

PRANEŠIMAS SPAUDAI

2025 m. VASARIO 4 d

ES jūrų transportas – pažanga padaryta, bet vis dar kyla aplinkosaugos ir tvarumo problemų

Europos jūrų sektoriuje pažengta į priekį siekiant didesnio tvarumo, bet per ateinančius kelerius metus reikės dėti daugiau pastangų, kad būtų įgyvendinti ES klimato ir aplinkos srities tikslai, kuriais siekiama sumažinti energijos vartojimą, taršą ir išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų (GHG) kiekį, taip pat geriau apsaugoti biologinę įvairovę. Taip teigiama šiandien Europos jūrų saugumo agentūros (EMSA) ir Europos aplinkos agentūros (EAA) paskelbtoje antroje Europos jūrų transporto aplinkosaugos ataskaitoje.

Jūrų transportas atlieka itin svarbų vaidmenį palaikant prekybą, ekonomikos augimą, susiekimą ir prieinamumą, taip pat padeda didinti energetinį saugumą bei kurti darbo vietas. Vis dėlto **padidėjusi transporto paklausa** jūrų sektoriuje lemia didesnį poveikį aplinkai, kuris neigiamai veikia tiek atmosferą, tiek jūrų ekosistemas. [Ataskaitoje](#), kurioje pateikiama naujausia informacija apie šio sektoriaus aplinkosauginį veiksmingumą ir pastangų padaryti šį sektorių tvaresnį vertinimas, teigiama, kad nors šioje srityje pavyko padaryti tam tikrą **pažangą**, sumažinti išmetamųjų teršalų kiekį tebėra sunku.

Tokia veikla kaip krovinių, konteinerių gabenimas, komercinė žvejyba, gabenimas tanklaiviais, kelionės kruiziniais laivais ir uostų veikla tebėra tarp svarbiausių veiksmų, lemiančių **labai įvairias aplinkosaugos srities problemas**, be to, šiame sektoriuje išmetama 3–4 proc. viso ES išmetamo **anglies dioksido** (CO₂) kiekio ir tą dalį reikia sumažinti. 2018–2023 m. į aplinką išmetamas **metano** dujų (CH₄) kiekis padidėjo ne mažiau kaip du kartus ir 2022 m. sudarė 26 proc. viso transporto sektoriuje išmetamo metano kiekio. Sunkumų kyla siekiant sumažinti ne tik šiltnamio efektą sukeliančių dujų, bet ir **oro teršalų**, pvz., sieros ir azoto oksidų (NO_x), kiekį.

Dėl išsiliejančios naftos ir iš laivų išleidžiamų nuotekų, taip pat dėl povandeninio triukšmo jūrų transportas tebėra vienas iš svarbių **vandens taršą** lemiančių veiksmų. Apskaičiuota, kad per pastarąjį dešimtmetį šiukšlių, kuriomis jūros vandenys užteršiami dėl vykdomos žvejybos ir laivybos veiklos, sumažėjo perpus, bet vis dar kyla sunkumų siekiant visapusiškai išspręsti šią problemą. Jūroje pametami konteineriai, įskaitant konteinerius, kuriuose gabenamos plastiko granulės, taip pat tebėra svarbus jūros taršos šaltinis.

Ataskaita taip pat atskleidžia, kad padidėjo **alternatyviųjų degalų** ir energijos šaltinių naudojimo apimtis, nors anksčiau ji buvo labai nedidelė. Vis dėlto, atsižvelgiant į dabartinę padėtį, siekiant patenkinti galimą paklausą, reikės gerokai padidinti kai kurių būsimų alternatyviųjų degalų gamybos apimtį. Be to, reikės parengti **suderintas tarptautines gaires** dėl priklausomybę nuo iškastinio kuro mažinančių technologijų ir daugiau šioje srityje kompetentingų jūrininkų.

Palankiai vertindamas šią ataskaitą, už darnųjį transportą ir turizmą atsakingas Komisijos narys **Apostolos Tzitzikostas** teigė: „Naujoji Europos jūrų transporto aplinkosaugos ataskaita – tai vertingas tvarios, konkurencingos ir atsparios Europos laivybos ateities vadovas. Taip pat ši ataskaita yra raginimas imtis veiksmų. Bendradarbiaudami galime užtikrinti, kad jūrų transporto sektorius išliktų vienu iš svarbiausių pasaulio ekonomikos dalyvių, o kartu būtų sumažintas jo poveikis aplinkai ir mūsų vandenynai būtų išsaugoti ateities kartoms.“

Už aplinką, atsparumą vandeniui ir konkurencingą žiedinę ekonomiką atsakinga ES Komisijos narė **Jessika Roswall** pridūrė: „Mūsų vandenims neigiamą poveikį daro klimato kaita, biologinės įvairovės nykimas, netinkamas valdymas ir tarša. Todėl pradėsiu įgyvendinti ES atsparumo vandeniui strategiją. Turime iš esmės keisti požiūrį į tai, kaip vertiname vandenį, kad išsaugotume vandens kokybę ir kiekį ir padidintume savo vandens pramonės konkurencinį pranašumą. Mums reikia „išteklių jūrai“ požiūrio, nes veikla jūroje yra glaudžiai susijusi su veikla sausumoje. Atėjo laikas transformaciniams pokyčiams jūrų ir vandens sektoriuose, kad Europa taptų atspari vandeniui.“

„Būtina tęsti veiksmus ir aktyviau diegti naujoves, kad būtų paskatinta pažanga siekiant užtikrinti didesnį jūrų transporto tvarumą Europoje – visose šio sektoriaus veiklos srityse, taip pat pasiekti plataus užmojo Europos žaliojo kurso tikslus, kartu išsaugant šio sektoriaus konkurencingumą. Mūsų bendros ataskaitos tikslas – pateikti politikos formuotojams ir piliečiams faktais ir įrodymais pagrįstą dabartinių ir būsimų iššūkių, susijusių su šio sektoriaus priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimu, vertinimą, taip pat išdėstyti galimybes, kurias gali suteikti skaitmeninimas ir pažangiosios technologijos siekiant įgyvendinti žaliąją jūrų pertvarką“, – teigė EMSA vykdomoji direktorė **Maja Markovčić Kostelac**.

„Ataskaitoje atsižvelgiama į tai, kad jūrų transporto sektoriuje būtina nedelsiant padidinti pastangas sumažinti šio sektoriaus anglies pėdsaką ir visą kitą poveikį aplinkai, pvz., vandens taršą, taip pat paspartinti pastangas pereiti prie švaresnio kuro, tvarios uostų ir laivybos praktikos, kad būtų sumažintas jo poveikis jūrų ir pakrančių ekosistemoms. Naujos inovacijos ir technologijos ir geresnis valdymas padės prieinamomis priemonėmis užtikrinti tvarumą ateityje, todėl dabar labai svarbu, kad šiame sektoriuje būtų imtasi aktyvesnių veiksmų pereinant prie aplinkai palankios praktikos“, – sakė EAA vykdomoji direktorė **Leena Ylä-Mononen**.

Tvarumo užtikrinimas

Naujos ES teisėkūros priemonės, finansavimo galimybės ir investicijos turėtų paskatinti šio sektoriaus priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimą. 2024 m. išplėtus [ES šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą](#) (EU ETS) ir į ją įtraukus jūrų transportą, ES tapo pirmuoju regionu, kuriame nustatyta laivų išmetamoms šiltnamio efektą sukeliančioms dujoms taikoma anglies dioksido kaina. Pajamomis iš ETS finansuojamas Inovacijų fondas – viena iš didžiausių pasaulyje novatoriškų ir mažo anglies dioksido kiekio technologijų programų, pagal kurią parama suteikta jau daugiau kaip 300 su laivyba susijusių projektų. Be to, 2025 m. sausio mėn. įsigaliojusiame [Reglamente dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“](#) numatytos paskatos mažo anglies dioksido pėdsako kurui ir elektros tiekimo technologiniams sprendimams, taip pat nustatytos laivuose sunaudojamai energijai tenkančios taršos ŠESD (GHG) intensyvumo ribos. „FuelEU Maritime“ modeliu yra pagrįstas ŠESD (GHG)

išskiriančio kuro standartas, kurį Tarptautinė jūrų organizacija (IMO) siūlo taikyti tarptautiniu lygmeniu, siekiant sumažinti išmetamųjų teršalų kiekį.

Šioje ataskaitoje akcentuojami pagrindiniai poveikio aplinkai aspektai

- 2018–2023 m. į aplinką išmetamas metano dujų (CH_4) kiekis padidėjo ne mažiau kaip du kartus ir 2022 m. sudarė 26 proc. viso transporto sektoriuje išmetamo metano kiekio. Tai siejama daugiausia su padidėjusia suskystintų gamtinių dujų (SGD) naudojimo apimtimi.
- **Oro tarša.** Nuo 2014 m. ES išmetamas sieros oksido (SO_x) kiekis sumažėjo maždaug 70 proc., daugiausia dėl to, kad Šiaurės Europoje buvo nustatyti SO_x išmetimo kontrolės rajonai (SIKR). Manoma, kad 2025 m. gegužės 1 d. įsigaliosiantis susitarimas dėl Viduržemio jūros SIKR kartu su būsimu susitarimu dėl šiaurės rytų Atlanto vandenyno SIKR, pagal kurį bus kontroliuojamas tiek SO_x , tiek NO_x kiekis, padės dar labiau sumažinti išmetamųjų teršalų kiekį. Vis dėlto 2015–2023 m. išmetamas azoto oksidų (NO_x) kiekis padidėjo vidutiniškai 10 proc. ir 2022 m. sudarė 39 proc. su transportu susijusių NO_x kiekio.
- **Vandens tarša.** Jūrų transporto sektorius didina vandens taršą dėl išsiliejančios naftos ir eksploatacinių nuotekų, pvz., pilkųjų nuotekų, taip pat nuotekų, išleidžiamų iš atvirojo ciklo išmetamųjų dujų valymo sistemų (angl. *open-loop exhaust gas cleaning system*, EGCS), kurios naudojamos siekiant sumažinti į atmosferą išmetamą sieros oksidų (SO_x) kiekį; šios nuotekos sudaro 98 proc. leidžiamo nuotekų kiekio. Iš atvirojo ciklo išmetamųjų dujų valymo sistemų į vandenį išleidžiami teršalai, o tai reiškia, kad oro tarša mažinama jūrų taršos sąskaita. 2014–2023 m. į jūrą išleidžiamas pilkųjų nuotekų, kurios daugiausia siejamos su kruizinių laivų veikla, kiekis padidėjo 40 proc.
- **Povandeninis triukšmas.** Remiantis naujų visos Europos modelių duomenimis, povandeninio triukšmo lygis Lamanšo sąsiauryje, Gibraltaro sąsiauryje, Adrijos jūroje, Dardanelų sąsiauryje ir tam tikruose Baltijos jūros regionuose yra itin aukštas. Atitinkamomis poveikio švelninimo priemonėmis 2030–2050 m. povandeninio triukšmo lygį būtų galima sumažinti iki 70 proc.
- **Jūrų teršiančios šiukšlės.** Per pastarąjį dešimtmetį vykdant žuvininkystės (11.2 proc.) ir laivybos veiklą (1.8 proc.) susidarančių jūrų teršiančių šiukšlių kiekis sumažėjo perpus. Tačiau vis dar kyla iššūkių, ypač dėl taršos plastiko granulėmis iš pamestų konteinerių.
- **Poveikis jūros dugnui.** Maždaug 27 proc. Europos priekrantės jūros dugno veikia su jūrų transportu susijusi veikla, pvz., uostų plėtra, dugno gilinimas ir inkaravimas (5 proc. patiria stiprų neigiamą poveikį), o tai lemia fizinius trikdžius ir buveinių nykimą.
- **Svetimos rūšys.** Dėl laivybos veiklos į Europą patenka didžioji dalis svetimžemių (60 proc.) ir invazinių nevietinių (56 proc.) rūšių. Tačiau pagal Balastinių vandenų konvenciją iki 2023 m. buvo sertifikuota 31 proc. laivų ir patvirtinta 23 proc. reikalavimus atitinkančių sistemų.



- **Susidūrimo rizika.** 2017–2022 m. dėl padidėjusio laivybos intensyvumo visuose jūrų regionuose labai išaugo susidūrimo su gyvūnais saugomose tinklo „Natura 2000“ teritorijose rizika.

NUORODOS Į ATASKAITĄ IR INFORMACINĖS SUVESTINĖS

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

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

KONTAKTAI ŽINIASKLAIDAI

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