

Christowa Czesława¹

„Ilekróć Polska szła ku rozwojowi, ilekróć budził się duch organizacji państwowej, ilekróć konsolidował się rząd polski na płaszczyźnie twórczej pracy – tylekróć Polska zwracała swe oczy ku Bałtykowi, a drogi handlu morskiego ożywiały się. Ilekróć Polska szła ku upadkowi i dezorganizacji – tylekróć, jako państwo i społeczeństwo, zapominała o swych wielkich zadaniach na morzu”. Eugeniusz Kwiatkowski

POLSKA GOSPODARKA MORSKA W ŚWIETLE POLITYKI MORSKIEJ UNII EUROPEJSKIEJ

Streszczenie:

Istotnym warunkiem wykorzystania przez Polskę szans gospodarczych i społecznych płynących z nadmorskiego położenia kraju jest realizacja wytycznych polityki morskiej Unii Europejskiej o zintegrowanym, interdyscyplinarnym, kompleksowym i innowacyjnym podejściu do wszystkich dziedzin gospodarki morskiej. W artykule przedstawiono rolę unijnej i polskiej polityki morskiej jako czynnika wzrostu sektora. Określono priorytetowe działania w obszarze polityki morskiej RP warunkujące jej konkurencyjność. Publikacja ma charakter poznawczy, porządkujący, metodyczny i postulatywny.

Słowa kluczowe:

polityka morska, niebieska gospodarka, badania naukowe, innowacyjne technologie morskie, świadomość morska

Wstęp

Wieloletni brak polityki morskiej państwa oraz skutecznych decyzji strategicznych podejmowanych we właściwym czasie przez kompetentne kadry jest uznawany przez naukowców i praktyków gospodarczych za główną przyczynę regresu polskiej gospodarki morskiej po 1989 r. Reorganizacje i siedmiokrotna zmiana nazwy oraz zakresów działania ministerstw właściwych do spraw gospodarki morskiej w latach 1999-2022 powodują destabilizację sfery decyzyjnej oraz rozproszenie odpowiedzialności instytucjonalnej i kadrowej za stan polskiej gospodarki morskiej². Działania te, a także zaniechania i wieloletnie opóźnienia w podejmowaniu decyzji, zmniejszają szanse rozwoju i rangę sektora w gospodarce krajowej oraz na arenie międzynarodowej. Można stwierdzić, że polityka i strategia rozwoju gospodarki morskiej wyrażona w dokumentach i działaniach rządów w analizowanym okresie zajmuje miejsce nieadekwatne do jej znaczenia gospodarczego, społecznego i obronnego.

¹ dr hab., prof. MANS, Menedżerska Akademia Nauk Społecznych w Warszawie, Wydział Zarządzania i Nauk Technicznych

² Rok zmiany nazw ministerstw właściwych do spraw gospodarki morskiej: 1999, 2001, 2006, 2007, 2011, 2015, 2020

Istotnym warunkiem wykorzystania przez Polskę szans gospodarczych i społecznych płynących z nadmorskiego położenia kraju jest realizacja wytycznych polityki morskiej Unii Europejskiej o zintegrowanym, interdyscyplinarnym, kompleksowym i innowacyjnym podejściu do rozwoju wszystkich dziedzin gospodarki morskiej.

Celem artykułu jest przedstawienie roli i znaczenia zintegrowanej unijnej i polskiej polityki morskiej jako czynnika wzrostu gospodarki morskiej. Pochodnym celem jest kształtowanie świadomości morskiej polskiego społeczeństwa determinującej efektywne wykorzystanie nadmorskiego położenia Polski. W artykule określono postulowane priorytetowe działania w obszarze polityki morskiej RP w latach 2023-2030 (Tabela 2).

Głównym celem przeprowadzonych badań naukowych jest systemowa ocena polityki morskiej UE i RP jako istotnego czynnika rozwoju polskiej gospodarki morskiej, ze szczególnym uwzględnieniem innowacyjności we wszystkich zintegrowanych podsektorach.

Przedmiotem badań jest naukowa literatura, sektor gospodarki morskiej, polityka morska UE i RP, opinie przedsiębiorców sektora gospodarki morskiej skupionych w klastrach przemysłowo-usługowych, opinie ekspertów 13 Grupy Roboczej Krajowej Inteligentnej Specjalizacji „*Innowacyjne technologie morskie...*” dokumenty państwowe, wybrane projekty badawcze, polityka badawcza i obszary zastosowań innowacji, system kształcenia kadr morskich oraz pakiety morskich ustaw.

Badania przedstawione w publikacji mają charakter naukowy i innowacyjny ze względu na systemowe i kompleksowe podejście, w którym polska gospodarka morska jest traktowana jako złożony, zintegrowany system gospodarczy oraz istotny podsystem gospodarki narodowej. Badania mają charakter innowacyjny także ze względu na stosunkowo niewielki w literaturze naukowej zbiór publikacji na temat stanowiący treść artykułu, ważny cel główny i cele cząstkowe oraz złożony merytorycznie przedmiot badań.

W badaniach zastosowano metody analizy systemowej, metody indukcji i dedukcji oraz metody eksperckie. Badania mają charakter poznawczy, porządkujący, metodyczny i postulatyczny.

Istota i znaczenie gospodarki morskiej

Mianem gospodarki morskiej określa się te rodzaje działalności gospodarczej, które są związane z wykorzystaniem zasobów lub właściwości morza³.

³ Analizę pojęć „gospodarka morska” i „polityka morska państwa” przedstawiano w wielu publikacjach o tematyce morskiej, m.in.: Christowa Cz., *Polskie porty morskie. Teoria i praktyka*, Wyższa Szkoła Menedżerska w Warszawie, Wydawnictwo im. Profesora Leszka J. Krzyżanowskiego, Warszawa 2021,

W sektorze gospodarki morskiej działa wiele przedsiębiorstw, organizacji gospodarczych, uczelni i jednostek naukowych, urzędów i instytucji, które łączą wspólne cechy, mianowicie: środowisko wodne stanowiące podstawę ich działalności gospodarczej i badań (morza, oceany, system związanych z morzem wodnych dróg śródlądowych), współpraca i konkurencja na krajowym i globalnym rynku, polityka i strategia rozwoju, system prawny oraz inne związki natury materialnej i kulturowej. Mimo swej specyfiki i odrębności gospodarkę morską łączą z gospodarką narodową silne więzy o charakterze funkcjonalnym, ekonomicznym, społecznym, informacyjnym i militarnym.

Do głównych dziedzin (podsektorów) gospodarki morskiej należą⁴:

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 rozwojowe;
8. Edukacja i zasoby ludzkie;
9. Administracja morska i śródlądowa;
10. Turystyka morska i śródlądowa;
11. Logistyka morska;
12. Morska energetyka wiatrowa;
13. Dziedzictwo morskie oraz rozwój świadomości morskiej;
14. Inne działalności związane ze środowiskiem morskim.

Rozwój polskiej gospodarki morskiej zależy od rozwoju innych działów gospodarki narodowej, głównie przemysłu, handlu, usług, transportu, a przede wszystkim od infrastruktury i powiązań transportowych portów z przedpołem i zapleczem gospodarczym państwa, umożliwiających transport ładunków polskiego handlu zagranicznego i tranzytu drogą morską.

Z. Sójka, Z. Kasprzyk, *Polska polityka morska*, Wyd. Morskie, Gdańsk 1986; *Ekonomika portów morskich i polityka portowa*, praca zbiorowa pod redakcją L. Kuźmy, Wydawnictwo Gdańskie, Gdańsk 1993; D. Waldziński, *Miejsce i rola samorządów lokalnych w polskiej polityce morskiej*, Politechnika Gdańska, Gdańsk 1999; K. Luks, *Polityka gospodarcza. Wybrane zagadnienia*, Wyd. Instytutu Morskiego w Gdańsku, Gdańsk 2005; K. Luks, *Port Elbląg w polityce morskiej państwa*, Wyd. Elbląskiej Uczelni Humanistyczno-Ekonomicznej, Elbląg 2009.

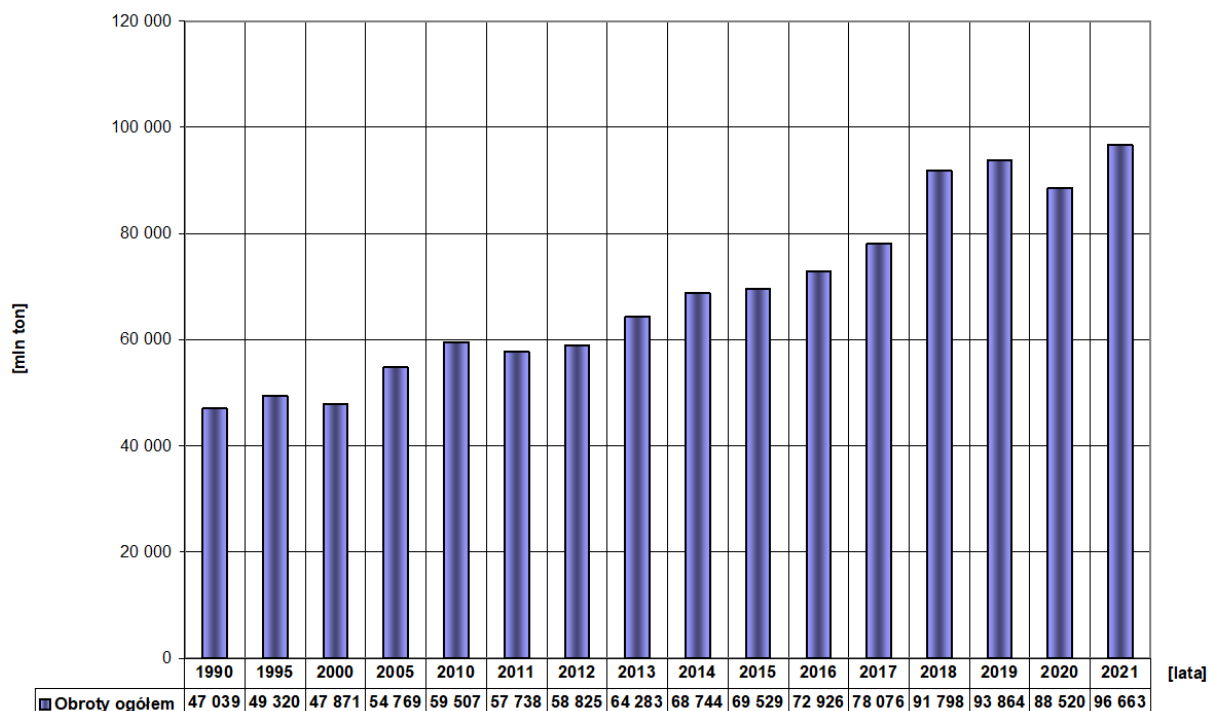
⁴ Christowa Cz., *Polskie porty morskie. Teoria i praktyka*, Wyższa Szkoła Menedżerska w Warszawie, Wydawnictwo im. Profesora Leszka J. Krzyżanowskiego, Warszawa 2021,

O randze gospodarki morskiej świadczy między innymi rosnąca wartość nakładów inwestycyjnych w latach 2003-2021 przedstawionych w tabeli 1 oraz rosnąca wielkość przeładunków w polskich portach morskich w latach 1990-2021 przedstawiona na rysunku 1.

Tabela 1. Nakłady inwestycyjne w gospodarce morskiej na nowe obiekty majątkowe lub ulepszenie istniejących inwestycji w latach 2003-2021 [mln PLN]

Lata	Gospodarka narodowa ogółem	w tym: Gospodarka morska ogółem	Polska=100
2003	110 860,0	482,0	0,4
2004	120 467,0	643,0	0,5
2005	131 055,0	791,0	0,6
2006	154 880,3	858,4	0,6
2007	191 713,5	1 137,4	0,6
2008	217 259,7	1 146,6	0,5
2009	218 580,9	925,5	0,4
2010	217 287,3	1 062,2	0,5
2011	243 346,2	1 658,3	0,7
2012	237 627,3	2 210,5	0,9
2013	231 155,5	1 984,1	0,9
2014	250 776,4	3 440,9	1,4
2015	271 839,3	2 729,9	1,0
2016	244 429,0	1 941,9	0,8
2017	257 880,7	1 171,1	0,5
2018	302 675,2	1 830,1	0,6
2019	320 937,4	2 884,3	0,9
2020	309 458,4	2 709,8	0,9
2021	341 617,0	3 292,7	1,0

Źródło: opracowanie własne na podstawie Roczniki statystyczne GUS



Rysunek 1. Wielkość przeladunków w portach morskich w latach 1990-2021 [tys. ton]

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Po wejściu Polski do UE w 2004 r. spoczywające na rządzie RP obowiązki polegające na tworzeniu 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.

Polska gospodarka morska stając się podsystemem gospodarki morskiej Europy, powinna móc i umieć korzystać ze wszystkich szans jakie tworzyła i tworzy UE dla gospodarki morskiej oraz wnieść swój bogaty, indywidualny wkład naukowy, polityczny, gospodarczy i militarny w jej rozwój.

Zintegrowana polityka morska Unii Europejskiej i Polski

„Gdyby spróbować odnieść pojęcie polityki morskiej do definicji polityki w ogóle, stwierdzając, iż polityka jest sztuką wykorzystywania możliwości, należałoby uznać, że przedmiotem polityki morskiej jest stwarzanie szansy wykorzystania nadmorskiego położenia

kraju”⁵. Polityka morska określa strategiczne cele i kierunki dalekosiężnych działań prowadzących do wszechstronnego i racjonalnego wykorzystania nadmorskiego położenia kraju, z uwzględnieniem preferencji wynikających z warunków politycznych, społecznych i ekonomicznych. Jest też 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. Utożsamiana jest z oddziaływaniem władz publicznych na wszelkiego rodzaju aktywność ludzką związaną z morzem. 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 tych działań⁶.

Pojęcie „polityka morska państwa” rozumiane jest także jako dokument przyjęty i realizowany przez państwo, zawierający opis celów i zadań w sferze gospodarki morskiej oraz metod i środków dochodzenia do nich.

Jako dokument i jako wspólna idea polityka morska państw UE powinna w praktyce integrować wszystkie tworzące ją dziedziny oraz łączyć konkurencyjne interesy w obszarach morskich i przybrzeżnych. Warunkiem jej tworzenia i realizacji jest budowanie wzajemnego zrozumienia i wspólnej wizji przez decydentów na wszystkich szczeblach władzy państwowej i samorządowej. Permanentne inwestowanie w wiedzę i umiejętności morskie to jeden z najważniejszych warunków tworzenia i doskonalenia jej wizji oraz skutecznego i efektywnego wdrażania w życie. Drugim istotnym warunkiem jest utrzymanie i ulepszenie stanu środowiska wodnego (rzek, mórz i oceanów), z którego korzysta każda morska działalność. Siła i rozwój europejskiej gospodarki morskiej są uwarunkowane jej konkurencyjnością i zdolnością do innowacji.

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.

Do głównych celów polityki morskiej państwa zalicza się:

1. Promocję i ochronę rodzimej gospodarki morskiej na arenie międzynarodowej;
2. Tworzenie warunków zrównoważonego rozwoju gospodarki morskiej;

⁵K. Luks, *Polityka morska. Identyfikacja i cele*, w: *Polska gospodarka morska. Restrukturyzacja. Konkurencyjność. Funkcjonowanie*, pod red. H. Salmonowicza, Kreos, Szczecin 2010

⁶ Christowa Cz., *Koncepcja i program realizacji polityki morskiej państwa, rozdział w: Polskie drogi polityki morskiej – od wizji do działania*, pod redakcją J. Zauchy, Instytut Morski w Gdańsku, Gdańsk 2011

3. Rozwijanie infrastruktury technicznej gospodarki morskiej;
4. Racjonalne wykorzystanie i ochrona obszaru morskiego i strefy nadbrzeżnej;
5. Harmonizowanie rozwoju gospodarki morskiej z rozwojem infrastruktury technicznej i społecznej;
6. Wspieranie działań zmierzających do poprawy ekonomicznej efektywności gospodarowania;
7. Ochronę interesów politycznych, społecznych i ekonomicznych państwa w sferze gospodarki morskiej;
8. Tworzenie odpowiednich warunków do kształcenia kadr i prowadzenia badań naukowych;
9. Rozbudzanie zainteresowania społeczeństwa sprawami morskimi oraz kształtowanie w nim świadomości morskiej;
10. Ochronę dziedzictwa morskiego;
11. Poprawę stanu środowiska morskiego;
12. Zwiększenie wkładu gospodarki morskiej w tworzenie Produktu Krajowego Brutto.

Pierwszym obowiązującym Polskę zapisem kierunków rozwoju unijnej gospodarki morskiej była Zielona księga zatytułowana: *W kierunku przyszłej polityki morskiej Unii: Europejska wizja oceanów i mórz*, która powstała po wstąpieniu Polski do UE⁷. Jako dokument i wspólna idea polityka morska państw UE miała na celu integrować wszystkie dziedziny gospodarki morskiej oraz łączyć konkurencyjne interesy w obszarach morskich przybrzeżnych. Warunkiem tworzenia i realizacji polityki morskiej jest budowanie wzajemnego zrozumienia i wspólnej wizji przez decydentów na wszystkich szczeblach administracji państwowej i regionalnej. Zasada zintegrowanego zarządzania wyraża się w określeniu dalekosiężnej wizji rozwoju gospodarki morskiej pojmowanej jako system, którego elementami są poszczególne dziedziny gospodarki morskiej, powiązane ze sobą m.in. w organizacje gospodarcze, zwane klastrami morskimi. Warunkiem konkurencyjności gospodarki morskiej UE jest bowiem zrozumienie idei wewnętrznych powiązań oraz interakcji pomiędzy jej dziedzinami.

Zielona księga *W kierunku przyszłej polityki morskiej Unii: Europejska wizja oceanów i mórz* stała się podstawą europejskiej debaty na temat zintegrowanej polityki morskiej UE, której celem było sformułowanie długofalowej równowagi między ekonomicznymi a socjalnymi i środowiskowymi skutkami eksploatacji środowiska mórz, oceanów, a także

⁷ Zielona księga: *W kierunku przyszłej polityki morskiej Unii: Europejska wizja oceanów i mórz*, COM (2006) 2751, Komisja Europejska, Bruksela 2006.

rzek w procesie dynamicznego rozwoju gospodarki morskiej⁸. Zgodnie z zapisem księgi polityka morska powinna być multidyscyplinarna, zintegrowana i obejmować wszystkie dziedziny sektora gospodarki morskiej. Natomiast nie powinna pozostawać zwykłym zbiorem pionowym polityki poszczególnych sektorów rozdzielonych w strukturach różnych ministerstw jak to ma miejsce w polskim systemie administracji rządowej w latach 2001-2022.

Zasobem niezbędnym i siłą sprawczą w UE staje się szeroka, specjalistyczna wiedza, kwalifikacje i doświadczenie kadr w dziedzinie gospodarki morskiej. Jej konkurencyjność tkwi bowiem w zdolności do innowacyjności, którą kreują i stosują odpowiednio przygotowane kadry. W polskiej polityce kadrowej (o ile ona istnieje) rzadko ma miejsce obejmowanie stanowisk w instytucjach i przedsiębiorstwach podległych ministerstwom właściwym ds. skarbu państwa oraz gospodarki morskiej przez kadry o odpowiednim wykształceniu i praktyce zawodowej w gospodarce morskiej. Nierzadko są to osoby z nadania politycznego. Obserwowany brak kompetencji oraz częsta wymiana kadr na stanowiskach kierowniczych ma negatywny wpływ i hamuje rozwój polskiej gospodarki morskiej.

W 2007 r. Komisja Europejska opublikowała tzw. niebieską księgę w sprawie europejskiej zintegrowanej polityki morskiej wraz z planem działania⁹. Jej cechą charakterystyczną było interdyscyplinarne, komplementarne i całościowe podejście do polityki morskiej UE. Zapisy niebieskiej księgi zyskały poparcie Rady Europejskiej, potwierdzone w konkluzjach przyjętych 14 grudnia 2007 r. na posiedzeniu w Lizbonie. Księga została również pozytywnie przyjęta przez Parlament Europejski, a ponadto 20 maja 2008 r. została podpisana w Strasburgu trójstronna deklaracja (sygnowana przez przewodniczącego RE, przewodniczącego PE i przewodniczącego KE) o ustanowieniu 20 maja Europejskim Dniem Morza. Świadczy to o fundamentalnej zmianie w dotychczasowym podejściu państw UE do spraw morskich. Intensywne prace (z udziałem KE i państw członkowskich) nad ostatecznym ukształtowaniem europejskiej zintegrowanej polityki morskiej prowadzone były w latach 2008-2009. Równocześnie w poszczególnych państwach członkowskich, w tym w Polsce, podjęto działania prowadzące do opracowania krajowej zintegrowanej polityki morskiej. Podstawą opracowań są wytyczne zawarte w komunikacie Komisji Europejskiej: *Wytyczne dotyczące zintegrowanego podejścia do*

⁸ *Zielona księga: W kierunku przyszłej polityki morskiej Unii: Europejska wizja oceanów i mórz*, COM (2006) 2751, Komisja Europejska, Bruksela 2006.

⁹ *Zintegrowana polityka morska Unii Europejskiej*, COM (2007) 575, Komisja Europejska, Bruksela 2007; *Plan działania*, SEC (2007) 1278, Komisja Europejska, Bruksela 2007.

*polityki morskiej: W kierunku najlepszych praktyk w zintegrowanym zarządzaniu morskim i konsultacji z zainteresowanymi stronami*¹⁰.

Rada Europejska wezwała państwa członkowskie do uruchomienia i rozwinięcia mechanizmów koordynacji w tworzeniu i realizacji krajowej zintegrowanej polityki morskiej, a Komisję Europejską zobowiązała do przedstawienia w 2009 r. pierwszego raportu o stanie przygotowania i realizacji zintegrowanej polityki morskiej UE przez państwa członkowskie.

Do podstawowych celów zintegrowanej polityki morskiej UE należą¹¹:

1. Maksymalizacja zrównoważonego wykorzystania mórz i oceanów;
2. Tworzenie bazy wiedzy oraz innowacji dla polityki morskiej;
3. Uzyskanie wysokiej jakości życia w regionach nadmorskich;
4. Promowanie Europy jako lidera międzynarodowej polityki morskiej;
5. Popularyzacja morskiego charakteru Europy.

Niebieska księga Komisji Europejskiej określiła także cele i instrumenty realizacji unijnej zintegrowanej polityki morskiej. Wymaga to stworzenia w ramach krajowej polityki morskiej poszczególnych państw członkowskich odpowiednich struktur zarządzania, które będą stosowały zintegrowane podejście na każdym szczeblu realizacji unijnej polityki morskiej. Główne instrumenty zarządzania morskiego na szczeblu Unii Europejskiej to: europejska sieć nadzoru i monitoringu morskiego, morskie planowanie przestrzenne i zintegrowane zarządzanie strefą nadmorską oraz europejska sieć informacji i obserwacji morskiej. W niebieskiej księdze zapisano szczegółowy plan działania KE oraz projekty o szczególnym znaczeniu dla zintegrowanej polityki morskiej UE, mianowicie:

1. Europejska wspólna przestrzeń transportu morskiego bez barier;
2. Europejska strategia badań środowiska morskiego;
3. Mapa drogowa w zakresie morskiego planowania przestrzennego;
4. Europejska strategia łagodzenia skutków zmian klimatycznych w regionach nadmorskich;
5. Redukcja emisji CO₂ i zanieczyszczeń powodowanych przez statki;
6. Zwalczanie nielegalnych połowów;
7. Europejska sieć klastrów morskich;

¹⁰ Wytoczne dotyczące zintegrowanego podejścia do polityki morskiej: *W kierunku najlepszych praktyk w zintegrowanym zarządzaniu morskim i konsultacji z zainteresowanymi stronami*, COM (2008) 395, Komisja Europejska, Bruksela 2008.

¹¹ *Zintegrowana polityka morska Unii Europejskiej*, op. cit.

8. Wyłączenia w powszechnym prawie pracy Unii Europejskiej dla pracowników żeglugi i rybołówstwa morskiego.

Naturalnym obszarem realizacji polityki morskiej UE jest dynamicznie rozwijający się gospodarczo region Morza Bałtyckiego, dla którego został stworzony specjalny dokument *Strategia Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego*. Należało oczekiwać, że wdrażanie zintegrowanej polityki morskiej w UE jako systemu gospodarczego o zasięgu europejskim i globalnym przyniesie ogromne korzyści ekonomiczne, społeczne i środowiskowe nie tylko dla samej UE oraz dla poszczególnych państw członkowskich.

Najważniejsze znaczenie polityczne i programowe dla polityki morskiej RP miały dokumenty: *Zintegrowana polityka morska Unii Europejskiej*¹² oraz *Wytoczne dotyczące zintegrowanego podejścia do polityki morskiej: w kierunku najlepszych praktyk w zakresie zintegrowanej gospodarki morskiej i konsultacji z zainteresowanymi stronami*¹³.

Zgodnie z decyzją Ministerstwa Infrastruktury (2009), właściwego do spraw gospodarki morskiej, podstawą opracowania dokumentu Polityka morska Rzeczypospolitej Polskiej były przyjęte w 2009 r., po społecznych konsultacjach, *Założenia polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej*¹⁴. Zdecydowano, że „Misją polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej jest maksymalizacja wszechstronnych korzyści dla obywateli i gospodarki narodowej płynących ze zrównoważonego wykorzystania nadmorskiego położenia kraju oraz zasobów naturalnych mórz i oceanów”¹⁵. W dokumencie tym sformułowano następujące priorytetowe kierunki polityki morskiej polskiego państwa:

1. Rozwój szkolnictwa, nauki i badań morskich;
2. Rozwój portów morskich i ich ochrona;
3. Ułatwienia dla transportu morskiego;
4. Poprawa bezpieczeństwa energetycznego kraju;
5. Zrównoważony rozwój rybołówstwa morskiego;
6. Zrównoważone wykorzystanie zasobów naturalnych mórz i oceanów;
7. Poprawa stanu środowiska morskiego i ochrona brzegu morskiego;
8. Poprawa bezpieczeństwa morskiego;
9. Usprawnienie zarządzania morskiego.

Odpowiedzialnymi za tworzenie i realizację polityki morskiej w 2009 r. byli:

¹² *Zintegrowana polityka morska Unii Europejskiej*, op. cit.

¹³ *Wytoczne dotyczące zintegrowanego podejścia do polityki morskiej...*, op. cit.

¹⁴ *Założenia polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2009.

1. Prezes Rady Ministrów;
2. Międzyresortowy zespół do spraw polityki morskiej RP (organ pomocniczy Prezesa Rady Ministrów);
3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej;
4. Ministrowie kierujący działami administracji rządowej w zakresie objętym polityką morską;
5. Samorządy terytorialne województw, miast i gmin nadmorskich oraz ich związki;
6. Samorządy gospodarcze.

Założono, że nakłady inwestycyjne i koszty dotyczące realizacji polskiej polityki morskiej będą pokrywane z budżetu państwa i samorządów, środków własnych podmiotów gospodarczych oraz funduszy unijnych. Monitorowanie wykonania polityki następowałoby na podstawie wskaźników realizacji, które zostałyby przedstawione w dokumencie *Polityka morska RP*. Instrumentami prawnymi są konwencje i umowy międzynarodowe, konferencje międzynarodowe i komisje międzynarodowe Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) oraz innych organizacji ONZ, a także regulacje prawnotraktatowe, umowy międzynarodowe, prawo europejskie, prawo krajowe, pakiety ustaw morskich, rozporządzenia i inne akty wykonawcze w zakresie:

1. Prawa morza oraz prawa morskiego, wodnego, transportowego i handlowego;
2. Ochrony konkurencji, w tym swobody dostępu do rynku usług morskich;
3. Finansowania budowy i utrzymania infrastruktury morskiej, w tym opłat za korzystanie z infrastruktury transportowej;
4. Zasobów ludzkich (morskie prawo pracy, kadry morskie, szkolnictwo morskie, promocja zawodów morskich);
5. Rybołówstwa, w tym wdrażania planów zarządzania przyjętych przez Unię Europejską;
6. Podatków, w tym podatku: dochodowego, od towarów i usług, akcyzowego, od nieruchomości, tonażowego, amortyzacji oraz ceł;
7. Pomocy publicznej dla: transportu morskiego, portów morskich, sektora stoczniowego, transportu intermodalnego, autostrad morskich, żeglugi bliskiego zasięgu, infrastruktury centrów logistycznych, rybołówstwa, portów i przystani rybackich;
8. Rynków kapitałowych, w tym: finansowania budowy i zakupu statków, hipoteki morskiej, ochrony środowiska morskiego;
9. Działalności naukowej i badawczo-rozwojowej;

10. Partnerstwa publiczno-prywatnego;

11. Komerccjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw w sektorze morskim.

Główną cechą polityki morskiej UE jest zintegrowane, interdyscyplinarne, kompleksowe i całościowe podejście do rozwoju wszystkich dziedzin gospodarki morskiej w państwach członkowskich. Polityka morska państwa powinna stanowić podstawę utworzenia strategii rozwoju polskiej gospodarki morskiej, ze szczególnym uwzględnieniem portów morskich jako integralnych elementów systemu transportowego i logistycznego państwa. Zarówno unijna, jak i spójna z nią polska polityka morska są jeden z głównych czynników konkurencyjności, innowacyjności i rozwoju polskiej gospodarki morskiej. Za niezbędną uznano aktywną, pogłębioną współpracę Polski w ramach strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego w celu sprostania wyzwaniom, takim jak:

1. Konkurencyjność;
2. Wykorzystanie kapitału ludzkiego;
3. Ochrona środowiska naturalnego;
4. Bezpieczeństwo energetyczne;
5. Podniesienie standardów bezpieczeństwa na morzu;
6. Zapewnienie swobody przemieszczania się ludzi i kapitału.

Na podstawie uchwały Nr 33/2015 z dnia 17 marca 2015 r., Rada Ministrów przyjęła dokument „Polityka morska RP do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)”¹⁶.

Powstałe w 2016 r. Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej już w 2020 r., zostało zlikwidowane, mimo sprzeciwu środowiska morskiego, które inicjowało jego powstanie¹⁷. Od 2020 r. ministerstwem właściwym do spraw gospodarki morskiej jest Ministerstwo Infrastruktury¹⁸. Teoria i praktyka wskazują, że istnienie stabilnej i skutecznej struktury instytucjonalnej systemu zarządzania w sektorze gospodarki morskiej jest warunkiem realizacji misji, kierunków i celów realizacji polityki morskiej państwa. Od wielu lat warunki te nie są spełnione.

Kraje UE w polityce morskiej muszą respektować prawo stanowione przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO). Celem IMO jest doprowadzenie do 2030 r. do redukcji w transporcie morskim dwutlenku węgla o 40%. Założone normy, sposób ich

¹⁶ RM-111-37-15

¹⁷ Christowa Cz., *Transport rzeczny w polityce transportowej Polski i Unii Europejskiej*, Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej, „Transport” z.121, Cz.3., Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2018

¹⁸ <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/polityka-morska>

obliczania i kontroli oraz ścieżki osiągnięcia celu budzą niezadowolenie zarówno armatorów, których działalność jest zagrożona, z powodu wysokich kosztów inwestycyjnych i eksploatacyjnych, a także ekologów z powodu zbyt niskiej, według nich, wielkości redukcji dwutlenku węgla. Ze światowych statystyk wynika, że transport morski uczestniczący w 80% w światowej wymianie towarowej powoduje zaledwie 2% emisji dwutlenku węgla do atmosfery¹⁹²⁰.

W tworzeniu, aktualizacji i realizacji zintegrowanej polityki morskiej państwa powinny brać udział:

1. Uczelnie morskie i ośrodki naukowe prowadzące badania w zakresie gospodarki morskiej;
2. Przedsiębiorstwa gospodarki morskiej
3. Administracja rządowa i samorządowa w regionach nadmorskich;
4. Administracja skarbowa (izby i urzędy skarbowe);
5. Administracja morska (urzędy morskie – terenowe organy administracji morskiej);
6. Służba Celna RP (izby i urzędy celne);
7. Straż graniczna (oddziały, placówki i dywizjony);
8. Państwowa Straż Pożarna z województw nadmorskich;
9. Marynarka Wojenna RP;
10. Morska Służba Hydrologiczno-Meteorologiczna;
11. Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa;
12. Okręgowe inspektoraty rybołówstwa morskiego;
13. Inspektoraty portowe;
14. Regionalne zarządy gospodarki wodnej;
15. Krajowa Izba Gospodarki Morskiej;
16. Polskie Forum Przemysłów Morskich;
17. Kłustry morskie;
18. Organizacje zawodowe i społeczne.

Na podstawie przeprowadzonych analiz dostępnych dokumentów państwowych oraz wyników prowadzonych badań naukowych i posiadanej praktyki zawodowej w gospodarce morskiej ustalono priorytetowe działania w obszarze polityki morskiej RP przedstawione w Tabeli 2.

¹⁹ Christowa Cz., Christowa-Dobrowolska M.: Wpływ dyrektywy siarkowej Parlamentu Europejskiego na konkurencyjność przedsiębiorstw żeglugi promowej na Bałtyku. Koncepcja badań naukowych, *Logistyka* 3/2014

²⁰ Gogol K., *Ekologiczna rewolucja w żegludze*, Obserwator morski nr 12 (175) 2022

Tabela 2. Priorytetowe działania w obszarze polityki morskiej RP w latach 2023-2030

1.	Kształtowanie warunków w celu osiągnięcia pozycji lidera w kształceniu kadr morskich Europy oraz tworzenie nowych kierunków i specjalizacji morskich;	17.	Udostępnianie i wydobywanie morskich zasobów mineralnych;
2.	Wsparcie finansowe i promocja rozwoju nauki, badań i technologii morskich;	18.	Rozwój turystyki morskiej i nadmorskiej;
3.	Tworzenie warunków prowadzenia interdyscyplinarnych badań naukowych mających na celu tworzenie teoretycznych podstaw innowacyjnego i zintegrowanego rozwoju gospodarki morskiej;	19.	Wdrożenie międzynarodowych standardów ochrony środowiska morskiego;
4.	Rozwój zintegrowanych sektorów gospodarki morskiej;	20.	Prowadzenie efektywnego zarządzania, nadzoru i monitoringu obszaru morskiego;
5.	Rozwój sieci transportu morskiego i intermodalnego;	21.	Zapewnienie skutecznego zwalczania zanieczyszczeń morza;
6.	Budowa, rozbudowa i modernizacja infrastruktury portowej oraz połączeń portów morskich z ich zapleczem i przedpołem;	22.	Zapewnienie skutecznej i bezpiecznej ochrony środowiska oraz wartości przyrodniczych brzegów morskich jak również ujściowych odcinków rzek przymorskich;
7.	Ochrona przez państwo terenów i infrastruktury w granicach administracyjnych portów morskich poprzez korzystanie z ustawowego prawa pierwokupu i nie dopuszczanie do przekształceń własnościowych szkodliwych dla skarbu państwa i dalszego rozwoju portów morskich;	23.	Zapewnienie warunków rozwoju żeglugi bliskiego zasięgu i transportu rzeczno-żeglownego. Użegłowanie Odrzańskiej Drogi Wodnej na całej długości warunkujące skomunikowanie zespołu portów ujścia Odry oraz efektywność inwestycji portowych;
8.	Kształtowanie warunków koniecznych do utworzenia w Polsce bałtyckiego centrum logistycznego dla Europy Środkowo-Wschodniej oraz budowy portowych centrów logistycznych w portach morskich i rzecznych;	24.	Integrowanie cywilnych i wojskowych systemów nadzoru i monitoringu ruchu morskiego;
9.	Wdrażanie mechanizmów ułatwiających działalność w transporcie morskim, między innymi łagodzenie skutków finansowych wdrażania przepisów IMO wprowadzających dalsze ograniczenia emisji dwutlenku węgla na pływających i nowobudowanych statkach wymuszających kosztowną poprawę parametrów silników oraz wymianę napędu na LNG, metanol czy amoniak;	25.	Ochrona żeglugi i portów przed zagrożeniami terrorystycznymi i kryminalnymi, ochrona polskiej morskiej racji stanu;
10.	Znoszenie barier i przeszkód prawnych w rozwoju przedsiębiorczości morskiej;	26.	Modernizacja i utrzymywanie infrastruktury dostępu do portów morskich od strony morza;
11.	Budowa, rozbudowa i modernizacja infrastruktury portowej, w tym Terminalu LNG, Terminalu Kontenerowego w Świnoujściu, terminali instalacyjnych dla morskich farm wiatrowych, portów rzecznych oraz innych specjalistycznych terminali;	27.	Rozwój Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (służba SAR – Search and Rescue), w tym poprawa koordynacji współpracy i współdziałania z jednostkami ratowniczymi Marynarki Wojennej oraz wszystkimi służbami uczestniczącymi w akcjach ratunkowych na morzu;

12.	Zwiększenie pojemności i zdolności przeładunkowej portowych terminali dla zboża, ropy i produktów naftowych;	28.	Dostosowanie administracji morskiej do standardów i wymagań europejskich;
13.	Rozwój morskiej energetyki wiatrowej;	29.	Wdrażanie rozwiązań europejskich i międzynarodowych w zakresie morskiego planowania przestrzennego;
14.	Zrównoważony rozwój rybołówstwa i akwakultury;	30.	Wdrażanie i modernizacja zintegrowanego zarządzania obszarami przybrzeżnymi (ZZOP);
15.	Zarybianie polskich obszarów morskich;	31.	Poprawa standardów i warunków pracy w przedsiębiorstwach sektora morskiego;
16.	Racjonalne gospodarowanie zasobami naturalnymi;	32.	Rozwijanie dialogu społecznego w sektorze morskim. Krzewienie wiedzy i kształtowanie świadomości morskiej polskiego społeczeństwa.

Źródło: Opracowanie własne

Zintegrowana polityka morska Polski zawierająca wizje, realne cele strategiczne i kierunki zrównoważonego rozwoju sektora ze wskazaniem źródeł finansowania winna stać się rękojmą polskiej morskiej racji stanu. Niezbędne jest zatem doprowadzenie do konsensusu politycznego, którego rezultatem byłaby ustawa 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.

Zgodnie z wytycznymi zintegrowanej polityki morskiej UE należy wspierać mobilność pracy między poszczególnymi dziedzinami gospodarki morskiej na morzu i lądzie. Doświadczeni marynarze, w szczególności oficerowie marynarki handlowej, po pewnym okresie trudnej pracy na morzu poszukują pracy na lądzie (w przedsiębiorstwach, urzędach i organizacjach gospodarki morskiej). Konieczna jest zatem permanentna aktualizacja programów kształcenia kadr morskich, prowadzenie studiów podyplomowych, kursów i innych form kształcenia, dzięki którym marynarze pracujący na statkach byliby przygotowani do pracy na stanowiskach lądowych. Realna możliwość zmiany środowiska pracy w wybranym momencie kariery zawodowej stworzyłaby większą motywację młodzieży, w tym kobiet, do podejmowania studiów na uczelniach morskich oraz pracy na morzu. Nie ma dowodów dokumentujących, że młodzi obywatele UE nie pragną kariery na morzu. Mimo to liczba zatrudnienia europejskich marynarzy spada. Rozwój gospodarki morskiej oraz utrzymanie konkurencyjnego poziomu Europy są uwarunkowane zatrudnieniem

dobrze wyszkolonych i kompetentnych załóg marynarskich oraz innych specjalistów na morzu i lądzie, na stanowiskach wykonawczych i decyzyjnych²¹.

Innowacje w gospodarce morskiej

Innowacje to twórcze zmiany w technice, technologii, organizacji, zarządzaniu, marketingu, systemie społecznym i gospodarczym, w strukturze gospodarki, w środowisku naturalnym, we wszystkich zakresach ludzkiej działalności.

Aby rozwinąć potencjał polskiej gospodarki morskiej należy skutecznie usunąć, zidentyfikowane w ramach przewodniego projektu Strategii Europa 2020 – Unia Innowacji, przeszkody badań i wdrożeń innowacyjnych projektów, mianowicie²²:

1. Niedoinwestowanie nauki;
2. Utrudniony dostęp do finansowania projektów;
3. Wysokie koszty praw własności intelektualnej;
4. Powolne tempo postępu w kierunku standardów i interoperacyjności;
5. Nieskuteczne stosowanie zamówień publicznych;
6. Powielanie badań;
7. Niewystarczająca współpraca między sektorem publicznym i prywatnym w zakresie innowacji;
8. Brak umiejętności wykorzystywania wyników badań w sferze przemysłu morskiego i usług;
9. Rosnący niedobór kwalifikacji osób zaangażowanych w badania i wdrożenia;
10. Luki wiedzy i niekompletność danych na temat stanu oceanów, zasobów dna morskiego, życia morskiego oraz zagrożeń dla siedlisk i ekosystemów;
11. Rozproszenie działań w zakresie badań naukowych dotyczących morza i gospodarki morskiej, które utrudnia interdyscyplinarne kształcenie oraz spowalnia proces innowacji;
12. Brak naukowców, inżynierów i wykwalifikowanych pracowników, zdolnych do zastosowania nowych technologii w środowisku morskim.

Przedstawiona diagnoza w pełnym zakresie dotyczy barier istniejących w Polsce.

²¹*Modele zatrudnienia marynarzy. Analiza najlepszych praktyk*, pod red. Cz. Christowej, Wydawnictwo Naukowe Akademii Morskiej w Szczecinie, Szczecin 2012.

²² Komunikat Komisji Europejskiej do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, COM 92014) 254 final2. Bruksela, z dnia 13.05.2014 r.

Jednym z działań rządu RP w zakresie zwiększania poziomu innowacyjności i konkurencyjności polskiej gospodarki jest powstanie Krajowych Inteligentnych Specjalizacji (KIS), które mają na celu wskazanie preferencji i priorytetów gospodarczych w obszarze Badania+Rozwój+Innowacje (B+R+I). Zidentyfikowano je w 2014 r. na poziomie krajowym (Krajowe Inteligentne Specjalizacje) i regionalnym (Regionalne Inteligentne Specjalizacje). Zbiór dwudziestu Krajowych Inteligentnych Specjalizacji przypisany był na I etapie tworzenia KIS pięciu obszarom badawczym. Sektor gospodarki morskiej, jako autonomiczny innowacyjny obszar, został pominięty. Gospodarka morska, jako bardzo ważny sektor polskiej gospodarki, konkurujący od początku swojego istnienia na globalnym rynku, zasługiwał i zasługuje na obiektywną, kompetentną ocenę i należną rangę. Gospodarka morska jest obszarem o ogromnym potencjale innowacyjnym i konkurencyjnym. Spełnia wszystkie warunki aby być samodzielnym, wyróżnionym obszarem kilku inteligentnych specjalizacji. Innowacyjne projekty mogą stać się instrumentem wdrażania Polityki morskiej RP.

Pod wpływem inicjatyw oddolnych płynących ze środowiska morskiego problem rozszerzenia listy KIS o tematykę morską był rozpatrywany na posiedzeniu Międzyresortowego Zespołu ds. Polityki Morskiej Państwa w dniu 30 września 2015 r. i w czasie wielu konsultacji. W wyniku dyskusji powstała nowa propozycja nazwy obszaru badawczego, mianowicie: „Innowacyjne technologie morskie”. W październiku 2015 r. Ministerstwo Gospodarki zwołało posiedzenie Komitetu Sterującego ds. KIS, który zaakceptował utworzenie nowej 20 KIS (obecnej 13 KIS) i doprecyzował jej nazwę.

W dniu 12.08.2021 r., po reorganizacji Ministerstwa Rozwoju, Pracy i Technologii, sprawy KIS, zostały przekazane w gestię Ministerstwa Rozwoju i Technologii. Aktualna nazwa KIS 13 (d. 20) brzmi: „Innowacyjne technologie morskie w zakresie specjalistycznych jednostek pływających, konstrukcji morskich i przybrzeżnych oraz logistyki opartej o transport morski i śródlądowy”. Tematyka 13 (d.20) KIS została ujęta w trzech rozdziałach, mianowicie ²³

1. Projektowanie, budowa i konwersja specjalistycznych jednostek pływających oraz ich specjalistycznego wyposażenia;
2. Projektowanie, budowa i przebudowa konstrukcji morskich i przybrzeżnych;
3. Procesy i urządzenia wykorzystywane na potrzeby logistyki opartej o transport morski i śródlądowy.

²³ www.gov.pl/web/rozwoj-technologie/krajowe-inteligentne-specjalizacje

Zakres tematyczny 13 (d. 20) KIS w obszarze B+R+I został opracowany przez ekspertów morskich skupionych w Grupie Roboczej 13 KIS.

Należy ustawicznie badać i formułować potrzeby w zakresie innowacyjności przedsiębiorstw sektora gospodarki morskiej, w szczególności małych i średnich przedsiębiorstw, w kontekście ewentualnego zwiększenia zakresu tematycznego 13 KIS o nowe rozdziały tematyczne oraz rozszerzenia zakresu istniejących. Nie można doprowadzić do stanu, w którym polscy przedsiębiorcy nie wykorzystają funduszy na innowacje w ramach 13 KIS z powodu braku wkładu własnego w kosztach projektu. Celowe jest zintegrowanie działań przedsiębiorstw identyfikujących się z 13 Krajową Inteligentną Specjalizacją, którą należy rozwijać jako element polityki morskiej państwa.

Innowacyjne projekty mogą być realizowane przez przedsiębiorstwa samodzielnie lub wspólnie uczelniami i jednostkami badawczymi. Na Ministerstwie Rozwoju i Technologii, Komitecie Sterującym oraz Grupie Roboczej ds.13 KIS spoczywa duża odpowiedzialność za badania i wdrożenia innowacyjnych projektów oraz rozwój i innowacyjność gospodarki morskiej. Jest to wspólna odpowiedzialność przedsiębiorców dla których została stworzona 13 KIS oraz uczelni i jednostek badawczych.

W polskim środowisku naukowym i administracji odpowiedzialnej za ocenę wniosków i finansowanie badań naukowych (B+R+I) definicja innowacji została ograniczona głównie do obszarów technicznych (tzw. „innowacji twardych”). Fakt ten powoduje odrzucanie przez recenzentów i komisje wniosków o finansowanie badań w zakresie innowacji procesowych, zarządczych, organizacyjnych, marketingowych, prawnych (tzw. „innowacji miękkich”).

Obszarem ogromnych potrzeb w zakresie badań naukowych i wdrożeń innowacyjnych projektów są polskie porty morskie i rzeczne oraz transport wodny. Nowoczesne przemysły morskie i usługi portowe zapewnią miejsca pracy i wzrost przemysłów kooperujących, generując ładunki eksportowe i intensyfikując import. Rozwój przemysłu przyportowego to duży obszar rozwiązań innowacyjnych. Powrót do rozwoju przemysłu morskiego i usług morskich w Polsce wymaga badań naukowych, transferu wiedzy i technologii między uczelniami, podmiotami i instytucjami, a przedsiębiorstwami sektora gospodarki morskiej²⁴. Planowany renesans gospodarki morskiej w Polsce, założony w polityce morskiej i transportowej UE i RP oraz unijnych i krajowych dokumentach strategicznych zależy od wdrażania innowacyjnych rozwiązań we wszystkich podsektorach i sferach działalności.

²⁴ Christowa Cz.: Metodyczne aspekty badań w zakresie wpływu innowacji na konkurencyjność polskich portów morskich, rozdział [w]: Przyszłość mobilności i logistyki jako przedmiot badań nauk społecznych, redakcja naukowa A. Hozzman, Studia i Prace Kolegium Zarządzania i Finansów, Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa 2020

Ministerstwo właściwe do spraw gospodarki morskiej powinno mieć większy wpływ na identyfikację potrzeb badawczych zgodnych z polityką morską RP. Innowacje mogą stać się ważnym instrumentem realizacji polityki morskiej państwa.

Podsumowanie

Po 1989 r., z powodu braku polityki morskiej państwa i błędnych decyzji, miały miejsce negatywne zjawiska gospodarcze i społeczne takie jak: upadek polskich stoczni, niekorzystne dla skarbu państwa przekształcenia własnościowe przedsiębiorstw gospodarki morskiej, niekorzystanie przez skarb państwa z ustawowego prawa pierwokupu terenów w granicach administracyjnych portów, utrata przez Polskę gestii transportowej w handlu zagranicznym drogą morską, rejestracja statków handlowych polskiej własności pod obce bandery, nieskuteczne działania w celu powrotu statków pod banderę narodową, minimalny poziom zabezpieczenia socjalnego polskich marynarzy pływających pod obcymi banderami, wyjazd z Polski, z przyczyn ekonomicznych, wysokiej klasy morskich specjalistów, ograniczenie w uczelniach wyższych kształcenia kadr na kierunkach morskich, udostępnienie rynku przewozów promowych obcym przewoźnikom, opóźnienia w budowie promów morskich, brak specjalistycznej floty polskiej własności do przewozu LNG i kontenerów, lokowanie inwestycji tonażowych w obcych stoczniach, katastrofa ekologiczna na rzece Odrze oraz szereg innych negatywnych zjawisk^{25, 26}.

W kolejnych kadencjach polskich rządów nie były zachowywane zasady ciągłości długofalowych, strategicznych kierunków rozwoju gospodarczego. W wyniku braku stabilności czynnika instytucjonalnego oraz kontynuacji polityki morskiej nie jest w pełni wykorzystany potencjał gospodarki morskiej i nadmorskie położenie Polski.

Mając na uwadze dynamiczne zmiany warunków funkcjonowania światowej i europejskiej gospodarki morskiej uzasadnione jest utworzenie nowego dokumentu polityki morskiej z zachowaniem wytycznych UE i dotychczasowego polskiego dorobku w tym obszarze, z uwzględnieniem wyników przeprowadzonych interdyscyplinarnych badań naukowych i uzgodnień społecznych z udziałem władz właściwych do spraw gospodarki morskiej. Konieczna jest trwała, racjonalna reorganizacja administracji rządowej, wynikająca

²⁵Christowa Cz. (współautor), *Modele zatrudnienia marynarzy. Powrót pod narodową banderę*, monografia pod redakcją naukową Czesławy Christowej, Wyd. Naukowe Akademii Morskiej w Szczecinie, Szczecin 2012

²⁶ Christowa Cz. (współautor), *Model inżynierii finansowania budowy statków w polskich stoczniach i ich zakupu przez polskich armatorów*. monografia pod redakcją naukową Cz. Christowej, Wyd. Naukowe Akademii Morskiej w Szczecinie, Szczecin 2007

z obiektywnych potrzeb zarządzania sektorem, w celu osiągnięcia długoterminowej stabilizacji instytucjonalnej i odpowiedzialności warunkujących rozwój gospodarki morskiej.

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 naukowe i wdrożenia.

Istnieje konieczność permanentnego prowadzenia interdyscyplinarnych badań naukowych mających na celu tworzenie teoretycznych podstaw innowacyjnego i zintegrowanego rozwoju gospodarki morskiej.

Badania naukowe powinny wyprzedzać podejmowane decyzje polityczne i strategiczne, oceniać ich długofalowe skutki, optymalizować realizowane procesy. Oczekiwany renesans gospodarki morskiej wymaga kompleksowych, interdyscyplinarnych badań naukowych, transferu wiedzy i technologii między uczelniami a przedsiębiorstwami sektora morskiego.

Publikacja może zostać wykorzystana przez naukowców, studentów i praktyków sektora gospodarki morskiej oraz decydentów administracji morskiej i samorządowej.

Bibliografia

Akty Prawne:

1. Zielona księga, *W kierunku przyszłej polityki morskiej Unii: Europejska wizja oceanów i mórz*, COM (2006) 2751, Komisja Europejska, Bruksela 2006.
2. *Zintegrowana polityka morska Unii Europejskiej*, COM (2007) 575, Komisja Europejska, Bruksela 2007; Plan działania, SEC (2007) 1278, Komisja Europejska, Bruksela 2007.
3. *Wytyczne dotyczące zintegrowanego podejścia do polityki morskiej, W kierunku najlepszych praktyk w zintegrowanym zarządzaniu morskim i konsultacji zainteresowanymi stronami*, COM (2008) 395, Komisja Europejska, Bruksela 2008.
4. *Założenia polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej do roku 2020*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2009.
5. *OECD, Eurostat [2008], podręcznik Oslo, zasady gromadzenia i interpretacji danych dotyczących innowacji*, wydanie 3, Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego, Departament Strategii i Rozwoju Nauki, Warszawa 2009
6. *Komunikat Komisji Europejskiej do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów*, COM (2014) 254 final2. Bruksela, z dnia 13.05.2014 r.

7. *OECD, Eurostat [2008], podręcznik Oslo, zasady gromadzenia i interpretacji danych dotyczących innowacji*, wydanie 3, Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego, Departament Strategii i Rozwoju Nauki, Warszawa 2009.
8. *Komunikat Komisji Europejskiej do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, COM 92014) 254 final2*. Bruksela, z dnia 13.05.2014 r.

Wydawnictwa zwarte:

1. Christowa Cz., *Polskie porty morskie. Teoria i praktyka*, Wyższa Szkoła Menedżerska w Warszawie, Wydawnictwo im. Prof. Leszka J. Krzyżanowskiego, Warszawa 2021.
2. Christowa Cz.: *Metodyczne aspekty badań w zakresie wpływu innowacji na konkurencyjność polskich portów morskich, rozdział [w]: Przyszłość mobilności i logistyki jako przedmiot badań nauk społecznych*, redakcja naukowa A. Hoszman, Studia i Prace Kolegium Zarządzania i Finansów, Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa 2020, s. 107-118
3. Christowa Cz., *Transport rzeczny w polityce Polski i Unii Europejskiej*, Problemy Transportu w Inżynierii Logistyki, Cz.3, z. 120, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2018.
4. Christowa Cz.: *Identyfikacja możliwości współpracy w zakresie innowacyjności i transferu technologii między uczelniami, podmiotami i instytucjami badawczymi a przedsiębiorstwami sektora gospodarki morskiej w Polsce*, Folia Pomeranae Universitatis Technologiae Stetinensis, Oeconomica 317(78)1 2015
5. *Modele zatrudnienia marynarzy. Analiza najlepszych praktyk*, pod red. Cz. Christowej, Wydawnictwo Naukowe Akademii Morskiej w Szczecinie, Szczecin 2012.
6. K. Luks, *Port Elbląg w polityce morskiej państwa*, Wydawnictwo Elbląskiej Uczelni Humanistyczno-Ekonomicznej, Elbląg 2009.
7. K. Luks, *Polityka gospodarcza. Wybrane zagadnienia*, Wydawnictwo Instytutu Morskiego w Gdańsku, Gdańsk 2005.
8. *Polityka wobec portów morskich. Praktyczny przewodnik dla decydentów polityki UE*, European Sea Ports Organisation, 2004.
9. *Leksykon zarządzania*, 2004, Difin, Warszawa 2004
10. D. Waldziński, *Miejsce i rola samorządów lokalnych w polskiej polityce morskiej*, Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk 1999.
11. *Ekonomika portów morskich i polityka portowa*, praca zbiorowa pod redakcją L. Kuźmy, Wydawnictwo Gdańskie, Gdańsk 1993.

12. P. Drucker, *Innowacje i przedsiębiorczość. Praktyka i zasady przedsiębiorczości*, PWE, Warszawa 1992.
13. Z. Sójka, Z. Kasprzyk, *Polska polityka morska*, Wyd. Morskie, Gdańsk 1986.

Czasopisma

1. Christowa Cz., Christowa-Dobrowolska M., Wpływ dyrektywy siarkowej Parlamentu Europejskiego na konkurencyjność przedsiębiorstw żeglugi promowej na Bałtyku. Koncepcja badań naukowych, *Logistyka* 3/2014, s. 1025 – 1036
2. Gogol K., Ekologiczna rewolucja w żegludze, *Obserwator morski* nr 12 (175) 2022

Internet

1. www.gov.pl/web/rozwoj-technologie/krajowe-inteligentne-specjalizacje
2. <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/polityka-morska>

INFORMACJA O PUBLIKACJI ARTYKUŁU W przypadku wykorzystania treści proszę o odwołanie się do publikacji

Christowa Cz., *Polska gospodarka morska w świetle polityki morskiej Unii Europejskiej*, Wyższa Szkoła Menedżerska w Warszawie, Wydawnictwo im Profesora Leszka J. Krzyżanowskiego, Warszawa 2022, ISSN 2081-0008, e-ISSN 2449-8714, s. 225-242

Christowa Cz., *Polish maritime economy in the light maritime policy of the European Union*, Wyższa Szkoła Menedżerska w Warszawie, Wydawnictwo im Profesora Leszka J. Krzyżanowskiego, Warszawa 2022, ISSN 2081-0008, e-ISSN 2449-8714, s. 225-242

Streszczenie: Istotnym warunkiem wykorzystania przez Polskę szans gospodarczych i społecznych płynących z nadmorskiego położenia kraju jest realizacja wytycznych polityki morskiej Unii Europejskiej o zintegrowanym, interdyscyplinarnym, kompleksowym i innowacyjnym podejściu do wszystkich dziedzin gospodarki morskiej. W artykule przedstawiono rolę unijnej i polskiej polityki morskiej jako czynnika wzrostu sektora. Określono priorytetowe działania w obszarze polityki morskiej RP warunkujące jej konkurencyjność. Publikacja ma charakter poznawczy, porządkujący, metodyczny i postulatywny.

słowa kluczowe: polityka morska, niebieska gospodarka, badania naukowe, innowacyjne technologie morskie, świadomość morska

summary: An important condition for Poland to take advantage of the economic and social opportunities resulting from the country's seaside location is the implementation of the guidelines of the European Union's maritime policy on an integrated, interdisciplinary, comprehensive and innovative approach to all areas of maritime economy. The article presents the role of the UE and Polish maritime policy as a growth factor for the sector. Priority actions in the area of maritime policy of the Republic of Poland, conditioning its competitiveness, were defined. The publication is cognitive, ordering, methodical and postulative.

key words: maritime policy, blue economy, research, innovative maritime technologies, maritime awareness