

**W Ministerstwie Gospodarki Morskiej 8 lutego 2007r. odbyła się konferencja prasowa, na której szef resortu Rafał Wiechecki przedstawił dotychczasowe osiągnięcia, prace bieżące oraz plany działania ministerstwa na rok 2007.**

## **Priorytetowe zadania przewidziane do realizacji w 2007 r .przez MGM**

### ***1. Pełne wykorzystanie środków unijnych w celu zintensyfikowania współpracy na kierunku Północ – Południe.***

Ministerstwo Gospodarki Morskiej chce doprowadzić do realizacji szeregu dużych inwestycji infrastrukturalnych, dzięki którym możliwe stanie się zdynamizowanie wzrostu wymiany gospodarczej Polski z pozostałymi krajami basenu Morza Bałtyckiego (tym bardziej, że według wielu prognoz będzie to najszybciej rozwijający się rejon Unii Europejskiej w najbliższym dziesięcioleciu) oraz dalej w relacjach Północ – Południe.

W tym celu przewiduje się opracowanie procedur naboru, oceny wniosków o dofinansowanie, podpisywania umów o dofinansowanie, podpisanie stosownych porozumień z Instytucjami Pośredniczącymi (Ministerstwami) i Instytucją Zarządzającą dla Działań 7.2 „Rozwój transportu morskiego” i 8.5 „Krajowy korytarz morsko-rzeczny poza siecią TEN - T” w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007 – 2013.

Poza tym Ministerstwo Gospodarki Morskiej na bieżąco monitoruje realizację 9 projektów z zakresu gospodarki morskiej, w ramach Działania 1.2 „Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich” Sektorowego Programu Operacyjnego – Transport na lata 2004 – 2006. Projekty te powinny być zakończone najpóźniej w drugim kwartale 2008 r.

W związku z powyższym Ministerstwo ma na celu zapewnienie odpowiednich warunków (leżących w kompetencjach Ministerstwa), tj. pomocy przy realizacji projektów, kontroli oraz monitorowanie prac związanych z realizacją tych projektów. Kolejnym działaniem priorytetowym jest pomoc Beneficjentom, którzy będą aplikować o środki z Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w latach 2007 – 2013, która polega na opracowaniu wytycznych i wymagań, jakie muszą spełnić Beneficjenci, którzy aplikują o środki z Unii Europejskiej. Wytyczne te muszą być wcześniej uzgodnione z Instytucją Zarządzającą (Ministerstwo Rozwoju Regionalnego). Dodatkowo planuje się wdrożenie procedur związanych z pomocą techniczną w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna na lata 2007 – 2013. Powyższe działania, w przypadku okresu programowania na lata 2007 – 2013 są ściśle uwarunkowane m. in. procesami wynikającymi z zatwierdzenia Programów Operacyjnych przez Komisję Europejską, co nie leży w kompetencjach Ministerstwa Gospodarki Morskiej.

Celem pełnego wykorzystania funduszy UE w ramach ww. działań jest intensyfikacja współpracy na kierunku Północ-Południe poprzez ożywienie tranzytu towarów między krajami skandynawskimi a krajami Południowej Europy. Odbywać się to może poprzez wykorzystanie potencjału przeładunkowego polskich portów, rozbudowę infrastruktury lądowego dostępu do tych polskich portów, które usytuowane są w ramach transeuropejskich korytarzy transportowych i przedłużenia tychże korytarzy o odcinek morski w ramach tzw. autostrad morskich czyli szybkich, regularnych i nowoczesnych serwisów żeglugowych. MGM planuje dokonać selekcji złożonych wniosków na uruchomienie konkretnych połączeń typu „autostrady morskie” wychodzących z polskich portów do końca czerwca br. i przekazać je do zatwierdzenia Komisji Europejskiej. Odnośnie poprawy dostępu do portów od strony lądu w ramach wsparcia środkami UE realizowane będą m.in. następujące projekty: budowa Trasy Kwiatkowskiego w Gdyni, budowa Trasy Sucharskiego w Gdańsku oraz budowa tunelu pod Świną w Świnoujściu.

### ***2. Aktywne uczestnictwo w stanowieniu prawa na forum Unii Europejskiej.***

Ministerstwo Gospodarki Morskiej chce doprowadzić do tego, by państwo polskie brało aktywny udział w stanowieniu unijnych aktów prawnych z zakresu prawa morskiego (które, ze względu na swoją specyfikę, odgrywa w UE bardzo ważną rolę) tak, by były one zgodne z polską racją stanu.

Pracownicy Ministerstwa Gospodarki Morskiej aktywnie uczestniczą w pracach grup roboczych i komitetów na forum Unii Europejskiej, a w szczególności:

- Grup roboczych Rady ds. żeglugi,

- Grupy konsultacyjno-technicznej do współpracy w morskich dochodzeniach wypadkowych,
- Komitetu MARSEC,
- Komitet COSS,
- Komitet MCMP.

Zaangażowanie MGM obejmie przede wszystkim udział w pracach Grupy Roboczej ds. Transportu Morskiego przy uzgadnianiu tekstów następujących dokumentów składających się na tzw. Trzeci Pakiet Bezpieczeństwa Morskiego:

1. propozycja dyrektywy w sprawie zgodności z wymaganiami państwa bandery,
2. propozycja zmiany dyrektywy 94/57 w sprawie wspólnych wymagań dla organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów statków,
3. propozycja zmiany dyrektywy 95/21 w sprawie kontroli państwa portu (PSC),
4. propozycja zmiany dyrektywy 2002/59 w sprawie wspólnotowego systemu monitorowania i informacji o ruchu statków,
5. propozycja dyrektywy w sprawie dochodzenia w sprawach wypadków morskich,
6. propozycja dyrektywy w sprawie odpowiedzialności cywilnej armatorów.
7. propozycja rozporządzenia w sprawie odszkodowań dla pasażerów w przypadku wypadku morskiego.

### ***3. Rozwój infrastruktury portowej i portów morskich.***

Ministerstwo Gospodarki Morskiej koncentruje się na działaniach mających na celu poprawę stanu infrastruktury portów morskich oraz zapewnienie sprawnego dostępu do portów morskich od strony morza oraz od strony lądu.

Szczególnie istotne jest zapewnienie sprawnego dostępu do portów morskich poprzez poprawę stanu połączeń kolejowych, drogowych i wodnych śródlądowych prowadzących do portów. Sprawny dostęp do polskich portów morskich podniesie ich konkurencyjność i sprawi, że staną się one obszarami atrakcyjnymi dla inwestorów.

W dziedzinie rozwoju portów morskich wymagany jest, aby powstał strategiczny dokument opisujący stan obecny, jak i dalsze perspektywy rozwoju portów morskich Państwa Polskiego przy wykorzystaniu m. in. środków pochodzących z funduszy strukturalnych. W tej dziedzinie należy określić dalszy proces rozwoju portów, w celu ukierunkowania ich wpływu na politykę krajową, międzynarodową, a w szczególności w obszarze Unii Europejskiej. Możliwość pozyskiwania środków finansowych na rozwój portów będzie uwarunkowana m. in. zgodnością projektów inwestycyjnych z zapisami takiego dokumentu.

W związku z powyższym Minister Gospodarki Morskiej w dniu 13 listopada 2006 r. wydał zarządzenie w sprawie powołania Zespołu ds. opracowania strategii rozwoju portów morskich.. „Strategia rozwoju portów morskich” jako dokument rządowy wskaże zarówno potrzeby sektora w zakresie infrastruktury, jak i nakreśli sposoby realizację założonych celów rozwojowych.

### ***4. Wzmocnienie konkurencyjności polskich armatorów i, w rezultacie, powrót statków pod biało-czerwoną banderę.***

Ministerstwo Gospodarki Morskiej podejmuje działania na rzecz powrotu statków polskich armatorów pod narodową banderę. W tym celu został powołany przez Ministra Gospodarki Zespół do Spraw Biało-Czerwonej Bandery, który ma za zadanie m.in. przygotowanie i opiniowanie projektów aktów prawnych, niezbędnych do stworzenia warunków organizacyjnych, prawnych i finansowych do przeflagowania statków będących własnością kapitału polskiego i zagranicznego pod polską banderę.

Jednym z instrumentów służących powrotowi statków pod polską banderę obok podatku tonażowego jest przygotowywany w Ministerstwie projekt nowej ustawy o zatrudnieniu i pracy na morskich statkach handlowych uwzględniający zmiany modelu zatrudnienia

marynarzy na statkach i wprowadzający przepisy tworzące przyjazne środowisko dla funkcjonowania polskich przedsiębiorstw żeglugowych na rynku międzynarodowym (zmiany w ustawie o podatku dochodowym od osób fizycznych w zakresie zwolnienia z opodatkowania części dochodów marynarzy zatrudnionych na polskich statkach oraz zmiany w systemie ubezpieczeń społecznych dla marynarzy). Należy zaznaczyć, że tego typu instrumenty są zgodne z za-pisami Komunikatu Komisji C(2004) 43 Wytoczne Wspólnoty w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego.

Ponadto system podatku tonażowego służący akumulacji osiągniętych zysków i przeznaczeniu ich na nowe inwestycje wraz ze zwolnieniem z opodatkowania podatkiem dochodowym przychodów armatora ze sprzedaży statków, o ile zostaną one przeznaczone na nabycie, remont, modernizację lub przebudowę statków, ma na celu odnowienie polskiej floty, co przyczyni się do wzmocnienia konkurencyjności polskich armatorów.

## ***5. Rozwój średniego i wyższego szkolnictwa morskiego.***

Jednym z warunków rozwoju gospodarki morskiej jest kształcenie kadr, które w przyszłości będą decydować o jej rozwoju. Polska powinna rozwijać swoje szkolnictwo morskie, ponieważ jest to zawód z przyszłością. A dzięki temu, że poziom kształcenia na akademiach morskich w Gdyni i Szczecinie jest bardzo wysoki, może to stać się naszą specjalnością w Unii Europejskiej.

Aktualnie kadry dla gospodarki morskiej przygotowują akademie morskie w Gdyni i Szczecinie oraz średnie szkoły w Gdańsku, Darłowie, Kołobrzegu i Świnoujściu. W celu wypracowania wspólnych kierunków działań szkół i uczelni został przez Ministra Gospodarki Morskiej powołany Zespół do spraw opracowania Polskiego Modelu Kształcenia Kadr Morskich w Systemie Edukacji, który wspomaga Ministra w wypracowaniu kierunków rozwoju szkolnictwa morskiego.

Rozwój szkolnictwa morskiego i kształcenie kadr, których oczekuje gospodarka morską, wymaga:

- właściwego wykorzystania przez jednostki samorządu terytorialnego subwencji oświatowej na kształcenie w średnich szkołach morskich, której kwota uległa zwiększeniu na wniosek Ministerstwa Gospodarki Morskiej,
- utworzenia średniej szkoły morskiej w Szczecinie,
- tworzenia w akademiach morskich nowych specjalności w ramach kierunków studiów niezbędnych dla gospodarki morskiej,
- zintegrowania programów nauczania pomiędzy średnim a wyższym szkolnictwem morskim, aby nie dublować treści kształcenia, co sprzyja racjonalnemu wykorzystaniu środków budżetowych przeznaczonych na szkolnictwo morskie,
- zaktualizowania treści kształcenia w programach nauczania poprzez wprowadzanie nowej wiedzy niezbędnej w pracy zawodowej oraz wycofywania wiedzy zdezaktualizowanej,
- rozwoju w akademiach morskich studiów podyplomowych zgodnie z potrzebami gospodarki morskiej.

Należy rozważyć przekazanie prowadzenia i nadzorowania szkół morskich ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej ze względu na ich ponadregionalny charakter, by możliwe było koordynowanie kształcenia na terenie kraju, a nie tylko na terenie jednostki samorządu terytorialnego oraz dostosowywanie szkół i ich programów nauczania do mobilności rynku pracy.

## ***6. Przeniesienie do MGM Departamentu Rybołówstwa, co pozwoli na koncentrację spraw związanych z gospodarką morską w jednym resorcie.***

Będzie to również element dostosowania do standardu obowiązującego w Unii Europejskiej, gdzie funkcjonują następujące urzędy:

- Komisarz ds. gospodarki morskiej i rybołówstwa,
- Dyrekcja Generalna ds. gospodarki morskiej i rybołówstwa (w Komisji Europejskiej),
- Komisja Parlamentu Europejskiego ds. gospodarki morskiej i rybołówstwa.