

Bruksela, 5 marca 2026 r.
(OR. en)

6987/26

MAR 28
TRANS 116
IND 163

PISMO PRZEWODNIE

Od: Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)

Data otrzymania: 5 marca 2026 r.

Do: Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej

Dotyczy: KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY, EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU REGIONÓW
w sprawie strategii UE na rzecz przemysłu morskiego

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2026) 111 final.

Załącznik: COM(2026) 111 final



Bruksela, dnia 4.3.2026 r.
COM(2026) 111 final

**KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY,
EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU
REGIONÓW**

w sprawie strategii UE na rzecz przemysłu morskiego

1. WPROWADZENIE

Europa jest kontynentem, który opiera się na przemyśle wodnym. Unia Europejska i jej państwa członkowskie zarządzają największym na świecie zbiorowym obszarem morskim, obejmującym wyłączne strefy ekonomiczne (w.s.e.) o powierzchni 25 mln km²¹. Unia posiada jedną z najdłuższych linii brzegowych na świecie, o długości 70 000 km w 22 państwach członkowskich, oraz sieć śródlądowych dróg wodnych o długości 42 000 km, obejmującą tysiące portów, przystani morskich, stoczni i dostawców, co uwypukla potrzebę dalszego wykorzystania potencjału jednolitego rynku wodnego Europy.

Europejski przemysł morski² i transport morski³ to sektory o znaczeniu strategicznym dla autonomii Europy, jej odporności, obronności, bezpieczeństwa gospodarczego, dobrobytu i dekarbonizacji oraz zrównoważonego wykorzystania i ochrony europejskich aktywów i zasobów w.s.e. Europejski sektor przemysłu morskiego jest światowym liderem w dziedzinie złożonego przemysłu stoczniowego wysokiej klasy i zaawansowanych technologii. Stymuluje on innowacje na rzecz zrównoważonego transportu wodnego i działalności w ramach niebieskiej gospodarki oraz stanowi podstawę regionalnego wzrostu przemysłowego. Europejski sektor transportu morskiego jest wiodącym dostawcą usług morskich na całym świecie, zapewnia dostawy towarów podstawowych, umożliwia prowadzenie handlu i przyczynia się do niezależności energetycznej UE. Wyznacza również, wraz z innymi segmentami przemysłu morskiego, popyt na produkty i usługi związane z przemysłem morskim oraz kształtuje wybory technologiczne.

Obydwa sektory mają kluczowe znaczenie dla zwiększenia zdolności wojskowych Unii i państw członkowskich, gdyż ułatwiają przemieszczanie wojsk i dostarczają okręty marynarki wojennej oraz okręty cywilne i wojskowe podwójnego zastosowania. Mają również krytyczne znaczenie dla wdrożenia i ochrony unijnej cyfrowej i morskiej infrastruktury energetycznej, takiej jak rurociągi, kable elektryczne i kable do transmisji danych oraz farmy wiatrowe. Inne podsegmenty, takie jak turystyka rejsowa i żeglarska, wykazują istotny potencjał innowacyjny do zwiększenia ich zrównoważonego charakteru.

Ten ekosystem wodny stoi w obliczu wyzwań. W sprawozdaniach Draghiego⁴ i Niinistö⁵ zwrócono uwagę na jego narażenie na intensywną globalną konkurencję i napięcia, rosnącą zależność od produkcji i finansowania statków w państwach trzecich, dekarbonizację oraz starzenie się siły roboczej, która wymaga podnoszenia i zmiany kwalifikacji.

Europa potrzebuje ram polityki, które chronią i wzmacniają jej sektory przemysłu morskiego i transportu morskiego, zwiększają ich zdolności innowacyjne, przyspieszają cyfryzację, zrównoważony rozwój i dekarbonizację jako źródła możliwości

¹ Z uwzględnieniem regionów najbardziej oddalonych UE.

² Pojęcie „przemysłu morskiego” obejmuje szeroki zakres działalności przemysłowej i usług, w tym: 1) budowę, naprawę konserwację, przebudowę, modernizację, demontaż i recykling statków żeglugi morskiej i śródlądowej, łodzi, platform pływających oraz innych specjalistycznych jednostek nawodnych i podwodnych; 2) produkcję wyposażenia i technologii na potrzeby działalności morskiej, portowej i w ramach niebieskiej gospodarki.

³ Termin „transport morski” obejmuje wszystkie segmenty usług transportu towarowego i pasażerskiego drogą morską, w tym żeglugę przybrzeżną, morską bliskiego zasięgu i dalekomorską, specjalistyczne usługi transportu morskiego, a także modele biznesowe usług trampowych i przewozów regularnych.

⁴ Przyszłość europejskiej konkurencyjności: raport Mario Draghiego (2024).

⁵ Razem bezpieczniej: wzmocnienie gotowości cywilnej i wojskowej oraz przygotowania w Europie: sprawozdanie specjalnego doradcy Sauliego Niinistö (2024).

przemysłowych, napędzają wiodącą pozycję technologiczną oraz pobudzają ich konkurencyjność. Sektory te, wraz z portami, mają zasadnicze znaczenie dla pozycji UE na niestabilnej arenie geopolitycznej oraz dla autonomii strategicznej, bezpieczeństwa gospodarczego i gotowości UE. W związku z tym Komisja proponuje również – wraz z niniejszą strategią na rzecz przemysłu morskiego – strategię UE w sprawie portów.

Nadszedł czas, by działać. W niniejszej strategii UE na rzecz przemysłu morskiego, która opiera się na Pakcie dla czystego przemysłu i różnych powiązanych inicjatywach UE⁶, określono wizję i kierunek działania w ramach sześciu filarów:

Unijna wizja dla przemysłu morskiego na 2030 r.



2. BUDOWA, WYPOSAŻENIE I NAPRAWA

Silny sektor przemysłu morskiego⁷ ma strategiczne znaczenie dla suwerenności Europy. Zapewnia Europie zdolność do budowy i utrzymania statków, wyposażenia, platform i technologii niezbędnych do propagowania i ochrony jej żywotnych interesów: od niezależności energetycznej, odporności na zmianę klimatu i zaopatrzenia w żywność⁸ po ochronę granic, obronność, ochronę infrastruktury krytycznej, mobilność wojskową, obserwację oceanów i żeglugę w Arktyce⁹.

Aby utrzymać wojskowy przemysł stoczniowy, kluczowe znaczenie ma zachowanie masy krytycznej komercyjnego przemysłu stoczniowego w UE, biorąc pod uwagę silne

⁶ W tym na Kompasie konkurencyjności dla UE (COM(2025) 30 final), Europejskim pakcie na rzecz wszechoceanu (COM(2025) 281 final), strategii Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa morskiego (14280/23), Europejskiej strategii odporności gospodarki wodnej (COM(2025) 280 final) oraz planie działania na rzecz eliminacji zanieczyszczeń (COM(2021) 400 final).

⁷ Europejski przemysł morski obejmuje 300 stocznii i 28 000 producentów wyposażenia morskiego. W kontekście Ścieżki transformacji mobilności (2024 r.) przeprowadzono oddolną analizę cech, potrzeb, wyzwań i możliwości tego sektora. Zalecenia wynikające z tego działania odzwierciedlono w niniejszej strategii.

⁸ Za pomocą np. specjalistycznych statków, platform przekształtnikowych i pływających, struktur fundamentów i infrastruktury elektrycznej na potrzeby energii z morskich źródeł odnawialnych w ujęciu ogólnym, a w szczególności morskiej energii wiatrowej, zaawansowanych pogłębiarek umożliwiających ochronę przed wzrostem poziomu mórz i oceanów oraz powodzią wywołwanymi przez rzeki, a także statków na potrzeby zrównoważonej działalności połowowej i w zakresie akwakultury. W szczególności w odniesieniu do statków rybackich Komisja do III kwartału 2026 r. opublikuje plan działania na rzecz transformacji energetycznej unijnego rybołówstwa i akwakultury, w którym wskaże sektorowi kierunek transformacji energetycznej oraz zbierze spostrzeżenia i zalecenia wynikające z partnerstwa na rzecz transformacji energetycznej w unijnym rybołówstwie i akwakulturze.

⁹ Za pomocą okrętów patrolowych i okrętów marynarki wojennej, statków do obsługi kabli podmorskich, statków o podwójnym zastosowaniu, statków badawczych, technologii eksploracji, obserwacji, monitorowania i nadzorowania oceanów, lodolamaczy oraz statków zdolnych do żeglugi na lodzie.

wzajemne powiązania i wzajemną wymianę produktów podwójnego zastosowania między przemysłem cywilnym i obronnym¹⁰. Jest to również ważne dla utrzymania rentownych łańcuchów dostaw w Europie oraz zapewnienia kontroli nad kluczowymi technologiami i wiedzą fachową. Jest to konieczne do wspierania zatrudnienia, inwestycji i innowacji na szczeblu regionalnym, w tym w regionach peryferyjnych, na wyspach i w regionach najbardziej oddalonych. Dla zwiększenia bezpieczeństwa, dekarbonizacji i obiegu zamkniętego transportu wodnego krytyczne są zdolności w zakresie naprawy, konserwacji, przebudowy, modernizacji i recyklingu statków.

2.1 Przemysł morski w UE: wspieranie wzrostu gospodarczego i konkurencyjności na rynkach pionierskich

Obecnie Europa jest nadal światowym liderem w obszarze niektórych z najbardziej zaawansowanych technologicznie rodzajów statków (np. statków wycieczkowych, okrętów marynarki wojennej, lodolamaczy, statków badawczych, statków do obsługi kabli podmorskich, statków do obsługi morskiej energii wiatrowej, platform pływających i przekształtnikowych, jachtów i rekreacyjnych jednostek pływających), czystych układów napędowych oraz zaawansowanego wyposażenia. Ponieważ 97 % światowej floty statków wycieczkowych buduje się w Europie, produkcja statków wycieczkowych ma kluczowe znaczenie dla utrzymania i zwiększenia przez Europę złożonych zdolności w zakresie budowy statków w innych segmentach, które są istotne z punktu widzenia autonomii strategicznej.

W innych segmentach rynku, a mianowicie w przemyśle stoczniowym statków handlowych, europejskie stocznie straciły w ostatnich dziesięcioleciach udziały w rynku światowym z powodu zakłóceń na rynku międzynarodowym, wynikających z masowych inwestycji państwowych w państwach trzecich, praktyk nierynkowych, a także różnic w kosztach pracy i energii. Chociaż europejskie stocznie specjalizują się w rynkach o wysokiej wartości i niewielkich wolumenach, w segmentach tych zaczynają działać również zagraniczni konkurenci. Przemysł UE w ostatnim czasie zaczął tracić swoją pozycję na rzecz krajów takich jak Chiny w strategicznych segmentach przemysłu stoczniowego, takich jak promy¹¹ i statki do obsługi morskich instalacji wiatrowych. Coraz częściej podważana jest również wiodąca pozycja w dziedzinie statków podwodnych oraz wyposażenia morskiego i portowego.

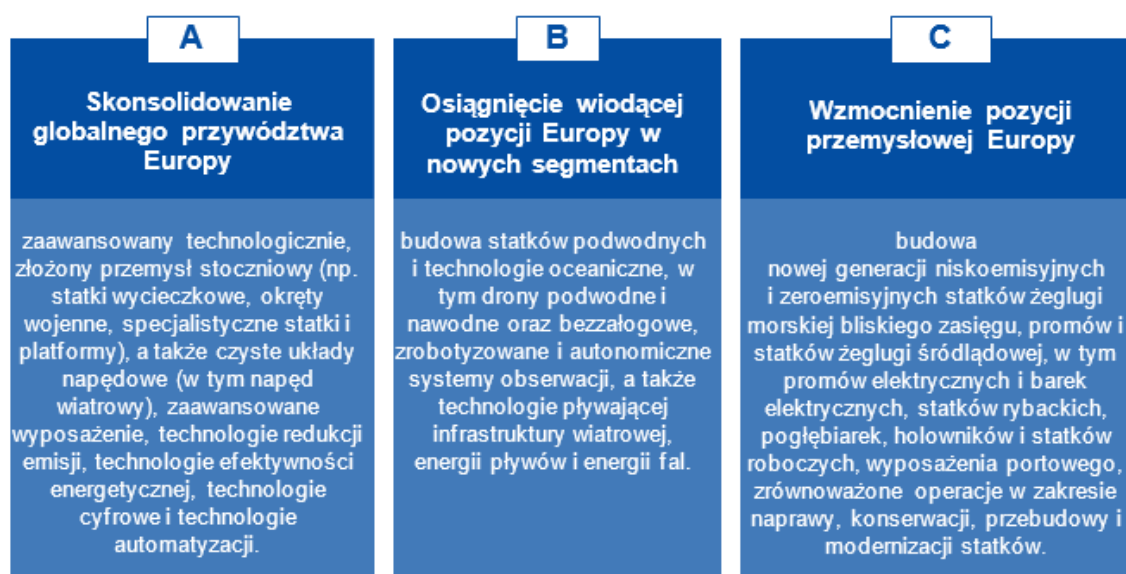
Aby utrzymać bazę przemysłu morskiego w Europie i uwolnić jego potencjał innowacyjny, UE i jej państwa członkowskie muszą skoncentrować wysiłki w zakresie polityki przemysłowej na obszarach, w których można realistycznie osiągnąć najlepsze wyniki, tj. **na segmentach o wysokiej wartości i dużym potencjale przemysłowym dla produkcji w UE¹².**

¹⁰ W nowym wspólnym komunikacie w sprawie wzmocnienia bezpieczeństwa gospodarczego UE (JOIN(2025) 977), w którym podkreślono znaczenie inwestowania w dynamiczną bazę przemysłową, wyraźnie uznano przemysł stoczniowy za strategiczny sektor podwójnego zastosowania.

¹¹ Udział europejskiego rynku stoczniowego pod względem liczby dużych promów (tj. powyżej 5 000 GT) dostarczanych na rynek krajowy (UE) wynosił 38 % w latach 2020–2024, co odpowiada średnio trzem statkom dostarczonym rocznie. Do 2010 r. Europa była światowym liderem, jednak jej udział w rynku światowym spadł do około 15 % w latach 2020–2024 (z 60 % w 2010 r.).

¹² Dekarbonizacja, cyfryzacja, oczekiwane zwiększenie wdrażania morskich odnawialnych zasobów energii oraz pojawienie się nowych rynków rozwoju w niebieskiej gospodarce, takich jak technologie obserwacji podwodnej i obserwacji oceanów, mobilność wojskowa i gwałtowny wzrost inwestycji w obronność stwarzają możliwości wykorzystania dźwigni finansowej i wzmocnienia bazy przemysłu morskiego w Europie. Na przykład szacuje się, że do

Strategia UE na rzecz przemysłu morskiego



CEL: wsparcie unijnego sektora przemysłu morskiego w osiągnięciu ambitnego celu, jakim jest dostarczenie lub modernizacja od 7 000 do 10 000* zrównoważonych i wykorzystujących technologie cyfrowe statków do 2035 r.

*Manifest Sea Europe „Setting sail to build in Europe 10,000 sustainable and digitalised vessels by 2035” [Kurs w kierunku budowy w Europie 10 000 zrównoważonych i wykorzystujących technologie cyfrowe statków do 2035 r.] (2024).

Osiągnięcie tego ambitnego celu będzie wymagało zarówno środków opartych na podaży i popycie, jak i odpowiednich warunków podstawowych, w tym ścisłej współpracy publiczno-prywatnej. W tym kontekście Komisja uruchomi **unijny sojusz na rzecz łańcuchów wartości w przemyśle morskim**, aby wzmocnić suwerenność przemysłową Europy i jej wiodącą pozycję technologiczną na wybranych rynkach pionierskich w zakresie przemysłu morskiego i powstających technologii. Sojusz zjednoczy zainteresowane strony z ekosystemu wodnego, a także władze krajowe i regionalne. Utoruje drogę do określenia uzasadnień biznesowych dla działalności przemysłowej w Europie, ułatwiając realizację wspólnych planów działania i sekwencji projektów we wskazanych obszarach. Sojusz będzie również wspierać UE i państwa członkowskie w dostosowywaniu priorytetów inwestycyjnych, określaniu dodatkowych zachęt służących zwiększeniu popytu i synergii w całym łańcuchu wartości w Europie oraz koordynowaniu unijnych mechanizmów wsparcia z projektami krajowymi.

2.2 Modernizacja bazy produkcji morskiej w UE

Do 2030 r. przemysł europejski musi pójść w kierunku inteligentnego i czystego przemysłu morskiego, wykorzystując cyfryzację, zaawansowaną robotykę, sztuczną inteligencję, modułowość, efektywność energetyczną i obieg zamknięty w procesach

2030 r. liczba promów zelektryfikowanych wzrośnie do 364, w zależności od takich czynników jak poprawa wskaźników gęstości energii w akumulatorach oraz wskaźniki wykorzystania energii elektrycznej na lądzie. Zgodnie z przewidywaniami w latach 2020–2050 dwie trzecie obecnej floty liczącej 12 000 statków żeglugi śródlądowej eksploatowanych na europejskich drogach wodnych będą stanowić zmodernizowane jednostki, a jedną trzecią nowe konstrukcje (ok. 140 nowych statków rocznie).

przemysłowych. Jest to niezbędne do zwiększenia odporności i opłacalności przemysłu morskiego w Europie, złagodzenia przyszłych wyzwań związanych z niedoborem siły roboczej, wzmocnienia wydajności i zwiększenia zdolności operacyjnej zakładów przemysłowych.

Małe i średnie stocznie muszą w większym stopniu wykorzystywać innowacyjne technologie produkcyjne pod względem materiałów, procesów, sztucznej inteligencji i umiejętności. W związku z tym Komisja ogłasza **zaproszenie do składania wniosków w ramach inicjatywy przewodniej w zakresie badań naukowych i innowacji „Stocznie przyszłości”**¹³, aby wesprzeć testowanie i demonstrację takich technologii w rzeczywistym ekosystemie stoczniowym z myślą o dalszym powielaniu i skalowaniu wyników.

Wąskie gardła w obszarze zezwoleń administracyjnych mogą ograniczać zdolność stoczni do rozbudowy lub modernizacji obiektów bądź instalowania technologii dekarbonizacji, takich jak infrastruktura do bunkrowania czystych paliw lub elektryfikacja doków. Niedawno zaproponowane rozporządzenie w sprawie przyspieszenia oceny oddziaływania na środowisko¹⁴ oraz pakiet dotyczący europejskich sieci energetycznych mogą przyspieszyć elektryfikację obiektów przemysłowych, w tym na obszarach portowych, takich jak zakłady naprawy i konserwacji statków, w związku z czym powinny zostać jak najszybciej przyjęte przez współprawodawców. **Proponowany Akt w sprawie przyspieszenia rozwoju przemysłu** uprości i przyspieszy procedury wydawania zezwoleń, w tym dla zakładów przemysłu morskiego.

W ramach unijnego sojuszu na rzecz łańcuchów wartości w przemyśle morskim Komisja wraz z zainteresowanymi stronami zbada ponadto sposoby optymalizacji transgranicznych synergii między produkcją a łańcuchami dostaw, propagując normalizację w obszarach, w których można osiągnąć korzyści skali, np. w celu ograniczenia kosztów i czasu wprowadzania niektórych komponentów dla statków nowej generacji.

2.3 Wykorzystywanie zamówień publicznych i finansowania do wsparcia wiodącej pozycji UE w przemyśle

Strategiczne wykorzystanie zamówień publicznych może pomóc zwiększyć popyt na czyste, innowacyjne produkty i usługi *Made in EU*, w tym kluczowe statki strategiczne na rynkach pionierskich¹⁵ o krytycznym znaczeniu dla odporności i bezpieczeństwa gospodarczego UE.

Komisja będzie współpracować z państwami członkowskimi UE/EOG przy sformułowaniu i ułatwianiu realizacji **wieloletniego, zagregowanego wykazu zamówień publicznych wśród nabywców publicznych z UE/EOG**, aby wysłać długoterminowy zagregowany sygnał popytu publicznego w odpowiednich segmentach (np. promy, statki

¹³ Program prac „Horyzont Europa” na lata 2026–2027 – CL5-2026-05-D5-12. Orientacyjny budżet: 21,00 mln EUR.

¹⁴ Wniosek dotyczący zmian dyrektyw w odniesieniu do przyspieszenia procedur wydawania zezwoleń na projekty infrastrukturalne (COM(2025) 1007 final).

¹⁵ Przykłady mogą obejmować bezpośrednie zakupy promów na potrzeby transportu lokalnego, miejskiego i wyspiarskiego, statków oceanograficznych i badawczych, lodolamaczy, statków roboczych, statków do kontroli zanieczyszczeń, statków poszukiwawczo-ratowniczych, statków szkoleniowych i ratowniczych, zamówienia na komponenty, naprawy i specjalistyczne usługi dotyczące zasobów i technologii marynarki wojennej, patroli i straży przybrzeżnej.

badawcze, łodołamacze, holowniki, drony¹⁶) oraz zwiększyć gotowość europejskiego sektora przemysłu morskiego do zaspokojenia tego popytu.

W kontekście zbliżającego się przeglądu unijnych ram zamówień publicznych w wybranych strategicznych segmentach zamówień publicznych zgodnie z zobowiązaniami międzynarodowymi Komisja proponuje **ukierunkowane wymogi pozacenowe**, aby wspierać odporność przemysłową i cele w zakresie bezpieczeństwa gospodarczego UE.

Ponadto Komisja oceni zależności zewnętrzne i potrzeby w zakresie kryteriów pozacenowych dotyczących zamawiania specjalistycznych statków podczas opracowywania warunków sprzedaży na aukcji przy strategicznych projektach morskich, projektach dotyczących energii ze źródeł odnawialnych lub projektach podwodnych.

Finansowanie publiczne może również zwiększyć popyt prywatny na inteligentne i czyste produkty, wspierając innowacje i tworzenie wartości w UE. W tym celu we wnioskach dotyczących wieloletnich ram finansowych (2028–2034), a w szczególności we wniosku dotyczącym Europejskiego Funduszu Konkurencyjności (EFK), uwzględniono **ukierunkowane warunki preferencji UE** w celu ochrony strategicznych technologii i zdolności zgodnie ze zobowiązaniami międzynarodowymi.

W nowym **wspólnym komunikacie w sprawie wzmocnienia bezpieczeństwa gospodarczego UE**¹⁷ zdecydowanie zachęca się państwa członkowskie, grupę EBI i inne międzynarodowe instytucje finansowe, a także krajowe banki prorozwojowe, które wdrażają budżety krajowe lub budżety UE, do uwzględniania w decyzjach o finansowaniu kwestii bezpieczeństwa gospodarczego¹⁸.

2.4 Zapewnienie uczciwej konkurencji z państwami trzecimi

Komisja dąży do zapewnienia uczciwej konkurencji na całym świecie i ochrony europejskiego przemysłu morskiego przed szkodliwymi praktykami handlowymi, takimi jak praktyka rażącego zaniżania cen, subsydiowanie nieukierunkowane na rynek, naruszanie praw własności intelektualnej i przymusowe transfery technologii w państwach trzecich.

Komisja rozpocznie zorganizowany dialog z unijnym sektorem przemysłu morskiego, w miarę możliwości w kontekście sojuszu na rzecz łańcuchów wartości w przemyśle morskim, w celu dalszego zwiększenia jego zdolności wywiadowczych do monitorowania globalnej polityki w zakresie przemysłu stoczniowego i zmian na rynku, ryzyka strategicznego, zagrożeń i możliwości w odniesieniu do odporności łańcucha dostaw, a także barier w dostępie do rynku w państwach trzecich. Komisja wykorzysta do tego m.in. nowy unijny sojusz na rzecz łańcuchów wartości w przemyśle morskim, a także sieć delegatur UE i nowe centrum informacji na temat bezpieczeństwa gospodarczego, jak zapowiedziano w nowym wspólnym komunikacie w sprawie wzmocnienia bezpieczeństwa gospodarczego UE¹⁹. Pomoże to lepiej identyfikować obszary, w których nieuczciwe praktyki handlowe w państwach trzecich są lub mogą stać się szkodliwe dla

¹⁶ Z uwzględnieniem utworzenia wielozadaniowej unijnej floty rezerwowej kablownic zgodnie z planem działania UE na rzecz bezpieczeństwa kabli (JOIN(2025) 9 final) oraz odpowiednich działań w ramach planu działania w zakresie bezpieczeństwa dronów i zabezpieczeń antydronowych (COM(2026) 81 final), a także w synergii z tymi działaniami.

¹⁷ JOIN(2025) 977.

¹⁸ Obejmuje to priorytetowe traktowanie wsparcia dla unijnych przedsiębiorstw, które zmniejszają zależności od zagranicy w sektorach krytycznych, oraz uniemożliwienie dostawcom wysokiego ryzyka z państw trzecich dostępu do finansowania unijnego i krajowego.

¹⁹ JOIN(2025) 977.

unijnych stocznii i producentów wyposażenia, oraz będzie podstawą potencjalnych środków lub działań handlowych służących zagwarantowaniu uczciwej konkurencji.

Jeżeli chodzi o lepszą ochronę przemysłu przed szkodliwymi praktykami handlowymi, Komisja:

- **oceni warianty i zaproponuje, w razie potrzeby i w miarę możliwości, nowy instrument sektorowy²⁰** lub ukierunkowane zmiany w zestawie narzędzi polityki handlowej, zgodnie ze zobowiązaniami międzynarodowymi. Warianty skoncentrują się na konkretnych segmentach, które są najważniejsze dla autonomii strategicznej i bezpieczeństwa gospodarczego Europy oraz w których stocznie UE nadal działają, ale doświadczają nieuczciwej konkurencji międzynarodowej²¹;
- **wykorzysta istniejące i przyszłe umowy handlowo-inwestycyjne** do ochrony i propagowania interesów unijnej bazy przemysłu morskiego, w tym przez dostęp do rynku, środki antysubsydyjne, obowiązki w zakresie przejrzystości i przepisy dotyczące ochrony praw własności intelektualnej;
- **wznowi wysiłki na rzecz przyszłego międzynarodowego porozumienia w dziedzinie przemysłu stocznioowego**, które zaradziłoby nierynkowym praktykom w tym sektorze.

Komisja będzie nadal wspierać równe warunki działania w zakresie kredytów eksportowych na statki przez dalsze rozwijanie **uzgodnienia sektorowego dotyczącego statków wodnych (SSU)²² w ramach Porozumienia OECD w sprawie oficjalnie wspieranych kredytów eksportowych**, w tym za pomocą przepisów szczegółowych dotyczących statków bezemisyjnych i niskoemisyjnych. Komisja wesprze również unijne stocznie, producentów wyposażenia i usługodawców na rynkach państw trzecich dzięki **utworzeniu nowego narzędzia finansowania kredytów eksportowych na szczeblu UE²³**.

2.5 Wzmocnienie globalnych ram recyklingu statków i rozwój obiegu zamkniętego w gospodarce morskiej

Recykling statków umożliwi odzysk i ponowne wykorzystanie cennych materiałów, takich jak stal, miedź i aluminium, co zmniejszy potrzebę wydobywania surowców pierwotnych i jest zgodne z zasadami gospodarki o obiegu zamkniętym. Przewiduje się, że w ciągu najbliższych dziesięciu lat recyklingowi poddanych zostanie ponad 16 000 statków. Komisja będzie dążyć do **wzmocnienia konwencji z Hongkongu o recyklingu statków²⁴**, aby stworzyć zaktualizowane i solidniejsze ramy globalne. Ostatecznym celem jest osiągnięcie pełnej zgodności między przepisami międzynarodowymi a unijnym rozporządzeniem w sprawie recyklingu statków oraz zapewnienie bezpiecznych,

²⁰ Biorąc pod uwagę, że nie można stosować rozporządzenia (UE) 2016/1035 w sprawie ochrony przed szkodliwymi praktykami cenowymi dotyczącymi statków ze względu na brak ratyfikacji Porozumienia OECD dotyczącego przemysłu stocznioowego z 1994 r.

²¹ Np. rodzaje statków, które mają zasadnicze znaczenie dla mobilności wojskowej i bezpieczeństwa dostaw w czasach kryzysu, takie jak promy i statki żeglugi śródlądowej, a także specjalistyczne statki, które mają kluczowe znaczenie dla ochrony europejskiej morskiej infrastruktury energetycznej i cyfrowej.

²² Oznacza to ustanowienie równych warunków działania (w których konkurencja opiera się na cenie i jakości statków, a nie na oferowanych warunkach finansowych) oraz starania o wyeliminowanie zakłóceń w handlu związanych z oficjalnie wspieranymi kredytami eksportowymi.

²³ To nowe narzędzie zapewni unijne wsparcie finansowe krajowym agencjom kredytów eksportowych w UE, aby zwiększyć konkurencyjność ich ofert finansowych, w tym dla międzynarodowych nabywców statków.

²⁴ Międzynarodowa konwencja o bezpiecznym i ekologicznie racjonalnym recyklingu statków (2009 r.).

zrównoważonych i odpowiedzialnych praktyk w zakresie recyklingu na szczeblu międzynarodowym.

Ponadto Komisja zbada, jak można wspierać **zwiększenie krajowych zdolności UE w zakresie recyklingu statków** dzięki uczynieniu go bardziej opłacalnym, oraz będzie współpracować z partnerami handlowymi, którzy posiadają zdolności w zakresie recyklingu statków, począwszy od Indii, nad wspieraniem ambitnych norm środowiskowych i społecznych, w oparciu o unijne rozporządzenie w sprawie recyklingu statków. Z uwagi na fakt, że materiały pochodzące z recyklingu będą coraz cenniejsze dla ekologicznej produkcji w UE, Komisja jest gotowa pomagać zainteresowanym stronom w opracowywaniu unijnego podejścia „od kołyski do kołyski” w przemyśle morskim w odniesieniu do klastrów produkcji stali, przemysłu stocznioowego oraz recyklingu statków i złomu w Europie²⁵, wspierając synergie przemysłowe, możliwości i najlepsze praktyki środowiskowe.

Komisja będzie nadal wspierać strategię dotyczące obiegu zamkniętego w gospodarce morskiej, od etapu projektowania po wycofanie z eksploatacji i odzysk materiałów, przez wsparcie badań naukowych i innowacji²⁶. Plan działania dotyczący wdrażania gospodarki o obiegu zamkniętym w odniesieniu do łodzi rekreacyjnych wycofanych z eksploatacji²⁷, w którym określono cele do osiągnięcia do 2030 r., ukierunkuje dalsze wysiłki w tej dziedzinie.

Działania przewodnie

- *Uruchomienie unijnego sojuszu na rzecz łańcuchów wartości w przemyśle morskim w celu wspierania wiodącej pozycji na rynkach pionierskich*
- *Wspieranie cyfrowej, czystej i opartej na obiegu zamkniętym transformacji europejskich stoczni („Stocznie przyszłości”)*
- *Wykorzystanie zamówień publicznych i finansowania unijnego zgodnie z propozycją zawartą w WRF w celu wsparcia wiodącej pozycji UE w przemyśle, w tym przez tworzenie wykazów zamówień publicznych oraz ukierunkowane kryteria pozacenowe i kryteria bezpieczeństwa gospodarczego*
- *Działania mające na celu zapewnienie uczciwej konkurencji międzynarodowej dla unijnych stoczni i producentów wyposażenia, w tym kredytów eksportowych na statki oraz, w razie potrzeby i w miarę możliwości, sektorowych środków handlowych*

3. TRANSPORT I ŁĄCZNOŚĆ

Transport morski jako sektor strategiczny odpowiada za przewóz około 75 % towarów w ramach handlu zagranicznego UE i 30 % wewnątrzunijnego transportu towarowego. Flota pod kontrolą UE jest największą flotą na świecie i odpowiada za ponad jedną trzecią światowego tonażu statków we wszystkich segmentach. Europejscy operatorzy utrzymują silną pozycję rynkową w transporcie kontenerowym i masowym, transporcie energii oraz wysoce specjalistycznych usługach morskich. Morskie połączenia pasażerskie i towarowe są niezbędne dla wysp i regionów najbardziej oddalonych UE, ponieważ zapewniają

²⁵ Potencjalnie w ramach nowego unijnego sojuszu na rzecz łańcuchów wartości w przemyśle morskim.

²⁶ Opierając się również na narzędziach takich jak paszporty zapewniające system identyfikowalności w całym cyklu życia i system identyfikowalności materiałów statków oraz wskaźniki efektywności środowiskowej stoczni opracowane w ramach projektów *Circle of Life* i *EcoShipYards* finansowanych przez UE.

²⁷ Plan działania dotyczący wdrażania gospodarki o obiegu zamkniętym w odniesieniu do łodzi rekreacyjnych wycofanych z eksploatacji, opracowany w 2023 r. przez European Boating Industry we współpracy z Komisją.

spójność terytorialną oraz wspierają społeczności lokalne i turystykę. Floty pływające pod banderą UE i kontrolowane przez UE cieszą się uznaniem na arenie międzynarodowej ze względu na wzorcowe normy w zakresie bezpieczeństwa i ochrony, innowacji oraz efektywności środowiskowej²⁸.

Jednocześnie unijny sektor transportu morskiego funkcjonuje w coraz bardziej złożonym środowisku charakteryzującym się zakłóceniami i niestabilnością polityczną, rosnącymi kosztami transformacji energetycznej, starzejącą się siłą roboczą oraz silną konkurencją globalną, w szczególności ze strony Azji Wschodniej i Południowo-Wschodniej. Niedawne wydarzenia geopolityczne po raz kolejny uwypukliły jego strategiczne znaczenie dla światowego handlu energią i towarami. Jednocześnie zwróciły uwagę na rosnące narażenie sektora na wyzwania związane z bezpieczeństwem międzynarodowym, które stanowią poważne zagrożenie dla wolności żeglugi, i – co jeszcze ważniejsze – dla bezpieczeństwa statków i ich załóg, oraz powodują wzrost kosztów transportu i ubezpieczenia.

W tym kontekście niniejsza strategia ma na celu ochronę sektora jako kluczowego dostawcy wysokiej jakości, wydajnych, bezpiecznych i zrównoważonych usług transportu morskiego, a jednocześnie stworzenie lepszych warunków dla bazy produkcyjnej UE.

Aby osiągnąć cele niniejszej strategii, potrzebne są spójne ramy polityczne i regulacyjne oraz współpraca na szczeblu unijnym i krajowym. **Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) stanowi techniczny i operacyjny trzon unijnej polityki transportu morskiego.** Odgrywa kluczową rolę w zharmonizowanym wdrażaniu oraz ułatwia innowacyjne i skuteczne rozwiązania, m.in. dzięki swojej rozbudowanej bazie wiedzy. Będzie również miała kluczowe znaczenie dla wspierania wdrażania działań regulacyjnych określonych w niniejszej strategii. Ponadto EMSA zapewnia pomoc techniczną i wsparcie w budowaniu zdolności urzędom morskim w regionie Morza Śródziemnego²⁹. **3.1 Własność i bandery**

Utrzymanie znacznego udziału zasobów morskich i zwiększenie atrakcyjności bander UE wzmocni pozycję UE w światowym handlu i zabezpieczy kanały komunikacji. Wzmocni to również zdolność UE do kształtowania globalnych norm i polityk w zakresie bezpieczeństwa, ochrony, pracy, klimatu i ochrony środowiska.

W tym kontekście Komisja będzie **nadal opierać się na** wytycznych wspólnotowych w sprawie **pomocy państwa dla transportu morskiego**³⁰ przy ocenie systemów wsparcia państw członkowskich (np. podatku tonażowego), które są kluczowym narzędziem utrzymania udziału w rynku i konkurencyjności krajowego sektora transportu morskiego oraz zwiększenia atrakcyjności bander państw członkowskich w obliczu silnej konkurencji światowej. Komisja **wzywa państwa członkowskie do dalszego rozwijania pragmatycznych środków**, takich jak: zwiększenie skuteczności krajowych procesów administracyjnych³¹, dążenie do uzyskania certyfikatów cyfrowych, pełna cyfryzacja rejestrów oraz wykorzystanie narzędzi opartych na sztucznej inteligencji do optymalizacji

²⁸ Konwencje IMO dotyczące bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska transponowano do dorobku prawnego UE. Państwa członkowskie są prawnie zobowiązane do ich stosowania wraz z przepisami szczegółowymi UE, często na bardziej rygorystycznych warunkach niż w innych regionach świata.

²⁹ W ramach programu SAFEMED V finansowanego z ISWMR – „Globalny wymiar Europy”.

³⁰ C(2004) 43, Dz.U. 2004.

³¹ Na przykład: sprawna administracja wysokiej jakości, podejście oparte na analizie ryzyka, skrócenie czasu oczekiwania, usprawnienie inspekcji.

procedur. Ze swojej strony Komisja **nawiąże zorganizowany dialog na temat współpracy** z państwami członkowskimi i zainteresowanymi przedstawicielami przemysłu, aby zwiększać konkurencyjność i rozwijać wysokiej jakości transport morski, w tym w kontekście wdrażania międzynarodowych i unijnych przepisów dotyczących **zgodności z wymogami państwa bandery**. Komisja wraz z państwami członkowskimi będzie kontynuować wysiłki w ramach IMO na rzecz wzmocnienia nadzoru regulacyjnego nad państwami bandery, aby skutecznie wypełniały swoje obowiązki.

3.2 Transformacja energetyczna i dekarbonizacja

Aby przyspieszyć dekarbonizację i redukcję zanieczyszczeń w sektorze morskim, przy jednoczesnym utrzymaniu jego przewagi konkurencyjnej, potrzebne są jasne i przewidywalne zasady, w tym na szczeblu globalnym. Może to sprzyjać innowacjom i wiodącej roli na szybko zmieniającym się rynku transportu morskiego oraz stymulować popyt na czyste paliwa i technologie w Europie.

Czysta transformacja będzie wymagała zwiększonej efektywności energetycznej w powiązaniu z przyjęciem nowych technologii napędowych i paliw alternatywnych. Aby stworzyć warunki masowej produkcji i wykorzystania takich paliw w sektorach, z których emisje trudno zredukować, Komisja przedstawiła **Plan inwestycyjny na rzecz zrównoważonego transportu (STIP)**³². W przypadku transportu morskiego przełoży się to na zwiększone wykorzystanie paliw odnawialnych i niskoemisyjnych oraz, w miarę możliwości, bezpośrednią elektryfikację³³. W tym kontekście Komisja będzie również dążyć do utworzenia zintegrowanego rynku biometanu, a jednocześnie apelować do państw członkowskich o zapewnienie, aby środki krajowe nie tworzyły pośrednich barier w transgranicznym handlu biometanem ani nie ograniczały jego dostępności na jednolitym rynku. Sojusz na rzecz paliw odnawialnych i niskoemisyjnych będzie zachęcać do dialogu między właścicielami statków, przemysłem zrównoważonych paliw i instytucjami finansowymi, aby przyspieszyć produkcję i dostawy paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w sektorze wodnym.

Inicjatywa FuelEU Maritime i włączenie sektora transportu morskiego do EU ETS uwypuklają zaangażowanie UE w kształtowanie czystej transformacji transportu morskiego, wyznaczając ścieżkę do osiągnięcia przez ten sektor unijnych celów w zakresie dekarbonizacji. Aby jeszcze bardziej ułatwić wdrażanie tych aktów oraz ograniczyć złożoność regulacyjną i administracyjną wynikającą z obecnych niespójności i nakładania się przepisów, Komisja **rozważy, w jaki sposób uprościć i usprawnić istniejące ramy monitorowania, raportowania i weryfikacji (MRW)**, służące zarówno EU ETS dla transportu morskiego, jak i FuelEU Maritime, aby zapewnić dalszą synergię w procesie zgodności z MRW³⁴.

Najskuteczniejszym sposobem przeciwdziałania wpływowi transportu morskiego na klimat i zapewnienia równych warunków działania są ambitne działania globalne, które pozwoliłyby osiągnąć cel strategii IMO z 2023 r., jakim jest osiągnięcie przez międzynarodowy transport morski zerowych emisji gazów cieplarnianych netto do 2050 r. UE będzie **kontynuować prace w ramach IMO i budować powiązania z partnerami**

³² COM(2025) 664 final.

³³ Zasilanie energią elektryczną z lądu, promy elektryczne i transport morski bliskiego zasięgu.

³⁴ Na przykład w odniesieniu do dostosowania mających zastosowanie definicji oraz elementów i procesów projektowych.

międzynarodowymi w celu wypracowania globalnych rozwiązań, wspierając zaangażowanie unijnego sektora transportu morskiego w dekarbonizację oraz już rozpoczęte w tym celu inwestycje. Zgodnie z istniejącymi zobowiązaniami prawnymi Komisja dokona przeglądu odpowiednich przepisów UE z uwzględnieniem globalnych środków IMO, aby uniknąć podwójnych płatności.

Komisja **ułatwi również współpracę między zainteresowanymi stronami dzięki utworzeniu europejskiej sieci zielonych szlaków i węzłów żeglugowych**. Działanie to będzie opierać się na istniejących inicjatywach, w tym na strategiach dotyczących różnych basenów morskich i europejskiego obszaru transportu morskiego³⁵. Celem jest zwiększenie przewidywalności decyzji inwestycyjnych i koordynacja projektów w zakresie zrównoważonego rozwoju dotyczących eksploatacji statków, wdrażania technologii, dostaw paliwa i infrastruktury portowej³⁶. W stosownych przypadkach działania będą mogły obejmować kraje kandydujące do UE w oparciu o istniejące ramy prawne, takie jak transeuropejska sieć transportowa³⁷.

3.3 Bezpieczeństwo – filar wysokiej jakości transportu morskiego i odporności

Bezpieczeństwo jest strategicznym czynnikiem umożliwiającym świadczenie wysokiej jakości usług transportu morskiego oraz fundamentem konkurencyjności i wiodącej pozycji technologicznej unijnego sektora wytwórczego. Ponieważ transport morski szybko przechodzi na stosowanie paliw alternatywnych, cyfryzację i automatyzację, protokoły bezpieczeństwa muszą ewoluować, aby zarządzać nowymi zagrożeniami operacyjnymi i technologicznymi oraz ryzykiem w cyberprzestrzeni. Starzenie się floty pasażerskiej pod banderą UE jeszcze bardziej uwypukla potrzebę przyspieszenia modernizacji floty³⁸.

Na szczeblu globalnym normy bezpieczeństwa IMO muszą nadać za postępem technologicznym, w tym w zakresie paliw alternatywnych i układów napędowych, technologii efektywności energetycznej, szkolenia marynarzy i zautomatyzowanego transportu morskiego. UE **zwiększy swoje zaangażowanie w IMO, aby kształtować te normy, co pomoże również zapewnić równe warunki działania na całym świecie**.

W UE wysoki poziom bezpieczeństwa morskiego zapewnia się dzięki włączeniu przepisów IMO do prawa UE. W 2026 r. Komisja przedstawi sprawozdanie na temat unijnej dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa statków pasażerskich³⁹ i dyrektywy w sprawie wyposażenia morskiego⁴⁰ w ramach przygotowań do ich przeglądu w celu **dostosowania obecnych wymogów do wyzwań związanych z dekarbonizacją i cyfryzacją**. Biorąc pod uwagę kluczowe znaczenie bezpieczeństwa statków pasażerskich i bezpiecznych połączeń regionalnych, Komisja rozważy **rozszerzenie unijnych wymogów dotyczących bezpieczeństwa statków pasażerskich na wszystkie trasy wewnątrzunijne**. Jeżeli chodzi o usługi morskie, Komisja zbada wykonalność **unijnych ram wzajemnego uznawania statków obsługujących instalacje morskie i statków**

³⁵ Europejski obszar transportu morskiego jest morskim wymiarem transeuropejskiej sieci transportowej.

³⁶ Rozwój infrastruktury portowej ma kluczowe znaczenie dla transformacji energetycznej i dekarbonizacji oraz jest tematem strategii UE w sprawie portów.

³⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. 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.

³⁸ Jak podkreślono w sprawozdaniu EMSAFE opublikowanym przez EMSA w grudniu 2025 r.

³⁹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/45/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie reguł i norm bezpieczeństwa statków pasażerskich.

⁴⁰ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/90/UE z dnia 23 lipca 2014 r. w sprawie wyposażenia morskiego i uchylająca dyrektywę Rady 96/98/WE.

przemysłowych, w tym w odniesieniu do transportu personelu przemysłowego lub załóg oraz układania i konserwacji kabli podmorskich. Komisja **oceni również, czy należy rozszerzyć zakres dyrektywy w sprawie wyposażenia morskiego lub obowiązujących porozumień o wzajemnym uznawaniu między uznanymi organizacjami**, aby objąć nimi dodatkowe wyposażenie. Celem byłoby uproszczenie procedur zatwierdzania i poprawa dostępu do rynków międzynarodowych, przy jednoczesnym zapewnieniu najwyższego poziomu bezpieczeństwa.

Poważne wyzwania dla bezpieczeństwa morskiego i kwestii środowiskowych są związane z tzw. flotą cieni⁴¹, która składa się w dużej mierze ze starzejących się statków podlegających niejasnej jurysdykcji i kontroli, często eksploatowanych bez poszanowania standardowych praktyk w zakresie przejrzystości i zgodności bandery. Jest to jeden z elementów zwiększających ryzyko dla środowiska morskiego, w tym dla obszarów uznanych za obszary o szczególnej wrażliwości, takich jak Morze Bałtyckie. Komisja, w ścisłej współpracy z ESDZ i przy wsparciu EMSA, **wzmocni nadzór nad flotą cieni oraz jej monitorowanie⁴², a także usprawni egzekwowanie obowiązujących przepisów**. Pogłębi też współpracę międzynarodową, aby usunąć pozostałe luki prawne oraz utrzymać globalne normy bezpieczeństwa morskiego i normy środowiskowe, łącznie z egzekwowaniem środków ograniczających.

3.4 Uproszczenie formalności administracyjnych w celu wykorzystania potencjału jednolitego rynku wodnego w Europie

Złożoność procedur administracyjnych wynikająca z przepisów globalnych, unijnych i krajowych stanowi poważne wyzwanie dla transportu morskiego w UE, powodując opóźnienia, wzrost kosztów i zmniejszenie ogólnej efektywności⁴³. Sytuacja ta wpływa w szczególności na żeglugę morską bliskiego zasięgu, zwłaszcza na mniejsze podmioty, konkurujące modalnie z transportem drogowym.

Zgodnie z oczekiwaniami procedury mają stać się znacznie prostsze po pełnym wdrożeniu zharmonizowanej sprawozdawczości za pośrednictwem europejskiego systemu morskich pojedynczych punktów kontaktowych (EMSWe)⁴⁴. **Komisja wzywa państwa członkowskie do zakończenia wdrażania rozporządzenia w sprawie EMSWe.**

Na szerszą skalę Komisja zaproponowała **ambitną reformę celną**, która powinna zwiększyć skuteczność współpracy publiczno-prywatną w zakresie wdrażania formalności celnych we wszystkich sektorach gospodarki, w tym w sektorze morskim. Zgodnie z wnioskiem od 2032 r. operatorzy morscy będą mieli dostęp do centrum danych celnych⁴⁵. Aby ułatwić handel, Komisja będzie dążyć do **szybkiego zapewnienia wzajemnych połączeń między morskimi krajowymi pojedynczymi punktami kontaktowymi a przyszłym centrum danych celnych.**

⁴¹ Zgodnie z definicją zawartą w rezolucji IMO A.1192(33), przyjętej 6 grudnia 2023 r.

⁴² W grudniu 2025 r. Rada zatwierdziła deklarację w sprawie wzmocnienia międzynarodowego prawa morza w odniesieniu do zagrożeń ze strony floty cieni oraz zamiar opracowania narzędzi przeciwdziałania tym zagrożeniom.

⁴³ Według niedawnego badania Komisji Europejskiej dotyczącego żeglugi morskiej bliskiego zasięgu formalności administracyjne mogą odpowiadać za nawet 5 % całkowitych kosztów operacyjnych statku.

⁴⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1239 z dnia 20 czerwca 2019 r. ustanawiające europejski system morskich pojedynczych punktów kontaktowych i uchylające dyrektywę 2010/65/UE.

⁴⁵ Centrum danych celnych będzie zbiorem usług i systemów elektronicznych służących wykorzystywaniu danych do celów celnych i umożliwiających elektroniczne wdrażanie przepisów prawa celnego.

Chociaż powyższe środki ułatwiają przestrzeganie przepisów, równie ważne jest ograniczenie danych, które statki muszą przekazywać, gdy zawijają do portów UE. Obecnie statki mogą być zobowiązane do przekazywania do 1 200 elementów danych, z których dwie trzecie wynika z przepisów krajowych⁴⁶. W celu wykorzystania pełnego potencjału europejskiego jednolitego rynku wodnego Komisja **wzywa państwa członkowskie do współpracy w celu uproszczenia i usprawnienia krajowych i unijnych wymogów sprawozdawczych.**

Komisja przeprowadzi **konsultacje z przemysłem morskim** w sprawie dalszego uproszczenia procedur administracyjnych i wymogów dotyczących danych.

3.5 Realizacja interesów UE na szczeblu międzynarodowym

Zaangażowanie UE, jako głównej potęgi gospodarczej, w międzynarodowy transport morski ma kluczowe znaczenie nie tylko dla wspierania jej własnego wzrostu gospodarczego, ale także dla ukierunkowania globalnej polityki morskiej na równe warunki działania, zrównoważony rozwój, bezpieczeństwo i innowacje technologiczne.

W związku z tym Komisja wraz z państwami członkowskimi UE **zintensyfikuje swoje wysiłki w ramach IMO** i będzie dążyć do **maksymalizacji wpływu UE dzięki szerszym sojuszom z partnerami międzynarodowymi.**

W odniesieniu do odporności łańcucha dostaw na szczególną uwagę zasługują wąskie gardła transportu morskiego (tj. węzły krytyczne dla światowego handlu i mobilności wojskowej) oraz nowe szlaki, takie jak w regionie Arktyki⁴⁷. **Komisja wzywa państwa członkowskie do zacieśnienia współpracy i przeznaczenia wystarczających zasobów na wzmocnienie strategicznej obecności UE, w tym marynarki wojennej, w tych krytycznych obszarach,** aby zapewnić ciągłość dostępu do międzynarodowych szlaków transportu morskiego w celu ochrony bezpieczeństwa Unii. Ponadto zainteresowane państwa członkowskie powinny mieć możliwość zwrócenia się o wsparcie do innych państw członkowskich lub ESDZ, aby udzielać, drogą dyplomatyczną, pomocy statkom pływającym pod ich banderą, które zostały zatrzymane lub są zagrożone zatrzymaniem, w zależności od okoliczności.

Komisja nadal zdecydowanie opowiada się za **włączeniem do umów o wolnym handlu kompleksowych zobowiązań dotyczących usług międzynarodowego transportu morskiego.** Wysiłki te powinny poprawić warunki dostępu do rynku i niedyskryminacyjne traktowanie operatorów z UE w państwach trzecich, łącznie z dostępem do portów i korzystaniem z usług pomocniczych⁴⁸. Ogólnie rzecz biorąc, **UE mogłaby dążyć do bardziej zrównoważonych i wzajemnych zobowiązań w ramach swojej polityki handlu morskiego,** w szczególności ze strony partnerów, którzy nakładają ograniczenia, takie jak systemy rezerwacji ładunków i dyskryminujące opłaty portowe.

Państwa członkowskie potrzebują przewidywalnych ram prawnych, aby zapewnić zgodność z prawem UE podczas zarządzania **dwustronnymi partnerstwami morskimi**⁴⁹. **Komisja proponuje przepisy** określające warunki, na jakich państwa członkowskie

⁴⁶ Analiza własna.

⁴⁷ W ramach zbliżającego się przeglądu polityki Unii wobec Arktyki.

⁴⁸ Takich jak obsługa towarów (w tym w terminalach kontenerowych), usługi w zakresie przechowywania i magazynowania, działalność agencji i spedycja.

⁴⁹ W świetle opinii TSUE z 2017 r. w sprawie Singapuru, w której potwierdzono wyłączną kompetencję UE do negocjowania i zawierania umów o międzynarodowych usługach transportu morskiego, w przypadku gdy umowy te mogą wpłynąć na obowiązujące przepisy UE lub je zmienić.

będą uznawać istniejące umowy dwustronne za zgodne z prawem UE oraz negocjować i zawierać nowe umowy, które przyczyniają się do realizacji interesów UE.

Unijne przedsiębiorstwa żeglugowe potrzebują niezawodnego i konkurencyjnego cenowo dostępu do paliw alternatywnych i infrastruktury wzdłuż globalnych szlaków i w globalnych węzłach. Inicjatywa dotycząca zielonych korytarzy i węzłów żeglugowych w ramach Global Gateway⁵⁰ przyczynia się do upowszechnienia czystych i alternatywnych paliw za pośrednictwem partnerstw z państwami trzecimi, które są korzystne dla wszystkich podmiotów. Aby zabezpieczyć inwestycje i chronić interesy UE w międzynarodowych łańcuchach dostaw, **podczas opracowywania partnerstw z krajami rozwijającymi się w sprawie portów i łańcuchów wartości w ramach strategii Global Gateway Komisja uwzględni wymogi dotyczące bezpieczeństwa i ochrony**. Komisja wzmocni to podejście dzięki pogłębieniu partnerstw z rozwiniętymi państwami trzecimi, w których znajdują się kluczowe globalne węzły żeglugowe.

W kontekście Paktu na rzecz regionu śródziemnomorskiego⁵¹ Komisja będzie promować rozwój wydajnych i zrównoważonych połączeń transportowych oraz zwiększenie bezpieczeństwa Unii.

3.6 Wsparcie dla sektorów żeglugi śródlądowej, rejsów wycieczkowych i przemysłu jachtowego

Aby w pełni wykorzystać ogromny potencjał żeglugi śródlądowej w ramach europejskiego systemu transportowego, Komisja Europejska zaproponuje **kontynuację programu NAIADES III**. Inicjatywa ta skoncentruje się na sprostaniu największym wyzwaniom dla konkurencyjności żeglugi śródlądowej, w tym na modernizacji portów śródlądowych, zwiększeniu odporności infrastruktury oraz przyjęciu innowacyjnych technologii, takich jak systemy zautomatyzowane i statki bezemisyjne lub niskoemisyjne.

Przyszła **strategia UE na rzecz zrównoważonej turystyki** będzie nadal **propagować zrównoważony wzrost ekosystemu turystycznego**, w tym sektora rejsów wycieczkowych i przemysłu jachtowego.

Działania przewodnie

- *Kontynuowanie prac w ramach IMO nad globalnymi rozwiązaniami oraz przegląd odpowiednich przepisów UE z uwzględnieniem globalnych środków IMO w celu uniknięcia podwójnych płatności*
- *Rozważenie, w jaki sposób uprościć ramy monitorowania, raportowania i weryfikacji w odniesieniu do EU ETS i FuelEU Maritime oraz usprawnić formalności administracyjne dotyczące operacji transportu morskiego*
- *Dążenie do realizacji globalnych ambicji, w tym przez większe zaangażowanie w prace IMO, wzmocnienie partnerstw strategicznych z państwami trzecimi oraz zapewnienie sprawnego funkcjonowania światowych rynków morskich*

4. BEZPIECZEŃSTWO I OCHRONA

Przestrzeń morską stoi w obliczu rosnących zagrożeń, dotyczących zarówno powierzchni, jak i dna morskiego. Zagrożenia uwypuklają zapotrzebowanie na solidne

⁵⁰ [Global Gateway – partnerstwa międzynarodowe – Komisja Europejska](#).

⁵¹ [JOIN\(2025\) 26 final](#).

zdolności marynarki wojennej, zdolności w zakresie łamania lodu, zdolności podwodne i zdolności podwójnego zastosowania w celu wsparcia obronności UE, bezpieczeństwa Arktyki, ochrony infrastruktury krytycznej i potrzeb w zakresie mobilności wojskowej. Sprostanie tym wyzwaniom może stworzyć możliwości dla wzrostu w unijnym przemyśle morskim, w tym przez lewarowanie i wspieranie produkcji statków, platform i technologii podwójnego zastosowania.

4.1 Wzmocnienie europejskiej bazy przemysłowej i technologicznej marynarki wojennej

Zmieniający się krajobraz geopolityczny wymaga rozwoju najnowocześniejszych systemów, statków i platform marynarki wojennej zdolnych do działania w zintegrowany sposób w trudnych środowiskach o wielorakich zagrożeniach, w tym, w razie potrzeby, w ekstremalnych środowiskach klimatycznych i geograficznych (np. Arktyka).

Aby osiągnąć cele w zakresie gotowości obronnej do 2030 r., w żywotnym interesie UE i państw członkowskich leży zwiększenie zdolności produkcyjnych marynarki wojennej⁵². **Państwa członkowskie mogą wykorzystać poszczególne możliwości przewidziane w planie ReArm Europe⁵³, którego celem jest wyasygnowanie do 2030 r. kwoty sięgającej 800 mld EUR na wydatki obronne**, aby wzmocnić zdolności przemysłowe i technologiczne marynarki wojennej. Obejmuje to wspieranie rozwoju znormalizowanych interfejsów i protokołów, ułatwianie interoperacyjności między europejskimi marynarkami wojennymi, integrację systemów pochodzących od różnych producentów oraz wspieranie strategicznych obszarów zdolności⁵⁴.

Europejski Fundusz Obronny (EFO) będzie nadal wzmocniał zdolności integratorów systemów marynarki wojennej UE i dostawców wyposażenia, wspierając wspólne tematy badań i rozwoju zgodnie z priorytetami planu rozwoju zdolności⁵⁵.

Ponadto **Program na rzecz europejskiego przemysłu obronnego (EDIP)** będzie wspierał zwiększenie przemysłowych zdolności produkcyjnych, kompensując koszty współpracy w ramach wspólnych zamówień. Będzie również wspierał przechodzenie od prototypu do produkcji na dużą skalę, łącząc działania badawczo-rozwojowe wspierane przez Europejski Fundusz Obronny (EFO).

4.2 Zabezpieczenie wiodącej pozycji technologicznej w zakresie morskiej orientacji sytuacyjnej

Ochrona krytycznej infrastruktury podwodnej, portowej i morskiej wymaga podejścia wielodomenowego, w tym technologii takich jak: drony podwodne i nawodne, czujniki, systemy wczesnego ostrzegania, podwodne systemy łączności, systemy wodowania i odzyskiwania oraz lotniskowce dla dronów. Do stworzenia złożonych struktur orientacji

52 Komisja oceni potrzeby unijnego sektora marynarki wojennej, jego łańcuch dostaw, stopień zależności UE i potrzebę utrzymywania zapasów strategicznych. W III kwartale 2026 r. planuje się rozpoczęcie badania w ramach programu roboczego „Horyzont Europa” na lata 2026–2027 (usługi naukowe i techniczne świadczone przez Wspólne Centrum Badawcze – odporność łańcucha dostaw transportu wodnego).

⁵³ JOIN(2025) 27 final.

⁵⁴ W tym statki i technologie podwójnego zastosowania, statki specjalnego przeznaczenia do konserwacji infrastruktury morskiej i podwodnej (np. statki do układania, konserwacji i naprawy kabli) oraz zdolności w zakresie transportu morskiego (np. promy, lodołamacze, statki szpitalne, statki pomocnicze dla załóg, statki obsługujące instalacje morskie, pogłębiarki, holowniki).

⁵⁵ Zdolności bojowe marynarki wojennej i przechwytywanie na morzu we wszystkich trzech kluczowych obszarach, a mianowicie modernizacja obecnych systemów powierzchniowych marynarki wojennej, systemy bojowe marynarki wojennej nowej generacji oraz uzbrojone załogowe i bezzałogowe systemy morskie dalekiego zasięgu. Aby uzyskać więcej informacji, zob. EDA – Unijne priorytety rozwoju zdolności z 2023 r.

sytuacyjnej integrujących zaawansowane technologie za pomocą unikalnego systemu dowodzenia i kontroli potrzebna jest ściślejsza współpraca między rządami a przemysłem. Da ona jednocześnie możliwości ugruntowania w nowym, strategicznym segmencie wiodącej pozycji UE w przemyśle morskim.

Plan działania UE na rzecz bezpieczeństwa kabli⁵⁶, w którym omówiono opracowanie mechanizmu zintegrowanego nadzoru nad kablami podmorskimi w podziale na centra basenów morskich, oraz **Plan działania w zakresie bezpieczeństwa dronów i zabezpieczeń antydronowych⁵⁷**, wraz ze środkami przemysłowymi dotyczącymi dronów, takimi jak inicjatywa wspólnych zakupów, pomogą zapewnić zdolności terminowego wykrywania zagrożeń i reagowania na nie.

Aby wzmocnić morską orientację sytuacyjną na szczeblu UE, od przestrzeni kosmicznej po dno morskie, i wyeliminować luki w zdolnościach, istotne znaczenie będzie miało wykorzystanie morskiej bazy przemysłowej Europy, w oparciu o Europejski pakt na rzecz wszechoceanu i inne istniejące inicjatywy UE⁵⁸ w tej dziedzinie, aby w dalszym ciągu wspierać:

- wzmacnianie badań i rozwoju w zakresie technologii i systemów wojskowych/podwójnego zastosowania na potrzeby dowodzenia, kontroli, łączności, wywiadu, obserwacji i rozpoznania;
- zamówienia realizowane na zasadzie współpracy na bezzałogowe drony morskie i systemy łączności dla okrętów wojennych, straży przybrzeżnej i władz portowych, z zapewnieniem koordynacji;
- inwestycje w rozwiązania w zakresie cyberbezpieczeństwa i zintegrowane systemy łączące zdolności w obszarze nadzoru oraz rozwój tych rozwiązań i systemów w celu zapewnienia kompleksowego i skoordynowanego podejścia do bezpieczeństwa morskiego i ochrony portów.

W tym względzie Komisja zachęca państwa członkowskie do wykorzystania możliwości oferowanych przez EDIP, w szczególności możliwości ustanowienia **europejskich projektów wspólnego zainteresowania w dziedzinie obronności**, w tym w obszarze **morskiej orientacji sytuacyjnej**.

4.3 Wspieranie mobilności wojskowej i gotowości na wypadek sytuacji wyjątkowej

We wspólnym komunikacie w sprawie mobilności wojskowej⁵⁹ podkreślono rolę transportu podwójnego zastosowania, w tym transportu morskiego, w umożliwianiu mobilności wojskowej i gotowości na wypadek sytuacji wyjątkowej. Zwrócono w nim również uwagę, że UE musi rozwinąć swoje zdolności przemysłowe, aby zapewnić zdolności w zakresie mobilności wojskowej. W związku z tym istotne znaczenie ma potencjał podwójnego zastosowania europejskich promów. Może odgrywać kluczową rolę w szybkim i wydajnym transporcie wojsk, pojazdów i wyposażenia na krótkich i średnich

⁵⁶ JOIN(2025) 9 final.

⁵⁷ COM(2026) 81.

⁵⁸ Np. strategia Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa morskiego (14280/23), wspólny mechanizm wymiany informacji dla obszarów morskich, plan działania UE na rzecz bezpieczeństwa kabli, Plan działania w zakresie bezpieczeństwa dronów i zabezpieczeń antydronowych, centra obsługiwane przez EMSA oraz Unijny program kosmiczny (rozporządzenie (UE) 2021/696), który ustanawia programy Copernicus, Galileo, EGNOS, GOVSATCOM i usługi w zakresie bezpieczeństwa przestrzeni kosmicznej wspierające żeglugę morską, nadzór, komunikację i orientację sytuacyjną w obszarze morskim.

⁵⁹ JOIN(2025) 846 final.

szlakach morskich, a także podczas ewakuacji i udzielania pomocy w sytuacjach nadzwyczajnych. Stworzy to możliwości odbudowy krajowych zdolności przemysłowych w tym strategicznym segmencie i wywoła efekt kuli śnieżnej dla bazy przemysłu morskiego.

W tym celu Komisja proponuje **wprowadzenie mechanizmu wsparcia budowy promów podwójnego zastosowania**⁶⁰, aby uruchomić środki finansowe na inwestycje związane z dodatkowymi specyfikacjami wojskowymi dla promów podwójnego zastosowania budowanych w Europie i rozmieszczonych na trasach o znaczeniu strategicznym. W ramach tego programu Komisja będzie współpracować z Europejską Agencją Obrony i potencjalnie EMSA, a także Sztabem Wojskowym Unii Europejskiej, aby opracować normy dotyczące zasobów transportu morskiego podwójnego zastosowania, uzupełniających proponowane rozporządzenie w sprawie mobilności wojskowej⁶¹ i zapewniających spójność ze standardami NATO.

Komisja będzie ponadto **dążyć do wprowadzenia solidnych i wiążących przepisów IMO dotyczących cyberbezpieczeństwa w celu ograniczenia ogólnego ryzyka w cyberprzestrzeni związanego z morzem w odniesieniu do statków cywilnych** zgodnie z odpowiednimi środkami UE, takimi jak dyrektywa NIS 2⁶², akt o cyberodporności⁶³ i niedawny wniosek dotyczący zmienionego aktu o cyberbezpieczeństwie⁶⁴, których celem jest dalsze wzmocnienie odporności i zdolności UE w zakresie cyberbezpieczeństwa w obliczu tych rosnących zagrożeń.

Działania przewodnie

- *Wspieranie zwiększenia przemysłowych zdolności produkcyjnych marynarki wojennej, w tym za pośrednictwem nowego Programu na rzecz europejskiego przemysłu obronnego i planu ReArm Europe*
- *Zaproponowanie realizacji programu wsparcia budowy promów podwójnego zastosowania*

5. DOSTĘP DO INNOWACJI

Innowacje i inwestycje w zaawansowane technologie, takie jak czyste technologie, obieg zamknięty, cyfryzacja, automatyzacja, sztuczna inteligencja i inteligentne projektowanie statków, mają zasadnicze znaczenie dla zwiększenia konkurencyjności, zrównoważonego rozwoju i odporności unijnych sektorów przemysłu morskiego i transportu morskiego. W związku z tym kluczowe znaczenie ma usunięcie barier, takich jak niepewność regulacyjna, rozdrobnienie publicznych i prywatnych wysiłków inwestycyjnych w zakresie badań naukowych i innowacji oraz ograniczone zdolności testowania.

⁶⁰ Zgodnie z odpowiednimi zasadami pomocy państwa, w stosownych przypadkach.

⁶¹ SWD(2025) 847 final.

⁶² Dyrektywa (UE) 2022/2555.

⁶³ Rozporządzenie (UE) 2024/2847; akt wymaga, aby produkty z elementami cyfrowymi spełniały wymagania w zakresie cyberbezpieczeństwa. Chociaż wyposażenie morskie jest wyłączone z jego zakresu, akt może nadal mieć zastosowanie do sektora morskiego w odniesieniu do produktów niesklasyfikowanych jako wyposażenie morskie, takich jak oprogramowanie.

⁶⁴ COM(2026) 11.

5.1 Udoskonalenie ram polityki w celu wspierania wiodącej pozycji UE w dziedzinie innowacyjnych technologii

Przyszłość unijnego ekosystemu wodnego będzie zależała od zdolności do określenia i zwiększenia skali nowych rozwiązań technologicznych w zakresie czystych technologii oraz systemów cyfrowych i zautomatyzowanych, a także zapewnienia ukierunkowanego wsparcia politycznego na rzecz wzmocnienia bazy przemysłowej UE.

Technologie takie jak ogniwa paliwowe, napęd elektryczny i wiatrowy, kontrola emisji niezorganizowanych, transport CO₂, wychwytywanie i składowanie dwutlenku węgla, zasilanie energią elektryczną z lądu i morskie odnawialne zasoby energii⁶⁵ to tylko niektóre z technologii, które oferują znaczny potencjał redukcji emisji i możliwości rynkowe. Większość z nich uwzględniono w akcie w sprawie przemysłu neutralnego emisyjnie, którego celem jest zwiększenie zdolności produkcyjnych UE w zakresie technologii neutralnych emisyjnie do 2030 r. Ponadto w najnowszych badaniach przeprowadzonych przez EMSA zwrócono uwagę na korzyści płynące ze smarowania powietrzem, a w pracach IMO poczyniono postępy w zakresie wytycznych dotyczących akumulatorów, zaawansowanego odzysku ciepła odpadowego, ogniw paliwowych oraz systemów wychwytywania i składowania dwutlenku węgla.

Napęd wiatrowy jest przykładem technologii, która opiera się na silnej europejskiej wiedzy fachowej w zakresie produkcji⁶⁶. Aby wesprzeć jego upowszechnienie, Komisja będzie pracować nad udoskonaleniem metodyki rozliczania energii napędu wiatrowego oraz wyeliminowaniem luk regulacyjnych na szczeblu UE i IMO.

Ponadto **okrętowy napęd jądrowy**, w tym małe reaktory modułowe (SMR) i zaawansowane reaktory modułowe (AMR), wymagają skoordynowanego nadzoru strategicznego w świetle zwiększonego globalnego zainteresowania i wczesnego rozwoju przemysłu. Komisja będzie kontynuować prace nad solidnymi ramami polityki, które umożliwiają wykorzystanie okrętowego napędu jądrowego w komercyjnym transporcie morskim⁶⁷ i przyczyniają się do osiągnięcia pozycji światowego lidera technologicznego i przemysłowego.

Komisja, przy wsparciu EMSA, będzie koordynować prace nad oceną rozwoju technologicznego, w tym gotowości technologicznej i bezpieczeństwa. Aby pomóc w ograniczeniu ryzyka inwestycji i przyczynić się do zwiększenia skali rozwiązań, obiecujące zmiany technologiczne będą podlegać dalszej ocenie i zostaną odzwierciedlone w prawie Unii, takim jak rozporządzenie FuelEU Maritime i unijna systematyka dotycząca zrównoważonego rozwoju⁶⁸, a także, w stosownych przypadkach, na szczeblu IMO.

W razie potrzeby Komisja zaktualizuje ramy jednolitego rynku UE, aby wspierać innowacje i wdrażanie czystych technologii w określonych segmentach przemysłu morskiego. W tym celu Komisja zaproponuje **ukierunkowaną zmianę rozporządzenia**

⁶⁵ Takie jak morskie fundamenty stałe i pływające dla energii wiatrowej, energia prądów pływowych, morskie podstacje i konwertery energii fal.

⁶⁶ W ciągu ostatnich pięciu lat na ten obszar przeznaczono ponad 36 mln EUR ze środków programu „Horyzont Europa”.

⁶⁷ W tym w ramach specjalnego tematu w klastrze 5 programu „Horyzont Europa” – program prac, zaproszenie do składania wniosków na 2027 r.

⁶⁸ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2021/2139 z dnia 4 czerwca 2021 r. uzupełniające rozporządzenie (UE) 2020/852.

w sprawie emisji z maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach⁶⁹, aby umożliwić stosowanie wodoru jako paliwa wzorcowego w silnikach maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach na statkach żeglugi śródlądowej. Ponadto **trwająca ocena dyrektywy w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających⁷⁰ koncentruje się na ocenie przepisów dotyczących nowatorskich jednostek pływających i nowatorskich układów napędowych w tym segmencie.**

Aby przyspieszyć bezpieczne wdrażanie statków autonomicznych, Komisja będzie dążyć do opracowania **ram regulacyjnych i technicznych dotyczących rozwiązań w zakresie bezzałogowego transportu morskiego** zarówno na szczeblu IMO, jak i UE. Od 2016 r. prace UE nad autonomicznymi nawodnymi statkami morskimi (MASS) zapewniły wkład w opracowanie kodeksu MASS IMO, który ma zostać przyjęty w 2026 r. i ma stać się obowiązkowy do 2032 r. Przed wdrożeniem statków autonomicznych na dużą skalę Komisja, przy wsparciu EMSA, **wyda wytyczne UE i najlepsze praktyki dotyczące wyznaczonych testów i prób na morzu, a także oceny ryzyka⁷¹**, aby wesprzeć wdrażanie w państwach członkowskich i przyczynić się do osiągnięcia wiodącej pozycji technologicznej UE.

5.2 Promowanie synergii, koordynacja i usuwanie przeszkód na drodze do zwiększenia skali innowacji w przemyśle

Aby **wzmocnić wiodącą pozycję technologiczną UE**, Komisja będzie dążyć do zintensyfikowania współpracy publiczno-prywatnej w ramach programu ramowego „Horyzont Europa” na lata 2028–2034 w obszarach priorytetowych i w oparciu o podejście portfelowe. W transporcie wodnym działanie to będzie wykorzystywać osiągnięcia obecnego współprogramowanego **partnerstwa na rzecz bezemisyjnego transportu wodnego (ZEWTP)** z myślą o **wzmocnieniu i rozszerzeniu zakresu działań UE** w tej dziedzinie, aby wspierać synergii i efekt skali między dekarbonizacją, cyfryzacją, automatyzacją i obiegiem zamkniętym w szerszym ekosystemie wodnym.

Komisja zachęca **państwa członkowskie, by w dalszym ciągu wspierały szybkie wdrażanie innowacji, w tym stanowisk badawczych i eksperymentów regulacyjnych**, które przyczyniają się do osiągnięcia przez Europę wiodącej pozycji w dziedzinie technologii morskich, suwerenności przemysłowej i celów dwojakiej transformacji. Przyszła **unijna strategia badań naukowych i innowacji dotyczących oceanów** usprawni procesy testowania technologii oceanicznych, takich jak robotyka podwodna, w odniesieniu do różnych zastosowań, aby pomóc unijnym producentom w ich szybszym i tańszym wdrażaniu.

Realizując **Europejską strategię na rzecz infrastruktury badawczej i technologicznej⁷²**, Komisja zidentyfikuje i oceni infrastrukturę badawczą i technologiczną, w tym na potrzeby transportu wodnego. Będzie również propagować dostęp do takiej infrastruktury dla unijnych morskich przedsiębiorstw typu start-up, przedsiębiorstw scale-up, MŚP i spółek o średniej kapitalizacji.

⁶⁹ Rozporządzenie w sprawie wymogów dotyczących wartości granicznych emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych oraz homologacji typu w odniesieniu do silników spalinowych wewnętrznego spalania przeznaczonych do maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach (rozporządzenie (UE) 2016/1628).

⁷⁰ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/53/UE z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie rekreacyjnych jednostek pływających i skuterów wodnych i uchylająca dyrektywę 94/25/WE. Tekst mający znaczenie dla EOG.

⁷¹ Np. narzędzie oceny ryzyka (RBAT) opracowane przez EMSA.

⁷² COM(2025) 497 final/2.

Aby pomóc w **zapobieganiu wyciekowi technologii finansowanych przez UE**, Komisja zajmie się kwestią bezpieczeństwa badań naukowych i innowacji, zapewniając systematyczne i rygorystyczne egzekwowanie istniejących narzędzi⁷³ oraz identyfikując wszelkie utrzymujące się luki.

Komisja **uruchomi europejską inicjatywę w zakresie obserwacji oceanów OceanEye**, która jest jednym z fundamentów Europejskiego paktu na rzecz wszechoceanu. Dzięki intensyfikacji obserwacji oceanów i rozwojowi powiązanych technologii unijni producenci morscy uzyskają nowe możliwości.

Działania przewodnie

- *Aktualizacja ram regulacyjnych w celu wspierania wiodącej pozycji UE w dziedzinie innowacyjnych technologii, w tym napędu wiatrowego, okrętowego napędu jądrowego i statków autonomicznych*
- *Wzmocnienie i rozszerzenie zakresu wsparcia badań naukowych i innowacji dla sektora wodnego, w oparciu o osiągnięcia obecnego współprogramowanego partnerstwa na rzecz bezemisyjnego transportu wodnego*
- *Uruchomienie inicjatywy w zakresie obserwacji oceanów (OceanEye)*

6. DOSTĘP DO FINANSOWANIA I INWESTYCJI

W najnowszych badaniach szacuje się, że roczne potrzeby finansowe w celu dekarbonizacji floty statków UE wyniosą od 2,4 mld EUR do 8,5 mld EUR. Zidentyfikowano znaczne potrzeby inwestycyjne w odniesieniu do statków żeglugi śródlądowej i wyspecjalizowanych segmentów, takich jak statki do obsługi morskiej energii wiatrowej, statki do obsługi kabli podmorskich lub powstające technologie oceaniczne⁷⁴. Ponadto szacuje się, że transformacja cyfrowa stoczni w UE będzie wymagała inwestycji o wartości od co najmniej 3 mld EUR do 7,5 mld EUR. Zaspokojenie tych potrzeb inwestycyjnych wymaga skoordynowanego wykorzystania obecnego i przyszłego finansowania unijnego, środków krajowych oraz działań mających przyciągnąć kapitał prywatny na całej ścieżce inwestycyjnej. Wyspecjalizowane narzędzia z zakresu doradztwa, nawiązywania kontaktów i sekwencji projektów, takie jak: unijny portal poświęcony finansowaniu statków, BlueInvest, Europejska Sieć Przedsiębiorczości (EEN), jednostka doradcza EBI za pośrednictwem Centrum Doradztwa InvestEU, pomoc w opracowywaniu projektów w ramach Funduszu Innowacyjnego (IF PDA), ułatwią dostęp do zasobów i stworzą korzystne warunki finansowania projektów.

Komisja wzywa państwa członkowskie, instytucje finansowe i krajowe banki prorozwojowe do zwiększenia wsparcia projektów wodnych, w tym za pomocą gwarancji zarówno dla finansowania budowy statków, jak i ich nabywania, w stosownych przypadkach zgodnie z odpowiednimi zasadami pomocy państwa.

6.1 Finansowanie inwestycji za pośrednictwem instrumentów UE

⁷³ Komisja może na przykład, w należycie uzasadnionych przypadkach, wykluczyć podmioty z niektórych państw trzecich lub podmioty UE kontrolowane przez niektóre państwa trzecie z udziału w projektach w zakresie badań naukowych i innowacji oraz wdrażania zdolności cyfrowych w celu ochrony strategicznych aktywów, interesów, autonomii lub bezpieczeństwa Unii. Może również ocenić wpływ transferu rezultatów programu „Horyzont Europa” (w tym własności intelektualnej) uzyskanych w wyniku badań finansowanych przez UE do niestowarzyszonych państw trzecich i zgłosić sprzeciw wobec takich transferów.

⁷⁴ [Europejski Bank Inwestycyjny, Europejscy liderzy niebieskiej gospodarki – wytyczanie kierunku finansowania innowacji, 2025 r.](#)

W latach 2026–2027 Komisja uruchomi szeroki zakres dostępnych zasobów i istniejących instrumentów wspierających unijny klaster wodny, w tym przemysł morski i transport morski, w całym cyklu inwestycyjnym.

Kluczowe znaczenie dla pobudzenia inwestycji prywatnych w tym sektorze mają ukierunkowane dotacje, skuteczne mechanizmy podziału ryzyka i innowacyjne systemy finansowe. W związku z tym Komisja będzie **wspierać odnowienie i dekarbonizację floty transportu morskiego**, ze szczególnym uwzględnieniem promów i statków przybrzeżnych, w drodze zaproszenia do składania wniosków w 2026 r. **w ramach instrumentu „Łącząc Europę”**. Działanie to ma na celu transformację unijnego sektora transportu morskiego, przy jednoczesnym wspieraniu rozwoju europejskiego obszaru transportu morskiego, a także krajowych zdolności produkcyjnych i technologii wyprodukowanych w UE. Od 2014 r. w ramach instrumentu „Łącząc Europę” zapewniono już wsparcie dla różnych rodzajów statków i interwencji w wysokości 220 mln EUR. Ponadto w lutym 2026 r. Komisja **zmieniła program prac w ramach instrumentu „Łącząc Europę” – technologie cyfrowe, aby przeznaczyć 347 mln EUR na strategiczne projekty dotyczące kabli podmorskich**, i ogłosiła zaproszenie do składania wniosków o wartości 20 mln EUR w celu zwiększenia zdolności Europy w zakresie napraw.

W ramach InvestEU Komisja spodziewa się **uruchomić około 1–1,5 mld EUR⁷⁵ na inwestycje w sektorze wodnym do 2027 r.**, przy czym realizacja jednej trzeciej tych inwestycji przypadnie na lata 2026–2027, w tym na odnowienie i modernizację floty na wszystkich etapach rozwoju⁷⁶. Obiecującą inicjatywą jest niedawno utworzony fundusz Atlante Marine oparty na kapitale własnym⁷⁷. Ponadto **produkt niebieskiej gospodarki⁷⁸, wspierany przez InvestEU i EFMRA⁷⁹** oraz wdrażany przez grupę EBI, zapewnia przedsiębiorstwom typu start-up i MŚP inwestycje w kapitał wysokiego ryzyka i inwestycje na niepublicznym rynku kapitałowym, w tym w zakresie budowy i modernizacji statków, transportu morskiego i niebieskich technologii. Jego **celem jest uruchomienie około 800 mln EUR w formie inwestycji.**

Na demonstracje i działania poprzedzające wdrożenie **Komisja przeznaczyła za pośrednictwem Funduszu Innowacyjnego 20 mln uprawnień w ramach EU ETS (1,5 mld EUR⁸⁰)** do 2030 r., aby wspierać redukcję emisji i przyspieszyć innowacje w całym sektorze morskim, od portów po przemysł stoczniowy. Od 2020 r. z funduszu wsparto 13 projektów morskich kwotą około 600 mln EUR⁸¹. W oparciu o te wyniki oraz w ramach zobowiązania do przeznaczenia dla tego sektora 20 mln uprawnień z EU ETS Komisja ogłosi w 2027 r. **specjalne zaproszenie do składania wniosków dotyczących sektora**

⁷⁵ Obszary inwestycji już wspierane przez InvestEU obejmują promy niskoemisyjne i bezemisyjne, morskie farmy wiatrowe, bezzałogowe statki nawodne na potrzeby sektora morskiej energii wiatrowej, napęd wiatrowy oraz technologie podwodne.

⁷⁶ W tym przez zwiększenie skali międzysektorowych produktów InvestEU, które można wykorzystać do wspierania MŚP i małych spółek o średniej kapitalizacji w sektorze transportu morskiego i przemyśle stoczniowym, w tym gwarancji na rzecz zrównoważonego rozwoju oraz gwarancji na rzecz cyfryzacji i innowacji, zarządzanych przez Europejski Fundusz Innowacyjny (EFI).

⁷⁷ Wspierany przez Europejski Fundusz Inwestycyjny (EFI) za pośrednictwem programu InvestEU i koncentrujący się na ułatwianiu transformacji energetycznej flot, zwłaszcza małych i średnich właścicieli.

⁷⁸ Wdrażany przez Europejski Fundusz Inwestycyjny.

⁷⁹ Europejski Fundusz Morski, Rybacki i Akwakultury.

⁸⁰ Po cenie 75 EUR za unijne uprawnienie.

⁸¹ Ponadto sektor ten korzysta również z jeszcze większego budżetu przeznaczonego na projekty dotyczące e-paliw związane z transportem.

morskiego. Komisja określi odpowiedni budżet i zakres tego zaproszenia do składania wniosków, w szczególności na podstawie pozostałego budżetu Funduszu Innowacyjnego i ustalonych cen ETS. Ponadto w przypadku przyszłych ogólnych zaproszeń do składania wniosków Komisja oceni wdrażanie Funduszu Innowacyjnego i zawarte w nim szczegółowe przepisy dotyczące preferencji dla projektów morskich, aby jeszcze bardziej przyspieszyć dekarbonizację transportu morskiego. Państwa członkowskie zachęca się do wykorzystania zasobów Funduszu Innowacyjnego za pośrednictwem mechanizmów „aukcja jako usługa” i „dotacje jako usługa”, co umożliwi przydzielenie dodatkowych funduszy krajowych na wsparcie projektów morskich.

W ramach programu „Horyzont Europa” Komisja przeznaczyła już 345 mln EUR w latach 2021–2024. **Ponadto przeznaczy 184,5 mln EUR na finansowanie działań w zakresie badań naukowych i innowacji na rzecz transportu wodnego do 2027 r.**⁸², w tym 159,5 mln EUR na finansowanie bezemisyjnego transportu wodnego i 8 mln EUR na obszar tlenkowych ogniw paliwowych⁸³. W odniesieniu do **badań i rozwoju w sektorze marynarki wojennej**⁸⁴ obecnie otwarte zaproszenia do składania wniosków w ramach EFO (2026 r.) zapewnią dostępność 130 mln EUR w obszarach takich jak wzmocnione półautonomiczne statki nawodne i ochrona infrastruktury dna morskiego.

W kolejnych wieloletnich ramach finansowych proponowany Europejski Fundusz Konkurencyjności (EFK) może pomóc sektorowi we wprowadzaniu innowacji UE na rynek. W ramach EFK Komisja mogłaby wspierać inwestycje w czyste statki wykorzystujące technologie cyfrowe, a także innowacje i modernizację przemysłu stoczniowego, energii morskiej i niebieskich technologii. EFK mógłby również wspierać oparte na współpracy badania naukowe i innowacje w dziedzinie obronności oraz zwiększanie skali działalności przemysłowej, a także podwójne zastosowanie zasobów cywilnych i wojskowych⁸⁵. Proponuje się ścisłą koordynację wsparcia finansowego z EFK z finansowaniem w ramach przyszłego programu „Horyzont Europa”⁸⁶.

Grupa EBI, która udziela pożyczek w wysokości średnio⁸⁷ 600 mln EUR rocznie na projekty dotyczące szerzej rozumianego transportu wodnego, w tym transportu morskiego, pozostaje zaangażowana we wspieranie potrzeb finansowych sektora i ułatwianie dostępu do finansowania przedsiębiorstwom każdej wielkości⁸⁸. Grupa jest gotowa zapewnić

⁸² Za pośrednictwem programu prac „Horyzont Europa” na lata 2025 i 2026–2027.

⁸³ HORIZON-JU-CLEANH2-2026-03-04: Wielopaliwowy mechanizm napędowy oparty na tlenkowych ogniwach paliwowych dla transportu morskiego.

⁸⁴ Od 2019 r. na szczeblu UE przeznaczono łącznie 1,1 mld EUR na zwiększenie zdolności marynarki wojennej. Projekty w ramach Europejskiego programu rozwoju przemysłu obronnego/działań przygotowawczych Unii w zakresie badań nad obronnością/EFO, które rozpoczęły się, są w toku lub zostały ukończone (w latach 2019–2024), obejmują 35 projektów opartych na współpracy, na które przeznaczono 834,9 mln EUR i w wyniku których powstało 6 prototypów, a kolejnych 10 oczekuje się do 2030 r. Na zaproszenia do składania wniosków w ramach EFO przeznaczono 142 mln EUR, przy czym procedura wyboru projektów jest obecnie w toku (2025 r.).

⁸⁵ Np. zachęcanie do nabywania środków transportu podwójnego zastosowania, wspieranie wzmocnienia, modernizacji, rozbudowy i zmiany przeznaczenia zdolności przemysłowych w zakresie produkcji i konserwacji produktów, które przyczyniają się do mobilności wojskowej i ją poprawiają, a także szkolenia, przekwalifikowania i podnoszenia kwalifikacji personelu.

⁸⁶ Oparte na współpracy działania w zakresie badań naukowych i innowacji dotyczące części filaru II „Konkurencyjność” programu „Horyzont Europa” zostaną włączone do specjalnej części programów prac w ramach Europejskiego Funduszu Konkurencyjności.

⁸⁷ Na lata 2015–2024.

⁸⁸ W tym w obszarach takich jak transport morski, innowacje, zaawansowana produkcja i obronność.

wiarygodną ścieżkę wiodącą od innowacji i projektów pilotażowych do wdrożenia na pełną skalę, w tym za pośrednictwem programu TechEU⁸⁹ wspieranego przez InvestEU.

6.2 Środki wsparcia wykorzystujące dźwignię finansową na szczeblu europejskim, krajowym i regionalnym

Fundusze objęte zarządzaniem dzielonym, wdrażane przez państwa członkowskie lub regiony, mogą wspierać inwestycje w ramach nowego wniosku dotyczącego WRF za pośrednictwem planów partnerstwa krajowego i regionalnego, zgodnie z celami niniejszej strategii⁹⁰.

Po rozszerzeniu unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (ETS) na sektor morski można uruchomić znaczne i specjalne zasoby na finansowanie dekarbonizacji za pośrednictwem dochodów z ETS, które pochodzą ze sprzedaży na aukcji przez państwa członkowskie UE. Z uwagi na fakt, że państwa członkowskie są prawnie zobowiązane do wykorzystywania dochodów z EU ETS na inwestycje w działania w dziedzinie klimatu, Komisja **zdecydowanie zachęca państwa członkowskie do przeznaczania części dochodów z ETS** na inwestycje w dekarbonizację sektora morskiego w całym klastrze morskim w Europie⁹¹. Aby zmaksymalizować wpływ i osiągnąć efekt synergii na szczeblu UE, w tym między właścicielami statków, stoczniami, dostawcami technologii i paliw oraz zainteresowanymi stronami z portów, Komisja będzie koordynować wysiłki państw członkowskich i ułatwiać wymianę najlepszych praktyk, w tym ewentualnie za pomocą wytycznych.

Aby jeszcze bardziej ułatwić dekarbonizację sektora morskiego oraz wspierać odporność przemysłową i wiodącą pozycję UE, Komisja rozważy, w ramach zbliżającego się przeglądu ETS, **specjalny unijny mechanizm bezpośredniego wspierania przedsiębiorstw żeglugowych za pomocą uprawnień ETS** na potrzeby upowszechniania zrównoważonych paliw i czystych technologii napędowych w powiązaniu z ukierunkowanymi kryteriami preferencji UE.

Komisja wzywa państwa członkowskie do wykorzystania nowych **ram pomocy państwa na potrzeby Paktu dla czystego przemysłu (CISAF)**, aby wspierać inwestycje w dekarbonizację przemysłu i efektywność energetyczną, w tym w zakłady przemysłu morskiego, a także do zwiększenia zdolności produkcyjnych w zakresie technologii neutralnych emisyjnie mających znaczenie dla gospodarki morskiej⁹².

Przyszłe **wytyczne w sprawie transportu lądowego i multimodalnego** oraz nowe **rozporządzenie w sprawie wyłączeń grupowych w sektorze transportu** zapewnią środki pomocy inwestycyjnej ukierunkowane na wsparcie odnowienia floty statków żeglugi śródlądowej⁹³ oraz instalacji dźwigów na pokładzie statków żeglugi śródlądowej. Będą przewidywać również stosowanie środków pomocy operacyjnej, aby uwzględnić

⁸⁹ [TechEU – punkt kompleksowej obsługi dla europejskich innowatorów.](#)

⁹⁰ Zgodnie z odpowiednimi zasadami pomocy państwa, w stosownych przypadkach.

⁹¹ Na przykład na produkcję i wykorzystanie zrównoważonych paliw, poprawę efektywności energetycznej statków, odnowienie floty, inwestycje w innowacyjne czyste technologie morskie oraz zrównoważoną infrastrukturę i zasilanie energią elektryczną z ładu w portach.

⁹² Obejmują one ogniwa paliwowe, technologie napędu elektrycznego na potrzeby transportu wodnego, technologie napędu wiatrowego, technologie transportu CO₂, technologie wychwytywania i składowania dwutlenku węgla, urządzenia do zasilania energią elektryczną z ładu, technologie wykorzystujące morskie odnawialne zasoby energii, takie jak morskie fundamenty stałe i pływające dla energii wiatrowej, technologie energii prądów pływowych, technologie energii fal, morskie podstacje i konwertery.

⁹³ W szczególności dla MŚP i małych spółek o średniej kapitalizacji w formie gwarancji.

zmniejszenie kosztów zewnętrznych podczas przechodzenia na opcje multimodalne, w tym żeglugę morską bliskiego zasięgu lub żeglugę śródlądową, w porównaniu z transportem wyłącznie drogowym.

6.3 Rozwiązywanie problemów regulacyjnych związanych z finansowaniem statków

W ostatnich latach udział globalnych portfeli sektora transportu morskiego będących w posiadaniu banków europejskich stale spadał, z 72 % w 2013 r. do 49,7 % w 2023 r.⁹⁴ Tendencje różnią się w poszczególnych państwach członkowskich, przy czym w niektórych państwach odnotowano gwałtowny spadek, a w innych – stabilny lub nawet rosnący poziom ekspozycji banków na sektor transportu morskiego. Ogólnie rzecz biorąc, unijne przedsiębiorstwa żeglugowe coraz częściej poszukują jednak możliwości finansowania w bankach i instytucjach leasingowych państw trzecich, które oferują atrakcyjne produkty finansowe. Sytuacja ta może prowadzić do powstania strategicznej odpowiedzialności UE oraz zagrozić jej bezpieczeństwu gospodarczemu i interesom przemysłowym, ponieważ instytucje zagraniczne mogą zachować własność dzierżawionych statków i nakładać wymogi stosowania materiałów miejscowego pochodzenia. Spójne i przewidywalne otoczenie regulacyjne powinno pomóc w stymulowaniu finansowania statków w UE oraz zachęcać inwestorów do przeznaczania kapitału na ekologiczne projekty morskie w Europie.

Komisja dokona przeglądu kryteriów unijnej systematyki dotyczącej zrównoważonego finansowania⁹⁵ związanych z sektorem wodnym, aby lepiej odzwierciedlić wyjątkowe potrzeby tego sektora, realia technologiczne i ścieżki transformacji klimatycznej. Nowe kryteria, których publikacji oczekuje się w II kwartale 2026 r., można byłoby uwzględnić w odpowiednich instrumentach pomocy państwa na potrzeby inwestycji w odnowienie i modernizację floty⁹⁶.

Na poziomie rynków kapitałowych strategia UE na rzecz unii oszczędności i inwestycji pomoże ukierunkować więcej inwestycji na gospodarkę dzięki usunięciu barier, ułatwieniu sekurytyzacji, zachęcaniu do inwestycji instytucjonalnych i transgranicznej mobilizacji kapitału.

Działania przewodnie

- *Wspieranie odnowienia i dekarbonizacji floty transportu morskiego w ramach obecnego instrumentu „Łącząc Europę”, przy jednoczesnym wspieraniu krajowych zdolności przemysłowych*
- *Rozważenie, w ramach zbliżającego się przeglądu ETS, unijnego mechanizmu wspierającego wykorzystanie zrównoważonych paliw i czystych technologii napędowych*
- *Zachęcanie państw członkowskich do przeznaczania części dochodów z ETS na inwestycje w dekarbonizację sektora morskiego w Europie*

⁹⁴ Badanie [Petrofin-Global-Bank-Research-and-Petrofin-Index-of-Global-Ship-Finance-end-2022.pdf](#).

⁹⁵ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2021/2139 z dnia 4 czerwca 2021 r. uzupełniające rozporządzenie (UE) 2020/852.

⁹⁶ Ogólne rozporządzenie w sprawie wyłączeń grupowych („GBER”), które zostanie zmienione w 2026 r., zawiera szczegółowe sekcje dotyczące pomocy na zakup ekologicznie czystych i bezemisyjnych statków lub modernizację istniejących statków. Podobnie odpowiednie sekcje zawarto w Wytycznych w sprawie pomocy państwa na ochronę klimatu i środowiska oraz cele związane z energią („CEEAG”), przyjętych w styczniu 2022 r.

- *Przegląd kryteriów unijnej systematyki dotyczącej zrównoważonego rozwoju, aby poprawić dostęp do zrównoważonego finansowania i zachęcać do zrównoważonych inwestycji*

7. DOSTĘP DO UMIEJĘTNOŚCI I WYSOKIEJ JAKOŚCI MIEJSC PRACY

Istotne znaczenie ma zwiększenie atrakcyjności pracy w unijnym klastrze morskim. Wykwalifikowana i zmotywowana siła robocza stanowi fundament efektywności i produktywności, umożliwi dostosowanie się do zmian technologicznych, zapewnia zatrzymywanie i transfer wiedzy oraz wspiera cele zrównoważonego rozwoju, przyczyniając się jednocześnie do powstania konkurencyjnego, odpornego i innowacyjnego ekosystemu morskiego UE.

7.1 Podnoszenie i zmiana kwalifikacji pracowników przemysłu stocznioowego i marynarzy w UE

Rozwój technologiczny, upowszechnienie paliw alternatywnych, coraz większa automatyzacja i cyfryzacja napędzają popyt na wysoko wykwalifikowanych marynarzy, specjalistów pracujących na lądzie oraz pracowników przemysłu stocznioowego i przemysłu morskiego. Aby zapobiec niedoborom siły roboczej, zabezpieczyć własność intelektualną, zmniejszyć zależność od pracowników spoza UE i chronić wiedzę fachową w Unii, niezbędne są strategiczne inwestycje w kształcenie i szkolenie.

Ścieżka transformacji mobilności⁹⁷ wskazuje na duże potrzeby w zakresie podnoszenia i zmiany kwalifikacji, przy czym oczekuje się, że do 2030 r. nawet 40 % pracowników w przemyśle stoczniowym przejdzie na emeryturę. W pakcie na rzecz umiejętności⁹⁸ w przemyśle stoczniowym partnerzy branżowi zobowiązali się do podnoszenia i zmiany kwalifikacji 7 % pracowników rocznie oraz do przyciągnięcia 234 000 nowych pracowników do 2030 r. W sektorze transportu morskiego nawet 250 000 marynarzy będzie wymagać zmiany i podniesienia kwalifikacji, aby uwzględnić pojawiające się potrzeby technologiczne i związane z paliwem.

Zgodnie z potrzebami przemysłu Komisja będzie wspierać instytucje edukacyjne i partnerów społecznych w **identyfikowaniu obecnych i przyszłych luk w umiejętnościach** oraz w **opracowywaniu programów zmiany i podnoszenia kwalifikacji**⁹⁹.

7.2 Mobilność, atrakcyjność i wysokiej jakości miejsca pracy

Wyzwaniem pozostaje przyciągnięcie i zatrzymanie wykwalifikowanego personelu. Komisja jest gotowa pomóc państwom członkowskim w uatrakcyjnieniu kariery w sektorze morskim oraz promowaniu mobilności między stanowiskami na morzu i na

⁹⁷ Ścieżka transformacji w kierunku mobilności unijnego ekosystemu przemysłowego (2024)

<https://ec.europa.eu/docsroom/documents/57674>.

⁹⁸ W ramach paktu na rzecz umiejętności ustanowiono inne partnerstwa na rzecz umiejętności na dużą skalę istotne dla przemysłu morskiego, również w sektorze lotniczym i obronnym oraz w sektorze morskich odnawialnych zasobów energii.

⁹⁹ Będzie tego dokonywać także w ramach przyszłej strategii odnowy pokoleń w niebieskiej gospodarce, której publikacji oczekuje się w 2027 r. Dalsze działania będą również opierać się na pracach, które rozpoczęła już platforma MED-NET, utworzona w następstwie projektu SkillSea, oraz na pakcie na rzecz umiejętności w przemyśle stoczniowym. Działania będą również uwzględniać badanie dotyczące wspierania i projektowania rozwoju umiejętności w niebieskiej gospodarce (2025 r.) oraz [inicjatywę BlueComp – ramy kompetencji](#). W ramach Paktu na rzecz regionu śródziemnomorskiego opracowany zostanie również program na rzecz umiejętności, aby uwzględnić umiejętności siły roboczej i dostosować szkolenia do potrzeb przemysłu.

łądzie, przy jednoczesnym wspieraniu kariery zawodowej przez całe życie w kładzie morskim i tworzenia miejsc pracy, w tym w społecznościach nadbrzeżnych i wyspiarskich. Aby zwiększyć mobilność w ramach klastra, **Komisja będzie wspierać partnerów społecznych i uczelnie morskie w mapowaniu zawodów związanych z morzem**. Pomoże to również zachować doświadczenie i wzmocnić europejską bazę przemysłową.

Kobiety są niedostatecznie reprezentowane w zawodach związanych z morzem, zwłaszcza w żegludze morskiej, ale także w zawodach wykonywanych na lądzie. Komisja będzie wspierać partnerów społecznych i inne organizacje w zwiększaniu udziału kobiet w sektorze morskim.

Europejska przestrzeń edukacji morskiej musi być wolna od granic. Priorytetem jest zapewnienie wzajemnego uznawania stopni naukowych, kwalifikacji i świadectw w ramach klastra morskiego w całej UE oraz, w miarę możliwości, z państwami trzecimi. Komisja będzie wspierać i koordynować **tworzenie sieci uczelni morskich i ośrodków szkolenia zawodowego** w całej UE. Co istotne, Komisja będzie wspierać państwa członkowskie w usuwaniu barier dla mobilności studentów i kadry akademickiej, w tym **przez propagowanie dalszego uczestnictwa uczelni morskich w programie Erasmus+**.

Niedawne kryzysy pokazały, że marynarze i inny personel morski, w tym pracownicy przemysłu wytwórczego, są pracownikami kluczowymi¹⁰⁰. Ich praca ma zasadnicze znaczenie dla dalszego rozwoju świata oraz zapewnienia odporności unijnej bazy przemysłowej i łańcuchów dostaw.

Sektor pracy na morzu stoi w obliczu utrzymujących się wyzwań związanych nie tylko z niedoborem wykwalifikowanej siły roboczej, ale także z warunkami pracy zarówno na pokładzie, jak i na lądzie. Aby wspierać wysokiej jakości miejsca pracy, wymaga się silnego **dialogu społecznego**, sprawiedliwych warunków pracy i bezpiecznych miejsc pracy. Wdrożenie i egzekwowanie unijnego prawa pracy, w tym **dyrektywy o delegowaniu pracowników**¹⁰¹ oraz dorobku prawnego UE w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy, ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia równych warunków działania i atrakcyjnego zatrudnienia¹⁰².

Komisja **będzie współpracować z państwami członkowskimi w celu poprawy norm pracy w MOP** oraz współpracy z IMO i MOP, aby zapewnić jednolite egzekwowanie przepisów oraz skonsolidowaną **ochronę marynarzy**, przyczyniając się w ten sposób do zapewnienia równych warunków działania na całym świecie. Jednym z obszarów, w których konieczne są postępy, jest kwestia rozbieżnych systemów zabezpieczenia społecznego dla marynarzy. Komisja będzie propagować lepszą koordynację takich systemów, w tym dzięki wzmocnieniu roli **Europejskiego Urzędu ds. Pracy, w szczególności w celu wzmocnienia** uzgodnionych działań i wspólnych inspekcji, z zapewnieniem dostosowania przepisów UE i norm międzynarodowych.

Działania przewodnie

¹⁰⁰ <https://docs.un.org/en/A/RES/75/17>.

¹⁰¹ Dyrektywy nie stosuje się do przedsiębiorstw marynarki handlowej w odniesieniu do personelu pływającego.

¹⁰² Plan działania na rzecz wysokiej jakości miejsc pracy stanowi odnowione zobowiązanie i podstawę do zapewnienia praw pracowniczych przy jednoczesnym uwzględnieniu zmian technologicznych, gospodarczych i społecznych.

- *Stworzenie sieci uczelni morskich i ośrodków szkolenia zawodowego w całej UE zapewniających kształcenie i szkolenie na potrzeby miejsc pracy w klastrach morskich, w tym programy zmiany i podnoszenia kwalifikacji*
- *Zachęcanie państw członkowskich do zwiększania udziału uczelni morskich w programie Erasmus+ i powiązanych inicjatywach oraz wspieranie ich w tym zakresie dzięki ułatwianiu procedur i usuwaniu barier dla mobilności edukacyjnej.*

8. WNIOSKI

Niniejsza strategia stanowi ustrukturyzowany plan działania, który wymaga wspólnych wysiłków wszystkich odpowiednich zainteresowanych stron, w tym instytucji UE, państw członkowskich, przemysłu, regionów, partnerów społecznych i społeczeństwa obywatelskiego. Komisja zobowiązuje się zapewnić jej skuteczną realizację i osiągnięcie jej celów wspólnie ze wszystkimi wyżej wymienionymi zainteresowanymi stronami. W tym celu Komisja powoła **Radę ds. Gospodarki Morskiej i Portów wysokiego szczebla**, której przewodniczyć będzie właściwy komisarz i wiceprzewodniczący wykonawczy, aby prowadzić ciągłą wymianę informacji na temat realizacji działań określonych zarówno w **strategii UE na rzecz przemysłu morskiego, jak i strategii UE w sprawie portów**, a także aby gromadzić informacje zwrotne na temat rozwoju sytuacji na rynku.

ZALĄCZNIK: PODSUMOWANIE ŚRODKÓW (do aktualizacji w oparciu o ostateczny tekst główny)

Filar I – Budowa, wyposażenie i naprawa

Komisja:

- uruchomi sojusz na rzecz łańcuchów wartości w przemyśle morskim, aby wzmocnić suwerenność przemysłową Europy i jej wiodącą pozycję technologiczną na wybranych rynkach pionierskich w zakresie przemysłu morskiego i powstających technologii (2026 r.);
- ogłosi zaproszenia do składania wniosków w ramach inicjatywy przewodniej w zakresie badań naukowych i innowacji „Stocznie przyszłości” na podstawie programu prac „Horyzont Europa” na lata 2026–2027 (w toku);
- uprości i przyspieszy procedury wydawania zezwoleń za pomocą proponowanego Aktu w sprawie przyspieszenia rozwoju przemysłu, w tym w zakładach przemysłu morskiego (2026 r.);
- będzie współpracować z państwami członkowskimi UE/EOG w celu określenia i ułatwienia realizacji wieloletniego, zagregowanego wykazu zamówień publicznych wśród nabywców publicznych z UE/EOG, aby stworzyć długoterminowy zagregowany sygnał popytu (2026–2027);
- zaproponuje ukierunkowane wymogi pozacenowe, zgodnie z zobowiązaniami międzynarodowymi, w wybranych strategicznych segmentach zamówień publicznych w kontekście zbliżającego się przeglądu unijnych ram zamówień publicznych (2026 r.);
- rozpocznie zorganizowany dialog z unijnym sektorem przemysłu morskiego w celu dalszego zwiększenia jego zdolności wywiadowczych do monitorowania polityki w zakresie przemysłu stoczniowego i zmian na rynku, ryzyka strategicznego, zagrożeń i możliwości w odniesieniu do odporności łańcucha dostaw, a także barier w dostępie do rynku w państwach trzecich (2026 r.);
- oceni warianty i zaproponuje, w razie potrzeby i w miarę możliwości, nowy instrument sektorowy lub ukierunkowane zmiany w zestawie narzędzi polityki handlowej, zgodnie z zobowiązaniami międzynarodowymi, ze szczególnym uwzględnieniem konkretnych segmentów, które są kluczowe dla autonomii strategicznej i bezpieczeństwa Europy oraz w których stocznie UE nadal działają, ale doświadczają nieuczciwej konkurencji międzynarodowej;
- wykorzysta istniejące i przyszłe umowy handlowo-inwestycyjne do ochrony i propagowania interesów unijnej bazy przemysłu morskiego, w tym przez dostęp do rynku, środki antysubsydjne, obowiązki w zakresie przejrzystości i przepisy dotyczące ochrony praw własności intelektualnej (działania ciągłe);
- wznowi wysiłki na rzecz przyszłego międzynarodowego porozumienia w dziedzinie przemysłu stoczniowego, które zaradziłoby nierynkowym praktykom w tym sektorze (działania ciągłe/długoterminowe);
- będzie wspierać równe warunki działania w zakresie kredytów eksportowych na statki przez dalsze rozwijanie uzgodnienia sektorowego dotyczącego statków wodnych w ramach Porozumienia OECD w sprawie oficjalnie wspieranych kredytów eksportowych, w tym za pomocą nowych przepisów dotyczących statków bezemisyjnych i niskoemisyjnych (2026–2027);
- utworzy nowe narzędzie finansowania kredytów eksportowych w celu zapewnienia bardziej wyrównanych warunków działania na rynkach państw trzecich dla sektorów ukierunkowanych na wywóz, takich jak przemysł morski (w toku);
- wzmocni konwencję z Hongkongu o recyklingu statków w celu ostatecznego osiągnięcia pełnego dostosowania przepisów międzynarodowych i unijnych (działania ciągłe);
- zbada sposoby, za pomocą których można wspierać zwiększanie krajowych zdolności UE w zakresie recyklingu statków, oraz będzie współpracować z partnerami

handlowymi, którzy posiadają zdolności w zakresie recyklingu statków, począwszy od Indii, w celu wspierania wysokich norm środowiskowych i społecznych, w oparciu o unijne rozporządzenie w sprawie recyklingu statków (*działania ciągłe*);

- będzie wspierać strategię dotyczące obiegu zamkniętego w gospodarce morskiej, od etapu projektowania po wycofanie z eksploatacji i odzysk materiałów, przez wsparcie badań naukowych i innowacji (*działania ciągłe*).

Państwa członkowskie wzywa się do:

- priorytetowego traktowania wsparcia finansowego dla projektów wspierających bezpieczeństwo gospodarcze i zmniejszających zależności od zagranicy w sektorze, w oparciu o nowy wspólny komunikat w sprawie wzmocnienia bezpieczeństwa gospodarczego UE (*działania ciągłe*);
- zapewnienia wkładu w realizację unijnej wizji dla przemysłu morskiego na 2030 r. określonej w strategii.

Zainteresowane strony z sektora zachęca się do:

- wykorzystania postępów w zakresie cyfryzacji, modułowości i obiegu zamkniętego w procesach przemysłowych w celu zwiększenia wydajności projektowania i produkcji oraz zrównoważonych praktyk (*działania ciągłe*);
- wspierania synergii między przemysłem a łańcuchem wartości, z wykorzystaniem nowego unijnego sojuszu na rzecz łańcuchów wartości w przemyśle morskim oraz innych krajowych i regionalnych platform i inicjatyw UE na rzecz klastrów (*działania ciągłe*).

Filar II – Transport i łączność

Komisja:

- będzie kontynuować realizację wytycznych wspólnotowych w sprawie pomocy państwa dla transportu morskiego (*działania ciągłe*);
- nawiąże zorganizowany dialog na temat współpracy z państwami członkowskimi i zainteresowanymi stronami z przemysłu w celu zwiększenia atrakcyjności bander państw członkowskich (*od 2026 r.*);
- rozważy, w jaki sposób uprościć i usprawnić istniejące ramy monitorowania, raportowania i weryfikacji (MRV) w odniesieniu do EU ETS dla transportu morskiego i FuelEU Maritime (*2026 r.*);
- będzie kontynuować prace w ramach IMO w celu wypracowania globalnych rozwiązań oraz przeglądu odpowiednich przepisów UE z uwzględnieniem globalnych środków IMO w celu uniknięcia podwójnych płatności (*od 2026 r.*);
- ułatwi współpracę między uczestnikami rynku dzięki utworzeniu europejskiej sieci zielonych szlaków i węzłów żeglugowych (*od 2027 r.*);
- zwiększy zaangażowanie w IMO, aby kształtować normy bezpieczeństwa morskiego w celu zapewnienia równych warunków działania na całym świecie (*działania ciągłe*);
- przedstawi sprawozdanie na temat unijnej dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa statków pasażerskich i dyrektywy w sprawie wyposażenia morskiego w ramach przygotowań do ich przeglądu (*2026–2027*);
- rozważy rozszerzenie unijnych wymogów bezpieczeństwa statków pasażerskich na wszystkie trasy wewnątrzunijne (*2027–2028*);
- zbada wykonalność unijnych ram wzajemnego uznawania statków obsługujących instalacje morskie i statków przemysłowych (*2027–2028*);
- rozważy rozszerzenie zakresu dyrektywy w sprawie wyposażenia morskiego lub obowiązujących porozumień o wzajemnym uznawaniu między uznanymi organizacjami

w celu uproszczenia procesów zatwierdzania i poprawy dostępu do rynków międzynarodowych (2027 r.);

- wzmocni nadzór i monitorowanie działalności floty cieni, usprawni egzekwowanie obowiązujących przepisów i pogłębi współpracę międzynarodową w celu utrzymania globalnych norm bezpieczeństwa morskiego i norm środowiskowych (*działania ciągłe*);
- będzie dążyć do szybkiego zapewnienia wzajemnych połączeń między morskimi krajowymi pojedynczymi punktami kontaktowymi a przyszłym centrum danych celnych (*od 2027 r.*);
- przeprowadzi konsultacje z przemysłem morskim w sprawie dalszego uproszczenia procedur administracyjnych i wymogów dotyczących danych (*od 2026 r.*);
- zintensyfikuje, wraz z państwami członkowskimi, wysiłki UE w ramach IMO i będzie dążyć do maksymalizacji wpływu UE dzięki szerszym sojuszom z partnerami międzynarodowymi (*działania ciągłe*);
- w dalszym ciągu będzie włączać kompleksowe zobowiązania dotyczące usług międzynarodowego transportu morskiego do umów o wolnym handlu (*działania ciągłe*);
- zaproponuje przepisy określające warunki, na jakich państwa członkowskie będą uznawać istniejące umowy dwustronne za zgodne z prawem UE oraz negocjować i zawierać nowe umowy, które przyczyniają się do realizacji interesów UE (2026 r.);
- zaproponuje działania następcze w związku z programem NAIADES III dla sektora żeglugi śródlądowej (2028 r.).

Państwa członkowskie wzywa się do:

- dalszego rozwijania pragmatycznych środków w celu zwiększenia atrakcyjności bander państw członkowskich UE;
- zakończenia wdrażania rozporządzenia w sprawie EMSWe;
- współpracy z Komisją w celu uproszczenia i usprawnienia krajowych i unijnych wymogów sprawozdawczych;
- zacieśnienia współpracy i przeznaczenia wystarczających zasobów na wzmocnienie strategicznej obecności UE w obszarach międzynarodowych wąskich gardeł transportu morskiego.

Filar III – Bezpieczeństwo i ochrona

Komisja:

- będzie wspierać zwiększenie przemysłowych zdolności produkcyjnych marynarki wojennej, w tym za pośrednictwem nowego Programu na rzecz europejskiego przemysłu obronnego (EDIP) i planu ReArm Europe (2026–2027);
- zaproponuje wprowadzenie mechanizmu wsparcia budowy promów podwójnego zastosowania, aby uruchomić środki finansowe na inwestycje związane z dodatkowymi specyfikacjami wojskowymi dla promów podwójnego zastosowania budowanych w Europie (2027 r.);
- będzie dążyć do wprowadzenia solidnych i wiążących przepisów IMO dotyczących cyberbezpieczeństwa w celu ograniczenia ogólnego ryzyka w cyberprzestrzeni związanego z morzem w odniesieniu do statków cywilnych (*od 2026 r.*).

Państwa członkowskie wzywa się do:

- wykorzystania poszczególnych możliwości przewidzianych w ramach Gotowości 2030, aby wzmocnić zdolności przemysłowe i technologiczne marynarki wojennej zgodnie z celami niniejszej strategii.

Filar IV – Dostęp do innowacji

Komisja:

- udoskonali metodykę rozliczania energii napędu wiatrowego oraz wyeliminuje luki regulacyjne na szczeblu UE i IMO (*od 2027 r.*);
- będzie kontynuować prace nad solidnymi ramami polityki w zakresie okrętowego napędu jądrowego w komercyjnym transporcie morskim (*od 2026 r.*);
- zaproponuje zmianę rozporządzenia w sprawie maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach, aby umożliwić stosowanie wodoru jako paliwa wzorcowego w silnikach maszyn mobilnych nieporuszających się po drogach na statkach żeglugi śródlądowej (*2026 r.*);
- będzie dążyć do opracowania ram regulacyjnych i technicznych dotyczących rozwiązań w zakresie bezzałogowego transportu morskiego, w tym wytycznych i najlepszych praktyk na szczeblu UE dotyczących wyznaczonych testów i prób na morzu (*od 2026 r.*);
- wzmocni i rozszerzy zakres wsparcia badań naukowych i innowacji dla sektora wodnego, w oparciu o osiągnięcia obecnego współprogramowanego partnerstwa na rzecz bezemisyjnego transportu wodnego (*od 2028 r.*);
- usprawni procesy testowania technologii oceanicznych do różnych zastosowań w ramach przyszłej unijnej strategii badań naukowych i innowacji dotyczących oceanów (*2026 r.*);
- zidentyfikuje i oceni infrastrukturę badawczą i technologiczną również na potrzeby transportu wodnego oraz będzie propagować dostęp do takiej infrastruktury dla unijnych morskich przedsiębiorstw typu start-up, przedsiębiorstw scale-up, MŚP i spółek o średniej kapitalizacji opracowujących technologie i rozwiązania w drodze realizacji strategii UE na rzecz infrastruktury badawczej i technologicznej (*od 2026 r.*);
- zapewni systematyczne i rygorystyczne egzekwowanie istniejących narzędzi bezpieczeństwa badań naukowych i innowacji oraz zidentyfikuje utrzymujące się luki, aby pomóc w zapobieganiu wyciekowi technologii finansowanych przez UE (działania ciągłe);
- uruchomi inicjatywę w zakresie obserwacji oceanów (*OceanEye*) (*2026 r.*).

Państwa członkowskie wzywa się do:

- dalszego wspierania szybkiego wdrażania innowacji, w tym stanowisk badawczych i eksperymentów regulacyjnych.

Filar V – Dostęp do finansowania i inwestycji

Komisja:

- ogłosi zaproszenie do składania wniosków w ramach instrumentu „Łącząc Europę” w celu wsparcia odnowienia i dekarbonizacji floty transportu morskiego, ze szczególnym uwzględnieniem promów i statków przybrzeżnych (*2026 r.*);
- wypłaci 347 mln EUR w ramach instrumentu „Łącząc Europę” – technologie cyfrowe na strategiczne projekty dotyczące kabli podmorskich, w tym na zwiększenie zdolności Europy w zakresie napraw (*2026–2027*);
- uruchomi inwestycje za pośrednictwem InvestEU w wysokości około 1–1,5 mld EUR w sektorze wodnym do 2027 r. (*do 2027 r.*);
- uruchomi inwestycje o wartości około 800 mln EUR w sektorach niebieskiej gospodarki, takich jak przemysł stoczniowy, modernizacja, transport morski, niebieskie technologie, za pośrednictwem produktu niebieskiej gospodarki wspieranego przez InvestEU i EFMRA oraz wdrażanego przez grupę EBI (*w toku*);

- zaproponuje specjalne zaproszenie do składania wniosków dotyczących sektora morskiego w ramach Funduszu Innowacyjnego (2027 r.);
- będzie w dalszym ciągu oceniać wdrażanie Funduszu Innowacyjnego i zawarte w nim szczegółowe przepisy dotyczące preferencji dla projektów morskich, aby jeszcze bardziej przyspieszyć dekarbonizację transportu morskiego w przyszłych zaproszeniach do składania wniosków (od 2026 r.);
- przeznaczy 184,5 mln EUR na finansowanie działań w zakresie badań naukowych i innowacji na rzecz transportu wodnego do 2027 r. (za pośrednictwem programu prac „Horyzont Europa” na lata 2025 i 2026–2027);
- udostępni 130 mln EUR na zaproszenia do składania wniosków w ramach Europejskiego Funduszu Obronnego w obszarach takich jak wzmocnione półautonomiczne statki nawodne i ochrona infrastruktury dna morskiego (2026 r.);
- rozważy wsparcie inwestycji w czyste statki wykorzystujące technologie cyfrowe, a także innowacje i modernizację przemysłu stoczniowego, energii morskiej i niebieskich technologii w ramach proponowanego przyszłego Europejskiego Funduszu Konkurencyjności (od 2028 r.), z zastrzeżeniem jego przyjęcia;
- rozważy, w ramach zbliżającego się przeglądu ETS, specjalny mechanizm bezpośredniego wspierania przedsiębiorstw żeglugowych za pomocą uprawnień ETS na potrzeby upowszechniania zrównoważonych paliw i czystych technologii napędowych (2026 r.);
- zapewni środki pomocy inwestycyjnej ukierunkowane na wsparcie odnowienia floty statków żeglugi śródlądowej oraz instalacji dźwigów na pokładzie statków żeglugi śródlądowej zgodnie z wytycznymi w sprawie transportu lądowego i multimodalnego oraz nowym rozporządzeniem w sprawie wyłączeń grupowych w sektorze transportu (2026 r.);
- dokona przeglądu kryteriów unijnej systematyki dotyczącej zrównoważonego finansowania związanych z sektorem wodnym (2026–2027).

Państwa członkowskie, międzynarodowe instytucje finansowe i krajowe banki prorożojowe wzywa się do:

- zwiększenia wsparcia dla projektów wodnych.

Państwa członkowskie wzywa się do:

- przeznaczenia części dochodów z ETS na inwestycje w dekarbonizację sektora morskiego w całym klastrze morskim w Europie;
- wykorzystania nowych ram pomocy państwa na potrzeby Paktu dla czystego przemysłu (CISAF), aby wspierać inwestycje w dekarbonizację przemysłu i efektywność energetyczną, w tym w zakłady przemysłu morskiego, a także do zwiększenia zdolności produkcyjnych w zakresie technologii neutralnych emisyjnie mających znaczenie dla gospodarki morskiej.

Filar VI – Dostęp do umiejętności i wysokiej jakości miejsc pracy

Komisja:

- będzie wspierać instytucje edukacyjne i partnerów społecznych w identyfikowaniu obecnych i przyszłych luk w umiejętnościach oraz w opracowywaniu programów zmiany i podnoszenia kwalifikacji (od 2027 r.);
- będzie wspierać partnerów społecznych i uczelnie morskie w tworzeniu zestawień zawodów związanych z morzem i zwiększaniu udziału kobiet w sektorze morskim (od 2026 r.);
- będzie wspierać i koordynować tworzenie sieci uczelni morskich i ośrodków szkolenia zawodowego w całej UE (od 2027 r.);

- będzie wspierać państwa członkowskie w usuwaniu barier dla mobilności studentów i kadry akademickiej, w tym przez propagowanie dalszego uczestnictwa uczelni morskich w programie ERASMUS+;
- będzie współpracować z państwami członkowskimi w celu poprawy norm pracy w MOP oraz współpracy z IMO i MOP, aby zapewnić jednolite egzekwowanie przepisów oraz skonsolidowaną ochronę marynarzy (*działania ciągłe*);
- będzie propagować lepszą koordynację systemów zabezpieczenia społecznego, w tym dzięki wzmocnieniu roli Europejskiego Urzędu ds. Pracy, w szczególności przez wzmocnienie uzgodnionych działań i wspólnych inspekcji, z zapewnieniem dostosowania przepisów UE i norm międzynarodowych (*od 2026 r.*).