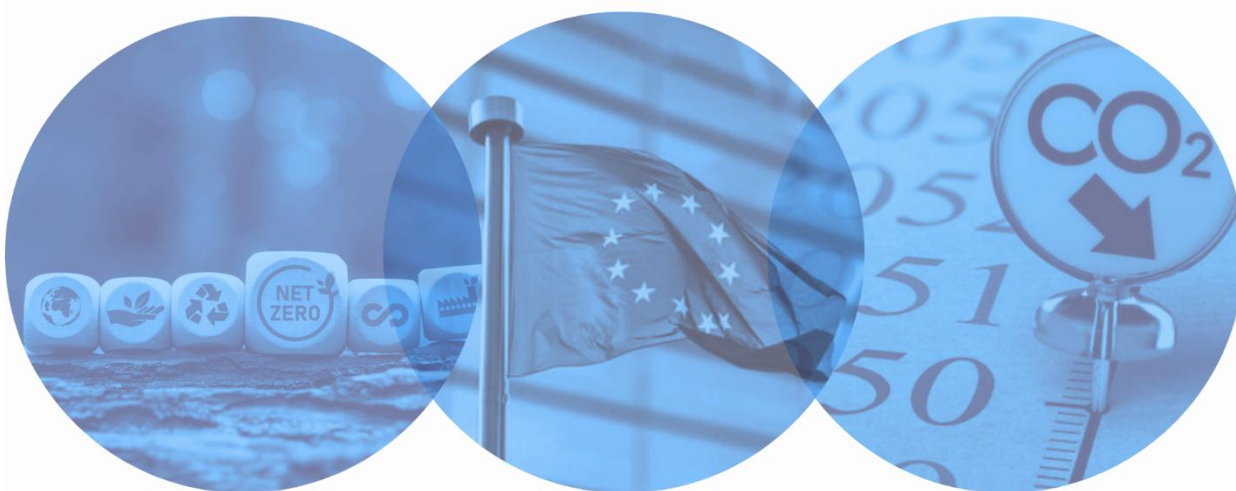


Monitoring strategiczny (roczny) – polityki oraz regulacje związane z sektorem gospodarki morskiej



Kwiecień 2025





Rozporządzenie UE ws. przemysłu neutralnego emisyjnie

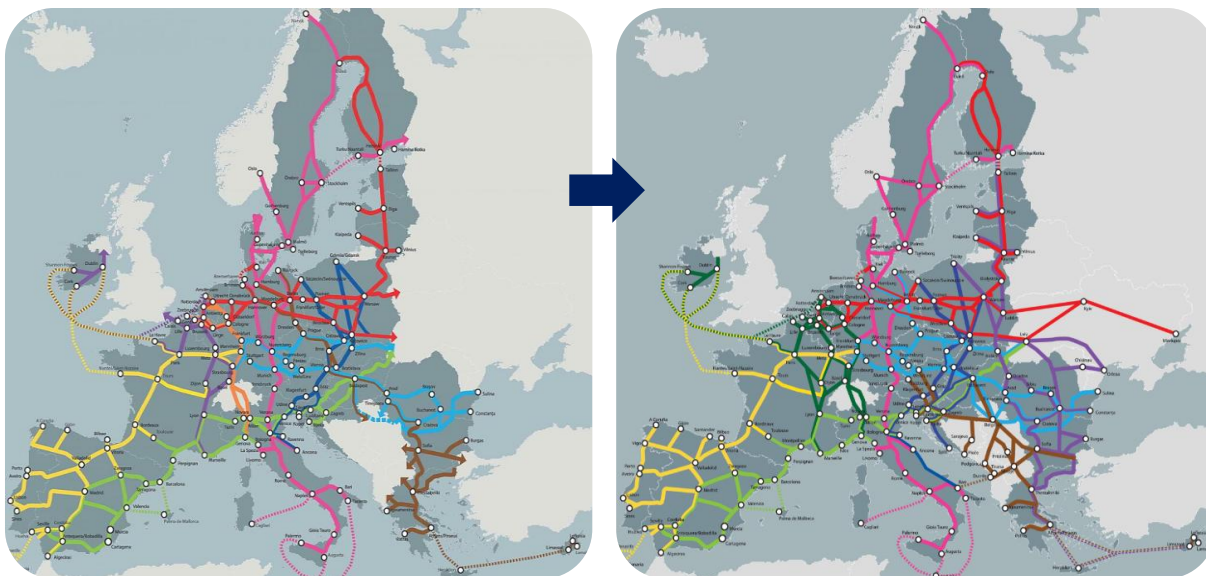
W czerwcu 2024 roku przyjęto **rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) z dnia 13 czerwca 2024 roku w sprawie ustanowienia ram środków na rzecz wzmocnienia europejskiego ekosystemu produkcji technologii neutralnych emisyjnie i zmieniające rozporządzenie (UE) 2018/1724**. Rozporządzenie ws. przemysłu neutralnego emisyjnie to inicjatywa wywodząca się z planu przemysłowego Zielonego Ładu, której celem jest zwiększenie skali produkcji czystych technologii w UE. Oznacza to podniesienie zdolności produkcyjnych UE w zakresie technologii, które wspierają przejście na czystą energię i które podczas stosowania emitują bardzo niskie, zerowe lub ujemne ilości gazów cieplarnianych.

Celem rozporządzenia jest pobudzenie inwestycji, stworzenie lepszych warunków dla czystych technologii oraz poprawienie ich dostępu do rynku w UE. Do 2030 roku UE będzie w stanie zaspokoić co najmniej 40% swojego rocznego zapotrzebowania na technologie neutralne emisyjne. Przyspieszy to postępy w realizacji celów UE w zakresie klimatu i energii na 2030 rok oraz przejścia na neutralność klimatyczną do 2050 roku. Jednocześnie, przemysł UE stanie się bardziej konkurencyjny, powstaną wysokiej jakości miejsca pracy, a UE będzie bardziej niezależna energetycznie. Uproszczone zostają również ramy regulacyjne dotyczące produkcji tych technologii. Zwiększy to konkurencyjność przemysłu technologii neutralnych emisyjnie w Europie oraz przyspieszy rozwój możliwości składowania CO₂. Rozporządzenie ws. przemysłu neutralnego emisyjnie dotyczy technologii, które w znacznym stopniu przyczynią się do obniżenia emisyjności. Wspiera ono zwłaszcza strategiczne technologie neutralne emisyjnie, które są dostępne na rynku i mają znaczny potencjał rozwojowy. Takie technologie wzmacniają konkurencyjność przemysłu UE i odporność jej systemu energetycznego, a jednocześnie umożliwiają przejście na czystą energię. Rozporządzenie ma znaczący wpływ na handel międzynarodowy, a więc na także na sektor morski.

Transeuropejska sieć transportowa (TEN-T)

W czerwcu 2024 roku przyjęto **rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 roku w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniające rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1315/2013**. TEN-T jest instrumentem służącym koordynacji oraz zapewnieniu spójności i komplementarności inwestycji infrastrukturalnych. To ogólnounijna sieć transportowa obejmująca transport kolejowy, śródlądowe drogi wodne, żeglugę morską bliskiego zasięgu i transport drogowy.

Sieć TEN-T ma pomóc osiągnąć cele UE w zakresie zrównoważonej mobilności, odpowiedniego funkcjonowania rynku wewnętrznego oraz spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej UE. Rozporządzenie wyznacza konkretne terminy zakończenia prac nad trzypoziomową siecią TEN-T, dzięki czemu będzie ona rozwijana lub modernizowana stopniowo: sieć bazowa powinna zostać ukończona do 2030 roku, nowo dodana rozszerzona sieć bazowa – do 2040 roku, a sieć kompleksowa – do 2050 roku. Dodatkowo, z uwagi na skutki rosyjskiej agresji na Ukrainę i aby zapewnić lepsze połączenia z kluczowymi sąsiednimi państwami, rozporządzenie rozszerza cztery europejskie korytarze transportowe sieci TEN-T (North Sea-Baltic, Rhine-Danube, Mediterranean, Baltic Sea-Black Sea-Aegean Sea), tak by objęły one też Ukrainę i Mołdawię, a jednocześnie obniża rangę połączeń transgranicznych z Rosją i Białorusią. Rozporządzenie ma znaczący wpływ na porty bałtyckie. W szczególności, proponowane są zmiany statusów (porty sieci bazowej/kompleksowej) niektórych z nich (zmiany w portach duńskich, niemieckich, szwedzkich i fińskich), stworzony został nowy korytarz sieci bazowej Baltic Sea-Black Sea-Aegean Sea, do którego włączonych zostało siedem portów bałtyckich (Helsinki, Tallinn, Ryga, Windawa, Klaipėda, Gdańsk, Gdynia), a także integracja Ukrainy z europejskim systemem transportowym.



Rysunek 1. Mapy sieci TEN-T przed rewizją (po lewej) i po rewizji (po prawej)

Źródło: European Commission

Korytarze sieci bazowej TEN-T ustanowiono dla bardziej efektywnego wdrażania tej sieci i przyspieszenia prac nad projektami infrastrukturalnymi o największej europejskiej wartości dodanej. Korytarze mają służyć koordynacji różnych projektów na szczeblu ponadnarodowym. Powinny przyczynić się do rozwoju infrastruktury sieci bazowej tak, aby rozwiązać problem wąskich gardeł, zintensyfikować połączenia transgraniczne oraz poprawić wydajność i zrównoważony charakter systemu transportowego. Powinny się one także przyczyniać do poprawy spójności regionów UE poprzez lepszą współpracę terytorialną.

Implementacja dyrektywy ws. sprawozdawczości przedsiębiorstw w zakresie zrównoważonego rozwoju do polskiego prawa

Z półrocznym opóźnieniem, w grudniu 2024 roku przyjęto w Polsce **ustawę z dnia 6 grudnia 2024 roku o zmianie ustawy o rachunkowości, ustawy o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2024 r. poz. 1863)** implementowała następujące dyrektywy:

- Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2464 z dnia 14 grudnia 2022 roku w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) nr 537/2014, dyrektywy 2004/109/WE, dyrektywy 2006/43/WE oraz dyrektywy 2013/34/UE w odniesieniu do sprawozdawczości przedsiębiorstw w zakresie zrównoważonego rozwoju,
- Dyrektywę delegowaną Komisji (UE) 2023/2775 z dnia 17 października 2023 roku zmieniającą dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/34/UE w odniesieniu do dostosowania kryteriów wielkości przedsiębiorstwa dla mikro-, małych, średnich i dużych jednostek lub grup.

Zgodnie z dyrektywą ws. sprawozdawczości w zakresie zrównoważonego rozwoju (tzw. CSRD – Corporate Sustainability Reporting Directive), spółki mają obowiązek ujawniania obszernych, szczegółowych informacji na temat wyników w zakresie zrównoważonego rozwoju i powiązanych z nimi konsekwencji dla strategii biznesowej. Zasady ujawniania informacji są określone w europejskich standardach sprawozdawczości w zakresie zrównoważonego rozwoju (tzw. ESRS – European Sustainability Reporting Standards). W Polsce dyrektywa obejmie początkowo około 3 500 spółek. Warto jednak pamiętać, że niebezpośrednio będzie ona dotyczyła dużo większej grupy: kontrahentów, klientów i innych interesariuszy firm zobligowanych do raportowania niefinansowego.

Spółki, które wcześniej podlegały dyrektywie ws. sprawozdawczości niefinansowej (tzw. NFRD – Non-Financial Reporting Directive), będą musiały zacząć spełniać wymogi przewidziane w CSRD w odniesieniu do lat obrotowych rozpoczynających się 1 stycznia 2024 roku lub po tym dniu (składanie sprawozdań w roku obrotowym 2025). Inne spółki giełdowe, podobnie jak nienotowane spółki osiągające określone progi wielkościowe, będą miały więcej czasu. Raportowanie w 2026 roku za rok 2025 będzie dotyczyło tzw. dużych przedsiębiorców, w



rozumieniu nowej definicji, czyli zarówno przedsiębiorców notowanych, jak i nienotowanych spełniających 2 z 3 kategorii: zatrudnienie powyżej 250 pracowników, 20 mln EUR sumy aktywów, 40 mln EUR przychodów netto, do których należą Zarządy Portów Morskich. Raportowanie w 2027 roku będzie dotyczyć 2026 roku i najszerszego zakresu podmiotów, m.in. notowanych małych i średnich przedsiębiorstw. Przedstawione obowiązki stanowią więc wyzwanie zarówno dla podmiotów raportujących do tej pory, instytucji finansowych, jak i podmiotów dopiero zobowiązanych do raportowania.

Projekt Omnibus – pakiet uproszczeń w zakresie zrównoważonego rozwoju

W listopadzie 2024 roku, KE zapowiedziała **Projekt Omnibus**, który ma na celu integrację kluczowych regulacji w jeden, uproszczony system raportowania przedsiębiorstw w zakresie zrównoważonego rozwoju. Uproszczenia dotyczą m.in. dyrektywy CSRD, dyrektywy o należytej staranności przedsiębiorstw w zakresie zrównoważonego rozwoju (tzw. CSDDD – Corporate Sustainability Due Diligence Directive) oraz rozporządzenia w sprawie ustanowienia ram ułatwiających zrównoważone inwestycje (tzw. Taksonomia). W lutym 2025 roku, przedstawiono pierwsze pakiety uproszczeń w obszarze zrównoważonego rozwoju, tzw. **Omnibus I** i **Omnibus II**, w ramach których przedstawiono następujące projekty dyrektyw i rozporządzeń:

- Projekt dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) zmieniającej dyrektywy (UE) 2022/2464 i (UE) 2024/1760 w odniesieniu do terminów, od których państwa członkowskie mają stosować niektóre wymogi dotyczące sprawozdawczości przedsiębiorstw w zakresie zrównoważonego rozwoju i należytej staranności;
- Projekt dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) zmieniającej dyrektywy 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 należytej staranności;
- Projekt rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) zmieniający rozporządzenie (UE) 2023/956 w odniesieniu do uproszczenia i wzmocnienia mechanizmu dostosowywania cen na granicach z uwzględnieniem emisji CO₂ (tzw. CBAM – Carbon Border Adjustment Mechanism);
- Projekt rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) zmieniający rozporządzenia (UE) 2015/1017, (UE) 2021/523, (UE) 2021/695 i (UE) 2021/1153 w odniesieniu do zwiększenia skuteczności gwarancji UE na mocy rozporządzenia (UE) 2021/523 oraz uproszczenia wymogów dotyczących sprawozdawczości.

Skupiając się na dyrektywie CSRD – zmiany zawarto w dwóch projektach aktów prawnych. Pierwszy z nich przewiduje odroczenie o dwa lata obowiązku raportowania informacji o zrównoważonym rozwoju dla drugiej i trzeciej fali jednostek (m.in. Zarządów Portów Morskich), które na podstawie CSRD są zobowiązane do zaraportowania po raz pierwszy za 2025 lub 2026 rok. Analogicznie będzie to obejmowało przesunięcie obowiązków ujawnieniowych na podstawie art. 8 rozporządzenia ws. Taksonomii UE, które sporządzają sprawozdawczość zgodnie z CSRD. KE zakłada szybkie procedowanie tego projektu (w ramach podejścia stop-the-clock) z jednoczesnym rozpoczęciem dyskusji nad propozycjami zawartymi w drugim projekcie, który przewiduje m.in.:

- zawężenie jednostek podlegających obowiązkowym wymogom sprawozdawczości zrównoważonego rozwoju do dużych jednostek zatrudniających powyżej 1 000 pracowników oraz osiągających sumę bilansową powyżej 25 mln EUR lub przychody netto powyżej 50 mln EUR (szacowana redukcja o 80% jednostek na poziomie UE);
- wprowadzenie dobrowolności w raportowaniu danych na podstawie art. 8 rozporządzenia ws. Taksonomii UE – tj. dla jednostek objętych zmienioną CSRD, ale których przychody netto nie przekraczają 450 mln EUR;
- ograniczenie informacji raportowanych w łańcuchu wartości – tj. jednostki bezpośrednio raportujące nie będą mogły żądać od jednostek w łańcuchu wartości informacji ESG wykraczających poza zakres, który zostanie przyjęty przez KE w dobrowolnym Standardzie Sprawozdawczości Zrównoważonego Rozwoju (tzw. VSME – Voluntary Small Medium Enterprise);



- ograniczenie kosztów atestacji sprawozdawczości ESG poprzez wskazanie, że atestacja przez biegłych rewidentów docelowo będzie jedynie na poziomie ograniczonej pewności (ang. limited assurance), a nie wystarczającej pewności (ang. reasonable assurance);
- zobowiązanie KE do uproszczenia standardów ESRS oraz rezygnacja z przyjęcia tzw. standardów sektorowych.

Ostateczne decyzje dotyczące wdrożenia ww. zmian będą zależeć od dalszego przebiegu unijnego procesu legislacyjnego, w tym ewentualnych poprawek oraz zatwierdzenia przez Parlament Europejski i Radę UE. Dodatkowo, zmiany te będą wymagały również implementacji do państwowego porządku prawnego (w przypadku dyrektyw).

Sankcje UE wobec Rosji

UE przyjęła szereg sankcji gospodarczych 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.

Sankcje gospodarcze UE wobec Rosji mają znaczący wpływ na handel międzynarodowy, a więc na sektor morski, w tym porty morskie. Do kwietnia 2024 roku, UE 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 znalazły 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, UE zamknęła swoje porty dla całej rosyjskiej floty handlowej, liczącej ponad 2 800 statków, z wyjątkami.

W czerwcu 2024 roku, UE przyjęła 14. pakiet sankcji, w którym m.in. wprowadzono zakaz świadczenia usług ponownego załadunku rosyjskiego skroplonego gazu ziemnego (LNG) na terytorium UE do celów operacji przeładunku w drodze do państw trzecich. Dodatkowo, pierwszy raz przyjęto 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 morskim. Sankcjami objęto 27 jednostek, 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.

W grudniu 2024 roku, UE przyjęła 15. pakiet sankcji, w którym m.in. dodano kolejne 52 jednostki do listy jednostek objętych zakazem dostępu do portów i świadczenia usług związanych z transportem morskim. W lutym 2025 roku, UE przyjęła 16. pakiet sankcji, w którym m.in. na liście sankcyjnej umieszczono kolejne 74 jednostki państw trzecich, tym samym ograniczając łącznie 153 jednostki. Dodatkowo, UE zakazała wszelkich transakcji ze wskazanymi na liście sankcyjnej portami morskimi i śluzami 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. W marcu 2025 roku, Rada UE przyjęła swoje stanowisko ws. rozporządzenia, które nałoży cła na pozostałe produkty rolne z Rosji i Białorusi, a także na niektóre nawozy azotowe. Po przyjęciu stanowiska przez Parlament Europejski obie instytucje będą musiały uzgodnić wspólny tekst. Następnie Rada formalnie przyjmie rozporządzenie większością kwalifikowaną.



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, nie rozpoczynaniem wojen.

W polityce zagranicznej istotną rolę mogą ograć 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 cła 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 memorandum, 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 cła.

Transatlantyckie stosunki handlowe to najważniejsze stosunki handlowe na świecie. W 2024 roku, wymiana towarów między UE a USA osiągnęła wartość 866 mld EUR. UE wyeksportowała do USA towary o wartości 532 mld EUR, importując jednocześnie 334 mld EUR, co doprowadziło do nadwyżki w handlu towarami w wysokości 198 mld EUR. Natomiast, w przypadku wymiany usług między UE a USA odnotowuje się deficyt. W 2023 roku, wymiana usług między UE a USA wyniosła 746 mld EUR. UE wyeksportowała do USA usługi o wartości 319 mld EUR, importując jednocześnie 427 mld EUR, co doprowadziło do deficytu w handlu usługami w wysokości 109 mld EUR. Transatlantyckie stosunki handlowe uznaje się za zrównoważone. W przypadku wymiany towarów między Polską a USA, w 2024 roku wartość ta wyniosła 24 mld EUR. Polska wyeksportowała do USA towary o wartości 12 mld EUR, importując jednocześnie 12 mld EUR.

Natomiast, groźba wojny handlowej i nałożenia przez USA stawek celnych na towary importowane pojawiła się również w stosunku do UE. Powodem miałyby być deficyt w handlu towarami oraz działania UE przeciwko amerykańskim firmom technologicznym. Reagując na groźbę Trumpa, przewodnicząca KE Ursula von der Leyen zapowiedziała, że nieuzasadnione taryfy nałożone na UE nie pozostaną bez odpowiedzi i uruchomią one zdecydowane i proporcjonalne środki zaradcze. UE zamierza działać na rzecz ochrony swoich interesów gospodarczych i chronić swoich pracowników, przedsiębiorstwa i konsumentów.

W marcu 2025 roku, USA nałożyły stawki celne w wysokości 25% na import stali i aluminium z UE, które objęły zarówno surowce, jak i wyroby gotowe. Amerykańskie taryfy miałyby wpłynąć na eksport UE o łącznej wartości



26 mld EUR, co odpowiada ok. 5% całkowitego eksportu towarów z UE do USA. Bezpośredni wpływ restrykcji na polskich eksporterów pozostaje ograniczony. Z danych Polskiego Instytutu Ekonomicznego wynika, że wartość sprzedaży stali i aluminium z Polski do USA w 2024 roku wyniosła 207 mln EUR, co stanowiło zaledwie 2% całkowitego polskiego eksportu do USA oraz mniej niż 0,1% całkowitego eksportu Polski. Natomiast, odczuwalne mogą być skutki pośrednie, mogące przyczynić się do wpłynięcia na konkurencyjność polskich producentów na rynku UE.

Następnie, Trump zapowiedział nałożenie stawek celnych w wysokości 25% na import samochodów od kwietnia 2025 roku oraz na niektóre części samochodowe od maja 2025 roku. Dodatkowo, zakomunikował że wkrótce nałoży kolejne taryfy, tym razem na import farmaceutyków, półprzewodników oraz drewna. Wprowadzenie restrykcji dla wymienionych grup towarów bez wątpienia wpłynie na eksporterów UE, w tym polskich, ponieważ wzrost kosztów oznacza spadek konkurencyjności produktów UE na rynku USA.

W kwietniu 2025 roku, USA nałożyły podstawowe stawki celne w wysokości 10% na wszystkie towary importowane do USA. Dodatkowo, **nałożyły podwyższone stawki celne dla określonych państw**, z którymi mają największy deficyt handlowy, **w tym 20% dla UE.** Niezależnie od tego, **USA wprowadziły przepisy przewidujące taryfy w wysokości 25% na import samochodów i części samochodowych.**

W odpowiedzi na stawki celne nałożone przez USA na import stali i aluminium z UE, KE wstępnie miała zezwolić na wygaśnięcie w kwietniu 2025 roku zawieszenia obowiązujących środków zaradczych wobec USA z lat 2018 i 2020, które wymierzone są w szereg amerykańskich produktów. Ponadto, KE przedstawiła pakiet nowych środków zaradczych, które miały wejść w życie w połowie kwietnia 2025 roku, po konsultacjach z państwami członkowskimi i zainteresowanymi stronami. Łącznie, środki zaradcze UE miały mieć zastosowanie do amerykańskiego eksportu towarów o wartości 26 mld EUR, co odpowiada ekonomicznemu zakresowi amerykańskich stawek celnych. Finalnie, **w kwietniu 2025 roku, KE podjęła decyzję o nałożeniu odwetowych stawek celnych w wysokości do 25% na import wybranych towarów z USA¹** o wartości 21 mld EUR. Ponadto, KE wyraziła gotowość do współpracy z administracją USA w celu wypracowania wspólnego rozwiązania, które automatycznie cofnęłoby ww. środki.

W dniu wprowadzenia przez KE odwetowych stawek celnych, **Trump ogłosił natychmiastowe zawieszenie tzw. ceł wzajemnych na okres 90 dni** i w rezultacie obniżenie stawek do poziomu 10%. W dalszym ciągu obowiązują również podwyższone stawki celne na stal, aluminium oraz samochody (25%). **Decyzja o zawieszeniu ceł wzajemnych spotkała się z pozytywną reakcją KE, która wstrzymała wprowadzenie odwetowych stawek celnych na import wybranych towarów z USA na okres 90 dni².** Czas ten ma być wykorzystany na wynegocjowanie warunków porozumienia handlowego.

Podejmowane decyzje mają znaczący wpływ na handel międzynarodowy, a więc na sektor morski. Na taryfach USA w pierwszej kolejności ucierpią producenci i eksporterzy bezpośrednio zaangażowani w dostawy na rynek USA, a w ślad za nimi żegluga, terminale i spedytorzy obsługujący transport ładunków.

W międzyczasie, **Biały Dom ogłosił wprowadzenie nowych, dodatkowych opłat portowych dla statków zbudowanych i będących własnością Chin, zawijających do USA, które obowiązywać mają od października 2025 roku.** Statki będące własnością i obsługiwane przez Chiny mają być obciążone opłatą w wysokości 50 USD za tonę netto, a stawka ta będzie rosła o 30 USD rocznie przez kolejne trzy lata. Statki zbudowane w Chinach, ale będące własnością spółek spoza Chin, mają zostać obciążone opłatą w wysokości 18 USD za tonę netto, ze wzrostem o 5 USD

¹ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2025/778 z dnia 14 kwietnia 2025 r. w sprawie handlowych środków równoważących dotyczących niektórych produktów pochodzących ze Stanów Zjednoczonych Ameryki oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) 2018/886

² Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2025/786 z dnia 14 kwietnia 2025 r. zawieszające handlowe środki równoważące dotyczące niektórych produktów pochodzących ze Stanów Zjednoczonych, nałożone rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2025/778, oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) 2023/2882





rocznie w tym samym okresie. Opłaty to rezultat podpisanego przez Donalda Trumpa rozporządzenia wykonawczego „Restoring America’s Maritime Dominance”, które ma na celu odbudowę amerykańskiej dominacji morskiej oraz wzmocnienie przemysłu stocznioowego w USA.

Umowa o partnerstwie 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 stanowi pierwszy krok w procesie zmierzającym do podpisania porozumienia. Po ostatecznej weryfikacji prawnej przez obie strony, tekst zostanie przetłumaczony na wszystkie języki urzędowe UE, a następnie przedłożony Radzie i Parlamentowi Europejskiemu.

Celem proponowanej umowy o partnerstwie UE-Mercosur, składającej się z filarów politycznego i współpracy oraz handlowego, jest:

- zwiększenie dwustronnego handlu i inwestycji oraz obniżenie taryfowych i pozataryfowych barier handlowych, zwłaszcza dla małych i średnich przedsiębiorstw;
- stworzenie bardziej stabilnych i przewidywalnych zasad handlu i inwestycji poprzez wprowadzenie lepszych i silniejszych przepisów, np. w obszarze praw własności intelektualnej (w tym oznaczeń geograficznych), norm bezpieczeństwa żywności, konkurencji i dobrych praktyk regulacyjnych;
- promowanie wspólnych wartości, takich jak zrównoważony rozwój, poprzez wzmacnianie praw pracowniczych, przeciwdziałanie zmianom klimatycznym, zwiększanie ochrony środowiska, zachęcanie przedsiębiorstw do odpowiedzialnego działania i utrzymywanie wysokich standardów bezpieczeństwa żywności.

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.

Gospodarki Mercosuru są obecnie ściśle chronione, a przedsiębiorstwa UE przy eksporcie napotykają wiele barier handlowych, co utrudnia im konkurowanie na uczciwych warunkach. Należą do nich: wysokie cła importowe, uciążliwe procedury oraz przepisy i normy techniczne, które różnią się od norm międzynarodowych. Umowa ułatwi przedsiębiorstwom z UE sprzedaż usług do Mercosuru, zarówno w wymiarze lokalnym, jak i transgranicznym, na czym skorzysta m.in. inny sektor morski.

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 (GIS), których celem jest maksymalizacja znacznego, ale w dużej mierze niewykorzystanego potencjału handlowego i inwestycyjnego między UE a Indiami. W dniach 27-28 lutego 2025 roku, przewodnicząca KE Ursula von der Leyen wraz z kolegiem komisarzy UE złożyli w New Delhi (Indie) przełomową, pierwszą w historii dwustronnych stosunków między UE a Indiami wizytę, gdzie spotkali się z premierem Narendrą Modim i jego rządem. W czasie tych dwóch dni odbyło się ponad 20 spotkań ministerialnych. Współpraca między UE a Indiami ma być skoncentrowana na trzech głównych obszarach. Pierwszym z nich jest rozwój gospodarczy. Podczas wizyty zapowiedziano m.in. **zakończenie negocjacji ws. umowy o wolnym handlu do końca 2025 roku**. Drugim ważnym obszarem współpracy są technologie, szczególnie w dziedzinach takich jak: 6G, bioinformatyka, zielone technologie, komputeryzacja oraz sztuczna inteligencja. Natomiast, trzecim obszarem współpracy są obronność i bezpieczeństwo, gdzie szczególny nacisk kładzie się na zapobieganie cyberatakami i atakom hybrydowym, w tym ochronę podmorskich kabli oraz zapewnienie bezpieczeństwa na morzach.



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.

Rozbudowa terminala zbożowego w Porcie Gdańsk

W grudniu 2024 roku, premier Donald Tusk, minister infrastruktury Dariusz Klimczak i wiceminister infrastruktury Arkadiusz Marchewka, na wspólnej konferencji prasowej, poinformowali o **rozbudowie terminala zbożowego w Porcie Gdańsk**. W celu zagospodarowania rosnącej krajowej produkcji zbóż, a także usprawnienia tranzytu z Ukrainy zwiększona zostanie przestrzeń magazynowa dla tego typu ładunków. W związku z inwestycją, która ma powstać do 2026 roku, w Polsce funkcjonować będzie terminal zbożowy, którego operatorem będzie Port Gdański Eksploatacja (PGE), spółka w 100% należąca do Skarbu Państwa, z Grupy Kapitałowej Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A. (ZMPG). Inwestując w 9 dodatkowych magazynów zbożowych, PGE pięciokrotnie podniesie swoje zdolności magazynowe – do ok. 152 tys. ton rocznie, a roczna zdolność przeładunkowa wrośnie z ok. 0,7 mln ton do ok. 2,9 mln ton. W ten sposób PGE zostanie kluczowym podmiotem dla polskiego eksportu zbóż. Aktualnie, spółka prowadzi działalność na pięciu nabrzeżach w Porcie Gdańsk, a przeładunki zbóż realizuje na dwóch z nich – Szczecińskim i Wiślanym, przy których powstaną nowe magazyny zbożowe. Wartość całej inwestycji to ok. 400 mln zł. Obejmuje ona budowę i przebudowę infrastruktury od strony lądu (kolej, drogi, powierzchnie składowo-magazynowe), wody (przebudowa nabrzeży, umocnienia i pogłębiania dna), a także zakup urządzeń przeładunkowych. Działania przyczynią się do poprawy organizacji i obsługi kontrahentów z sektora zbożowo-pasowego, w tym systemów informatycznych, awizacji, kontroli i inspekcji. Inwestycja ma charakter uniwersalny – pozwoli w przyszłości na przeładunki i magazynowanie nie tylko zboża, pasz czy śruty, ale wszelkiej drobnicy zjednostkowanej, wymagającej zadaszenia.

Rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej oraz ustawy o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych

W marcu 2025 roku przyjęto **ustawę z dnia 20 marca 2025 roku o zmianie ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej oraz ustawy o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych**. W związku z tym, wprowadzone mają zostać zmiany w ustawie z dnia 9 sierpnia 2019 roku o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych, zgodnie z którymi przedłużono możliwość korzystania ze środków uzyskanych z tytułu skarbowych papierów wartościowych, przekazanych przez Ministerstwo Infrastruktury Zarządom Morskich Portów Gdynia oraz Szczecin-Świnoujście, przeznaczonych na inwestycje w infrastrukturę dostępową, w szczególności polegające na budowie falochronów osłonowych. Termin zwrotu środków do budżetu państwa wydłużono z dnia 31 grudnia 2027 roku do dnia 31 grudnia 2031 roku, co miałoby zapewnić ich lepsze wykorzystanie.



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.



Autorki:

- Agata Chmielecka, Project Manager
- Monika Rozmarynowska-Mrozek, Head of Consulting

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
office@actiaforum.pl
www.actiaforum.pl