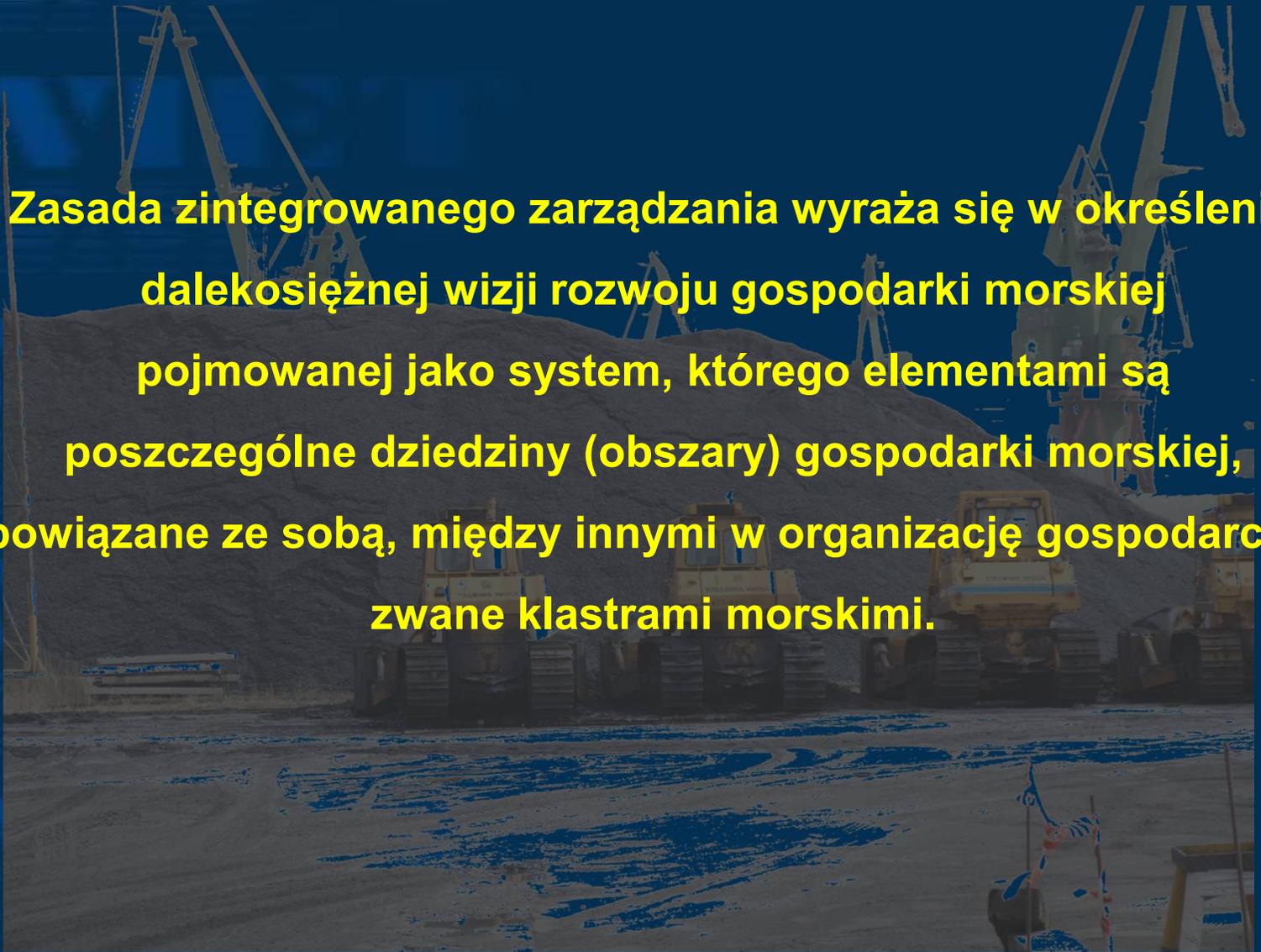
Unia Europejska nie może funkcjonować bez nowoczesnych, efektywnie zarządzanych portów. W portach europejskich przeładowanych jest około 3,5 biliona ton towarów rocznie oraz obsłużonych 350 milionów pasażerów.

Średnio 350 000 osób pracuje w portach i w sferze usług powiązanych z portami. Razem generują wartość dodaną około 20 bilionów euro.



Porty morskie i transport wodny (morski i śródlądowy) są najważniejszymi elementami łańcucha logistycznego w handlu międzynarodowym. Obserwowany dynamiczny wzrost wolumenu światowego handlu stanowi stabilną podstawę rozwoju transportu morskiego i portów. Pochodną tych tendencji będzie rozwój innych obszarów gospodarki morskiej, w szczególności przemysłu stoczniowego, wyposażenia statków, szkolnictwa morskiego, pomocniczych usług morskich (ubezpieczenia, bankowość, pośrednictwo, klasyfikacja, doradztwo).

Zasada zintegrowanego zarządzania wyraża się w określeniu dalekosiężnej wizji rozwoju gospodarki morskiej pojmowanej jako system, którego elementami są poszczególne dziedziny (obszary) gospodarki morskiej, powiązane ze sobą, między innymi w organizację gospodarcze, zwane klastrami morskimi.

The background image shows a large-scale construction site for a port. Several tall cranes are visible against a clear sky. In the foreground, there are several large yellow and blue excavators or bulldozers parked on a dirt area. The ground is uneven and appears to be under active development. The overall scene is one of industrial activity and infrastructure expansion.

5. BADANIA NAUKOWE JAKO ISTOTNY WARUNEK ROZWOJU GOSPODARKI MORSKIEJ

Jednym ze strategicznych celów polityki morskiej państwa jest wspieranie badań naukowych i wdrożeń zwiększających konkurencyjność gospodarki morskiej opartej na wiedzy.



Badania naukowe

1/4

W SZCZEGÓLNOŚCI NALEŻY INICJOWAĆ I WSPIERAĆ REALIZACJĘ SYSTEMOWYCH BADAŃ NAUKOWYCH I PRZEDSIĘWZIĘĆ MAJĄCYCH NA CELU:

- 1. Wielopłaszczyznową integrację polskiej gospodarki morskiej z europejską i światową gospodarką morską,**
- 2. Integrację wszystkich obszarów polskiej gospodarki morskiej prowadzącej do efektywnego wykorzystania istniejących i nowotworzonych zasobów produkcyjnych i usługowych,**
- 3. Pozyskiwanie i efektywne wykorzystywanie funduszy UE przeznaczonych na infrastrukturę warunkującą rozwój gospodarki morskiej, w szczególności infrastrukturę portową,**

Badania naukowe

2/4

4. Tworzenie optymalnej polityki inwestycyjnej w polskich portach oraz terminowe i profesjonalne przygotowanie projektów i wniosków o fundusze UE,
5. Zastosowanie rozwiązań innowacyjnych w zakresie technologii obsługi ładunków i środków transportu w portach morskich,
6. Określenie uwarunkowań i skutków ekonomiczno-społecznych zwiększania dostępności transportowej portów od strony zaplecza i przedpola oraz optymalnego wykorzystania terenów infrastruktury portowej,
7. Ochronę brzegów morskich przed skutkami falowania morza i rozlewami,
8. Dokonanie symulacji skutków ekonomicznych i społecznych wdrożenia polityki morskiej oraz strategii rozwoju polskiej gospodarki morskiej,

Badania naukowe

3/4

9. Identyfikację stanu i monitoring realizacji oraz aktualizację polityki i strategii rozwoju gospodarki morskiej,
10. Doskonalenie kształcenie kadr dostosowane do specyficznych potrzeb gospodarki morskiej,
11. Budowę portowych centrów logistyczno-dystrybucyjnych,
12. Organizowanie i rozwój klastrów morskich,
13. Organizację konsorcjum naukowo-badawczych prowadzących interdyscyplinarne badania naukowe,
14. Budowę wdrożenie i doskonalenie modelu finansowania budowy statków w polskich stoczniach dla polskich armatorów,

Badania naukowe

4/4

15. **Podniesienie poziomu życia w regionach nadbrzeżnych i zmniejszenie zagrożeń wynikających z bliskości morza,**
16. **Zintegrowane zarządzanie strefami przybrzeżnymi,**
17. **Zwiększanie atrakcyjności inwestycyjnej regionów nadbrzeżnych,**
18. **Zapewnienie ochrony gospodarki morskiej przed zagrożeniami ze strony zorganizowanej przestępczości i międzynarodowego terroryzmu,**
19. **Organizację konferencji naukowych promujących wyniki badań naukowych i wdrożeń.**

6. KIERUNKI KONIECZNYCH DZIAŁAŃ WARUNKUJĄCYCH ROZWÓJ POLSKICH PORTÓW MORSKICH

DZIAŁANIA

1/9

1. Podjąć działania mające na celu zwiększenie udziału transportu intermodalnego w ogólnych przewozach ładunków,
2. Wspierać działania i zapewnić środki finansowe przeznaczone na budowę obiektów ogólnodostępnej i wewnątrzportowej infrastruktury, w szczególności na budowę, przebudowę i modernizację portowych dróg kołowych i kolejowych, nabrzeży i terminali portowych, basenów portowych, falochronów i kanałów portowych, modernizację wejść do portów i torów wodnych oraz innych obiektów infrastrukturalnych zapewniających skomunikowanie portów z siecią dróg krajowych i międzynarodowych,

DZIAŁANIA

2/9

3. **Wspierać portowe przedsięwzięcia inwestycyjne o strategicznym znaczeniu dla gospodarki narodowej (np. budowa gazoportu, tworzenie nowych miejsc pracy),**
4. **Doprowadzić do realizacji inwestycji infrastrukturalnych na Odrze oraz przystosować infrastrukturę portową do obsługi środków transportu wodnego śródlądowego w portach ujścia Odry (Szczecin, Police, Świnoujście, małe porty),**
5. **Prowadzić działania mające na celu zwiększenie udziału transportu wodnego śródlądowego w obsłudze transportowej portów morskich,**
6. **Zapewnić Zarządom Morskich Portów łatwiejszy dostęp do źródeł finansowania inwestycji w zakresie budowy, rozbudowy i modernizacji infrastruktury portowej,**
7. **Współfinansować i aktywizować tworzenie projektów inwestycyjnych stanowiących podstawę wystąpienia o fundusze unijne,**

DZIAŁANIA

3/9

8. Zmodernizować i rozbudować infrastrukturę terminali promowych i ro-ro warunkującą realizację koncepcji autostrad morskich i rozwój żeglugi bliskiego zasięgu,
9. Zwiększyć dynamikę pozyskiwania funduszy UE na rozwój ogólnodostępnej infrastruktury portowej oraz infrastruktury dostępu do portów i przystani morskich,
10. Doprowadzić do uproszczenia procedur administracyjnych i ułatwień w zakresie pozyskiwania funduszy unijnych przeznaczanych na budowę infrastruktury, badania naukowe i kształcenia portowych kadr menedżerskich,
11. Stworzyć stabilny system finansowania portowych inwestycji infrastrukturalnych z uwzględnieniem dofinansowania budowy, rozbudowy i modernizacji infrastruktury przez budżet państwa,

DZIAŁANIA

4/9

12. Podjąć działania mające na celu przejęcie i pełnienie przez Ministra Gospodarki Morskiej nadzoru właścicielskiego nad terenami i infrastrukturą portową,
13. Zwiększyć zakres uprawnień i odpowiedzialności Ministra Gospodarki Morskiej za tworzenie i realizację polityki morskiej państwa oraz strategię rozwoju gospodarki morskiej, w tym portów morskich. Wraz z odpowiedzialnością przekazać Ministrowi Gospodarki Morskiej nadzór właścicielski oraz prawne i finansowe instrumenty oddziaływania na porty morskie,
14. Podjąć działania mające na celu przejęcie i pełnienie przez Ministra Gospodarki Morskiej uprawnień i odpowiedzialności za realizację transportowej funkcji PROGRAMU DLA ODRY 2006, warunkującej rozwój portów ujścia Odry i ich funkcji gospodarczych (Szczecin, Świnoujście, Police, małe porty),

DZIAŁANIA

5/9

15. Intensyfikować działania na rzecz tworzenia spójnej, jednolitej koncepcji rozwoju portów morskich opartej na aktywnym zaangażowaniu państwa w sferze polityki inwestycyjnej oraz kształtowania rynku usług portowych przy zachowaniu zasad konkurencyjności,
16. Podejmować działania mające na celu ochronę interesów i promocję polskich portów na arenie międzynarodowej,
17. Podejmować aktywne działania w celu zwiększenia konkurencyjności polskich portów morskich w regionie Morza Bałtyckiego (Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście oraz Police, Elbląg, Darłowo, Kołobrzeg),
18. Oprzeć model funkcjonowania portów na ogólnych, akceptowanych w UE, zasadach polityki konkurencji i pomocy państwa,
19. Podejmować działania promocyjne i koordynować działania rządowe i samorządowe w celu włączenia portów polskich do unijnych programów rozwojowych i strukturalnych,

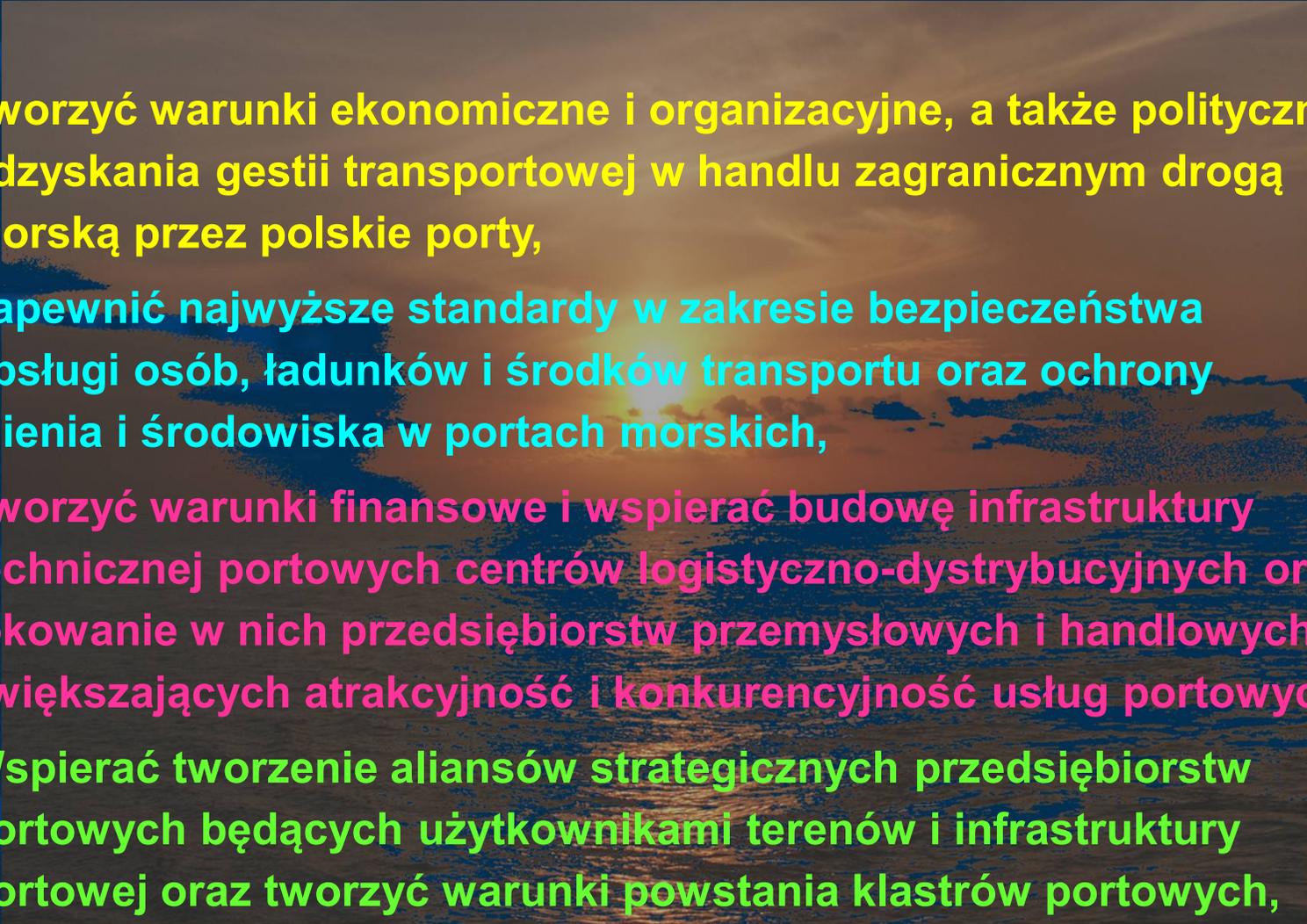
DZIAŁANIA

6/9

20. Wspierać i promować przedsięwzięcia innowacyjne w zakresie nowoczesnych technologii usług portowych oraz wdrażania technologii informatycznych i ułatwień proceduralnych w obrębie portowo-morskim, zgodnych ze standardami UE, IMO, UNCTAD, ONZ,
21. Przekształcić porty morskie w nowoczesne transportowo-logistyczne węzły zintegrowane z systemem transportowym Polski i UE,
22. Usprawnić i koordynować działania państwowych organów kontrolnych w celu przyspieszenia i uproszczenia obsługi ładunków i środków transportu w portach morskich,
23. Podejmować inicjatywy i przedsięwzięcia na rzecz organizacji połączeń multimodalnych portów z zapleczem krajowym i tranzytowym,

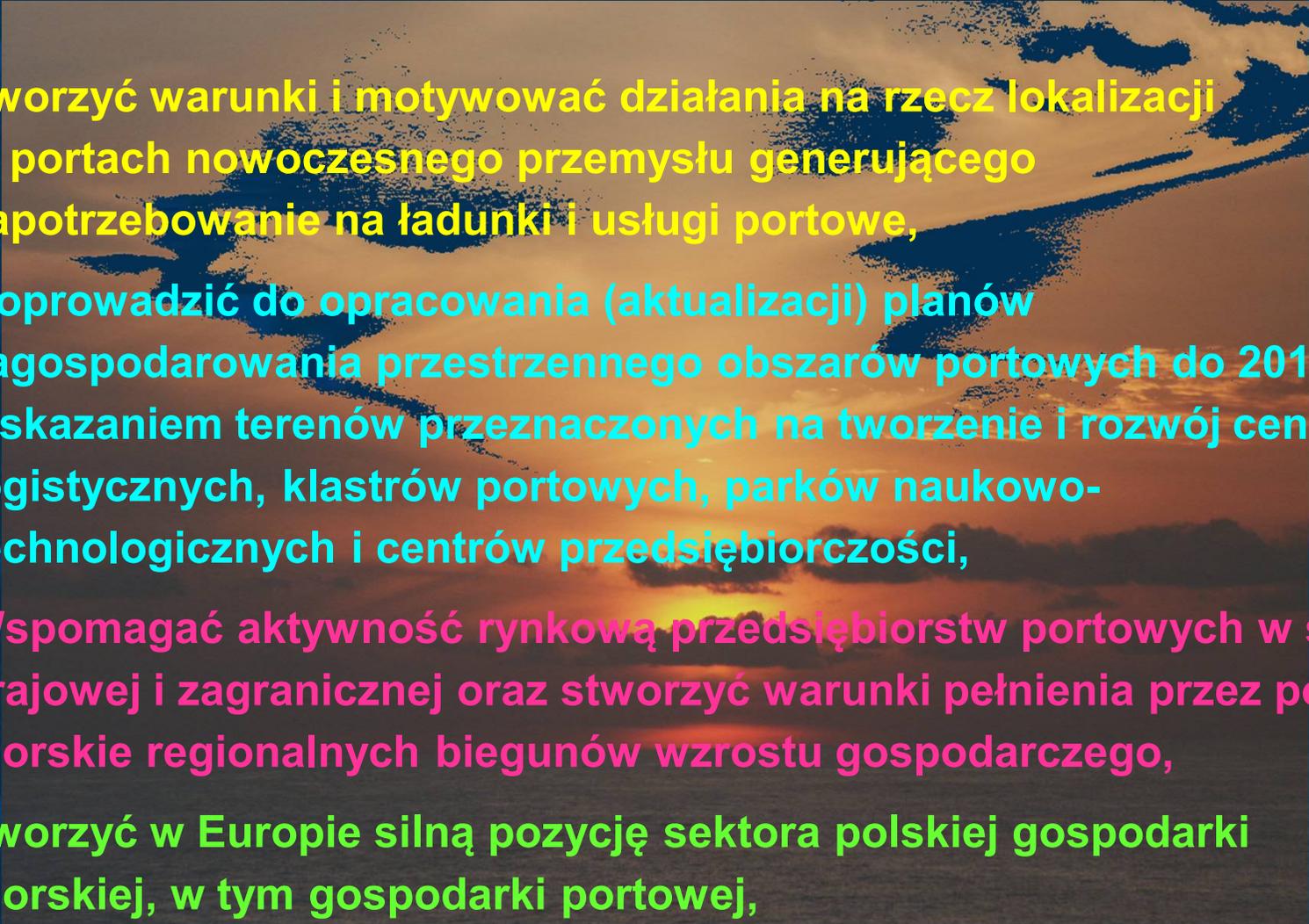
DZIAŁANIA

7/9

- 
24. Tworzyć warunki ekonomiczne i organizacyjne, a także polityczne, odzyskania gestii transportowej w handlu zagranicznym drogą morską przez polskie porty,
 25. Zapewnić najwyższe standardy w zakresie bezpieczeństwa obsługi osób, ładunków i środków transportu oraz ochrony mienia i środowiska w portach morskich,
 26. Tworzyć warunki finansowe i wspierać budowę infrastruktury technicznej portowych centrów logistyczno-dystrybucyjnych oraz lokowanie w nich przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych zwiększających atrakcyjność i konkurencyjność usług portowych,
 27. Wspierać tworzenie aliansów strategicznych przedsiębiorstw portowych będących użytkownikami terenów i infrastruktury portowej oraz tworzyć warunki powstania klastrów portowych,

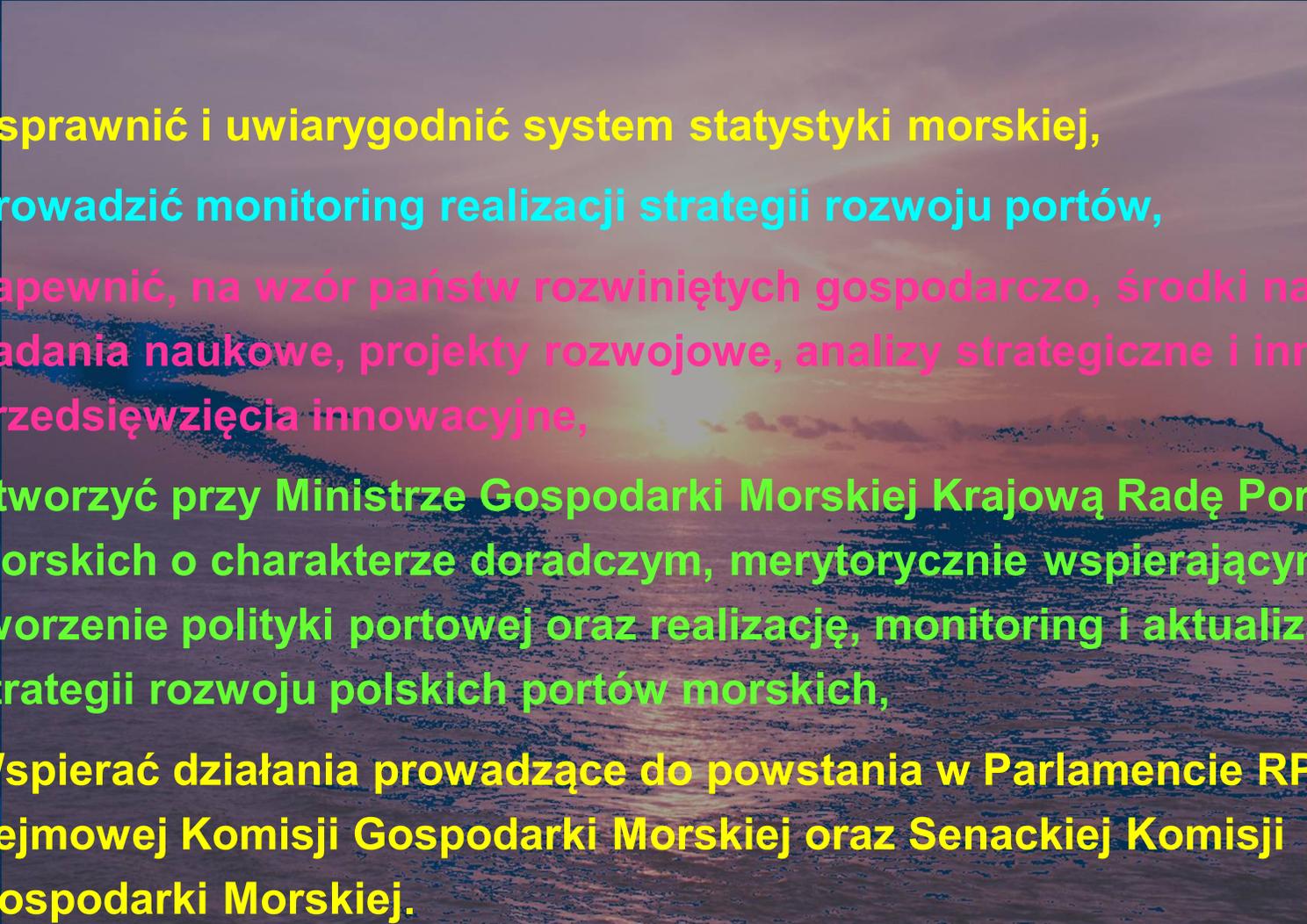
DZIAŁANIA

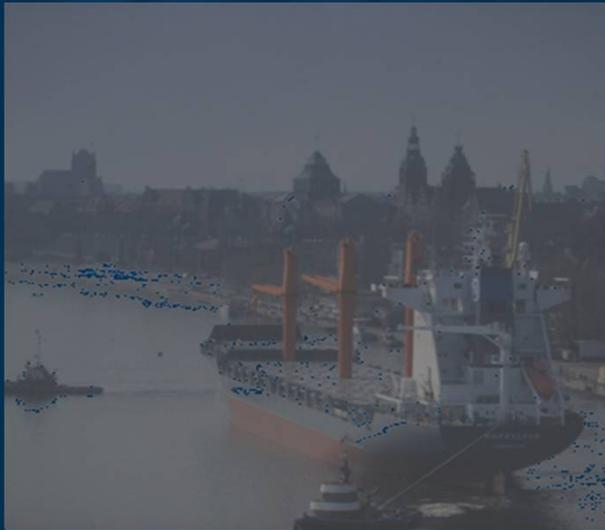
8/9

- 
28. Tworzyć warunki i motywować działania na rzecz lokalizacji w portach nowoczesnego przemysłu generującego zapotrzebowanie na ładunki i usługi portowe,
 29. Doprowadzić do opracowania (aktualizacji) planów zagospodarowania przestrzennego obszarów portowych do 2015 r. ze wskazaniem terenów przeznaczonych na tworzenie i rozwój centrów logistycznych, klastrów portowych, parków naukowo-technologicznych i centrów przedsiębiorczości,
 30. Wspomagać aktywność rynkową przedsiębiorstw portowych w skali krajowej i zagranicznej oraz stworzyć warunki pełnienia przez porty morskie regionalnych biegunów wzrostu gospodarczego,
 31. Tworzyć w Europie silną pozycję sektora polskiej gospodarki morskiej, w tym gospodarki portowej,

DZIAŁANIA

9/9

- 
32. Usprawnić i uwiarygodnić system statystyki morskiej,
 33. Prowadzić monitoring realizacji strategii rozwoju portów,
 34. Zapewnić, na wzór państw rozwiniętych gospodarczo, środki na badania naukowe, projekty rozwojowe, analizy strategiczne i inne przedsięwzięcia innowacyjne,
 35. Stworzyć przy Ministrze Gospodarki Morskiej Krajową Radę Portów Morskich o charakterze doradczym, merytorycznie wspierającym tworzenie polityki portowej oraz realizację, monitoring i aktualizację strategii rozwoju polskich portów morskich,
 36. Wspierać działania prowadzące do powstania w Parlamencie RP Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej oraz Senackiej Komisji Gospodarki Morskiej.



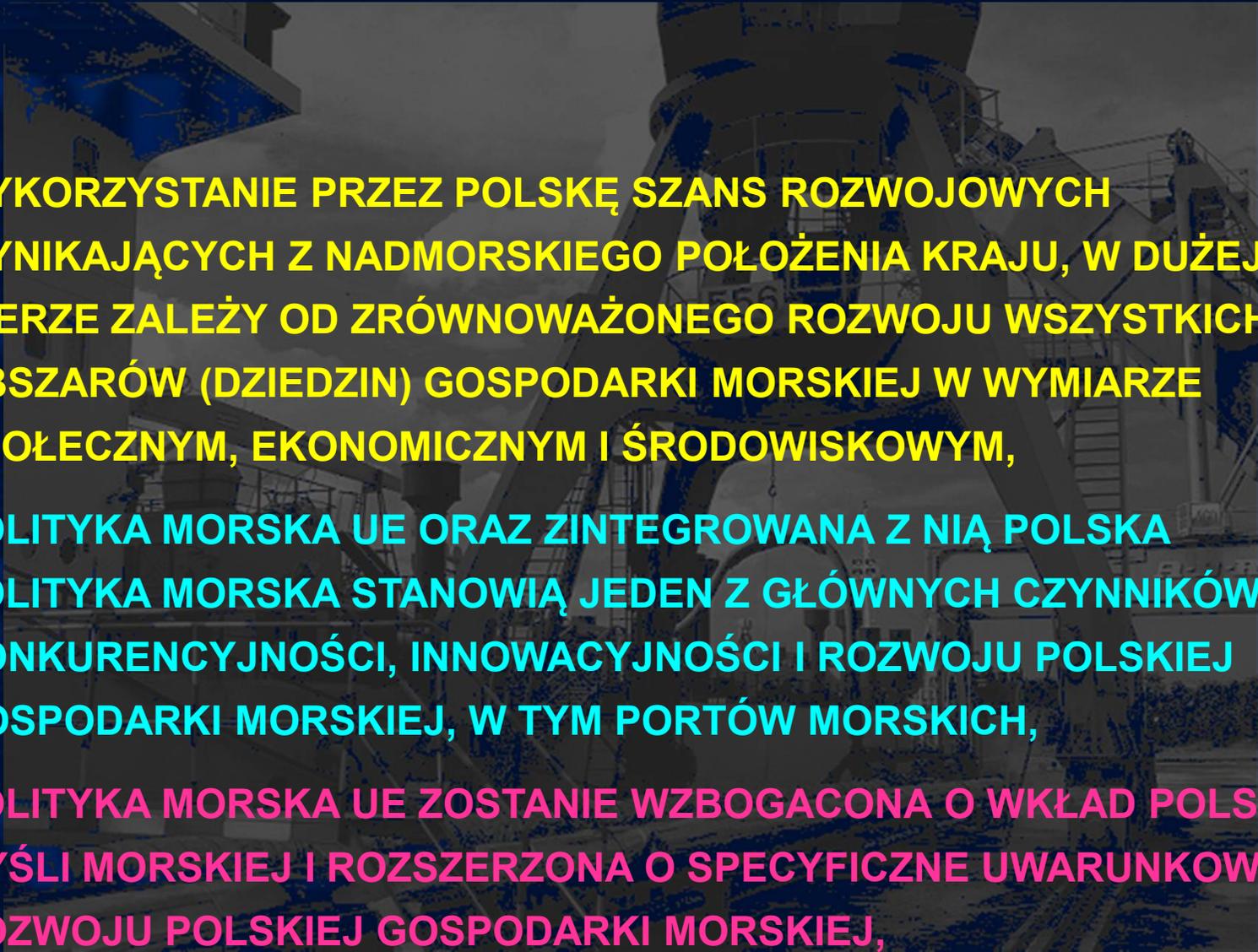
WNIOSKI

WNIOSKI



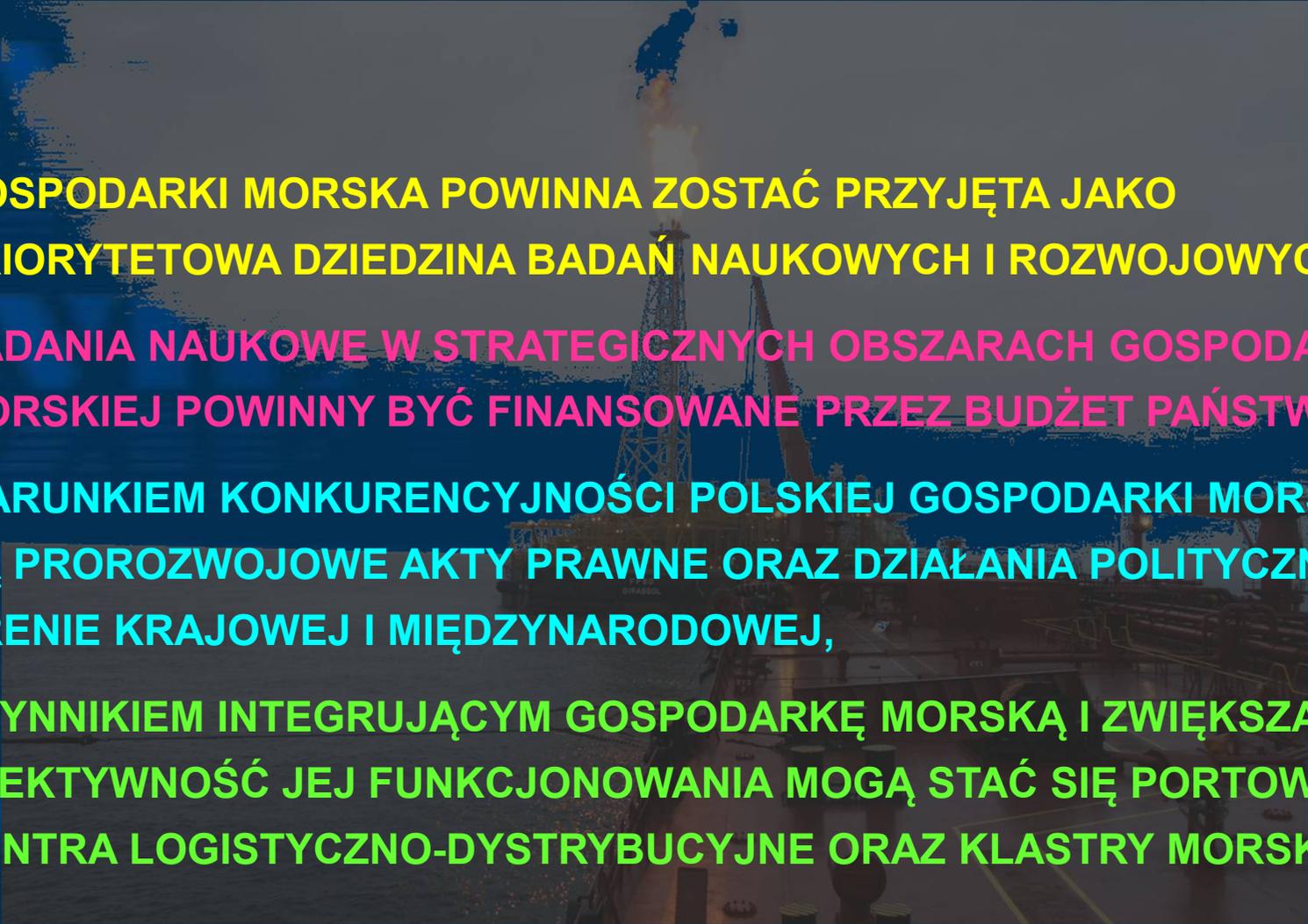
WNIOSKI

1/3

- 
- 1. WYKORZYSTANIE PRZEZ POLSKĘ SZANS ROZWOJOWYCH WYNIKAJĄCYCH Z NADMORSKIEGO POŁOŻENIA KRAJU, W DUŻEJ MIERZE ZALEŻY OD ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU WSZYSTKICH OBSZARÓW (DZIEDZIN) GOSPODARKI MORSKIEJ W WYMIARZE SPOŁECZNYM, EKONOMICZNYM I ŚRODOWISKOWYM,**
 - 2. POLITYKA MORSKA UE ORAZ ZINTEGROWANA Z NIĄ POLSKA POLITYKA MORSKA STANOWIĄ JEDEN Z GŁÓWNYCH CZYNNIKÓW KONKURENCYJNOŚCI, INNOWACYJNOŚCI I ROZWOJU POLSKIEJ GOSPODARKI MORSKIEJ, W TYM PORTÓW MORSKICH,**
 - 3. POLITYKA MORSKA UE ZOSTANIE WZBOGAĆONA O WKŁAD POLSKIEJ MYŚLI MORSKIEJ I ROZSZERZONA O SPECYFICZNE UWARUNKOWANIA ROZWOJU POLSKIEJ GOSPODARKI MORSKIEJ,**

WNIOSKI

2/3

- 
- 4. GOSPODARKI MORSKA POWINNA ZOSTAĆ PRZYJĘTA JAKO PRIORYTETOWA DZIEDZINA BADAŃ NAUKOWYCH I ROZWOJOWYCH,**
 - 5. BADANIA NAUKOWE W STRATEGICZNYCH OBSZARACH GOSPODARKI MORSKIEJ POWINNY BYĆ FINANSOWANE PRZEZ BUDŻET PAŃSTWA I UE,**
 - 6. WARUNKIEM KONKURENCYJNOŚCI POLSKIEJ GOSPODARKI MORSKIEJ SĄ PRORÓZWOJOWE AKTY PRAWNE ORAZ DZIAŁANIA POLITYCZNE NA ARENIE KRAJOWEJ I MIĘDZYNARODOWEJ,**
 - 7. CZYNNIKIEM INTEGRUJĄCYM GOSPODARKE MORSKĄ I ZWIĘKSZAJĄCYM EFEKTYWNOŚĆ JEJ FUNKCJONOWANIA MOGĄ STAĆ SIĘ PORTOWE CENTRA LOGISTYCZNO-DYSTRYBUCYJNE ORAZ KLASTRY MORSKIE,**

WNIOSKI

3/3

8. **UZASADNIONA JEST POTRZEBA PROMOCJI I KSZTAŁCENIA KADR W ZAWODACH MORSKICH ORAZ W SPECJALNOŚCIACH ZINTEGROWANYCH Z INNYMI GAŁĘZIAMI GOSPODARKI NARODOWEJ NP. W ZAWODZIE INTEGRATORA TRANSPORTU, LOGISTYKA, TECHNOLOGA TRANSPORTU, TECHNOLOGA USŁUG PORTOWYCH,**
9. **ISTNIEJE POTRZEBA WSZECHESTRONNEGO KSZTAŁCENIA KADR DLA PRZEDSIĘBIORSTW GOSPODARKI MORSKIEJ I ADMINISTRACJI ORAZ STOSOWANIE OBIEKTYWNYCH KRYTERIÓW DOBORU I AWANSU KADR NA STANOWISKACH KIEROWNICZYCH,**
10. **WARUNKIEM TWORZENIA, REALIZACJI I AKTUALIZACJI POLITYKI MORSKIEJ JEST PODNIESIENIE ŚWIADOMOŚCI MORSKIEJ SPOŁECZEŃSTWA ORAZ AKTYWNOŚCI DZIAŁAŃ NA WSZYSTKICH POZIOMACH ADMINISTRACYJNYCH PAŃSTWA.**

DZIĘKUJĘ

ZA

UWAGĘ!



AKADEMIA MORSKA W SZCZECINIE
WYDZIAŁ INŻYNIERYJNO-EKONOMICZNY TRANSPORTU

PROF. DR HAB. CZESŁAWA CHRISTOWA

**POLITYKA MORSKA UNII EUROPEJSKIEJ JAKO
CZYNNIK ROZWOJU POLSKICH PORTÓW MORSKICH**

christow@am.szczecin.pl