

Monitoring strategiczny (roczny) – polityki oraz regulacje związane z sektorem gospodarki morskiej



Kwiecień 2026





Omnibus I – pakiet uproszczeń w zakresie zrównoważonego rozwoju

Odroczenie terminów

W kwietniu 2025 roku przyjęto **dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2025/794 z dnia 14 kwietnia 2025 r. w sprawie zmiany dyrektywy (UE) 2022/2464 i (UE) 2024/1760 w odniesieniu do dat, od których państwa członkowskie mają stosować niektóre wymogi dotyczące sprawozdawczości przedsiębiorstw w zakresie zrównoważonego rozwoju i niektóre wymogi w zakresie należytej staranności przedsiębiorstw w zakresie zrównoważonego rozwoju**¹.

To część pierwszego pakietu uproszczeń w obszarze zrównoważonego rozwoju, tzw. **Omnibus I**, będącego częścią **Projektu Omnibus**, który ma na celu integrację kluczowych regulacji w jeden, uproszczony system raportowania przedsiębiorstw w zakresie zrównoważonego rozwoju. Tzw. dyrektywa „Stop-the-Clock” odroczyła datę rozpoczęcia stosowania wymogów dotyczących sprawozdawczości zrównoważonego rozwoju dla drugiej i trzeciej fali jednostek oraz terminu transpozycji i stosowania przepisów dotyczących należytej staranności.

Państwa członkowskie miały czas na dokonanie transpozycji dyrektywy do prawa krajowego do dnia 31 grudnia 2025 roku. Ministerstwo Finansów wdrożyło dyrektywę do prawa krajowego **ustawą z dnia 9 lipca 2025 r. zmieniającą ustawę o zmianie ustawy o rachunkowości, ustawy o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym oraz niektórych innych ustaw**².

Uproszczenia

Następnie, w lutym 2026 roku przyjęto **dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) (2026/470) w sprawie zmiany dyrektyw 2006/43/WE, 2013/34/UE, (UE) 2022/2464 i (UE) 2024/1760 w odniesieniu do niektórych wymogów dotyczących sprawozdawczości przedsiębiorstw w zakresie zrównoważonego rozwoju i niektórych wymogów w zakresie należytej staranności przedsiębiorstw w zakresie zrównoważonego rozwoju**³.

To część pakietu Omnibus I upraszczającego dyrektywę ws. sprawozdawczości w zakresie zrównoważonego rozwoju (tzw. CSRD – Corporate Sustainability Reporting Directive) oraz dyrektywę ws. należytej staranności przedsiębiorstw w zakresie zrównoważonego rozwoju (tzw. CS3D/CSDDD – Corporate Sustainability Due Diligence Directive), zmniejszając obciążenie sprawozdawcze i ograniczając efekt przenikania obowiązków na mniejsze firmy. Tzw. dyrektywa Omnibus I obejmuje m.in.:

- zawężenie zakresu jednostek zobowiązanych do sporządzania sprawozdawczości ESG do jednostek i grup kapitałowych, w których zatrudnienie przekracza 1 000 pracowników oraz przychody netto ze sprzedaży przekraczają 450 mln EUR rocznie;
- zwolnienie holdingów finansowych z zakresu stosowania CSRD;
- zwolnienie jednostek będących dużymi emitentami z rynku regulowanego ze sporządzania ich własnej jednostkowej lub skonsolidowanej sprawozdawczości ESG, w sytuacji, gdy zostaną one objęte skonsolidowaną sprawozdawczością ESG przez ich jednostkę dominującą;
- wprowadzenie limitu informacji, których jednostki raportujące będą mogły żądać od jednostek w ramach swojego łańcucha wartości na potrzeby sporządzenia sprawozdawczości ESG;
- uzupełnienie przepisów umożliwiających jednostkom pomijanie w sprawozdawczości ESG w szczególności informacji niejawnych, informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa oraz informacji wrażliwych, których ujawnienie mogłoby niekorzystnie wpływać na pozycję rynkową jednostki;
- rezygnację z docelowo przewidzianej atestacji sprawozdawczości ESG przez biegłych rewidentów na poziomie wystarczającego zapewnienia i pozostawienie jej na poziomie ograniczonego zapewnienia;
- wydanie przez KE do dnia 1 lipca 2027 roku unijnego standardu atestacji sprawozdawczości zrównoważonego rozwoju.

¹ https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202500794

² <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20250001020/O/D20251020.pdf>

³ https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202600470

Państwa członkowskie mają czas na dokonanie transpozycji dyrektywy do prawa krajowego do dnia 19 marca 2027 roku. Ministerstwo Finansów zdecydowało się na wdrożenie w dwóch etapach. W pierwszym etapie do prawa krajowego wdrożono część umożliwiającą państwom członkowskim zwolnienie z raportowania za lata 2025 i 2026 jednostek z pierwszej fali, które znajdują się poza nowym zakresem jednostek zobowiązanych do sporządzania sprawozdawczości zrównoważonego rozwoju – **ustawa z dnia 27 lutego 2026 r. o zmianie ustawy o rachunkowości**⁴. W drugim etapie do prawa krajowego wdrożone zostaną pozostałe postanowienia dyrektywy Omnibus I.

Dotychczas Zarządy Morskich Portów Morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki zaliczane do drugiej fali jednostek, spełniających dwa z trzech kryteriów: ≥ 250 pracowników, ≥ 50 mln EUR przychodu netto, ≥ 25 mln EUR sumy bilansowej, które zobowiązane zostały do raportowania po raz pierwszy za 2025 rok. Tzw. dyrektywa „Stop-the-Clock” odroczyła datę o dwa lata, zobowiązując drugą falę jednostek do raportowania po raz pierwszy za 2027 rok. Natomiast, tzw. dyrektywa Omnibus I zawęży zakres jednostek zobowiązanych do sporządzania sprawozdawczości ESG do jednostek i grup kapitałowych, w których zatrudnienie przekracza 1 000 pracowników oraz przychody netto ze sprzedaży przekraczają 450 mln EUR rocznie. Komisja Europejska szacuje, że takie podejście zmniejszy liczbę przedsiębiorstw objętych obowiązkiem raportowania o ok. 80%. Aktualnie, Zarządy Morskich Portów Morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki nie spełniają łącznych kryteriów: $\geq 1\,000$ pracowników, ≥ 450 mln EUR przychodu netto, w związku z tym nie są objęte dalszym obowiązkiem raportowania.

EU Ports Strategy & Industrial Maritime Strategy

W marcu 2026 roku Komisja Europejska przyjęła dwie strategie mające na celu wzmocnienie konkurencyjności, zrównoważonego rozwoju, bezpieczeństwa i odporności sektora gospodarki morskiej, koncentrujące się na portach morskich, żegludze oraz przemyśle stoczniowym. **Strategia UE w sprawie portów (EU Ports Strategy⁵)** oraz **Strategia UE na rzecz przemysłu morskiego (Industrial Maritime Strategy⁶)** określają wizję oraz konkretne działania służące zabezpieczeniu i wzmocnieniu tych sektorów w Unii Europejskiej.

EU Ports Strategy

Strategia UE w sprawie portów przewiduje działania skoncentrowane wokół pięciu priorytetów, odpowiadających na najpilniejsze wyzwania:

I. Wzmocnienie konkurencyjności, innowacyjności i cyfryzacji

- w celu poprawy spójności i koordynacji KE opracuje kryteria oraz zasady przewodnie dla finansowania i inwestycji UE w portach państw trzecich;
- KE przygotuje również kryteria i wytyczne dotyczące własności i kontroli zagranicznej, ze szczególnym uwzględnieniem portów uznanych za strategiczną infrastrukturę podwójnego zastosowania;
- wspierana będzie transformacja cyfrowa i ekologiczna poprzez promowanie innowacji oraz rozpowszechnianie i wdrażanie innowacyjnych technologii.

II. Przyspieszenie transformacji energetycznej, zrównoważonego rozwoju i rozwoju czystych gałęzi przemysłu

- KE przyspieszy procesy wydawania pozwoleń oraz wprowadzi szybsze procedury oceny strategicznych projektów portowych w obszarze energii i środowiska;
- planowane działania w ramach Planu Działań w zakresie Elektryfikacji będą wspierać elektryfikację portów, dostęp do sieci elektroenergetycznej oraz rozwój czystych źródeł energii;
- KE będzie promować partnerstwa na rzecz współpracy energetycznej w portach i ich otoczeniu, w tym w zakresie zrównoważonego wykorzystania energii, w szczególności wodoru.

⁴ <https://api.sejm.gov.pl/eli/acts/DU/2026/333/text.pdf>

⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52026DC0112>

⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52026DC0111>

III. Ochrona i bezpieczeństwo portów

- KE wzmocni bezpieczeństwo portów poprzez aktualizację i rewizję istniejących wytycznych, w tym w odniesieniu do nowych zagrożeń, oraz będzie dążyć do zapewnienia równych warunków konkurencji w zakresie bezpieczeństwa portów na poziomie globalnym;
- w celu przeciwdziałania przemytowi narkotyków, w oparciu o działania partnerstwa publiczno-prywatnego European Ports Alliance, KE ustanowi ramy oceny portów w państwach trzecich oraz weryfikacji pracowników portowych. Strategia przewiduje także lepsze ujednolicenie kontroli celnych w portach UE oraz wzmocnienie standardów bezpieczeństwa na poziomie globalnym;
- KE utworzy forum współpracy dla państw członkowskich i organów portowych w zakresie cyberbezpieczeństwa, a także przeprowadzi ogólnounijną ocenę ryzyka w celu identyfikacji najważniejszych zagrożeń cybernetycznych oraz środków ich ograniczania.

IV. Dostęp do finansowania i inwestycji

- w oparciu o istniejące instrumenty finansowe UE, w tym Connecting Europe Facility, fundusze Polityki Spójności oraz InvestEU, KE będzie wspierać porty poprzez jasne i ukierunkowane zasady finansowania, mające na celu poprawę koordynacji i efektywności wykorzystania środków UE;
- KE ułatwi również dostęp do usług doradczych oraz instrumentów ograniczania ryzyka, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb małych i średnich portów.

V. Spójność społeczna, kompetencje i wysokiej jakości miejsca pracy

- strategia podkreśla istotną rolę małych i średnich portów oraz wskazuje konkretne inicjatywy w zakresie innowacji, czystej energii, bezpieczeństwa i łączności, mające na celu ich wsparcie;
- KE będzie wspierać rozwój wykwalifikowanej kadry przyszłości we wszystkich sektorach niebieskiej gospodarki poprzez działania w ramach Strategii Odnowy Pokoleniowej (Blue Generational Renewal Strategy). Nowy Pakt w zakresie Umiejętności dla sektora portowego skoncentruje się na podnoszeniu kwalifikacji, przekwalifikowaniu oraz integracji pracowników.
- KE opracuje również wytyczne dotyczące stosowania przepisów w zakresie bezpieczeństwa morskiego wobec pracowników portowych pracujących na statkach, a także bezpiecznego obrotu paliwami alternatywnymi w portach.

Aby zapewnić skuteczną realizację strategii, KE powoła wysokiego szczebla **Radę ds. Przemysłu Morskiego i Portów (Maritime Industries and Ports Board)**, której przewodniczyć będzie właściwy Komisarz oraz EVP.

Industrial Maritime Strategy

Strategia UE na rzecz przemysłu morskiego przewiduje następujące działania na rzecz wzmocnienia żeglugi i przemysłu stoczniowego UE:

I. Budowa, wyposażenie i naprawy

Pierwszy filar koncentruje się na wzmocnieniu europejskiego potencjału produkcyjnego w sektorze morskim oraz przywództwa technologicznego w celu wykorzystania możliwości jednolitego rynku transportu wodnego. Obejmuje działania ukierunkowane na wspieranie unijnej suwerenności przemysłowej oraz tworzenie synergii w całym łańcuchu wartości sektora morskiego. W tym celu KE uruchomi unijne sojusze na rzecz przemysłowego łańcucha wartości gospodarki morskiej (EU Industrial Maritime Value Chain Alliance). Zakłada się również przyspieszenie cyfrowej i cyrkularnej transformacji europejskich stoczní, maksymalizację popytu publicznego i finansowania oraz poprawę globalnych warunków konkurencji dla przemysłu UE.

II. Transport i łączność

Drugi filar koncentruje się na działaniach na rzecz wzmocnienia konkurencyjności, zrównoważonego rozwoju oraz łączności transportu morskiego. Obejmuje środki upraszczające sprawozdawczość i procedury administracyjne w żegludze, wspierające zieloną i cyfrową transformację, promujące wysokiej jakości żeglugę oraz

zwiększając elastyczność i proaktywność w relacjach międzynarodowych. Komisja, we współpracy z państwami członkowskimi, wzmocni zaangażowanie UE w ramach IMO w zakresie globalnych standardów morskich, aby zapewnić równe warunki konkurencji. Strategia przewiduje również kontynuację stosowania obowiązujących wytycznych dotyczących pomocy państwa dla transportu morskiego w celu utrzymania obecnych udziałów rynkowych oraz zachęcania do rejestrowania statków pod banderą UE w warunkach silnej globalnej konkurencji.

III. Bezpieczeństwo i ochrona

Trzeci filar ma na celu wzmocnienie europejskich zdolności morskich, podwodnych, podwójnego zastosowania oraz mobilności wojskowej w celu zwiększenia bezpieczeństwa i odporności. Zakłada on wykorzystanie różnych instrumentów wspierających zdolności produkcji okrętów wojennych, wzmocnienie unijnej świadomości sytuacyjnej w domenie morskiej oraz opracowanie mechanizmu wsparcia budowy promów o zastosowaniu podwójnym, spełniających podwyższone wymagania wojskowe.

Filarom tym towarzyszą inicjatywy horyzontalne, obejmujące badania i innowacje, finansowanie oraz rozwój kompetencji. KE będzie wspierać przywództwo technologiczne UE i innowacje poprzez odpowiednie ramy polityczne, regulacyjne i finansowe, a także zapewni skuteczne wdrażanie projektów badawczych finansowanych ze środków UE na rynku.

Strategia zakłada mobilizację środków unijnych, państwowych i prywatnych na inwestycje w dekarbonizację floty, innowacje oraz obronność. Obejmuje to wykorzystanie istniejących funduszy, takich jak: Connecting Europe Facility, Innovation Fund, Horizon Europe, European Defence Fund, państwowe przychody z EU ETS, a także instrumenty podziału ryzyka w ramach Invest EU, z zastrzeżeniem przyjęcia kolejnych wieloletnich ram finansowych. KE dąży do identyfikacji luk kompetencyjnych w edukacji morskiej, rozwoju sieci szkoleniowych i podnoszenia kwalifikacji oraz zwiększenia udziału w szkolnictwie wyższym w sektorze morskim.

Aby zapewnić skuteczną realizację strategii, KE powoła wysokiego szczebla **Radę ds. Przemysłu Morskiego i Portów (Maritime Industries and Ports Board)**, której przewodniczyć będzie właściwy Komisarz oraz EVP.

Strategie przyczynią się do wzmocnienia konkurencyjności, bezpieczeństwa oraz transformacji energetycznej sektora gospodarki morskiej w UE, przyspieszając inwestycje w porty, żeglugę i przemysł stoczniowy. Jednocześnie oznaczają większe wymagania regulacyjne oraz rosnące potrzeby inwestycyjne dla podmiotów sektora.

Sankcje Unii Europejskiej wobec Rosji

Unia Europejska przyjęła szereg sankcji gospodarczych⁷ w odpowiedzi na bezprecedensową i niczym niesprowokowaną inwazję Rosji na Ukrainę oraz bezprawną aneksję Krymu i ukraińskich obwodów: donieckiego, ługańskiego, zaporoskiego i chersońskiego. Celem wprowadzenia sankcji jest osłabienie Rosji – pozbawienie jej dostępu do krytycznych technologii, rynków oraz znaczne ograniczenie zdolności do prowadzenia wojny.

Do kwietnia 2025 roku, Unia Europejska wprowadziła embargo na skroplony propan (LPG) (od stycznia 2024 roku), produkty ropopochodne (od lutego 2023 roku), ropę naftową (od grudnia 2022 roku) oraz węgiel (od sierpnia 2022 roku) sprowadzane z Rosji drogą morską. Ponadto, na liście produktów objętych sankcjami znajdują się: inne stałe paliwa kopalne; stal, żelazo, surówka hutnicza i aluminium pierwotne; druty, rury i folia z miedzi i aluminium; cement, bitum i asfalt; drewno, papier, kauczuk syntetyczny i tworzywa sztuczne; hel i inne substancje chemiczne; owoce morza, alkohol, papierosy i kosmetyki; diamenty i złoto, w tym biżuteria; inne produkty mogące przyczyniać się do wzmocnienia potencjału Rosji. Dodatkowo, do tego czasu Unia Europejska:

- zamknęła swoje porty dla całej rosyjskiej floty handlowej, liczącej ponad 2 800 statków, z wyjątkami;
- wprowadziła zakaz świadczenia usług ponownego załadunku rosyjskiego skroplonego gazu ziemnego (LNG) na terytorium Unii Europejskiej do celów operacji przeładunku w drodze do państw trzecich;
- przyjęła środek ukierunkowany na konkretne jednostki pływające przyczyniające się do rosyjskiej wojny przeciwko Ukrainie, które zostały objęte zakazem dostępu do portów i świadczenia usług związanych z transportem

⁷ <https://www.consilium.europa.eu/en/policies/sanctions-against-russia/timeline-sanctions-against-russia/>



morskim. Sankcjami objęto łącznie 153 jednostki, które były odpowiedzialne za transport sprzętu wojskowego do Rosji, zaangażowane w transport skradzionego ukraińskiego zboża, nie przestrzegały mechanizmu pułapu cen ropy naftowej lub wspierały rosyjski sektor energetyczny;

- zakazała wszelkich transakcji ze wskazanymi na liście sankcyjnej portami morskimi i służami wykorzystywanymi do obchodzenia pułapu cenowego ropy naftowej lub innych sankcji przez jednostki stosujące nieprzepisowe praktyki żeglugowe i praktyki żeglugowe wysokiego ryzyka. Zakaz obejmuje dostęp do obiektów oraz świadczenie wszelkich usług.

Po kwietniu 2025 roku, Unia Europejska podjęła następujące działania:

- przyjęła 17. pakiet sankcji, w którym m.in. dodano kolejnych 189 jednostek do listy jednostek objętych zakazem dostępu do portów i świadczenia usług związanych z transportem morskim (maj 2025 roku);
- wprowadziła cła na pozostałe produkty rolne oraz niektóre nawozy azotowe z Rosji i Białorusi, które nie podlegały jeszcze dodatkowym cłom (czerwiec 2025 roku);
- przyjęła 18. pakiet sankcji, w którym m.in. wprowadzono zakaz importu rafinowanych produktów naftowych wytworzonych z rosyjskiej ropy naftowej i pochodzących z państw trzecich – z wyjątkiem Kanady, Norwegii, Szwajcarii, Zjednoczonego Królestwa i Stanów Zjednoczonych – co ma na celu uniemożliwienie rosyjskiej ropie naftowej trafiać na rynek Unii Europejskiej „tylnymi drzwiami” oraz dodano kolejnych 105 jednostek do listy jednostek objętych zakazem dostępu do portów i świadczenia usług związanych z transportem morskim (lipiec 2025 roku);
- zakazała importu rosyjskiego skroplonego gazu ziemnego (LNG) do Unii Europejskiej, który zacznie obowiązywać od stycznia 2027 roku w przypadku kontraktów długoterminowych oraz w ciągu 6 miesięcy w przypadku kontraktów krótkoterminowych oraz dodała kolejnych 117 jednostek do listy jednostek objętych zakazem dostępu do portów i świadczenia usług związanych z transportem morskim (październik 2025 roku);
- dodała kolejnych 41 jednostek do listy jednostek objętych zakazem dostępu do portów i świadczenia usług związanych z transportem morskim – aktualnie, zakazem objętych jest 598 jednostek (październik 2025 roku).

Sankcje gospodarcze Unii Europejskiej wobec Rosji mają znaczący wpływ na handel międzynarodowy, a tym samym na sektor gospodarki morskiej, w tym funkcjonowanie portów morskich. Ograniczenia w imporcie surowców energetycznych oraz wybranych grup towarowych prowadzą do zmiany kierunków handlowych, wzrostu znaczenia alternatywnych źródeł dostaw, a także zmian w wielkości i strukturze przeładunków poszczególnych segmentów. Zjawiska te wpływają na konieczność dostosowania się portów morskich do nowych uwarunkowań rynkowych.

Polityka Donalda Trumpa

W styczniu 2025 roku **Donald Trump** został zaprzysiężony na 47. prezydenta Stanów Zjednoczonych, wracając do Białego Domu po 4-letniej przerwie. W kontekście polityki zagranicznej, podstawową myślą przyświecającą jego działaniu jest przeświadczenie o słabnącej pozycji swojego państwa, wynikające z faktu, iż Waszyngton w ostatnich dekadach pozwalał się wykorzystywać zarówno przez partnerów, sojuszników, jak i przez oponentów. Donald Trump odwołuje się do politycznego realizmu, łącząc go z elementami polityki ekspansjonistycznej. Uważa, że USA powinny kierować się przede wszystkim własnym interesem i bezpieczeństwem, kwestionuje istnienie ładu międzynarodowego opartego na wartościach i instytucjach. Retorykę Trumpa charakteryzuje również nostalgia za przeszłością i chęć uczynienia Ameryki „znowu wielką”, co objawia się pragnieniem powrotu do ekspansjonistycznej polityki, jaką USA prowadziły na przełomie XIX i XX wieku. Takie podejście dopuszcza możliwość zakupu terytoriów od innych państw jako sposobu na powiększenie własnego obszaru. Drugim elementem myślenia prezydenta USA jest antyinterwencjonizm, przejawiający się wykorzystywaniem narzędzi ekonomicznych (cła, sankcje, wojny technologiczne) w konfrontacji z adwersarzami, nierozpoczynaniem wojen.

W polityce zagranicznej istotną rolę mogą grywać również biznesowe korzenie Trumpa, które stanowią źródło jego transakcyjnego podejścia do relacji z innymi państwami. Uważa, że USA powinny zawierać korzystniejsze umowy handlowe niż do tej pory. Dodatkowo, podejście biznesowe Trumpa przekłada się również na jego styl negocjacyjny,



w którym często radykalna propozycja początkowa stanowi raczej punkt wyjścia do rozpoczęcia rozmów niż ostateczny cel. Prawdopodobnie w takim kluczu można odczytywać chęć zakupu Grenlandii, przejęcia Kanału Panamskiego czy groźby nałożenia ceł na poszczególne państwa. Jednak, ocenę rzeczywistych intencji utrudnia typowy dla niego sposób komunikacji – deklaracje są często przerysowane i celowo prowokacyjne. Ponadto, zdaniem Trumpa, nieprzewidywalność przynosi mu korzyść, ponieważ utrudnia oponentom odczytanie jego zamiarów.

W dniu inauguracji swojej drugiej kadencji 47. prezydent USA podpisał 42 rozporządzenia wykonawcze i memoranda, w tym m.in. memorandum dotyczące polityki handlowej, tworzące podstawy do przyszłych podwyżek stawek celnych i sygnalizujące zainteresowanie Trumpa renegotiacją umów handlowych. Dokument zobowiązał agencje federalne do przeprowadzenia szczegółowej analizy nierówności w wymianie handlowej z innymi państwami. Szczególną uwagę zwrócono na Meksyk, Kanadę oraz Chiny – w ich przypadku ekspertyzy mają dotyczyć rewizji obowiązujących pomiędzy nimi a USA porozumień handlowych, jak również nielegalnej imigracji i przemytu narkotyków. Ponadto, prezydent USA zlecił wykonanie analizy sytuacji amerykańskiego przemysłu pod kątem zasadności wprowadzenia ceł.

Transatlantyckie stosunki handlowe to najważniejsze stosunki handlowe na świecie – odpowiadają łącznie za niemal 30% światowego handlu towarami i usługami oraz za 43% światowego PKB. W 2024 roku, wartość transatlantyckiego handlu towarami i usługami wyniosła 1,68 bln EUR. Wymiana towarów między UE a USA osiągnęła wartość 867 mld EUR – UE wyeksportowała do USA towary o wartości 532 mld EUR, importując jednocześnie 335 mld EUR, co doprowadziło do nadwyżki w handlu towarami w wysokości 198 mld EUR. Wymiana usług między UE a USA wyniosła 817 mld EUR – UE wyeksportowała do USA usługi o wartości 335 mld EUR, importując jednocześnie 483 mld EUR, co doprowadziło do deficytu w handlu usługami w wysokości 148 mld EUR. Podsumowując, UE odniosła nadwyżkę handlową z USA wynoszącą 50 mld EUR, zarówno w odniesieniu do towarów, jak i usług – to mniej niż 3% całkowitej wymiany handlowej. **Transatlantyckie stosunki handlowe uznaje się za zrównoważone.**

Natomiast, groźba wojny handlowej i nałożenia przez USA stawek celnych na towary importowane pojawiła się również w stosunku do Unii Europejskiej. Za powód wskazano deficyt w handlu towarami oraz działania Unii Europejskiej przeciwko amerykańskim firmom technologicznym. Reagując na groźbę Trumpa, przewodnicząca Komisji Europejskiej Ursula von der Leyen zapowiedziała, że nieuzasadnione taryfy nałożone na Unię Europejską nie pozostaną bez odpowiedzi i uruchomią one zdecydowane i proporcjonalne środki zaradcze.

W okresie marzec-kwiecień 2025 roku nastąpiła wyraźna eskalacja napięć handlowych:

- USA nałożyły: stawki celne w wysokości 25% na import stali i aluminium z UE, które objęły zarówno surowce, jak i wyroby gotowe; podstawowe stawki celne w wysokości 10% na wszystkie towary importowane do USA; podwyższone stawki celne dla określonych państw, z którymi mają największy deficyt handlowy, w tym 20% dla UE; stawki celne w wysokości 25% na import samochodów i części samochodowych.
- Komisja Europejska podjęła decyzję o nałożeniu odwetowych stawek celnych w wysokości do 25% na import wybranych towarów z USA i wyraziła gotowość do współpracy z administracją USA w celu wypracowania wspólnego rozwiązania, które automatycznie cofnęłoby ww. środki.
- W dniu wprowadzenia przez Komisję Europejską odwetowych stawek celnych, USA ogłosiły natychmiastowe zawieszenie tzw. ceł wzajemnych na okres 90 dni i w rezultacie obniżenie stawek do poziomu 10%, podtrzymując natomiast podwyższone stawki celne na stal, aluminium oraz samochody (25%).
- Decyzja o zawieszeniu ceł wzajemnych spotkała się z pozytywną reakcją Komisji Europejskiej, która wstrzymała wprowadzenie odwetowych stawek celnych na import wybranych towarów z USA na okres 90 dni.

Czas ten wykorzystano na wynegocjowanie warunków porozumienia handlowego, które zawarto w lipcu 2025 roku⁸. Porozumienie aktualnie nie ma charakteru prawnie wiążącego. Obejmuje m.in.: **zobowiązanie się USA do stosowania maksymalnego pułapu stawek celnych na poziomie 15% dla produktów importowanych z UE** – w przypadku produktów, na które nałożone są stawki celne, zastosowana ma zostać stawka odpowiadająca wyższej z dwóch wartości: obowiązującej stawki MFN (ang. Most Favoured Nation) lub stawki obejmującej MFN

⁸ https://policy.trade.ec.europa.eu/news/joint-statement-united-states-european-union-framework-agreement-reciprocal-fair-and-balanced-trade-2025-08-21_en

powiększonej o stawkę wzajemną, przy czym łączny poziom stawki ma nie przekraczać 15%. Po podjęciu natychmiastowych uzgodnionych działań, UE i USA kontynuują negocjacje, zgodnie z odpowiednimi procedurami wewnętrznymi każdej ze stron, w celu pełnego wdrożenia porozumienia politycznego.

Podjęte decyzje w zakresie polityki celnej mają istotny wpływ na handel międzynarodowy, a tym samym na sektor gospodarki morskiej. W pierwszej kolejności skutki stawek celnych USA będą odczuwalne przez eksporterów i producentów obsługujących rynek amerykański, co przełoży się na zmiany w wolumenach handlu obsługiwanych przez transport morski. W dalszej kolejności wpływ ten obejmie operatorów logistycznych, w tym żeglugę, terminale portowe oraz spedytów obsługujących handel transatlantycki.

Porozumienie UE – Mercosur

W grudniu 2024 roku, UE osiągnęła porozumienie polityczne z czterema państwami założycielskimi Mercosuru (Argentyną, Brazylią, Paragwajem i Urugwajem) w sprawie przełomowej umowy o partnerstwie, po ponad dwudziestu latach negocjacji. Rozmowy zintensyfikowały się w 2023 roku, w ciągu ostatnich dwóch lat obie strony wzięły udział m.in. w siedmiu rundach negocjacji. Ich zakończenie stanowiło pierwszy krok w procesie zmierzającym do podpisania porozumienia. **W styczniu 2026 roku, podpisano Umowę o Partnerstwie UE-Mercosur** (ang. European Union and Mercosur signed a Partnership Agreement, EMPA), obejmującą filar polityczny i współpracy, a także filar handlowy **oraz Tymczasową Umowę Handlową** (ang. Interim Trade Agreement, iTA), obejmującą wyłącznie kwestie handlowe⁹. iTA, która będzie stosowana od maja 2026 roku, zostanie uchylona i zastąpiona przez EMPA, gdy EMPA zostanie ratyfikowana przez wszystkie państwa członkowskie UE i wejdzie w życie.

Mniej cel, więcej eksportu – umowa ma stworzyć szeroki wachlarz możliwości gospodarczych w UE poprzez:

- zniesienie stawek celnych na eksport z UE, w tym produktów rolno-spożywczych oraz kluczowych produktów przemysłowych, takich jak: samochody, maszyny i farmaceutyki, co pozwoli przedsiębiorstwom unijnym zaoszczędzić 4 mld EUR rocznie na opłatach celnych;
- ułatwienie, przyspieszenie i zwiększenie bezpieczeństwa inwestycji w kluczowe łańcuchy dostaw, w tym surowce krytyczne i powiązane towary;
- wzmocnienie bezpieczeństwa gospodarczego oraz wsparcie transformacji cyfrowej i zielonej po obu stronach;
- pomoc UE i Mercosur w kształtowaniu globalnych zasad handlu zgodnie z najwyższymi standardami UE.

Zrównoważona umowa dla rolnictwa UE – umowa otworzy bezprecedensowy dostęp do rynku regionu Mercosur dla europejskich rolników i producentów żywności. Oczekuje się, że zwiększy eksport produktów rolno-spożywczych z UE do Mercosur nawet o 50%, poprzez:

- obniżenie stawek celnych na kluczowe produkty rolno-spożywcze z UE, takie jak wino, alkohole wysokoprocentowe, produkty mleczne i oliwa z oliwek;
- ochronę 344 unijnych oznaczeń geograficznych (GI) – wysokiej jakości tradycyjnych produktów spożywczych i napojów – przed nieuczciwą konkurencją i podrabianiem.

Jednocześnie UE zadbała o to, aby wrażliwe sektory rolno-spożywcze były odpowiednio chronione dzięki następującym środkom:

- starannie skalibrowane kontyngenty taryfowe ograniczające dostęp do rynku dla wrażliwych produktów importowanych z Mercosur;
- prawnie wiążący mechanizm ochronny zabezpieczający wrażliwe produkty europejskie w przypadku nagłego wzrostu importu z krajów Mercosur;
- wzmocnione kontrole zapobiegające wprowadzaniu na rynek UE produktów niespełniających wymogów, w tym większa liczba audytów i kontroli w krajach trzecich oraz zaostrzone kontrole na granicach UE;

⁹ https://policy.trade.ec.europa.eu/eu-trade-relationships-country-and-region/countries-and-regions/mercotur/eu-mercotur-agreement_en

- działania KE mające na celu wdrożenie zobowiązań zawartych w unijnej „Wizji dla rolnictwa i żywności”, w szczególności w zakresie lepszego dostosowania standardów produkcji (np. dotyczących pestycydów i dobrostanu zwierząt) do produktów importowanych;
- fundusz o wartości 6,3 mld EUR (Unity Safety Net), dostępny od 2028 roku, stanowiący dodatkową warstwę ochrony dla rolników w przypadku zakłóceń rynkowych.

Zrównoważony rozwój i zobowiązania środowiskowe – umowa należy do najbardziej ambitnych porozumień UE w zakresie zrównoważonego rozwoju i obejmuje:

- ambitne i egzekwowalne zobowiązania dotyczące działań na rzecz klimatu, w tym uznanie Porozumienia paryskiego za kluczowy element;
- konkretne zobowiązania w zakresie zrównoważonego rozwoju, w tym wzmocnienie pozycji ekonomicznej kobiet oraz prawa pracownicze;
- zobowiązanie do dążenia do neutralności klimatycznej do 2050 roku;
- wyraźny wkład handlu w zieloną transformację.

UE jest drugim co do wielkości partnerem Mercosuru w handlu towarami, po Chinach i przed USA. W 2024 roku, wymiana towarów między UE a Mercosurem osiągnęła wartość 111 mld EUR. UE wyeksportowała do Mercosuru towary o wartości 55 mld EUR, importując jednocześnie 56 mld EUR. Przedsiębiorstwa z UE mają ogromny potencjał, aby eksportować jeszcze więcej na ten ogromny rynek, liczący ponad 273 miliony ludzi.

Umowa UE – Mercosur może przyczynić się do wzrostu wymiany handlowej między UE a Ameryką Południową, co potencjalnie zwiększy wolumen ładunków obsługiwanych przez europejskie porty morskie. Może to również przełożyć się na stopniowy wzrost znaczenia usług logistycznych i żeglugowych w obsłudze łańcuchów dostaw na kierunku transatlantyckim. Ułatwienia w handlu i inwestycjach mogą w dłuższej perspektywie wspierać dalszą integrację łańcuchów dostaw oraz umacniać rolę portów UE jako punktów przeładunkowych w handlu z regionem Mercosur.

Umowa o Wolnym Handlu UE – Indie

W czerwcu 2022 roku, UE wznowiła negocjacje z Indiami ws. Umowy o Wolnym Handlu oraz rozpoczęła odrębne negocjacje ws. Umowy o Ochronie Inwestycji i Umowy ws. Oznaczeń Geograficznych (GI). **Negocjacje ws. Umowy o Wolnym Handlu** (ang. Free Trade Agreement, FTA), **zakończono w styczniu 2026 roku**¹⁰. Oczekuje się, że FTA doprowadzi do podwojenia eksportu UE do Indii a za kluczowe korzyści dla eksporterów z UE wskazuje się:

- zniesienie lub obniżenie stawek celnych na 96,6% eksportu towarów z UE;
- oszczędności sięgające do 4 mld EUR rocznie na opłatach celnych dla produktów z UE;
- przewagę konkurencyjną dla eksporterów z UE – największe otwarcie handlowe, jakie Indie przyznały dotychczas któremukolwiek partnerowi;
- uprzywilejowany dostęp do indyjskiego rynku usług w kluczowych sektorach, takich jak usługi finansowe i transport morski;
- uproszczenie procedur celnych, przyspieszające i ułatwiające eksport;
- ochronę własności intelektualnej UE, w tym znaków towarowych;
- dedykowany rozdział dla małych i średnich przedsiębiorstw z UE.

Indie mają przyznać UE obniżki stawek celnych, jakich nie otrzymał żaden inny partner handlowy, co znacząco poprawi dostęp do rynku dla eksportu z UE. Na przykład, stawki celne na samochody mają być stopniowo obniżane

¹⁰ https://policy.trade.ec.europa.eu/eu-trade-relationships-country-and-region/countries-and-regions/india/eu-india-agreements_en



ze 110% do 10%, przy rocznym kontyngencie wynoszącym 250 000 pojazdów. Inne wysokie stawki celne, sięgające nawet do 44% (maszyny i urządzenia elektryczne) zostaną w większości zniesione.

Aktualnie, wynegocjowany projekt FTA przechodzi przez proces weryfikacji prawnej oraz tłumaczenia na wszystkie języki urzędowe UE. Następnie, KE przedstawi Radzie UE wniosek dotyczący podpisania i zawarcia umowy. Po jego przyjęciu przez Radę, UE i Indie będą mogły podpisać porozumienie. Po podpisaniu, FTA wymagać będzie zgody Parlamentu Europejskiego oraz przyjęcia przez Radę decyzji o jej zawarciu, aby mogła wejść w życie.

UE jest największym partnerem Indii w handlu towarami, przed USA i Chinami. W 2024 roku, wymiana towarów między UE a Indiami osiągnęła wartość 120 mld EUR. UE wyeksportowała do Indii towary o wartości 49 mld EUR, importując jednocześnie 71 mld EUR. Indie są 9. największym partnerem UE w handlu towarami.

Umowa UE – Indie może przyczynić się do wzrostu wymiany handlowej między obiema stronami, co – przy dominującym udziale transportu morskiego w handlu UE – Indie – może zwiększyć wolumen ładunków obsługiwanych przez porty UE oraz znaczenie usług logistycznych i żeglugowych. Ułatwienia taryfowe i proceduralne oraz szerszy dostęp do indyjskiego rynku usług mogą w dłuższej perspektywie sprzyjać integracji łańcuchów dostaw i wzmacniać rolę portów UE jako kluczowych węzłów w handlu z regionem Azji Południowej.

Umowa o Wolnym Handlu UE – Indonezja

W lipcu 2025 roku, UE osiągnęła porozumienie polityczne z Indonezją w sprawie Umowy o Kompleksowym Partnerstwie Gospodarczym (ang. Comprehensive Economic Partnership Agreement, CEPA), po dziewięciu latach negocjacji. **We wrześniu 2025 roku, zakończono negocjacje ws. CEPA** oraz Umowy o Ochronie Inwestycji¹¹. CEPA ma zapewnić przedsiębiorcom z UE na uprzywilejowany dostęp do rynku indonezyjskiego poprzez:

- zniesienie stawek celnych na 98,5% linii taryfowych oraz uproszczenie procedur dotyczących eksportu towarów z UE do Indonezji, w tym kluczowych produktów takich jak: samochody i produkty rolno-spożywcze;
- umożliwienie świadczenia usług z pełną własnością w kluczowych sektorach, takich jak usługi komputerowe i telekomunikacyjne;
- otwarcie nowych możliwości inwestycyjnych w Indonezji, w szczególności w sektorach strategicznych, takich jak: pojazdy elektryczne, elektronika i farmaceutyki, sprzyjając integracji łańcuchów dostaw i wartości po obu stronach;
- wzmocnienie ochrony własności intelektualnej, w tym znaków towarowych, zapewniając ochronę marki i reputacji firm z UE, środki prawne przeciwko naruszeniom oraz skuteczne narzędzia zwalczania podrabianych produktów, co wspiera także MŚP i przynosi korzyści indonezyjskim konsumentom.

Aktualnie, wynegocjowany projekt CEPA przechodzi przez proces weryfikacji prawnej oraz tłumaczenia na wszystkie języki urzędowe UE. Następnie, KE przedstawi Radzie UE wniosek dotyczący podpisania i zawarcia umowy. Po jego przyjęciu przez Radę, UE i Indie będą mogły podpisać porozumienie. Po podpisaniu, CEPA wymagać będzie zgody Parlamentu Europejskiego oraz przyjęcia przez Radę decyzji o jej zawarciu, aby mogła wejść w życie.

UE jest 5. co do wielkości partnerem Indonezji w handlu towarami – w 2024 roku, wymiana towarów między UE a Indonezją osiągnęła wartość 27 mld EUR. UE wyeksportowała do Indonezji towary o wartości 10 mld EUR, importując jednocześnie 18 mld EUR. Indonezja jest 33. największym partnerem UE w handlu towarami.

Umowa UE – Indonezja może zwiększyć wymianę handlową, co przy dominującym udziale transportu morskiego w relacjach UE – Azja Południowo-Wschodnia może przełożyć się na wzrost wolumenu ładunków w portach UE. Ułatwienia w handlu i inwestycjach mogą również sprzyjać rozwojowi powiązań logistycznych oraz dalszej integracji łańcuchów dostaw między UE a Indonezją.

¹¹ https://policy.trade.ec.europa.eu/eu-trade-relationships-country-and-region/countries-and-regions/indonesia/eu-indonesia-agreements_en

Program „Polskie Morze” (P34)

W maju 2025 roku, premier RP Donald Tusk, ogłosił program „Polskie Morze”¹² – inicjatywę rządową, której celem jest repolonizacja, a więc wzmacnianie udziału polskich przedsiębiorstw w inwestycjach sektorowych, a także intensywny rozwój sektora gospodarki morskiej. Priorytet rządowy P34¹³ ma zwiększyć znaczenie polskich armatorów i rozwój gospodarki morskiej poprzez budowę promów samochodowo-pasażerskich (ro-pax), przywrócenie polskiej bandery oraz rozbudowę infrastruktury portowej. Aktualnie (stan na kwiecień 2026):

- ukończono budowę promu Jantar Unity – w grudniu 2025 roku Gdańska Stocznia Remontowa przekazała jednostkę armatorowi Unity Line. Jednocześnie na zaawansowanym etapie budowy jest druga z trzech jednostek – przekazanie promu Bursztyn Unity planowane jest na 4Q 2026 roku;
- procedowane są dwa projekty ustaw: o zmianie niektórych ustaw w celu wsparcia przedsiębiorstw żeglugowych oraz stworzenia warunków ich funkcjonowania pod polską banderą (UD79) – etap Komisji Prawniczej oraz o rejestracji statków pod polską banderą (UDER84) – etap opiniowania;
- w trakcie przygotowania do realizacji jest budowa Przylądka Pomerania w Świnoujściu, konstrukcji morskiej (MOLF) dla elektrowni jądrowej oraz terminalu agro;
- w trakcie realizacji jest budowa terminalu instalacyjnego dla morskich farm wiatrowych w Gdańsku, infrastruktury dla terminalu FSRU oraz modernizacja portów Ustka, Łeba, Darłowo.

Za działania w ramach Priorytetu P34 wskazuje się:

- zwiększenie dostępności drogowej Portu Gdynia – budowę Drogi Czerwonej¹⁴;
- rozbudowę stanowiska przeładunku paliw płynnych w Porcie Gdynia¹⁵;
- budowę portu zewnętrznego w Świnoujściu – Przylądka Pomerania^{16,17};
- rozbudowę dostępu kolejowego do Portu Gdańsk¹⁸;
- rozbudowę Naftoportu o szóste stanowisko przeładunkowe¹⁹;
- budowę dwóch nowych statków dla uczelni morskich²⁰;
- modernizację falochronów w Ustce²¹.

Realizacja programu „Polskie Morze” może istotnie zwiększyć konkurencyjność polskiej gospodarki morskiej, wzmacniając jej znaczenie w regionie oraz poprawiając warunki funkcjonowania podmiotów działających w sektorze.

Inicjatywa ustawodawcza „Tak! Dla Polskich Portów”

W październiku 2025 roku, prezydent RP Karol Nawrocki, podpisał inicjatywę ustawodawczą dotyczącą projektu ustawy o rozwoju portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej oraz o zmianie niektórych innych ustaw²².

Tzw. inicjatywa „Tak! Dla Polskich Portów” określa inwestycje o strategicznym znaczeniu dla rozwoju portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki, które obejmują:

- budowę głębokowodnego terminala kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu w terminie do dnia 1 lipca 2029 roku;

¹² <https://www.gov.pl/web/premier/program-polskie-morze---repolonizacja-sektora-gospodarki-morskiej>

¹³ <https://www.gov.pl/web/priorytety/p34>

¹⁴ <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/zwiekszymy-dostepnosc-drogowa-portu-w-gdyni>

¹⁵ <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/port-gdynia-rozbuduje-stanowisko-przeladunku-paliw-plynnych>

¹⁶ <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/akweny-dla-nowego-portu-w-swinoujsciu-zostana-oczyszczone>

¹⁷ <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/przyladek-pomerania-nowy-polski-port-zewnetrzny-w-swinoujsciu>

¹⁸ <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/plk-i-port-gdansk-lacza-sily-na-rzecz-rozbudowy-kolejowego-dostepu-do-portu>

¹⁹ <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/rozpoczyna-sie-rozbudowa-gdanskiego-naftoportu-to-kluczowy-obiekt-dla-bezpieczenstwa-energetycznego-polski>

²⁰ <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/nawczesne-statki-dla-uczelni-morskich--rzad-inwestuje-w-przyszlosc-polskiej-edukacji-i-badan>

²¹ <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/falochrony-w-ustce-przejda-pelna-modernizacje>

²² <https://www.prezydent.pl/prawo/inicjatywy-ustawodawcze/inicjatywa-ustawodawcza-tak-dla-polskich-portow,108783>

- modernizację Odrzańskiej Drogi Wodnej jako śródlądowego zaplecza transportowego zespołu portów Szczecin-Świnoujście;
- uruchomienie terminala zbożowego (agroportu) w Gdańsku w terminie do dnia 31 grudnia 2026 roku oraz budowę nowego terminala zbożowego (agroportu) w Szczecinie w terminie do dnia 31 grudnia 2028 roku;
- budowę Portu Zewnętrznego w Gdyni w terminie do dnia 1 lipca 2029 roku;
- budowę Drogi Czerwonej w Gdyni w terminie do dnia 31 grudnia 2030 roku;
- budowę pływającego terminala typu FSRU na Zatoce Gdańskiej w terminie do dnia 1 lipca 2028 roku;
- budowę głębokowodnego stanowiska przeładunku paliw płynnych w porcie w Gdańsku w terminie do dnia 31 grudnia 2027 roku;
- budowę terminala instalacyjnego T5 w porcie w Gdańsku w terminie do dnia 31 grudnia 2026 roku;
- budowę nowego alternatywnego dojazdu kolejowego do portu w Gdańsku wraz z nowym mostem przez Martwą Wisłę;
- inne inwestycje niezbędne dla dynamicznego rozwoju portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej.

Lista strategicznych inwestycji nie jest zamknięta. Projekt prezydencki pozostawia rządowi wolną rękę w jego uzupełnianiu o kolejne inicjatywy. Według stanu na kwiecień 2026 roku, inicjatywa od października 2025 roku jest na etapie opiniowania przez organizacje samorządowe.

Inicjatywa ustawodawcza „Tak! Dla Polskich Portów” stanowi istotny sygnał polityczny dotyczący dalszej koncentracji państwa na rozwoju infrastruktury portowej. Jednocześnie podkreśla się, że zasadnicza część wskazanych w niej przedsięwzięć znajduje odzwierciedlenie w obowiązujących programach rządowych, strategiach sektorowych oraz planach inwestycyjnych, a ich realizacja jest już w toku lub znajduje się na zaawansowanym etapie przygotowania. W tym kontekście inicjatywa pełni przede wszystkim funkcję porządkującą i konsolidującą dotychczasowe działania, wzmacniając ich spójność i ekspozycję strategiczną, przy ograniczonym zakresie nowych propozycji inwestycyjnych.

Nowelizacja ustawy o morskiej energetyce wiatrowej

W listopadzie 2025 roku przyjęto **ustawę z dnia 9 października 2025 roku o zmianie ustawy o promowaniu wytwarzania energii elektrycznej w morskich farmach wiatrowych oraz niektórych innych ustaw**²³.

Nowe przepisy mają ułatwić budowę morskich farm wiatrowych na Bałtyku i wspierać rozwój innych odnawialnych źródeł energii, likwidując dotychczasowe bariery inwestycyjne i przyczyniając się do zwiększenia bezpieczeństwa energetycznego poprzez wsparcie rozwoju odnawialnych źródeł energii w Polsce. W przypadku morskiej energetyki wiatrowej, ustawa ma umożliwić usprawnienie realizacji projektów oraz efektywne przeprowadzenie pierwszej aukcji dla morskich farm wiatrowych (odbyła się w dniu 17 grudnia 2025 roku) – doprecyzowano przepisy i wypełniono luki prawne.

Morska energetyka wiatrowa to jeden z filarów polskiej transformacji energetycznej. Dzięki stabilnym warunkom na Bałtyku – takim jak silne wiatry, płytkie głębokości i niskie zasolenie – Polska ma wyjątkowe możliwości rozwoju tego sektora. Planowane jest osiągnięcie mocy zainstalowanej na poziomie 5,9 GW do 2030 roku i 18 GW do 2040 roku. Najbardziej zaawansowanym projektem w Polsce jest MFW Baltic Power (ok. 1 200 MW), którego pełna operacyjność przewidziana jest na 2H 2026 roku. Drugim w kolejności projektem jest MFW Baltica 2 (ok. 1 500 MW) – termin rozpoczęcia eksploatacji planowany jest na 2H 2027 roku.

²³ <https://api.sejm.gov.pl/eli/acts/DU/2025/1535/text.pdf>



Raport roczny *Monitoring strategiczny – polityki oraz regulacje związane z sektorem gospodarki morskiej* jest częścią przedmiotu Umowy na wykonanie badania naukowego oraz sporządzenie analizy oddziaływań branż gospodarki morskiej na system społeczny i ekonomiczny województwa pomorskiego wraz z cyklicznym monitoringiem rynku portowego i Morskiej Energetyki Wiatrowej, zawartej pomiędzy Pomorskim Urzędem Marszałkowskim a firmą Actia Forum.

Zakres Umowy obok analizy oddziaływań branż gospodarki morskiej na system społeczny i ekonomiczny województwa pomorskiego obejmuje niniejszy strategiczny monitoring roczny, który jest podsumowaniem polityk i regulacji na poziomie polskim i europejskim, dotyczących sektora portowego, handlu, energetyki, w tym także uwzględniający kluczowe roczne raporty bądź analizy, czy też opinie przedstawicieli politycznych, gospodarczych, społecznych, dodatkowo – kwartalny monitoring wyników operacyjnych branży, półroczny monitoring statystyczny danych makroekonomicznych oraz dwutygodniowy monitoring wydarzeń oraz działań rozwojowych sektora gospodarki morskiej.

Celem całego projektu jest stworzenie modelu zależności funkcjonalnych wraz ze strukturami powiązań opartymi na obserwacji funkcjonowania rynku portowego, MEW oraz stoczniowego. Projekt zakłada 2 letni (26 miesięcy) okres aktualizacji danych w ramach cyklicznego monitoringu rynku i będzie realizowany w ramach naboru o objęcie wsparciem z Planu Rozwojowego dotyczącego realizacji projektu w ramach naboru Inwestycji A.3.1.1 pt. „Zbudowanie systemu koordynacji i monitorowania regionalnych działań na rzecz kształcenia zawodowego, szkolnictwa wyższego oraz uczenia się przez całe życie, w tym uczenia się dorosłych”, nr wniosku o objęcie wsparciem KPO/22/LLL/W/0013.



Autorka:

- Agata Chmielecka, Project Manager

Actia Forum sp. z o.o.

Al. Zwycięstwa 96/98

81-451 Gdynia, Polska

Pomorski Park Naukowo-Technologiczny

Budynek IV, Piętro 0, Lokal F0.22

tel. +48 58 573 37 77

office@actiaforum.pl

www.actiaforum.pl