

KOMUNIKAT PRASOWY

1 września 2021

Transport morski w UE: pierwszy raport o oddziaływaniu na środowisko potwierdza, że poczyniono postępy w kierunku zrównoważonego rozwoju i że należy nasilić działania, aby przygotować się na wzrost popytu

Transport morski odgrywa i nadal będzie odgrywać istotną rolę w światowym i europejskim handlu i gospodarce. Sektor gospodarki morskiej podjął w ostatnich latach znaczne środki w celu złagodzenia jego wpływu na środowisko. Wobec przewidywanego zwiększenia się wolumenów transportu, [nowy raport](#) po raz pierwszy omawia pełny zakres środowiskowych skutków unijnego transportu morskiego oraz wskazuje wyzwania związane ze zrównoważonym rozwojem.

Żegluga morska obsługuje 77% europejskiego handlu zagranicznego i 35% ogółu (w ujęciu wartościowym) wymiany handlowej między państwami członkowskimi UE, więc jest podstawowym elementem międzynarodowego łańcucha dostaw. Mimo że [w 2020 r. nastąpiło spowolnienie aktywności żeglugowej](#) pod wpływem pandemii COVID-19, to oczekuje się, że w nadchodzących dziesięcioleciach nastąpi dynamiczny rozwój tego sektora, napędzany rosnącym popytem na podstawowe zasoby i przewozy kontenerowe.

W tym kontekście [Raport o oddziaływaniu europejskiego transportu morskiego na środowisko](#), opublikowany dziś przez [Europejską Agencję Środowiska](#) i [Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego](#), stanowi pierwszą kompleksową ocenę funkcjonowania tego sektora. W raporcie wskazano, że ze statków pochodzi 13,5% ogółu transportowych emisji gazów cieplarnianych w UE, przy czym więcej emitują transport drogowy (71%) i transport lotniczy (14,4%). Emisja dwutlenku siarki (SO₂) ze statków przyplływających do europejskich portów w 2019 r. wyniosła około 1,63 mln ton. Wielkość ta powinna się zmniejszać w najbliższych dekadach dzięki restrykcyjnym przepisom i środkom ochrony środowiska.

Szacuje się, że transport morski przyczynił się do ponad dwukrotnego nasilenia się podmorskiego hałasu w wodach UE w latach 2014–2019 i że odpowiada za połowę wszystkich gatunków obcych, które pojawiły się w europejskich morzach od 1949 r. Natomiast – mimo stałego wzrostu ilości ropy naftowej przewożonej drogą morską – w minionych dziesięciu latach na wodach UE miało miejsce tylko osiem przypadków średniego lub dużego wycieku ropy z tankowców, podczas gdy na świecie były łącznie 62 takie wypadki.

Wspólny raport zawiera ocenę obecnego stanu nowych środowiskowych rozwiązań w transporcie morskim, w tym paliw alternatywnych, akumulatorów i zasilania nabrzeżnego, a także kompleksowy przegląd ich stosowania w UE. Nakreśla się w nim także przyszłe wyzwania w tej branży wynikające ze zmian klimatu, w tym potencjalne skutki podnoszenia się poziomu mórz dla portów.

„W naszej strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności wyraźnie wskazano, że wszystkie środki transportu, w tym żegluga, muszą mieć bardziej zrównoważony, inteligentny i odporny charakter. Mimo że w ostatnich latach transport morski ma lepszy ślad środowiskowy, to nadal boryka się z dużymi wyzwaniami związanymi z obniżeniem emisyjności i ograniczeniem zanieczyszczeń. Celem naszej polityki, której podstawą są najnowsze dane, jest pomoc sektorowi w poradzeniu sobie z tymi wyzwaniami, poprzez jak najlepsze wykorzystanie innowacyjnych rozwiązań i technologii cyfrowych. W ten sposób transport morski może się nadal rozwijać i służyć na co dzień potrzebom społeczeństwa, z poszanowaniem

środowiska naturalnego oraz przy utrzymaniu konkurencyjności i dalszym tworzeniu wysokiej jakości miejsc pracy” – stwierdziła unijna komisarz do spraw transportu **Adina Vălean**.

„Ten wspólny raport daje nam doskonały pogląd na temat obecnych i przyszłych wyzwań w transporcie morskim. Przekaz jest jasny: dynamika transportu morskiego w nadchodzących latach ma wzrosnąć i, jeśli teraz nie podejmiemy odpowiednich działań, ten sektor będzie źródłem coraz większej ilości gazów cieplarnianych, zanieczyszczeń powietrza i hałasu podwodnego. Płynne, lecz szybkie przekształcenie sektora ma zasadnicze znaczenie dla osiągnięcia celów Europejskiego Zielonego Ładu i dążenia do neutralności pod względem emisji dwutlenku węgla. Dzięki temu dla europejskiej branży transportowej pojawią się też nowe możliwości gospodarcze w trakcie przechodzenia na zrównoważoną niebieską gospodarkę. Wyzwania są ogromne, ale mamy technologie, zasoby i chęci aby sobie z nimi poradzić”, powiedział europejski komisarz do spraw środowiska, oceanów i rybołówstwa **Virginijus Sinkevičius**.

„Zrównoważony rozwój z wykorzystaniem innowacji stanowi dla żeglugi szansę na dokonanie transformacji o skali odpowiadającej przejściu z napędu żaglowego na parowy. Przebieg nowej rewolucji morskiej będzie zależał od jakości statków budowanych z użyciem zaawansowanych technologii i rozwiązań cyfrowych, ale także od wielopłaszczyznowych i w pełni włączających procesów na poziomie krajowym, europejskim i międzynarodowym, obejmujących kwestie związane z bezpieczeństwem, ochroną, oraz zabezpieczeniem aspektów społecznych i środowiskowych. Natomiast zasadnicze znacznie będzie miała też rola żeglugi jako łącznika w międzynarodowym łańcuchu logistycznym. To oznacza, że wszystkie elementy tego łańcucha – od portów po stocznie, do spedytorów po prywatne i publiczne podmioty finansowe – muszą uczestniczyć w naszym dążeniu do zrównoważonego rozwoju”, oświadczyła dyrektor zarządzająca EMSA **Maja Markovčić Kostelac**.

„Raport pokazuje, że choć europejski transport morski odgrywa bardzo ważną rolę dla naszego dobrobytu gospodarczego, to podobnie jak cała międzynarodowa wspólnota żeglugi morskiej stoi przed pilnym zadaniem, aby zintensyfikować starania na rzecz zmniejszenia swojego śladu środowiskowego. Podjęto już działania na podstawie europejskiej polityki i międzynarodowych strategii, lecz trzeba uczynić znacznie więcej, aby dokonać zasadniczej transformacji w kierunku zrównoważonego transportu morskiego, który będzie mieć wkład w zabezpieczenie dobrostanu i przetrwania najbardziej wrażliwych ekosystemów i obszarów nadmorskich w przyszłości, a także dobrobytu mieszkańców Europy” – stwierdził dyrektor wykonawczy EEA **Hans Bruyninckx**.

Najistotniejsze skutki dla środowiska

- **Emisja gazów cieplarnianych:** w sumie statki zawijające do portów w UE i Europejskim Obszarze Gospodarczym w 2018 r. wyemitowały około 140 mln ton CO₂ (co stanowi ok. 18% całkowitej emisji CO₂ na świecie za ten rok pochodzącej z transportu morskiego).
- **Zanieczyszczenie powietrza:** w 2019 r. emisja dwutlenku siarki ze statków przypluwających do europejskich portów wyniosła w przybliżeniu 1,63 mln ton, ok. 16% globalnej emisji SO₂ z żeglugi międzynarodowej.
- **Hałas podwodny:** statki emitują hałas, który może mieć różne skutki dla gatunków zwierząt morskich. Szacuje się, że w latach 2014–2019 całkowita zakumulowana energia hałasu wypromieniowanego pod powierzchnię wód zwiększyła się co najmniej dwukrotnie w wodach UE. Kontenerowce, statki pasażerskie i tankowce generują najwyższą emisję hałasu, ponieważ wykorzystują śruby napędowe.
- **Gatunki obce:** od 1949 r. sektor transportu morskiego odpowiada w ujęciu ogólnym za największy odsetek wprowadzonych gatunków obcych do mórz otaczających UE – jest to prawie 50% wszystkich gatunków, przy czym najwięcej gatunków obcych stwierdzono w Morzu Śródziemnym.



Łącznie 51 gatunków zakwalifikowano jako mające duży wpływ, co oznacza, że mogą one oddziaływać na ekosystemy i gatunki rodzime. W raporcie zwrócono też uwagę na ograniczone dane dostępne przy ocenie pełnego wpływu na siedliska i gatunki.

- **Zanieczyszczenia ropą naftową:** od 2010 roku na świecie miało miejsce łącznie 18 przypadków dużego wycieku ropy naftowej, a tylko trzy z nich wydarzyły się na terenie UE (17%); dzięki skuteczniejszemu monitorowaniu, egzekwowaniu i rozumieniu zasad jest łatwiej ograniczyć zanieczyszczenia ropą naftową, biorąc nawet pod uwagę, że ilość ropy przewożonej drogą morską od 30 lat stale rośnie.

Droga w kierunku zrównoważonego rozwoju

Najbliższe dziesięć lat będzie mieć dla unijnego transportu morskiego kluczowe znaczenie pod kątem przekształcenia w sektor zrównoważony pod względem gospodarczym, społecznym i środowiskowym. Zgodnie z raportem większość statków przybywających do UE zmniejszyła prędkość nawet o 20% w porównaniu z rokiem 2008, a przez to ograniczyła emisję.

Ponadto w żegludze pojawiają się alternatywne rozwiązania, takie jak nietradycyjne paliwa i źródła energii, np. biopaliwa, akumulatory, wodór czy amoniak – mogą one prowadzić do dekarbonizacji i zeroemisyjności tego sektora. zasilanie nabrzeżne (gdzie statki wyłączają swoje silniki i po zacumowaniu w porcie są podłączane do lądowego źródła zasilania) również może korzystać z czystych źródeł energii w portach żeglugi morskiej i śródlądowej.

LINKI DO RAPORTU I ZESTAWIENIA INFORMACJI

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

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

KONTAKTY Z PRASĄ

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