

Брюксел, 5 март 2026 г.  
(OR. en)

6987/26

**MAR 28**  
**TRANS 116**  
**IND 163**

**ПРИДРУЖИТЕЛНО ПИСМО**

---

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

Дата на получаване: 5 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  
относно промишлената морска стратегия на ЕС

---

Приложено се изпраща на делегациите документ COM(2026) 111 final.

---

Приложение: COM(2026) 111 final



Брюксел, 4.3.2026 г.  
COM(2026) 111 final

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

**относно промишлената морска стратегия на ЕС**

## 1. ВЪВЕДЕНИЕ

Европа е континент, заобиколен от вода. Европейският съюз и неговите държави членки управляват най-голямата обща морска зона в света, с 25 милиона km<sup>2</sup> изключителни икономически зони<sup>1</sup>. Съюзът има една от най-дългите брегови линии в света с дължина 70 000 km в 22 държави членки и мрежа от вътрешни водни пътища с дължина 42 000 km, с хиляди пристанища, яхтклубове, корабостроителници и доставчици, което подчертава необходимостта от допълнително използване на потенциала на единния пазар в областта на водния транспорт в Европа.

Европейските отрасли за производство на морско оборудване<sup>2</sup> и на корабоплаването<sup>3</sup> са стратегически сектори за автономността, устойчивостта, отбраната, икономическата сигурност, просперитета и декарбонизацията на Европа, както и за устойчивото използване и опазването на активите и ресурсите в нейните изключителни икономически зони. Европейският сектор за производство на морско оборудване е световен лидер в областта на комплексното корабостроене от висок клас и авангардните технологии. Той стимулира иновациите в областта на устойчивия воден транспорт и дейностите, свързани със синята икономика, и представлява основен стълб на регионалния промишлен растеж. Европейският сектор на корабоплаването е водещ доставчик на морски услуги в световен мащаб; той осигурява доставките на стоки от първа необходимост, улеснява търговията и допринася за енергийната независимост на ЕС. Той също така определя, заедно с други сегменти на водния транспорт, търсенето на продукти и услуги за производство на морско оборудване и оформя технологичния избор.

И двата сектора са от ключово значение за повишаване на военния капацитет на Съюза и на държавите членки чрез улесняване на придвижването на войски и доставката на военноморски плавателни съдове, граждански и военни плавателни съдове с двойна употреба. Те са от решаващо значение и за внедряването и защитата на цифровата и морската енергийна инфраструктура на ЕС, като тръбопроводи, електрически кабели, кабели за данни и ветроенергийни паркове. Други подсегменти, като круизният и плавателният туризъм, имат важен иновационен потенциал за повишаване на тяхната устойчивост.

Тази водна екосистема е изправена пред предизвикателства. В докладите на Драги<sup>4</sup> и Нийнистьо<sup>5</sup> се подчертава, че тя е изложена на силна конкуренция и напрежение в световен мащаб, нарастваща зависимост от производството и финансирането на кораби от трети държави, декарбонизация и застаряваща работна сила, която се нуждае от повишаване на квалификацията и преквалификация.

---

<sup>1</sup> Включително в най-отдалечените региони на ЕС.

<sup>2</sup> Понятието „производство на морско оборудване“ обхваща широк спектър от промишлени дейности и услуги, включително: 1) изграждане, ремонт, поддръжка, преобразуване, модернизиране, разглобяване и рециклиране на плавателни съдове за морско корабоплаване и за плаване по вътрешни водни пътища, лодки, плаващи платформи и други специализирани надводни и подводни единици; 2) производство на оборудване и технологии за морски и пристанищни дейности и дейности на синята икономика.

<sup>3</sup> Терминът „корабоплаване“ включва всички сегменти на услугите за превоз на товари и пътници по море, включително крайбрежния морски транспорт, морския транспорт на къси разстояния и дълбоководния морски транспорт, специализираните корабни услуги, както и бизнес моделите на трампово и линейно корабоплаване.

<sup>4</sup> Бъдещето на европейската конкурентоспособност: доклад на Марио Драги (2024 г.).

<sup>5</sup> Strengthening Europe's civilian and military preparedness and readiness (Укрепване на гражданската и военната готовност и подготвеност на Европа): Доклад на специалния съветник Нийнистьо (2024 г.).

**Европа се нуждае от политическа рамка, която да предоставя гаранции и да стимулира** отраслите за производство на морско оборудване и на корабоплаването, да повишава техния капацитет за иновации, да насърчава цифровизацията, устойчивостта и декарбонизацията като източници на промишлени възможности, да стимулира технологичното лидерство и да укрепва тяхната конкурентоспособност. Заедно с пристанищата тези отрасли са от съществено значение за позицията на ЕС на нестабилната геополитическа сцена и за стратегическата автономност, икономическата сигурност и подготвеност на ЕС. Поради това заедно с настоящата промишлена морска стратегия Комисията предлага и стратегия на ЕС за пристанищата.

**Сега е моментът да се действа.** В настоящата промишлена морска стратегия на ЕС, която се основава на Пакта за чиста промишленост и различни свързани инициативи на ЕС<sup>6</sup>, се определят визия и курс на действие в рамките на шест стълба:

### Индустриална визия на ЕС за производство на морско оборудване до 2030 г.



## 2. ИЗГРАЖДАНЕ, ОБОРУДВАНЕ И РЕМОНТ

Наличието на силен сектор за производство на морско оборудване<sup>7</sup> е от стратегическо значение за суверенитета на Европа. Това дава възможност на Европа да изгражда и поддържа плавателни съдове, оборудване, платформи и технологии, необходими за насърчаване и защита на нейните жизненоважни интереси: от енергийната независимост, устойчивостта спрямо изменението на климата и доставките на храни<sup>8</sup> до защитата на границите, отбраната, защитата на критичната

<sup>6</sup> Включително Компас за конкурентоспособността на ЕС (COM(2025) 30 final), Европейски пакт за океана (COM(2025) 281 final), Стратегия на ЕС за морска сигурност (док. 14280/23), Стратегия за устойчивост на водните ресурси (COM(2025) 280 final) и План за действие за нулево замърсяване (COM(2021) 400 final).

<sup>7</sup> Европейското производство на морско оборудване включва 300 корабостроителници и 28 000 производители на морско оборудване. В контекста на „Пътя за преход към мобилност“ (2024 г.) беше извършен анализ „отдолу нагоре“ на характеристиките, нуждите, предизвикателствата и възможностите на сектора. Препоръките от този анализ са отразени в настоящата стратегия.

<sup>8</sup> Например чрез специализирани плавателни съдове, преобразователни и плаващи платформи, фундаменти и електрическа инфраструктура за енергия от възобновяеми източници от инсталации в морето като цяло и по-специално вятърна енергия от разположени в морето инсталации, модерни кораби-драги (дълбачки), позволяващи защита от покачване на морското равнище и речни наводнения, и плавателни съдове за устойчиви риболовни дейности и дейности, свързани с аквакултурите. По-конкретно, що се отнася до риболовните кораби, до третото тримесечие на 2026 г. Комисията ще публикува пътна карта за енергийния преход на рибарството и аквакултурите в ЕС, в която ще направлява сектора по отношение на енергийния преход и ще събира информация и препоръки от партньорството за енергиен преход в областта на рибарството и аквакултурите в ЕС.

инфраструктура, военната мобилност, наблюдението на океаните и корабоплаването в Арктика<sup>9</sup>.

Запазването на критична маса на търговското корабостроене в ЕС е от ключово значение за поддържането на военноморското корабостроене, като се имат предвид силните взаимовръзки по отношение на двойната употреба и взаимното обогатяване<sup>10</sup>. Посоченото е важно и за поддържането на жизнеспособни вериги на доставките в Европа, като се гарантира контрол върху ключовите технологии и ноу-хау. Това е от съществено значение за насърчаване на създаването на работни места, инвестициите и иновациите на регионално равнище, включително в периферните райони, островите и най-отдалечените региони. Възможностите за ремонт, поддръжка, преобразуване, модернизиране и рециклиране на кораби са от решаващо значение за постигането на напредък по отношение на безопасността, декарбонизацията и кръговостта на водния транспорт.

### ***2.1. Производство на морско оборудване в ЕС: насърчаване на растежа и конкурентоспособността на водещите пазари***

Понастоящем Европа все още е световен лидер в някои от най-усъвършенстваните в технологично отношение видове кораби (например круизни, военноморски, ледоразбивачи, изследователски плавателни съдове, плавателни съдове за полагане на подводни кабели, спомагателни съдове за обслужване на разположени в морето инсталации за вятърна енергия, плаващи и преобразувателни платформи, яhti и плавателни съдове за отдих), системи за чисто задвижване и модерно оборудване. Тъй като 97 % от световния флот от круизни плавателни съдове е построен в Европа, производството на круизни кораби е от ключово значение, за да може Европа да поддържа и подобрява комплексните си възможности за корабостроене в други сегменти, които са от съществено значение от гледна точка на стратегическата автономност.

В други пазарни сегменти, а именно в търговското корабостроене, през последните десетилетия европейските корабостроителници загубиха дялове на световния пазар поради съществуването на нарушения на международния пазар, който е засегнат от мащабни държавни инвестиции в трети държави, непазарни практики, както и разлики в разходите за труд и енергия. Европейските корабостроителници са се специализирали в пазари с висока стойност и малък обем, но чуждестранните конкуренти навлизат и в тези сегменти. В последно време промишлеността на ЕС губи позиции в сравнение с държави като Китай в стратегически сегменти на корабостроенето, като строителството на фериботи<sup>11</sup> и плавателни съдове за обслужване на разположени в морето инсталации за вятърна енергия. Лидерството в

---

<sup>9</sup> Чрез патрулни и военноморски плавателни съдове, плавателни съдове за полагане на подводни кабели, плавателни съдове с двойна употреба, изследователски плавателни съдове, технологии за проучване, наблюдение, мониторинг и надзор на океана, ледоразбивачи и плавателни съдове с възможност за плаване в ледови условия.

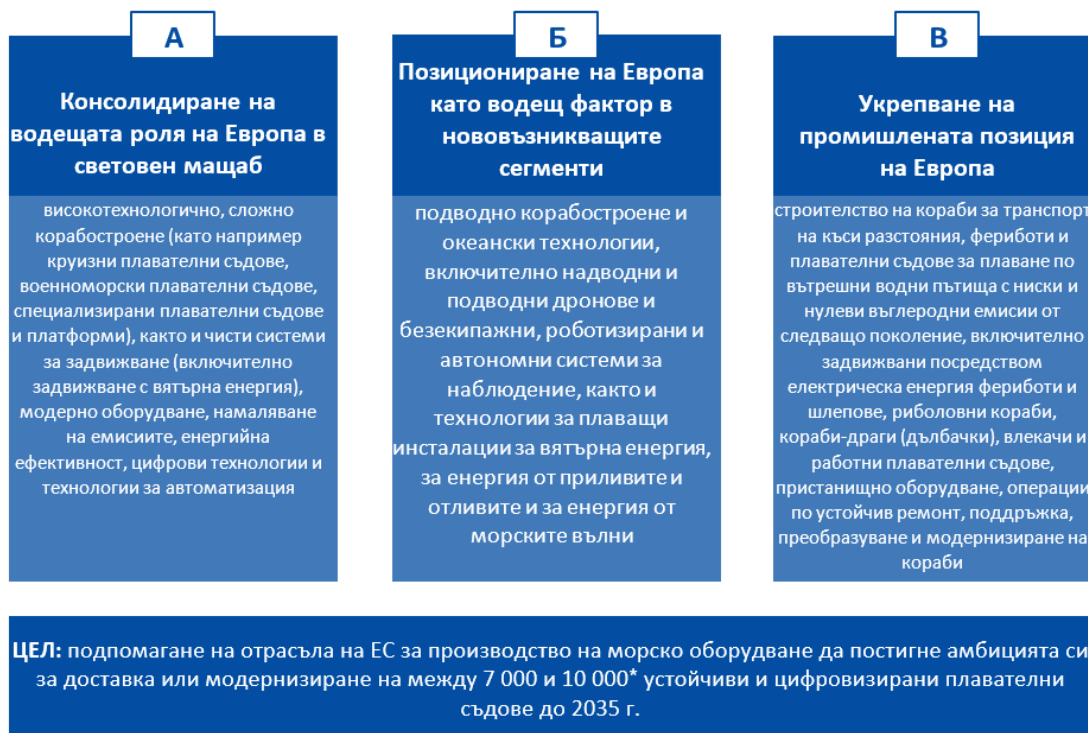
<sup>10</sup> В новото съвместно съобщение относно укрепването на икономическата сигурност на ЕС (JOIN(2025) 977), в което се подчертава значението на инвестирането в динамична промишлена база, корабостроенето изрично се признава за стратегически сектор на изделията с двойна употреба.

<sup>11</sup> Пазарният дял на корабостроенето в Европа от броя на големите фериботи (т.е. над 5 000 БТ), доставени на вътрешния пазар (на ЕС), е бил 38 % през периода 2020—2024 г., като всяка година са доставяни средно по три кораба. От световен лидер до 2010 г., пазарният дял на Европа в световен мащаб намаля до около 15 % през периода 2020—2024 г. (от 60 % през 2010 г.).

областта на подводните плавателни съдове, морското и пристанищното оборудване също е изправено пред все по-големи предизвикателства.

За да се запази европейската морска производствена база и да се разгърне нейният потенциал за иновации, ЕС и неговите държави членки трябва да съсредоточат усилията си в областта на промишлената политика там, където е реалистично да се постигнат най-добри резултати, т.е. в **сегментите с висока стойност със силен промишлен потенциал за производство в ЕС<sup>12</sup>**.

### Промислена морска стратегия на ЕС



\*SEA Europe Manifesto „Setting sail to build in Europe 10,000 sustainable and digitalised vessels by 2035 (Започване на изграждането на 10 000 устойчиви и цифровизирани плавателни съда в Европа до 2035 г.)“ (2024 г.).

Постигането на тази амбиция ще изисква както мерки, обусловени от предлагането и търсенето, така и подходящи благоприятстващи условия, включително тясно публично-частно сътрудничество. За тази цел Комисията ще създаде **Алианс за промишлените вериги за създаване на стойност в сектора на ЕС за производство на морско оборудване** с цел укрепване на промишления суверенитет и технологичното лидерство на Европа на избрани водещи пазари в производството

<sup>12</sup> Декарбонизацията, цифровизацията, очакваното разширяване на внедряването на възобновяеми енергийни източници от инсталации в морето и появата на нови пазари за растеж в синята икономика, като например технологии за подводно и океанско наблюдение, военната мобилност и рязкото увеличаване на инвестициите в отбраната предоставят възможности за мобилизиране и укрепване на европейската морска производствена база. Например до 2030 г. броят на фериботите с възможност за електрифициране се очаква да нарасне до 364 в зависимост от фактори като подобряването на енергийната плътност на акумулаторните батерии и степента на внедряване на инсталации за захранване от наземната електрическа мрежа. Между 2020 г. и 2050 г. две трети от настоящия флот от 12 000 плавателни съда за плаване по вътрешни водни пътища, извършващи дейности по европейски водни пътища, се очаква да бъдат модернизирани, а една трета ще бъдат нови конструкции (около 140 нови плавателни съда годишно).

на морско оборудване и нововъзникващите технологии. Алиансът ще обедини заинтересовани страни от водната екосистема, както и национални и регионални органи. Той ще проправи пътя за определяне на икономически обосновки за промишлени дейности в Европа, като улесни изготвянето на съвместни пътни карти и планирането на проекти в определени области. Алиансът ще работи и за подпомагане на ЕС и държавите членки при съгласуването на инвестиционните приоритети, определянето на допълнителни стимули за насърчаване на търсенето и полезните взаимодействия по цялата верига за създаване на стойност в Европа и координирането на механизмите на ЕС за подкрепа с националните проекти.

## **2.2. Модернизирване на морската производствена база на ЕС**

**До 2030 г. европейската промишленост трябва да постигне допълнителен напредък към интелигентно и чисто производство на морско оборудване**, като използва цифровизацията, усъвършенстваната роботика, изкуствения интелект, модулността, енергийната ефективност и кръговостта в промишлените процеси. Това е от съществено значение, за да се превърне производството на морско оборудване в Европа в по-устойчиво и икономически ефективно, да се смекчат задаващите се предизвикателства, свързани с недостига на работна ръка, да се повиши производителността и да се разшири оперативният капацитет на промишлените съоръжения.

В малките и средните корабостроителници използването на иновативни производствени технологии трябва да се увеличи, що се отнася до материалите, процесите, ИИ и уменията. Поради това Комисията обявява **водеща покана за представяне на предложения в областта на научните изследвания и иновациите „Корабостроителници на бъдещето“<sup>13</sup>** в подкрепа на изпитването и демонстрирането на такива технологии в реалната екосистема на корабостроителниците с оглед на по-нататъшното възпроизвеждане и увеличаване на резултатите.

Затрудненията, свързани с административните разрешения, могат да ограничат способността на корабостроителниците да разширяват или модернизират съоръженията или да въвеждат технологии за декарбонизация, като например инфраструктура за бункероване с чисти горива или електрификация на пристанищните докове. Наскоро предложеният регламент за ускоряване на екологичната оценка<sup>14</sup> и пакетът за европейските електроенергийни мрежи могат да ускорят електрификацията на промишлените обекти, включително в пристанищните зони, като например съоръженията за ремонт и поддръжка на кораби, и следва да бъдат приети от законодателите възможно най-скоро. **Предложеният Акт за ускоряване на промишлеността** ще опрости и ускори процедурите за издаване на разрешения, включително за морските производствени съоръжения.

И накрая, Комисията ще проучи заедно със заинтересованите страни, в рамките на Алианса за промишлените вериги за създаване на стойност в сектора на ЕС за производство на морско оборудване, начини за оптимизиране на трансграничните

---

<sup>13</sup> Работна програма на „Хоризонт Европа“ за периода 2026—2027 г. — CL5-2026-05-D5-12. Примерен бюджет: 21,00 милиона евро.

<sup>14</sup> Предложение за преработена директива относно ускоряването на процедурите за издаване на разрешения за инфраструктурни проекти (COM(2025) 1007 final).

полезни взаимодействия във веригата на производство и доставки, като насърчава стандартизацията, при която могат да бъдат постигнати икономии от мащаба, например за намаляване на разходите и времето за въвеждане на определени компоненти за плавателни съдове от следващо поколение.

### **2.3. Използване на обществени поръчки и финансиране в подкрепа на водещата позиция на ЕС в промишлеността**

Стратегическото използване на обществени поръчки може да спомогне за насърчаване на търсенето на чисти и иновативни стоки и услуги, *произведени в ЕС*, включително на ключови стратегически плавателни съдове на водещи пазари<sup>15</sup>, които са от решаващо значение за устойчивостта и икономическата сигурност на ЕС.

Комисията ще работи с държавите — членки на ЕС/ЕИП, за идентифициране и улесняване на **многогодишен обединен набор от обществени поръчки сред купувачите от публичния сектор в ЕС/ЕИП**, за да се създаде дългосрочен обединен сигнал за общественото търсене в съответните сегменти (например фериботи, изследователски плавателни съдове, ледоразбивачи, влекачи, дроне<sup>16</sup>) и да се улесни подготовеността на европейския сектор за производство на морско оборудване да отговори на това търсене.

В контекста на предстоящото преразглеждане на рамката на ЕС за обществените поръчки Комисията ще предложи **целеве неценови изисквания** в съответствие с международните задължения в избрани стратегически сегменти на обществените поръчки в подкрепа на целите на ЕС за промишлена устойчивост и икономическа сигурност.

Освен това Комисията ще оцени външните зависимости и нуждите от неценови критерии за възлагане на обществени поръчки за специализирани плавателни съдове при разработването на тръжни условия за стратегически морски проекти, проекти за енергия от възобновяеми източници или проекти за подводни съоръжения.

Публичното финансиране може също така да засили частното търсене на интелигентни и чисти продукти, като насърчава иновациите и създаването на стойност в ЕС. За тази цел в предложенията за многогодишната финансова рамка (2028—2034 г.), и по-специално в предложението за Европейския фонд за конкурентоспособност (ЕФК), бяха включени **целеве преференциални условия на ЕС** за защита на стратегическите технологии и способности в съответствие с международните ангажименти.

В новото **съвместно съобщение относно укрепването на икономическата сигурност на ЕС**<sup>17</sup> държавите членки, групата на ЕИБ и други международни финансови институции, както и националните насърчителни банки, които

---

<sup>15</sup> Примерите потенциално включват пряко придобиване на фериботи за местен, градски и островен транспорт, океанографски и изследователски плавателни съдове, ледоразбивачи, работни плавателни съдове, плавателни съдове за контрол на замърсяването, плавателни съдове за издирване и спасяване, плавателни съдове за обучение и спасителни дейности, обществени поръчки за компоненти, ремонт и специализирани услуги като активи и технологии от военноморската област, патрулната дейност и бреговата охрана.

<sup>16</sup> Като се взема предвид и се осъществява полезно взаимодействие със създаването на многофункционалния резервен флот на ЕС от плавателни съдове за полагане на далекосъобщителни кабели в съответствие с Плана за действие на ЕС относно сигурността на кабелите (JOIN/2025/9 final) и със съответните действия в рамките на Плана за действие за сигурност при дроновете и за противодействие на дронове (COM(2026) 81 final).

<sup>17</sup> (JOIN(2025)977).

изпълняват националните бюджети или бюджета на ЕС, настойчиво се насърчават да включат съображения за икономическа сигурност в решенията за финансиране<sup>18</sup>.

#### **2.4. Осигуряване на лоялна конкуренция с трети държави**

Комисията има за цел да осигури лоялна конкуренция в световен мащаб и да защити европейския отрасъл за производство на морско оборудване от вредни търговски практики, като например хищническо ценообразуване, непазарно ориентирано субсидиране, нарушаване на правата върху интелектуалната собственост (ПИС) и принудителен трансфер на технологии в трети държави.

**Комисията ще започне структуриран диалог с отрасъла за производство на морско оборудване на ЕС**, евентуално в контекста на Алианса за промишлените вериги за създаване на стойност в сектора на ЕС за производство на морско оборудване, с оглед на по-нататъшното подобряване на разузнавателните му способности за наблюдение на глобалната политика в областта на корабостроенето и развитието на пазара, стратегическите рискове, заплахите и възможностите за устойчивост на веригата на доставки, както и пречките пред достъпа до пазара в трети държави. За тази цел Комисията, *inter alia*, ще използва новия Алианс за промишлените вериги за създаване на стойност в сектора на ЕС за производство на морско оборудване, както и мрежата на делегациите на ЕС и новия информационен център за икономическа сигурност, както е обявено в новото съвместно съобщение относно укрепването на икономическата сигурност на ЕС<sup>19</sup>. Това ще спомогне за по-доброто откриване и идентифициране на области, в които нелоялните търговски практики в трети държави са или могат да се превърнат във вредни за корабостроителниците и производителите на оборудване в ЕС, и ще осигури информация за потенциални търговски мерки или действия за осигуряване на лоялна конкуренция.

Що се отнася до по-добрата защита на промишлеността от вредни търговски практики, Комисията:

- **Ще направи оценка на вариантите и ще предложи, когато е необходимо и осъществимо, нов специфичен за сектора инструмент<sup>20</sup>** или целенасочени изменения на своя инструментариум в областта на търговската политика в съответствие с международните задължения. Вариантите ще се съсредоточат върху конкретни сегменти, които са от ключово значение за стратегическата автономност и икономическата сигурност на Европа и в които корабостроителниците в ЕС все още са активни, но са подложени на нелоялна конкуренция от отвъдморски държави<sup>21</sup>.

---

<sup>18</sup> Това включва отдаване на приоритет на подкрепата за предприятията от ЕС, които намаляват чуждестранните зависимости в критични сектори, и предотвратяване на достъпа на високорискови доставчици от трети държави до финансиране от ЕС и национално финансиране.

<sup>19</sup> (JOIN(2025)977).

<sup>20</sup> Като се има предвид, че Регламент (ЕС) 2016/1035 относно защитата срещу вредните практики при ценообразуването в корабостроенето не може да се прилага поради нератифициране на Споразумението на ОИСР за корабостроенето от 1994 г.

<sup>21</sup> Например видове кораби, които са от съществено значение за военната мобилност и безопасността на доставките по време на кризи, като фериботи и плавателни съдове за плаване по вътрешни водни пътища, както и специализирани кораби, които са от ключово значение за опазването на европейската енергийна и цифрова инфраструктура в морето.

- **Ще използва съществуващите и бъдещите търговски и инвестиционни споразумения** за защита и насърчаване на интересите на морската производствена база на ЕС, включително чрез достъп до пазара, антисубсидийни мерки, задължения за прозрачност и разпоредби за защита на ПИС.
- **Ще поднови усилията за бъдещо международно споразумение в областта на корабостроенето**, което да се справи с непазарните практики в сектора.

Комисията ще продължи да насърчава еднаквите условия на конкуренция при експортните кредити за кораби чрез по-нататъшно развитие на **договореността за корабния отрасъл (SSU)<sup>22</sup> в Споразумението на ОИСП за официално подкрепяните експортни кредити**, включително чрез специални разпоредби за корабите с нулеви и ниски емисии. Комисията също така ще работи за подпомагане на корабостроителниците, производителите на оборудване и доставчиците на услуги от ЕС на пазарите на трети държави чрез **създаването на нов инструмент за финансиране на равнището на ЕС по отношение на експортните кредити<sup>23</sup>**.

#### ***2.5. Укрепване на глобалната рамка за рециклиране на кораби и постигане на напредък по отношение на кръговостта в морския сектор***

Рециклирането на кораби позволява оползотворяването и повторната употреба на ценни материали като стомана, мед и алуминий, като намалява необходимостта от добив на първични ресурси и подкрепя принципите на кръговата икономика. Предвижда се през следващото десетилетие да бъдат рециклирани над 16 000 кораба. Комисията ще се стреми да **подкрепи Конвенцията от Хонконг относно рециклирането на кораби<sup>24</sup>**, за да предложи актуализирана и по-стабилна глобална рамка. В крайна сметка целта е да се постигне пълно съответствие между международните правила и Регламента на ЕС относно рециклирането на кораби и да се гарантират безопасни, устойчиви и отговорни практики за рециклиране в международен план.

Освен това Комисията ще проучи начини за подпомагане на **разширяването на вътрешния капацитет на ЕС за рециклиране на кораби**, като го направи по-ефективен от гледна точка на разходите, и ще работи с търговските партньори с капацитет за рециклиране на кораби, като се започне с Индия, за насърчаване на прилагането на високи екологични и социални стандарти въз основа на Регламента на ЕС относно рециклирането на кораби. Тъй като рециклираните материали ще стават все по-ценни за екологосъобразното производство в ЕС, Комисията е готова да подпомага заинтересованите страни при разработването на подходи на ЕС, свързани с пълния жизнен цикъл („от люлка до люлка“) в морската промишленост в клъстерите за производство на стомана, корабостроене и рециклиране на кораби и скрап в Европа<sup>25</sup>, като насърчава промишлените полезни взаимодействия, възможностите и най-добрите екологични практики.

<sup>22</sup> Това означава да се създадат еднакви условия на конкуренция (при които конкуренцията се основава на цената и качеството на корабите, а не на предоставените финансови условия) и да се работи за премахване на нарушенията на търговията, свързани с официално подкрепяните експортни кредити.

<sup>23</sup> Този нов инструмент ще осигури финансова подкрепа от ЕС за националните агенции за експортно кредитиране от ЕС, за да се повиши конкурентоспособността на техните финансови оферти, включително за международните купувачи на кораби.

<sup>24</sup> Международна конвенция от Хонконг за безопасно и екологосъобразно рециклиране на кораби (2009 г.).

<sup>25</sup> Потенциално като част от новия Алианс за промишлените вериги за създаване на стойност в сектора на ЕС за производство на морско оборудване.

**Комисията ще продължи да подкрепя стратегиите за кръговост в морския сектор** от проектирането до края на жизнения цикъл и оползотворяването на материалите чрез подкрепа за научните изследвания и иновациите<sup>26</sup>. Пътната карта за прилагането на кръговата икономика за излезлите от употреба плавателни съдове за отдых<sup>27</sup>, в която се определят целите, които трябва да бъдат постигнати до 2030 г., ще направлява по-нататъшните усилия в тази област.

#### ***Водещи действия***

- *Създаване на Алианс за промишлените вериги за създаване на стойност в сектора на ЕС за производство на морско оборудване с цел насърчаване на лидерството на водещите пазари.*
- *Подкрепа за цифровата, чистата и кръговата трансформация на европейските корабостроителници („корабостроителници на бъдещето“).*
- *Използване на обществени поръчки и финансиране от ЕС, както е предложено в МФР, в подкрепа на водещата позиция на ЕС в промишлеността, включително чрез механизми за възлагане на обществени поръчки и целеви неценови критерии и критерии за икономическа сигурност.*
- *Действия за гарантиране на лоялна конкуренция в международен план за корабостроителниците и производителите на оборудване в ЕС, включително експортни кредити за кораби и, когато е необходимо и осъществимо, специфични за сектора търговски мерки.*

### **3. ТРАНСПОРТИРАНЕ И СВЪРЗВАНЕ**

Морският транспорт като стратегически сектор обхваща около 75 % от външната търговия на ЕС и 30 % от товарните превози в рамките на ЕС. Контролираният от ЕС флот е най-големият в света, като на него се пада повече от една трета от световния корабен тонаж във всички сегменти. Европейските оператори поддържат силни пазарни позиции в транспорта с контейнери и в насипно състояние, транспортирането на енергоносители и високоспециализираните морски услуги. Морските връзки за превоз на пътници и товари са от жизненоважно значение за островите и най-отдалечените региони на ЕС, като гарантират териториално сближаване и подкрепят местните общности и туризма. Флотовете, които плават под знамето на ЕС и се контролират от ЕС, са международно признати заради спазването от тях на най-високи стандарти в областта на безопасността и сигурността, иновациите и екологичните показатели<sup>28</sup>.

В същото време секторът на морския транспорт на ЕС функционира във все по-сложна среда на смущения и политическа нестабилност, разходи за енергиен преход, застаряваща работна сила и интензивна глобална конкуренция, особено от страна на Източна и Югоизточна Азия. Неотдавнашните геополитически събития още веднъж показваха стратегическото му значение за световната търговия с енергия и стоки. В

<sup>26</sup> Чрез използване и на инструменти като паспорти, даващи възможност за прилагане на система за проследяване на пълния жизнен цикъл и на материалите на корабите, и индекси на екологичните показатели на корабостроителниците, разработени в рамките на финансираните от ЕС проекти *Circle of Life* и *EcoShipYards*.

<sup>27</sup> Пътна карта за прилагането на кръговата икономика по отношение на излезлите от употреба плавателни съдове за отдых, разработена през 2023 г. от европейската промишленост за производство на плавателни съдове за развлечение в сътрудничество с Комисията.

<sup>28</sup> Конвенциите на ИМО за морска безопасност и опазване на околната среда са транспонирани в достиженията на правото на ЕС. Държавите членки са правно задължени да ги прилагат заедно със специфичните правила на ЕС, често при по-строги изисквания, отколкото в други региони на света.

същото време те подчертаха нарастващото излагане на сектора на предизвикателства пред международната сигурност, които пораждаат значителни рискове за свободата на корабоплаването, а още по-важно — за безопасността на плавателните съдове и техните екипажи, и водят до увеличаване на транспортните и застрахователните разходи.

В този контекст настоящата стратегия има за цел да защити сектора като ключов доставчик на висококачествени, ефективни, сигурни и устойчиви корабни услуги, като същевременно създаде по-добри условия за производствената база на ЕС.

Постигането на целите на настоящата стратегия изисква съгласувана политическа и регулаторна рамка и сътрудничество на равнището на Съюза и на национално равнище. **Европейската агенция по морска безопасност (ЕАМБ) служи като технически и оперативен стълб на политиката на Съюза в областта на морския транспорт.** Тя изпълнява ключова роля за хармонизираното прилагане и улеснява иновативните и ефективни решения, включително чрез обширната си база от знания. Агенцията също така ще бъде от ключово значение за подпомагане на изпълнението на регулаторните действия, определени в настоящата стратегия. Освен това ЕАМБ предоставя техническа помощ и подкрепа за изграждане на капацитет на морските органи в Средиземноморието<sup>29</sup>.

### **3.1. Собственост и знамена**

Запазването на значителен дял от морските активи и повишаването на привлекателността на плаването под знамената на ЕС ще бъдат в основата на позицията на ЕС в световната търговия и ще гарантират опазването на линиите за комуникация. Това също така ще укрепи способността на ЕС да определя световните норми и политики в областта на безопасността, сигурността, труда, климата и опазването на околната среда.

В този контекст Комисията ще **продължи да разчита на** насоките на Общността относно **държавната помощ за морския транспорт**<sup>30</sup> за оценка на схемите за подпомагане на държавите членки (например данък върху тонажа), които са ключов инструмент за запазване на пазарните дялове и конкурентоспособността на сектора на вътрешното корабоплаване и за повишаване на привлекателността на плаването под знамената на държавите членки в условията на силна световна конкуренция. Комисията **настоятелно призовава държавите членки да продължат да прилагат прагматични мерки**, като например повишаване на ефективността на националните административни процеси<sup>31</sup>, въвеждане на цифрови сертификати, пълна цифровизация на регистрите и използване на основани на ИИ инструменти за оптимизиране на процедурите. От своя страна, Комисията ще **установи структуриран диалог за сътрудничество** с държавите членки и заинтересованите страни от промишлеността, насочен към повишаване на конкурентоспособността и качеството на корабоплаването, включително в контекста на прилагането на международното законодателство и законодателството на ЕС относно **спазването на изискванията за държавата на знамето**. Комисията, заедно с държавите членки,

<sup>29</sup> Чрез финансираната от ИССРМС — Глобална Европа програма SAFEMED V.

<sup>30</sup> С(2004) 43, ОВ 2004 г.

<sup>31</sup> Като например качествено и безпроблемно администриране, основан на риска подход, намалено време за изчакване, рационализирани проверки.

ще продължи усилията си в рамките на ИМО за засилване на регулаторния надзор върху държавите на знамето, за да изпълняват те ефективно своите отговорности.

### **3.2. Енергиен преход и декарбонизация**

Постигането на напредък в декарбонизацията на морския сектор и намаляването на замърсяването, като същевременно се запази конкурентното му предимство, изисква ясни и предвидими правила, включително на световно равнище. Това може да насърчи иновациите и водещата позиция на бързо развиващия се пазар на корабоплаването и да стимулира търсенето на чисти горива и технологии в Европа.

Чистият преход ще изисква комбинация от повишена енергийна ефективност и приемане на нови технологии за задвижване и алтернативни горива. За да се създадат условия за масово производство и навлизане на такива горива в сектори, в които *намаляването на емисиите е трудно*, Комисията представи **Плана за инвестиции за устойчив транспорт (STIP)**<sup>32</sup>. По отношение на морския транспорт това ще доведе до увеличено използване на възобновяеми и нисковъглеродни горива и пряка електрификация, когато това е осъществимо<sup>33</sup>. В този контекст Комисията също така ще се стреми към интегриран пазар за биометан, като същевременно призовава държавите членки да гарантират, че с националните мерки не се въвеждат непреки пречки пред трансграничната търговия с биометан или че не се ограничава неговата наличност в рамките на единния пазар. Алиансът за възобновяеми и нисковъглеродни горива ще насърчава обсъжданията между корабособствениците, промишлеността за производство на устойчиви горива и финансовите институции за постигане на напредък при производството и доставката на възобновяеми и нисковъглеродни горива в сектора на водния транспорт.

Горивата за морския транспорт на ЕС и включването на сектора на корабоплаването в СТЕ на ЕС подчертават ангажимента на ЕС за оформяне на чистия преход в областта на корабоплаването с ясен път, по който секторът да постигне целите на ЕС за декарбонизация. За да се улесни допълнително прилагането на тези актове и да се намали регулаторната и административната сложност, произтичаща от настоящите несъответствия и припокривания, Комисията ще **обмисли как да опрости и рационализира съществуващата рамка за мониторинг, докладване и проверка (МДП)**, която обслужва както СТЕ на ЕС за морския транспорт, така и инициативата FuelEU — сектор „Морско пространство“, като осигурява допълнителни полезни взаимодействия в процеса на спазване на МДП<sup>34</sup>.

Най-ефективният начин за справяне с въздействието на морския транспорт върху климата и за гарантиране на еднакви условия на конкуренция е чрез амбициозни действия в световен мащаб, с които ще се изпълни целта на стратегията на ИМО от 2023 г. международното корабоплаване да постигне нулеви нетни емисии на парникови газове до 2050 г. ЕС ще **продължи работата в рамките на ИМО и ще изгражда връзки с международните партньори, за да работи за постигане на глобални решения**, като подкрепя ангажимента на сектора на корабоплаването на ЕС за декарбонизация и вече направените инвестиции за постигането на тази цел. В

---

<sup>32</sup> COM(2025) 664 final.

<sup>33</sup> Захранване от наземната електрическа мрежа, електрически фериботи и морски транспорт на къси разстояния.

<sup>34</sup> Например по отношение на съгласуването на приложимите определения и елементи и процеси на проектирането.

съответствие със съществуващите правни ангажименти Комисията ще преразгледа съответното законодателство на ЕС, като вземе предвид глобалните мерки, предприети в рамките на ИМО, за да се избегне двойното плащане.

Комисията също така ще улеснява сътрудничеството между заинтересованите страни чрез създаване на европейска мрежа от зелени морски пътища и центрове. Това ще се основава на съществуващите инициативи, включително на стратегиите за различните морски басейни и европейското морско пространство<sup>35</sup>. Целта е да се повиши предвидимостта на инвестиционните решения и да се координират проектите за устойчивост по отношение на експлоатацията на плавателните съдове, внедряването на технологии, доставките на гориво и пристанищната инфраструктура<sup>36</sup>. Когато е целесъобразно, тези действия биха могли да включват държавите — кандидати за членство в ЕС, въз основа на съществуващите правни рамки, като например трансевропейската транспортна мрежа<sup>37</sup>.

### **3.3. Безопасността — стълб на висококачественото корабоплаване и устойчивостта**

Безопасността е стратегически благоприятстващ фактор за висококачествени корабни услуги и крайъгълен камък на конкурентоспособността и технологичното лидерство на производствения сектор в ЕС. Тъй като корабоплаването бързо преминава към използване на алтернативни горива, цифровизация и автоматизация, протоколите за безопасност трябва да се развиват, за да се управляват новите оперативни и технологични рискове и рисковете за киберсигурността. Застаряването на пътническия флот, плаващ под знамето на ЕС, допълнително подчертава необходимостта от ускоряване на модернизацията на флота<sup>38</sup>.

На световно равнище стандартите за безопасност на ИМО трябва да бъдат приведени в съответствие с технологичния напредък, включително по отношение на алтернативните горива и задвижващите системи, технологиите за енергийна ефективност, обучението на моряците и автоматизирания морски транспорт. ЕС ще засили ангажимента си в рамките на ИМО за формиране на тези стандарти, което ще спомогне и за гарантиране на еднакви условия на конкуренция в световен мащаб.

В ЕС се гарантира високо равнище на морска безопасност чрез включването на разпоредбите на ИМО в правото на ЕС. През 2026 г. Комисията ще докладва относно Директивата на ЕС за безопасността на пътническите кораби<sup>39</sup> и Директивата относно морското оборудване<sup>40</sup> като подготовка за тяхното преразглеждане с цел адаптиране на настоящите изисквания към предизвикателствата, свързани с

<sup>35</sup> Европейското морско пространство е морско измерение на трансевропейската транспортна мрежа.

<sup>36</sup> Развитието на пристанищната инфраструктура е от ключово значение за енергийния преход и декарбонизацията и е разгледано в стратегията на ЕС за пристанищата.

<sup>37</sup> Регламент (ЕС) 2024/1679 на Европейския парламент и на Съвета от 13 юни 2024 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа, за изменение на регламенти (ЕС) 2021/1153 и (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на Регламент (ЕС) № 1315/2013.

<sup>38</sup> Както се подчертава в доклада на EMSAFE, публикуван от ЕАМБ през декември 2025 г.

<sup>39</sup> Директива 2009/45/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 6 май 2009 г. за правилата за безопасност и стандартите за пътническите кораби.

<sup>40</sup> Директива 2014/90/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 2014 г. относно морското оборудване и за отмяна на Директива 96/98/ЕО на Съвета.

**декарбонизацията и цифровизацията.** С оглед на решаващото значение на безопасността на пътническите кораби и сигурната регионална свързаност Комисията ще обмисли **разширяване на изискванията на ЕС за безопасност на пътническите кораби, така че да се обхванат всички маршрути в рамките на ЕС.** По отношение на офшорните услуги Комисията ще проучи осъществимостта на **рамка на ЕС за взаимно признаване на снабдителните кораби за съоръжения, разположени в морето, и плавателните съдове за промишлени дейности, включително за превоз на промишлен персонал или екипажи и за полагане и поддръжка на подводни кабели.** Комисията също така ще **прецени дали да разшири обхвата на Директивата относно морското оборудване или на съществуващите договорености за взаимно признаване между признати организации,** за да се обхване допълнително оборудване. Целта ще бъде да се опростят процесите на одобрение и да се подобри достъпът до международните пазари, като същевременно се гарантира най-високо равнище на безопасност.

Значителните предизвикателства пред морската безопасност и въпросите, свързани с околната среда, са свързани с т.нар. „сенчест флот“<sup>41</sup>, съставен до голяма степен от стари плавателни съдове под неясна юрисдикция и контрол, които често извършват дейност извън обичайните практики за съответствие и прозрачност по отношение на знамето. Това, наред с другото, поражда повишени рискове за морската среда, включително за зоните, определени като особено чувствителни, като например Балтийско море. Комисията, в тясно сътрудничество с ЕСВД и с подкрепата на ЕАМБ, ще **засили наблюдението и мониторинга на сенчестия флот<sup>42</sup> и ще подобри прилагането на съществуващите правила.** Освен това ЕС ще задълбочи международното сътрудничество, за да преодолее оставащите празноти и да поддържа световните стандарти за морска безопасност и опазване на околната среда, включително чрез прилагането на ограничителни мерки.

#### ***3.4. Опростяване на административните формалности с цел използване на потенциала на европейския единен пазар в областта на водния транспорт***

Сложността на административните процедури, произтичащи от глобалното, европейското и националното законодателство, представлява значително предизвикателство за корабоплаването в ЕС, като води до забавяния, увеличаване на разходите и намаляване на цялостната ефикасност<sup>43</sup>. Тази ситуация оказва въздействие особено върху морския транспорт на къси разстояния, по-специално върху по-малките участници, в модалната конкуренция с автомобилния транспорт.

Очаква се процедурите да станат значително по-лесни, когато се въведе изцяло хармонизирано докладване чрез единната европейска среда за морско

---

<sup>41</sup> Определение на ИМО в Резолюция А.1192(33), приета на 6 декември 2023 г.

<sup>42</sup> През декември 2025 г. Съветът одобри декларация относно укрепването на рамката на международното морско право във връзка със заплахите, породени от сенчестия флот, и намерението за разработване на инструменти за справяне със заплахите.

<sup>43</sup> Според неотдавнашно проучване на Европейската комисия относно морския транспорт на къси разстояния административните формалности могат да представляват до 5 % от общите оперативни разходи на даден плавателен съд.

информационно обслужване (EMSWe)<sup>44</sup>. **Комисията призовава държавите членки да завършат прилагането на Регламента за EMSWe.**

В по-широк мащаб Комисията предложи **амбициозна митническа реформа**, която следва да насърчи ефективното публично-частно сътрудничество за изпълнението на митническите формалности във всички икономически сектори, включително морския. Съгласно предложението, от 2032 г. морските оператори ще разполагат с център за митнически данни<sup>45</sup>. За да се улесни търговията, Комисията ще се стреми към **бърза взаимосвързаност между единните национални платформи за морско информационно обслужване и бъдещия център за митнически данни.**

Въпреки че горепосочените мерки улесняват спазването, също толкова важно е да се намалят данните, които корабите трябва да докладват, когато акостират в пристанища на ЕС. Понастоящем от корабите може да се изисква да представят до 1 200 елемента от данни, две трети от които произтичат от националните законодателства<sup>46</sup>. С цел да се използва пълният потенциал на европейския единен пазар в областта на водния транспорт, Комисията **призовава държавите членки да работят съвместно за опростяване и рационализиране на изискванията за докладване на национално равнище и на равнището на ЕС.**

Комисията ще **провежда консултации с морската промишленост** с цел определяне на възможностите за по-нататъшно опростяване на административните процедури и изискванията за данни.

### ***3.5. Преследване на интересите на ЕС на международно равнище***

Като важна икономическа сила участието на ЕС в международното корабоплаване е от основно значение не само за подкрепата на собствения му икономически растеж, но и за насочването на глобалните морски политики към осигуряване на еднакви условия на конкуренция, устойчивост, сигурност и технологични иновации.

Поради това Комисията, заедно с държавите — членки на ЕС, ще **увеличи усилията си в рамките на ИМО** и ще се стреми да **постигне максимално въздействие на ЕС чрез по-широки съюзи с международни партньори.**

Що се отнася до устойчивостта на веригата на доставки, особено внимание следва да се обърне на геостратегическите морски точки (т.е. критичните възли за световната търговия и военната мобилност) и нововъзникващите маршрути, като например в Арктика<sup>47</sup>. **Комисията настоятелно призовава държавите членки да засилят сътрудничеството и да заделят достатъчно ресурси за укрепване на стратегическото присъствие на ЕС, включително военноморските сили, в тези райони от критично значение**, за да се гарантира непрекъснатост на достъпа до международните морски транспортни маршрути, така че да се защитава сигурността на Съюза. Освен това съответните държави членки следва да могат да потърсят подкрепа от други държави членки или от ЕСВД, за да съдействат по

<sup>44</sup> Регламент (ЕС) 2019/1239 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. за създаване на единна европейска среда за морско информационно обслужване и за отмяна на Директива 2010/65/ЕС.

<sup>45</sup> Центърът за митнически данни ще представлява набор от електронни услуги и системи за използване на данни за митнически цели и ще дава възможност за електронно прилагане на митническото законодателство.

<sup>46</sup> Собствен анализ.

<sup>47</sup> Чрез предстоящия преглед на политиката на Съюза за Арктика.

дипломатически път на кораби, плаващи под тяхно знаме, които са задържани или са изложени на риск да бъдат задържани, в зависимост от обстоятелствата.

Комисията остава твърдо ангажирана с **включването на всеобхватни ангажименти относно услугите по международен морски транспорт в споразуменията за свободна търговия**. Тези усилия следва да подобрят условията за достъп до пазара и недискриминационното третиране на операторите от ЕС в трети държави, включително достъпа до пристанища и използването на спомагателни услуги<sup>48</sup>. Като цяло **ЕС би могъл да се стреми към по-балансиран и реципрочни ангажименти в своята морска търговска политика**, по-специално от страна на партньори, които налагат ограничения, като например схеми за запазване на товари и дискриминационни пристанищни такси.

Държавите членки имат нужда от предвидима правна рамка, за да гарантират спазването на правото на ЕС при управлението на своите **двустранни морски партньорства**<sup>49</sup>. **Комисията ще предложи законодателство**, определящо условията, при които държавите членки обявяват съществуващите двустранни споразумения за съвместими с правото на ЕС и договарят и сключват нови споразумения, които прокарват интересите на ЕС.

Корабоплавателните дружества от ЕС се нуждаят от надежден достъп на конкурентни цени до алтернативни горива и инфраструктура по световните маршрути и центрове. Инициативата „Global Gateway Green Shipping Corridors and Hubs“<sup>50</sup> насърчава използването на чисти и алтернативни горива чрез взаимноизгодни партньорства с трети държави. За да защити инвестициите и интересите на ЕС в международните вериги на доставки, Комисията ще **интегрира изискванията за сигурност и безопасност в развитието на партньорствата по линия на Global Gateway за пристанищата и веригата за създаване на стойност** с развиващите се държави. Тя ще укрепи допълнително този подход чрез задълбочаване на партньорствата с развити трети държави, в които се намират ключови световни морски транспортни центрове.

В контекста на Пакта за Средиземноморието<sup>51</sup> Комисията ще насърчава развитието на ефективни и устойчиви транспортни връзки и повишаването на сигурността на Съюза.

### ***3.6. Подкрепа за секторите на корабоплаването по вътрешни водни пътища и промишлеността за производство на круизни плавателни съдове и на плавателни съдове за развлечение***

За да се оползотвори напълно неизползваният потенциал на транспорта по вътрешните водни пътища в рамките на европейската транспортна система, Европейската комисия ще предложи **последващи действия във връзка с програмата NAIADES III**. Тази инициатива ще бъде насочена към преодоляването на критичните предизвикателства пред конкурентоспособността на транспорта по

<sup>48</sup> Като обработка на товари (включително контейнерни терминали), услуги по съхраняване и складиране, агентирание и следиторски услуги.

<sup>49</sup> С оглед на становището на Съда на ЕС от 2017 г. относно Сингапур, в което се потвърждава, че ЕС разполага с изключителна компетентност да договаря и сключва споразумения за международни морски транспортни услуги, когато тези споразумения могат да засегнат или изменят съществуващите правила на ЕС.

<sup>50</sup> [Global Gateway — Международни партньорства — Европейска комисия](#).

<sup>51</sup> [JOIN\(2025\) 26 final](#).

вътрешните водни пътища, включително модернизацията на пристанищата по вътрешните водни пътища, повишаването на устойчивостта на инфраструктурата и въвеждането на иновативни технологии, като например автоматизирани системи и плавателни съдове с нулеви или ниски емисии.

Предстоящата **стратегия на ЕС за устойчив туризъм** ще продължи да **насърчава устойчивия растеж на туристическата екосистема**, включително на промишлеността за производство на круизни плавателни съдове и на плавателни съдове за развлечение.

#### ***Водещи действия***

- *Продължаване на работата в рамките на ИМО за постигане на глобални решения и преразглеждане на съответното законодателство на ЕС, като се вземат предвид глобалните мерки на равнището на ИМО, за да се избегне двойно плащане.*
- *Обмисляне на начини за опростяване на рамката за мониторинг, докладване и проверка за СТЕ на ЕС и инициативата FuelEU — сектор „Морско пространство“ и рационализиране на административните формалности за търговското корабоплаване.*
- *Преследване на глобалните амбиции, включително чрез засилено участие в работата на ИМО, насърчаване на стратегическите партньорства с трети държави и гарантиране на безпроблемното функциониране на световните морски пазари.*

## **4. СИГУРНОСТ И ЗАЩИТА**

**Морската област е изправена пред нарастващи заплахи** както на повърхността, така и на морското дъно. Заплахите подчертават необходимостта от стабилни **военноморски способности, капацитет за разбиване на леда, подводни способности и способности, свързани с двойна употреба**, в подкрепа на отбраната на ЕС, сигурността на Арктика, защитата на критичната инфраструктура и нуждите на военната мобилност. Справянето с тези предизвикателства може да създаде възможности за растеж в морската промишленост на ЕС, включително чрез използване и насърчаване на производството на плавателни съдове, платформи и технологии с двойна употреба.

### ***4.1. Укрепване на европейската военноморска промишлена и технологична база***

Променящата се геополитическа обстановка изисква разработването на модерни военноморски системи, кораби и платформи, способни да функционират по интегриран начин в изпълнена с предизвикателства среда на заплахи, обхващаща множество области, включително, когато е необходимо, в екстремни климатични и географски условия (например в Арктика).

За да се постигнат целите за отбранителна готовност за 2030 г., е налице неоспорим интерес на равнището на ЕС и на национално равнище за увеличаване на производствения капацитет за военноморски цели<sup>52</sup>. **Държавите членки могат да**

<sup>52</sup> Комисията ще направи оценка на нуждите на военноморския сектор на ЕС, неговата верига на доставки, степента на зависимост на ЕС и необходимостта от поддържане на стратегически запаси. Планира се през

използват различните възможности в рамките на плана ReArm Europe<sup>53</sup>, който има за цел да мобилизира до 800 милиарда евро под формата на разходи за отбрана до 2030 г., за да укрепи военноморските промишлени и технологични способности. Това включва подкрепа за разработването на стандартизирани интерфейси и протоколи, улесняване на оперативната съвместимост между европейските военноморски сили, интегриране на системи от различни производители и насърчаване в областите, свързани със стратегически способности<sup>54</sup>.

Европейският фонд за отбрана ще продължи да укрепва капацитета на военноморските системни интегратори и доставчиците на оборудване в ЕС, като подкрепя теми за съвместна научноизследователска и развойна дейност (НИРД) в съответствие с приоритетите на плана за развитие на способностите<sup>55</sup>.

Освен това по Програмата за европейската отбранителна промишленост (ПЕОП) ще се оказва подкрепа за увеличаването на промишления производствен капацитет, като се компенсират разходите за сътрудничество при съвместното възлагане на обществени поръчки. По нея също така ще се подкрепя преминаването от прототипи към широкомащабно производство, свързващо подпомаганата от Европейския фонд за отбрана НИРД.

#### ***4.2. Осигуряване на технологично лидерство в морската ситуационна осведоменост***

Защитата на критичната подводна, пристанищна и морска инфраструктура изисква многосекторен подход, включващ технологии като автономни подводни и надводни дронове, сензори, системи за ранно предупреждение, подводни комуникационни системи, пускови и системи за улавяне, както и носители на дронове. Необходимо е по-тясно сътрудничество между правителствата и промишлеността, за да се създадат сложни архитектури за ситуационна осведоменост, интегриращи модерни технологии чрез единна система за командване и контрол. Същевременно това създава възможности за укрепване на водещата роля на ЕС в морската промишленост в един нововъзникващ стратегически сегмент.

**Планът за действие на ЕС относно сигурността на кабелите<sup>56</sup>**, в който се подчертава изготвянето на интегриран механизъм за наблюдение на подводните кабели за отделните центрове за морски басейни, и **Планът за действие за сигурност при дроновете и за противодействие на дронове<sup>57</sup>**, с промишлени мерки по отношение на дроновете, като например инициатива за съвместно

---

третото тримесечие на 2026 г. да започне проучване в рамките на работната програма „Хоризонт Европа“ за периода 2026—2027 г. (Научни и технически услуги от Съвместния изследователски център (Устойчивост на веригата на доставки във водния транспорт)).

<sup>53</sup> JOIN(2025) 27 final.

<sup>54</sup> Включително плавателни съдове и технологии с двойна употреба, плавателни съдове със специално предназначение за поддръжка на инфраструктури в морето и подводни инфраструктури (например кораби за полагане на кабели, поддръжка и ремонт) и способности за морски транспорт (например фериботи, ледоразбивачи, кораби болници, кораби за подкрепа на екипажи, помощни плавателни съдове в морето, кораби-драги (дълбачки), влекачи).

<sup>55</sup> Военноморски бойни действия и забрана за корабоплаване и в трите ключови области, а именно модернизирани на настоящите военноморски надводни системи, следващо поколение военноморски надводни бойни системи и въоръжени пилотирани и безпилотни морски системи с далечен обхват на действие. За повече подробности вж. Европейска агенция по отбрана — Приоритети на ЕС за развитие на способностите за 2023 г.

<sup>56</sup> JOIN/2025/9 final.

<sup>57</sup> COM(2026)81.

закупуване, ще спомогнат да се гарантира наличието на способности за навременно откриване на заплахи и реагиране.

**За да се повиши морската ситуационна осведоменост на равнището на ЕС от космоса до морското дъно** и да се преодолеят празнотите по отношение на липсващи способностите, ще бъде важно да се използва морската промишлена база на Европа въз основа на Пакта за океана и други съществуващи инициативи на ЕС<sup>58</sup> в тази област, за да се окаже допълнителна подкрепа за:

- Увеличаване на НИРД във връзка с технологиите и военните системи/системите с двойна употреба за командване, контрол, комуникация, разузнавателни данни, наблюдение и разузнаване;
- Съвместно възлагане на обществени поръчки за безекипажни морски дроне и комуникационни системи за военноморски плавателни съдове, брегова охрана и пристанищни органи, като се осигурява координация;
- Инвестиции и разработване на решения за киберсигурност и интегрирани системи, съчетаващи капацитет за наблюдение, за да се даде възможност за всеобхватен и координиран подход към морската сигурност и защитата на пристанищата.

Във връзка с това Комисията насърчава държавите членки да се възползват от възможностите, предлагани от ПЕОП, по-специално възможността за създаване на **европейски проекти от общ интерес в областта на отбраната**, включително в **областта на морската ситуационна осведоменост**.

#### ***4.3. Подкрепа за военната мобилност и подготвеността за действие при извънредни ситуации***

В съвместното съобщение относно военната мобилност<sup>59</sup> се подчертава ролята на транспорта с двойна употреба, включително морския транспорт, за създаването на условия за военна мобилност и подготвеност за извънредни ситуации. В него също така се подчертава необходимостта ЕС да разшири промишления си капацитет, за да осигури способности за военна мобилност. В това отношение е важен потенциалът за двойна употреба на европейските фериботи. Той може да играе ключова роля за бързото и ефективно транспортиране на войски, превозни средства и оборудване по морските маршрути на къси и средни разстояния, както и при евакуация и оказване на спешна помощ. Това ще предложи възможности за възстановяване на вътрешния промишлен капацитет в този стратегически сегмент и ще създаде лавинообразен ефект за морската производствена база.

За тази цел Комисията ще предложи да се **прилага механизъм за подкрепа на изграждането на фериботи с двойна употреба**<sup>60</sup>, за да се мобилизират финансови ресурси за инвестиции, свързани с допълнителни военни спецификации за фериботи с двойна употреба, построени в Европа и с възможност за плаване по стратегически

---

<sup>58</sup> Например Стратегията на ЕС за морска сигурност (док. 14280/23), общата среда за обмен на информация за морската област, Плана за действие на ЕС относно сигурността на кабелите, Плана за действие за сигурност при дроновете и за противодействие на дронове, центровете, стопанисвани от ЕАМБ, и космическата програма на ЕС (Регламент (ЕС) 2021/696), с която се създават „Коперник“, „Галилео“, EGNOS, GOVSATCOM и услуги за космическа безопасност, които подпомагат морското корабоплаване, наблюдението, комуникациите и осведомеността в тази област.

<sup>59</sup> JOIN(2025) 846 final.

<sup>60</sup> В съответствие с относимите правила за държавна помощ, когато е приложимо.

важни маршрути. Като част от тази програма Комисията ще работи с Европейската агенция по отбрана и евентуално с ЕАМБ, както и с Военния секретариат на ЕС, за разработване на стандарти за активи за морски транспорт с двойна употреба, като се допълва предложеният регламент за военната мобилност<sup>61</sup> и се осигури съгласуваност със стандартите на НАТО.

Освен това Комисията ще се **стреми към изготвяне на стабилни и обвързващи правила на ИМО за киберсигурност с цел намаляване на общите морски киберрискове за гражданските плавателни съдове** съгласно съответните мерки на ЕС, като например Директивата МИС 2<sup>62</sup>, Акта за киберустойчивост<sup>63</sup> и неотдавнашното предложение за преразгледан Акт за киберсигурността<sup>64</sup>, насочени към по-нататъшно укрепване на устойчивостта и способностите на ЕС в областта на киберсигурността в контекста на тези нарастващи заплахи.

#### ***Водещи действия***

- *Подкрепа за увеличаването на военноморския промишлен производствен капацитет, включително чрез новата Програма за европейската отбранителна промишленост и плана ReArm Europe.*
- *Предложение за продължаване на програмата за подкрепа на строителството на фериботи с двойна употреба.*

## **5. ДОСТЪП ДО ИНОВАЦИИ**

Иновациите и инвестициите в модерни технологии като чисти технологии, кръговост, цифровизация, автоматизация, изкуствен интелект и интелигентно проектиране на кораби са от съществено значение за повишаване на конкурентоспособността, устойчивостта и издръжливостта както на секторите на производството на морско оборудване, така и на корабоплаването в ЕС. Поради това е от решаващо значение да се преодолеят пречките, като например регулаторната несигурност, разпокъсаността на публичните и частните инвестиционни усилия в областта на научните изследвания и иновациите и ограничения капацитет за изпитване.

### ***5.1. Подобряване на рамката на политиката за насърчване на водещата роля на ЕС в областта на иновативните технологии***

Бъдещето на водната екосистема на ЕС ще зависи от способността за набелязване и разширяване на новите технологични решения в областта на чистите технологии и цифровите и автоматизираните системи и за предоставяне на целенасочена политическа подкрепа за укрепване на промишлената база на ЕС.

Технологии като тези за горивни елементи, задвижване с електрическа и вятърна енергия, контрол на неорганизираните емисии, транспортиране на CO<sub>2</sub>, улавяне и

<sup>61</sup> SWD(2025) 847 final.

<sup>62</sup> Директива (ЕС) 2022/2555.

<sup>63</sup> Регламент (ЕС) 2024/2847; Актът изисква продуктите с цифрови елементи да отговарят на изискванията за киберсигурност. Въпреки че морското оборудване е изключено от приложното му поле, той все пак може да се прилага за морския сектор за продукти, които не са класифицирани като морско оборудване, като например софтуер.

<sup>64</sup> COM(2026) 11.

съхранение на въглероден диоксид, захранване от наземната електрическа мрежа и възобновяеми енергийни източници от инсталации в морето<sup>65</sup> са само някои от технологиите, които предлагат значителен потенциал за намаляване на емисиите и пазарни възможности. Повечето от тях са заложени в Законодателния акт за промишленост с нулеви нетни емисии, който има за цел до 2030 г. да се увеличат производствените мощности на ЕС за технологии за нулеви нетни емисии. Освен това неотдавнашни проучвания, проведени от ЕАМБ, подчертават ползите от използването на въздух като смазочен материал при движението на плавателни съдове, а работата на ИМО по насоките за батериите, усъвършенстваното оползотворяване на отпадната топлина, горивните елементи и системите за улавяне и съхранение на въглероден диоксид отбелязва напредък.

**Задвижването с помощта на вятърна енергия** е пример за технология, която се основава на значителен европейски производствен експертен опит<sup>66</sup>. За да подкрепи внедряването ѝ, Комисията ще работи за усъвършенстване на методиката за отчитане на енергията за задвижване с помощта на вятърна енергия и за преодоляване на регулаторните празноти на равнището на ЕС и ИМО.

Освен това **задвижването с ядрена енергия**, включително малките модулни реактори (ММР) и усъвършенстваните модулни реактори (УМР), изискват координиран стратегически надзор с оглед на подновения интерес в световен мащаб и промишлените разработки на ранен етап. Комисията ще продължи да работи за създаване на стабилна рамка на политиката, която да дава възможност за използване на задвижване с ядрена енергия в търговското корабоплаване<sup>67</sup> и да допринася за постигането на водеща позиция в световен мащаб в областта на технологиите и промишлеността.

Комисията, подпомагана от ЕАМБ, ще координира работата по оценката на технологичното развитие, включително технологичната готовност и безопасност. За да се спомогне за намаляване на риска за инвестициите и да се допринесе за мащабирането на решенията, перспективните технологични разработки ще бъдат допълнително оценени и отразени в правото на ЕС, като например Регламента относно FuelEU — сектор „Морско пространство“, и таксономията на ЕС<sup>68</sup>, както и на равнището на ИМО, когато е целесъобразно.

При необходимост Комисията ще актуализира рамката на единния пазар на ЕС в подкрепа на иновациите и внедряването на чисти технологии в конкретни сегменти от производството на морско оборудване. За тази цел тя ще предложи **целево изменение на регламента относно емисиите от извънпътната подвижна техника**<sup>69</sup>, за да се позволи използването на водорода като еталонно гориво за двигателите на извънпътната подвижна техника в плавателните съдове, използвани

---

<sup>65</sup>Като например разположени в морето фундаменти и плаващи съоръжения за вятърна енергия, съоръжения за енергия от морските течения, разположени в морето подстанции и преобразуватели за енергия от морските вълни.

<sup>66</sup> През последните пет години тази област е получила над 36 милиона евро финансиране по линия на „Хоризонт Европа“.

<sup>67</sup> Включително чрез специална тема в поканата за представяне на предложения за работната програма на клъстер 5 на „Хоризонт Европа“ за 2027 г.

<sup>68</sup> Делегиран Регламент (ЕС) 2021/2139 на Комисията от 4 юни 2021 г. за допълнение на Регламент (ЕС) 2020/852.

<sup>69</sup> Регламент относно изискванията за граничните стойности на емисиите на газообразни и прахови замърсители и за одобряването на типа на двигателите с вътрешно горене за извънпътна подвижна техника (Регламент (ЕС) 2016/1628).

по вътрешните водни пътища. Освен това **текущата оценка на Директивата за плавателните съдове за отдых<sup>70</sup> е насочена към оценяването на правилата за новите плавателни съдове и новите системи за задвижване в този сегмент.**

За да се постигне напредък в безопасното внедряване на автономни плавателни съдове, Комисията ще се стреми към изготвяне на **регулаторна и техническа рамка за решения за безекипажно корабоплаване** както на равнището на ИМО, така и на равнището на ЕС. От 2016 г. насам работата на ЕС по отношение на морските автономни надводни кораби (МАНК) допринесе за Кодекса за МАНК на ИМО, който трябва да бъде приет през 2026 г. и да стане задължителен до 2032 г. Преди широкомащабното внедряване на автономни кораби Комисията, подпомагана от ЕАМБ, ще **изготви насоки и най-добри практики на ЕС за определени изпитвания и опити в морето, както и оценка на риска<sup>71</sup>**, за да подкрепи прилагането в държавите членки и да допринесе за технологичното лидерство на ЕС.

## ***5.2. Насърчаване на полезните взаимодействия, координацията и преодоляването на пречките пред промишленото увеличаване на иновациите***

За да се **укрепи технологичното лидерство на ЕС**, Комисията ще се стреми към засилване на публично-частното сътрудничество по рамковата програма „Хоризонт Европа“ за периода 2028—2034 г. в приоритетни области и въз основа на портфейлен подход. В областта на водния транспорт това ще се основава на постиженията на настоящото съвместно програмирано **партньорство за воден транспорт с нулеви емисии (ZEWTP)** с оглед на **укрепването и разширяването на действията на ЕС** в тази област, за да се насърчат полезните взаимодействия и ефектът на мащаба между декарбонизацията, цифровизацията, автоматизацията и кръговостта в по-широката водна екосистема.

Комисията насърчава **държавите членки да продължат да подкрепят бързото внедряване на иновации, включително изпитателни стендове и регулаторни експерименти**, допринасящи за водещата роля на Европа в областта на морските технологии, промишления суверенитет и целите на двойния преход. Предстоящата **стратегия на ЕС за научни изследвания и иновации в областта на океана** ще подобри процесите на изпитване на океанските технологии, като например подводната роботика, за различни приложения, за да се помогне на производителите от ЕС да ги внедрят по-бързо и по-евтино.

При прилагането на **Европейската стратегия за научноизследователски и технологични инфраструктури<sup>72</sup>** Комисията ще картографира и оцени научноизследователските и технологичните инфраструктури, включително за водния транспорт. Тя също така ще насърчава достъпа до такива инфраструктури за стартиращи предприятия, разрастващи се предприятия, МСП и дружества със средна пазарна капитализация в ЕС в областта на морското дело.

За да спомогне за **предотвратяване на „изтичането“ на технологии**, финансирани от ЕС, Комисията ще обърне внимание на сигурността на научните изследвания и

---

<sup>70</sup> Директива 2013/53/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 20 ноември 2013 г. относно плавателните съдове за отдых и плавателните съдове за лично ползване и за отмяна на Директива 94/25/ЕО, текст от значение за ЕИП.

<sup>71</sup> Например инструментът за оценка, основана на риска, разработен от ЕАМБ.

<sup>72</sup> COM/2025/497 final/2.

иновациите, като гарантира систематично и стриктно прилагане на съществуващите инструменти<sup>73</sup> и установи всички оставащи пропуски.

Комисията ще **стартира европейската инициатива за наблюдение на океана OceanEye** — един от крайъгълните камъни на Европейския пакт за океана. Подобряването на наблюдението на океана и разработването на свързани с това технологии ще създаде нови възможности за производителите на морски плавателни съдове от ЕС.

#### ***Водещи действия***

- *Актуализиране на регулаторната рамка с цел насърчаване на водещата роля на ЕС в областта на иновативните технологии, включително за задвижване с помощта на вятърна енергия, задвижване с ядрена енергия и автономни кораби.*
- *Укрепване и разширяване на обхвата на подкрепата за научните изследвания и иновациите в сектора на водния транспорт въз основа на постиженията на настоящото съвместно програмирано партньорство за воден транспорт с нулеви емисии.*
- *Стартиране на инициативата за наблюдение на океана (OceanEye).*

## **6. ДОСТЪП ДО ФИНАНСИРАНЕ И ИНВЕСТИЦИИ**

Според последните проучвания годишните нужди от финансиране за декарбонизация на флота от плавателни съдове на ЕС са между 2,4 милиарда евро и 8,5 милиарда евро. Бяха установени значителни нужди от инвестиции за плавателни съдове, използвани по вътрешните водни пътища, и специализирани сегменти, като например плавателни съдове за обслужване на разположени в морето инсталации за вятърна енергия, плавателни съдове за полагане на подводни кабели или нововъзникващи океански технологии<sup>74</sup>. Освен това се очаква цифровата трансформация на корабостроителниците в ЕС да изисква инвестиции в размер на най-малко 3—7,5 милиарда евро. Задоволяването на тези потребности от инвестиции изисква координирано използване на настоящото и бъдещото финансиране от ЕС, национални мерки и действия за привличане на частен капитал по целия инвестиционен път. Специални инструменти за консултации, намиране на партньори и проекти, като например портала на ЕС за финансиране на корабоплаването, BlueInvest, мрежата „Enterprise Europe“, консултантските услуги на ЕИБ чрез консултантския център InvestEU и помощта за разработване на проекти по линия на Фонда за иновации (IF PDA), ще улеснят достъпа до ресурси и ще създадат благоприятни условия за финансиране на проекти.

Комисията призовава държавите членки, финансовите институции и националните насърчителни банки да увеличат подкрепата за проекти в областта на водния транспорт, включително чрез гаранции за финансиране както на строителството,

<sup>73</sup> Например в надлежно обосновани случаи Комисията може да изключи определени субекти от трети държави или субекти от ЕС, контролирани от определени трети държави, от участие в проекти за научни изследвания и иновации и внедряване на цифров капацитет с цел защита на стратегическите активи, интересите, автономността или сигурността на Съюза. Тя може също така да оценява въздействието от прехвърлянето на резултати от „Хоризонт Европа“ (включително интелектуална собственост), генерирани от финансирани от ЕС научни изследвания, към неасоциирани трети държави и да възразява срещу такива прехвърляния.

<sup>74</sup> [Европейска инвестиционна банка, European Blue Champions — Charting the course for innovation finance, 2025 г.](#)

така и на придобиването на кораби, в съответствие с относимите правила за държавна помощ, когато е приложимо.

### **6.1. Финансиране на инвестиции чрез инструментите на ЕС**

През 2026 г. и 2027 г. Комисията ще мобилизира широк набор от налични ресурси и съществуващи инструменти в подкрепа на клъстера на ЕС за водния транспорт, включително на производството на морско оборудване и корабоплаването, през целия инвестиционен цикъл.

Целевите безвъзмездни средства, ефективните механизми за споделяне на риска и иновативните финансови схеми са от ключово значение за привличането на частни инвестиции в сектора. Във връзка с това Комисията ще **подкрепи обновяването и декарбонизацията на корабния флот**, със специален акцент върху фериботите и плавателните съдове за крайбрежно плаване, **в рамките на Механизма за свързване на Европа (МСЕ)** чрез покана за представяне на предложения през 2026 г. Целта на това действие е да се продължи преходът на сектора на корабоплаването на ЕС, като същевременно се насърчава развитието на европейското морско пространство, както и на вътрешния производствен капацитет и изготвените в ЕС технологии. От 2014 г. насам по линия на МСЕ вече бе предоставена подкрепа за различни видове плавателни съдове и интервенции в размер на 220 милиона евро. Освен това през февруари 2026 г. Комисията **измени работната програма на МСЕ в областта на цифровите технологии, за да отпусне 347 милиона евро за стратегически проекти за подводни кабели**, като обяви покана за представяне на предложения на стойност 20 милиона евро за повишаване на европейския капацитет за ремонт.

Чрез InvestEU Комисията очаква да **мобилизира около 1—1,5 милиарда евро**<sup>75</sup> **инвестиции в сектора на водния транспорт до 2027 г.**, една трета от които ще бъдат реализирани през периода 2026—2027 г., включително за обновяване и модернизиране на флота на всички етапи от разработването<sup>76</sup>. Обещаваща инициатива е наскоро създаденият с дялов капитал Морски фонд „Atlante“<sup>77</sup>. Освен това **продуктът BlueEconomy**<sup>78</sup>, **подкрепян от InvestEU и Европейския фонд за морско дело, рибарство и аквакултури (ЕФМДРА)**<sup>79</sup> и изпълняван от групата на ЕИБ, предоставя рисков капитал и частни капиталови инвестиции на стартиращи предприятия и МСП, включително в корабостроенето и модернизирането, корабоплаването и сините технологии. Той **има за цел да мобилизира инвестиции в размер на приблизително 800 милиона евро.**

Що се отнася до демонстрирането и етапа преди внедряването, чрез **Фонда за иновации Комисията е поела ангажимент за 20 милиона квоти по СТЕ на**

<sup>75</sup> Областите за инвестиции, които вече се подкрепят от InvestEU, включват фериботи с ниски и нулеви емисии, разположени в морето паркове за вятърна енергия, безкипажни надводни плавателни съдове за сектора на вятърната енергия от разположени в морето инсталации, задвижване с помощта на вятърна енергия и подводни технологии.

<sup>76</sup> Включително чрез разширяване на обхвата на междусекторните продукти по InvestEU, които могат да се използват за подкрепа на МСП и малките дружества със средна пазарна капитализация в секторите на корабоплаването и корабостроенето, включително гаранцията за устойчивост и гаранцията за цифровизация и иновации, управлявани от Европейския фонд за иновации (ЕИФ).

<sup>77</sup> С подкрепата на Европейския инвестиционен фонд (ЕИФ) чрез програмата InvestEU и с акцент върху улесняването на енергийния преход на флотите, особено за малките и средните корабособственици.

<sup>78</sup> Прилаган от Европейския инвестиционен фонд.

<sup>79</sup> Европейски фонд за морско дело, рибарство и аквакултури.

**ЕС (1,5 милиарда евро<sup>80</sup>)** до 2030 г. в подкрепа на намаляването на емисиите и за развитие на иновациите в морския сектор — от пристанищата до корабостроенето. От 2020 г. насам Фондът е подкрепил 13 морски проекта с около 600 милиона евро<sup>81</sup>. Въз основа на тези резултати и като част от ангажимента за заделяне на 20 милиона квоти по СТЕ на ЕС за сектора, през 2027 г. Комисията ще обяви **специална покана за представяне на предложения за морския сектор**. Бюджетът и обхватът на тази покана ще бъдат определени по целесъобразност от Комисията, по-специално въз основа на оставащия бюджет на Фонда за иновации и ценообразуването по СТЕ. Освен това за бъдещи общи покани за представяне на предложения Комисията ще направи оценка на изпълнението на Фонда за иновации и неговите специални разпоредби за преференции за морски проекти, за да се засили допълнително декарбонизацията на корабоплаването. Държавите членки се насърчават да мобилизират ресурси от Фонда за иновации чрез своите механизми „търгове като услуга“ и „безвъзмездни средства като услуга“, което дава възможност за разпределяне на допълнителни национални средства в подкрепа на морски проекти.

В рамките на „Хоризонт Европа“ Комисията вече е отпуснала 345 милиона евро за периода 2021—2024 г. Освен това тя ще отпусне **184,5 милиона евро за финансиране на действия в областта на научните изследвания и иновациите (НИИ) за водния транспорт** до 2027 г.<sup>82</sup>, включително 159,5 милиона евро за финансиране на Партньорството за воден транспорт с нулеви емисии и 8 милиона евро за тема „Твърдооксидни горивни елементи“<sup>83</sup>. За **военноморска НИРД**<sup>84</sup> ще бъдат предоставени 130 милиона евро по текущи покани за представяне на предложения по линия на Европейският фонд за отбрана (2026 г.) по теми като усъвършенствани полуавтономни надводни плавателни съдове и защита на инфраструктурата на морското дъно.

В следващата многогодишна финансова рамка предложеният **Европейски фонд за конкурентоспособност (ЕФК)** може да помогне на сектора да предложи иновации от ЕС на пазара. По линия на ЕФК Комисията би могла да подкрепя инвестиции в екологично чисти, цифровизирани плавателни съдове, както и иновации и модернизация на корабостроенето, енергията от възобновяеми източници в морето и сините технологии. ЕФК би могъл също така да подкрепя съвместните научни изследвания и иновации в областта на отбраната и промишленото разрастване, както и двойната употреба на гражданско-военни

---

<sup>80</sup> С цена от 75 EUR за квота на ЕС.

<sup>81</sup> Освен това секторът се възползва и от още по-големия бюджет, предназначен за проекти за горива на основата на електроенергия, свързани с транспорта.

<sup>82</sup> Чрез работната програма на „Хоризонт Европа“ за 2025 г. и 2026—2027 г.

<sup>83</sup> HORIZON-JU-CLEANH2-2026-03-04: Работещо с няколко вида горива силово задвижване SOFC за морския транспорт.

<sup>84</sup> От 2019 г. насам на равнището на ЕС са заделени и са поети задължения за общо 1,1 милиарда евро за укрепване на военноморските способности. Проектите по Европейската програма за промишлено развитие в областта на отбраната / Подготвителното действие във връзка с научни изследвания в областта на отбраната / Европейският фонд за отбрана, които са стартирани, са в процес на изпълнение или са завършени (между 2019 г. и 2024 г.), включват 35 съвместни проекта, за които са поети ангажименти в размер на 834,9 милиона евро, в резултат на което са създадени 6 прототипа и до 2030 г. се очаква да бъдат изготвени още 10 прототипа. По поканите за представяне на предложения по линия на Европейският фонд за отбрана са заделени 142 милиона евро, като понастоящем се извършва подбор на проектите (2025 г.).

активи<sup>85</sup>. Предлага се финансовата подкрепа по линия на ЕФК да бъде тясно координирана с финансирането по бъдещата програма „Хоризонт Европа“<sup>86</sup> [ОВ].

Групата на ЕИБ, която отпуска заеми в размер на средно<sup>87</sup> 600 милиона евро годишно за проекти в областта на водния транспорт в по-широк смисъл, включително корабоплаването, остава ангажирана с подкрепата на нуждите от финансиране на сектора и улесняването на достъпа до финансиране за предприятия от всякакъв мащаб<sup>88</sup>. Групата е готова да осигури надежден път от иновациите и пилотните проекти до пълното внедряване, включително чрез своята програма TechEU<sup>89</sup>, подкрепена от InvestEU.

## **6.2. Използване на мерки за подкрепа на европейско, национално и регионално равнище**

Фондовете със споделено управление, изпълнявани от държавите членки или регионите, могат да подкрепят инвестициите съгласно новото предложение за МФР чрез планове за национално и регионално партньорство в съответствие с целите на настоящата стратегия<sup>90</sup>.

Значителни и специални ресурси за финансиране на декарбонизацията могат да бъдат мобилизирани чрез приходите от схемата на ЕС за търговия с емисии (СТЕ), продавани на търг от държавите — членки на ЕС, след разширяването на системата, така че да обхване морския транспорт. Тъй като държавите членки имат законово задължение 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 Европа<sup>91</sup>. 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 улесни обмена на най-добри практики, включително евентуално чрез изготвяне на насоки.

За да се улесни допълнително декарбонизацията на морския транспорт и да се подкрепи промишлената устойчивост и водещата позиция на ЕС, в рамките на предстоящия преглед на СТЕ Комисията ще обмисли **специален механизъм на ЕС за пряко подпомагане на корабните дружества с квоти по СТЕ** за използването на устойчиви горива и технологии за чисто задвижване, свързани с целеви критерии за преференции на ЕС.

---

<sup>85</sup> Например за стимулиране на възлагането на обществени поръчки за транспортно оборудване с двойна употреба, подкрепа за укрепването, модернизацията, разширяването и промяната на предназначението на промишления капацитет за производство и поддръжка на продукти, които допринасят и подобряват военната мобилност, както и за обучението, преквалификацията и повишаването на квалификацията на служителите.

<sup>86</sup> Съвместните научноизследователски и иновационни дейности за частта „Конкурентоспособност“ от стълб II на „Хоризонт Европа“ ще бъдат интегрирани в специална част от работните програми по линия на Европейския фонд за конкурентоспособност.

<sup>87</sup> За периода 2015—2024 г.

<sup>88</sup> Включително в области като корабоплаване, иновации, авангардно производство и отбрана.

<sup>89</sup> [TechEU — обслужване на едно гише за европейските иноватори](#).

<sup>90</sup> В съответствие с относимите правила за държавна помощ, когато е приложимо.

<sup>91</sup> 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.

Комисията призовава държавите членки да използват новата **рамка за държавна помощ във връзка с Пакта за чиста промишленост (CISAF)**, за да подкрепят инвестициите в декарбонизация на промишлеността и енергийна ефективност, включително в морски производствени съоръжения, както и за разширяване на производствените мощности в свързани с морето технологии за нулеви нетни емисии<sup>92</sup>.

Предстоящите **насоки за сухопътния и мултимодалния транспорт** и новият **регламент за групово освобождаване в областта на транспорта** ще предоставят възможност за изготвяне на мерки за инвестиционна помощ, насочени към подпомагане на обновяването на флота от плавателни съдове, използвани по вътрешните водни пътища<sup>93</sup>, и за монтирането на кранове на борда на плавателни съдове, използвани по вътрешните водни пътища. Те също така ще дадат възможност за мерки за оперативна помощ, за да се осигури намаляване на външните разходи при преминаване към мултимодални варианти, включително към морски транспорт на къси разстояния или по вътрешни водни пътища, в сравнение с транспорта само по шосе.

### ***6.3. Решаване на регулаторни въпроси, свързани с финансирането на водния транспорт***

Делът на притежаваните от европейски банки портфейли, свързани с корабоплаването в световен мащаб, непрекъснато намалява през последните години, като отбелязва спад от 72 % през 2013 г. на 49,7 % през 2023 г.<sup>94</sup>. Тенденциите се различават в отделните държави членки, като в някои от тях се наблюдава рязък спад, а в други — стабилна или дори нарастваща банкова експозиция по отношение на корабоплаването. Като цяло обаче корабоплавателните дружества от ЕС все по-често търсят възможности за финансиране в банки от трети държави и лизингови институции, предлагащи привлекателни финансови продукти. Тази ситуация може да породи отговорност от стратегически характер за ЕС и да застраши неговата икономическа сигурност и промишлени интереси, тъй като чуждестранните институции могат да запазят собствеността върху отдадените на лизинг плавателни съдове и да наложат изисквания за местно съдържание. Една съгласувана и предвидима регулаторна среда следва да спомогне за стимулиране на финансирането за кораби в ЕС и да насърчи инвеститорите да заделят капитал за екологосъобразни морски проекти в Европа.

Комисията **ще преразгледа критериите на таксономията на ЕС за устойчиво финансиране**<sup>95</sup>, **свързани със сектора на водния транспорт**, за да отрази по-добре специфичните нужди на сектора, технологичните реалности и пътищата за климатичен преход. Новите критерии, които се очаква да бъдат публикувани през второто тримесечие на 2026 г., биха могли да бъдат разгледани в съответните

---

<sup>92</sup> Те включват горивни елементи, технологии за електрическо задвижване за водния транспорт, технологии за задвижване с вятърна енергия, технологии за пренос на CO<sub>2</sub>, технологии за улавяне и съхранение на въглероден диоксид, оборудване за захранване от наземната електрическа мрежа, технологии за възобновяеми енергийни източници от инсталации в морето, като например разположени в морето фундаменти и плаващи съоръжения за вятърна енергия, технологии за енергия от морските течения, технологии за енергия от морските вълни, разположени в морето подстанции и преобразуватели.

<sup>93</sup> А именно за МСП и малки предприятия със средна пазарна капитализация под формата на гаранции.

<sup>94</sup> Изследване [Petrofin-Global-Bank-Research-and-Petrofin-Index-of-Global-Ship-Finance-end-2022.pdf](#).

<sup>95</sup> Делегиран Регламент (ЕС) 2021/2139 на Комисията от 4 юни 2021 г. за допълнение на Регламент (ЕС) 2020/852.

инструменти за държавна помощ за инвестиции в обновяване и модернизиране на флота<sup>96</sup>.

На равнището на капиталовите пазари **стратегията на ЕС за съюз на спестяванията и инвестициите ще спомогне за насочване на повече инвестиции към икономиката** чрез премахване на пречките, улесняване на секюритизацията, стимулиране на институционалните инвестиции и трансграничното мобилизиране на капитал.

#### ***Водещи действия***

- *Подкрепа за обновяването и декарбонизацията на корабния флот в рамките на настоящия Механизъм за свързване на Европа, като същевременно се насърчава вътрешният промишлен капацитет.*
- *Обмисляне в рамките на предстоящия преглед на СТЕ на създаването на механизъм на ЕС в подкрепа на използването на устойчиви горива и технологии за чисто задвижване.*
- *Насърчаване на държавите членки да заделят част от приходите от СТЕ за инвестиции в декарбонизация на морския транспорт в Европа.*
- *Преразглеждане на критериите на таксономията на ЕС с цел подобряване на достъпа до финансиране за устойчиво развитие и стимулиране на устойчивите инвестиции.*

## **7. ДОСТЪП ДО УМЕНИЯ И КАЧЕСТВЕНИ РАБОТНИ МЕСТА**

Повишаването на привлекателността на работата в морския отрасъл на ЕС е от съществено значение. Квалифицираната и мотивирана работна сила е в основата на ефективността и производителността, дава възможност за адаптиране към технологичните промени, гарантира запазването и трансфера на знания и подкрепя целите за устойчивост, като същевременно допринася за конкурентоспособна, устойчива и иновативна морска екосистема на ЕС.

### ***7.1. Повишаване на квалификацията и преквалификация на работната сила и моряците в областта на корабостроенето в ЕС***

Технологичното развитие, използването на алтернативни горива, нарастващата автоматизация и цифровизация стимулират търсенето на висококвалифицирани моряци, специалисти на брега и работници в корабостроенето и производството на морско оборудване. Необходими са стратегически инвестиции в образованието и обучението, за да се предотврати недостигът на работна ръка, да се осигури защита на интелектуалната собственост, да се намали зависимостта от работници извън ЕС и да се запази придобитото ноу-хау в рамките на Съюза.

В инициативата „Пътя за преход към мобилност“<sup>97</sup> се подчертават основните нужди от повишаване на квалификацията и преквалификация, като се очаква до 2030 г. до

<sup>96</sup> Общият регламент за групово освобождаване (ОРГО), който ще бъде преразгледан през 2026 г., включва специални раздели относно помощта в подкрепа на придобиването на екологично чисти плавателни съдове или такива с нулеви емисии или на модернизирането на съществуващи плавателни съдове. По подобен начин съответните раздели са включени в Насоките относно държавната помощ в областта на климата, опазването на околната среда и енергетиката (СЕЕАГ), приети през януари 2022 г.

<sup>97</sup> Път за преход в промишлената екосистема за мобилност в ЕС (2024 г.),

<https://ec.europa.eu/docsroom/documents/57674>.

40 % от работната сила в корабостроенето да се пенсионира. В Пакта за умения<sup>98</sup> в областта на корабостроенето партньорите от отрасъла поеха ангажимент за повишаване на квалификацията и преквалификация на 7 % от служителите годишно и за привличане на 234 000 нови работници до 2030 г. В сектора на корабоплаването до 250 000 моряци ще се нуждаят от преквалификация и повишаване на квалификацията, за да отговорят на нововъзникващите технологични и свързани с горивата нужди.

В съответствие с нуждите на отрасъла Комисията ще подкрепя образователните институции и социалните партньори при **установяването на настоящия и бъдещия недостиг на умения** и при **разработването на програми за преквалификация и повишаване на квалификацията**<sup>99</sup>.

## **7.2. Мобилност, привлекателност и качествени работни места**

Привличането и задържането на квалифициран персонал продължава да бъде предизвикателство. Комисията е готова да съдейства на държавите членки за превръщането на професионалното развитие в областта на морското дело в по-привлекателно и за насърчаването на мобилността между морските професии и тези на сушата, като същевременно подкрепя кариерите през целия живот в морския клъстер и създаването на работни места, включително в крайбрежните и островните общности. За да се подобри мобилността в рамките на клъстера, **Комисията ще подкрепя социалните партньори и институтите за морско образование при картографирането на морските професии**. Това ще спомогне и за запазване на опита и укрепване на европейската промишлена база.

Жените са по-слабо представени в професиите в областта на морското дело, особено в мореплаването, но също така и в професиите на сушата. Комисията ще подкрепя социалните партньори и други организации за увеличаване на участието на жените в морския сектор.

Границите на европейското пространство за морско образование трябва да бъдат премахнати. Гарантирането на взаимно признаване на дипломи, квалификации и свидетелства в рамките на морския клъстер в целия ЕС и, когато е възможно, с трети държави, е приоритет. Комисията ще подкрепя и координира **създаването на мрежа от морски висши учебни заведения и центрове за професионално обучение** в целия ЕС. Важно е да се отбележи, че Комисията ще подпомага държавите членки при премахването на пречките пред мобилността на студентите и академичния персонал, **включително чрез насърчаване на по-нататъшното участие на морските висши учебни заведения в „Еразъм+“**.

---

<sup>98</sup> В рамките на Пакта за умения бяха създадени и други широкомащабни партньорства за умения, свързани с производството на морско оборудване, в областта на авиокосмическата промишленост и отбраната, както и в областта на възобновяемите енергийни източници от инсталации в морето.

<sup>99</sup> Включително чрез предстоящата Синя стратегия за приемственост между поколенията, която се очаква да бъде публикувана през 2027 г. По-нататъшните действия ще се основават и на работата, която вече е започната от платформата MED-NET, създадена като последващо действие във връзка с проекта SkillSea, и Пакта за умения в областта на корабостроенето. Проучването за подкрепа и изготвяне на проект за развитието на уменията в синята икономика (2025 г.) и [инициативата BlueComp — рамка за компетентност](#) също ще бъдат взети предвид. В рамките на Пакта за Средиземноморието ще бъде разработена и програма за умения, за да се вземат предвид уменията на работната сила и обучението да се приведе в съответствие с нуждите на промишлеността.

Неотдавнашните кризи показаха, че моряците и другият морски персонал, включително работещите в производството, са работници от ключово значение<sup>100</sup>. Тяхната работа е жизненоважна за поддържането на световната икономика и за гарантиране на устойчивостта на промишлената база и веригите на доставки на ЕС.

Морският сектор на труда е изправен пред постоянни предизвикателства, свързани не само с недостига на умения, но и с условията на труд както в морето, така и на сушата. Подкрепата за качествени работни места изисква силен **социален диалог**, справедливи условия на труд и безопасни работни места. Изпълнението и прилагането на трудовото законодателство на ЕС, включително **Директивата относно командироването на работници**<sup>101</sup> и достиженията на правото на ЕС в областта на здравословните и безопасни условия на труд, са от съществено значение за гарантиране на еднакви условия на конкуренция и привлекателна заетост<sup>102</sup>.

Комисията ще работи с държавите членки за подобряване на трудовите стандарти в МОТ и сътрудничеството с ИМО и МОТ, за да се гарантира еднакво прилагане на разпоредбите и единна защита за моряците, като по този начин се допринася за наличието на еднакви условия на конкуренция в световен мащаб. Една област, в която е необходим напредък, е преодоляването на различията в схемите за социална сигурност на моряците. Комисията ще насърчава по-добрата координация на тези схеми, включително чрез засилване на ролята на **Европейския орган по труда, по-специално за увеличаване** на съгласуваните действия и съвместните инспекции, като същевременно се гарантира привеждането в съответствие на законодателството на ЕС и международните стандарти.

#### ***Водещи действия***

- *Създаване на мрежа от морски висши учебни заведения и центрове за професионално обучение в целия ЕС, предоставящи образование и обучение за работни места в морските клъстери, включително програми за преквалификация и повишаване на квалификацията.*
- *Насърчаване и подкрепа за държавите членки за увеличаване на участието на висшето морско образование в програмата „Еразъм+“ и свързаните с нея инициативи чрез улесняване на процедурите и премахване на пречките пред мобилността с учебна цел.*

## **8. ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Настоящата стратегия представлява структуриран план за действие, който изисква съгласувани усилия от страна на всички заинтересовани страни, включително институциите на ЕС, държавите членки, промишлеността, регионите, социалните партньори и гражданското общество. Комисията се ангажира да гарантира ефективното ѝ изпълнение и постигането на нейните цели съвместно с всички горепосочени заинтересовани страни. За тази цел Комисията ще създаде **Съвет на**

<sup>100</sup> <https://docs.un.org/en/A/RES/75/17>.

<sup>101</sup> Директивата не се прилага спрямо предприятия от търговския флот по отношение на моряшкия състав.

<sup>102</sup> Пътната карта за качествени работни места предоставя подновен ангажимент и основа за гарантиране на правата на работниците, като същевременно се отчитат технологичните, икономическите и обществените промени.

**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: РЕЗЮМЕ НА МЕРКИТЕ** (да се актуализира въз основа на окончателния основен текст)

**Стълб I — Изграждане, оборудване и ремонт**

**Комисията:**

- ще създаде Алианс за промишлените вериги за създаване на стойност в сектора на ЕС за производство на морско оборудване с цел укрепване на промишления суверенитет и технологичното лидерство на Европа на избрани водещи пазари в производството на морско оборудване и нововъзникващите технологии (2026 г.);
- ще обяви водеща покана за представяне на предложения в областта на научните изследвания и иновациите „Корабостроителници на бъдещето“ в рамките на работната програма на „Хоризонт Европа“ за периода 2026—2027 г. (*в процес на изпълнение*);
- ще опрости и ускори процедурите за издаване на разрешения чрез предложения Акт за ускоряване на промишлеността, включително за морските производствени съоръжения (2026 г.);
- ще работи с държавите — членки на ЕС/ЕИП за идентифициране и улесняване на многогодишен обединен набор от обществени поръчки сред купувачите от публичния сектор в ЕС/ЕИП, за да се създаде дългосрочен обединен сигнал за съответното търсене (2026—2027 г.);
- ще предложи целеви неценови изисквания в съответствие с международните задължения в избрани стратегически сегменти на обществените поръчки в контекста на предстоящото преразглеждане на рамката на ЕС за обществените поръчки (2026 г.);
- ще започне структуриран диалог с отрасъла за производство на морско оборудване на ЕС с оглед на по-нататъшното подобряване на разузнавателните му способности за наблюдение на политиката в областта на корабостроене и развитието на пазара, стратегическите рискове, заплахите и възможностите за устойчивост на веригата на доставки, както и пречките пред достъпа до пазара в трети държави (2026 г.);
- ще направи оценка на вариантите и ще предложи, когато е необходимо и осъществимо, нов специфичен за сектора инструмент или целенасочени изменения на своя инструментариум в областта на търговската политика в съответствие с международните задължения, с акцент върху конкретни сегменти, които са от ключово значение за стратегическата автономност и сигурност на Европа и в които корабостроителниците в ЕС все още са активни, но са подложени на нелоялна конкуренция от отвъдморски държави;
- ще използва съществуващите и бъдещите търговски и инвестиционни споразумения за защита и насърчаване на интересите на морската производствена база на ЕС, включително чрез достъп до пазара, антисубсидийни мерки, задължения за прозрачност и разпоредби за защита на ПИС (*продължаващо действие*);
- ще поднови усилията за бъдещо международно споразумение в областта на корабостроенето, което да се справи с непазарните практики в сектора (*продължаващо/дългосрочно действие*);
- ще насърчава еднаквите условия на конкуренция при експортните кредити за кораби чрез по-нататъшно развитие на договореността за корабния отрасъл (SSU) в Споразумението на ОИСП за официално подкрепяните експортни кредити, включително чрез специални разпоредби за корабите с нулеви и ниски емисии (2026—2027 г.);
- ще създаде нов инструмент за финансиране по отношение на експортните кредити, за да се гарантират по-равнопоставени условия на конкуренция на

пазарите на трети държави за експортно ориентирани отрасли като производството на морско оборудване (*в процес на изпълнение*);

- ще подкрепи Конвенцията от Хонконг относно рециклирането на кораби с цел в крайна сметка да се постигне пълно съответствие между международните правила и правилата на ЕС (*продължаващо действие*);
- ще проучи начини за подпомагане на разширяването на вътрешния капацитет на ЕС за рециклиране на кораби и ще работи с търговските партньори в областта на рециклирането на кораби, като се започне с Индия, за насърчаване на прилагането на високи екологични и социални стандарти въз основа на Регламента на ЕС относно рециклирането на кораби (*продължаващо действие*);
- ще подкрепи стратегиите за кръговост в морския сектор от проектирането до края на жизнения цикъл и оползотворяването на материалите чрез подкрепа за научните изследвания и иновациите (*продължаващо действие*).

#### **Държавите членки се приканват:**

- да отдадат приоритет на финансовата подкрепа за проекти, които подпомагат икономическата сигурност и намаляват чуждестранните зависимости в сектора, въз основа на новото съвместно съобщение относно укрепването на икономическата сигурност на ЕС (*продължаващо действие*);
- да допринесат за осъществяването на индустриалната визия за морския сектор в ЕС до 2030 г., изложена в стратегията.

#### **Заинтересованите страни от сектора се насърчават:**

- да използват напредъка в цифровизацията, модулността и кръговостта в промишлените процеси за подобряване на ефективността на проектирането и производството и насърчаване на устойчивите практики (*продължаващо действие*);
- да стимулират полезните взаимодействия между промишлеността и веригата за създаване на стойност, като се използват новият Алианс за промишлените вериги за създаване на стойност в сектора на ЕС за производство на морско оборудване и други национални и регионални платформи и инициативи на ЕС за създаване на клъстери (*продължаващо действие*).

## **Стълб II — Транспортване и свързване**

### **Комисията:**

- ще продължи действията с оглед на насоките на Общността относно държавната помощ за морския транспорт (*продължаващо действие*);
- ще установи структуриран диалог за сътрудничество с държавите членки и заинтересованите страни от промишлеността с цел повишаване на привлекателността на плаването под знамената на държавите членки (*от 2026 г.*);
- ще обмисли как да опрости и рационализира съществуващата рамка за мониторинг, докладване и проверка (МДП) за СТЕ на ЕС за морския транспорт и инициативата FuelEU — сектор „Морско пространство“ (*2026 г.*);
- ще продължи да работи в рамките на ИМО за постигане на глобални решения и преразглеждане на съответното законодателство на ЕС, като се вземат предвид глобалните мерки на равнището на ИМО, за да се избегне двойно плащане (*от 2026 г.*);
- ще улеснява сътрудничеството между участниците на пазара чрез създаване на европейска мрежа от зелени морски пътища и центрове (*от 2027 г.*);
- ще засили ангажимента в рамките на ИМО за формиране на стандартите за морска безопасност с цел осигуряване на еднакви условия на конкуренция в световен мащаб (*продължаващо действие*);

- ще докладва относно Директивата на ЕС за безопасността на пътническите кораби и Директивата относно морското оборудване като подготовка за тяхното преразглеждане (2026—2027 г.);
- ще обмисли разширяване на изискванията на ЕС за безопасност на пътническите кораби, така че да се обхванат всички маршрути в рамките на ЕС (2027—2028 г.);
- ще проучи осъществимостта на рамка на ЕС за взаимно признаване на снабдителните кораби за съоръжения, разположени в морето, и плавателните съдове за промишлени дейности (2027—2028 г.);
- ще разгледа възможността за разширяване на приложното поле на Директивата относно морското оборудване или на съществуващите договорености за взаимно признаване между признати организации с цел опростяване на процесите на одобрение и подобряване на достъпа до международните пазари (2027 г.);
- ще засили наблюдението и мониторинга на операциите на сенчестия флот, ще подобри прилагането на съществуващите правила и ще задълбочи международното сътрудничество за поддържане на световните стандарти за морска безопасност и опазване на околната среда (*продължаващо действие*);
- ще се стреми към бърза взаимосвързаност между единните национални платформи за морско информационно обслужване и бъдещия център за митнически данни (от 2027 г.);
- ще провежда консултации с морската промишленост с оглед на определяне на възможностите за по-нататъшно опростяване на административните процедури и изискванията за данни (от 2026 г.);
- ще увеличи, заедно с държавите членки, усилията на ЕС в рамките на ИМО и ще се стреми да постигне максимално въздействие на ЕС чрез по-широки съюзи с международни партньори (*продължаващо действие*);
- ще продължи включването на всеобхватни ангажменти относно услугите по международен морски транспорт в споразуменията за свободна търговия (*продължаващо действие*);
- ще предложи законодателство, определящо условията, при които държавите членки обявяват съществуващите двустранни споразумения за съвместими с правото на ЕС и договарят и сключват нови споразумения, които прокарват интересите на ЕС (2026 г.);
- ще предложи последващи действия във връзка с програмата NAIADES III за сектора на вътрешните водни пътища (2028 г.).

#### **Държавите членки се приканват:**

- да продължат да прилагат прагматични мерки за повишаване на привлекателността на плаването под знамената на държавите — членки на ЕС;
- да завършат прилагането на Регламента за EMSWe;
- да работят съвместно с Комисията за опростяване и рационализиране на изискванията за докладване на национално равнище и на равнището на ЕС;
- да засилят сътрудничеството и да заделят достатъчно ресурси за укрепване на стратегическото присъствие на ЕС в регионите, представляващи международни геостратегически морски точки.

#### **Съдеб III — Сигурност и защита**

##### **Комисията:**

- ще подкрепи увеличаването на военноморския промишлен производствен капацитет, включително чрез новата Програма за европейската отбранителна промишленост (ПЕОП) и плана ReArm Europe (2026—2027 г.);

- ще предложи да се прилага механизъм за подкрепа на изграждането на фериботи с двойна употреба, за да се мобилизират финансови ресурси за инвестиции, свързани с допълнителни военни спецификации за фериботи с двойна употреба, построени в Европа (2027 г.);
- ще се стреми към изготвяне на стабилни и обвързващи правила на ИМО за киберсигурност с цел намаляване на общите морски киберрискове за гражданските плавателни съдове (от 2026 г.).

**Държавите членки се приканват:**

- да използват различните възможности в рамките на плана „Готовност 2030“ за укрепване на военноморските промишлени и технологични способности в съответствие с целите на настоящата стратегия.

**Сълб IV — Достъп до иновации**

**Комисията:**

- ще работи за усъвършенстване на методиката за отчитане на енергията за задвижване с помощта на вятърна енергия и за преодоляване на регулаторните празноти на равнището на ЕС и ИМО (от 2027 г.);
- ще продължи работата за създаване на стабилна рамка на политиката за задвижване с ядрена енергия в търговското корабоплаване (от 2026 г.);
- ще предложи изменение на регламента относно емисиите от извънпътната подвижна техника, за да се позволи използването на водорода като еталонно гориво за двигателите на извънпътната подвижна техника в плавателните съдове, използвани по вътрешните водни пътища (2026 г.);
- ще се стреми към изготвяне на регулаторна и техническа рамка за решения за безекипажно корабоплаване, включително насоки и най-добри практики на равнището на ЕС за определени изпитвания и опити в морето (от 2026 г.);
- ще укрепва и разширява обхвата на подкрепата за научните изследвания и иновациите в сектора на водния транспорт въз основа на постиженията на настоящото съвместно програмирано партньорство за воден транспорт с нулеви емисии (от 2028 г.);
- ще подобри процесите на изпитване на океанските технологии за различни приложения чрез предстоящата стратегия на ЕС за научни изследвания и иновации в областта на океана (2026 г.);
- ще извърши картографиране и оценка на научноизследователските и технологичните инфраструктури и за водния транспорт и ще насърчава достъпа до такива инфраструктури за стартиращи предприятия, разрастващи се предприятия, МСП и дружества със средна пазарна капитализация в ЕС, разработващи технологии и решения, чрез изпълнението на стратегията на ЕС за научноизследователски и технологични инфраструктури (от 2026 г.);
- ще осигури систематично и стриктно прилагане на съществуващите инструменти за сигурност в областта на научните изследвания и иновациите и ще установи оставащите пропуски, за да се спомогне за предотвратяване на „изтичането“ на технологии, финансирани от ЕС (*продължаващо действие*);
- ще стартира инициативата за наблюдение на океана (*OceanEye*) (2026 г.).

**Държавите членки се приканват:**

- да продължат да подкрепят бързото внедряване на иновации, включително изпитателни стендове и регулаторни експерименти.

## **Съдеб V — Достъп до финансиране и инвестиции**

### **Комисията:**

- ще обяви покана за представяне на предложения в рамките на Механизма за свързване на Европа в подкрепа на обновяването и декарбонизацията на корабния флот, със специален акцент върху фериботите и плавателните съдове за крайбрежно плаване (2026 г.);
- ще отпусне 347 милиона евро по линия на МСЕ в областта на *цифровите технологии* за стратегически проекти за подводни кабели, включително за повишаване на европейския капацитет за ремонт (2026—2027 г.);
- ще мобилизира инвестиции чрез InvestEU в размер на около 1—1,5 милиарда евро в сектора на водния транспорт до 2027 г. (до 2027 г.);
- ще мобилизира инвестиции в размер на около 800 милиона евро в секторите, свързани със синята икономика, като корабостроенето, модернизиранието, корабоплаването, *сините технологии*, чрез продукта BlueEconomy, подкрепян от InvestEU и ЕФМДРА и изпълняван от групата на ЕИБ (в процес на изпълнение);
- ще предложи специална покана за представяне на предложения за морския сектор в рамките на Фонда за иновации (2027 г.);
- ще направи допълнителна оценка на изпълнението на Фонда за иновации и неговите специални разпоредби за преференции за морски проекти, за да се засили допълнително декарбонизацията на корабоплаването в бъдещите покани за представяне на предложения (от 2026 г.);
- ще отпусне 184,5 милиона евро за финансиране на действия в областта на научните изследвания и иновациите за водния транспорт до 2027 г. (чрез работната програма на „Хоризонт Европа“ за 2025 г. и за периода 2026—2027 г.);
- ще предостави 130 милиона евро за покани за представяне на предложения по линия на Европейския фонд за отбрана по теми като усъвършенствани полуавтономни надводни плавателни съдове и защита на инфраструктурата на морското дъно (2026 г.);
- ще обмисли предоставянето на подкрепа за инвестиции в екологично чисти, цифровизирани плавателни съдове, както и за иновации и модернизация на корабостроенето, енергията от възобновяеми източници в морето и *сините технологии* в рамките на предложения бъдещ Европейски фонд за конкурентоспособност (от 2028 г.), при условие че последният бъде приет;
- ще обмисли в рамките на предстоящия преглед на СТЕ създаването на специален механизъм за пряко подпомагане на корабните дружества с квоти по СТЕ с цел използването на устойчиви горива и технологии за чисто задвижване (2026 г.);
- ще предостави възможност за изготвяне на мерки за инвестиционна помощ, насочени към подпомагане на обновяването на флота от плавателни съдове, използвани по вътрешните водни пътища, и за монтирането на кранове на борда на плавателни съдове по вътрешните водни пътища съгласно насоките за сухопътния и мултимодалния транспорт и новия регламент за групово освобождаване в областта на транспорта (2026 г.);
- ще преразгледа критериите на таксономията на ЕС за устойчиво финансиране, свързани със сектора на водния транспорт (2026—2027 г.).

### **Държавите членки, международните финансови институции и националните насърчителни банки се приканват:**

- да засилят подкрепата за проекти в областта на водния транспорт.

### **Държавите членки се приканват:**

- да заделят част от приходите от СТЕ за инвестиции в декарбонизация на морския транспорт в целия морски клъстер в Европа;

- да използват новата рамка за държавна помощ във връзка с Пакта за чиста промишленост (CISAF), за да подкрепят инвестициите в декарбонизация на промишлеността и енергийна ефективност, включително в морски производствени съоръжения, както и за разширяване на производствените мощности в свързани с морето технологии за нулеви нетни емисии.

## **Сълб VI — Достъп до умения и качествени работни места**

### **Комисията:**

- ще подкрепя образователните институции и социалните партньори при установяването на настоящия и бъдещия недостиг на умения и при разработването на програми за преквалификация и повишаване на квалификацията (*от 2027 г.*);
- ще подкрепя социалните партньори и институтите за морско образование при картографирането на морските професии и увеличаването на участието на жените в морския сектор (*от 2026 г.*);
- ще подкрепя и координира създаването на мрежа от морски висши учебни заведения и центрове за професионално обучение в целия ЕС (*от 2027 г.*);
- ще подпомага държавите членки при премахването на пречките пред мобилността на студентите и академичния персонал, включително чрез насърчаване на по-нататъшното участие на морските висши учебни заведения в „Еразъм +“;
- ще работи с държавите членки за подобряване на трудовите стандарти в МОТ и сътрудничеството с ИМО и МОТ, за да се гарантира еднакво прилагане на разпоредбите и единна защита за моряците (*продължаващо действие*);
- ще насърчава по-добрата координация на схемите за социална сигурност, включително чрез засилване на ролята на Европейския орган по труда, по-специално за увеличаване на съгласуваните действия и съвместните инспекции, като същевременно се гарантира привеждането в съответствие на законодателството на ЕС и международните стандарти (*от 2026 г.*).