



Fundusze Europejskie
Wiedza Edukacja Rozwój

Unia Europejska
Europejski Fundusz Społeczny



Nazwa projektu

Plan zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000

Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące

Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej
Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju

Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu

Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu

Data sporządzenia

Źródło:

Nr w wykazie prac

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Obserwowana w ostatnich latach intensyfikacja procesów gospodarowania w polskich obszarach morskich, zdefiniowanych w ustawie z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i morskiej (Dz. U. z 2018 r. poz. 2214, z 2019 r. poz. 125, 730) stanowi istotną przesłankę przemawiającą za koniecznością kompleksowego uregulowania procesów zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich.

Plan zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000 (zwany dalej „Planem”), jako narzędzie koordynacji funkcjonalnej i terytorialnej różnorodnych działań przestrzennych, pozwoli na realizację przedsięwzięć gospodarczych i społecznych w obszarach morskich w sposób zrównoważony, tj. taki, który zapewnia efektywne wykorzystanie cech, zasobów i właściwości tych obszarów i zminimalizuje konflikty między użytkownikami oraz z otoczeniem.

Przed przystąpieniem do sporządzenia Planu zostały wzięte pod uwagę uwarunkowania prawa międzynarodowego oraz inne zobowiązania RP, które mają wpływ na zagospodarowanie polskich obszarów morskich.

Podstawowym aktem prawa międzynarodowego regulującym wykorzystanie morza jest Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza (*United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS*), sporządzona w Montego Bay w dniu 10 grudnia 1982 r. (Dz. U. z 2002 r., Nr 59, poz. 543), ratyfikowana przez Polskę w 1998 r. Konwencja ta reguluje wykorzystanie mórz i oceanów i ustanawia ramy prawne, w jakich działalność państw na tych obszarach musi być realizowana. Najważniejsze postanowienia Konwencji dotyczą m.in. granic morza terytorialnego, sposobu ustalania granic wyłącznej strefy ekonomicznej, obowiązków i praw państwa nadbrzeżnego, wolności i ograniczeń żeglugi międzynarodowej, swobód i ograniczeń w stosunku do innych sposobów korzystania z morza i badań.

Na poziomie prawa europejskiego Dyrektywa ramowa Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej 2014/89/UE przyjęta dnia 23 lipca 2014 r. definiuje wspólne ramy dla planowania przestrzennego obszarów morskich (PPOM) w Europie. Jeden z zapisów preambuły tej dyrektywy wskazuje, że: „Wysoki i szybko rosnący popyt na przestrzeń morską do wykorzystania w różnych celach, takich jak instalacje w celu wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych i eksploatacja ropy naftowej i gazu, transport morski i działalność połowowa, ochrona ekosystemu i różnorodności biologicznej, wydobywanie surowców, turystyka, urządzenia akwakultury i podwodne dziedzictwo kulturowe, jak również występowanie różnych presji na zasoby przybrzeżne, wymagają zintegrowanego podejścia w zakresie planowania i zarządzania”. W związku z tym, głównym celem planowania przestrzennego obszarów morskich jest określenie poszczególnych funkcji i sposobów wykorzystania obszarów morskich oraz zarządzanie występującymi na obszarach morskich konfliktami. Plan zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich powinien więc stanowić jasną, przejrzystą i jednakową dla wszystkich użytkowników instrukcję wykorzystywania przestrzeni morskiej. Dlatego Dyrektywa zwraca uwagę także na konieczność zachowania w procesie planistycznym zintegrowanego podejścia, konsultacji z interesariuszami i wykorzystania najlepszych dostępnych danych i informacji. Ustanawia ona również obowiązek dokonywania przeglądów planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich nie rzadziej niż raz na dziesięć lat. Inny zapis Dyrektywy implikuje konieczność stosownego uwzględniania w procesie planistycznym wpływu wykorzystania obszarów morskich przez człowieka na stan środowiska naturalnego. Plany zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich powinny być opracowane w krajach członkowskich najpóźniej do dnia 31 marca 2021 r.

Proces planowania uwzględnia nie tylko relacje między lądem i morzem, ale również ma pozytywnie wpływać na współpracę międzynarodową między państwami członkowskimi. Plany zagospodarowania przestrzennego mogą obejmować: akwakulturę, łowiska, obszary do poszukiwania, eksploatacji i wydobywania ropy naftowej, gazu, minerałów i kruszyw, a także wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych, ustanowione i zwyczajowe trasy żeglugowe, poligony wojskowe, obszary ochrony przyrody, badania naukowe, przebieg podwodnych kabli i rurociągów, turystykę oraz podwodne dziedzictwo kulturowe.

Najważniejszym aktem prawa krajowego odnośnie planowania zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich jest ustawa z dnia 21 marca 1991 r. *o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej* (Dz. U. z 2018 r. poz. 2214, z 2019 r. poz. 125, 730). W rozumieniu tej ustawy, Plan obejmuje polskie obszary morskie. Plan będący przedmiotem OSR, obejmuje te wody w części odnoszącej się do polskiej wyłącznej strefy ekonomicznej wraz ze strefą przyległą i morzem terytorialnym Rzeczypospolitej Polskiej oraz morskie wody wewnętrzne przylegające do morza terytorialnego położone pomiędzy linią podstawową morza terytorialnego i linią brzegu morskiego wraz z morskimi wodami wewnętrznymi Zatoki Gdańskiej. Plan nie obejmuje wód Zalewu Szczecińskiego, Wiślanego i Zalewu Kamieńskiego oraz tych znajdujących się w granicach portów.

Plan został sporządzony zgodnie z ww. ustawą, która wdraża do polskiego prawodawstwa Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/89/EU z dnia 23 lipca 2014 r. *ustanawiającą ramy planowania przestrzennego obszarów morskich* (Dz. Urz. UE L 257 z 28.08.2014 r., str. 135). Przepisy rozdziału 9 ustawy wprowadzają odrębną regulację sporządzania i przyjmowania planów zagospodarowania przestrzennego dla obszarów morskich. Wszystkie plany i projekty związane z zagospodarowaniem morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego są sporządzane przez organy administracji morskiej w uzgodnieniu z właściwymi nadmorskimi jednostkami samorządu terytorialnego. W Planie zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich lub ich części uwzględnia się ważne pozwolenia na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich oraz pozwolenia na układanie i utrzymywanie podmorskich kabli i rurociągów na morskich wodach wewnętrznych i morzu terytorialnym wydawane na podstawie przepisów tej ustawy. Część tekstowa Planu uwzględnia rozmieszczenie granic stref zamkniętych dla żeglugi i rybołówstwa oraz opis ogłaszanych okresowo stref niebezpiecznych dla żeglugi i rybołówstwa, ustanawianych ze względu na potrzeby obronności lub bezpieczeństwa państwa.

W Planie uwzględniono konstytucyjny wymóg (art. 5 Konstytucji RP), że Rzeczpospolita Polska zapewnia ochronę środowiska, kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju.

Plan podlegający OSR został sporządzony zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 17 maja 2017 roku *w sprawie wymaganego zakresu planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej* (Dz. U. z 2017 r. poz. 1025).

Przy sporządzaniu Planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich kierowano się także ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 1614, 2244, 2340), która stanowi, że cele ochrony przyrody są realizowane m.in. przez uwzględnienie wymagań ochrony przyrody w planach zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej. Zgodnie z tą ustawą projekty planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej, w części dotyczącej rezerwatu przyrody i jego otuliny, parku krajobrazowego i jego otuliny oraz obszaru chronionego krajobrazu, wymagają uzgodnienia z regionalnym dyrektorem ochrony środowiska w zakresie ustaleń planów mogących mieć negatywny wpływ na chroniony obszar.

W rezultacie, po wprowadzeniu regulacji Planu w życie, zyska on status obowiązującego prawa. Zdecyduje o tym rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Ministra Inwestycji i Rozwoju.

Uwzględniając powyższe ramy prawne, Plan określa funkcje podstawowe oraz funkcje dopuszczalne dla poszczególnych akwenów. W ten sposób realizowany jest podstawowy cel wdrożenia Planu, czyli osiągnięcie zrównoważonego rozwoju obszaru objętego projektem Planu oraz obszarów do niego przyległych w wymiarze ekonomicznym, społecznym i środowiskowym.

Plan będzie określał sposoby zagospodarowania przestrzeni i rozstrzygał potencjalne konflikty między nimi. W szczególności będzie rozstrzygał o:

- kierunkach rozwoju transportu morskiego - uwzględniając ekonomikę żeglugi (m.in. rozwój portów, wzrost parametrów statków) i bezpieczeństwo żeglugi; uwzględniając dalszą intensyfikację i rozwój zespołu portów Szczecin-Świnoujście oraz portów w Gdańsku i Gdyni; dostosowując trasy żeglugowe do przyszłej sytuacji nawigacyjnej (pojawienie się nowych użytkowników przestrzeni morskiej); uwzględniając możliwość rozwoju turystyki morskiej, wskazując ku temu najbardziej predestynowane miejsca;
- obszarach przeznaczonych pod rozwój energetyki - wskazując obszary i warunki pozyskiwania energii odnawialnej, (z uwzględnieniem wydanych już pozwoleń) oraz zabezpieczając przestrzeń na infrastrukturę

przyłączeniową; zabezpieczając możliwości przestrzennego podłączenia farm wiatrowych do krajowej sieci energetycznej i do ewentualnej szyny bałtyckiej; uwzględniając potencjalną budowę elektrowni jądrowej na wybrzeżu; uwzględniając fakt, że porty Kołobrzeg, Darłowo, Ustka, Łeba i Władysławowo mogą stać się portami bazowymi dla usług związanych z budową i eksploatacją elektrowni na morzu;

- obszarach przeznaczonych dla górnictwa morskiego - wskazując obszary i warunki poszukiwania, rozpoznawania złóż kopalin oraz wydobywania kopalin ze złóż; chroniąc rozpoznane i udokumentowane złoża surowców mineralnych oraz złoża perspektywiczne, a także zapewniając możliwość prowadzenia badań w celu pełnego rozpoznania tych zasobów;
- rozmieszczeniu infrastruktury technicznej - wskazując obszary i warunki rozbudowy infrastruktury technicznej w ramach korytarzy infrastrukturalnych (również wielofunkcyjnych), w tym miejsca połączenia infrastruktury na styku lądu i morza, tak aby uwzględnić potrzeby sieci energetycznych, ochrony brzegów oraz bezpieczeństwo mieszkańców gmin nadmorskich;
- obszarach ważnych dla zachowania rybołówstwa - zapewniając warunki bezpiecznej migracji ryb dwuśrodowiskowych; uwzględniając potrzeby rybołówstwa (dostęp do akwenów połowowych, do miejsc połowu i wyładunku) uwzględniając zmienność czasową i przestrzenną tarła gatunków ryb mających duże znaczenie gospodarcze; zabezpieczając dostęp do łowisk na obszarze Rynny Słupskiej;
- obszarach przeznaczonych pod rozwój akwakultury - wskazując potencjalne obszary przeznaczone na akwakulturę;
- obszarach chronionych - wskazując obszary i warunki ochrony środowiska i przyrody zapewniające ochronę kluczowych siedlisk polskich obszarów morskich i łączność między nimi; uwzględniając cenne przyrodniczo obszary morskie; biorąc pod uwagę obszary wyznaczone rozporządzeniem Ministra Środowiska pod prowadzenie badań w ramach projektu wychwytywania i składowania CO₂; zabezpieczając przestrzeń pod prowadzenie badań środowiskowych obszarów mało rozpoznanych, jak i przestrzeń dla badań prowadzonych w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska; biorąc pod uwagę lokalizację potencjalnych Morskich Stacji Monitoringowych, mających służyć prowadzeniu badań i monitoringu środowiska morskiego; uwzględniając rzeki przymorza jako ważne korytarze ekologiczne w celu zapewnienia ich drożności od strony morza; uwzględniając obszary cenne przyrodniczo na lądzie, tak aby minimalizować negatywne oddziaływanie na nie od strony obszarów morskich; uwzględniając potencjalne zmiany klimatu i wymagania związane z adaptacją do tych zmian;
- rozmieszczeniu inwestycji celu publicznego - określać będzie rozmieszczenie inwestycji celu publicznego, zawartych w programach zadań rządowych, w szczególności, o których mowa w art. 48 ustawy z dnia 27.03.2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 1945, z 2019 r. poz. 60, 235, 730, 1009).

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji i oczekiwany efekt

Głównym celem Planu zagospodarowania przestrzennego jest regulowanie zagospodarowania i użytkowania obszarów morskich. Plan umożliwi koordynację funkcjonalną i terytorialną różnorodnych działań przestrzennych, w tym w szczególności realizację przedsięwzięć inwestycyjnych na obszarach morskich w sposób zrównoważony, tj. zapewniający efektywne wykorzystanie ich cech, zasobów i właściwości dla różnych celów społecznych i gospodarczych. Ponadto Plan pozwoli ograniczyć konflikty między użytkownikami oraz z otoczeniem, zapewnić trwałość nieodnawialnych zasobów i procesów przyrodniczych w perspektywie obecnego i kolejnych pokoleń. Zakłada się również, że Plan umożliwi osiągnięcie celów wynikających z krajowych dokumentów strategicznych.

Plan będzie stanowił podstawę wydawania decyzji odnoszących się do użytkowania i zagospodarowania obszarów morskich.

Plan będzie narzędziem równoważenia interesów wykorzystania przestrzeni morskiej, ponieważ diagnozuje przestrzenne uwarunkowania rozwoju, określa elementy składowe układu przestrzennego i ich wzajemne relacje oraz wskazuje ich pożądany kształt. Plan przyznaje priorytety wybranym sposobom wykorzystania i zapewnia spójność całości proponowanych rozwiązań. Służy temu przyznawanie akwenom wydzielonym w Planie funkcji podstawowej określającej wiodące przeznaczenie akwenu, którego nie mogą zakłócać inne sposoby jego wykorzystania. Plan wskazuje akweny, dla których konieczne jest sporządzenie planów szczegółowych.

Plan wprowadza istotne nakazy, zakazy i ograniczenia odnoszące się do korzystania z obszarów morskich, rozstrzyga o rozmieszczeniu w tych obszarach inwestycji celu publicznego, kierunkach rozwoju transportu i infrastruktury technicznej oraz określa obszary i warunki ochrony środowiska i dziedzictwa kulturowego, uprawiania rybołówstwa i akwakultury, pozyskiwania energii odnawialnej, poszukiwania, rozpoznawania kopalin oraz wydobywania kopalin ze złóż.

Plan koncentruje się na wydzieleniu głównie tych akwenów, których funkcje nie są przedmiotem zarządzania w ramach innych procesów publicznych i planowanie przestrzenne obszarów morskich jest dla nich głównym mechanizmem podejmowania decyzji (np. obszary pod energetykę odnawialną, obszary żeglugowe).

Plan przypisuje do wydzielonych akwenów funkcje podstawowe i dopuszczalne. Funkcje podstawowe oznaczają wiodące przeznaczenia obszaru wydzielonego w Planie, którego pozostałe sposoby użytkowania nie mogą zakłócać. Przy nadawaniu funkcji podstawowych kierowano się rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 17 maja 2017 roku w sprawie *wymaganego zakresu planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej* (Dz. U. z 2017 r. poz. 1025). Oprócz funkcji zawartych w tym dokumencie zaproponowano w Planie nowe funkcje podstawowe takie jak: uwarunkowany środowiskowo rozwój lokalny, ochrona brzegu, przyszły rozwój, funkcjonowanie portu lub przystani czy wielofunkcyjny rozwój gospodarczy. Funkcje dopuszczalne natomiast oznaczają inne możliwe sposoby użytkowania, które nie stanowią ograniczenia dla funkcji podstawowej i nie rodzą w tym zakresie konfliktów. W szczególnych przypadkach oznacza to jednak pewne ograniczenia w zakresie funkcji dopuszczalnych (np. dopuszczenie tylko wybranych form rybołówstwa w akwenach przeznaczonych na produkcję i gromadzenie energii odnawialnej). Przy wyborze funkcji dopuszczalnych kierowano się podobnymi zasadami jak przy wyborze funkcji podstawowych oraz zapisami dokumentów strategicznych Rzeczypospolitej Polskiej. W procesie planistycznym przeprowadzona została analiza synergii i konfliktów przestrzennych w formie kart synergii i konfliktów dla poszczególnych akwenów, co miało na celu rozwiązanie lub ograniczenie konfliktów przestrzennych.

Plan wskazuje także akweny, na których warto lokować takie sposoby zagospodarowania obszarów morskich, których jednocześnie występowanie przynosi korzyści ekonomiczne, społeczne i ekologiczne.

Analiza uwarunkowań wykonana w ramach Planu wskazuje na potrzebę zabezpieczenia przestrzeni morskiej dla takich działań jak:

- rozbudowa potencjału gospodarki morskiej opartej na funkcjach sieci portów morskich,
- zapewnienie możliwości rozwoju i bezpieczeństwa żeglugi morskiej,
- przemysłowe i energetyczne wykorzystanie zasobów morza:
 - morska energetyka wiatrowa – obszary wyłącznej strefy ekonomicznej,
 - górnictwo morskie – przede wszystkim obszar północno – wschodni (objęty obecnie koncesjami),
 - rybołówstwo kutrowe (łowiska kołobrzESCO – darłowskie, bornholmskie s, władysławowskie, rynny ślupskiej, głębi gdańskiej i zatoki gdańskiej oraz trasy dostępu do nich),
 - energetyki jądrowej (wody przybrzeżne województwa pomorskiego),
- trwałe i zrównoważony rozwój turystyki nadmorskiej i morskiej – głównie Zatoki Pomorskiej i Gdańskiej,
- zachowanie rybołówstwa jako istotnej funkcji miejscowości nadmorskich,
- zapewnienie warunków bezpiecznej migracji ryb dwuśrodowiskowych.

Podczas tworzenia Planu opierano się na zasadzie komplementarności z procesami decyzyjnymi (takimi jak plany ochrony obszarów Natura 2000, decyzje IMO w sprawie stref separacji ruchu, ustalenia maksymalnych kwot połowowych, itp.). Stan i rozwój obszarów morskich są wynikiem nakładania się na siebie przestrzennych rozstrzygnięć planistycznych i innych decyzji zarządczych wobec obszarów morskich, dlatego plany przestrzenne obszarów morskich powinny jedynie uzupełniać istniejące procesy decyzyjne, a nie je zastępować.

Plan służy realizacji celów priorytetowych dla polskich obszarów morskich, do których należą:

- wsparcie zrównoważonego rozwoju w sektorze morskim z uwzględnieniem aspektów gospodarczych, społecznych i środowiskowych, w tym poprawę stanu środowiska i odporności na zmiany klimatu,
- zapewnienie obronności i bezpieczeństwa państwa,
- zapewnienie koordynacji działań podmiotów i sposobów wykorzystania morza, spójne zarządzanie obszarami morskimi i nadmorskimi, w tym zasobami morza bałtyckiego,
- wzmocnienie pozycji portów morskich, zwiększenie konkurencyjności transportu morskiego oraz zapewnienie bezpieczeństwa morskiego,
- oszczędne korzystanie z przestrzeni, pozostawiające możliwie wiele miejsca pod przyszłe, w tym również nieznanne, sposoby korzystania z morza.

W toku przygotowania Planu posługując się analizą synergii i konfliktów zidentyfikowano występujące i potencjalne konflikty przestrzenne.

Przyjmuje się, że Plan będzie rozstrzygał lub ograniczał konflikty przestrzenne, a pozostałe rodzaje konfliktów są i będą regulowane przez działania podejmowane na podstawie odrębnych przepisów.

W Planie za konflikt nie jest uznawana sytuacja, gdy brak możliwości jednoczesnego w czasie lub przestrzeni użytkowania, zagospodarowania określonej przestrzeni dla dwóch sposobów jej wykorzystania został wcześniej rozstrzygnięty w ramach istniejącego porządku prawnego. W analizie synergii i konfliktów uwzględniono także konflikty, które pomimo rozstrzygnięć prawnych blokują ważne z punktu widzenia dokumentów strategicznych funkcje rozwojowe polskich obszarów morskich lub/i budzą społeczny sprzeciw.

Skutkiem wprowadzenia planowania przestrzennego obszarów morskich będzie oczekiwane zmniejszenie kosztów związanych z brakiem koordynacji ze względu na zintegrowaną (tj. mniej rozdrobnioną) politykę podejmowania współpracy transgranicznej. W przypadku rynku wewnętrznego Plan stanowi podstawę dla uproszczenia systemu zezwoleń, zmniejszając w ten sposób koszty procedur regulacyjnych i administracyjnych oraz tworzenie przejrzystych i trwałych ram planowania przestrzennego.

Integracja procedur administracyjnych oraz zwiększenie przewidywalności i pewności spowodują m.in. następujące skutki ekonomiczne dla działalności sektorów gospodarki morskiej:

- podniesienie skuteczności zarządzania i koordynacji instytucji administracyjnych;

Planowanie przestrzenne ma na celu obniżenie kosztów wynikających z braku koordynacji. Jego wprowadzenie może poprawić systemy koordynacji poprzez integrację i dostosowanie procedur administracyjnych. Przykładem zwiększonej efektywności koordynacji jest model "*one-stop-shop*". Model "jednego okienka", jeśli jest odpowiednio wdrożony i zarządzany, może prowadzić do integracji procedur.

Integracja i dostosowanie doprowadzą prawdopodobnie do skrócenia procedur, a następnie do obniżenia kosztów administracyjnych, kosztów zatrudnienia i ogólnych kosztów działalności organów rządowych w sektorze morskim. Jednak należy brać pod uwagę, że przynajmniej w pierwszej fazie tworzenia i wdrażania Planu, proces ten może wiązać się z kosztami, na przykład w celu stworzenia pojedynczego punktu kontaktowego.

- obniżenie kosztów, takich jak:

- kosztów transakcyjnych, związanych z działalnością w przestrzeni morskiej;

Stosowanie kluczowych zasad, takich jak przejrzystość i przewidywalność, jest korzystne dla działalności morskiej, ponieważ mogą powodować obniżenie kosztów transakcyjnych. Koszty transakcyjne to koszty uprzedniego sporządzenia umowy i monitorowania umowy ex-post, czyli koszty funkcjonowania systemu gospodarczego. Koszty transakcji można klasyfikować pod względem informacji, negocjacji, monitorowania i egzekwowania. Koszty transakcji dla działalności morskiej mogą być zidentyfikowane w czterech wymiarach. Pierwszy wymiar dotyczy kosztów poszukiwania. Koszty poszukiwania to koszty, które firma musi ponieść w celu poszukiwania właściwych elementów wejściowych procesu biznesowego (tj. lokalizacja, kapitał ludzki itp.). Odpowiednie zastosowanie kluczowych zasad prawdopodobnie stworzy wspólną bazę wiedzy, w której będą zawarte takie informacje jak:

- szczegółowe właściwości istotnych obszarów morskich (cechy geologiczne, takie jak głębokość, dostępność zasobów naturalnych itp.);
- charakterystyka bieżącej działalności morskiej w obszarze morskim (liczba działań, intensywność działań itp.);
- znajomość wszelkich planowanych działań w obszarze (tworzenie elektrowni wiatrowych, sztucznych wysp itp.);
- wpływ na środowisko obecnych i planowanych działań w obszarze morskim (emisje zanieczyszczeń, hałas, wibracje itp.).

Dzięki centralizacji tych danych w bazie, będzie można uzyskać oszczędności w kosztach poszukiwania właściwych lokalizacji dla poszczególnych form działalności morskiej.

- kosztów prawnych;

Kosztami prawnymi są koszty związane z upewnieniem się, że działania firmy są zgodne z prawem, a także konfigurowanie i egzekwowanie zgodności w odniesieniu do porozumień (np. umów). W związku z tym, że Plan ma na celu ustanowienie jasności prawnej, oczekuje się, że koszty prawne zostaną odpowiednio zmniejszone.

- kosztów administracyjnych;

Koszty administracyjne to koszty pozwoleń, licencji i certyfikacji. Z powodu bardziej wydajnych i zintegrowanych procedur jest prawdopodobne, że procesy wnioskowania i zatwierdzania będą lepiej dostosowane. Dlatego krótszy czas procedur administracyjnych prawdopodobnie spowoduje niższe koszty administracyjne.

- mniej konfliktów;

Konflikty prowadzą do kosztów. Koszty te mogą dotyczyć spadku aktywności gospodarczej w związku ze zwiększeniem kosztów operacyjnych prowadzenia działalności morskiej.

Obecnie znanych jest jedynie kilka przykładów istniejących konfliktów, które prowadzą do faktycznych kosztów w krajach OECD. Jednak wzrost aktywności morskiej, rosnąca presja na środowisko i rosnące zapotrzebowanie na przestrzeń morską przez nowych uczestników rynku (na przykład farmy wiatrowe i akwakultura) mogą w przyszłości generować problemy związane z konkurencją. Obliczenie dokładnej wartości zapobiegania konfliktom jest zadaniem niewykonalnym na obecnym etapie i będzie wiarygodne tylko i wyłącznie w przypadku przeprowadzania oceny skutków regulacji ex-post.

Koszty poszukiwania, koszty prawne i administracyjne nie mają jednakowego zastosowania dla wszystkich rodzajów działalności morskiej. Na przykład zastosowanie kluczowych zasad Planu nie ma większego wpływu na transport, ponieważ statki nie wymagają specjalnych zezwoleń lub konieczności poszukiwania szlaków transportowych (szlaki żeglugowe są znane). Jedną z gałęzi gospodarki morskiej, na którą duży wpływ ma poszukiwanie, koszty prawne i administracyjne jest branża energii odnawialnej. Ta branża musi: (1) ubiegać się o pozwolenia, (2) szukać odpowiednich obszarów i (3) negocjować umowy z dostawcami energii.

W poniższej tabeli przedstawiono przegląd spodziewanych skutków Planu dla poszukiwania, kosztów prawnych i administracyjnych dla poszczególnych rodzajów działalności związanej z morzem. Koszty poszukiwania, prawne i administracyjne mogą się wiązać ze znacznymi kosztami dla przedsiębiorstw morskich, zwłaszcza jeśli zaangażowane są liczne organy administracji. Problemem kwantyfikacji tych kosztów jest ich duża zmienność, trudne do oszacowania zróżnicowanie ze względu na rodzaje aktywności morskiej, zaangażowania, obszaru morskiego i rozmiaru działalności. Kolorem niebieskim zaznaczono te działalności gospodarki morskiej, dla których będą się pojawiały te koszty.

Tabela 1. Spodziewane koszty dla poszczególnych form działalności związanej z morzem*

	Koszty administracyjne	Koszty poszukiwania	Koszty prawne
Żegluga			
Rybołówstwo komercyjne			
Rybołówstwo rekreacyjne			
Akwakultura			
Energia wiatrowa			
Wydobycie ropy i gazu			
Wydobycie piasku i żwiru			
Pogłębianie			
Turystyka morska			
Kable i rurociągi			

*Kolorem niebieski wskazano oczekiwane koszty w poszczególnych sektorach gospodarki morskiej, wynikające z wprowadzenia Planu

Źródło: Legal and socio-economic studies in the field of the Integrated Maritime Policy for the European Union, *Study on the economic effects of Maritime Spatial Planning*, European Commission Maritime Affairs and Fisheries, Belgium 2011

Skutki wprowadzenia Planu w poszczególnych sektorach gospodarki morskiej będą mogły być oszacowane i skwantyfikowane dopiero na etapie tworzenia oceny skutków regulacji ex-post, a więc po 5 latach od wprowadzenia Planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich.

- poprawa warunków inwestycyjnych, poprzez:

- przyspieszenie realizacji inwestycji;

W przypadku działalności gospodarczej wymagającej pozwolenia, lokalizacji lub zgody administracyjnej, Plan może mieć istotne pozytywne znaczenie. Zoptymalizowane procedury, większa pewność prawa i w konsekwencji niższe koszty transakcyjne mogą motywować inwestorów do przyspieszenia

inwestycji. Potencjał przyspieszenia dotyczy głównie tych działań, które są obecnie ograniczone w ich ekspansji, czyli akwakultury i sektora odnawialnych źródeł energii. W przypadku energii odnawialnej, wprowadzenie Planu może być bardzo znaczące, ze względu na wyznaczone lokalizacje dla energii wiatrowej. To w dużym stopniu określi, gdzie takie działania mogą mieć miejsce (stąd zmniejszenie kosztów poszukiwania).

- wzrost gospodarczy;

Plan może mieć istotny wpływ na wzrost gospodarczy regionów nadmorskich, jeśli skutki jego wdrożenia będą prowadzić do nowych inwestycji, które w innym przypadku nie zostałyby dokonane.

Koncepcja wzrostu gospodarczego oznacza, że działalność gospodarczą może ulec zwiększeniu, jeśli zostaną osiągnięte cele Planu. Najlepszym przykładem jest akwakultura. Popyt na produkty rybne nadal rośnie, a zasoby rybne i flota rybacka w krajach Unii są nadal pod presją. Akwakultura jako branża, może przynieść największe korzyści w tym zakresie. Jednak oszacowanie wzrostu, jaki przemysł mógłby osiągnąć ze względu na wprowadzenie Planu jest trudne, szczególnie jeśli występują inne czynniki rynkowe. Ponadto ze względu na brak danych dotyczących tego, ilu inwestorów nie przystępuje do inwestycji w akwakulturę, nie można dokonać oceny ilościowej wpływu Planu na wzrost gospodarczy.

Poniższa tabela podsumowuje poszczególne bariery w ocenie ilościowej skutków wprowadzenia Planu.

Tabela 2. Bariery oceny ilościowej skutków Planu

Skutki Planu	Bariery
Skuteczność koordynacji	Dokładne koszty koordynacji, które należy przypisać gospodarce morskiej są nieznane (pokrywają się z innymi mechanizmami koordynacji)
Koszty transakcyjne	Wysoka zmienność kosztów transakcyjnych w poszczególnych obszarach morskich, rodzajach działalności, a nawet w poszczególnych przedsiębiorstwach
	Prawdopodobieństwo konfliktu zależy od dużej liczby zmiennych - wymagana jest analiza OSR ex-post
Przyspieszenie realizacji inwestycji	Wzrost gospodarczy zależy od wielu zmiennych, na które Plan nie ma wpływu
	Poziom, do którego działalność gospodarcza może zostać przyspieszona przez Plan, jest zależny od wielu czynników

Źródło: Legal and socio-economic studies in the field of the Integrated Maritime Policy for the European Union, *Study on the economic effects of Maritime Spatial Planning*, European Commission Maritime Affairs and Fisheries, Belgium 2011

Podsumowując, rzetelne prognozy dotyczące społeczno-gospodarczego wpływu Planu na gospodarkę wymagają analizy poszczególnych przypadków. Taki proces wymaga lat, ogromnej ilości zasobów i ponadto opiera się na czynnikach zewnętrznych, na które Plan nie ma wpływu. Jednym z tych czynników zewnętrznych jest rozwój światowej gospodarki, z którym rozwój gospodarki morskiej jest bezpośrednio związany.

- Efekty ekonomiczne optymalnej lokalizacji;

Innym efektem wdrożenia Planu, jest ekonomiczna korzyść z wyznaczenia optymalnych lokalizacji dla działalności morskiej (na przykład lokalizacje o małej głębokości dla farm wiatrowych). Zakłada się, że w wyniku wdrożenia Planu działalność morska może odbywać się w optymalnej lokalizacji.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Bałtycki model rozwoju planowania przestrzennego obszarów morskich oparty jest na współpracy właściwych ministerstw poszczególnych krajów w ramach dwóch inicjatyw: Visions and Strategies Around the Baltic Sea (VASAB) oraz Konwencji Helsińskiej (HELCOM). Wypracowany wspólnie model planowania zakłada, że Morze Bałtyckie nie ma fizycznych barier, jest jednym spójnym ekosystemem i dlatego należy je chronić i korzystać z jego zasobów mając na uwadze szerszą, ponadnarodową perspektywę. VASAB 2010 był pierwszą organizacją, która wezwała do wprowadzenia planów zagospodarowania przestrzennego obszarów Morza Bałtyckiego.

Wszystkie kraje bałtyckie są zobowiązane kierować się zasadami i wdrażać wytyczne odnośnie planowania przestrzennego obszarów morskich opracowywane przez grupę roboczą HELCOM-VASAB MSP.

W 2007 r. Niebieska Księga UE dotycząca zintegrowanej polityki morskiej wskazała planowanie przestrzenne jako narzędzie zrównoważonego rozwoju obszarów morskich i regionów przybrzeżnych. W tym samym roku przyjęto Bałtycki Plan Działania HELCOM (BSAP) dotyczący szeroko zakrojonych zasad tegoż planowania na morzu opartych na podejściu ekosystemowym.

Równolegle, poczynawszy od 2002 roku, opracowywano metodologię procesu planowania przestrzennego obszarów morskich, a praktyczne doświadczenia w zakresie planowania uzyskano dzięki transgranicznym projektom pilotażowym, takim jak Baltcoast, PlanCoast, BaltSeaPlan, PlanBothnia czy PartiSEApate. Wyciągnięte wnioski zostały zapisane w dokumentach strategicznych. W dalszej kolejności rozpoczęto nowe projekty współpracy mające na celu znalezienie rozwiązań organizacyjnych i instytucjonalnych dla procesu planowania przestrzennego obszarów morskich. W rezultacie, w ramach wymienionych projektów lub korzystając z ich doświadczenia, opracowano plany zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich w Niemczech i na Litwie. Inne kraje Bałtyku takie jak Polska czy Łotwa, opracowały pilotażowe morskie plany zagospodarowania przestrzennego z elementami transnarodowymi. Obecnie wszystkie państwa unijne Morza Bałtyckiego znajdują się w fazie planowania, ustanawiania lub oceny krajowych planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich (PPOM). Aby wesprzeć kraje bałtyckie w dążeniu do spójności opracowywanych planów zrealizowany został projekt Baltic SCOPE - Towards coherence and cross-border solutions in Baltic Maritime Spatial Plans, który jest obecnie kontynuowany jako Pan Baltic Scope (www.panbalticscope.eu).

Poniżej przedstawiono stan wdrażania PPOM w czterech bałtyckich krajach należących do OECD: w Niemczech, Szwecji, na Litwie i w Danii. Informację opracowano na podstawie <https://vasab.org/theme-posts/maritimespatial-planning/msp-country-fiches/>.

Niemcy

Niemcy są pierwszym krajem bałtyckim, który wdrożył planowanie przestrzenne obszarów morskich. Podstawą prawną jest ustawa o planowaniu przestrzennym ("Raumordnungsgesetz" / ROG), która została dostosowana do planowania obszarów morskich w 2004 r. Została ona zmieniona w 2017 r., między innymi w celu wdrożenia dyrektywy UE w sprawie PPOM.

W chwili obecnej za planowanie obszaru niemieckiej wyłącznej strefy ekonomicznej odpowiedzialne jest Federalne Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, Budownictwa i Wspólnoty (Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat). Plany zagospodarowania przestrzennego wyłącznej strefy ekonomicznej na Morzu Bałtyckim (jak również na Morzu Północnym) określają prawnie wiążące cele oraz zasady, które należy szczególnie uwzględnić w planowaniu przestrzennym w odniesieniu do wykorzystania gospodarczego, prowadzenia badań naukowych, zapewnienia bezpieczeństwa i efektywności żeglugi oraz ochrony środowiska morskiego. Plan określa wiążące zasady i przepisy dla administracji, głównie w odniesieniu do procedur udzielania licencji i zatwierdzania inwestycji. Pierwszy plan zagospodarowania przestrzennego wyłącznej strefy ekonomicznej Niemiec na Morzu Bałtyckim został przyjęty w 2009 roku.

Plan ten określił 5 głównych zasad:

1. Zapewnienie bezpieczeństwa i efektywności żeglugi;
2. Wzmocnienie rozwoju ekonomicznego poprzez ład przestrzenny i optymalizację wykorzystania przestrzeni;
3. Promowanie rozwoju morskiej energetyki wiatrowej zgodnie ze strategią zrównoważonego rozwoju rządu federalnego;
4. Długoterminowe, zrównoważone wykorzystanie zasobów i potencjału wyłącznej strefy ekonomicznej poprzez promowanie funkcji odwracalnych, efektywne wykorzystanie przestrzeni i priorytetyzowanie zastosowań związanych z morzem;
5. Ochrona środowiska naturalnego poprzez unikanie wprowadzania zakłóceń i zanieczyszczeń do środowiska morskiego.

Głównymi decyzjami Planu było wyznaczenie obszarów priorytetowych, rezerwacyjnych oraz zapisy regulujące. Dla projektu planu przeprowadzono Strategiczną Ocenę Oddziaływania na Środowisko, szerokie konsultacje społeczne na poziomie krajowym i transgranicznym (w ramach procedury ESPOO). W 2012 roku przygotowano ocenę efektywności wdrożenia planu, która dała asumpt do aktualizacji i przygotowywania kolejnej wersji. Obecnie toczą się prace nad nową wersją planu.

Za planowanie zagospodarowania wód wewnętrznych i morza terytorialnego Morza Bałtyckiego odpowiedzialne są nadbrzeżne kraje związkowe.

W Szlezwiku Holstynii (Schleswig-Holstein), plan zagospodarowania przestrzennego morza terytorialnego jest częścią Planu Rozwoju Kraju Związkowego i został ostatnio zmieniony w 2015 r. Rozpoczęcie konsultacji w sprawie tego planu przewiduje się na koniec 2017 r.

Podobnie w Meklemburgu Pomorzu Przednim (Mecklenburg-Vorpommern), plan zagospodarowania przestrzennego morza terytorialnego jest częścią Planu Rozwoju Kraju Związkowego. Pierwszy plan w takim wymiarze został przyjęty w 2005 i był to pierwszy plan obejmujący akweny morskie w Regionie Morza Bałtyckiego i w UE. Został on zaktualizowany w latach 2013-2015 i stał się aktem prawnie wiążącym w 2016 r.

W obydwu przypadkach udział społeczeństwa zapewniono poprzez konsultacje z zainteresowanymi stronami, agencjami i organizacjami pozarządowymi odpowiedzialnymi za: środowisko morskie i ochronę przyrody, rybołówstwo, energię, wydobywanie piasku i żwiru, żeglugę, obronność, turystykę, żeglarstwo rekreacyjne, badania naukowe. Przeprowadzono strategiczną ocenę oddziaływania na środowisko, jak również transgraniczne konsultacje w ramach procedury ESPOO.

Szwecja

Szwedzkie morze terytorialne podzielone jest na dwie strefy: wody publiczne i wody prywatne. Wody publiczne należą do państwa i są reprezentowane przez właściwe instytucje państwowe. Prywatne strefy wodne, zarówno toń, jak i dno morskie, obejmują obszar wodny do 300 m od linii brzegowej i dalej do izobaty 3 m, jeśli znajduje się ona poza tym obszarem. W zatokach, fiordach i obszarach archipelagowych specjalne zasady regulują granicę między wodami prywatnymi i publicznymi. Prywatny obszar wodny może być własnością różnych podmiotów prawnych, niezależnie od tego, czy jest to osoba prywatna, osoba prawna, gmina czy państwo.

Planowanie przestrzenne obszarów morskich jest regulowane dwoma aktami prawnymi: Szwedzkim Kodeksem Ochrony Środowiska z 1999 roku oraz Ustawą o Planowaniu i Budownictwie z 2010 roku.

Wg Ustawy o Planowaniu i Budownictwie, gminy są odpowiedzialne za opracowanie i wdrożenie planów wód terytorialnych, zaś rząd szwedzki zarządza wyłączną strefą ekonomiczną. Odpowiedzialność za planowanie przestrzenne obszarów morskich spoczywa na Ministerstwie Środowiska i Energii, wspieranym merytorycznie przez Szwedzką Agencję ds. Gospodarki Morskiej i Gospodarki Wodnej (SwAM). Wody prywatne nie podlegają planowaniu.

Zgodnie z dodatkiem (z 2014) do Kodeksu Ochrony Środowiska opracowane zostaną trzy plany morskie w podziale na Zatokę Botnicką, Morze Bałtyckie oraz Wody Zachodnie (Skagerrak / Kattegatt), obejmujące obszary morskie od 1 Mm od linii podstawowej (włączając również wyłączną strefę ekonomiczną). Plany, które będą przyjęte przez rząd będą miały charakter strategicznych wytycznych mających na celu zrównoważony rozwój. Rząd może również przyjąć przepisy uzupełniające, zakazujące lub ograniczające działalność w wyznaczonych akwenach.

Proces planistyczny regulowany jest przez rozporządzenie w sprawie planowania przestrzennego morskiego z 2015 roku. Zawiera ono przepisy dotyczące granic geograficznych, treści planów, odpowiedzialności za przygotowanie, konsultacje i współpracę w procesie składania wniosków, a także monitorowanie i przegląd. Zgodnie z rozporządzeniem, SwAM opracowuje projekty planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich przy współpracy z odpowiednimi radami administracyjnymi gmin i przy wsparciu władz krajowych. SwAM jest odpowiedzialna również za współpracę z innymi krajami i koordynację szwedzkich planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich z planami innych krajów.

Plan szwedzki określa obszary o znaczeniu krajowym, czyli zabezpieczające priorytetowe interesy i inne interesy publiczne o istotnym znaczeniu (np. ochrona przyrody, rekreacja i turystyka, żegluga, produkcja energii czy rybołówstwo). W swojej pracy SwAM stosuje podejście ekosystemowe. Zgodnie z rozporządzeniem dot. polityki gospodarczej, cele społeczne i środowiskowe mają zostać włączone do morskich planów zagospodarowania przestrzennego. Głównym celem planowania jest wykorzystanie zasobów morskich w sposób umożliwiający rozwój gospodarki morskiej przy jednoczesnym zachowaniu ekosystemów.

W sierpniu 2015 r. została przyjęta przez rząd szwedzka strategia morska. Strategia zawiera rządową wizję rozwoju sektora morskiego: konkurencyjny, innowacyjny i zrównoważony przemysł morski, który może przyczynić się do wzrostu zatrudnienia, zmniejszenia obciążenia środowiska i atrakcyjnego środowiska życia. Wizja opiera się na trzech równoważnych perspektywach: zrównoważonym środowisku morskim, konkurencyjnej gospodarce morskiej i atrakcyjnych obszarach przybrzeżnych. Podkreśla się, że plany zagospodarowania przestrzennego są ważnym instrumentem w kierowaniu rozwojem szwedzkich obszarów morskich. Strategia obejmuje i integruje wiele obszarów polityki, takie jak polityka gospodarcza, polityka na rzecz wzrostu regionalnego, polityki sektorowe dotyczące morza i jego wykorzystania oraz polityki środowiskowe. Strategia stanowi instrument wdrażania szwedzkiej zintegrowanej polityki morskiej.

1 grudnia 2016 r. opublikowano wstępne projekty planów dla wszystkich trzech obszarów morskich, w styczniu/lutym 2017 r. opublikowano strategiczne oceny oddziaływania na środowisko. Dokumenty te stanowią podstawę do szerokiego dialogu ze sferą gospodarczą, organizacjami pozarządowymi, centralnymi organami rządowymi, regionalnymi organami rządowymi (okręgowymi zarządami administracyjnymi), regionami, gminami, ośrodkami akademickimi i sąsiednimi krajami.

Litwa

Zgodnie z art. 47 Konstytucji Republiki Litewskiej, wyłączne prawo do litewskiej przestrzeni morskiej należy do Republiki Litewskiej (tj. przestrzeń ta należy do państwa).

Planowanie przestrzenne obszarów morskich na Litwie jest włączone do krajowego ustawodawstwa regulującego planowanie przestrzenne - Ustawy o Planowaniu Terytorialnym i jej aktów wykonawczych. Aktualizacja ustawy (która

weszła w życie 1 stycznia 2014 r.), zawiera zapisy dotyczące planowania przestrzeni morskiej. Aktem wykonawczym do Ustawy są Zasady Sporządzania Złożonych Dokumentów Planowania Terytorialnego (2014). Część przestrzeni morskiej (do izobaty 20 m) podlega również przepisom Ustawy o Pasiu Przybrzeżnym.

W oparciu o postanowienia krajowych aktów prawnych, w 2015 roku Kompleksowy Plan Terytorium Republiki Litewskiej został uzupełniony o morskie rozwiązania przestrzenne (rezolucją nr XII-1781 Parlamentu Republiki Litewskiej). Obejmuje on całość litewskich obszarów morskich, w tym wody terytorialne i wyłączną strefę ekonomiczną.

Istniejący Plan jest prawnie wiążący. Jest wiążący dla instytucji państwowych, podejmujących decyzje na poziomie krajowym, o użytkowaniu, zarządzaniu i ochronie terytorium kraju, kształtowaniu polityki regionalnej, Plan formułuje warunki dla planów specjalnych na szczeblu krajowym, długoterminowych programów i strategii, planów ogólnych i specjalnych niższego poziomu. Opracowywane strategie gospodarcze, inne plany strategiczne i programy instytucji państwowych muszą opierać się na rozwiązaniach Kompleksowego Planu Republiki Litewskiej.

Rozszerzenie istniejącego (lądowego) planu i uzupełnienie go morskimi rozwiązaniami przestrzennymi, pozwoliło stworzyć wstępne warunki dla rozwoju działalności gospodarczej wykorzystującej przestrzeń morską i utrzymania dobrego stanu środowiska morskiego, zapewniając także niezbędne regulacje terytorialne dla ochrony dziedzictwa kulturowego na morzu.

Główne cele planu to:

- utrzymanie równowagi między rozwojem gospodarczym i ekologicznym, stworzenie warunków dla spójności terytorialnej, zrównoważony rozwój terytorium państwa, spójna realizacja polityki przestrzennej integracji funkcjonalnej, rozwiązywanie w sposób kompleksowy problemów i zadań terytorialnych;
- zapewnienie zdrowego i harmonijnego środowiska dla podniesienia warunków życia w całym państwie;
- utworzenie wspólnej, zintegrowanej polityki rozwoju różnych sektorów;
- ochrona, przywracanie i racjonalne korzystanie z zasobów naturalnych i rekreacyjnych, wartości dziedzictwa naturalnego i kulturowego;
- zabezpieczenie obszarów pod infrastrukturę i inne potrzeby rozwojowe różnego rodzaju działalności;
- wspieranie inwestycji na rzecz rozwoju gospodarczego, zachowania i przywracania wartości dziedzictwa naturalnego, kulturowego i rekreacyjnego;
- godzenie interesów podmiotów fizycznych i prawnych, gmin i państw oraz praw podmiotów prawa międzynarodowego w zakresie korzystania z obszarów morskich, będących pod jurysdykcją Republiki Litewskiej.

Dania

Wg prawa, wody wewnętrzne, morze terytorialne oraz wyłączna strefa ekonomiczna są dobrem publicznym i są zarządzane przez rząd Królestwa Danii.

Dania nie ma jeszcze planu przestrzennego obejmującego obszary morskie. Opracowano jednak szereg planów sektorowych, które zapewnią kluczowy wkład w nadchodzący proces planowania.

W 2016 roku rząd przyjął Ustawę o Planowaniu Przestrzennym Obszarów Morskich, która ustanawia ramy prawne planowania na morzu.

Głównym celem planowania przestrzennego obszarów morskich jest promowanie wzrostu gospodarczego, rozwoju obszarów morskich i zrównoważonego wykorzystywania zasobów morskich.

Ustawa ma przyczynić się do osiągnięcia celów planowania przestrzennego obszarów morskich przy jednoczesnym uwzględnieniu interakcji między lądem a morzem oraz zacieśnienia współpracy transgranicznej. Zgodnie z ustawą o planowaniu przestrzennym obszarów morskich rząd duński uznał potrzebę lepszej koordynacji działań prowadzonych w duńskiej przestrzeni morskiej oraz między władzami, które zarządzają tymi działaniami i regulują je.

Wdrożenie ustawy będzie opierało się na bliskiej współpracy międzyagencyjnej (międzysektorowej). Sektory, które będą uwzględnione w przyszłym planie to przede wszystkim: energetyka, transport morski, rybołówstwo i akwakultura, ochrona i wydobywanie surowców oraz ochrona i poprawa stanu środowiska (w tym odporność na skutki zmiany klimatu). Działania wojskowe, dziedzictwo kulturowe, gminne plany korzystania z wód przybrzeżnych itp. nie będą regulowane przez plan, ale będą w nim uwzględnione.

Plan zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich zostanie ukończony do 2021 r.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt			
Grupa	Liczba	Źródło danych	Oddziaływanie
Urzędy Morskie	3		<p>Plan będzie narzędziem polityki przestrzennej państwa służącym administracji morskiej w takich zadaniach jak:</p> <ul style="list-style-type: none"> wskazanie w kontaktach międzynarodowych polskiego interesu w odniesieniu do cech, zasobów, właściwości i wartości tego obszaru, prowadzenia polityki wewnętrznej wobec obszaru, m.in. np. poprzez wydawanie pozwoleń na wznoszenie i wykorzystywanie sztucznych wysp.
Urzędy Marszałkowskie	2	Ustawa z dnia 24 lipca 1998 r. o wprowadzeniu zasadniczego trójstopniowego podziału terytorialnego państwa (Dz. U. z 1998 r. Nr 96, poz. 603) art. 2	<p>Na obszarze objętym Planem nie funkcjonują jednostki samorządu terytorialnego, ale ich zakres praw i obowiązków obejmuje obszary bezpośrednio sąsiadujące (styczne) z obszarem opracowania Planu. Z uwagi na podział kompetencji w zakresie planowania przestrzennego realizowanego przez samorząd terytorialny, szczególna rola należy do gmin, które dla obszarów sąsiadujących z obszarami morskimi mają prawo uchwalać akty prawa miejscowego, w szczególności miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego.</p> <p>Plan będzie zawierał ustalenia wiążące wobec obszarów położonych na zewnątrz obszaru Planu, w szczególności wobec planów gminnych, gminnych studiów i</p>

Samorządy Gminne	32 gminy graniczące z obszarem Planu	<p>Obwieszczenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 29 czerwca 2010r. w sprawie wykazu gmin i powiatów, wchodzących w skład województw (M.P. z dnia 12 lipca 2010r., Nr 48, poz.654).</p> <p>Krajowy Rejestr Urzędowy Podziału Terytorialnego Kraju TERYT, GUS Stan w dniu 1.01.14 r.</p>	<p>planów przestrzennych województw nadmorskich.</p> <p>Zgodnie z ustawą o obszarach morskich RP i administracji morskiej, Plan będzie uzgadniany z:</p> <ul style="list-style-type: none"> - organami wykonawczymi jednostek samorządu terytorialnego znajdującymi się w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru nim objętego – w zakresie wpływu jego ustaleń na zagospodarowanie pasa technicznego, pasa ochronnego oraz morskich portów i przystani oraz zagospodarowanie przestrzenne gmin. - marszałkiem województwa – w zakresie terenów rozmieszczenia inwestycji celu publicznego o znaczeniu wojewódzkim, ustalonego w planie zagospodarowania przestrzennego województwa.
Inwestorzy	-	-	Dla inwestorów Plan będzie służył jako ułatwienie procesu inwestycyjnego. Zakłada się, że Plan będzie służył wszystkim, którzy dążą do wzmocnienia pozycji polskich portów morskich, zwiększenia konkurencyjności transportu morskiego oraz zapewnienia bezpieczeństwa morskiego oraz rozwoju polskich obszarów morskich.
Przedsiębiorstwa gospodarki morskiej	17431 (rok 2016)	Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2017, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, Szczecin 2017	Wdrożenie Planu będzie miało bezpośredni lub pośredni wpływ na wzrost wartości dodanej wytworzonej przez przedsiębiorstwa funkcjonujące w polskiej gospodarce morskiej. Plan powinien pozytywnie wpłynąć na rozwój tych przedsiębiorstw.
Społeczeństwo	-	-	Wdrożenie Planu może pozytywnie oddziaływać na społeczeństwo. Rozwój przedsiębiorstw gospodarki morskiej spowoduje rozwój całej gospodarki morskiej, co w konsekwencji może stworzyć dodatkowe miejsca pracy i polepszyć warunki życiowe wielu ludzi, szczególnie zamieszkujących w obszarze bezpośredniego oddziaływania Planu.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Prace nad projektem Planu zostały podzielone na etapy – na każdym etapie projekt był konsultowany ze społeczeństwem, w tym raz w ramach wymaganej prawem debaty publicznej. Odbyły się cztery krajowe spotkania konsultacyjne, trzy międzynarodowe oraz osiem spotkań sektorowych. Wszystkie były spotkaniami otwartymi dla zainteresowanych.

Spotkania zostały zorganizowane przez Wykonawcę projektu Planu – Konsorcjum Instytutu Morskiego w Gdańsku z Morskim Instytutem Rybackim – Państwowym Instytutem Badawczym w Gdyni.

Konsultacje były przeprowadzane w formie otwartego spotkania z Wykonawcami projektu Planu oraz z Zamawiającym, na którym przedstawiciele instytucji, organizacji oraz osoby prywatne miały możliwość zgłosić swoje opinie, uwagi i propozycje do projektu Planu.

Pierwsze krajowe spotkanie konsultacyjne odbyło się 8 marca 2017 roku w Europejskim Centrum Solidarności w Gdańsku.

W spotkaniu konsultacyjnym wzięło udział 201 osób.

Spotkanie było podzielone na dwa panele prezentacyjne podzielone krótkimi dyskusjami oraz końcowy panel dyskusyjny. Zaprezentowano harmonogram prac planistycznych; założenia do projektu Planu; wnioski złożone do projektu Planu, zgromadzone dane oraz analizę uwarunkowań, jak również zebrane dane oraz dotychczas wykonane prace w ramach Prognozy oddziaływania na środowisko.

Po zakończeniu każdego panelu wnoszone były uwagi i wnioski. Po panelu pierwszym zanotowano 9 uwag, po drugim panelu również 9 uwag.

W trzeciej części spotkania w czasie panelu dyskusyjnego, interesariusze mieli możliwość zabrania głosu na temat problemów i konfliktów, których rozwiązanie powinno znaleźć się w Planie, a także wyrażenia swoich oczekiwania wobec Planu, czy sugestii nt. sposobów rozwiązania danych konfliktów. Większość głosów w dyskusji miała swoje odzwierciedlenie przestrzenne. W trakcie panelu dyskusyjnego zgłoszonych zostało 14 uwag i wniosków.

Ponadto po pierwszym spotkaniu konsultacyjnym interesariusze mieli możliwość przesłania dodatkowych uwag pisemnych drogą elektroniczną do dnia 15 marca 2017 roku. Z możliwości tej skorzystało 15 organizacji, zgłaszając łącznie 43 wniosków i uwag.

Drugie krajowe spotkanie konsultacyjne odbyło się 4 października 2017 r. w Słupskim Inkubatorze Technologicznym.

W spotkaniu wzięło udział 171 osób.

Plan spotkania został podzielony na panele prezentacyjne zakończone krótkimi dyskusjami oraz końcowy panel dyskusyjny.

Zaprezentowano harmonogram procesu planistycznego; wstępny projekt Planu Zagospodarowania Przestrzennego Polskich Obszarów Morskich, wraz z analizą konfliktów przestrzennych; założenia i wstępne uwagi Prognozy do projektu Planu. Przeprowadzono również dyskusję nad problemami wymagającymi dodatkowych spotkań tematycznych.

Podobnie, jak po pierwszym spotkaniu konsultacyjnym, również po drugim uczestnicy mieli możliwość przesłania uwag i wniosków drogą elektroniczną. Z możliwości tej skorzystały 22 podmioty, składając łącznie 47 uwag i wniosków.

Trzecie krajowe spotkanie konsultacyjne (o statusie wymaganej prawem debaty publicznej) odbyło się 5 lipca 2018 roku w Centrum Dydaktyczno-Badawczym Nanotechnologii Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie.

W spotkaniu wzięły udział 133 osoby.

W trakcie spotkania został zaprezentowany harmonogram prac nad Planem, projekt Planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich w skali 1:200 000 v.1 oraz wyniki wstępnej Prognozy oddziaływania na środowisko projektu planu. Po każdej prezentacji możliwe było zadawanie pytań, a oddzielna część spotkania poświęcona była na debatę publiczną.

W dniu spotkania złożono 4 wnioski do planu.

Trzecie spotkanie konsultacyjne było powiązane z etapem konsultacji społecznych przewidzianych w ustawie o obszarach morskich i administracji morskiej w procesie uchwalania Planu. Plan, wraz z Prognozą, został wystawiony do konsultacji w wersji papierowej w siedzibie Urzędu Morskiego w Gdyni oraz w wersji elektronicznej na stronie internetowej ww. urzędu od dnia 19 czerwca 2018 r. Uwagi i wnioski do planu można było zgłaszać do 1 sierpnia 2018 roku. Z tej możliwości skorzystało ponad 180 osób fizycznych oraz innych podmiotów. Najwięcej wniosków dotyczyło akwenu 39b.I. Uwagi do planu można było zgłaszać pisemnie na adres Urzędu Morskiego w Gdyni oraz elektronicznie za pośrednictwem platformy ePUAP.

Ponadto trzecie Krajowe Spotkanie Konsultacyjne odbyło się w trakcie okresu przeznaczonych na uzgodnienia i opinie instytucji wskazanych w ustawie. Na uzgodnienie lub wydanie opinii, na mocy Ustawy przeznaczonych było 45 dni od dnia otrzymania zawiadomienia. Do Urzędu Morskiego w Gdyni wpłynęło łącznie 35 stanowisk (uzgodnienia, opinie). Z 32 gmin uprawnionych do uzgodnień tylko 17 z nich wyraziło swoje stanowisko, w tym 6 Planu nie uzgodniło. Stanowisko uprawnionych instytucji, które nie zostało przedstawione w terminie, z urzędu

zostało uznane za uzgadniające („milcząca zgoda”). Organami uzgadniającymi w procedurze uchwalania planu są także wybrane ministerstwa, organy ochrony środowiska, marszałkowie województw oraz zarządy portów o szczególnym znaczeniu dla gospodarki kraju. Z 14 nadesłanych uzgodnień od ww. organów, 5 z nich było negatywnych. Z instytucji i organów uprawnionych do opiniowania swoje opinie wyraziły 4 organy.

Czwarte krajowe spotkanie konsultacyjne odbyło się 6 czerwca 2019 roku w Sali pod kopułą Ministerstwa Technologii i Przedsiębiorczości w Warszawie.

W spotkaniu wzięło udział 151 osób.

Zaprezentowano harmonogram prac, dalszą procedurę jakiej będzie podlegał Plan, wstępną wersję v.3 Planu Zagospodarowania Przestrzennego Polskich Obszarów Morskich w skali 1:200 000 oraz Prognozę oddziaływania na środowisko. Po każdej prezentacji można było zadawać pytania.

Czwarte spotkanie konsultacyjne miało charakter konferencji kończącej, na której zaprezentowana została wstępna wersja V.3 Planu. Oznacza to, że nie można było składać wniosków.

Od początku procesu w trakcie konsultacji ogólnopolskich zgłaszano wielokrotnie postulat o konieczności organizacji dodatkowych spotkań sektorowych.

W związku z tym w 2017 roku zorganizowano 8 spotkań dodatkowych w różnych obszarach tematycznych:

- Spotkanie sektorowe pt.: Morskie farmy wiatrowe w Planie (17 października 2017 roku, w siedzibie Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni). W spotkaniu wzięło udział 61 osób. Jego celem było rozwiązanie potencjalnych konfliktów związanych zeorskimi farmami wiatrowymi oraz poznanie opinii interesariuszy w tym zakresie.
- Spotkanie sektorowe pt.: Poszukiwanie, rozpoznawanie i wydobywanie surowców w Planie (26 października 2017 roku w Urzędzie Morskim w Gdyni). W spotkaniu wzięły udział 43 osoby. Jego celem było rozwiązanie potencjalnych konfliktów związanych z poszukiwaniem, rozpoznawaniem i wydobywaniem surowców.
- Spotkanie sektorowe pt.: Ochrona Środowiska i Przyrody w Planie (13 listopada 2017 roku w Urzędzie Morskim w Gdyni). W spotkaniu wzięły udział 54 osoby. Celem spotkania było rozwiązanie potencjalnych konfliktów związanych z ochroną środowiska i przyrody oraz poznanie opinii interesariuszy w tym zakresie.
- Spotkanie sektorowe pt.: Infrastruktura techniczna w Planie (15 listopada 2017 roku w Urzędzie Morskim w Gdyni). W spotkaniu wzięło udział 56 osób. Celem spotkania było rozwiązanie potencjalnych konfliktów związanych z infrastrukturą techniczną oraz poznanie opinii interesariuszy w tym zakresie.
- Spotkanie sektorowe pt.: Rybołówstwo w Planie (21 listopada 2017 roku w Urzędzie Morskim w Słupsku). W spotkaniu wzięły udział 43 osoby. Celem spotkania było rozwiązanie potencjalnych konfliktów związanych z Rybołówstwem oraz poznanie opinii interesariuszy w tym zakresie.
- Spotkanie sektorowe pt.: Sposób wykorzystania strefy przybrzeżnej w Planie (22 listopada 2017 roku w Urzędzie Morskim w Gdyni). W spotkaniu wzięły udział 62 osoby. Celem spotkania było rozwiązanie potencjalnych konfliktów związanych z zarządzaniem i wykorzystaniem strefy przybrzeżnej oraz poznanie opinii interesariuszy w tym zakresie.
- Spotkanie sektorowe pt.: Zatoka Gdańska w ramach Planu (23 listopada 2017 roku w Urzędzie Morskim w Gdyni). W spotkaniu wzięło udział 65 osób. Celem spotkania było rozwiązanie potencjalnych konfliktów związanych z wykorzystaniem obszaru Zatoki Gdańskiej oraz poznanie opinii interesariuszy w tym zakresie.
- Spotkanie sektorowe pt.: Żegluga w ramach Planu (14 grudnia 2017 roku w Urzędzie Morskim w Gdyni). W spotkaniu wzięło udział 59 osób. Celem spotkania było rozwiązanie potencjalnych konfliktów związanych z wykorzystaniem polskich obszarów morskich na potrzeby żeglugi morskiej oraz poznanie opinii interesariuszy w tym zakresie.

Spotkania sektorowe zostały podzielone na część prezentacyjną oraz część dyskusyjną. Udział interesariuszy był ważnym etapem wypracowania ostatecznych rozstrzygnięć w poszczególnych obszarach oddziaływania Planu. W wyniku dyskusji wśród interesariuszy wzrosła świadomość, co do celowości wprowadzenia Planu.

Pierwsze międzynarodowe spotkanie konsultacyjne - 18 października 2016 roku w Gdańsku.

Konsultacje zostały przeprowadzone w formie zamkniętego spotkania z wykonawcami projektu Planu oraz Zamawiającym, podczas którego przedstawiciele instytucji i organizacji z pozostałych krajów nadbałtyckich mieli możliwość zgłaszania swoich opinii, uwag i propozycji do projektu przygotowywania Planu i jego warstwy aksjologicznej.

W spotkaniu uczestniczyli przedstawiciele Danii, Estonii, Niemiec (władze federalne i państwo Meklemburgia-Pomorze Przednie), Łotwa, Litwa, Szwecja, sekretariat VASAB i Polska.

W trakcie spotkania przedstawiono cele i założenia Planu oraz stan zaawansowania prac nad projektem Planu; wyniki Studium uwarunkowań rozwoju przestrzennego polskich obszarów morskich, w tym aspekty transgraniczne i bałtyckie oraz wyniki aktualizacji Studium, jak również harmonogram i proces opracowywania projektu Planu i Strategiczne Oceny Oddziaływania na Środowisko, z uwzględnieniem międzynarodowych konsultacji.

Drugie międzynarodowe spotkanie konsultacyjne odbyło się w dniach 6-7 listopada 2017r. w Hotelu Novotel Warszawa Centrum. W spotkaniu konsultacyjnym wzięło udział łącznie 46 osób.

Konsultacje zostały przeprowadzone w formie zamkniętego spotkania z wykonawcami projektu Planu oraz Zamiastującym, podczas którego przedstawiciele instytucji i organizacji z pozostałych krajów nadbałtyckich mieli możliwość zgłaszania swoich opinii, uwag i propozycji do projektu Planu.

Celem spotkania była prezentacja postępu prac nad projektem Planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich, a w szczególności przedstawiono: stopień zaawansowania procesu gromadzenia danych, wstępny projekt Planu (v.0), harmonogram dalszych prac nad projektem Planu, wstępny zarys Prognozy oraz odbyła się dyskusja nad aspektami transgranicznymi w Projekcie Planu z udziałem gości zagranicznych.

Trzecie międzynarodowe spotkanie konsultacyjne odbyło się w dniach 4-5 czerwca 2018 r. w Hotelu Novotel Warszawa Centrum.

W spotkaniu wzięło łącznie udział 35 osób, w tym przedstawiciele Danii, Łotwy, Niemiec, Szwecji, Finlandia, Litwa, Rosji.

Konsultacje zostały przeprowadzone w formie zamkniętego spotkania z wykonawcami projektu Planu oraz Zamiast, podczas którego przedstawiciele instytucji i organizacji z pozostałych krajów nadbałtyckich mogli zadawać pytania do przyjętych rozwiązań w projekcie Planu.

Na spotkaniu została przedstawiona najnowsza wersja projektu Planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich (v.3) oraz najważniejsze zagadnienia z Prognozy. Poza tym pojawiły się kwestie transgraniczne oraz problemy jakie napotkały inne kraje nadbałtyckie przy tworzeniu morskich planów zagospodarowania.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

		Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (od- dzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (od- dzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (od- dzielnie)													
Źródła fi- nansowania	Projekt rozporządzenia nie generuje skutków finansowych dla sektora finansów publicznych oraz nie wpłynie na wzrost wydatków oraz zmniejszenie dochodów sektora budżetu państwa lub budżetów jed- nostek samorządu terytorialnego, co skutkuje brakiem konieczności zapewnienia źródeł finansowania.												
	Przepisy rozporządzenia nie definiują skali zaangażowania środków publicznych w realizację założeń Planu.												

<p>Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń</p>	<p>Plan techniczne nie generuje kosztów dla budżetu państwa. Zawiera wyłącznie przepisy i instrukcje wykorzystywania przestrzeni morskiej i wyznacza granice poszczególnych obszarów funkcjonalnych.</p> <p>Plan nie generuje także dodatkowych kosztów dla samorządów województw, ponieważ sporządzenie i uchwalenie przez te samorządy planów zagospodarowania przestrzennego województw jest obowiązkiem wynikającym z art. 3 ust 3 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.</p>
---	--

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pienięż- nym (w mln zł)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepie- niężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemie- rzalne	Załogi statków	Poprawa bezpieczeństwa żeglugi na polskich obszarach morskich.						
	Urzędy Morskie	Optymalizacja procesów organizacyjnych i procedur administracyjnych.						
	Ekoturystyka i środowisko	<p>Morskie planowanie przestrzenne może przynieść istotne korzyści dla środowiska, ponieważ Plan stosuje podejście ekosystemowe, jako nadrzędną zasadę i równowagę między korzyściami ekonomicznymi a korzyściami dla środowiska.</p> <p>W rezultacie można zabezpieczyć ważne obszary ochrony środowiska, odsunąć od nich presje ekologiczne i zapewnić szanse na rozwój gospodarczy.</p> <p>Oprócz pozytywnego wpływu Planu na środowisko poprzez ochronę ważnych obszarów środowiskowych, istnieje również wpływ ekonomiczny, tj. pozytywny wpływ na ekoturystykę.</p>						
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>W punkcie 2 OSR wskazano bariery wiarygodnego oszacowania wpływu Planu na społeczeństwo i gospodarkę. Jednoznaczne określenie takiego wpływu na obecnym etapie nie jest możliwe. Wiarygodna i rzetelna ocena będzie możliwa na etapie OSR ex-post. Co więcej dokładne oszacowanie wpływu Planu może mieć miejsce dopiero po wielu latach funkcjonowania Planu. Obecnie można jedynie prognozować.</p> <p>Dlatego w ramach OSR zastosowano alternatywne podejście rekomendowane przez Komisję Europejską i wskazywane jako jedyne rozsądne podejście w tego typu sytuacji - analizę scenariuszy. Analiza scenariuszy jest odpowiednim sposobem wykazania, że dany czynnik (w tym przypadku Plan) może być wartościowy, jeżeli dodatkowy czynnik (w tym przypadku polska gospodarka morską) rozwija się w określony sposób. Analiza scenariuszy jest powszechnym narzędziem wykorzystywanym w badaniach ekonomicznych w celu badania wpływu na przyszłość, a tym samym trudne do precyzyjnego oszacowania skutki.</p> <p>Scenariusze opierają się głównie na kosztach transakcyjnych: koszty prawne, poszukiwania, administracyjne i koszty alternatywne (koszty konfliktu) oraz identyfikują poziom, przy którym może nastąpić przyspieszenie działalności. Według badań Komisji Europejskiej dwa sektory gospodarki morskiej mogą wpłynąć na istotne przyspieszenie inwestycji rozwoju gospodarczego w obszarach morskich - sektor energii odnawialnej i akwakultury.</p> <p>Obniżenie kosztów transakcyjnych prawdopodobnie wzmocni gospodarkę morską i przyspieszy działalność gospodarczą. Koszty transakcyjne należy, zatem postrzegać jako koszty bezpośrednio wpływające na wartość dodaną działalności gospodarczej w obszarach morskich. Z reguły redukcja aktywności gospodarczej z powodu wysokich kosztów transakcyjnych prowadzi do utraty wartości dodanej.</p> <p>Koszty transakcyjne zostały przedstawione poprzez przeprowadzenie analizy wrażliwości, pokazującej ich wpływ, jeżeli Plan spowoduje zmniejszenie tylko o 1% kosztów transakcyjnych związanych z działalnością morską. Jeśli zakłada się, że koszty transakcyjne wpływają na wartość dodaną bezpośrednio, ich zmniejszenie zapobiega utracie 1% wartości dodanej. W konsekwencji koszty transakcyjne wpływają bezpośrednio</p>							

na podstawę kosztów działalności, uniemożliwiając prowadzenie działalności gospodarczej (koszty alternatywne) lub blokując autonomiczny wzrost. Spadek kosztów transakcyjnych o 1% jest zatem możliwy.

W oparciu o ramy czasowe badania: rok 2026 – 5 lat po uchwaleniu Planu (termin przeprowadzenia OSR ex-post) oraz rok 2031 (termin, w którym Polska będzie zobligowana do rewizji Planu – tj. po 10 latach od wprowadzenia Planu) został zbadany okres wynoszący 1, 2 i 3 lata dla którego zostały określone korzyści wynikające z odpowiadającego danemu okresowi przyspieszenia inwestycji. Koszt wykorzystanego kapitału wynosi 4%, a stopa procentowa jest zwykle wykorzystywana do zdyskontowania inwestycji przyszłych na okres bieżący i reguły jest ona zbliżona do długoterminowej stopy depozytowej (tj. wskazuje na stopę zysku z funduszy depozytowych). Współczynnik akceleracji zależy natomiast od przyjętych przyszłych celów, które powinny mieć wyraz skwantyfikowany, aby było możliwe jego oszacowanie.

Efekty, które prawdopodobnie zostaną wygenerowane dzięki wdrożeniu Planu, to poprawa i / lub przyspieszenie przychodów przez przedsiębiorstwa morskie. Jednak te dodatkowe przychody nie mogą być w pełni uznane jako bezpośrednia korzyść z Planu. Wymaga to pomniejszenia ich o dodatkowe koszty poniesione na ich osiągnięcie, z wyłączeniem kosztów osobowych i amortyzacji. Wyrazem korzyści z akceleracji gospodarki morskiej jest przyrost wartości dodanej w niej wytworzonej (np. aby uzyskać dodatkowy utarg przedsiębiorstwo ponosi dodatkowe nakłady (w postaci materiałów, pracy itp.). Wartość wytworzona przez zakup materiałów lub usług u dostawców nie powinna zatem zostać uznana jako korzyść z Planu. Efekt, który należy przypisać bezpośrednio do Planu to wartość dodana, tj. bezpośrednia wartość utworzona w firmie, której dotyczy Plan. Ta wartość dodana składa się z płaconych wynagrodzeń, zysków i amortyzacji aktywów). Wartość dodana jest najlepszym miernikiem korzyści z Planu, gdyż zakup usług i / lub produktów u dostawców tworzy wartość ekonomiczną dla dostawcy, a zatem występują efekty mnożnikowe.

Kolejnym ważnym aspektem, który należy wziąć pod uwagę przy szacowaniu skutków gospodarczych Planu, jest efekt rządowych dotacji. Obecnie niektóre działania wymagają dotacji rządowych, tak aby zapewnić ich minimalny poziom opłacalności (np. energia wiatrowa). Jeśli dotacje rządowe są potrzebne do działania, działanie to faktycznie odzwierciedla koszt dla społeczeństwa. Plan może również prowadzić do przyspieszenia subsydiowanej działalności. Przyspieszenie gospodarcze działalności jest kwalifikowane, jako korzyść, ale przyspieszenie dotowanej działalności można zakwalifikować, jako przyspieszenie kosztów. Dodatkową korzyścią są jednak z reguły pozytywne efekty zewnętrzne (np. redukcja emisji CO₂, których wartość powinna być co najmniej równa wartości dotacji). W niniejszym OSR założono, że subsydiowanie ma racjonalne przesłanki. Subsidiowana działalność gospodarcza jest zatem traktowane jako działalność gospodarczo korzystna.

Po drugie, może być racjonalne z punktu widzenia inwestycji, aby odłożyć inwestycje, dopóki produkty nie będą bardziej wydajne. Tak może być w przypadku farm wiatrowych. Opóźnianie inwestycji prawdopodobnie doprowadzi to do wyższych wskaźników efektywności dzięki ulepszeniom technicznym turbin wiatrowych. W związku z tym, że popyt na produkty prowadzi do stopniowych innowacji (tj. ulepszania produktów), efekt ten uważa się za konieczny i / lub pożądany. Z tego powodu efekt przesunięcia inwestycji pozostaje poza zakresem OSR.

Do obliczenia wpływu Planu pod względem kosztów transakcyjnych i przyspieszenia została wykorzystana wartość dodana działalności gospodarczej na morzu w cenach stałych z roku 2015. Oznacza to, że inflacja nie jest brana pod uwagę.

Wspomnianymi wcześniej scenariuszami są trzy poniżej przedstawione:

Scenariusz 1: Brak konfliktów w obszarach morskich

W tym scenariuszu przemysł morski o charakterze off-shore może współistnieć z powodu dostosowań. Wartość Planu w odniesieniu do konfliktów jest zerowa, w związku z tym wpływ na koszty transakcji jest ograniczony.

Scenariusz 2: Częste konflikty

W tym scenariuszu często występują konflikty w przemyśle morskim: między transportem pełno morskim i przybrzeżnym oraz rybołówstwem w wodach morskich. Koszty transakcji są wysokie, ale dotyczą głównie nowych branż.

Scenariusz 3: Silne konflikty

W tym scenariuszu występują intensywne konflikty między wszystkimi działaniami morskimi. Dlatego wzrost gospodarczy jest ograniczony ze względu na konkurencję o przestrzeń morską i wysokie koszty transakcyjne dla wszystkich rodzajów działalności morskiej.

Scenariusze te stanowią podstawę do obliczenia efektów Planu, ponieważ odzwierciedlają one potencjalną sytuację w przyszłości, jakby miała miejsce bez jego opracowywania. Bazą odniesienia dla tych scenariuszy

jest sytuacja, w której brakuje pewności i przewidywalności oraz brakuje zintegrowanych systemów koordynacji.

W pierwszym scenariuszu prowadzi to do niewielkich trudności w odniesieniu do konfliktów; branże przystosowują się, a następnie mogą współistnieć bez istotnych kosztów. Wartość Planu będzie polegać na usprawnieniu procedur administracyjnych, aby można było szybciej rozwijać działalność gospodarczą oraz na uporządkowaniu przestrzeni morskiej w taki sposób, aby wszystkie branże mogły współistnieć. Koszty transakcyjne (w szczególności koszt konfliktu) są bardzo małe i nie jest to zasługa Planu. Dzięki Planowi może nastąpić przyspieszenie działalności gospodarczej w wyniku podniesienia sprawności zarządzania obszarami morskimi. Nie prowadzi to jednak do istotnego wzrostu wolumenu inwestycji.

Poniższa tabela zawiera przegląd możliwego wpływu Planu na koszty transakcji w Polsce. W scenariuszu 1 Plan nie utworzy żadnej wartości dodanej poprzez zmniejszenie kosztów transakcji, ponieważ działania morskie będą mogły współistnieć przy obecnym poziomie konfliktów, który nie stanowi bariery rozwojowej. W scenariuszu drugim konflikty będą występować częściej, ale pozostaną skoncentrowane między trzema branżami: transportem morskim i przybrzeżnym i rybołówstwem. Jeżeli założono, że koszty transakcyjne, które mogłyby zostać obniżone z powodu Planu w tych branżach, byłyby równe 1% całkowitej wartości dodanej tych branż, wówczas koszty transakcyjne mogą zostać zmniejszone o 11,23 mln pln w roku 2026 i o 47,80 mln pln w roku 2031. W trzecim scenariuszu zmiany w konflikcie są najwyższe i mogą wystąpić między wszystkimi działaniami w przestrzeni morskiej. Gdyby Plan mógł zmniejszyć koszty transakcyjne, spowodowane przez te konflikty, o 1% wartości dodanej wszystkich tych działań morskich, wówczas koszty transakcyjne mogłyby zostać obniżone o 95,6mln pln w roku 2026 i o 174,47mln pln w roku 2031.

Tabela 3. Wkład Planu w koszty transakcyjne w Polsce

Rok	Scenariusz 1	Scenariusz 2	Scenariusz 3
	w mln pln		
2026	0	11,23	52,33
2031		47,80	111,14

Źródło: Opracowanie własne

Jedną z potencjalnych korzyści płynących z planowania przestrzennego obszarów morskich jest możliwość przyspieszenia inwestycji. W niniejszym dokumencie wyliczenia dla przyspieszenia inwestycji, zostały opracowane dla obecnie funkcjonujących rodzajów działalności gospodarki morskiej w Polsce na podstawie dostępnych danych statystycznych. W tabelach poniżej przedstawiono wartość dodaną w roku bazowym, tj. 2015 oraz prognozowane wartości dodane każdej działalności na lata 2026 i 2031 oraz średni procentowy trend wartości dodanej danej działalności wyliczony na podstawie danych za lata 2012 – 2015, w oparciu o dane z *Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2016*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, Szczecin 2016. Należy zwrócić uwagę, że najwyższe przyspieszenie zostanie osiągnięte w akwakulturze morskiej i morskiej energetyce wiatrowej, które w Polsce są dopiero planowanymi formami użytkowania przestrzeni morskiej.

Tabela 4. Prognozowane wartości dodane danej działalności w latach 2026 i 2031 w mln pln

	2015	2026	2031
Sektor gospodarki morskiej	Wartość dodana		
	mln pln		
produkcja i naprawa statków i łodzi	650,6	1142,25	1475,276
przetwarzanie i konserwacja ryb i produktów rybołówstwa	428,4	1153,18	1808,728
przeładunek, magazynowanie, przeładowywanie towarów w portach morskich	218,0	926,7398	1789,123
morski i przybrzeżny transport wodny	173,6	152,3923	143,6289
zarządy portów morskich	168,6	276,8692	346,8897
działalność morskich agencji transportowych	135,8	319,7859	471,989
sprzedaż hurtowa i detaliczna ryb, skorupiaków i mięczaków	73,5	196,8803	308,1124

pozostałą działalność wspomagająca transport morski	44,2	94,71475	133,9276
prace badawczo rozwojowe	28	66,17063	97,82306
rybołówstwo w wodach morskich	26	904,3223	4538,756
Łącznie	1946,7	5233,305	11114,25

Źródło: Opracowanie własne

Tabela 5. Przyrost wartości dodanej w latach 2012-2015, w %

	Przyrost wartości dodanej w %				Średni przyrost wartości dodanej
	2012	2013	2014	2015	
sektor prywatny	100%	8%	12%	5%	9%
produkcja i naprawa statków i łodzi	100%	1%	6%	8%	5%
przetwarzanie i konserwacja ryb i produktów rybołówstwa	100%	13%	7%	8%	10%
sektor publiczny	100%	0%	14%	7%	7%
przeładunek, magazynowanie, przeładowywanie towarów w portach morskich	100%	29%	9%	4%	15%
zarządy portów morskich	100%	2%	14%	-1%	5%
działalność morskich agencji transportowych	100%	7%	15%	2%	9%
sprzedaż hurtowa i detaliczna ryb, skorupiaków i mięczaków	100%	23%	12%	-6%	10%
pozostała działalność wspomagająca transport morski	100%	-4%	18%	7%	7%
prace badawczo rozwojowe	100%	2%	13%	10%	9%
rybołówstwo w wodach morskich	100%	-59%	240%	-67%	-18%

Źródło: Opracowanie własne

Poniższa tabela przedstawia korzyści wynikające z Planu, poprzez przyspieszenie inwestycji we wszystkich funkcjonujących obecnie formach działalności gospodarki morskiej w Polsce wykazujących trend rosnący, tj. produkcja i naprawa statków i łodzi; przetwarzanie i konserwacja ryb i produktów rybołówstwa; przeładunek, magazynowanie, przeładowywanie towarów w portach morskich; zarządy portów morskich; działalność morskich agencji transportowych; sprzedaż hurtowa i detaliczna ryb, skorupiaków i mięczaków; pozostała działalność wspomagająca transport morski; prace badawczo rozwojowe; rybołówstwo w wodach morskich. Odbywa się to w przypadku trzech możliwych scenariuszy przyspieszenia, tj. Plan prawdopodobnie przyspieszy inwestycje o jeden, dwa lub trzy lata. W związku z tym, że Plan przyspiesza te korzyści, można je zainwestować z oprocentowaniem 4%. Te dochody z inwestycji przedstawiono w poniższej tabeli. W obliczeniach wartość dodaną oszacowano na 2026 r. i 2031 r. W przypadku produkcji i napraw statków i łodzi szacuje się, że jest to 1142,25 miliona pln w 2026 r. oraz 1475,28 miliona pln w 2031 r. Założenia dotyczące tempa wzrostu danej działalności przedstawiono w tabeli *Przyrost wartości dodanej w latach 2012-2015, w %*.

Tabela 6. Prognozowane korzyści z wdrożenia Planu poprzez przyspieszenie inwestycji (w mln pln)

produkcja i naprawa statków i łodzi		
2026	1 rok	2,40
	2 lata	4,92
	3 lata	7,58
2031	1 rok	3,10
	2 lata	6,36

		3 lata	9,79
przetwarzanie i konserwacja ryb i produktów rybołówstwa			
2026	1 rok	4,35	
	2 lata	9,10	
	3 lata	14,30	
2031	1 rok	6,82	
	2 lata	14,27	
	3 lata	22,43	
przeładunek, magazynowanie, przeładowywanie towarów w portach morskich			
2026	1 rok	5,21	
	2 lata	11,16	
	3 lata	17,94	
2031	1 rok	10,06	
	2 lata	21,54	
	3 lata	34,63	
zarządy portów morskich			
2026	1 rok	0,51	
	2 lata	1,05	
	3 lata	1,60	
2031	1 rok	0,64	
	2 lata	1,31	
	3 lata	2,01	
działalność morskich agencji transportowych			
2026	1 rok	1,04	
	2 lata	2,16	
	3 lata	3,37	
2031	1 rok	1,53	
	2 lata	3,18	
	3 lata	4,97	
sprzedaż hurtowa i detaliczna ryb, skorupiaków i mięczaków			
2026	1 rok	0,74	
	2 lata	1,55	
	3 lata	2,43	
2031	1 rok	1,15	
	2 lata	2,42	
	3 lata	3,80	
pozostała działalność wspomagająca transport morski			
2026	1 rok	0,27	
	2 lata	0,56	
	3 lata	0,88	
2031	1 rok	0,38	
	2 lata	0,80	
	3 lata	1,24	
prace badawczo rozwojowe			
2026	1 rok	0,22	
	2 lata	0,45	

2031	3 lata	0,70
	1 rok	0,32
	2 lata	0,66
	3 lata	1,03
rybołówstwo w wodach morskich		
2026	1 rok	13,77
	2 lata	32,79
	3 lata	59,05
2031	1 rok	69,13
	2 lata	164,58
	3 lata	296,38

Źródło: Opracowanie własne

Gdyby Plan przyspieszył rozwój sektora produkcji i napraw statków i łodzi o 1 rok, oznaczałoby to, że wartość dodana wytworzona w 2027 r. mogła już zostać wygenerowana w 2026 r., tj. zamiast wartości dodanej w wysokości 1142,25 mln PLN w 2026 r. wartość dodana wyniosłaby 1202,22 mln PLN (tj. wartość dodana z 2027 r.). Dodatkowa wartość dodana, którą można wygenerować, to 59,97 miliona PLN. Można byłoby zainwestować ją z oprocentowaniem 4%, co oznacza, że można byłoby uzyskać dodatkowe korzyści w sektorze prywatnym równe 2,40 mln PLN. Ten dodatkowy zysk można bezpośrednio przypisać jako efekt Planu. Te same obliczenia zostały wykonane dla pozostałych sektorów.

W poniższej tabeli przedstawione są sumaryczne wartości prognozowanych korzyści z wdrożenia Planu poprzez przyspieszenie inwestycji (w mln pln) we wszystkich funkcjonujących w Polsce formach działalności gospodarki morskiej.

Tabela 7. Wartości prognozowanych korzyści z wdrożenia Planu w Polsce

2026	1 rok	28,50 mln pln
	2 lata	63,73 mln pln
	3 lata	107,85 mln pln
2031	1 rok	93,13 mln pln
	2 lata	215,12 mln pln
	3 lata	376,28 mln pln

Źródło: Opracowanie własne

Powyższe wartości stanowią korzyści w ujęciu pieniężnym dla przedsiębiorstw (dużych, średnich i małych) gospodarki morskiej w Polsce.

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

☐ nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

☐ tak
☒ nie
☐ nie dotyczy

☒ zmniejszenie liczby dokumentów
☒ zmniejszenie liczby procedur
☒ skrócenie czasu na załatwienie sprawy
☐ inne:

☐ zwiększenie liczby dokumentów
☐ zwiększenie liczby procedur
☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy
☐ inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.

☒ tak
☐ nie
☐ nie dotyczy

Komentarz:

Projekt rozporządzenia nie wprowadza nowych obowiązków informacyjnych.

9. Wpływ na rynek pracy

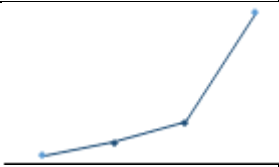
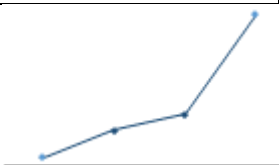

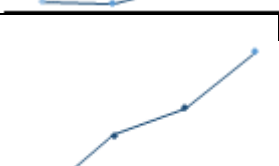
Określenie wpływu na rynek pracy wymaga zdefiniowania obszaru będącego pod wpływem działalności gospodarczej prowadzonej w przestrzeni morskiej. Nie ma jednoznacznej delimitacji obszaru przybrzeżnego identyfikowanego przez intensywność interakcji morze – ląd. Zakres strefy przybrzeżnej różni się w zależności od sektora gospodarki. Wobec tego delimitacja obszaru lądowego, na który będzie mieć wpływ wprowadzenie regulacji Planu stanowi kompromis między interakcjami i powiązaniami morza i lądu.

Bezwzględnie wpływ będzie odnotowany w gminach nadmorskich. Reguła ta jednak jest inna w odniesieniu do aspektów społeczno – gospodarczych. Oddziaływania ekonomiczne czy społeczne mają głębszy zasięg niż sama strefa nadmorska. W związku z tym dla tych analiz delimitacja jest szersza. Nie można określić dokładnej granicy oddziaływania na lądzie, gdyż podmioty zajmujące się działalnością związaną z przestrzenią morską nie muszą być zarejestrowane w obrębie strefy nadmorskiej. Do analiz przyjęto, że zdecydowana większość podmiotów będących pod wpływem oddziaływania wprowadzenia regulacji Planu, zlokalizowana jest w obrębie trzech województw: zachodniopomorskiego, pomorskiego i warmińsko-mazurskiego. Znaczna ich część ma zarejestrowaną działalność w gminach nadmorskich, natomiast nie wyklucza się występowania takich podmiotów znacznie dalej od linii brzegu. W trzech województwach nadmorskich, zlokalizowanych w roku 2015, było 81,45% wszystkich zarejestrowanych w Polsce podmiotów zajmujących się działalnością związaną z gospodarką morską.

Aby zobrazować wielkość rynku pracy, w poniższych tabelach przedstawiono liczbę podmiotów gospodarki morskiej oraz zatrudnienie oraz tendencję w okresie 2012-2015 r.

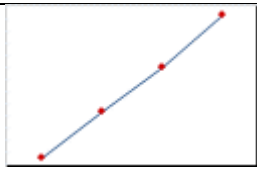

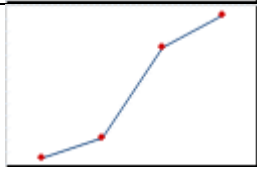
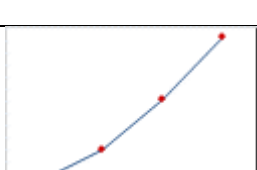
Tabela 8. Podmioty gospodarki morskiej w województwach nadmorskich na dzień 31.12.2015

Tabela 6. Podmioty gospodarki narodowej w województwach nadmorskich na dzień 31.12.2015

Wyszczególnienie		Ogółem	W tym:							
			Przedsiębiorstwa państwowe	spółki handlowe				spółki cywilne	osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą	
				razem	w tym:					
					akcyjne	z ograniczoną odpowiedzialnością	jawne			
Województwa nadmorskie	2012	9585	2	1477	65	1263	103	671	7257	
	2013	9768	2	1524	66	1296	104	681	7376	
	2014	10032	3	1741	76	1486	109	684	7405	
	2015	11518	2	1912	75	1617	112	735	8650	
Województwo Zachodniopomorskie	2012	2919	1	496	15	415	49	278	2081	
	2013	3022	1	508	15	423	49	283	2164	
	2014	3079	2	581	17	485	52	277	2154	
	2015	3453	1	619	18	509	51	303	2461	
Województwo Pomorskie	2012	6404	1	947	49	816	53	380	4969	
	2013	6398	1	976	50	834	55	384	4936	
	2014	6565	1	1113	58	956	57	390	4934	
	2015	7594	1	1233	56	1052	59	413	5806	
Województwo Warmińsko - Mazurskie	2012	262	-	34	1	32	1	13	207	
	2013	348	-	40	1	39	-	14	286	
	2014	388	-	47	1	45	-	17	317	
	2015	471	-	60	1	56	2	19	383	

Źródło: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2016, Warszawa, Szczecin.

Tabela 9. Zatrudnienie w gospodarce morskiej w województwach nadmorskich na dzień 31.12.2015

Wyszczególnienie		Ogółem	W tym:							
			Przedsiębiorstwa państwowe	spółki handlowe				spółki cywilne	osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą	
				razem	w tym:					
					akcyjne	z ograniczoną odpowiedzialnością	jawne			
Województwa nadmorskie	2012	65829	306	45719	14078	29143	1960	2791	11078	
	2013	68228	304	47586	15098	29722	2088	2886	11428	
	2014	70529	298	49334	14610	31427	2482	2737	11974	
	2015	73281	292	50114	15479	31116	2434	2901	13785	
Województwo Zachodniopomorskie	2012	23209	#	16040	3578	11407	922	1252	3592	
	2013	24608	#	17368	4706	11470	980	1326	3523	
	2014	22678	#	15504	2227	11765	1225	1136	3654	
	2015	23726	#	16028	2077	12274	1266	1213	4148	
Województwo Pomorskie	2012	40804	#	24802	10499	16475	1023	1460	7114	
	2013	41687	#	28969	10391	17004	1108	1484	7378	
	2014	45726	#	32441	12382	18281	1257	1507	7755	
	2015	47191	#	32575	13401	17354	1153	1590	8971	
Województwo Warmińsko - Mazurskie	2012	1816	-	1277	#	1261	#	79	372	
	2013	1933	-	1249	#	1248	-	76	527	
	2014	2125	-	1389	#	1381	-	94	656	
	2015	2364	-	1511	#	1488	#	98	666	

Źródło: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2016, Warszawa, Szczecin.

Za podmioty gospodarki narodowej przyjęto jednostki prawne, tj. osoby prawne, jednostki organizacyjne niemające osobowości prawnej oraz osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą.

Do osób zatrudnionych w gospodarce morskiej GUS zalicza osoby wykonujące pracę w Polsce lub za granicą na rzecz jednostek, w których zostały zatrudnione, niezależnie od czasu trwania tego zatrudnienia. Oznacza to w praktyce, że w danym przedsiębiorstwie może być zatrudniona określona liczba osób, z których większość może pracować za granicą. Ich praca nie jest wówczas bezpośrednio związana z działalnością przedsiębiorstwa w regionie Morza Bałtyckiego, w związku z czym powstawać dane GUS skutkują zbyt optymistycznym szacunkiem rynku pracy w obszarze oddziaływania Planu.

W większości przypadków zarówno liczba pomiotów, jak i wielkość zatrudnienia w gospodarce morskiej w województwach nadmorskich w latach 2012-2015 wykazuje trend rosnący. Oznacza, że rynek gospodarki morskiej w tym regionie rozwija się. Tendencja ta nie jest jednak powiązana z planowaniem przestrzennym na polskich obszarach morskich lub jego brakiem. Wprowadzenie regulacji Planu z pewnością nie wpłynie na zmianę trendu – może jedynie go umocnić.

Jak wykazano w punkcie 7, Plan będzie miał bezpośredni wpływ na wzrost wartości dodanej wytworzonej przez przedsiębiorstwa funkcjonujące w gospodarce morskiej. Wpłynie to z zarówno na rozwój samych przedsiębiorstw, jak i całej gospodarki morskiej. W związku z tym prawdopodobnym jest, że także liczba podmiotów oraz liczba zatrudnionych również wzrośnie, natomiast nie można zakładać, że w sposób proporcjonalny do wzrostu wartości dodanej wytworzonej przez te przedsiębiorstwa. Oszacowanie tej zmiany wiązałoby się z potrzebą uwzględnienia dużej liczby czynników zewnętrznych, które na obecnym etapie nie są możliwe do przewidzenia. W związku z tym dopiero w momencie wykonywania analizy OSR ex-post będzie można obliczyć dokładny wpływ wdrożenia Planu na wzrost rynku pracy.

Wprowadzenie Planu będzie wiązało się ze zmianą procedur administracyjnych (uproszczeniem procedur) i koniecznością informatyzacji w tym zakresie, być może opracowaniem kampanii informacyjnej, aby dotrzeć do jak największej liczby odbiorców w możliwie krótkim czasie. Wówczas może zmienić się zapotrzebowanie na personel w okresie

trwania procesu informacyjnego. Nowe procedury administracyjne powstałe w wyniku wprowadzenia Planu będą wymagały przeszkolenia obecnych pracowników lub też reorganizacji komórek zajmujących się wyłącznie procedurami administracyjnymi związanymi z Planem. Mimo to, nie przewiduje się zmian w liczbie zatrudnionych osób.

10. Wpływ na pozostałe obszary

☒ środowisko naturalne
☒ sytuacja i rozwój regionalny
☐ inne:

☐ demografia
☐ mienie państwowe

☐ informatyzacja
☐ zdrowie

Omówienie wpływu

Środowisko naturalne – wyznaczenie przez Plan obszarów działalności gospodarczej uciążliwej dla środowiska (np. wydobywanie), z poszanowaniem istniejących warunków naturalnych w poszczególnych akwenach w długim okresie wpłynie pozytywnie na stan środowiska morskiego polskich obszarów morskich.

Sytuacja i rozwój regionalny – Plan będzie wywierał korzystny wpływ na rozwój regionalny poprzez zapewnienie większej pewności prawa i w konsekwencji niższych kosztów transakcyjnych, które mogą wpłynąć na skłonność do inwestowania w sektory gospodarki morskiej, takie jak energia odnawialna, akwakultura. W przypadku energii odnawialnej, wprowadzenie Planu może wywierać znaczące skutki pro-rozwojowe, ze względu na wyznaczone lokalizacje dla energii wiatrowej.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Według Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/89/UE Plan zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000 musi zostać opracowany najpóźniej do 31 marca 2021 r. W związku z tym granicznym terminem ogłoszenia rozporządzenia jest dzień 31 marca 2021 r., a plan wchodzi w życie po 30 dniach od jego ogłoszenia.

Rozporządzenie zostanie ogłoszone po przeprowadzeniu niezbędnych konsultacji społecznych i po uwzględnieniu uwag i wniosków od zainteresowanych podmiotów. Rozporządzenie musi zostać sporządzone w uzgodnieniu ze podmiotami będącymi pod wpływem ekonomicznego planu zgodnie z wymogami Ustawy.

Główną rolę we wdrażaniu rozporządzenia będą miały Urzędy Morskie w Szczecinie, Słupsku i Gdyni, które w razie konieczności będą się wspierały usługami innych instytucji, np. odpowiedzialnych za realizację obowiązku informacyjnego.

Cały proces wprowadzania rozporządzenia będzie koordynowany przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz przez Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Projekt Planu został opracowany zgodnie z wymogami obowiązującego ustawodawstwa. W ramach prac nad projektem Planu w prasie ogólnopolskiej zostały opublikowane trzy informacje o prowadzonym procesie planistycznym.

Zgodnie z wymogami Ustawy, projekt Planu został poddany uzgodnieniom na poziomie krajowym. Otrzymane opinie i uzgodnienia zostały uwzględnione w ramach istniejących możliwości. Projekt Planu został sporządzony z uwzględnieniem wniosków i zaleceń wynikających z prognozy oddziaływania na środowisko projektu Planu.

Monitorowanie wdrożenia Planu wynika z zapisów Dyrektywy i Ustawy, jednakże system monitorowania Planu jest dopiero w trakcie opracowywania m.in. w ramach projektu unijnego Pan Baltic Scope.

Obecnie można przewidzieć pewne jego założenia.

Efekty wprowadzenia Planu będą przede wszystkim mierzone poprzez weryfikację realizacji założonych celów priorytetowych, przedstawionych w punkcie 2, takich jak:

- wsparcie zrównoważonego rozwoju w sektorze morskim z uwzględnieniem aspektów gospodarczych, społecznych i środowiskowych, w tym poprawy stanu środowiska i odporności na zmiany klimatu;
- zapewnienie obronności i bezpieczeństwa państwa;
- zapewnienie koordynacji działań podmiotów i sposobów wykorzystania morza, spójne zarządzanie obszarami morskimi i nadmorskimi, w tym zasobami Morza Bałtyckiego;
- wzmocnienie pozycji portów morskich, zwiększenie konkurencyjności transportu morskiego oraz zapewnienie bezpieczeństwa morskiego;

- oszczędne korzystanie z przestrzeni, pozostawiające możliwie wiele miejsca na przyszłość, w tym również nieznaną, sposoby korzystania z morza.

Wydaje się, że realizacja celów priorytetowych, ze względu na swoją złożoność i zależność od wielu czynników, może zostać zweryfikowana po ok. 5 latach od wejścia w życie ustawy.

Miernikiem postępu we wdrażaniu Planu może być również informacja:

- ile województw i gmin z obszaru oddziaływania społeczno-gospodarczego Planu dostosowało swoje regionalne i lokalne plany zagospodarowania przestrzennego do nowego rozporządzenia;
- jak usprawniono procedury administracyjne w urzędach morskich związane z działalnością na polskich obszarach morskich;
- czy udało się dotrzeć do wszystkich grup docelowych, czy informacje zostały przekazane w sposób zrozumiały i przejrzysty.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2014/89/UE z dnia 23 lipca 2014 r. ustanawiająca ramy planowania przestrzennego obszarów morskich, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej, UE 2014.

Legal and socio-economic studies in the field of the Integrated Maritime Policy for the European Union, Study on the economic effects of Maritime Spatial Planning, European Commission Maritime Affairs and Fisheries, Belgium 2011.

M. Salomon, *Maritime Spatial Planning in German EEZ*, German Advisory Council on the Environment (SRU), Germany 2016.

Maritime Spatial Planning Country Information – Belgium, European MSP Platform European Commission, Belgium 2017.

Maritime Spatial Planning Country Information – Denmark, European MSP Platform European Commission, Denmark 2017.

Maritime Spatial Planning Country Information – Finland, European MSP Platform European Commission, Finland 2017.

Maritime Spatial Planning Country Information – Germany, European MSP Platform European Commission, Germany 2017.

Maritime Spatial Planning Country Information – Lithuania, European MSP Platform European Commission, Lithuania 2016.

Maritime Spatial Planning Country Information – Sweden, European MSP Platform European Commission, Sweden 2017.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Polskich Obszarów Morskich w skali 1:200 000 w części dotyczącej morza terytorialnego, polskiej wyłącznej strefy ekonomicznej oraz części morskich wód wewnętrznych, Instytut Morski w Gdańsku, Gdańsk 2017.

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Polskich Obszarów Morskich w skali 1:200 000 – karty synergii i konfliktów, Instytut Morski w Gdańsku, Gdańsk 2017.

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu planu zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich w skali 1:200 000 Projekt Prognozy, pod red. M. Michałek, M. Mioskowska, L. Kruk-Dowgiałło, Instytut Morski w Gdańsku, Gdańsk 2018.

Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2016, Warszawa, Szczecin 2017.

Studium Uwarunkowań Zagospodarowania Przestrzennego Polskich Obszarów Morskich wraz z analizami przestrzennymi, Instytut Morski w Gdańsku, Gdańsk 2015.

Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2018 r. poz. 2214, z 2019 r. poz. 125, 730).