



OTWARCIE POLSKIEJ GOSPODARKI NA WSPÓLNĄ POLITYKĘ MORSKĄ UNII EUROPEJSKIEJ

LIBERALIZACJA, DEREGULACJA, KONKURENCJA NA RYNKACH
Konferencja Jubileuszowa z okazji XX-lecia UOKiK

Dorota Pyć
WPiA UG, 29 marca 2010r.

UNIWERSALIZM PRAWA

- Aksjologia prawa w zakresie działalności człowieka na morzu
- Złożoność norm prawnych w gospodarce morskiej
- Dynamika rozwoju uniwersalnego prawa morskiego
- Rola kultury prawnej w globalnej gospodarce morskiej

INTERNACJONALIZACJA NORM

- Mariaż polskiej gospodarki morskiej z obrotem międzynarodowym
- Polskie prawo morskie jako element legislacji międzynarodowej
- Dążenie do zgodności uniwersalnego prawa morskiego
- Konieczność przeprowadzenia przekształceń instytucjonalnych

INTEGRACJA EUROPEJSKA

- Europejska przestrzeń bezpieczeństwa morskiego
- Wspólna polityka morska Unii Europejskiej
- Integracja zamknięta, warunkowo otwarta czy elastyczna
- Konkurencyjność wewnętrzna i zewnętrzna Unii Europejskiej

REGIONALIZM BAŁTYCKI

- Uwarunkowania historyczne BSR – „nowa Hanza”
- Uwarunkowania strukturalne – „miasta w sieci”
- Możliwość współpracy i koordynacji wspólnych działań
- Możliwość konkurencji, zrównoważenia i bezpieczeństwa prawnego

GRZECHY ODCIŚNIĘTE NA POLSKIEJ GOSPODARCE MORSKIEJ

Najwyższa Izba Kontroli (NIK) w obszernym raporcie z 2005 roku pt. „*Informacja o wynikach kontroli wykorzystania możliwości rozwojowych gospodarki morskiej*” określiła, że główną przyczyną regresu gospodarki morskiej oraz zaniedbania szans pozwalających na rozwój i wynikających z nadmorskiego położenia Polski był wieloletni brak spójności polityki morskiej państwa i odpowiednich decyzji we właściwym czasie.

Polskie porty stawały się coraz mniej konkurencyjne w porównaniu z portami europejskimi. W raporcie NIK podkreślono, że w Polsce nie wprowadzono w życie na czas przepisów zgodnych z prawem europejskim (UE) szczególnie w zakresie podatków i prawa celnego oraz rozwiązań prawnych pozwalających na ułatwienie w funkcjonowaniu armatorów polskich i polskich portów morskich.

Zaniedbania doprowadziły do zmniejszenia konkurencyjności tych podmiotów na międzynarodowym rynku usług. Istnieje silna potrzeba stworzenia polityki morskiej Polski obejmującej politykę portową. Opracowanie takiej polityki nie może się obecnie odbywać w oderwaniu od polityki morskiej Unii Europejskiej i uwarunkowań światowych.



BAŁTYCKI HUB KONTENEROWY

OTWARCIE POLSKIEJ GOSPODARKI MORSKIEJ NA ŚWIAT

- Autostrady morskie
- Struktura sieciowa
- Dostęp do infrastruktury
- Liberalizacja i deregulacja



Fot. DCT Gdańsk

dziękuję za uwagę

dpyc@prawo.univ.gda.pl

Dorota Pyc, WPIA UG