

<p>Nazwa projektu Uchwała Rady Ministrów w sprawie przyjęcia programu pod nazwą "Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)"</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Pan Marek Gróbarczyk – Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p> <ul style="list-style-type: none"> – Pan Paweł Krężel – Zastępca Dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej e-mail: Pawel.Krezel@mgm.gov.pl – Pan Paweł Krekora – Główny specjalista /p.o. Naczelnik w Departamencie Gospodarki Morskiej Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej e-mail: Pawel.Krekora@mgm.gov.pl 	<p>Data sporządzenia 26/11/2018</p> <p>Źródło: Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów: IA1</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt uchwały Rady Ministrów w sprawie przyjęcia programu pod nazwą "Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)" przygotowany został w celu realizacji Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.), w której wskazany został jako jeden z tzw. projektów strategicznych, a także wspierania rozwoju polskich portów morskich.

Potrzeba przyjęcia przedmiotowego Programu wynika m.in. z tego, że od kilku lat nie ma żadnego dokumentu rządowego stricte dedykowanego problematyce rozwoju portów. Ostatnim dokumentem tego typu była „Strategia rozwoju portów morskich do 2015 roku”, przyjęta uchwałą nr 292/2007 Rady Ministrów z dnia 13 listopada 2007 r.

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

W związku z przedstawionymi w pkt 1 informacjami uzasadnione jest przyjęcie nowego dokumentu rządowego o charakterze programowym, poświęconego rozwojowi polskich portów morskich. Przedmiotowy Program przygotowany został stosownie do postanowień art. 19 ust. 2 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2018 r. poz. 1307, z późn. zm.), który stanowi, że: „Program rozwoju opracowany przez właściwego ministra jest przyjmowany przez Radę Ministrów w drodze uchwały”.

Realizacja Programu przyczyni się do zapewnienia sprawnego funkcjonowania i rozwoju portów morskich, a także wykorzystania w pełni potencjału, jakim one dysponują.

Porty stanowią ważne ogniwa międzynarodowych łańcuchów logistycznych, uczestniczą w wymianie gospodarczej i tworzą swoiste bieguny rozwoju – nie tylko lokalnego, bądź regionalnego, lecz także krajowego.

Nie ulega wątpliwości, że należy zabiegać o ich rozwój. Duże znaczenie portów podkreśla m.in. wysokość należności budżetowych z tytułu ceł, podatków i akcyzy – naliczanych w oddziałach celnych funkcjonujących na ich terenie. Zgodnie z danymi Krajowej Administracji Skarbowej, było to ok. 24,6 mld PLN za rok 2017.

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

W innych krajach, w szczególności będących członkami OECD/UE, również wydawane są dokumenty rządowe dotyczące rozwoju portów morskich.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, w myśl przepisów ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2017 r., poz. 1933, t.j.)	4 porty	własne	zintensyfikowanie procesów rozwojowych portów
porty nieposiadające podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej, w myśl przepisów ustawy	28 portów	własne	zintensyfikowanie procesów rozwojowych portów

z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2017 r., poz. 1933, t.j.)			
przystanie morskie	50 przystani	własne	zintensyfikowanie procesów rozwojowych przystani
urzędy morskie	3 urzędy	własne	zintensyfikowanie procesów rozwojowych portów i przystani morskich w zakresie kompetencji dyrektorów urzędów morskich
gminy nadmorskie	55 gmin w obszarach nadmorskich	Eurostat, GUS	zintensyfikowanie procesów rozwojowych portów i przystani morskich w zakresie kompetencji gmin nadmorskich

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

W okresie IV-V 2017 r. prowadzone były tzw. pre-konsultacje. Projekt skonsultowany został z Dyrektorami Urzędów Morskich w Gdyni, Słupsku i Szczecinie oraz podmiotami zarządzającymi portami morskimi o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (tj. zlokalizowanymi w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu). W dniu 30 czerwca 2017 r. projekt został przekazany do konsultacji publicznych m.in. z organizacjami pracowników (reprezentatywne organizacje związkowe) oraz pracodawców (reprezentatywne organizacje pracodawców), a także z poszczególnymi interesariuszami portów. Tego samego dnia projekt został skierowany do uzgodnień międzyresortowych oraz opiniowania. Powyższe etapy przeprowadzone zostaną ponownie, oficjalnie – z uwagi na doniosły charakter procedowanego projektu. Na dalszym etapie prac projekt zostanie przekazany do rozpatrzenia przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2015 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]														Okres 2021-2030 lata	Łącznie 2018-2030 lata
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12			
	2018 r.	2019 r.	2020 r.	2021 r.	2022 r.	2023 r.	2024 r.	2025 r.	2026 r.	2027 r.	2028 r.	2029 r.	2030 r.			
Dochody ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Wydatki ogółem	91,2 5	178, 03	395, 91	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1758,59	2423,78	
budżet państwa	91,2 5	178, 03	395, 91	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1758,59	2423,78	
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Saldo ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	- 1758,59	- 2423,78	
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	- 1758,59	- 2423,78	
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

Źródła finansowania	Budżet państwa, środki unijne, środki własne, pożyczki, inne (np. PPP)
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do	<u>Przedmiotowy dokument nie niesie bezpośrednio skutków finansowych, lecz będzie miał wpływ na sektor finansów publicznych poprzez finansowanie celów Programu ze środków budżetu państwa w ramach limitu wydatków poszczególnych dysponentów części budżetowych, określanego corocznie w ustawie budżetowej. Wskazane zadania będą realizowane w ramach wskazanych</u>

obliczeń założeń	<p>programów, o ile zostały przewidziane w rządowych programach zapewniających ich finansowanie. Z obrotami ładunkowymi w portach wiążą się należności budżetu państwa z tytułu ceł, podatków i akcyzy. Program przyczyni się do zapewnienia sprawnego funkcjonowania i rozwoju portów morskich, a także wykorzystania w pełni potencjału, jakim one dysponują. Przejawem tego będą m.in. większe przeładunki w portach, co służyć będzie większym daninom publicznym. Według ostrożnych szacunków MG MiŻŚ, z tytułu większego obrotu cargo w portach należności naliczane przez właściwe jednostki KAS mogą być większe o ok. 3,5-5,0 mld PLN r/r w perspektywie 10-12 lat od wejścia w życie Programu. Należy jednak podkreślić, że są to tylko ostrożne szacunki, a to jaki będzie rzeczywiście zwiększony dochód budżetu państwa z tytułu obrotu portowo-morskiego zależeć będzie m.in. od ogólnej koniunktury gospodarczej. Z tego tytułu, zważywszy na to, że w Programie nie są ujmowane zadania (plan finansowy), dla których nie ma zapewnionego finansowania ze środków budżetu państwa /za wyjątkiem inwestycji interesariuszy spoza sektora finansów publicznych/ przedmiotowa sekcja nie wymaga pełnego uzupełnienia (Program nie niesie bezpośrednio skutków finansowych).</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 pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa	-	-	-	-	-	-	-
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-	-	-	-	-	-	-
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-	-	-	-	-	-	-
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Realizacja Programu pośrednio, pozytywnie wpłynie na konkurencyjność polskich przedsiębiorców. Koszty transportu stanowią istotny składnik ostatecznych cen wielu oferowanych przez nich produktów, a także całkowitych kosztów działalności, jakie oni ponoszą. Program ma na celu wsparcie rozwoju portów morskich (i usprawnienie transportu morskiego), co skutkować będzie m.in. lepszymi warunkami eksportu i importu wielu towarów.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Program dotyczy nie tylko sfery gospodarczej, lecz także m.in. społecznej. Zrealizowanie wskazanych w dokumencie zadań pozwoli także na poprawę atrakcyjności turystycznej polskich portów, rozwój funkcji żeglarskich, rekreacyjnych itp.						
Niemierzalne	---	---						
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	---							

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

<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input checked="" type="checkbox"/> inne: nie dotyczy	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input checked="" type="checkbox"/> inne: nie dotyczy
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz:
Sekcja nie dotyczy przedmiotowego Programu.

9. Wpływ na rynek pracy

Porty morskie generują miejsca pracy nie tylko na ich terenie, lecz również na ich zapleczu. Realizacja Programu przyczyni się do rozwoju portów, a tym samym zwiększenia zatrudnienia w polskiej gospodarce. Zrealizowanie inwestycji wskazanych w Programie służyć będzie m.in. większym obrotom ładunkowym w portach i większemu ruchowi jednostek pływających w nich – co znajdzie odzwierciedlenie w zwiększonym zapotrzebowaniu na ludzką pracę, zgłaszanym przez wielu różnych przedsiębiorców (m.in. spółki przeładunkowe, firmy branży TSL i inne).

10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input checked="" type="checkbox"/> środowisko naturalne <input checked="" type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input checked="" type="checkbox"/> inne: system transportowy RP	<input checked="" type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input checked="" type="checkbox"/> informatyzacja <input checked="" type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	<p>Za sprawą powiązań społecznych i gospodarczych, porty morskie należy rozpatrywać m.in. jako swoiste determinanty rozwoju lokalnego i regionalnego. Dzięki realizacji Programu poprawią się warunki funkcjonowania portów, co pozytywnie wpłynie na miejscową sytuację społeczną, gospodarczą itp. (m.in. dzięki większemu zapotrzebowaniu na ludzką pracę w portach i na ich zapleczu).</p> <p>Program, pośrednio, będzie mieć wpływ na demografię. Stabilne i dobrze opłacane miejsca pracy w portach i w firmach z nimi związanych na zapleczu – to ekonomiczna podstawa zakładania i rozwoju wielu rodzin.</p> <p>W związku z tym, że transport morski jest powszechnie uznawany za przyjazny środowisku, a porty morskie stanowią jeden ze składników tego typu systemu transportowego, Program pozytywnie wpłynie na stan środowiska naturalnego i zdrowie społeczeństwa. Transport morski generuje niewielkie tzw. koszty zewnętrzne i nie obciąża nimi społeczeństwa i środowiska naturalnego dotkliwie, tak jak ma to miejsce w przypadku innych gałęzi transportu (w szczególności transport samochodowy). Jest to jedna z dodatkowych przesłanek realizacji Programu. Przyczyni się on bowiem także do zrównoważenia struktury gałęziowej polskiego systemu transportowego.</p> <p>W przypadku informatyzacji, Program wskazuje, że digitalizacja polskich portów morskich jest bardzo ważna z punktu widzenia ich konkurencyjności. W szczególności dotyczy to budowy Polskiego PCS. Dzięki temu projektowi usprawnieniu ulegnie przepływ ładunków z udziałem polskich portów i zacieśniona zostanie współpraca pomiędzy wieloma uczestnikami tzw. obrotu portowo-morskiego.</p>	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
<p>Zgodnie z art. 19 ust. 7 pkt 1 lit. c ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2018 r. poz. 1307, z późn. zm.) właściwy minister opracowujący program rozwoju ogłosi w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej "Monitor Polski" komunikat o terminie, od którego opracowany program rozwoju będzie stosowany.</p>		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
<p>Monitorowanie procesu realizacji Programu będzie odbywać się okresowo w rocznych odstępach czasu, a ich podstawowym instrumentem będzie przygotowywanie raportów rocznych obrazujących postępy prac w zakresie zadań określonych w Programie oraz raportu końcowego. Po zakończeniu Programu przeprowadzona zostanie ewaluacja końcowa.</p>		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
