



SAJTÓKÖZLEMÉNY

2021. szeptember 1

Tengeri szállítás az Európai Unióban: a környezeti hatásokról szóló első jelentés elismeri a fenntarthatóság felé tett előrehaladást, és megerősíti, hogy jobban fel kell készülni a kereslet növekedésére

A tengeri szállítás jelenleg és a jövőben is alapvető szerepet tölt be a globális és európai kereskedelemben és gazdaságban. A tengeri ágazat az utóbbi években érdemi intézkedéseket tett a környezeti hatásainak enyhítése érdekében. A globális szállítási mennyiségek várható növekedésére számítva [egy új jelentés](#) most először vizsgálta az uniós tengeri szállítási ágazat környezetre gyakorolt hatásainak egészét, és azonosította a fenntarthatóság elérésének útjában álló akadályokat.

Tekintettel arra, hogy az értéke alapján az európai külkereskedelmi forgalom 77%-át és az uniós tagállamok közötti kereskedelem 35%-át a tengeren bonyolítják, a tengeri szállítás fontos része a nemzetközi ellátási láncnak. Bár a [hajózási tevékenység 2020-ban](#) a Covid19-világjárvány hatásaiból eredően visszaesett, az ágazat az elkövetkező évtizedekben várhatóan erős növekedésnek fog indulni, amit főként a nyersanyagok és a konténeres szállítás iránti emelkedő kereslet fog ösztönözni.

Mindezek fényében az [Európai Környezetvédelmi Ügynökség](#) és az [Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség](#) által ma közzétett [európai tengeri szállításról szóló környezetvédelmi jelentés](#) képezi az ágazatra vonatkozó első átfogó állapotfelmérést. A jelentésből kiderül, hogy az üvegházhatású gázok közlekedésből eredő uniós kibocsátásainak 13,5%-a származik a hajóktól, amivel messze elmarad a közúti közlekedés (71%) és a légi közlekedés (14,4%) kibocsátásai mögött. Az európai kikötőkbe befutó hajók kén-dioxid-kibocsátásai (SO₂) 2019-ben hozzávetőlegesen 1,63 millió tonnát tettek ki, és ez a számadat a szigorúbb környezetvédelmi szabályok és intézkedések miatt az elkövetkező évtizedekben várhatóan még tovább fog csökkenni.

A tengeri szállítás a becslések szerint hozzájárult ahhoz, hogy a víz alatti zajszint az uniós vizekben 2014 és 2019 között több mint kétszeresére emelkedett, és az európai tengerekbe 1949 óta bekerült idegenhonos fajok feléért tehető felelőssé. Ugyanakkor, habár a tengeren szállított olaj mennyisége folyamatosan emelkedett, az elmúlt évtizedben világszerte történt összesen 62, közepes vagy nagy olajszállító tartályhajókból való szivárgásos baleset közül mindössze nyolc fordult elő uniós vizeken.

Az együttes jelentés felméri a feltörekvő tengeri szállítási ágazat fenntarthatósági megoldásainak jelenlegi állapotát, beleértve az alternatív üzemanyagokat, az akkumulátoros és szárazföldi áramellátást, és átfogó képet ad ezek igénybevételéről az EU-ban. Azt is válaszolja, hogy az éghajlatváltozás a jövőben milyen kihívásokat rejt az iparág számára, beleértve a tengerszint emelkedésének lehetséges hatását a kikötőkre.

„A fenntartható és intelligens mobilitási stratégiánkból világosan kiderül, hogy az összes közlekedési módot, így a hajózást is, fenntarthatóbbá, intelligensebbé és ellenállóképesebbé kell tenni. Bár a tengeri szállításnak az elmúlt években sikerült javítania a környezeti lábnyomán, a szén-dioxid és a szennyezés csökkentése terén még mindig komoly kihívásokkal néz szembe. A legfrissebb bizonyítékok alapján a szakpolitikáink célja, hogy segítsenek a szektornak szembeszállni ezekkel a kihívásokkal, amihez a legtöbbet kell kihoznunk az innovatív megoldásokból és a digitális technológiákból. A tengeri szállítás ily módon tovább



növekedhet, hogy a környezettel harmóniában szolgálja ki polgáraink napi igényeit, ugyanakkor megőrizze versenyképességét és továbbra is minőségi munkahelyeket teremtsen” – mondta **Adina Vălean**, az EU közlekedéspolitikáért felelős biztosa.

„Ez az együttes jelentés kitűnő áttekintést ad a tengeri szállításhoz kapcsolódó jelenlegi és jövőbeni kihívásokról. Világos az üzenet: a tengeri szállítás az elkövetkező években növekedni fog, és ha nem lépünk most, az ágazat egyre több üvegházhatású gázt, légszennyező anyagot és víz alatti zajt fog kibocsátani. Az európai zöld megállapodás célkitűzéseinek eléréséhez és a karbonsemlegesség felé való továbblépéshez elengedhetetlen az ágazat zökkenőmentes, de gyors átalakulása. Ez egyúttal új gazdasági lehetőségeket is teremt majd az európai közlekedési iparágban, ami része a fenntartható kék gazdaságra való szükséges átmenetnek. Óriási a kihívás, de megvannak a technológiáink, az erőforrásaink és az akaratum a kezeléséhez” – mondta **Virginijus Sinkevičius**, a környezetért, az óceánokért és a halászatért felelős európai biztos.

„Az innováció által vezérelt fenntarthatóság lehetőséget ad arra, hogy a hajózás olyan mértékű átalakuláson menjen keresztül, mint amikor a vitorlásokat gőzhajók váltották fel. Ez az új tengeri forradalom a korszerű technológiával és digitális megoldásokkal fejlesztett hajóktól függ majd, valamint attól a nemzeti, európai és nemzetközi szinten zajló sokrétű, teljes körűen inkluzív folyamatától, amely a biztonsági és szociális aspektusokat éppúgy felöleli, mint a környezetvédelmieket. Ugyancsak döntő jelentőségű a hajózás összekötő szerepe a transznacionális logisztikai láncban. Ez azt jelenti, hogy a lánc minden részét – a kikötőtől a hajóépítő ágazatig, a szállítótól a magán és állami pénzügyi szektorig – bele kell foglalni a fenntarthatóságra irányuló törekvésünkbe” – mondta **Maja Markovčić Kostelac**, az EMSA ügyvezető igazgatója.

„Miközben Európa tengeri szállítási ágazatának létfontosságú szerepe van a gazdasági jólétünk fenntartásában, ebből a jelentésből világosan kiderül, hogy az európai tengeri szállításnak és az egész nemzetközi hajózási közösségnek sürgősen fokoznia kell az ágazat környezeti lábnyomának csökkentésére tett erőfeszítéseit. Bár az európai és nemzetközi szakpolitikák alapján történtek már lépések, az eddigieknél sokkal többre van szükség egy olyan fenntartható tengeri szállítási ágazatra való, alapjaiban történő átálláshoz, amely hozzájárul a legérzékenyebb ökoszisztémáink és tengerparti területeink jövőbeni jólétének és túlélésének, valamint az európaiak jólétének biztosításához” – mondta **Hans Bruyninckx**, az EEA ügyvezető igazgatója.

A legfontosabb környezeti hatások

- **Üvegházhatásúgáz-kibocsátások:** Az EU és az Európai Gazdasági Térség kikötőibe befutó hajók 2018-ban összesen mintegy 140 millió tonna szén-dioxid-kibocsátást generáltak (ez abban az évben a világszerte a tengeri fuvarozásból származó szén-dioxid-kibocsátás mintegy 18%-a volt).
- **Légszennyezés:** 2019-ben az európai kikötőkbe befutó hajók kén-dioxid-kibocsátása (SO₂) körülbelül 1,63 millió tonnára rúgott, ami a nemzetközi fuvarozásból származó globális SO₂-kibocsátás körülbelül 16%-a.
- **Víz alatti zaj:** A hajók zajt keltenek, és ez különbözőképpen érintheti a tengerben élő fajokat. A becslések szerint 2014 és 2019 között az uniós vizekben kibocsátott víz alatti zajenergia több mint kétszeresére nőtt. A konténerszállító hajók, a személyszállító hajók és a tartályhajók okozzák a legnagyobb zajkibocsátást a hajócsavar használatával.
- **Idegenhonos fajok:** 1949 óta a tengeri szállítási ágazat felelős az EU tengereiben megtelepedett idegenhonos fajok legnagyobb hányadáért – az összes faj közel 50%-áért, amelyek közül a legtöbb faj a Földközi-tengerben található. Összesen 51 fajt tekintenek jelentős hatásúnak, ami azt jelenti,

hogy hatással lehetnek az ökoszisztémákra és az őshonos fajokra. A jelentés azt is megjegyzi, hogy az élőhelyekre és a fajokra gyakorolt teljes hatás felméréséhez nem áll rendelkezésre elég adat.

- **Olajszennyezés:** a világban 2010 óta történt, összesen 18 nagy olajszivárgásos baleset közül mindössze három volt az EU területén (17%); a jobb nyomon követés, végrehajtás és tudatosság segíti az olajszennyezéses események visszaszorítását annak ellenére, hogy az elmúlt 30 évben folyamatosan emelkedett a tengeren szállított olaj mennyisége.

Úton a fenntarthatóság felé

Az uniós tengeri szállítás döntő évtized előtt áll, amikor végre kell hajtania a gazdasági, szociális és környezetvédelmi szempontból fenntarthatóbb ágazatra való átállást. A jelentés szerint az energiahatékonyság javítására tett erőfeszítéseknek köszönhetően az uniós kikötőkbe befutó hajók 2008-hoz képest már akár 20%-kal is csökkentették a sebességüket, és ezáltal a kibocsátásokat.

Emellett lehetséges alternatívaként a nem hagyományos üzemanyagok és energiaforrások, például a bioüzemanyagok, az akkumulátorok, a hidrogén vagy az ammónia is megjelentek, ami lehetővé teszi az ágazat szénmentesítését, és kibocsátásmentességhez vezethet. A szárazföldi áramellátás (amikor a hajók a kikötői tartózkodásuk idejére leállítják a motort, és egy szárazföldi áramforráshoz csatlakoznak) szintén tiszta energiaforrásként jelenhet meg a tengeri és belvízi hajózási kikötőkben.



A JELENTÉS ÉS A TÁJÉKOZTATÓK LINKJEI

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

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

SAJTÓKAPCSOLATOK

- **EMSA:** Ruth McDonald: Ruth.MCDONALD@emsa.europa.eu; mobil: +351 913 151 610
- **EEA:** Antti Kaartinen: Antti.Kaartinen@eea.europa.eu; mobil: +45 2336 1381
- **EEA:** Constant Brand: Constant.Brand@eea.europa.eu; mobil: +45 2174 1872