



СЪОБЩЕНИЕ ЗА МЕДИИТЕ

1 септември 2021 г.

Морският транспорт на ЕС: първият по рода си доклад за въздействието върху околната среда отчита добър напредък по отношение на устойчивостта и потвърждава необходимостта от допълнителни усилия предвид очакваното нарастване в търсенето

Морският транспорт играе и ще продължи да играе съществена роля в световната и европейската търговия и икономика. През последните години в сектора на морския транспорт бяха предприети значителни мерки за смекчаване на въздействието му върху околната среда. В условията на очаквано увеличение на обема на корабоплаването в световен мащаб, [новият доклад](#) за първи път разкрива пълният обхват на въздействието на сектора на морския транспорт на ЕС върху околната среда и посочва предизвикателствата пред постигането на устойчивост.

Предвид факта, че 77 % от европейската външна търговия и 35 % от търговията между държавите — членки на ЕС по себестойност се осъществяват по море, морският транспорт представлява ключово звено в международната верига на доставки. Въпреки [спада в морския транспорт през 2020 г.](#) в резултат от пандемията от COVID-19, се очаква секторът да отбележи значителен ръст през следващите десетилетия, поради нарастващото търсене на суровини и морски контейнерен транспорт.

В този контекст, [докладът за въздействието на европейския морски транспорт](#) върху околната среда, представен днес от [Европейската агенция за околна среда](#) и [Европейската агенция по морска безопасност](#), дава първата всеобхватна картина на състоянието на сектора. В доклада се посочва, че 13,5 % от всички емисии на парникови газове от транспорт в ЕС се генерират от кораби, като този дял се нарежда след този на емисиите от автомобилния транспорт (71 %) и от въздухоплаването (14,4 %). Емисиите на серен диоксид (SO₂) от кораби, посещаващи европейските пристанища, възлизат на приблизително 1,63 милиона тона през 2019 г. — стойност, която се очаква да намалява още през следващите десетилетия, в отговор на по-строгите разпоредби и мерки за защита на околната среда.

Смята се, че морският транспорт е допринесъл за нарастването на нивата на подводен шум в ЕС повече от два пъти в периода между 2014 и 2019 г. и за привнасянето на половината от всички чужди видове организми в европейските морета от 1949 г. насам. Въпреки че обемът на пренасянния по море нефт постоянно нараства, през последното десетилетие във водите на ЕС са възникнали само осем средни до големи аварийни нефтени разлива от танкери от общо 62 разлива в световен мащаб.

Съвместният доклад обследва напредъка в развитието на различни иновативни решения за повишаване устойчивостта на морския транспорт, като алтернативни горива, акумулаторни батерии и електрозахранване на плавателните съдове от брега, и дава цялостна представа за внедряването им в ЕС. В него също така се очертават бъдещите предизвикателства за сектора, породени от изменението на климата, както и потенциалното въздействие на покачването на морското равнище върху пристанищата.



„В нашата Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност ясно се посочва, че всички видове транспорт трябва да станат по-устойчиви, по-интелигентни и по-гъвкави, включително корабоплаването. Въпреки че морският транспорт е намалил своя отпечатък върху околната среда през последните години, той все още е изправен пред големи предизвикателства, когато става въпрос за декарбонизация и намаляване на замърсяването. Въз основа на всички най-нови данни нашите политики имат за цел да помогнат на сектора да се справи с тези предизвикателства, като се възползва в максимална степен от иновативните решения и цифровите технологии. По този начин морският транспорт може да продължи да расте и да задоволява ежедневните нужди на нашите граждани в хармония с околната среда, като същевременно запазва конкурентоспособността си и продължава да създава качествени работни места“, заяви **Адина Вълян**, комисар на ЕС по въпросите на транспорта.

„Настоящия съвместен доклад дава отличен поглед върху текущите и бъдещите предизвикателства, стоящи пред морския транспорт. Посланието е ясно: морският транспорт се очаква да отбележи ръст през следващите години и ако не действаме сега, секторът ще генерира все повече емисии на парникови газове, замърсяване на въздуха и подводен шум. Плавната, но бърза трансформация в сектора е от решаващо значение за постигане на целите на Европейския зелен пакт и за преминаване към въглеродна неутралност. Това ще създаде и нови икономически възможности за европейския транспортен сектор като част от необходимия преход към устойчива синя икономика. Предизвикателството е огромно, но ние разполагаме с технологиите, ресурсите и волята да се справим с него“, заяви **Виргиниус Синкявичюс**, европейски комисар по въпросите на околната среда, океаните и рибарството.

„Новите технологии в областта на устойчивостта дават възможност за преобразяване на корабоплаването, съизмеримо с преминаването от платното към парния двигател. Тази нова морска революция ще се базира на корабите, разработени чрез модерни технологии и цифрови решения, но и от многопластов, изцяло приобщаващ процес на национално, европейско и международно равнище, обхващащ всички аспекти на безопасността, сигурността и социалната сфера, както и на опазването на околната среда. Ключова обаче е и ролята на морския транспорт като звено в международната логистична верига. Всяка част от тази верига — от пристанищата до корабостроителния сектор, от спедиторите до частния и публичния финансов сектор — трябва да бъде включена в нашия стремеж към устойчивост“, заяви **Мая Марковчич Костелац**, изпълнителен директор на Европейската агенция по морска безопасност (EMSA).

„Въпреки че европейският морски транспорт играе жизненоважна роля за нашето икономическо благосъстояние, настоящият доклад ясно показва, че морският транспорт в Европа, както и цялата международна общност в отрасъла, следва неотложно да поемат отговорност и да увеличат усилията си за намаляване на отпечатъка на морския транспорт върху околната среда. Въпреки че въз основа на европейските и международни политики вече са предприети редица стъпки, е необходимо много повече за да се постигне фундаменталения преход към устойчив морски транспортен сектор, който би бил в състояние да осигури бъдещото благосъстояние и оцеляване на нашите най-чувствителни екосистеми и крайбрежни зони, както и благосъстоянието на европейците“, заяви **Ханс Брюнинкс**, изпълнителен директор на Европейската агенция за околна среда (ЕАОС).

Ключови въздействия върху околната среда

- **Емисии на парникови газове:** корабите, посетили пристанища на ЕС и на страните от Европейското икономическо пространство са генерирали около 140 милиона тона емисии на

- CO₂ през 2018 г. (приблизително 18 % от всички емисии на CO₂, генерирани от морски транспорт в световен мащаб през същата година).
- **Замърсяване на въздуха:** През 2019 г. емисиите на серен диоксид (SO₂) от кораби, посетили европейски пристанища, възлизат на около 1,63 милиона тона, което представлява приблизително 16 % от глобалните емисии на SO₂ от международно корабоплаване.
 - **Подводен шум:** Витлата на корабите създават шум, който засяга морските видове по различни начини. Според изчисленията, между 2014 и 2019 г. общата натрупана и излъчена шумова енергия във водите на ЕС се е увеличила повече от два пъти. Контейнеровозите, пътническите кораби и танкерите генерират най-високи емисии на шум.
 - **Чужди видове:** Като цяло, от 1949 г. насам секторът на морския транспорт е отговорен за въвеждането на най-големия дял чужди видове организми в моретата в ЕС — близо 50 % от всички видове, като най-голям е броят им в Средиземно море. Общо 51 вида са класифицирани като видове с високо въздействие, което означава, че могат да засегнат екосистемите и местните видове. В доклада се отбелязва и наличието на ограничени данни при оценката на пълното въздействие върху местообитанията и видовете.
 - **Замърсяване с нефт:** от общо 18 големи аварийни нефтени разлива в света от 2010 г. насам само три са възникнали в ЕС (17 %). По-доброто наблюдение, правоприлагане и осведоменост спомагат за намаляване на случаите на замърсяване с нефт, въпреки че обемът на пренасянния по море нефт постоянно нараства през последните 30 години.

Ориентиране към устойчивост

Морският транспорт в ЕС е изправен пред изключително важно десетилетие в прехода към по-устойчив в икономическо, социално и екологично отношение сектор. Според доклада, повечето кораби, посещаващи ЕС са плавали със скорост до 20 % по-ниска в сравнение с 2008 г., като по този начин са намалили и емисиите си.

Освен това, нетрадиционните горива и енергийни източници, като биогорива, акумулаторни батерии, водород или амоняк, се появяват като алтернативи за корабоплаването, които могат да допринесат за декарбонизацията на сектора и постигането на нулеви емисии. Електрозахранването от брега (когато корабите спират двигателите си и се свързват към източник на електрозахранване на сушата, докато са акостирани в пристанището) също може да осигури чист източник на енергия в морските пристанища и пристанищата за вътрешно корабоплаване.



ВРЪЗКА КЪМ ДОКЛАДА И ФАКТОЛОГИЧНИТЕ СПРАВКИ

ЕАОС: <https://www.eea.europa.eu/publications/maritime-transport/>

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

ВРЪЗКИ С МЕДИИТЕ

- **EMSA:** Рут Макдоналд: Ruth.MCDONALD@emsa.europa.eu; мобилен телефон +351 913 151 610
- **ЕАОС:** Анти Каартинен: Antti.Kaartinen@eea.europa.eu; мобилен телефон: +45 2336 1381
- **ЕАОС:** Констант Бранд: Constant.Brand@eea.europa.eu; мобилен телефон: +45 2174 1872