

## I

(Rezolucje, zalecenia i opinie)

## OPINIE

## KOMITET REGIONÓW

INTERACTIO – POSIEDZENIE ZDALNE – 143. SESJA PLENARNA KR-U, 17.3.2021–19.3.2021

**Opinia Europejskiego Komitetu Regionów – Nowe podejście do strategii morskiej na rzecz Oceanu Atlantyckiego – Plan działania na rzecz Oceanu Atlantyckiego 2.0**

**Zaktualizowany plan działania na rzecz zrównoważonej, odpornej i konkurencyjnej niebieskiej gospodarki w regionie Oceanu Atlantyckiego Unii Europejskiej**

(2021/C 175/01)

**Sprawozdawczyni:** Paula FERNÁNDEZ VIAÑA (ES/Renew Europe), minister ds. urzędu premiera, spraw wewnętrznych, sprawiedliwości i działań zewnętrznych wspólnoty autonomicznej Kantabrii

## ZALECENIA POLITYCZNE

EUROPEJSKI KOMITET REGIONÓW

**Filary i cele planu działania na rzecz Oceanu Atlantyckiego**

1. Zwraca uwagę, że regiony atlantyckie zmagają się z podwójnym kryzysem gospodarczym. Konsekwencje pandemii COVID-19 nałożą się na nieokreślone jeszcze ilościowo skutki brexitu dla rybołówstwa, turystyki, handlu i transportu. Drastyczne ograniczenie mobilności, której doświadczamy, wpływa zwłaszcza na infrastrukturę, połączenia morskie, łańcuchy logistyczne i działalność turystyczną.
2. W związku z tym wzywa do opracowania środków łagodzących specjalnie dostosowanych do atlantyckich regionów przybrzeżnych i morskich oraz do uwzględnienia wyniku negocjacji w sprawie brexitu i jego ewentualnego wpływu na przyszłość strategii morskiej na rzecz obszaru Oceanu Atlantyckiego i związanego z nią planu działania. W związku z tym wyraża zaniepokojenie ewentualnymi konsekwencjami wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii Europejskiej dla wspólnej polityki rybołówstwa (WPRyb).
3. Podkreśla rolę Oceanu Atlantyckiego jako takiego w łagodzeniu zmiany klimatu i zarządzaniu nią oraz potrzebę lepszego obserwowania, badania i zrozumienia funkcjonowania ekosystemu oceanicznego, a także współpracy w zakresie badań naukowych.
4. Zwraca uwagę na fakt, że cele i działania w ramach czterech filarów mają charakter przekrojowy i że ich osiągnięcie będzie zależało od dobrej współpracy między różnymi służbami Komisji, krajowymi instytucjami zarządzającymi i koordynatorami projektów, ale ostrzega, że obecne filary, choć są odpowiednie, powinny zostać ponownie zdefiniowane ze względu na to, że przegląd europejskich polityk sektorowych ujawnił ich niewystarczający charakter; uważa również, że konieczna jest odpowiednia koordynacja między strategią na rzecz Atlantyku a tymi filarami.

5. Ubolewa nad faktem, że bardzo ważne działania w obszarze niebieskiej gospodarki są wyłączone z planu działania na rzecz Oceanu Atlantyckiego, takie jak przemysł stoczniowy oraz sektor transportu wodnego i morskiego, sport żeglarski, jego usługi i sektor pomocniczy oraz zrównoważona turystyka związana ze środowiskiem morskim, w tym sporty wodne, turystyka rejsowa i połączenia promowe, jak i nad faktem, że rybołówstwo, połowy skorupiaków i akwakultura nie znalazły swojego miejsca w planie działania.
6. Wzywa zatem do włączenia dostaw żywności pochodzenia morskiego jako jednego z filarów planu działania, ponieważ są one jednym z priorytetów Europejskiego Zielonego Ładu. Ponadto należy również uwzględnić rozwój ekosystemów morskich i ich potencjał w zakresie zwiększonego składowania dwutlenku węgla.
7. W odniesieniu do filarów I i III dotyczących ewentualnych sektorów działalności niebieskiej gospodarki (porty i odnawialne źródła energii) uważa, że uznanie tylko tych sektorów za filary planu działania ogranicza jego zakres, ponieważ nie pozwala na włączenie innych istniejących i powstających obszarów działania, szczególnie istotnych w regionach Oceanu Atlantyckiego.
8. Proponuje zatem połączenie tych dwóch filarów w jeden filar, który można by nazwać „Działania w ramach niebieskiej gospodarki będące siłą napędową zrównoważonego rozwoju obszarów przybrzeżnych” i rozwinięcie w ramach tego filaru pięciu celów: porty jako katalizatory regionalnego ekosystemu niebieskiej gospodarki; porty jako ośrodki innowacji w celu uwzględnienia nowych rozwiązań technologicznych; poprawa i dostosowanie działań w dojrzałych sektorach (rybołówstwo, transport i logistyka morska itp.) do celów zrównoważonego rozwoju; propagowanie działań nowo powstających sektorów w ramach niebieskiego wzrostu oraz – zwłaszcza – morskiej energii odnawialnej; cyfryzacja działalności związanej z niebieską gospodarką.
9. Przypomina, że łączność portów i łączność obszarów ich wpływu jest kolejnym kluczowym zagadnieniem i z zadowoleniem przyjmuje włączenie do planu działania filaru poświęconego portom atlantyckim. Konieczne jest usunięcie wąskich gardeł kolejowych i na drogach dojazdowych („drogach ostatniego kilometra”), niezależnie od tego, czy wynikają one z problemów ze zdolnością przepustową, czy też z przeladunku. Choć odniesienie do roli portów jako wrót dla handlu na Atlantyku i katalizatorów przedsiębiorczości jest odpowiednie, to pomija się ich kluczowe znaczenie dla generowania dobrobytu i zatrudnienia w ich obszarze wpływów.
10. Opowiada się za rozszerzeniem zakresu autostrad morskich na Atlantyku, umożliwiając nowe połączenia między portami w ramach globalnej sieci TEN-T, i opowiada się za tym, by kryteria włączania do sieci TEN-T portów europejskich ogólnie, a w szczególności portów atlantyckich, opierały się na ich strategicznym znaczeniu dla UE i jej terytoriów. Podkreśla w związku z tym strategiczną wartość autostrad morskich w łączeniu Irlandii z Europą kontynentalną po brexicie.
11. Wzywa do włączenia do sieci bazowej TEN-T portów atlantyckich mających strategiczne znaczenie dla struktury europejskiego systemu transportowego obecnie znajdujących się poza tą siecią. Wzywa również do zapewnienia finansowania działań umożliwiających rozwój autostrad morskich i poprawę usług żeglugi morskiej bliskiego zasięgu jako zrównoważonych i sprzyjających włączeniu społecznemu regionalnych usług transportowych. Inwestycje te powinny być realizowane zarówno w portach, jak i w połączeniach lądowych, w tym w drogach dojazdowych „ostatniego kilometra”, w szczególności w zakresie modernizacji i ulepszeń linii kolejowych, które mają zasadnicze znaczenie dla stworzenia zrównoważonej sieci transportowej i dla spójności obszarów peryferyjnych.
12. Wspiera rozwój kolejowej autostrady atlantyckiej i połączeń kolejowo-portowych, jak również ważnych dróg dojazdowych „ostatniego kilometra”, zarówno między istniejącą infrastrukturą, jak i między korytarzami TEN-T a innymi liniami na obszarze Oceanu Atlantyckiego.
13. Z zadowoleniem przyjmuje fakt, że jednym z filarów planu działania jest filar dotyczący morskiej energii odnawialnej, w której to dziedzinie regiony atlantyckie mają ogromny potencjał i doświadczenie; z drugiej strony, wyraża ubolewanie, że w kontekście obecnego kryzysu wstrzymano inwestycje kluczowe dla rozwoju morskiej energii odnawialnej w jej różnych formach, która to energia jest priorytetem dla regionów Oceanu Atlantyckiego.
14. Uważa, że strategia atlantycka powinna promować projekty w zakresie szeroko pojętej energii odnawialnej ze źródeł morskich, w tym promowanie konkurencyjnego łańcucha wartości oraz demonstrację i zatwierdzanie nowych technologii przyczyniających się do planowania i koordynacji parków generujących energię.

15. Proponuje, aby z uwagi na fakt, że istnieją różne badania dotyczące wykorzystania fal, prądów i wiatru na obszarze Oceanu Atlantyckiego, uwzględnić je na mapie potencjalnych zasobów oraz wymaga, by w ramach trzeciego filaru pamiętano o zgodności działalności w dziedzinie wytwarzania energii odnawialnej, ze źródeł morskich lub usytuowanej na obszarze morskim, z wcześniej istniejącą działalnością, taką jak rybołówstwo, połowy skorupiaków i akwakultura, z uwzględnieniem ekosystemów morskich i różnorodności biologicznej.

16. Krytykuje fakt, że żaden z filarów nie odnosi się do turystyki i dziedzictwa kulturowego, które stanowią tożsamość europejskiego obszaru atlantyckiego ze względu na ich wkład w rozwój wizerunku marki kontynentu europejskiego.

#### **Kompetencje w zakresie promowania niebieskiego wzrostu na szczęblu Unii Europejskiej i programów finansowania**

17. Uważa, że należy opracować specjalny instrument gospodarczy i budżetowy dotyczący strategii na rzecz Oceanu Atlantyckiego, aby ułatwić jej realizację i rozwijanie powiązanych z nią działań w bardziej atrakcyjny sposób. Włączenie celów strategii i planu działania do wieloletnich ram finansowych (WRF) jest szczególnie istotne z uwagi na decyzję Zjednoczonego Królestwa o wystąpieniu z Unii Europejskiej.

18. Przypomina, że polityka spójności, za pośrednictwem EFRR i EFS, była najważniejszym narzędziem inwestycyjnym UE w ostatnim okresie programowania. Pełne wykorzystanie polityki spójności, wraz z możliwościami finansowania dostępnymi w ramach EFMRA i EFRROW, będzie miało zasadnicze znaczenie dla powodzenia w przyszłości projektów realizowanych w ramach strategii na rzecz Oceanu Atlantyckiego. Uproszczenie europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych przyczyni się do zwiększenia dostępności finansowania projektów lokalnych.

19. Przypomina, że harmonogram planu działania ma stanowić inspirację dla instytucji zarządzających państw członkowskich i regionów przybrzeżnych przy opracowywaniu umów partnerstwa i programów na lata 2021–2027, oraz że wiele działań zawartych w tych programach związanych z planem działania przyczyni się do osiągnięcia celów UE w zakresie klimatu. Dlatego odnotowuje istniejące już opóźnienia spowodowane pandemią COVID-19 i podkreśla, że europejskie fundusze strukturalne i inwestycyjne oraz krajowe programy operacyjne muszą być dostępne i operacyjne na początku okresu programowania 2021–2027.

20. Zwraca uwagę na fakt, że wdrożenie planu działania będzie w dużej mierze zależało od inwestycji podejmowanych przy wykorzystaniu finansowania publicznego i prywatnego. Ponadto projekty przewodnie wynikające ze strategii na rzecz Oceanu Atlantyckiego powinny być lepiej dostosowane do programów UE.

21. W związku z rosnącą liczbą dostępnych instrumentów finansowych zwraca się do Komisji Europejskiej o zorganizowanie, ewentualnie wspólnie z Europejskim Komitetem Regionów, kampanii informacyjnych dla władz lokalnych i regionalnych na temat najlepszych praktyk w zakresie dostępu do tych instrumentów finansowych i ich wdrażania.

#### **Niebieska gospodarka i znaczenie danych dla jej rozwoju metodologicznego na szczęblu lokalnym i regionalnym**

22. Zauważa, że wpływ niebieskiej gospodarki nie został jeszcze w pełni oceniony na szczęblu regionalnym i lokalnym, ponieważ należy opracować system wskaźników opartych na wiarygodnych danych mierzących dokładny wpływ działań, które bezpośrednio lub pośrednio zależą od morza.

23. Zauważa, że w dziedzinie niebieskiej gospodarki, oprócz działań wymienionych powyżej, istnieje duże doświadczenie w innych obszarach działalności, takich jak budownictwo okrętowe i żegluga, tworzenie struktur produkcji energii morskiej lub rozwój biokomponentów z naturalnych elementów morskich.

24. Zaleca przyjęcie regionalnych strategii specjalizacji na rzecz rozwoju metodologicznego niebieskiej gospodarki na szczęblu lokalnym i regionalnym, biorąc pod uwagę złożoność i znaczną ilość istniejących zasobów, aby pomóc w określeniu najważniejszych działań.

25. Proponuje, by Europejski Komitet Regionów sporządził spis działań związanych z niebieską gospodarką w każdym ze swoich regionów i terytoriów, tworząc w ten sposób autentyczną mapę rozwoju niebieskiej gospodarki w Unii Europejskiej, która powinna być regularnie aktualizowana na szczęblu Komisji NAT przez poszczególne zainteresowane strony w każdym regionie, z myślą o poznaniu dobrych praktyk w tej dziedzinie.

### **Wielopoziomowe sprawowanie rządów na Atlantyku**

26. Wspiera nową strukturę zarządzania i ramy monitorowania oraz proponuje włączenie konkretnych planów działania lub etapów do każdego celu, by uszczegółwić powyższe działania.

27. Uważa, że właściwe jest uznanie znaczenia i wsparcia uzyskanego dzięki zastosowaniu podejścia LEADER do rozwoju strategii na rzecz Oceanu Atlantyckiego poprzez strategię rozwoju lokalnego kierowane przez społeczności powiązane z rybackimi lokalnymi grupami działania: te ostatnie stanowią specjalny instrument powiązany z wybrzeżem i jego podmiotami gospodarczymi i społecznymi, umożliwiającą dzielenie się doświadczeniem i wiedzą.

28. Zdecydowanie opowiada się za skutecznym wielopoziomowym sprawowaniem rządów, przy jednoczesnym poszanowaniu ram instytucjonalnych poszczególnych państw członkowskich, i uważa, że odnowiona strategia morska powinna umożliwić regionom aktywny udział w zarządzaniu obszarem Oceanu Atlantyckiego.

29. Podkreśla potrzebę dostosowania programów i celów wielu procesów i strategii politycznych UE, ponieważ często to, co nie jest już priorytetem w programie kończącym się w danym dniu, staje się priorytetem w ramach innego procesu z inną datą końcową. Ten problem związany z zarządzaniem wynika z fragmentarycznej struktury i braku odpowiedniej koordynacji oraz prawidłowych i aktualnych informacji.

### **Współpraca na Atlantyku**

30. Zauważa, że osiągnięcie celów i działań czterech filarów planu działania zaproponowanych przez Komisję Europejską, choć uznane za niewystarczające, przyniesie pozytywne skutki i będzie korzystne dla regionów, które nie są położone na obszarze atlantyckim, i zdecydowanie zaleca rozwijanie rozszerzonej współpracy z tymi regionami.

31. Wzywa do wzmocnienia współpracy transgranicznej wykraczającej poza granice morskie i w obrębie terytoriów poprzez opracowanie prostszych zaproszeń do składania wniosków dotyczących projektów transgranicznych, wzmocnienie programów Interreg i innych narzędzi budżetowych.

32. Przypomina, że programy współpracy terytorialnej obejmujące regiony Oceanu Atlantyckiego w sposób inteligentny przyczyniły się i nadal będą się przyczyniać do realizacji celów nowego planu działania, a także podkreśla możliwość większego oddziaływania pod warunkiem pojawienia się specjalnego zaproszenia do składania wniosków wspierającego projekty transgraniczne w ramach specjalnych ram budżetowych dla strategii morskiej na rzecz Oceanu Atlantyckiego, z określonymi celami dostosowanymi do planu i z konkretnymi wskaźnikami pomiarowymi, które byłyby proste w zarządzaniu.

33. Zauważa, że w celu poprawy współpracy należy, z jednej strony, poszerzyć wiedzę na temat „innych”; dlatego bardzo użyteczne byłoby opracowanie katalogu podmiotów, problemów i szans oraz rozpowszechnianie go wśród zainteresowanych stron w poszczególnych państwach i/lub regionach; z drugiej strony, należy ustanowić linie działania lub wytyczne technologiczne dla różnych sektorów niebieskiej gospodarki, w zależności od konkretnej specjalizacji danego regionu, upowszechniając przy tym wzajemną współpracę i tworząc wspólną ofertę, a nie konkurując ze sobą.

34. Uważa, że w celu osiągnięcia i zacieśnienia współpracy transgranicznej konieczne jest stworzenie warunków sprzyjających synergii i zachęcających do pracy w wielodyscyplinarnych i wielokulturowych zespołach poprzez dostosowanie interesów i programów, priorytetów naukowych oraz instrumentów zarządzania i sprawowania rządów, promując przy tym uczciwą współpracę między zespołami ludzkimi w różnych regionach, ustanawiając proste i ciągłe mechanizmy finansowania, tak aby działania mogły być realizowane w realistycznym okresie, a także zachęcając do szerokiego udziału społeczeństwa w tych zespołach, co byłoby korzystne dla ich powodzenia.

35. Podkreśla, że duża liczba równoległych, lecz niepowiązanych ze sobą programów powoduje dezorientację i prawdopodobnie nieefektywne wykorzystanie funduszy publicznych. Harmonizacja publicznego finansowania badań naukowych i innowacji jest konieczna do osiągnięcia jak największej spójności i wpływu inwestycji oraz zoptymalizowania dostępności czasu dla naukowców. Wzywa do połączenia środków i wsparcia na szczeblu regionalnym, krajowym i europejskim, tak aby ich wpływ był znacznie większy niż wpływ kilku niepowiązanych ze sobą programów, a tym samym skutecznie przyczyniał się do stworzenia europejskiej przestrzeni badawczej o wysokiej wydajności w dziedzinie niebieskiej gospodarki.

36. Uważa, że współpraca nie powinna ograniczać się do kwestii morskich i portowych, lecz że należy także uwzględniać interakcje między morzem a lądem oraz zwracać uwagę na łagodzenie zmiany klimatu i przystosowanie się do niej (gospodarka o obiegu zamkniętym, zrównoważona mobilność, ekosystemy morskie itp.).

37. Podkreśla znaczenie współpracy opartej na odpowiednich strategiach inteligentnej specjalizacji regionów Oceanu Atlantyckiego (S3) oraz rozwoju sztandarowych projektów w obszarach inteligentnej specjalizacji morskiej w obszarze Atlantyku.
38. Pragnie podkreślić, że w kontekście odbudowy po pandemii COVID-19 oraz po brexicie współpraca w obszarze Oceanu Atlantyckiego staje się jeszcze bardziej konieczna ze względu na przewidywalne pogorszenie sytuacji społeczno-gospodarczej i jej wpływ na zatrudnienie i niebieski wzrost, a także ze względu na konsekwencje wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii Europejskiej oraz ostateczny zakres funduszu dostosowawczego związanego z brexitem.
39. Pragnie w związku z tym spoglądać w przyszłość i uznać, że zakłócenia spowodowane pandemią i brexitem mogą stać się szansą, jeżeli nasze kluczowe sektory zaktualizują swoje zdolności technologiczne. W związku z tym z zadowoleniem przyjmuje nowe instrumenty, które mogą pobudzić nowe europejskie łańcuchy wartości, oparte na priorytetach regionalnych strategii inteligentnej specjalizacji.
40. Uważa, że biorąc pod uwagę konkluzje Rady w sprawie „realizacji strategii makroregionalnych UE”, nadszedł czas na utworzenie i opracowanie takiej makroregionalnej strategii dla basenu Oceanu Atlantyckiego, wyposażonego w konkretne ramy budżetowe i wykonawcze dostosowane do jego realiów i potencjału.
41. Stwierdza, że utworzenie makroregionu atlantyckiego jest sposobem na pogłębienie współpracy, sprostanie wyzwaniom związanym z morzem obok wyzwań terytorialnych, poprawę koordynacji między regionami i państwami członkowskimi oraz racjonalizację wykorzystania środków finansowych.
42. Uważa, że makroregion powinien uzupełniać swój morski charakter potencjałem innowacyjnym związanym z obszarami inteligentnej specjalizacji wspólnymi dla regionów atlantyckich i promować współpracę transatlantycką, umożliwiając udział najbardziej oddalonym regionom, państwom i regionom trzecim, zgodnie z modelem wielopoziomowego sprawowania rządów w makroregionie alpejskim, przy bezpośrednim i aktywnym zaangażowaniu regionów.

Bruksela, dnia 19 marca 2021 r.

Apostolos TZITIKOSTAS

*Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Regionów*

---