



PAZIŅOJUMS PRESEI

2021. gada 1. septembris

ES jūras transports — Pirmajā ziņojumā par ietekmi uz vidi ir atzīts labs progress virzībā uz ilgtspēju un apstiprināts, ka ir jāpieliek lielākas pūles, lai sagatavotos pieaugošajam pieprasījumam

Jūras transportam ir un arī turpmāk būs svarīga nozīme pasaules un Eiropas tirdzniecībā un ekonomikā. Pēdējos gados jūrniecības nozare ir veikusi būtiskus pasākumus, lai mazinātu ietekmi uz vidi. Gaidot prognozēto pasaules kuģniecības apjoma pieaugumu, [jaunā ziņojumā](#) pirmo reizi ir atklāts, cik liela ir ES jūras transporta nozares ietekme uz vidi, un apzinātas problēmas ilgtspējas sasniegšanā.

Tā kā 77 % Eiropas ārējās tirdzniecības apjoma un, rēķinot pēc vērtības, 35 % visas ES dalībvalstu savstarpējās tirdzniecības preču tiek pārvietotas pa jūru, jūras transports ir būtiska starptautiskās piegādes ķēdes daļa. Neraugoties uz [kuģniecības aktivitātes samazināšanos 2020. gadā](#) Covid-19 pandēmijas seku dēļ, paredzams, ka nākamajās desmitgadēs šajā nozarē būs ievērojama izaugsme, ko veicinās pieaugošais pieprasījums pēc primārajiem resursiem un konteineru pārvadājumiem.

Ņemot to vērā, [Eiropas jūras transporta vides ziņojums](#), ar ko šodien nāca klajā [Eiropas Vides aģentūra](#) un [Eiropas Jūras drošības aģentūra](#), iezīmē pirmo visaptverošo izvērtējumu par situāciju šajā nozarē. Ziņojums liecina, ka kuģi rada 13,5 % no visām siltumnīcefekta gāzu emisijām, kuru avots ir transports ES, atpaliekot no emisijām, ko rada autotransports (71 %) un aviācija (14,4 %). Sēra dioksīda (SO₂) emisijas no kuģiem, kas piestāja Eiropas ostās, 2019. gadā sasniedza aptuveni 1,63 miljonus tonnu, un paredzams, ka nākamajās desmitgadēs šis skaitlis samazināsies, pateicoties stingrākiem vides noteikumiem un pasākumiem.

Tiek lēsts, ka jūras transports ir veicinājis zemūdens trokšņu līmeņa pieaugumu ES ūdeņos vairāk nekā divas reizes laikposmā no 2014. līdz 2019. gadam un izraisījis pusi no visu svešzemju sugu introdukcijas Eiropas jūrās kopš 1949. gada. Tomēr, lai gan pa jūru pārvadātās naftas apjoms ir pastāvīgi palielinājies, ES ūdeņos pēdējo desmit gadu laikā ir notikušas tikai astoņas nejaušas vidējas līdz lielas noplūdes no naftas tankkuģiem no kopumā 62 noplūdēm visā pasaulē.

Kopīgajā ziņojumā ir novērtēta pašreizējā situācija saistībā ar jauniem jūras transporta ilgtspējas risinājumiem, tostarp alternatīvām degvielām, akumulatoriem un sauszemes energoapgādi, un ir sniegts visaptverošs pārskats par to ieviešanu ES. Tajā arī izklāstītas turpmākās problēmas, ko klimata pārmaiņas radīs rūpniecībai, tostarp jūras līmeņa paaugstināšanās iespējamā ietekme uz ostām.

“Mūsu ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija skaidri nosaka, ka visiem transporta veidiem, tostarp kuģniecībai, jāķīst ilgtspējīgākiem, viedākiem un noturīgākiem. Lai gan jūras transports pēdējos gados ir uzlabojis savu ekoloģiskās pēdas nospiedumu, tas joprojām saskaras ar lielām problēmām attiecībā uz dekarbonizāciju un piesārņojuma mazināšanu. Pamatojoties uz jaunākajiem pierādījumiem, mūsu politikas mērķis ir palīdzēt nozarei risināt šīs problēmas, maksimāli izmantojot inovatīvus risinājumus un digitālās tehnoloģijas. Tādējādi jūras transports var turpināt augt un apmierināt mūsu iedzīvotāju ikdienas vajadzības harmonijā ar vidi, vienlaikus saglabājot savu konkurētspēju un turpinot radīt kvalitatīvas darbvietas,” sacīja ES transporta komisāre **Adina Vălean**.

“Šis kopīgais ziņojums sniedz mums lielisku pārskatu par pašreizējām un turpmākajām problēmām, kas saistītas ar jūras transportu. Vērtējums ir skaidrs — paredzams, ka turpmākajos gados jūras transports pieaugs, un, ja mēs nerīkosimies tagad, nozare radīs arvien vairāk siltumnīcefekta gāzu emisiju, gaisa piesārņotāju un zemūdens trokšņu. Lai sasniegtu Eiropas zaļā kursa mērķus un virzītos uz oglekļneitralitāti, izšķiroša nozīme ir vienmērīgai, bet ātrai nozares pārkārtošanai. Tas arī radīs jaunas ekonomiskās iespējas Eiropas transporta nozarei saistībā ar nepieciešamo pārkārtošanos uz ilgtspējīgu zilo ekonomiku. Izaicinājums ir milzīgs, bet mums ir tehnoloģijas, resursi un griba to paveikt,” sacīja Eiropas vides, okeānu un zivsaimniecības komisārs **Virginijus Sinkevičius**.

“Inovācijas virzīta ilgtspēja ir iespēja kuģniecībai īstenot pārkārtošanos tādā pašā mērogā, kādā notika buru aizstāšana ar tvaiku. Šī jaunā jūras revolūcija būs atkarīga no kuģiem, kas būvēti, izmantojot progresīvas tehnoloģijas un digitālos risinājumus, kā arī no daudzslāņaina, pilnībā iekļaujoša procesa valstu, Eiropas un starptautiskā līmenī, kas ietver drošuma, drošības un sociālos aspektus, kā arī vides aspektus. Tomēr izšķiroša nozīme ir arī kuģniecībai kā starpvalstu loģistikas ķēdes posmam. Tas nozīmē, ka visas šīs ķēdes daļas — no ostām līdz kuģubūves nozarei, no kravu nosūtītājiem līdz privātajam un publiskajam finanšu sektoram — ir jāiekļauj mūsu centienos sasniegt ilgtspēju,” sacīja EMSA izpilddirektore **Maja Markovčić Kostelac**.

“Lai gan Eiropas jūras transporta nozarei ir būtiska nozīme mūsu ekonomiskajā labklājībā, šis ziņojums skaidri parāda, ka jūras transportam Eiropā un visai starptautiskajai kuģniecības kopienai ir tūlītēja atbildība pastiprināt centienus, lai samazinātu šīs nozares ekoloģiskās pēdas nospiedumu. Lai gan jau ir veikti pasākumi, kuru pamatā ir Eiropas un starptautiskā politika, ir daudz darāmā, lai panāktu fundamentālu pāreju uz ilgtspējīgu jūras transporta nozari, kas palīdz nodrošināt mūsu visjutīgāko ekosistēmu un piekrastes zonu labklājību un izdzīvošanu nākotnē, kā arī Eiropas iedzīvotāju labklājību,” sacīja EVA izpilddirektors **Hans Bruyninckx**.

Galvenā ietekme uz vidi

- **Siltumnīcefekta gāzu emisijas** — kuģi, kas piedāja ES un Eiropas Ekonomikas zonas ostās, 2018. gadā radīja kopumā ap 140 miljoniem tonnu CO₂ emisiju (aptuveni 18 % no visām CO₂ emisijām, ko minētajā gadā radīja jūras transports visā pasaulē).
- **Gaisa piesārņojums** — 2019. gadā sēra dioksīda (SO₂) emisijas no kuģiem, kas piedāja Eiropas ostās, sasniedza aptuveni 1,63 miljonus tonnu, kas ir aptuveni 16 % no starptautiskās kuģniecības radītajām SO₂ emisijām visā pasaulē.
- **Zemūdens troksnis** — kuģi rada troksni, kas dažādos veidos var ietekmēt jūras sugas. Tiek lēsts, ka laikposmā no 2014. līdz 2019. gadam kopējā uzkrātā zemūdens emitētā trokšņa enerģija ES ūdeņos ir palielinājusies vairāk nekā divas reizes. Konteinerkuģi, pasažieru kuģi un tankkuģi rada lielākās trokšņa enerģijas emisijas no dzenskrūvju izmantošanas.
- **Svešzemju sugas** — kopumā kopš 1949. gada jūras transporta nozare ir radījusi lielāko daļu no svešzemju sugu introdukcijas jūrās visā ES — gandrīz 50 % no visām sugām, un vislielākais šādu sugu skaits ir atrodams Vidusjūrā. Piecdesmit viena suga ir klasificēta kā suga ar augstu ietekmi, un tas nozīmē, ka šīs sugas var ietekmēt ekosistēmas un vietējās sugas. Ziņojumā ir arī norādīts uz ierobežotajiem datiem, kas pieejami, lai novērtētu pilnīgu ietekmi uz dzīvotnēm un sugām.
- **Naftas piesārņojums** — no kopumā 18 lielām nejaušām naftas noplūdēm kopš 2010. gada tikai trīs (17 %) notika ES; labāka uzraudzība, izpilde un izpratne palīdz samazināt naftas piesārņojuma gadījumus, lai gan pēdējos 30 gados pa jūru pārvadātās naftas daudzums ir pastāvīgi palielinājies.

Kuģošana ceļā uz ilgtspēju —

ES jūras transportam priekšā ir izšķiroša desmitgade, lai pārietu uz ekonomiski, sociāli un vidiski ilgtspējīgāku nozari. Saskaņā ar ziņojumu jau tagad lielākā daļa kuģu, kas piestāj ES, ir samazinājuši savu ātrumu līdz pat par 20 % salīdzinājumā ar 2008. gadu, tādējādi arī samazinot emisijas.

Turklāt, kā iespējamās alternatīvas kuģniecībā, parādās netradicionālās degvielas un enerģijas avoti, piemēram, biodegviela, akumulatori, ūdeņradis vai amonjaks, kurām piemīt potenciāls dekarbonizēt nozari un samazināt emisijas līdz nullei. Arī sauszemes energoapgāde (kad kuģi, noenkurojoties ostā, izslēdz dzinējus un pieslēdzas enerģijas avotam uz sauszemes) var nodrošināt tīru enerģijas avotu jūras un iekšzemes kuģniecības ostās.



SAITE UZ ZIŅOJUMU UN FAKTU LAPĀM

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

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

PRESES KONTAKTPERSONAS

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