

PAZIŅOJUMS PRESEI

2025. gada 4. FEBRUĀRIS

ES jūras transports: panākts progress, taču joprojām pastāv vides un ilgtspējības problēmas.

Eiropas jūras nozare gūst panākumus ceļā uz lielāku ilgtspēju, bet turpmākajos gados tai būs jāiegulda lielāks darbs, lai sasniegtu ES klimata un vides mērķus, kas paredz samazināt enerģijas patēriņu, piesārņojumu un siltumnīcefekta gāzu emisijas, kā arī labāk aizsargāt bioloģisko daudzveidību. Tas ir norādīts Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA) un Eiropas Vides aģentūras (EEA) šodien publicētajā Eiropas jūras transporta vides ziņojuma otrajā izlaidumā.

Jūras transportam ir izšķiroša loma tirdzniecības, ekonomiskās izaugsmes, savienojamības un pieejamības uzturēšanā, vienlaicīgi veicinot arī enerģētisko drošību un darbvietu izveidi. Tomēr **palielinātais transporta pieprasījums** jūras nozarē rada papildu ietekmi uz vidi, iespaidojot atmosfēru un jūras ekosistēmas. [Saskaņā ar ziņojumu](#), kurā ir sniegta jaunākā informācija par nozares veikumu vides jomā un tās ilgtspējas uzlabošanas darba novērtējums, ir panākts zināms **progress**, tomēr emisiju samazināšana joprojām ir problēma.

Tādas darbības kā kravu, konteineru, tankkuģu un kruīza kuģu pārvadājumi, komerciālā zveja, kā arī aktivitātes ostās joprojām būtiski veicina **visdažādākās vides problēmas**, un visa nozare veido 3–4 % no ES kopējā **oglekļa dioksīda** (CO₂) emisiju apjoma, kas ir jāsamazina. Tīkmēr **metāna** gāzes (CH₄) emisijas laikā no 2018. līdz 2023. gadam ir vismaz divkārtšājušas, 2022. gadā veidojot 26 % no nozares kopējām metāna emisijām. Papildus siltumnīcefekta gāzu emisijām, problēma joprojām ir **gaisa piesārņotāju**, piemēram, sēra un slāpekļa oksīdu (NO_x), samazināšana.

Ari jūras transports turpina vairot **ūdens piesārņojumu** ar naftas noplūdēm un notekūdeņu izlaišanu no kuģiem, kā arī zemūdens troksni. Tiek lēsts, ka zvejniecības un kuģniecības radītais jūras pieguļojums ar cietajiem atkritumiem pēdējo desmit gadu laikā ir samazinājies uz pusi, taču to joprojām ir grūti risināt visaptveroši. Svarīgs jūras piesārņojuma avots joprojām ir arī konteineru zudumi, tostarp tādu, kuros ir plastmasas granulas.

Ziņojums arī ir norādīts, ka ir pieaugusi **alternatīvo degvielu** un enerģijas avotu izmantošana, kaut arī no zema līmeņa bāzes. Tomēr pašreizējā situācijā, lai varētu apmierināt potenciālo pieprasījumu, būs ievērojami jāpalielina ražošana dažām perspektīvajām alternatīvajām degvielām. Turklāt būs jāizstrādā **saskaņotas starptautiskās pamatnostādnes** un jāpasagatavo jūrnieki, iekļaujot apmācību par jaunām dekarbonizācijas tehnoloģijām.

Komentējot ziņojumu, ilgtspējīga transporta un tūrisma komisārs **Apostolos Tzitzikostas** norādīja: “Jaunais Eiropas jūras transporta vides ziņojums ir vērtīgs ceļvedis Eiropas kuģniecības nākotnei — ilgtspējīgai, konkurētspējīgai un noturīgai. Šis ziņojums ir arī aicinājums rīkoties. Kopīgā darbā mēs varam nodrošināt jūras transporta, kā viena no mūsu globālās ekonomikas galvenajiem dalībniekiem, lomas saglabāšanu, vienlaicīgi samazinot līdz minimumam tā ietekmi uz vidi un aizsargājot mūsu okeānus nākamajām paaudzēm.”

Vides, ūdens noturības un konkurētspējīgas ekonomikas jomas komisāre **Jessika Roswall** piebilda: “Mūsu ūdeņus ietekmē klimata pārmaiņas, bioloģiskās daudzveidības samazināšanās, nepareiza apsaimniekošana un piesārņojums. Tāpēc es uzsāksu ES ūdens noturības stratēģiju. Lai saglabātu ūdens kvalitāti un kvantitāti un palielinātu mūsu ūdens nozares konkurētspēju, mums ir vajadzīga paradigmas maiņa attiecībā uz to, kā mēs novērtējam ūdeni. Mums ir vajadzīga “no avota līdz jūrai” pieeja, jo darbības jūrā ir cieši saistītas ar darbībām uz sauszemes. Tagad ir pienācis laiks pārmaiņām jūrniecības un ūdens nozarēs, lai mēs varētu padarīt Eiropu ūdens noturīgu.”

“Lai paātrinātu progresu ceļā uz ilgtspējīgāku jūras transportu Eiropā visās tā darbībās un sasniegtu Eiropas zaļā kursa vērienīgos mērķus, vienlaicīgi saglabājot nozares konkurētspēju, ir nepieciešama pastāvīga rīcība un plašākas inovācijas. Mūsu kopīgā ziņojuma mērķis ir sniegt politikas veidotājiem un iedzīvotājiem uz faktiem un pierādījumiem balstītu novērtējumu par pašreizējām un turpmākām problēmām saistībā ar nozares dekarbonizāciju, kā arī par iespējām, ko digitalizācija un modernās tehnoloģijas var piedāvāt jūras zaļā kursa īstenošanai,” teica EMSA izpilddirektore **Maja Markovčić Kostelac**.

“Ziņojumā ir atspoguļota jūras transporta nozares steidzamā nepieciešamība palielināt centienus, lai samazinātu oglekļa pēdas nospiedumu un citas ietekmes uz apkārtējo vidi, piemēram, ūdens piesārņojumu, kā arī paātrināt centienus pārejā uz tīrākām degvielām un ilgtspējīgu ostu un kuģošanas praksi, lai samazinātu ietekmi uz jūras un piekrastes ekosistēmām. Jaunas inovācijas un tehnoloģijas, kā arī labāka pārvaldība palīdzēs pieejamā veidā sasniegt ilgtspējību nākotnē, tāpēc pašlaik ir svarīgi, ka nozare pastiprina pāreju uz zaļo praksi,” sacīja EEA izpilddirektore **Leena Ylä-Mononen**.

Ilgtspējības sasniegšana

Sagaidāms, ka ES jaunie likumdošanas instrumenti, finansēšanas iespējas un ieguldījumi veicinās nozares dekarbonizāciju. ES ir kļuvusi par pirmo jurisdikciju, kas noteikusi oglekļa cenu siltumnīcefekta gāzu emisijām no kuģiem, 2024. gadā paplašinot [ES emisiju tirdzniecības sistēmu](#) (EU ETS) ar jūras transporta ietvērumu. No ETS gūtie ieņēmumi finansē Inovāciju fondu — vienu no pasaulē lielākajām inovatīvu zemas oglekļa emisijas tehnoloģiju programmām, kurā jau ir atbalstīti vairāk nekā 300 ar kuģniecību saistīti projekti. Vienlaicīgi, [“FuelEU Maritime” regula](#), kas stājas spēkā 2025. gada janvārī, mudina uz mazoglekļa degvielu un enerģijas risinājumiem, nosakot GHG emisiju intensitātes ierobežojumus kuģos izmantotajai enerģijai. *FuelEU Maritime* modelis nodrošina pamatu SEG degvielas standartam (GFS), kas ir ierosināts emisijas samazināšanai starptautiskā līmenī ar Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) starpniecību.

Ziņojumā ir uzsvērtas galvenās ietekmes uz vidi

- Metāna (CH₄) emisijas ir vismaz divkārtšājušās laikā no 2018. līdz 2023. gadam, 2022. gadā veidojot 26 % no transporta nozares kopējām metāna emisijām. Tas ir lielā mērā saistīts ar sašķidrinātās dabasgāzes (LNG) plašāku izmantošanu.
- **Gaisa piesārņojums** — sēra oksīda (SO_x) emisijas ES kopš 2014. gada ir samazinājušās apmēram par 70 %, lielā mērā pateicoties SECA (sēra emisijas kontroles zonu) ieviešanai Ziemeļeiropā. Paredzams, ka Vidusjūras sēra emisijas kontroles zona, kas

stāsies spēkā 2025. gada 1. maijā, veicinās turpmākus samazinājumus kopā ar turpmāko sēra emisijas kontroles zonu Atlantijas okeāna ziemeļaustrumos, kur tiks kontrolēts gan SO_x, gan NO_x. Vienaļcīgi slāpekļa oksīdu (NO_x) emisijas laikā no 2015. līdz 2023. gadam pieauga vidēji par 10 %, 2022. gadā veidojot 39 % no NO_x emisijām, kas bija saistītas ar transportu.

- **Ūdens piesārņojums** — jūras transports veicina ūdens piesārņojumu ar eļļas noplūdēm un darbības radītām izplūdēm, piemēram, pelēko ūdeni, kā arī ūdens izplūdēm no atvērtām izplūdes gāzu attīrīšanas sistēmām (EGCS), ko izmanto sēra oksīdu (SO_x) emisiju samazināšanai atmosfērā, veidojot 98 % no atļautajām izplūdēm. Izplūdes gāzu attīrīšanas sistēma izlaiž piesārņotājus ūdenī, izceļot kompromisu starp gaisa piesārņojuma mazināšanu un jūras piesārņojuma palielināšanu. Pelēkā ūdens izplūde, ko lielā mērā nosaka kruīza kuģu darbības, laikā no 2014. līdz 2023. gadam ir pieaugusi par 40 %.
- **Zemūdens troksnis** — jauni Eiropas mēroga modeļi atklāj augstu zemūdens izstarotā trokšņa (URN) līmeni Lamanša, Gibraltāra šauruma, Adrijas jūras, Dardaneļu šauruma un Baltijas jūras reģionos. Samazināšanas pasākumi varētu mazināt zemūdens troksni līdz 70 % laikā no 2030. līdz 2050. gadam.
- **Jūras piegružojums ar cietajiem atkritumiem.** Jūras piegružojums ar zvejniecības (11,2 %) un kuģniecības (1,8 %) cietajiem atkritumiem pēdējo desmit gadu laikā ir samazinājies uz pusi. Tomēr problēmas joprojām pastāv, jo īpaši saistībā ar plastmasas granulu piesārņojumu no pazaudētiem konteineriem.
- **Ietekmētās jūras gultnes** — apmēram 27 % Eiropas piekrastes jūras gultnes ietekmē ar jūras transportu saistītas darbības, piemēram, ostu paplašināšana, bagarēšana un noenkurošana, kas izraisa fiziskus traucējumus un biotopu izzušanu (5 % ir nopietni ietekmēti).
- **Svešzemju sugas** — ar kuģniecību Eiropā tiek ievesta lielākā daļa (60 %) nevietēju un invazīvu svešzemju sugu (56 %). Tomēr, pateicoties balasta ūdeņu apsaimniekošanas konvencijai, līdz 2023. gadam 31 % kuģu bija sertificēti un 23 % sistēmu atbilda prasībām.
- **Sadursmju riski** — kuģošanas intensitātes palielināšanās izraisīja ievērojamu sadursmju ar dzīvniekiem riska pieaugumu Natura 2000 aizsargājamās teritorijās visos jūras reģionos no 2017. līdz 2022. gadam.

SAITE UZ ZIŅOJUMU UN FAKTU LAPĀM

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

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



PRESES KONTAKTPERSONAS

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