



BIURO PRASOWE IMGW-PIB

Serwis pogodowy: meteo.imgw.pl
Twitter 24/7 @imgwmeteo

Rzecznik Prasowy: Grzegorz Walijewski
E. biuroprasowe@imgw.pl
T. (+48) 503 122 100

Warszawa, 02.09.2021 r.

Komunikat Biura Prasowego IMGW-PIB

EMTER'2021 – pierwszy europejski raport o wpływie transportu morskiego na środowisko

Transport morski odgrywa i będzie odgrywał zasadniczą rolę w światowym i europejskim handlu i gospodarce. W ostatnich latach podjęto znaczące działania w celu złagodzenia wpływu tego sektora na środowisko. U progu przewidywanego wzrostu światowego wolumenu handlu morskiego, Europejska Agencja Środowiskowa wraz z Europejską Agencją ds. Bezpieczeństwa na Morzu przedstawiają pierwszy w historii raport na temat oddziaływania transportu morskiego UE na środowisko. W dokumencie określono również wyzwania na przyszłość i drogi do osiągnięcia zrównoważonego rozwoju sektora z poszanowaniem jakości środowiska morskiego i klimatu.

77% europejskiego handlu zewnętrznego i 35% całego handlu między państwami członkowskimi UE odbywa się drogą morską. Transport morski jest więc kluczowym elementem międzynarodowego łańcucha dostaw. Pomimo spadku aktywności żeglugowej w 2020 roku ze względu na skutki pandemii COVID-19, oczekuje się, że w nadchodzących dziesięcioleciach sektor będzie się silnie rozwijał, napędzany rosnącym popytem na produkty.

W tym kontekście europejski raport środowiskowy dotyczący transportu morskiego stanowi pierwszą kompleksową ocenę stanu sektora. Ze sprawozdania wynika, że statki wytwarzają 13,5% całkowitej emisji gazów cieplarnianych z transportu w Unii Europejskiej. Ogółem statki zawijające do portów UE i Europejskiego Obszaru Gospodarczego wygenerowały około 140 mln ton dwutlenku węgla w 2018 r., tj. około 18% wszystkich emisji CO₂ z transportu morskiego na świecie. Z kolei emisje dwutlenku siarki (SO₂) wyniosły w 2019 r. około 1,63 mln ton, przy czym oczekuje się, że w nadchodzących dziesięcioleciach liczba ta będzie dalej spadać ze względu na bardziej rygorystyczne przepisy i środki w zakresie ochrony środowiska.

W sprawozdaniu dokonano oceny obecnego stanu rozwiązań wspomagających zrównoważony rozwój transportu morskiego, w tym paliw alternatywnych, baterii i zasilania lądowego, a także przedstawiono kompleksowy obraz ich absorpcji w UE. Zwrócono uwagę na przyszłe wyzwania, jakie niesie zmiana klimatu, np. potencjalny wpływ podnoszącego się poziomu mórz na porty.

Adina Vălean, Europejski Komisarz ds. Transportu

Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności jasno pokazuje, że wszystkie rodzaje transportu muszą zostać przebudowane, aby być bardziej odporne, w tym także żegluga. Choć transport morski zmniejszył w ostatnich latach swój ślad środowiskowy, to nadal stoi przed dużymi wyzwaniami jeśli chodzi o dekarbonizację i zmniejszenie zanieczyszczenia. Nasza polityka ma pomóc sektorowi w sprostaniu tym wyzwaniom poprzez maksymalne wykorzystanie innowacyjnych rozwiązań i technologii cyfrowych. W ten sposób transport morski może się rozwijać i zaspokajać codzienne potrzeby naszych obywateli w harmonii ze środowiskiem, przy jednoczesnym zachowaniu konkurencyjności i tworzeniu wysokiej jakości miejsc pracy.



Virginijus Sinkevičius, Europejski Komisarz ds. Środowiska, Oceanów i Rybołówstwa

Opublikowany 1 września 2021 roku raport stanowi doskonały przegląd obecnych i przyszłych wyzwań związanych z transportem morskim. Jest niemal pewne, że w najbliższych latach sektor ten będzie dynamicznie rósł. Jeśli nie podejmiemy natychmiastowych działań żegluga morska będzie generować coraz więcej gazów cieplarnianych, zanieczyszczeń powietrza i podwodnego hałasu. Płynna, ale szybka transformacja sektora ma kluczowe znaczenie dla osiągnięcia celów Europejskiego Zielonego Ładu i przejścia w kierunku neutralności węglowej. Stworzy to również nowe możliwości gospodarcze dla europejskiego przemysłu transportowego. Wyzwanie jest ogromne, ale mamy technologie, zasoby i wolę, by się z nim zmierzyć.

Maja Markovčić Kostelac, dyrektor wykonawczy Europejskiej Agencji ds. Bezpieczeństwa na Morzu

Zrównoważony rozwój oparty na innowacjach jest szansą dla żeglugi na zakończenie transformacji na taką samą skalę, jak zastąpienie żagli parą. Ta nowa rewolucja morska będzie opierać się na zaawansowanych technologiach i rozwiązaniach cyfrowych, ale będzie też uzależniona od wielowarstwowego, w pełni zintegrowanego procesu na poziomie krajowym, europejskim i międzynarodowym, który obejmuje aspekty bezpieczeństwa, ochrony i społeczne, a także środowiskowe. Kluczowa jest również rola żeglugi jako ogniwa w międzynarodowym łańcuchu logistycznym. Oznacza to, że każdy element tych powiązań – od portów po sektor stoczniowy, od spedytorów po prywatny i publiczny sektor finansowy – musi być uwzględniony w naszym dążeniu do zrównoważonego rozwoju.

Hans Bruyninckx, dyrektor wykonawczy Europejskiej Agencji Środowiskowej

Europejski sektor transportu morskiego odgrywa kluczową rolę w tworzeniu dobrobytu UE. Jednak niniejszy raport wyraźnie pokazuje, że transport morski w Europie i na całym świecie musi dążyć do zmniejszenia swojego śladu środowiskowego. Chociaż podjęto już stosowne kroki w ramach aktualnych polityk i strategii, potrzeba znacznie więcej, aby dokonać fundamentalnej zmiany w kierunku zrównoważonego rozwoju sektora transportu morskiego. Jest to kluczowe dla zabezpieczenia dobrobytu przyszłych pokoleń Europejczyków i przetrwania naszych najbardziej wrażliwych ekosystemów i obszarów przybrzeżnych.

Kluczowe wnioski dla środowiska

- W 2018 r. emisja z sektora transportu morskiego stanowiła 13,5% całkowitej emisji gazów cieplarnianych z transportu w UE, o wiele mniej od emisji z transportu drogowego (71%) i nieznacznie mniej od emisji z transportu lotniczego (14,4%). Ponad jedna trzecia emisji z transportu morskiego pochodziła z kontenerowców.
- Około 40% europejskiej populacji mieszka w odległości do 50 km od morza, więc emisja zanieczyszczeń do powietrza jest szczególnym problemem dla społeczności obszarów przybrzeżnych. Podobnie jak w przypadku innych form transportu, statki emitują takie substancje jak tlenki siarki (SO_x), tlenki azotu (NO_x) czy pył zawieszony (PM), które mogą mieć wpływ na ludzkie zdrowie. W 2018 r. sektor transportu morskiego był źródłem 24% całkowitej emisji NO_x, 24% całkowitej emisji SO_x oraz 9% całkowitej emisji PM_{2,5}, w stosunku do krajowych emisji w Europie ze wszystkich sektorów gospodarki.
- Hałas podwodny generowany przez silniki i śruby statków może powodować utratę słuchu i zmiany zachowań u zwierząt morskich. Szacunki wskazują, że w latach 2014–2019 całkowity hałas skumulowany wyemitowany pod wodą wzrósł ponad dwukrotnie na wodach europejskich.
- Gatunki obce mogą zajmować nowe siedliska, przywierając do kadłubów statków przemieszczających się między portami lub dostając się do wody balastowej statku, która jest nabierana w jednym porcie i wypuszczana w miejscu docelowym. Sektor transportu morskiego odpowiada za największy odsetek wprowadzonych gatunków obcych do mórz otaczających UE (51 gatunków o dużym wpływie, prawie 50% ogólnej liczby) od 1949 r.

- Choć ilość ropy transportowanej drogą morską stale rosła w ostatnich 30 latach, to całkowita liczba przypadkowych wycieków ciągle spadała. W latach 2010-2019 spośród 44 wycieków ropy średniej wielkości na całym świecie tylko pięć zlokalizowanych było na morzach europejskich. Spośród 18 dużych wycieków ropy na całym świecie w UE doszło jedynie do trzech.
- Zgubione kontenery stanowią źródło odpadów morskich. W zależności od warunków panujących na morzu w momencie ich zgubienia mogą one pozostawać nienaruszone w wodzie bądź uwalniać część albo całość swojej zawartości. Odsetek całkowitej ilości odpadów uwalnianych z kontenerów zgubionych na morzu w przypadku UE jest mały i pomijalny, przy średnio 268 zgubionych kontenerach rocznie z 226 milionów kontenerów transportowanych na świecie.
- W UE obowiązują kompleksowe przepisy dotyczące aspektów środowiskowych transportu morskiego, z których wiele wykracza poza uzgodnione normy międzynarodowe. Jednak przyszłe wyzwania dla decydentów obejmują przewidywany wzrost światowej żeglugi i zmiany klimatu, które mogą spowodować narażenie portów na podnoszący się poziom mórz oraz powstanie nowych stałych szlaków żeglugowych w rejonach, w których obecnie nie są one otwarte przez cały rok.

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

Skrót najważniejszych wniosków, polska wersja językowa

<https://www.eea.europa.eu/publications/maritime-transport/emter-facts-and-figures/emter-facts-and-figures-pl.pdf/view>

Dodatkowe informacje 24h/dobę:

IMGW-PIB Biuro Prasowe

Twitter: <https://twitter.com/IMGWmeteo>

E. biuroprasowe@imgw.pl | T. (+48) 503 122 100

SERWIS POGODOWY DLA POLSKI: <https://meteo.imgw.pl/>

APLIKACJA MOBILNA: <http://aplikacjameteo.imgw.pl/>

SERWIS Z CAŁOROCZNĄ POGODĄ DLA GÓR: <http://gory.imgw.pl/>

DARMOWY WIDGET POGODOWY: <http://widgetmeteo.imgw.pl/>

IMGW-PIB. Instytut pełni kluczową rolę w osłonie meteorologicznej kraju od 1919 roku. Od Tatr po Bałtyk, od Karpat po Zalew Szczeciński analizujemy, dostarczamy prognozy i wydajemy ostrzeżenie. Nasze systemy informacyjne i rozwiązania działają 24/7 przez cały rok, wsparte wiedzą i doświadczeniem analityków i specjalistów meteorologii i hydrologii. Jesteśmy Instytutem skupiającym wysokiej klasy specjalistów i dysponujemy niezbędną infrastrukturą do pracy nad nim. Pogoda i klimat to jeden z najważniejszych tematów we współczesnym świecie.