

KOMUNIKAT PRASOWY

4 LUTEGO 2025

Transport morski w UE – postępy są zauważalne, jednak nadal mamy do czynienia z wyzwaniami w obszarze ochrony środowiska i zrównoważonego rozwoju

W europejskiej gospodarce morskiej daje się zauważyć postęp w kierunku bardziej zrównoważonego rozwoju, jednak w kolejnych latach należy dołożyć dalszych starań, by osiągnąć unijne cele w zakresie klimatu i środowiska dotyczące zmniejszenia zużycia energii, ograniczenia zanieczyszczeń i emisji gazów cieplarnianych, a także poprawy ochrony bioróżnorodności. Są to wnioski z 2. wydania „Raportu o oddziaływaniu europejskiego transportu morskiego na środowisko”, opublikowanego dziś przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) oraz Europejską Agencję Środowiska (EEA).

Transport morski odgrywa kluczową rolę w podtrzymywaniu handlu, wzrostu gospodarczego, łączności i dostępności, a jednocześnie przyczynia się do poprawy bezpieczeństwa energetycznego i powstawania miejsc pracy. Zwiększony popyt na transport morski wiąże się jednak z dodatkowym oddziaływaniem środowiskowym na atmosferę i ekosystemy morskie. [Zgodnie z raportem](#), w którym przedstawiono aktualne informacje na temat efektywności środowiskowej sektora oraz ocenę wysiłków na rzecz poprawy zrównoważonego rozwoju, poczyniono pewne postępy, ale wyzwaniem wciąż pozostaje ograniczanie emisji.

Transport ładunków i kontenerów, rybołówstwo komercyjne, użytkowanie zbiornikowców i statków wycieczkowych, a także działalność portowa nadal stanowią znaczną część wielu wyzwań środowiskowych. Cały sektor odpowiada za 3–4% całkowitej emisji dwutlenku węgla (CO₂) w UE i udział ten musi się zmniejszyć. Tymczasem emisje metanu (CH₄) wzrosły co najmniej dwukrotnie w latach 2018–2023, co odpowiada 26% całkowitej wartości emisji metanu w sektorze w 2022 r. Oprócz emisji gazów cieplarnianych problemem pozostaje redukcja zanieczyszczeń powietrza, takich jak zanieczyszczenia tlenkami siarki i azotu (NO_x).

Transport morski w dalszym ciągu przyczynia się do zanieczyszczenia wody przez wycieki ropy naftowej, zrzuty ścieków ze statków oraz hałas podwodny. Szacuje się, że w ostatniej dekadzie ilość odpadów morskich pochodzących z rybołówstwa i żeglugi zmniejszyła się o połowę, ale kompleksowe rozwiązanie tego problemu wciąż sprawia trudności. Utraty kontenerów, w tym zawierających granulaty z tworzyw sztucznych, nadal w znacznym stopniu przyczynia się do zanieczyszczenia mórz.

Raport pokazuje również, że wzrosło wykorzystanie paliw alternatywnych i źródeł energii, chociaż wyjściowa wartość była niewielka. W obecnej sytuacji jednak — aby zaspokoić potencjalny popyt — konieczne będzie znaczne zwiększenie produkcji niektórych ewentualnych paliw alternatywnych. Ponadto potrzebne będzie opracowanie zharmonizowanych wytycznych

międzynarodowych oraz przeszkolenie marynarzy w zakresie nowych technologii pozwalających obniżać emisyjność.

Komisarz do spraw zrównoważonego transportu i turystyki **Apostolos Tzitzikostas** wyraził uznanie dla raportu i stwierdził: „Nowy »Raport o oddziaływaniu europejskiego transportu morskiego na środowisko« jest cennym drogowskazem dla przyszłości europejskiej żeglugi — tak, aby była zrównoważona, konkurencyjna i odporna. Raport jest zarazem wezwaniem do działania. Współpracując, możemy zapewnić, że w globalnej gospodarce transport morski zachowa swoją kluczową rolę, zmniejszając przy tym jego wpływ na środowisko i chroniąc nasze oceany dla przyszłych pokoleń”.

Jessika Roswall, komisarz do spraw środowiska, odporności wodnej i konkurencyjnej gospodarki o obiegu zamkniętym, dodaje: „Nasze wody pozostają pod wpływem zmian klimatu, utraty bioróżnorodności, nieprawidłowego zarządzania i zanieczyszczeń. W związku z tym wkrótce przedstawię europejską strategię odporności wodnej. Potrzebujemy zmiany w naszym podejściu do tego, jak doceniamy nasze wody, aby chronić ich jakość i ilość oraz zwiększyć konkurencyjność naszego przemysłu wodnego. Potrzebujemy podejścia »od źródła do ujścia«, jako że działania na morzu są dalece powiązane z tymi prowadzonymi na lądzie. Nadszedł czas na transformacyjne działania w sektorach morskim i wodnym, które sprawią, że Europa będzie konkurencyjna, odporna i będzie mądrze korzystać z zasobów wodnych.”

„Aby przyspieszyć postępy w kierunku poprawy zrównoważonego rozwoju transportu morskiego w Europie — we wszystkich jego obszarach — i osiągnąć ambitne cele określone w Europejskim Zielonym Ładzie, a jednocześnie zachować konkurencyjność sektora, musimy dalej prowadzić działania i stawiać na innowacje. Opracowany z naszym współudziałem raport dostarcza decydentom i obywatelom rzeczywistej, opartej na faktach oceny obecnych i przyszłych wyzwań związanych z dekarbonizacją sektora, a także możliwości, jakie mogą przynieść cyfryzacja i zaawansowana technologia w kontekście zielonej transformacji sektora morskiego” — poinformowała **Maja Markovčić Kostelac**, dyrektor wykonawcza EMSA.

„Raport odzwierciedla nagłą potrzebę zwiększenia w sektorze transportu morskiego wysiłków na rzecz ograniczenia jego śladu węglowego i innych skutków środowiskowych, jak choćby zanieczyszczenia wód, a także przyspieszenia wysiłków prowadzących do przejścia na stosowanie czystszych paliw, zrównoważonych praktyk portowych i żeglugowych, aby zmniejszyć wpływ sektora na ekosystemy morskie i przybrzeżne. Innowacje i nowe technologie oraz lepsze zarządzanie pomogą w przystępny sposób osiągnąć w przyszłości zrównoważony rozwój. Dlatego w tym momencie kluczowe jest, aby przejście na ekologiczne praktyki w tym sektorze dokonało się szybciej” — powiedziała **Leena Ylä-Mononen**, dyrektor wykonawcza EEA.

Osiągnięcie zrównoważonego rozwoju

Można oczekiwać, że nowe środki legislacyjne UE, możliwości finansowania i inwestycje przyspieszą dekarbonizację sektora. Unia Europejska to pierwszy obszar, na którym wprowadzono ustaloną opłatę za emisję gazów cieplarnianych ze statków, rozszerzając w 2024 r. [europejski system handlu emisjami](#) (EU ETS) na sektor transportu morskiego. Przychody z ETS finansują Fundusz Innowacji — jeden z największych na świecie programów na rzecz innowacyjnych, niskoemisyjnych technologii, w ramach którego wsparcie otrzymało już ponad 300 projektów związanych z żeglugą. Jednocześnie wchodzi w życie w styczniu 2025 r.

[rozporządzenie FuelEU Maritime](#) (rozporządzenie w sprawie stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w transporcie morskim) zachęca do stosowania niskoemisyjnych paliw i rozwiązań w zakresie zasilania z ustalonymi wartościami dopuszczalnymi intensywności emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statku. Model FuelEU Maritime stanowi podwaliny globalnej normy paliwowej dotyczącej gazów cieplarnianych (GFS), zaproponowanej przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) w celu redukcji emisji na poziomie międzynarodowym.

Główne czynniki oddziaływania na środowisko przedstawione w raporcie

- Emisje metanu (CH₄) wzrosły co najmniej dwukrotnie w latach 2018–2023, co odpowiada 26% całkowitej wartości emisji metanu w sektorze transportowym w roku 2022. Można to w dużej mierze przypisać zwiększonemu wykorzystaniu skroplonego gazu ziemnego (LNG).
- Zanieczyszczenie powietrza: Emisje tlenków siarki (SO_x) w UE od 2014 r. zmniejszyły się o około 70%, głównie dzięki wprowadzeniu obszarów kontroli emisji tlenków siarki (SECA) w Europie Północnej. Oczekuje się, że śródziemnomorska strefa SECA, która ma wejść w życie 1 maja 2025 r., przyczyni się — wraz z utworzeniem w przyszłości na północno-wschodnim Atlantyku strefy z kontrolą emisji SO_x i NO_x — do dalszych redukcji. Tymczasem emisje tlenków azotu (NO_x) wzrosły średnio o 10% w latach 2015–2023, stanowiąc 39% wszystkich emisji NO_x związanych z transportem w 2022 r.
- Zanieczyszczenie wody: Transport morski przyczynia się do zanieczyszczenia wody przez wycieki ropy naftowej i zrzuty operacyjne, np. wody szarej, oraz zrzuty wody z systemów oczyszczania gazów spalinowych (EGCS) w obiegu otwartym, które służą do ograniczenia emisji tlenków siarki (SO_x) do atmosfery, stanowią 98% dozwolonych zrzutów. Systemy EGCS odpowiadają za zrzut zanieczyszczeń do wód, co podkreśla kompromis między ograniczeniem zanieczyszczenia powietrza a zwiększeniem zanieczyszczenia wód morskich. W latach 2014–2023 zrzut wody szarej, wynikający w znacznym stopniu z działalności statków wycieczkowych, wzrósł o 40%.
- Hałas podwodny: Nowe ogólnoeuropejskie modele pokazują wysoki poziom hałasu podwodnego (URN) w regionie kanału La Manche, Cieśniny Gibraltarskiej, Morza Adriatyckiego, cieśniny Dardanele i Morza Bałtyckiego. Obostrzenia mogłyby pozwolić na zmniejszenie URN nawet o 70% w latach 2030–2050.
- Odpady morskie: W ostatniej dekadzie ilość odpadów morskich pochodzących z rybołówstwa (11,2%) i żeglugi (1,8%) zmniejszyła się o połowę. Związane z nimi wyzwania jednak nie zniknęły — dotyczą one przede wszystkim zanieczyszczenia granulatem z tworzyw sztucznych z zagubionych kontenerów.
- Naruszone dno morskie: Około 27% przybrzeżnego dna morskiego Europy jest narażonych na wpływ działań związanych z transportem morskim, takich jak rozbudowa portów, pogłębianie i kotwiczenie, które prowadzą do zakłóceń fizycznych i utraty siedlisk, przy czym 5% mierzy się z poważnymi skutkami.



- Gatunki obce: Żegluga odpowiada w Europie za wprowadzenie większości gatunków nierodzimych (60%) i inwazyjnych gatunków obcych (56%). Konwencja o postępowaniu z wodami balastowymi doprowadziła jednak do tego, że do 2023 r. 31% statków uzyskało certyfikację, a 23% systemów było zgodnych z odpowiednimi przepisami.
- Ryzyko kolizji: We wszystkich regionach morskich w latach 2017–2022 zwiększona intensywność transportu spowodowała znaczny wzrost ryzyka kolizji ze zwierzętami na obszarach chronionych Natura 2000.

LINKI DO RAPORTU I ZESTAWIENIA INFORMACJI

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

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:** Constant Brand: Constant.Brand@eea.europa.eu; tel. komórkowy: +45 2174 1872