

СЪОБЩЕНИЕ ЗА МЕДИИТЕ

4 февруари 2025

Морският транспорт в ЕС: постигнат е напредък, но продължават да съществуват предизвикателства, свързани с околната среда и устойчивостта

Морският сектор на Европа отбелязва напредък към по-голяма устойчивост, но ще трябва да положи още усилия в следващите години, за да постигне целите на ЕС в областта на климата и околната среда, насочени към намаляване на потреблението на енергия, замърсяването и емисиите на парникови газове, както и по-добра защита на биологичното разнообразие. Това е отбелязано във второто издание на Доклада за въздействието на европейския морски транспорт върху околната среда, публикуван днес от Европейската агенция по морска безопасност (EMSA) и Европейската агенция за околна среда (EEA).

Морският транспорт играе решаваща роля за търговията, икономическия растеж, свързаността и достъпността, като същевременно допринася за енергийната сигурност и създаването на работни места. Същевременно, **увеличеното търсене на транспортни услуги** в морския сектор оказва допълнително въздействие върху околната среда, засягащо атмосферата и морските екосистеми. [Според доклада](#), който предоставя актуална информация за екологичните резултати на сектора и оценка на усилията да се повиши устойчивостта му, е постигнат известен **напредък**, но намаляването на емисиите продължава да е предизвикателство.

Дейности, като превоза на товари и контейнери, стопанския риболов, танкерните превози и круизните кораби, както и пристанищните дейности, продължават да допринасят значително за **широк спектър от предизвикателства в областта на околната среда**, като целият сектор формира 3-4% от общите **емисии на въглероден диоксид** (CO₂) в ЕС — дял, който трябва да се намали. Същевременно емисиите на **метан** (CH₄) са се увеличили поне два пъти между 2018 г. и 2023 г., като през 2022 г. представляват 26% от общите емисии на метан в сектора. Освен емисиите на парникови газове, проблем продължава да бъде намаляването на **замърсителите на въздуха**, като серните и азотните оксиди (NO_x).

Морският транспорт също така продължава да допринася за **замърсяването на водите** чрез нефтени разливи и изхвърляне на отпадъчни води от корабите, както и чрез подводен шум. Смята се, че отпадъците от риболова и корабоплаването са намалели наполовина през последното десетилетие, но все още е трудно да се елиминира този проблем. Загубата на контейнери, включително на такива, които

съдържат пластмасови гранули, също остава сериозен източник на замърсяване на морето.

От доклада е видно също, че е нараснал дяла на **алтернативни горива** и източници на електроенергия, макар и малко. Въпреки това, за да могат някои перспективни алтернативни горива да задоволят потенциалното търсене при настоящото равнище на използване, ще е необходимо значително увеличаване на производството. Освен това ще трябва да бъдат разработени **хармонизирани международни норми** и да бъдат осигурени достатъчен брой моряци, обучени да работят с новите технологии.

Като приветства доклада, комисарят по въпросите на устойчивия транспорт и туризма **Apostolos Tzitzikostas** заяви: „Новият доклад за въздействието на европейския морски транспорт върху околната среда дава ценни насоки за бъдещето на европейското корабоплаване, за да бъде то едновременно устойчиво, конкурентоспособно и стабилно. Настоящият доклад представлява също така призив за действие. Като работим заедно, можем да гарантираме, че морският транспорт ще продължи да бъде ключов фактор в световната икономика, като същевременно ще намалим до минимум въздействието му върху околната среда и ще опазим океаните за бъдещите поколения.“

Jessika Roswall, комисар, отговарящ за околната среда, устойчивостта на водните ресурси и конкурентоспособната кръгова икономика, добави: „Нашите води са под натиск поради изменението на климата, загубата на биоразнообразие, лошото управление и замърсяването. Ето защо аз ще инициирам Европейска стратегия за постигане на стабилност в областта на водите. Трябва ни промяна в парадигмата за това как ценим водата, за да запазим нейното качество и количество и да засилим конкурентоспособността на водната ни индустрия. Необходим е подход „от извора до морето“, тъй като дейностите в морето са тясно свързани с тези на сушата. Сега е моментът за коренна промяна в морския и водния сектор, за да направим Европа устойчива на предизвикателствата в областта на водите.“

„Необходими са постоянни действия и повече иновации, за да се ускори напредъкът към по-устойчив морски транспорт в Европа — във всички негови аспекти — и за постигането на амбициозните цели на Европейския зелен пакт, като същевременно се запази конкурентоспособността на сектора. Целта на нашия съвместен доклад е да предостави на политиците и на гражданите фактическа, обективна оценка на текущите и бъдещите предизвикателства по пътя на декарбонизация на сектора, както и на възможностите, които цифровизацията и модерните технологии могат да предоставят за екологичната трансформация на морския транспорт“, заяви **Maja Markovčić Kostelac**, изпълнителен директор на EMSA.

„Докладът отразява спешната необходимост морския транспортен сектор да засили усилията си за намаляване на въглеродния си отпечатък и други въздействия върху околната среда, като например замърсяването на водите, както за преминаване към по-чисти горива, устойчиви пристанищни и корабни практики, за да

се намали въздействието си върху морските и крайбрежните екосистеми. Благодарение на иновациите и новите технологии, можем да постигнем устойчивост в бъдещето по достъпен начини затова ускоряването на прехода на сектора към екологосъобразни практики е от ключово значение в момента“, заяви [Leena Ylä-Mononen](#), изпълнителен директор на EEA.

Постигане на устойчивост

Може да се очаква, че новите законодателни мерки на ЕС, възможностите за финансиране и инвестициите ще ускорят декарбонизацията на сектора. През 2024 г. ЕС стана първата юрисдикция, която определи цена на въглеродните емисии от кораби с разпространето на [схемата за търговия с емисии на ЕС](#) (EU ETS) върху морския транспорт. С приходите от ETS се финансира Фондът за иновации — една от най-големите програми за иновативни и нисковъглеродни технологии в света, по която подкрепя до момента са получили над 300 проекта, свързани с корабоплаването. В същото време с [Регламент за горивата в морския транспорт на ЕС](#), в сила от януари 2025 г., се стимулира въвеждането на нисковъглеродните горива и енергийните решения с пределни стойности на интензитета на емисиите на парникови газове (GHG) използвани на борда на корабите. Моделът „FuelEU Maritime“ представлява основата на стандарта за горивата, отделящи GHG (GFS), предложен от Международната морска организация (ИМО) за намаляване на емисиите на международно равнище.

Основни въздействия върху околната среда, посочени в доклада

- Емисиите на метан (CH₄) са се увеличили поне два пъти между 2018 г. и 2023 г., като представляват 26% от общите емисии на метан в транспортния сектор през 2022 г. Това до голяма степен се дължи на увеличеното използване на втечнен природен газ (LNG).
- **Замърсяване на въздуха:** Емисиите на серни оксиди (SO_x) в ЕС са намалели с около 70% от 2014 г. насам, основната причина за което е въвеждането на зони за контрол на емисиите на серни оксиди (SECA) в Северна Европа. Очаква се средиземноморската зона за контрол на емисиите на серни оксиди, която ще влезе в сила на 1 май 2025 г., да доведе до по-нататъчни намаления заедно със зоната за контрол на емисиите, която предстои да бъде въведена в североизточната част на Атлантическия океан, за контрол както на серни (SO_x), така и на азотни оксиди (NO_x). Междуременно емисиите на азотни оксиди (NO_x) са нараснали средно с 10% между 2015 г. и 2023 г., което представлява 39% от свързаните с транспорта емисии на NO_x през 2022 г.
- **Замърсяване на водите:** Морският транспорт допринася за замърсяването на водите чрез нефтени разливи и експлоатационни изхвърляния, като например сиви води. Изхвърлянията на води от системите с отворен цикъл за пречистване на отработени газове (EGCS), които се използват за намаляване на емисиите на серни оксиди (SO_x) в атмосферата, представляват 98% от разрешените изхвърляния. Изхвърлянето на замърсители от EGCS във

Водата, подчертава компромиса между намаляването на замърсяването на въздуха и увеличаването на замърсяването на морето. Изхвърлянето на сиви води, гължащо се до голяма степен на експлоатацията на круизни кораби, се е увеличило с 40% между 2014 г. и 2023 г.

- **Погвоген шум:** Новите общоевропейски модели показват високи нива на шума, разпространяващ се под водата, в Ламанша, Гибралтарския проток, Адриатическо море, пролива Дарданели и регионите на Балтийско море. Различни мерки биха могли да намалят шума, разпространяващ се под водата с до 70% между 2030 г. и 2050 г.
- **Морски отпадъци:** Морските отпадъци от рибарството (11,2%) и корабоплаването (1,8%) са намалели наполовина през последното десетилетие. Въпреки това продължават да съществуват предизвикателства, особено във връзка със замърсяването с пластмасови гранули от изгубени контейнери.
- **Засегнато морско дъно:** Приблизително 27% от морското дъно в крайбрежните зони на Европа (5% са изправени пред сериозни последици) са засегнати от свързани с морския транспорт дейности, като например разширяване на пристанищата, гражиране и закомвяне, които водят до физически смущения и загуба на местообитания.
- **Чужди видове:** Корабоплаването внася основната част (60%) от чуждите видове и инвазивните чужди видове (56%) в Европа. Благодарение на Конвенцията за управление на баластните води обаче към 2023 г. 31% от корабите бяха сертифицирани и 23% от системите отговаряха на изискванията.
- **Рискове от сблъсък:** Повишеният интензитет на корабоплаването доведе до значително нарастване на рисковете от сблъсък с животни в защитените зони по „Натура 2000“ във всички морски региони от 2017 г. до 2022 г.

ВРЪЗКА КЪМ ДОКЛАДА И ФАКТОЛОГИЧНИТЕ СПРАВКИ

EEA: <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/maritime-transport-2025>

EMSA: <http://www.emsa.europa.eu/emter>

ВРЪЗКИ С МЕДИИТЕ

- EMSA: Рут Макдоналд: Ruth.MCDONALD@emsa.europa.eu; мобилен телефон +351 913 151 610

- ЕЕА: Констант Бранг: Constant.Brand@eea.europa.eu; мобилен телефон:
+45 2174 1872