

Брюксел, 5 март 2026 г.
(OR. en)

6926/26

MAR 27
TRANS 112
JAI 300

ПРИДРУЖИТЕЛНО ПИСМО

От: Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от
г-жа Martine DEPREZ, директор

Дата на получаване: 4 март 2026 г.

До: Г-жа Thérèse BLANCHET, генерален секретар на Съвета на
Европейския съюз

Относно: СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ,
СЪВЕТА, ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН
КОМИТЕТ И КОМИТЕТА НА РЕГИОНИТЕ
Стратегия на ЕС за пристанищата

Приложено се изпраща на делегациите документ COM(2026) 112 final.

Приложение: COM(2026) 112 final



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 4.3.2026 г.
COM(2026) 112 final

**СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА,
ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА
НА РЕГИОНИТЕ**

Стратегия на ЕС за пристанищата

{SWD(2026) 81 final}

1. ВЪВЕДЕНИЕ

От хилядолетия хора, стоки и идеи се срещат и преминават през пристанищата. Самият обем на дейността около пристанищата е довел до създаването на пристанищните градове, които познаваме днес, а обхватът на пристанищата се е разширил допълнително, като е предоставил възможност за регионална и световна търговия. Днес **индустриалната сила и капацитетът за износ на ЕС зависят от способността му да бъде тясно свързан със световните търговски потоци**. Пристанищата са важни свързващи звена между европейската икономика и международните пазари. Пристанищата също така представляват **жизненоважни връзки за островите, крайбрежните и най-отдалечените региони, които трябва да се запазят**.

Геополитиката има пряко въздействие върху нашите вериги на доставки, а пристанищата ни са жизненоважни за **сигурността и стратегическата автономност на Европа**. Пристанищата трябва да разширяват капацитета си, да се декарбонизират, цифровизират и да укрепват сигурността — едновременно и в голям мащаб. **Те имат потенциала да се превърнат в места за изграждане на нова промишленост, използване на чиста енергия и създаване на иновационни клъстери, като днес вече играят решаваща роля за енергийните доставки, отбраната и синята икономика на ЕС**.

Трансформацията предоставя възможности за пристанищата и икономиката на ЕС. Успоредно с това обаче пристанищата трябва да преодоляват нови уязвимости и да поемат нови отговорности — от борба с организирани престъпни мрежи, кибернетични заплахи и заплахи от дроне до справяне с опасенията относно чуждестранната собственост и засилващата се конкуренцията от трети държави. Докато световните сили се борят да разширят или защитят сферите си на влияние, пристанищата са изложени на риск да се превърнат в бойно поле. Необходимо е да укрепваме пристанищата в ролята им на конкурентни търговски центрове и да ги подкрепяме като критична инфраструктура за икономическата сигурност на ЕС и като доставчици на обществени услуги за устойчивостта на нашето общество.

Пристанищата на ЕС обработват повече от 3,4 милиарда тона или 74 % от стоките, влизащи или излизащи от Европа, като през тях преминават около 395 милиона пътници всяка година¹. С близо 3 милиона акостирации в пристанища годишно ЕС представлява 23 % от акостирацията в пристанища в световен мащаб. Техният икономически отпечатък достигна оборот от около 90 милиарда евро през 2022 г. и представлява около 423 000 преки работни места². Трансевропейската транспортна мрежа се основава на 283 морски пристанища, 223 вътрешноводни пристанища и 44 смесени пристанища. Малките и средните пристанища предоставят важни услуги в най-отдалечените региони, отдалечените области, островите и на високоспециализираните пазари. Пристанищните оператори се състоят от пристанищните органи, операторите на терминали, операторите на влекачи, корабните пилоти, доставчиците на услуги по бункероване и използване на пристанищни приемни съоръжения, които предлагат услуги на предприятия за воден транспорт, логистични дружества и други заинтересовани страни.

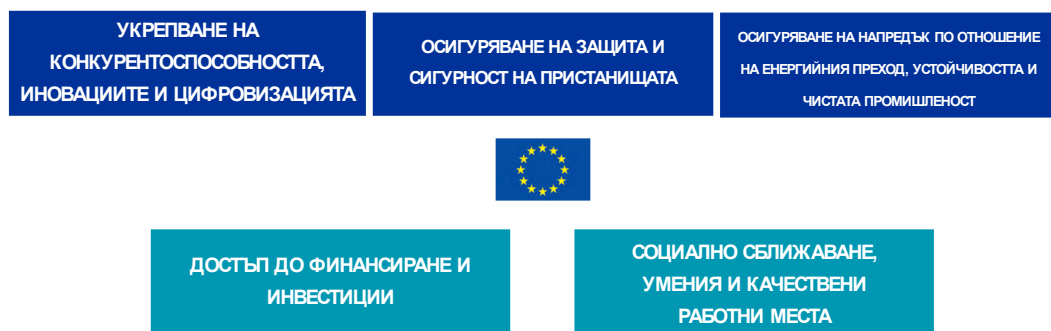
¹[https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime transport of goods - annual data](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_transport_of_goods_-_annual_data).

² <https://op.europa.eu/bg/publication-detail/-/publication/0a4a79d8-353f-11f0-8a44-01aa75ed71a1/language-en>.

В широкообхватен процес на консултации³ промишлеността, държавите членки и други заинтересовани страни потвърдиха необходимостта да се укрепи конкурентоспособността, да се овластят пристанищата в енергийния преход, да се постигне декарбонизация, да се подобрят сигурността и устойчивостта, да се осигури достъп до финансиране и да се превърнат пристанищата в по-безопасни и по-сигурни места за работа. Разнообразието на пристанищата по отношение на размера, местоположението, обслужваните пазарни сегменти, моделите на управление и заинтересованите страни изисква широкообхватен и гъвкав подход.

Въз основа на политиката за пристанищата от 2013 г. ЕС действа понастоящем, като осигурява рамка за бъдещето на европейските пристанища. Стратегията на ЕС за пристанищата обединява текущи и нови инициативи, опростяване и насоки за прилагане на действащото законодателство⁴.

Стратегия на ЕС за пристанищата: пет стълба



2. УКРЕПВАНЕ НА КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТТА, ИНОВАЦИИТЕ И ЦИФРОВИЗАЦИЯТА

2.1. Запазване на конкурентоспособността в световен мащаб

Настоящата стратегия подкрепя пристанищата на ЕС в поддържането и укрепването на тяхната конкурентоспособност. Тя е насочена към иновациите и цифровизацията, подобрените връзки с вътрешността на съответната страна, общите приоритети за финансиране от ЕС, опростяването на нормативната уредба и разработването на нови възможности за стопанска дейност.

Морската търговия по своята същност е световна. Следователно пристанищата на ЕС едновременно си сътрудничат и се конкурират с пристанищата по света, което прави тези отношения сложни и многостранни. Пристанищата и предприятията от ЕС си взаимодействат с пристанища на трети държави в области като чистата енергия и

³ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14659-Стратегия-на-ЕС-за-пристанищата_bg.

⁴ В Стратегията на ЕС за пристанищата се разглеждат транспортните аспекти на морските и вътрешноводните пристанища. Други сектори на синята икономика, по-специално туризмът, риболовът и яхтклубовете, са обхванати от Европейския пакт за океана, Стратегията на ЕС за устойчив туризъм и европейските стратегии за най-отдалечените региони, крайбрежните региони и островите.

алтернативните горива и инвестират в чужбина като част от глобалните логистични вериги. Тези дейности се подкрепят от няколко европейски и международни инициативи.

Конкурентоспособността в пристанищата се влияе от разходите (включително за енергия, труд, държавно подкрепени инвестиции) и от несвързаните с разходи фактори (по-специално приложимите стандарти и закони). Различните правни рамки (по екологични, социални и други аспекти) и агресивните инвестиционни стратегии са основни опасения по отношение на еднаквите условия на конкуренция. Комисията се подготвя за актуализирането на системата на ЕС за търговия с емисии през третото тримесечие на 2026 г., последвано от планирания преглед на Регламента относно FuelEU — сектор „Морско пространство“. При това актуализиране, наред с другото, ще се разгледат потенциални въпроси, свързани с прилагането, които засягат конкурентоспособността на европейските пристанища, по-специално риска от пренасочване на трафика към пристанища за трансбордиране извън ЕС.

Освен ценообразуването, качеството на услугите и ефективните връзки с вътрешността на съответната страна остават ключови фактори за конкурентоспособността на пристанищата. ЕС допълнително подкрепя сектора, като определя приоритетите за финансиране (вж. приложение 1). Чрез своите програми Съюзът подкрепя инвестиции, с които се укрепват устойчивостта, конкурентоспособността, свързаността и издръжливостта⁵. В промишлената морска стратегия на ЕС са предвидени допълнителни мерки по отношение на производството на морско оборудване и корабоплаването.

В някои случаи ЕС предоставя и финансиране за пристанища в държави кандидатки, както и за пристанищни проекти на трети държави в няколко аспекта. С настоящата стратегия Комисията определя ясни принципи (приложение 1), с които ще се формира основата за **отдаване на приоритет на взаимноизгодни инициативи в пристанища на трети държави**. Комисията, ЕСВД, финансовите институции на ЕС и държавите членки следва да прилагат тези принципи в своите инициативи и да подобрят координацията и обмена на информация в съответствие с правилата на Съюза в областта на конкуренцията.

Достъпът до пристанищните пазари на трети държави следва да се основава на справедливи и недискриминационни условия за операторите от ЕС и партньорските държави, като по-специално ЕС ще обмисли дали да продължи да предоставя чуждестранен достъп до пазара в чувствителни сектори, като пристанищните услуги, когато операторите от ЕС не получават подобен достъп в трета държава. **Комисията ще прилага принципите на настоящата стратегия при преговорите по международни споразумения и рамки за сътрудничество**. Тя ще продължи да се стреми към достъп до пазара в преговорите по споразумения за свободна търговия и **заедно с Европейската служба за външна дейност (ЕСВД) ще работи с трети държави за насърчаване на установяването на справедливи условия за инвестиции и достъп за предприятията**

⁵ Чрез стратегията за Global Gateway и Министерския форум по въпросите на чистата енергия Комисията подкрепя инициативи като „Global Gateway Green Shipping Corridors and Hubs“ (GGSCH) и Икономическия коридор Индия — Близкия Изток — Европа (ИМЕС) или проекти като „Подготвен за бъдещето морски транспорт в Африка“, както и потенциални нови инициативи по линия на Пакта за Средиземноморието. Стратегическият подход на ЕС към Черноморския регион ще засили сътрудничеството с трети държави, многостранни организации и финансови институции, като същевременно се запази конкурентоспособността на ЕС.

от ЕС до пристанищната инфраструктура и дейности. Оферентите от държави, които изключват операторите от ЕС, или от държави, с които ЕС не е сключил споразумения, гарантиращи справедлив и недискриминационен достъп, не следва да се възползват от неограничен достъп до концесии и обществени поръчки, свързани с пристанищата на ЕС.

И накрая, **държавите членки и техните органи по стандартизация следва да играят водеща роля при определянето на световните технически стандарти в рамките на съответните международни форуми, включително ISO. Комисията ще подкрепя тези усилия чрез ново работно направление за иновативни пристанища и терминали в рамките на Форума на високо равнище по въпросите на европейската стандартизация**⁶.

2.2. Гарантиране на икономическа сигурност на пристанищата на ЕС

Като световни лидери в морските транспортни и логистични вериги европейските пристанища привличат инвестиции. Инвестициите са желателни и необходими, но в зависимост от източника им те може да представляват риск за сигурността. Чуждестранната собственост или влияние върху стратегическите активи на пристанищата може да повдигне основателни въпроси за дългосрочното приваждане в съответствие с интересите на ЕС в областта на икономическата сигурност, особено когато става дума за участници, подкрепяни от държавата. Комисията вече взема мерки във връзка с чуждестранното влияние и икономическата сигурност чрез няколко хоризонтални инструмента⁷, за да гарантира, че дружествата, получаващи чуждестранна държавна подкрепа, не се възползват от несправедливи конкурентни предимства на вътрешния пазар на ЕС.

В съвместното съобщение относно укрепването на икономическата сигурност на ЕС⁸ се призовава за по-решителни действия на ЕС за ограничаване на собствеността, контрола и експлоатацията на критична инфраструктура от страна на високорискови субекти. Това може да намали рисковете от технологично закрепостяване или зависимост от (високорискови) доставчици. По този начин може също така да се предотврати достъпът на високорискови субекти до финансирани от ЕС инициативи и да се подкрепя развитието на доверени доставчици на критични подкомпоненти.

За да се гарантира, че правилата се прилагат последователно, Комисията **ще изготви насоки за държавите членки за оценка на чуждестранните инвестиции в съответствие с международните ангажименти на ЕС**. Те ще се основават на системен подход, включващ всички съответни пристанищни оператори в съответствие с тяхната роля във веригите на доставки от критично значение и по-специално за пристанищата, попадащи в обхвата на изискванията на Регламента относно военната мобилност. По-специално ще бъдат установени прагове и критерии за чуждестранно влияние, като например влияние върху стратегическите решения, контрол на дейността и зависимост

⁶ https://single-market-economy.ec.europa.eu/single-market/goods/european-standards/standardisation-policy_en.

⁷ Включително Регламента за скрининг на преките чуждестранни инвестиции, Регламента относно чуждестранните субсидии, Директивата относно устойчивостта на критичните субекти и Директивата МИС 2, която обхваща и аспекти на киберсигурността.

⁸ JOIN (2025) 977.

от високорискови доставчици на оборудване. След това ще бъде изготвена **рамка за картографиране и наблюдение на чуждестранните инвестиции в пристанищата на ЕС** в съответствие с Регламента за скрининг на ПЧИ и Съобщението на ЕС относно икономическата сигурност.

От гледна точка на отбраната, в съответствие с предложението за Регламент относно военната мобилност⁹, държавите членки следва да **предотвратяват, смекчават и преодоляват рисковете, свързани с чуждестранната собственост и контрола на стратегическите пристанищни инфраструктури с двойна употреба и свързаните с тях дейности**. Съответните пристанища следва да бъдат подложени на задълбочена оценка от държавите членки, за да се намалят рисковете, свързани с чуждестранната собственост, оперативния контрол и оборудването от високорискови доставчици. Освен това държавите членки трябва да създадат рамки за своевременен достъп до критични транспортни ресурси, включително пристанища, когато алтернативни мерки, като например сключване на договори, не могат да бъдат мобилизирани в рамките на изисквания срок. **Държавите членки следва да гарантират възможността за придобиване на временен публичен контрол или право на временно използване на стратегическа инфраструктура, активи или оборудване с двойна употреба съгласно националното право**. Комисията припомня значимостта на бързото приемане на предложението за Регламент относно военната мобилност и призовава държавите членки да гарантират пълното и бързо прилагане на необходимите мерки.

2.3. Въвеждане на иновации в пристанищата на ЕС

Иновациите доведоха до повишаване на ефективността и конкурентоспособността в пристанищния сектор. По-широкото използване на нововъзникващи технологии, като изкуствения интелект, съчетано с търсенето на иновативни решения за справяне със съвременните предизвикателства (устойчивост, енергийна ефективност, безопасност и сигурност), дава възможност за прилагане на по-иновативни европейски решения в пристанищата. Въпреки значителния обем научни изследвания в ЕС и дългосрочното финансиране на научните изследвания и иновациите, европейските иновативни решения не успяват да навлязат на пазара в по-голяма степен. За да се гарантира внедряване извън пилотната фаза, **Комисията ще постави по-силен акцент върху тази цел в бъдещите инициативи по „Хоризонт Европа“, включително във водещата тема на стойност 21 милиона евро „Пристанища на бъдещето“¹⁰**, както и в предстоящите покани за представяне на предложения по линия на „Хоризонт Европа“.

За да подкрепи тази цел, Комисията ще засили технологичното лидерство на Съюза при използването на алтернативни горива, електрификацията, проектирането, модернизацията на оборудването, енергийната ефективност и цифровизацията и ще включи системи за преобразуване на енергията, кръговост и цифрови решения. **Комисията ще се стреми към засилване на публично-частното сътрудничество по Рамковата програма „Хоризонт Европа“ за периода 2028—2034 г. в приоритетни**

⁹ COM(2025) 847 final.

¹⁰ С „Пристанища на бъдещето“ в работната програма за периода 2026—2027 г. на „Хоризонт Европа“ се насърчава репродуцирането в малки и средни пристанища. С водещата инициатива „Стратегически план за енергийните технологии“ се премахват рисковете във връзка с технологиите за възобновяеми горива. „Хоризонт 2020“ и „Хоризонт Европа“ са предоставили общо 218 млн. евро в подкрепа на иновациите в пристанищата.

области въз основа на портфейлен подход. Във водния транспорт това ще се основава на постиженията на настоящото съвместно програмирано **Партньорство за воден транспорт с нулеви емисии (ZEWI)** с оглед на **укрепване и разширяване на действията на ЕС** в тази област, за насърчаване на полезните взаимодействия и ефекта на мащаба между декарбонизацията, цифровизацията, автоматизацията и кръговостта в по-широката водна екосистема.

Със специализирани семинари и техническа помощ BlueInvest¹¹ може да спомогне за изпитване на нови технологии, утвърждаване на пазара, предоставяне на техническа помощ и подкрепа за набиране на средства и приемане от пазара, особено за малки и средни пристанища. Освен това новата „Общност на знание и иновации“ в секторите и екосистемите на водите, морското дело и корабоплаването в рамките на Европейския институт за иновации и технологии (EIT) ще интегрира пристанищата в „триъгълника на знанията и иновациите“ между университетите, научноизследователските институции и предприятията.

Заинтересованите страни в сектора следва да подкрепят навлизането и разпространението на финансирани от ЕС научни изследвания, да споделят най-добри практики и да развиват партньорства и нови модели на стопанска дейност, които не се ограничават до специфичните/местните предизвикателства. Те следва да вземат предвид пазарните изисквания като цяло, включително тези на малките и средните пристанища. Държавите членки също така се насърчават да **рационализират процедурите за планиране и издаване на разрешения, за да се създаде възможност за бързо внедряване на иновации в пристанищата.**

2.4. Ефективни и цифрови пристанищни дейности и логистични вериги

Нарастването на средното време за изчакване в големите пристанища на ЕС през 2024 г.¹² показва как морската свързаност все повече се ограничава от ефективността на терминалите и връзките с вътрешността на съответната страна, а не само от достъпа до морето¹³. Неефективните железопътни връзки и връзки по вътрешните водни пътища, съчетани с по-големите плавателни съдове и ограниченото пространство, възпрепятстват дейностите. С укрепването на тези връзки могат да се намалят времето и разходите за транзитно преминаване, да се подобрят веригите на доставки и да се подпомогне търговията в рамките на ЕС и с партньори, включително със средиземноморските пристанища.

Европейското морско пространство (ЕМП) е ключов компонент на трансевропейската транспортна мрежа. **В предстоящия работен план за ЕМП координаторът за ЕМП ще отдаде приоритет на развитието на устойчиви и екологосъобразни центрове и връзки за морски транспорт на къси разстояния, ще насърчи сътрудничеството между пристанищата, с акцент върху по-малките пристанища, модернизацията на морската инфраструктура и интеграцията с железопътния транспорт и транспорта по вътрешните водни пътища.** За да подкрепи допълнително промяната на вида транспорт, Комисията ще **укрепи правилата за достъп до обслужващи съоръжения за**

¹¹ https://maritime-forum.ec.europa.eu/theme/investments/blueinvest_en.

¹² <https://www.beacon.com/resources/global-port-congestion-2024-year-in-review>.

¹³ Drewry, Ports & Terminals Insight (Сведения за пристанищата и терминалите), първо тримесечие на 2025 г., 28.2.2025 г.

железопътен транспорт¹⁴ и ще предложи **План за действие за транспорта по вътрешните водни пътища за периода 2028—2034 г.**, който ще е насочен също и към вътрешноводните пристанища.

Това е необходимо да бъде допълнено от **държавите членки и заинтересованите страни от сектора, които следва да отдават по-висок приоритет на връзките с вътрешността на съответната страна чрез железопътния транспорт и вътрешните водни пътища**¹⁵. Способността за адаптиране и бързо реагиране на съвременните предизвикателства е от решаващо значение за конкурентоспособността и следователно пристанищните концесии и договорите за наем на земя следва да **позволяват достатъчна гъвкавост**. Държавите членки се насърчават да **рационализират процедурите за планиране на земеползването и издаване на разрешения**, за да се **създаде възможност за бързото развитие на допълнителни области, предназначени за използване от пристанищата**, като същевременно се опазват околната среда и човешкото здраве в съответствие с предложението регламент за ускоряване на екологичните оценки¹⁶.

С помощта на цифровите приложения могат да се оптимизират акостиранията в пристанищата, да се подобри времето за обслужване, да се намали времето за изчакване и да се оптимизира използването на ресурсите, като същевременно се намалят емисиите и се подобри безопасността и сигурността. Чрез цифровите инициативи на ЕС¹⁷ ще се улеснят отчитането на предприятията пред правителствените органи и митническите процеси. Освен това МСЕ в цифровия сектор подкрепя внедряването на 5G технологии в пристанищата.

Обменът на данни между предприятията е фрагментиран и често е обвързан с лицензиран софтуер. По-добрата интеграция на системите може да доведе до подобряване на видимостта по веригата на доставки, без да се налагат централизирани платформи, а също така спомага за защита на съществуващите инвестиции в ИТ. Комисията **ще изготви насоки на ЕС за ефективен обмен на данни по транспортната верига** едновременно с действията, предприемани от държавите членки¹⁸.

2.5. Функциониращ вътрешен пазар и лоялна конкуренция

Функциониращият вътрешен пазар представлява конкурентно предимство за пристанищата в ЕС. Той също така подкрепя стратегическата автономност на Европа и гарантира заетостта в пристанищния сектор. В политиката на ЕС за пристанищата¹⁹ от 2013 г. търговията и вътрешният пазар заемат централно място. Въпреки че напредъкът е видим, непоследователното прилагане на правилата на единния пазар в държавите

¹⁴ http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2177/oj.

¹⁵ В съответствие с Регламент (ЕС) 2024/1679, член 29 от Регламента относно железопътния инфраструктурен капацитет и като се използват разпоредбите за консултации съгласно Регламента за пристанищните услуги.

¹⁶ COM(2025) 0391 final.

¹⁷ Като например единната европейска среда за морско информационно обслужване (EMSWe), електронната информация за товарни превози (eFTI) и предстоящото преразглеждане на Митническия кодекс на Съюза.

¹⁸ В рамките на Консорциума за европейска цифрова инфраструктура, <https://digital-strategy.ec.europa.eu/bg/policies/edic>.

¹⁹ COM(2013) 295 final.

членки, променящите се структури на пристанищния пазар и бавните процеси на издаване на разрешения излагат на риск конкурентните предимства на ЕС.

С правилата на ЕС за държавните помощи се създава рамка за финансирането на пристанищата от държавите членки и се осигурява правна яснота, прозрачност и предвидимост. Преразгледаните правила относно пристанищата и морските връзки в Решението относно услугите от общ икономически интерес позволяват на държавите членки да подкрепят по-ефективно по-малките пристанища на островите, крайбрежните и най-отдалечените региони²⁰. Пристанищата трябва също така да се справят с нововъзникващите предизвикателства (сигурност, киберсигурност, цифровизация, военна мобилност и преквалификация на пристанищните работници с оглед на новите технологии), а финансирането на инвестиции за тази цел не следва да нарушава конкуренцията. Понастоящем Комисията **извършва преразглеждане на Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията („Общ регламент за групово освобождаване“ — ОРГО)**. В този контекст, когато е целесъобразно, и с оглед на резултата от обществената консултация, Комисията ще оцени **дали е необходима промяна на праговете и ще предостави допълнителни насоки**, като даде примери и тълкувателни разяснения на правилата на ОРГО, включително за инвестиции в пристанищна инфраструктура. Заедно с предстоящите насоки за сухопътния и мултимодалния транспорт с новия регламент за групово освобождаване в областта на транспорта ще се улесни публичната подкрепа за мултимодални транспортни съоръжения, които са в морски пристанища и имат железопътни връзки или връзки по вътрешните водни пътища, като по този начин ще се подобрят връзките с вътрешността на съответната страна.

Споразуменията за концесия и наем на земя с операторите на пристанищни терминали играят решаваща роля за привличане на капитал и повишаване на конкурентоспособността на европейските пристанища. Тези споразумения осигуряват рамката за дългосрочни инвестиции, които дават възможност на пристанищата да просперира и да отговарят на належащите обществени потребности. Държавите членки и пристанищните органи следва да се стремят към постигане на **баланс между възвръщаемостта на инвестициите за частните оператори и подходящите договорни задължения** (продължителност, прозрачни и справедливи условия за подновяване, клаузи за гъвкавост), за да се гарантира устойчивост, сигурност, безопасност и намаляване на емисиите. Комисията ще гарантира спазването на правилата на вътрешния пазар в пристанищата на ЕС.

Нарастващата вертикална интеграция на големите логистични и корабни оператори променя традиционната пристанищна среда. Вертикалната интеграция може да спомогне да се подобри предвидимостта на развитието на трафика и по този начин да се подкрепят дългосрочните инвестиционни планове, да се осигури ефективност и въвеждане на иновации в логистичните вериги, да се намалят трансакционните разходи и да се подобри качеството на услугите за ползвателите. Същевременно следва да се запази ефективната конкуренция между операторите в съответствие с приложимите антитръстови правила и правилата на ЕС за сливанията. Комисията ще **перазгледа насоките на ЕС относно сливанията**, за да предостави ясни и актуализирани насоки за

²⁰ <http://data.europa.eu/eli/dec/2025/2630/oj>.

прилагането на правилата на ЕС относно сливанията както за хоризонталните, така и за нехоризонталните ефекти от сливанията.

Водещи действия

- *Използване на ръководни принципи за финансиране от ЕС и инвестиции в пристанища на трети държави (приложение I).*
- *Изготвяне на насоки за държавите членки с критерии за оценка на чуждестранните инвестиции в пристанищата в съответствие с международните ангажименти на ЕС.*
- *Подкрепа за цифровата и екологичната трансформация на европейските пристанища чрез иновации, насърчаване на разрастването, репродуцирането и използването на новаторско пристанищно оборудване и технологии.*

3. ОСИГУРЯВАНЕ НА НАПРЕДЪК ПО ОТНОШЕНИЕ НА ЕНЕРГИЙНИЯ ПРЕХОД, УСТОЙЧИВОСТТА И ЧИСТАТА ПРОМИШЛЕНОСТ

3.1. Пристанищата като фактори, благоприятстващи енергийния преход

Тъй като около 40 % от обработваните стоки са свързани с енергетиката, пристанищата се превръщат в стратегически енергийни и промишлени центрове.

Електрификация на пристанищата: крайъгълен камък на декарбонизацията

62 % от анкетирания европейски морски пристанища предлагат захранване от наземната електрическа мрежа на една или повече котвени стоянки²¹, но напредъкът е неравномерен²² и продължават да съществуват ограничения по отношение на капацитета, докато търсенето се очаква да се увеличи²³. Комисията ще продължи мониторинга на разгръщането на захранването от наземната електрическа мрежа чрез ЕАМБ и Европейската обсерватория за алтернативни горива. В предстоящия **План за действие за електрификация** Комисията ще въведе нови мерки за подкрепа на пристанищната електрификация. Освен това Комисията ще насърчава по-голяма прозрачност при ценообразуването на захранването от наземната електрическа мрежа и по-добро прогнозиране на търсенето.

Тъй като търсенето на електроенергия в пристанищата нараства, достатъчният капацитет на мрежата ще бъде от основно значение. **Държавите членки следва да подкрепят безкабелните технологии и решения за интелигентни мрежи, цифровизирани процедури и по-добро използване на съществуващите мрежови активи.** Освен това следва да се насърчават решенията за управление на търсенето, като това се отнася в особена степен за малките и средни пристанища. Преразгледаното предложение за TEN-E²⁴, заедно с Регламента за TEN-T, подкрепя развитието на пристанищната инфраструктура и интегрирането на енергията от възобновяеми източници от инсталации в морето. **Държавите членки следва да засилят полезните взаимодействия между TEN-T и TEN-E и планирането на други електроенергийни**

²¹ ESPO, *Екологичен доклад за 2025 г. — EcoPorts inSights 2025*.

²² Главно захранване от наземната електрическа мрежа с ниско напрежение, докато наличието на захранване от наземната електрическа мрежа с високо напрежение за по-големи кораби остава ограничено.

²³ <https://op.europa.eu/bg/publication-detail/-/publication/60f97fad-70b5-11ef-a8ba-01aa75ed71a1/language-en>.

²⁴ COM(2025) 1006 final.

мрежи, особено за коридорите за енергия от възобновяеми източници от инсталации в морето. В този контекст предстоящите планове за развитие на офшорни мрежи (ONDP) следва да включват нуждите на сушата, които също следва да бъдат отразени в националните планове за развитие на мрежата относно равнището на преноса и разпределението.

Издаване на разрешения и ускорено присъединяване към мрежата

Разположените в морето инсталации за вятърна енергия и плаващите инсталации изискват по-големи и подсилени пристанищни съоръжения за сглобяване, съхранение и внедряване, повече физическо пространство и по-добра връзка с мрежата. С **Пакета за европейските електроенергийни мрежи²⁵ и Насоките за ефективно и навременно присъединяване към мрежата²⁶ ще се ускори присъединяването към мрежата за жизнеспособни проекти**, включително в пристанища от всякакъв размер. Трансмедитеранеанската инициатива за сътрудничество в областта на енергетиката и чистите технологии (T-MED) ще подкрепи устойчивата енергийна свързаност между средиземноморските пристанища. Нова платформа за планиране на разпределителната мрежа в ЕС и диалог с операторите на преносни системи (ОПС), операторите на разпределителни системи (ОРС) и националните регулаторни органи ще разглежда най-добрите практики за определяне на последователността на изграждане на електроенергийната мрежа, включително конкретни работни групи с ползвателите на мрежата, като пристанищата ще се включат в планирането на мрежата. В оценките си за всеки отделен случай **държавите членки следва също да допускат²⁷, че инфраструктурата за пренос и разпределение на електроенергия, включително захранването от наземната електрическа мрежа в пристанищата, са от по-висш обществен интерес, като по този начин се опростява разгръщането на електроенергийните мрежи в пристанищните зони.**

Пристанищата като центрове за производство и доставка на няколко вида горива

В регулаторната рамка на ЕС²⁸ и в Плана за инвестиции за устойчив транспорт се подчертава ролята на пристанищата за въвеждане на употребата на чисти горива. Докато подходът с няколко вида горива гарантира гъвкавост и устойчивост, несигурното търсене на горива забавя инвестициите и затова е важно да се постигне съответствие между тези две пазарни сили. Докато във FuelEU — сектор „Морско пространство“ и мерките, насърчавани в промишлената морска стратегия на ЕС, се разглежда аспектът на търсенето, по отношение на предлагането **Комисията ще обмисли в контекста на предстоящия пакет за енергийния съюз как да насърчи наличието на устойчиви горива в пристанищата.** В предстоящото преразглеждане на Регламента за инфраструктурата за алтернативни горива²⁹ **ще се разгледат мерки за ускоряване на разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива за корабоплаването.**

²⁵ „Пакет за европейските електроенергийни мрежи“, COM(2025) 1005 final.

²⁶ Известие на Комисията „Насоки за ефективно и навременно присъединяване към мрежата“ (C/2025/6703).

²⁷ COM(2025) 1007 final.

²⁸ Включително Регламента за инфраструктурата за алтернативни горива, Регламента за инициатива FuelEU — сектор „Морско пространство“, включването на морския транспорт в СТЕ на ЕС, както и Регламента за TEN-T и TEN-E.

²⁹ <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>.

Успоредно с това правилата за бункероване с енергия от възобновяеми източници и с нисък въглероден отпечатък следва да бъдат хармонизирани в целия ЕС в съответствие с Директивата на ЕС за енергията от възобновяеми източници, за да се избегнат несъответствия и нарушаване на конкуренцията в рамките на вътрешния пазар на ЕС. Заедно с използването на ефективна база данни на Съюза международните корабни дружества ще могат да проследяват възобновяемите и нисковъглеродните горива, което ще даде възможност за стабилна система за сертифициране и проследяване в целия ЕС, с която ефективно се намаляват рисковете от нередности и измами.

Пактът за Средиземноморието ще допринесе за използването на нисковъглеродни и възобновяеми горива за морския транспорт, като същевременно се запази конкурентоспособността на пристанищата на ЕС. Значителни и целеви ресурси за финансиране на декарбонизацията могат да бъдат мобилизирани чрез приходите от системата на ЕС за търговия с емисии (СТЕ), продавани на търг от държавите — членки на ЕС, след разширяването на системата, така че да се обхване и морският сектор. Тъй като държавите членки са законово задължени да използват приходите от СТЕ на ЕС за инвестиции в мерки в областта на климата, Комисията **настоятелно насърчава държавите членки да заделят част от приходите от СТЕ** за инвестиции в декарбонизация на морския транспорт в целия морски клъстер в Европа³⁰. За да се увеличи максимално въздействието и да се постигне полезно взаимодействие на равнището на ЕС, включително между корабособствениците, корабостроителниците, доставчиците на технологии и горива и заинтересованите страни в пристанищата, Комисията ще **координира усилията на държавите членки и ще улеснява обмена на най-добри практики**, включително евентуално чрез изготвяне на насоки.

За насочване на инвестиционното планиране **Алиансът за възобновяеми и нисковъглеродни горива (RLCF)** до края на 2026 г. **ще оцени инфраструктурния капацитет и бъдещите нужди от доставка на възобновяеми и нисковъглеродни горива във и до пристанищата**. Освен това RLCF ще насърчава обсъжданията между корабособствениците, промишлеността за производство на устойчиви горива и финансовите институции с оглед на развиването на производството и доставките на възобновяеми и нисковъглеродни горива в сектора на водния транспорт. Пристанищата могат да бъдат жизненоважни за водородните долини³¹ с трансгранични терминали за внос на водород, включени в рамките на TEN-E. Комисията чрез съвместното предприятие „Чист водород“ **ще възложи проучване в началото на 2026 г., за да подкрепи дейностите на Комисията в Световната коалиция на пристанищата за водород** в рамките на Министерския форум по въпросите на чистата енергия.

Промислени клъстери и споделяне на енергия в пристанищните зони

Пристанищата са ключови фактори за промишлеността на основата на чиста енергия в Европа. Въпреки това разпокъсаното планиране, ограничената координация между пристанищата и с промишлените клъстери, както и несигурността по отношение на

³⁰ Като например производство и използване на устойчиви горива, подобряване на енергийната ефективност на корабите, обновяване на флота, инвестиции в иновативни чисти морски технологии и устойчива инфраструктура и захранване от наземната електрическа мрежа в пристанищата.

³¹ От 2019 г. насам са подкрепени 21 проекта със средства в размер на 253 милиона евро. [Партньорство за чист водород. Проучване на водорода, пристанищата и промишлените крайбрежни зони \(Study on hydrogen in ports and industrial coastal areas\)](#).

бъдещото търсене на енергийна инфраструктура могат да забавят инвестициите и да доведат до намаляване на ефективността на системата. **Комисията призовава държавите членки да подкрепят структурираното сътрудничество между пристанищата и местните промишлени кълъстери**, като насърчават внедряването на възобновяеми енергийни източници, споделянето на енергия, повторното използване на отпадна топлина, решенията за съхранение и развитието на енергийни общности, ориентирани към пристанищата, както и интеграцията с местните мрежи за отопление и охлаждане. Комисията ще **подкрепя партньорства с пристанища, местни органи и промишлени кълъстери**. Подпрограмата „Преход към чиста енергия“ на програма LIFE ще финансира проекти, насърчаващи местното сътрудничество в областта на енергетиката, а пристанищата могат да кандидатстват по покани за представяне на предложения, планирани за пролетта на 2026 г. и 2027 г.

Комисията **насърчава по-тясното сътрудничество между пристанищата, енергийните предприятия, мрежовите оператори и местните органи** и е готова да предоставя неформални насоки по антитръстови въпроси³², като взема предвид насоките на Комисията относно споразуменията за хоризонтално сътрудничество³³. Комисията **ще организира поредица от целеви семинари за пристанищата** относно практическото прилагане на ключовото законодателство на ЕС в областта на енергетиката, интегрирането на възобновяемите енергийни източници, енергийната ефективност, водорода от възобновяеми източници и алтернативните горива³⁴, както и относно внедряването на технологии за инсталации, разположени в морето, и технологии с нетни нулеви емисии, включително управлението и съхранението на CO₂.

3.2. Укрепване на екологичната устойчивост и опростяване на процедурите за издаване на разрешения

Пристанищата са както жизненоважни икономически активи, така и чувствителни от гледна точка на околната среда области³⁵, което изисква привеждане на конкурентоспособността в съответствие с опазването на околната среда и декарбонизацията. Правната рамка на ЕС³⁶ е насочена към постигането на този баланс, включително чрез предвиждане на специфични възможности за гъвкавост в случаи на по-висш обществен интерес. По-нататъшните политики на ЕС подкрепят намаляването на замърсяването, възстановяването на екосистемите, природосъобразните решения и устойчивата синя икономика. В Европейския пакт за океана³⁷ и в Стратегията за устойчивост на водните ресурси се признава ролята на пристанищата в опазването на морските екосистеми, заедно с Рамковата директива за морска стратегия и рамката на Регламента за таксономията на ЕС³⁸. Като част от по-общия стремеж за повишаване на

³² Това е направено по дело AT.40976 — APM Terminals, писмо с насоки от 9.7.2025 г. (COM/2025/4523 final).

³³ (2023/C 259/01).

³⁴ Включително биогорива и възобновяеми горива от небиологичен произход (RFNBO).

³⁵ <https://data.europa.eu/doi/10.2832/3479075>.

³⁶ Въз основа на Директивата за местообитанията и Директивата за птиците, Директивата за качеството на атмосферния въздух, Регламента относно възстановяване на природата и допълнени от Директивата за морското пространствено планиране и Рамковата директива за морска стратегия.

³⁷ „Европейски пакт за океана“, COM/2025/281 final.

³⁸ http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/2139/oj (по-специално дейност 6.16).

конкуренетоспособността в ЕС Комисията ще предприеме няколко действия за опростяване на регулаторната тежест, като същевременно се гарантира опазването на околната среда. Комисията ще преразгледа Делегирания акт за таксономията в областта на климата, за да подобри използваемостта на критериите за технически скрининг и да ги опрости и актуализира, за да се отрази развитието на политиките, законодателството и технологиите.

С предложениия Регламент за ускоряване на екологичната оценка³⁹ ще се ускорят оценките чрез цифровизацията, съкратените срокове, комбинираните оценки и единните звена за контакт. Проектите за декарбонизация на пристанищата от стратегическо значение за ЕС могат да се възползват от мълчаливо одобрение и процедурно и съдебно приоритизиране.

Планът за действие RESourceEU подкрепя пристанищата с цел те да се превърнат в стратегически центрове за кръгови дейности, като мащабно рециклиране на метални отпадъци или на композитни материали, обработка и рециклиране на авангардни материали, захранвани с чиста енергия⁴⁰. С прехода към чисти горива потоците от опасни отпадъци се променят и изискват подходящи съоръжения за приемане. Преразгледаната Рамкова директива за водите (РДВ)⁴¹ предлага на държавите членки възможности за гъвкавост за издаване на разрешение за проекти с краткосрочно въздействие или дейности, влошаващи химическото състояние на водните обекти, без да се увеличава общото замърсяване⁴². Комисията ще издаде допълнителни насоки относно издаването на разрешения по РДВ през 2026 г. Държавите членки следва да използват, когато е приложимо, свързаните с развитието на пристанищата разпоредби съгласно РДВ и да осигурят своевременно прилагане на новите екологични правила относно замърсяването на морето от корабоплаването в пристанищата.

Държавите членки се насърчават да предприемат мерки по отношение на емисиите на парникови газове и замърсителите на въздуха в пристанищата при изпълнението на своите национални планове в областта на енергетиката и климата и националните програми за контрол на замърсяването на въздуха. Идентифицирането и оценката на източниците на емисии и други замърсители е предизвикателство поради сложността на пристанищните дейности⁴³. При финансираните от ЕС проекти се подчертава необходимостта от съгласуван подход, обща методика и прилагане. Комисията ще се стреми към по-последователно измерване и докладване на емисиите в пристанищата, подкрепено от допълнителни научни изследвания и иновации.

Водещи действия

- *Ускоряване на процедурите за издаване на разрешения и осигуряване на по-бързи процедури за оценка на свързани с пристанищата стратегически проекти в областта на енергетиката, рециклирането и декарбонизацията,*

³⁹ COM(2025) 0391 final.

⁴⁰ План за действие RESourceEU, COM(2025) 945 final.

⁴¹ <http://data.europa.eu/eli/dir/2000/60/oj>.

⁴² Например преместване на вече замърсени води или седименти.

⁴³ Липса на данни за качеството на въздуха: <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/maritime-transport-2025>.

чрез Пакета за европейските електроенергийни мрежи и сборния пакет от мерки в областта на околната среда.

- *Ускоряване на електрификацията на пристанищата, осигуряване на навременен достъп до електроенергийните мрежи без дискриминация.*
- *Насърчаване на партньорствата за сътрудничество в областта на енергетиката във и около пристанищните зони за устойчиво използване на енергията, включително водорода.*

4. ЗАЩИТА И СИГУРНОСТ НА ПРИСТАНИЩАТА

4.1. Вътрешна сигурност

Промените в геополитическата обстановка доведоха до засилване на тероризма, саботажите, организираната престъпност и корупцията и до появата на кибернетични/хибридни заплахи, както и на въздухоплавателни и водни дроне в цяла Европа. Разрастващият се спектър от саботажни и хибридни действия под прага на въоръжено нападение от страна на Русия все повече проявява характеристики, сравними с държавно спонсориран тероризъм. Регионът на Балтийско море и неговите пристанища остават особено изложени на руски дейности на хибридна война. Правните рамки за борба с тероризма и хибридната война на равнището на ЕС и на национално равнище следва да се използват системно и при необходимост да се преразглеждат⁴⁴. Необходимо е сътрудничество между съответните органи за по-нататъшно засилване на борбата срещу заобикалянето на ограничителните мерки и за подкрепа на ефективните отговори на ЕС.

Комисията ще **актуализира съществуващите насоки** относно законодателството в областта на морската сигурност, **за да се обхванат по подходящ начин всички съответни заплахи**, включително кибернетични и хибридни заплахи, незаконен трафик и злонамерено използване на невоенни дроне, с помощта на агенции като Европейската агенция по морска безопасност (ЕАМБ) и Агенцията на ЕС за киберсигурност (ENISA). **За да се гарантира сигурността на пристанищата в световен мащаб срещу такива заплахи, Комисията ще работи с държавите — членки на ЕС, за актуализиране на международните насоки в рамките на Международната морска организация (ИМО).** Необходими са по-добро събиране и анализ на данните за справяне с рисковете от тероризъм и организирана престъпност при трафика чрез пътнически терминали и търговски морски транспорт. Пристанищните работници трябва да бъдат по-добре обучени и защитени като партньори в борбата срещу организираната престъпност, кибернетичните и хибридните заплахи.

В ProtectEU: в Европейската стратегия за вътрешна сигурност⁴⁵ се подчертава, че пристанищата са се превърнали в основни цели за външни заплахи, и се предвижда сигурност на мореплаването за справяне с дроновете и саботажите по подводни кабели и за подобряване на сигурността на пристанищата и веригите на доставки, включително в съседните държави. **Стратегията на ЕС за морска сигурност** разглежда устойчивостта и защитата на пристанищата като критична морска инфраструктура. За да

⁴⁴ Съобщение относно източните региони на ЕС, граничещи с Русия, Беларус и Украйна, COM(2026) 82 final.

⁴⁵ COM/2025/148 final.

се справи с проникването на престъпни елементи, през 2026 г. **Комисията ще представи стратегия на ЕС за борба с корупцията**, основана на Директивата относно борбата с корупцията.

Европейският пристанищен алианс се бори с незаконния трафик на наркотици и организираната престъпност, като обединява правоприлагащите органи, митниците, пристанищните органи и промишлеността. Той укрепва устойчивостта на пристанищата чрез сътрудничество, споделяне на най-добри практики и установяване на наличието на пропуски в оперативната дейност. Въз основа на тази работа **Комисията ще предложи рамка на ЕС за цялостни проверки за пристанищните работници. Усилията в областта на сигурността ще бъдат разширени и по отношение на вътрешноводните пристанища, включително тези, които не са обхванати от Международния кодекс за сигурност на корабите и пристанищните съоръжения, в сътрудничество с речните комисии. Комисията ще публикува най-добри практики за предотвратяване на трафика на наркотици и ще проучи възможности за по-нататъшното сътрудничество с държавите кандидатки.**

За предотвратяването и откриването на замърсяване на товарите, както и за проникването на престъпни елементи трябва да се предприемат мерки още в пристанищата на заминаване извън ЕС. За това е необходимо **регионалните рамки да бъдат разработени съвместно от Комисията и ЕСВД, за да се поддържа сътрудничество с трети държави за подобряване на сигурността на пристанищата въз основа на споделена отговорност и, когато е възможно, чрез подкрепа от стратегията Global Gateway или други инструменти за сътрудничество. В този контекст ще бъдат извършени целеви оценки на високорисковите пристанища в трети държави, за да се установят и отстранят пропуските в сигурността, да се подобри обменът на информация и, когато сериозните недостатъци не бъдат отстранени, да се предвидят възможни отговори.** Тази система може да допринесе за изграждането на надеждно партньорство с трети държави в борбата със заплахите за сигурността в пристанищата.

По-голямата съгласуваност на митническия контрол в пристанищата на ЕС заедно с по-добри протоколи за сигурност в световен план може да спомогне да се защитят страните от ЕС и критичната инфраструктура чрез инструменти като изискването „Да не се товари/Do Not Load“. Комисията ще работи за публично-частен обмен на информация между митниците и морските логистични предприятия относно трафика на наркотици и незаконната търговия. Освен това Комисията е готова да оцени степента, в която **антитръстовите инструменти могат да подкрепят прилагането на насоките или най-добрите практики, разработени от Европейския пристанищен алианс.** Съгласно предложението за реформа на митниците в ЕС новият митнически орган на ЕС и Центърът за митнически данни на ЕС ще дадат възможност на митниците да извършват анализ на риска на равнището на ЕС и да предприемат мерки по отношение на международните вериги на доставки, включително електронната търговия, от страна на митническите и други правоприлагащи органи, чрез ефективни мерки за контрол и проверки за съответствие.

Освен това Комисията подкрепя държавите членки при прилагането на строги санитарни и фитосанитарни (СФС) мерки в пристанищата. Комисията се ангажира да подобри тези

механизми и призовава държавите членки да засилят и подобрят мерките за контрол върху внасяните стоки. Държавите членки следва да отдадат приоритет на прилагането на законодателството в областта на морската сигурност, да приемат най-добрите практики, споделени в рамките на публично-частното партньорство на Европейския пристанищен алианс, за да се борят с организираната престъпност (включително трафика на наркотици) и корупцията, както и да предприемат мерки по отношение на пристанищната сигурност в нейната цялост, като гарантират достатъчен персонал в областта на сигурността и необходимите инвестиции.

4.2. Изграждане на устойчивостта и подготвеността на пристанищата и логистичните мрежи

Опасностите, свързани с изменението на климата, като например покачването на морското равнище, крайбрежните бури и сушите, както и влошаването на състоянието на околната среда, водят до повишен риск от наводнения и проникване на морска вода в крайбрежните водоносни слоеве, което оказва въздействие върху съдоходността, състоянието на пристанищната инфраструктура и надеждността, ефикасността и безопасността на дейностите на пристанищата и доковете. За да подкрепи държавите членки в планирането на подготвеността и устойчивостта, **Комисията ще предложи Европейска интегрирана рамка за устойчивост спрямо изменението на климата през 2026 г.**

Държавите членки са длъжни да приемат и прилагат национални стратегии и планове за адаптиране⁴⁶. Имайки предвид тяхната уязвимост и стратегическо значение, **пристанищата следва да разработват собствени планове за устойчивост спрямо изменението на климата.** Тези планове следва също така да спомагат за противодействие на влошаването на състоянието на околната среда. Следва да се прилагат насоките за устойчивост спрямо изменението на климата по отношение на инфраструктурата и принципите за „устойчивост спрямо изменението на климата още при проектирането“, когато се изграждат нови пристанища или се обновяват съществуващи пристанища, както и за инфраструктурното и оперативното развитие на връзките към логистичните мрежи. **Обменът на най-добри практики в областта на действията за устойчивост спрямо изменението на климата в пристанищата ще бъде улеснен в рамките на европейското морско пространство.**

Аварии и събитията, предизвикани от злоумишлени действия, представляват значителна заплаха за инфраструктурата на ЕС. Транспортната мрежа е толкова силна, колкото е силно най-слабото ѝ звено, поради което резервирането в достатъчна степен и алтернативните връзки в мрежата TEN-T са от критично значение за защитата на веригите на доставки, предотвратяването на системни икономически сътресения и осигуряването на военна мобилност и отбранителна готовност. За да се защитят пристанищата от природни и причинени от човека опасности, държавите членки следва да **включват пристанищата при прилагането на Директивата относно устойчивостта на критичните субекти**⁴⁷. С предстоящите насоки за критичните субекти ще се улесни тяхната защита и осигуряването на безопасността на персонала. В

⁴⁶ Член 5, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2021/1119, <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>.

⁴⁷ <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj>.

съответствие със стратегията за Съюз на подготвеност съответните органи следва да насърчават високо равнище на осведоменост за риска сред общностите, разположени в близост до пристанищните зони, за да се създаде възможност жителите да реагират ефективно в случай на инцидент.

Координаторът за ЕМП ще улесни планирането на устойчивостта на морската свързаност и на свързаността с вътрешността на съответната страна с други координатори на европейски транспортни коридори. Освен това държавите членки следва да отдадат приоритет на оперативната съвместимост на пристанищата в рамките на железопътната система на ЕС, както и на постигането на „добри условия за корабоплаване“ до 2030 г. за вътрешните водни пътища. Така ще се осигури устойчивостта на вътрешните водни пътища, ще се преодолеят ограниченията на железопътния капацитет, участъците със затруднения на терминалите и границите и лошата координация между управителите на инфраструктура.

Все по-често се наблюдава заглушаване и спуфинг на глобалната навигационна спътникова система (ГНСС) в Балтийско море, Черно море и Средиземно море, като това може да доведе до сблъсъци в морето или в пристанищата. Въведеното наскоро удостоверение на автентичността на навигационните съобщения от отворената услуга на „Галилео“, както и услугата за мониторинг на радиочестотни смущения, предвидена в предложението Европейски фонд за конкурентоспособност (ЕФК), допринасят за справяне с тази нарастваща заплаха⁴⁸.

Държавите членки следва да гарантират, че стоките от критично значение се обработват и съхраняват в съответствие с изискванията за военна мобилност, стратегията за натрупване на запаси в ЕС⁴⁹ и режима за сигурност на доставките, въведен от Програмата за европейската отбранителна промишленост. Пристанищата и по-специално по-малките от тях са от значение за готовността на ЕС и следва да играят важна роля, когато държавите членки оптимизират картографирането, споделянето на информация и координацията, за да създадат и защитят запасите и да сведат до минимум смущенията. С Плана за действие за сигурност при дроновете и за противодействие на дронове⁵⁰ се предоставя инструментариум със стрес тестове на критични инфраструктури, повишена морска ситуационна осведоменост и координирана готовност за противодействие на дронове.

Държавите членки следва да защитават и укрепват уязвимите инфраструктури, надстройки и оборудване и да се справят с участъците със затруднения, както и да увеличат усилията си за укрепване на своята критична инфраструктура. Държавите членки следва да гарантират резервиране в достатъчна степен и капацитет за абсорбиране на краткосрочни и средносрочни смущения в логистичните им вериги и доставките на стоки от критично значение, като това следва да позволи по-специално на най-уязвимите възли за военна мобилност да достигнат подходящи оперативни нива.

⁴⁸ Космическите системи за наблюдение на Земята, като „Коперник“, могат да допринесат за мониторинга на сигурността на пристанищата.

⁴⁹ COM(2025) 528.

⁵⁰ COM(2026) 81 final.

4.3. Цифрова автономия за икономическа сигурност

Пристанищните цифрови системи, управлението на трафика и логистичните платформи се превръщат в стратегическа инфраструктура. Който контролира данните, контролира и потоците. Обменът на данни може да разкрие поверителна търговска информация за ползвателите на пристанищата и често зависи от чуждестранен хардуер и софтуер, като голяма част от данните на блока се съхраняват извън ЕС. Престъпниците и неприятелските държавни субекти все повече се възползват от присъщите уязвимости на цифровите системи и процеси за осъществяване на трафик на наркотици и кибератаки.

Въпреки че въпросите, свързани с киберсигурността, изискват специални действия, ЕС трябва да засили и да гарантира технологичния суверенитет върху данните, които са в основата на гражданския и военния транспорт. Това предполага сигурни решения за автоматизация, облачна и изчислителна инфраструктура, използване на изкуствен интелект и свързаност от следващо поколение (5G/6G, ГНСС), за да се избегне всякаква форма на принуда, поради уникалната им способност да отговарят на строги изисквания с оглед на малкото закъснение и високата пропускателна способност в подкрепа на предоставянето на услуги от критично значение.

ЕС се нуждае и от обучени оператори и работници, осъзнаващи жизненоважната си роля за осигуряване на правилното функциониране на мрежите на критичната инфраструктура на ЕС. Заедно с промишлената морска стратегия новият акцент върху цифровата автономия ще предложи на предприятията и предприемачите от ЕС възможности за разработване и внедряване на бъдещите цифрови решения за откриване и противодействие на престъпни дейности.

За да се засили цифровата автономност на пристанищата в рамките на настоящата многогодишна финансова рамка, **Комисията ще подкрепи инициативите за научноизследователска и развойна дейност за сигурен обмен и съхранение на данни за пристанищата и заинтересованите страни по мултимодалните логистични вериги.** Заедно с държавите членки и секторите на транспорта, логистиката и ИТ индустрията Комисията **ще насърчава и подкрепя решения, насочени към суверенитета на ЕС върху данните, които са в основата на неговия жизненоважен граждански и военен транспорт, и ще търси сътрудничество с държави със сходни възгледи.**

4.4. Киберсигурност

Сложната инфраструктура на пристанищата и нарастващата цифровизация създават значителни рискове за киберсигурността⁵¹ на веригите на доставки и критичната инфраструктура на ЕС, включително опасения относно високорисковите доставчици, контролиращи ключова система. Прилагането се подпомага от насоките за управление на киберрисковете за пристанищата на Агенцията на Европейския съюз за киберсигурност (ENISA)⁵² и насоките относно справянето с киберсигурността на борда на корабите на Европейска агенция по морска безопасност (ЕАМБ)⁵³. Комисията ще

⁵¹ Морската киберсигурност е обхваната от Директивата МИС 2 и Законодателния акт в областта на киберсолидарността, а на международно равнище — чрез Международния кодекс за сигурност на корабите и пристанищните съоръжения на ИМО.

⁵² <https://www.enisa.europa.eu/publications/guidelines-cyber-risk-management-for-ports>.

⁵³ <https://www.emsa.europa.eu/publications/inventories/download/7660/5074/23.html>.

продължи да си сътрудничи с ИМО, за да продължи изготвянето на хармонизирани световни стандарти за киберсигурност за морския сектор чрез незадължителен кодекс за киберпространството. ENISA ще актуализира насоките за управление на киберрисковете за пристанищата с най-съвременни мерки и най-новите разработки на политиката на ЕС, като Директивата МИС 2.

Заедно с групата за сътрудничество за МИС и ENISA Комисията ще извърши **координирана на равнището на Съюза оценка на рисковете за киберсигурността на пристанищата, за да идентифицира рисковете за киберсигурността и да препоръча мерки за смекчаване.** При преразглеждането на Акта за киберсигурността Комисията предлага надеждна рамка за сигурност на веригата на доставки на ИКТ. Въз основа на оценката на риска за сигурността на равнището на Съюза това би позволило налагането на пропорционални ограничения за високорисковите доставчици в нашата критична инфраструктура. Комисията ще проведе координирани изпитвания на подготвеността и практически тренировъчни упражнения в пристанищата по специфични сценарии относно рисковете за киберсигурността.

За да обменя най-добри практики и информация, Комисията е готова да работи с държавите членки в рамките на **специален форум за киберсигурността и морските/пристанищните органи на държавите членки** въз основа на Групата за сътрудничество за МИС, създадена в съответствие с член 14 от Директива (ЕС) 2022/2555. Той би могъл да обхваща киберзаплахи, инциденти, уязвимости, близки до инцидент ситуации, повишаване на информираността, обучение, упражнения и умения, изграждане на капацитет, стандарти и технически спецификации, като се обръща специално внимание на малките и средните пристанища. Ще се търси участие на ENISA, ЕАМБ и съответните заинтересовани страни, както и координация с публично-частни партньорства, като например Европейския център за обмен и анализ на морска информация (EM-ISAC), и регионални инициативи, като например Центъра за морската сигурност в Черно море. В сборния пакет от мерки в областта на цифровите технологии се предлага да се създаде единно звено за контакт за задължително докладване на инциденти, свързани с киберсигурността.

Водещи действия

- *Актуализиране на съществуващите насоки относно сигурността на пристанищата, за да се обхванат по подходящ начин всички съответни заплахи.*
- *Разработване на регионални рамки съвместно с ЕСВД за сътрудничество с трети държави за подобряване на сигурността на пристанищата и работа за постигане на по-голяма съгласуваност на митническия контрол в пристанищата на ЕС заедно с по-добри протоколи за сигурност в световен план.*
- *Предлагане на рамка на ЕС за цялостни проверки за пристанищните работници.*
- *Създаване на форум за киберсигурността на държавите членки и морските/пристанищните органи за обмен на информация и най-добри практики.*

- *Извършване на координирана оценка на кибернетичния риск на равнището на Съюза, за да се идентифицират рисковете за киберсигурността и да се препоръчат подходящи мерки за смекчаването им.*

5. ДОСТЪП ДО ФИНАНСИРАНЕ И ИНВЕСТИЦИИ

Само комбинация от финансиране от ЕС, национално и частно финансиране, подкрепено от предвидими регулаторни рамки и инструменти за намаляване на риска, ще отговори на предизвикателствата и променящите се роли, пред които са изправени пристанищата. Заинтересованите страни предоставиха оценки на нуждите от инвестиции⁵⁴ въз основа на увеличените търговски потоци, усилията за декарбонизация, увеличаването на размера на плавателните съдове и нуждите от устойчивост и издръжливост. Сред затрудненията при финансирането са достъпът до сигурно финансиране, нарастващите разходи и дългите и скъпи процедури за издаване на разрешения.

Публичното финансиране, в съответствие с правилата за държавна помощ, когато е приложимо, намалява рисковете за частните инвеститори, като създава възможност за осъществяване на проекти със значителна стойност за обществото за справяне с обществените предизвикателства. Публичното финансиране обаче е ограничено и **трябва да се използва целево, за да се постигне максимално въздействие (вж. приложение 1 за принципите на финансиране).**

От 2014 г. насам ЕС е подкрепил пристанищни проекти в областта на енергетиката, устойчивостта, свързаността, иновациите и други аспекти в рамките на няколко инструмента, с приблизително 10 милиарда евро за внедряване и повече от 200 милиона евро за научни изследвания и иновации, включително по линия на МСЕ, ЕФРР и програмите за сближаване, „Хоризонт 2020“ и „Хоризонт Европа“⁵⁵. Комисията също така ще **отдаде приоритет на подкрепата за разработването на захранване от наземната електрическа мрежа в пристанищата в рамките на покана за представяне на предложения по МСЕ през 2026 г.**

В рамките на следващата многогодишна финансова рамка (2028—2034 г.) редица инструменти могат да подкрепят инвестициите в пристанища: предложеният **Европейски фонд за конкурентоспособност (ЕФК)** би могъл да включва инвестиции в чиста, сигурна, мултимодална и суверенна цифровизирана инфраструктура, надстройки и оборудване с двойна употреба в пристанищата, включително инфраструктура за зареждане и сини технологии. **Механизъмът за свързване на Европа 2028—2034 г. (МСЕЗ)** с предложен бюджет в областта на транспорта в размер на 51,5 милиарда евро ще бъде ключов инструмент на ЕС, като пристанищата ще бъдат част

⁵⁴ Според ESPO сумата е в размер на 80 милиарда евро: https://www.espo.be/media/ESP-3217_InvestmentStudyReport2024_LR.pdf.

⁵⁵ МСЕ — Транспорт (3,9 милиарда евро), МСЕ — Енергетика (856 милиона евро), програми по линия на ЕФРР и Кохезионния фонд (3,7 милиарда евро), Фонд за иновации (870 милиона евро), „Хоризонт 2020“ и „Хоризонт Европа“ (218 милиона евро). По програмата InvestEU бяха предоставени 200 милиона евро за пристанищата, плюс 730 милиона евро за цифрови технологии и технологии за улавяне и съхранение на въглерод, свързани с пристанищата. В някои държави членки Механизъмът за възстановяване и устойчивост (МВУ) предоставя значителна подкрепа за проекти за захранване от наземната електрическа мрежа и екологизиране на пристанищата.

от приоритетите за финансиране на трансграничната свързаност⁵⁶. Бъдещата програма „Хоризонт Европа“ за 2028—2034 г. следва да подкрепя иновациите в пристанищата.

Съгласно предложения регламент, уреждащ **плановите за национално и регионално партньорство**, една от специфичните цели включва мерки за подобряване на транспортната инфраструктура на Съюза и допринасяне за завършването на TEN-T, като същевременно се декарбонизират и подобряват свързаността, сигурността и достъпността за отдалечените, периферните и по-слабо свързаните райони. С наличните средства **държавите членки и регионите ще могат, в зависимост от местните нужди и обстоятелства, да насърчават развитието на своите пристанища.**

Както е посочено в промишлената морска стратегия на ЕС, фондът за иновации, финансиран от СТЕ на ЕС, ще открие през 2027 г. специална покана за представяне на предложения за морския сектор, от която могат да се възползват и проекти в пристанищата.

През периода 2014—2025 г. групата на Европейската инвестиционна банка (групата на ЕИБ) предостави подкрепа за проекти в морски и вътрешноводни пристанища в размер на около 2,8 милиарда евро от собствени ресурси, включително за проекти за устойчивост по отношение на климата, декарбонизация, сближаване, иновации, цифровизация, сигурност и отбрана, възобновяеми енергийни източници от инсталации в морето и алтернативни горива⁵⁷. **Комисията ще отправи искане към платформата на ЕИБ за консултации за предоставяне на подкрепа за изграждане на капацитет специално за малки и средни пристанища по линия на TEN-T.** Освен това Комисията ще работи заедно с националните насърчителни банки и институции и частните финансови заинтересовани страни, за да идентифицира допълнителни решения за финансиране в съответствие с приоритетите, критериите и условията, определени в настоящата стратегия.

Динамичната среда на световната пристанищна индустрия е свидетел на промяна, която не се ограничава до основните стопански дейности, а се разширява, като обхваща новите технологии и иновации, които създават нови възможности. Много пристанища вече успешно се диверсифицират, но все още има потенциал за по-нататъшен растеж. **Пристанищата на ЕС следва да се стремят към прилагане на ориентирани към бъдещето, нестандартни стратегии, които интегрират авангардни технологии и иновативни устойчиви практики.** По-специално малките и средните пристанища следва да се възползват от възможностите за стопанска дейност в областта на енергийния преход и цифровизацията.

6. СОЦИАЛНО СБЛИЖАВАНЕ, УМЕНИЯ И КАЧЕСТВЕНИ РАБОТНИ МЕСТА

6.1. Пристанищата като свързващи звена

Пристанищата са жизненоважни фактори за икономическото развитие, устойчивостта, социалното и териториалното сближаване на арктическите и крайбрежните области,

⁵⁶ Предложен бюджет за МСЕ за 2028—2034 г. от 29,9 милиона евро за специфични цели в областта на енергетиката (COM (2025) 547).

⁵⁷ <https://www.eib.org/en/products/index>: [Какво предлагаме](#).

островите и най-отдалечените региони и техните 20 милиона граждани на ЕС. Промисленото развитие и иновативните морски клъстери в пристанищата подобряват местната икономика, докато публичните и частните пространства на брега повишават привлекателността на градовете. Това може да доведе до конкуренция за пространство и отрицателно въздействие върху околната среда в гъсто населените райони.

Комисията ще **продължи да подкрепя териториалното сближаване и свързаността на островите и най-отдалечените региони**, по-специално тези с демографски предизвикателства, чрез финансиране по линия на политиката на сближаване и Механизма за свързване на Европа — направление „Транспорт“ (МСЕ — Транспорт), и **приканва държавите членки да подкрепят подобренията в областта на инфраструктурата, чистата енергия и горивата, безопасността и устойчивостта за малките и средните пристанища**, по-специално на островите, в отдалечените и най-отдалечените региони. Комисията ще **включи мерки на политиките за укрепване на икономическия, екологичния и социалния принос на пристанищата за местните общности** в рамките на предстоящите съобщения относно стратегията за крайбрежните общности и стратегията за островите. Взаимодействията между пристанищата и градовете изискват балансиране на икономическите, екологичните и социалните фактори. Комисията ще **засили диалозите и ще подкрепя изготвянето на най-добри практики и насоки за подобряване на отношенията между пристанищата и градовете**⁵⁸. Освен това Комисията предлага нова пътна карта за конкурентоспособни малки и средни пристанища.

6.2. Квалифицирана работна сила и безопасни условия на труд в пристанищата на ЕС

Квалифицираната и непрекъснато обучавана работна сила е от решаващо значение за постигането на справедлив, чист и цифров преход в пристанищата и свързаните с тях дейности на синята икономика, включително в местните общности около пристанищата. Новата Синя стратегия за приемственост между поколенията в рамките на Европейския пакт за океана, планирана за 2027 г., ще спомогне за развитието на **квалифицирана работна сила от следващо поколение във всички сектори на синята икономика, включително пристанищата**.

В съответствие с укрепения Пакт за умения, обявен в рамките на Съюза на уменията, Комисията насърчава **социалните партньори, пристанищата и другите заинтересовани страни, включително съответните центрове за обучение, да създадат специално партньорство за умения за пристанищния сектор**, за да се предвидят нуждите от умения, да се преодолее недостигът, да се насърчават инициативите за повишаване на квалификацията и преквалификация⁵⁹, както и

⁵⁸ Чрез мисията на ЕС „Неутрални по отношение на климата и интелигентни градове“, мисията на ЕС „Възстановяване на нашите океани и води“, Европейския пакт за океана, Стратегията за крайбрежните общности и подхода „от източника до морето“ от Стратегията за устойчивост на водните ресурси. Инициативите на ЕС за градовете, като Споразумението за зелен град и Споразумението на кметовете, насърчават преследването на амбициозни цели, свързани с околната среда и климата, в пристанищните градове.

⁵⁹ Въз основа на инициативи като Препоръката на Съвета относно справедлив преход към неутралност по отношение на климата, Законодателния акт за промишленост с нулеви нетни емисии (включително академии за нулеви нетни емисии) и Пътната карта за качествени работни места.

приобщаващият достъп до качествени работни места, по-специално за жените и младите хора. Морската промишленост, включително пристанищата, се приканват да **си сътрудничат с широкомащабното партньорство за цифровата екосистема в Пакта за умения**, за да подкрепят повишаването на уменията в областта на цифровите технологии в пристанищния сектор и да **представят ангажименти по линия на Академията на ЕС за киберумения**, както и да **използват инструмента на Европейската рамка за умения в областта на киберсигурността (ECSF) за пристанищни специалисти**. Допълващите действия в рамките на промишлената морска стратегия на ЕС за повишаване на привлекателността на кариерите в кълстера на морския транспорт и за насърчаване на мобилността между дейностите, извършвани в морето и на брега, също са от голямо значение за пристанищния сектор.

Достиженията на правото на ЕС в областта на здравословните и безопасни условия на труд (БЗР) се прилагат за пристанищата. Освен това укрепването на сътрудничеството между националните пристанищни органи, инспекциите по труда и агенциите за морска безопасност, включително трансграничното сътрудничество с подкрепата на Европейския орган по труда, е от ключово значение за защитата на работниците.

С неотдавнашните изменения⁶⁰ също така бе изяснено прилагането на правилата за разследване на произшествия в морския транспорт, свързани с пристанищните работници на борда на корабите. В Директивата за държавния пристанищен контрол⁶¹ се предвижда система за целенасочени проверки за съответствие на място на корабите, които акостират в пристанищата на ЕС. За да се повиши допълнително безопасността и с участието на социалните партньори **Комисията ще изготви насоки относно прилагането на законодателството в областта на морската безопасност по отношение на пристанищните работници на борда на корабите**. ЕС ще подкрепя по-нататъшни изследвания и изготвяне на насоки за **безопасна работа с алтернативни, възобновяеми, нисковъглеродни и нулеви въглеродни горива в пристанищната зона** в рамките на „Хоризонт Европа“, а **Комисията ще подготви насоки и материали за обучение за безопасна работа с алтернативни горива в пристанищата**.

ЕС ще продължи да насърчава прилагането на високи стандарти за безопасност и труд, провеждането на социален диалог и прилагането на добри практики, включително на международни форуми. **Държавите членки се насърчават да подкрепят подобренията в областта на безопасността и устойчивостта⁶² в пристанищата и да гарантират прилагането и спазването на трудовото законодателство на Съюза и националното трудово законодателство и колективните трудови договори.**

Водещи действия

- *Подкрепа за малки и средни пристанища със специфична пътна карта (приложение 2).*
- *Подкрепа за развитието на квалифицирана работна сила от следващо поколение във всички сектори на синята икономика, включително пристанищата, чрез*

⁶⁰ <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/3017/oj>.

⁶¹ <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/3099/oj>.

⁶² Включително Директива 2012/18/ЕС (Севезо), Директива 2014/34/ЕС (ATEX), Директива 1999/92/ЕО (защита на безопасността и здравето на работниците), Директива (ЕС) 2024/1788 (пакет за газа и водорода).

действия в рамките на Синята стратегия за приемственост между поколенията.

- *Подкрепа за социалните партньори и съответните заинтересовани страни за създаване на Пакт за умения за пристанищния сектор във връзка с повишаването на квалификациите, преквалификацията и приобщаването на работниците.*
- *Изготвяне на насоки относно прилагането на законодателството в областта на морската безопасност по отношение на пристанищните работници на борда на корабите.*
- *Изготвяне на насоки за безопасна работа с алтернативни горива в пристанищата.*

7. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

С настоящата стратегия се подчертава жизненоважната роля на пристанищата за икономиката на ЕС и нашето общество. В нея се определя рамка за подготвянето за бъдещето на пристанищния сектор на ЕС, за подобряване на неговата конкурентоспособност и за разширяване на ролята на пристанищата за обществото по сигурен, безопасен и устойчив начин, както и за повишаване на устойчивостта, военната мобилност, киберсигурността и икономическата сигурност. Комисията се ангажира да осигури ефективното ѝ изпълнение и постигането на целите ѝ съвместно с всички горепосочени заинтересовани страни. За тази цел Комисията ще създаде **Съвет на високо равнище за морските отрасли и пристанищата**, който ще се председателства от отговорния член на Комисията и изпълнителните заместник-председатели, с цел провеждане на непрекъснат обмен на информация относно изпълнението на действията, очертани както в **промишлената стратегия на ЕС за морския сектор**, така и в **стратегията на ЕС за пристанищата**, и събиране на обратна информация относно развитието на пазара.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1: Принципи на финансиране⁶³

А) Общи принципи за пристанищните проекти на ЕС във всички съответни потоци на финансиране от Съюза:

- Публичното финансиране следва да се съсредоточи върху постигането на най-голямо и най-каталитично въздействие върху публичните и обществените предизвикателства в съответствие с приложимите правила за държавна помощ.
- Безвъзмездни средства следва да се отпускат само за проекти с ясен обществен интерес, при които се мобилизират частни инвестиции и се намалява рискът за тях.
- Публичните приоритети следва да включват устойчивостта на критичните вериги на доставки и логистика, свързаността, предоставянето на екологосъобразни горива, храненето и зареждането от наземната електрическа мрежа, пристанищната електрификация и присъединяването към мрежата, екологосъобразната инфраструктура и устойчивите пристанищни дейности, способностите с двойна употреба и физическата и цифровата сигурност на пристанищата, борбата с престъпността и трафика на наркотици, създаването на възможности за заетост в крайбрежните общности, кръговата икономика, намаляването на отпадъците, както и рециклирането.
- Особено внимание следва да се обърне на малките и средните пристанища на островите, крайбрежните и най-отдалечените региони, в зависимост от техните нужди, и особено по отношение на подобряването на безопасността, електрификацията и достъпа до електроенергийни мрежи.
- Разработването на решения на ЕС следва да бъде приоритет и тяхното внедряване да се увеличи.
- Следва да бъде създадена устойчива мрежа от пристанища, способни да осигуряват критични вериги на доставки и логистика, военна мобилност и свързаност, включваща островите и най-отдалечените региони, и защита на морските пристанища на ЕС от международни заплахи.
- Пристанищата на ЕС, изложени пряко на нелоялна конкуренция от пристанища на трети държави, следва да се ползват от финансиране за екологосъобразна инфраструктура и пристанищно оборудване.
- Публичното финансиране за субекти в пристанищата на ЕС, пряко или косвено контролирани от интереси на трети държави, следва да бъде внимателно проверявано в случаи, свързани със сигурността на ЕС и интересите в областта на обществения ред, включително критични инфраструктури или инфраструктури с двойна употреба.
- Следва да се стимулират решенията в подкрепа на иновациите и устойчивостта в ЕС и да се проучват полезните взаимодействия между секторите.
- Следва да се разгледат потенциалните ползи за сигурността от това да се разчита на доставчици на технологии и услуги от ЕС или от държави със сходни възгледи.
- Решенията, предложени от субекти в държавите, обхванати от процеса на разширяване, следва да се разглеждат като част от по-общата верига на доставки на ЕС.

⁶³ Настоящото приложение не засяга законодателните процедури по отношение на приемането на многогодишната финансова рамка за периода 2028—2034 г.

В) Ръководни принципи за подкрепа на пристанищни проекти в трети държави:

- Поставяне на акцент на взаимноизгодните партньорства, в които се споделят приоритети, като например прилагане на общи стандарти, изграждане на капацитет за регулаторни мерки, разширяване на инфраструктурата за чисти горива, опазване на околната среда, биологичното разнообразие и климата, приоритети за разширяване, морска и пристанищна безопасност и сигурност и борба с трафика на наркотици и хора и други видове незаконно или забранено използване на пристанищна инфраструктура. Гарантиране на лоялна конкуренция, зачитане на правата на човека, социалните и екологичните стандарти, опазването на климата, както и спазването на изискванията за безопасност и сигурност.
- Запазване на конкурентоспособността на ЕС (включително проверка на конкурентоспособността за оценка на финансовата подкрепа за пристанищни проекти, които биха оказали отрицателно въздействие върху дейностите в пристанищата на ЕС в рамките на 300 морски мили).
- Осигуряване на принос за целите на политиките на ЕС, отнасящи се до свързаността и търговията, вноса/износа на суровини от критично значение или възобновяеми горива и други стоки от критично значение за икономиката на ЕС.
- Гарантиране, че съответните международни споразумения между ЕС и трети държави съдържат справедливи условия за достъп до пазара на пристанищни и терминални услуги и до концесии за предоставянето на тези услуги, с ясни механизми за проследяване на тяхното прилагане.
- Подкрепа за спазването на амбициозни обвързващи международни споразумения в рамките на ИМО.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2: Нова пътна карта за конкурентоспособни малки и средни пристанища

Малките, средните и островните пристанища са важна част от европейската пристанищна система и имат голям потенциал. Те подкрепят крайбрежните общности, свързаността и териториалното сближаване, като същевременно свързват регионалните икономики и допринасят за приоритетите на Съюза на местно и регионално равнище. Те също така имат важна роля за стратегическата автономност на Съюза, по-специално за енергийните и критичните вериги на доставки, и подкрепят синята икономика, включително рибарството, както и важни и специализирани пазарни сегменти като пътническият транспорт, енергетиката и електроенергията от инсталации в морето. Поради това в настоящата стратегия се обръща специално внимание на малките и средните пристанища, включително във връзка с опростяването, иновациите, европейското морско пространство, електрификацията и сигурността. Стратегията за крайбрежните общности ще продължи да подкрепя конкурентоспособността и диверсификацията на крайбрежните региони, като се обръща особено внимание на малките пристанища. В **пътната карта на Комисията за енергийния преход в секторите на рибарството и аквакултурите в ЕС** също ще се разгледа потреблението на енергия от възобновяеми източници в малките пристанища и ще се подкрепи разработването на хармонизирана методика на ЕС за измерване на потреблението на енергия и емисиите в пристанищата. Ще бъдат предоставени също целенасочена подкрепа и насоки.

- **Специфичен приоритет за финансиране, финансиране в рамките на политиката на сближаване и изграждане на финансов капацитет и подготовка на проекти от консултантския център на ЕИБ.**
- **По-добра подкрепа от държавите членки** с Решението относно услугите от общ икономически интерес.
- **Насърчаване на електрификацията на промишлени обекти и клъстери** с предстоящия План за действие за електрификация.
- **Пилотни проекти за интегриране на алтернативни енергийни източници** (потенциално европейско финансиране за морското дело, рибарството и аквакултурите).
- **Платформа BlueInvest** за подкрепа за изпитване на нови технологии, утвърждаване на пазара, техническа помощ и набиране на средства.
- **Съвети за киберсигурност и изграждане на капацитет.**
- Разширяване на Пристанищния алианс, за да се споделят **най-добри практики и съвети за борба с трафика на наркотици и престъпните дейности.**
- В предстоящия **работен план за Европейското морско пространство (ЕМП)** ще се разгледа разработването на устойчиви и екологосъобразни центрове за морски транспорт и връзки на къси разстояния, сътрудничество между пристанищата, с акцент върху по-малките пристанища.
- **Планът за действие за транспорта по вътрешните водни пътища за периода 2028—2034 г.** ще включва конкретни действия за насърчаване на споделянето на знания и за подкрепа за вътрешноводните пристанища.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3: Обобщение на действията и насоките

Съдеб I — УКРЕПВАНЕ НА КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТТА, ИНОВАЦИИТЕ И ЦИФРОВИЗАЦИЯТА

Комисията:

- считано от 2026 г., ще отдаде приоритет на взаимноизгодни инициативи в пристанища на трети държави в съответствие с ясни ръководни принципи;
- считано от 2026 г., ще прилага принципите на настоящата стратегия при преговорите по международни споразумения и рамки за сътрудничество;
- считано от 2026 г., ще продължи да се стреми към достъп до пазара в преговорите по споразумения за свободна търговия и, заедно с Европейската служба за външна дейност (ЕСВД), да работи заедно с трети държави за насърчаване на справедливи условия за инвестиции и достъп за предприятията от ЕС;
- считано от 2026 г., ще подкрепя държавите членки в усилията им за международна стандартизация чрез ново работно направление за иновативни пристанища и терминали в рамките на Форума на високо равнище по въпросите на европейската стандартизация;
- до 2028 г. ще изготви насоки за държавите членки за оценка на чуждестранните инвестиции в съответствие с международните ангажименти на ЕС и рамка за картографиране и наблюдение на чуждестранните инвестиции в пристанищата на ЕС;
- считано от 2026 г., ще постави по-силен акцент върху внедряването извън пилотната фаза в бъдещите инициативи по „Хоризонт Европа“, включително във водещата тема, „Пристанища на бъдещето“;
- ще засили технологичното лидерство на Съюза при използването на алтернативни горива, електрификацията, проектирането, модернизацията на оборудването, енергийната ефективност и цифровизацията и ще включи системи за преобразуване на енергията, кръговост и цифрови решения;
- считано от 2026 г., ще се стреми към засилване на публично-частното сътрудничество по Рамковата програма „Хоризонт Европа“ за периода 2028—2034 г. в приоритетни области;
- през 2026 г. ще укрепи правилата за достъп до обслужващи съоръжения за железопътен транспорт;
- през 2028 г. ще предложи Програма за действие за транспорта по вътрешните водни пътища за периода 2028—2034 г. с акцент върху вътрешноводните пристанища;
- до 2028 г. ще изготви насоки на ЕС за ефективен обмен на данни по транспортната верига;
- през 2027 г., когато е целесъобразно и с оглед на резултата от обществената консултация, ще оцени дали е необходима промяна на праговете и ще предостави допълнителни насоки, като даде примери и тълкувателни разяснения на правилата на ОРГО, включително за инвестиции в пристанищна инфраструктура;
- през 2026 г. ще преразгледа насоките на ЕС относно сливанията, за да предостави ясни и актуализирани насоки за прилагането на правилата на ЕС относно сливанията както за хоризонталните, така и за нехоризонталните ефекти от сливанията.

Европейският координатор за европейското морско пространство (ЕМП):

- ще отдаде приоритет в предстоящия работен план за ЕМП на развитието на устойчиви и екологосъобразни центрове и връзки за морски транспорт на къси разстояния, ще насърчи сътрудничеството между пристанищата, с акцент върху помалките пристанища, модернизацията на морската инфраструктура и интеграцията с железопътния транспорт и транспорта по вътрешните водни пътища;
- ще улесни планирането на устойчивостта чрез семинари с други координатори на европейски транспортни коридори, за да се проучат възможностите за действие при непредвидени ситуации за морската свързаност и свързаността с вътрешността на съответната страна, в случай на прекъсвания в големите пристанища по ключови транспортни маршрути.

Държавите членки се приканват да:

- поемат водеща роля при определянето на световните технически международни стандарти в рамките на съответните международни форуми, включително ISO;
- предотвратяват, смекчават и преодоляват рисковете, свързани с чуждестранната собственост и контрола на стратегическите инфраструктури с двойна употреба и свързаните с тях дейности;
- гарантират възможността за придобиване на временен публичен контрол или право на временно използване на стратегическа инфраструктура, активи или оборудване с двойна употреба съгласно националното право;
- гарантират пълното и бързо прилагане на необходимите мерки от Регламента относно военната мобилност, след като бъде приет;
- рационализират процедурите за планиране и издаване на разрешения, за да се създаде възможност за бързо внедряване на иновации в пристанищата;
- отдават по-висок приоритет на подобряването на наличността и капацитета на връзките с вътрешността на съответната страна чрез железопътен транспорт и вътрешни водни пътища;

рационализират процедурите за планиране на земеползването и издаване на разрешения, за да се създаде възможност за бързото развитие на допълнителни области, предназначени за използване от пристанищата.

Заинтересованите страни в сектора се насърчават да:

- подкрепят навлизането и разпространението на финансирани от ЕС научни изследвания, да споделят най-добри практики и да развиват партньорства и нови модели на стопанска дейност, които не се ограничават до специфичните/местните предизвикателства, а отговарят на пазарните изисквания като цяло, включително на тези на малките и средните пристанища.

Държавите членки и заинтересованите страни се приканват да:

- прилагат ръководните принципи, изложени в настоящата стратегия, и към собствените си инициативи и да подобряват общата координация и обмена на информация;
- рационализират процедурите за планиране и издаване на разрешения, за да се създаде възможност за бързо внедряване на иновации в пристанищата;

- отдават по-висок приоритет на връзките с вътрешността на съответната страна чрез железопътния транспорт и по вътрешните водни пътища;
- се стремят към постигане на баланс между възвръщаемостта на инвестициите за частните оператори и подходящите договорни задължения (продължителност, прозрачни и справедливи условия за подновяване, клаузи за гъвкавост), за да се гарантира устойчивост, сигурност, безопасност и намаляване на емисиите.

Съълб II — ОСИГУРЯВАНЕ НА НАПРЕДЪК ПО ОТНОШЕНИЕ НА ЕНЕРГИЙНИЯ ПРЕХОД, УСТОЙЧИВОСТТА И ЧИСТАТА ПРОМИШЛЕННОСТ

Комисията:

- през 2026 г. ще продължи мониторинга на внедряването на захранване от наземната електрическа мрежа и ще въведе в предстоящия План за действие за електрификация нови мерки за подкрепа на пристанищната електрификация и ще насърчава по-голяма прозрачност при ценообразуването на захранването от наземната електрическа мрежа;
- ще използва възможностите за прилагане на T-MED в подкрепа на устойчивата енергийна свързаност между средиземноморските пристанища;
- ще обмисли в рамките на предстоящия пакет за енергийния съюз как да насърчи наличието на устойчиви горива в пристанищата;
- ще разгледа при предстоящото преразглеждане на Регламента за инфраструктурата за алтернативни горива възможните мерки за ускоряване на разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива за корабоплаването;
- ще координира усилията на държавите членки и улеснява обмена на най-добри практики, включително евентуално чрез изготвяне на насоки;
- до края на 2026 г. ще оцени инфраструктурния капацитет и бъдещите нужди от доставка на възобновяеми и нисковъглеродни горива във и до пристанищата чрез Алианса за RLCF;
- през 2026 г. ще възложи проучване в рамките на СП „Чист водород“, за да подкрепи дейностите на Комисията в Световната коалиция на пристанищата за водород;
- считано от 2026 г., ще подкрепя партньорства с пристанища, местни органи и промишлени клъстери;
- ще насърчава по-тясното сътрудничество между пристанищата, енергийните предприятия, мрежовите оператори и местните органи и ще бъде готова да предоставя неформални насоки по антитръстови въпроси;
- до 2027 г. ще организира поредица от целеви семинари за пристанищата;
- ще преразгледа Делегирания акт за таксономията в областта на климата, за да подобри използваемостта на критериите за технически скрининг и да ги опрости и актуализира, за да се отрази съответното развитие на политиките, законодателството и технологиите;
- ще се стреми към по-последователно измерване и докладване на емисиите в пристанищните зони.

Държавите членки се приканват да:

- подкрепят безкабелните технологии и решения за интелигентни мрежи, цифровизирани процедури и по-добро използване на съществуващите мрежови активи;
- насърчават решенията за управление на търсенето, като това се отнася в особена степен за малките и средни пристанища;
- укрепват полезните взаимодействия между TEN-T и TEN-E и планирането на други електроенергийни мрежи и в този контекст да включват нуждите на сушата, както е отразено в националните планове за развитие на мрежата в предстоящите планове за развитие на офшорни мрежи;
- отразяват в националните процедури и в оценките за всеки отделен случай презумпцията за по-висш обществен интерес за инфраструктурата на електроенергийната мрежа, включително на захранването от наземната електрическа мрежа в пристанищата;
- заделят част от приходите от СТЕ на ЕС за инвестиции в декарбонизация на морския транспорт в целия морски клъстер в Европа;
- подкрепят структурираното сътрудничество между пристанищата и местните промишлени клъстери, като насърчават внедряването на възобновяеми енергийни източници, споделянето на енергия, повторното използване на отпадна топлина, решенията за съхранение и развитието на енергийни общности, ориентирани към пристанищата;
- използват, когато е приложимо, свързаните с развитието на пристанищата разпоредби съгласно Рамковата директива за водите и да осигурят своевременно прилагане на новите екологични правила относно замърсяването на морето от корабоплаването в пристанищата;
- предприемат мерки по отношение на емисиите на парникови газове и замърсители на въздуха в пристанищата при изпълнението на своите национални планове в областта на енергетиката и климата и националните програми за контрол на замърсяването на въздуха.

Сълб III — ЗАЩИТА И СИГУРНОСТ НА ПРИСТАНИЩАТА

Комисията:

- до 2027 г. ще актуализира съществуващите насоки относно законодателството в областта на морската сигурност, за да се обхванат по подходящ начин всички съответни заплахи;
- до края на 2026 г. ще работи с държавите — членки на ЕС, за актуализиране на международните насоки в рамките на Международната морска организация;
- до края на 2026 г. ще представи стратегия на ЕС за борба с корупцията;
- през 2027 г. ще предложи рамка на ЕС за цялостни проверки за пристанищните работници;
- през 2027 г. ще разшири усилията в областта на сигурността по отношение на вътрешноводните пристанища, включително тези, които не са обхванати от Международния кодекс за сигурност на корабите и пристанищните съоръжения, в сътрудничество с речните комисии;

- през 2027 г. ще публикува най-добри практики за предотвратяване на трафика на наркотици и ще проучи възможности за по-нататъшното сътрудничество с държавите кандидатки;
- до 2027 г. ще разработи регионални рамки съвместно с ЕСВД за сътрудничество с трети държави за подобряване на сигурността на пристанищата и ще работи за постигане на по-голяма съгласуваност на митническия контрол в пристанищата на ЕС заедно с по-добри протоколи за сигурност в световен план;
- до 2027 г. ще работи върху публично-частен двупосочен обмен на информация между митниците и морските логистични предприятия;
- ще бъде готова да оцени степента, в която антитръстовите инструменти могат да подкрепят прилагането на насоките или най-добрите практики, разработени от Европейския пристанищен алианс;
- през 2026 г. ще предложи Европейска интегрирана рамка за устойчивост спрямо изменението на климата;
- считано от 2026 г., ще подкрепя инициативите за научноизследователска и развойна дейност за сигурен обмен и съхранение на данни за пристанищата и заинтересованите страни по мултимодалните логистични вериги;
- считано от 2026 г., ще насърчава и подкрепя решения, насочени към суверенитета на ЕС върху данните, които са в основата на неговия жизненоважен граждански и военен транспорт, и ще търси сътрудничество с държави със сходни възгледи;
- през 2027 г. ще продължи да си сътрудничи с ИМО, за да продължи изготвянето на хармонизирани световни стандарти за киберсигурност за морския сектор чрез незадължителен кодекс за киберпространството;
- до 2027 г. ще актуализира насоките на ENISA за управление на киберрисковете за пристанищата;
- до 2027 г. ще извърши координирана оценка на киберриска на равнището на Съюза, за да се идентифицират рисковете за киберсигурността и да се препоръчат подходящи мерки за смекчаването им;
- до 2027 г. ще създаде форум за киберсигурността и морските/пристанищните органи на държавите членки за обмен на информация и най-добри практики.

Държавите членки се приканват да:

- отдадат приоритет на прилагането на законодателството в областта на морската сигурност и да приемат най-добри практики, споделени в рамките на публично-частното партньорство на Европейския пристанищен алианс, за да се борят с организираната престъпност (включително трафика на наркотици) и корупцията и да гарантират пристанищната сигурност в нейната цялост;
- отдадат приоритет на оперативната съвместимост на пристанищата в рамките на железопътната система на ЕС, както и на постигането на „добри условия за корабоплаване“ до 2030 г. за вътрешните водни пътища;
- включват пристанищата при прилагането на Директивата относно устойчивостта на критичните субекти;
- гарантират, че стоките от критично значение се обработват и съхраняват в съответствие с изискванията за военна мобилност, стратегията за натрупване на запаси в ЕС и режима за сигурност на доставките, въведен от Програмата за европейската отбранителна промишленост;

- оптимизират картографирането, споделянето на информация и координацията, за да се създадат и защитят запасите и да се сведат до минимум смущенията, като се вземат предвид специфичните роли за по-малките пристанища.

Държавите членки и заинтересованите страни се приканват да:

- разработят планове за устойчивост спрямо изменението на климата и обмен на най-добри практики относно действията за устойчивост спрямо изменението на климата в пристанищата;
- защитават и укрепват уязвимите инфраструктури, надстройки и оборудване и да се справят с участъците със затруднения, както и да увеличат усилията си за укрепване на своята критична инфраструктура;
- гарантират резервиране в достатъчна степен и капацитет за абсорбиране на краткосрочни и средносрочни смущения в логистичните им вериги и доставките на стоки от критично значение, като това следва да позволи по-специално на най-уязвимите възли за военна мобилност да достигнат оптимални оперативни нива.

Координаторът за ЕМП ще:

- улеснява планирането на устойчивостта на морската свързаност и на свързаността с вътрешността на съответната страна с други координатори на европейски транспортни коридори.

Сълб IV — ДОСТЪП ДО ФИНАНСИРАНЕ И ИНВЕСТИЦИИ

Комисията:

- ще прилага принципите за финансиране, разработени в стратегията, по отношение на всички инструменти за финансиране, включително съответните действия в подкрепа на иновациите в пристанищата по програма „Хоризонт Европа“ за 2028—2034 г.;
- ще отдава приоритет на подкрепата за разработването на захранване от наземната електрическа мрежа в пристанищата в рамките на покана за представяне на предложения по МСЕ за 2026 г.;
- ще използва по най-добрия начин наличното финансиране в рамките на настоящата МФР, за да подкрепя приоритетите на стратегията;
- ще отправи искане към платформата на ЕИБ за консултации чрез JASPERS за предоставяне на подкрепа за изграждане на капацитет специално за малки и средни пристанища по линия на TEN-T;
- ще работи заедно с националните насърчителни банки и институции и частните финансови заинтересовани страни, за да идентифицира допълнителни решения за финансиране на морските и вътрешноводните пристанища и оператори.

ЕИБ се приканва да:

- продължи да предлага финансова и консултантска подкрепа на сектора и да продължи да участва в диалог с Комисията, държавите членки, съфинансиращите организации и промишлеността за постигане на напредък по приоритетите на стратегията и подобряване на достъпа до финансиране и техническа помощ за

пристанища и предприятия от всякакъв размер, по-специално за по-малките оператори, пристанища и МСП в пристанищния сектор.

Държавите членки и регионите се приканват да:

- насърчават развитието на своите пристанища в зависимост от местните нужди и обстоятелства.

Заинтересованите страни от сектора се приканват да:

- следват ориентирани към бъдещето, нестандартни стратегии, които интегрират авангардни технологии и иновативни устойчиви практики.

Стълб V — СОЦИАЛНО СБЛИЖАВАНЕ, УМЕНИЯ И КАЧЕСТВЕНИ РАБОТНИ МЕСТА

Комисията:

- ще продължи да подкрепя териториалното сближаване и свързаността на островите и най-отдалечените региони, по-специално тези с демографски предизвикателства;
- през 2026 г. ще включи мерки на политиките за укрепване на икономическия, екологичния и социалния принос на пристанищата за местните общности в предстоящите стратегии за островните и крайбрежните общности;
- считано от 2026 г., ще засили диалозите и ще подкрепя изготвянето на най-добри практики и насоки за подобряване на отношенията между пристанищата и градовете;
- през 2026 г. ще подкрепи малките и средни пристанища със специфична пътна карта (приложение 2);
- през 2026 г. ще публикува пътна карта за енергийния преход в секторите на рибарството и аквакултурите в ЕС;
- през 2027 г. ще окаже подкрепа за развитието на квалифицирана работна сила от следващо поколение във всички сектори на синята икономика, включително пристанищата, чрез действия в рамките на Синята стратегия за приемственост между поколенията;
- до 2027 г. ще изготви насоки относно прилагането на законодателството в областта на морската безопасност по отношение на пристанищните работници на борда на корабите;
- считано от 2026 г., ще подкрепи по-нататъшни изследвания и насоки за безопасна работа с алтернативни, възобновяеми и нисковъглеродни и нулеви въглеродни горива в пристанищната зона в рамките на „Хоризонт Европа“;
- до 2027 г. ще изготви насоки и материали за обучение за безопасна работа с алтернативни горива.

Държавите членки се приканват да:

- подкрепят подобренията в областта на инфраструктурата, чистата енергия и горивата, безопасността и устойчивостта за малките и средните пристанища, по-специално на островите, в отдалечените и най-отдалечените региони;

- подкрепят подобренията в областта на безопасността и устойчивостта в пристанищата и гарантират прилагането и спазването на трудовото законодателство на Съюза и националното трудово законодателство и колективните трудови договори.

Социалните партньори и другите заинтересовани страни от сектора се приканват да:

- създадат специално партньорство за умения за пристанищния сектор в подкрепа на повишаването на квалификациите, преквалификацията и приобщаването на работниците.

Морската промишленост се приканва да:

- си сътрудничи с широкомащабното партньорство за цифровата екосистема в Пакта за умения, за да подкрепи повишаването на уменията в областта на цифровите технологии в пристанищния сектор;
- представи ангажименти по линия на Академията на ЕС за киберумения, както и да използва инструмента на Европейската рамка за умения в областта на киберсигурността (ECSF) за пристанищни специалисти.