C/2024/874

6.2.2024

Mnenje – Evropski ekonomsko-socialni odbor – Vidiki enakosti in učinkovitosti v pomorskem prometu

(mnenje na lastno pobudo)

(C/2024/874)

Poročevalec: **Panagiotis GKOFAS**

Soporočevalec: **Pierre Jean COULON**

Pravna podlaga	člen 52(2) Poslovnika mnenje na lastno pobudo
Sklep plenarne skupščine	25. 1. 2023
Pristojnost	strokovna skupina za promet, energijo, infrastrukturo in informacijsko družbo
Datum sprejetja na seji strokovne skupine	6. 10. 2023
Datum sprejetja na plenarnem zasedanju	25. 10. 2023
Plenarno zasedanje št.	582
Rezultat glasovanja (za/proti/vzdržani)	166/1/3

1. **Sklepi in priporočila**

1.1 Razvoj pomorskega prometa in prometa po celinskih plovnih poteh bi bilo treba obravnavati kot glavno prednostno nalogo na področju mobilnosti in za spodbujanje trgovine, saj bo to prispevalo k doseganju glavnih evropskih ciljev glede enakosti in učinkovitosti, kot so tisti, določeni v evropskem zelenem dogovoru, agendi za uresničitev ciljev trajnostnega razvoja, strategiji Mednarodne pomorske organizacije (IMO) za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov iz leta 2023 in drugih sporočilih Evropske komisije.

1.2 Naložbe v pomorsko infrastrukturo bi morale biti osredotočene na boljšo varnost, okolju prijazen promet in cenejši prevoz za javnost, podjetja, potnike in turiste.

1.3 Za uresničitev cilja, po katerem naj bi bili prevoz blaga in poslovne dejavnosti gospodarnejši in bolj trajnostni, je pomembno financirati nove naložbe v odporna pristanišča in vozlišča.

1.4 Pri zelenem prehodu sektorja ladijskega prevoza je treba upoštevati značilnosti posameznih držav, sektorjev in delovnih mest, da bi ohranili konkurenčne prednosti Evrope ter zmanjšali razkorak v prehodu, neenakosti in depopulacijo nekaterih regij.

1.5 V zvezi s proizvodnjo ladij za evropski promet po plovnih poteh je treba natančno pregledati predpise o državni pomoči, da se zadovoljijo potrebe prebivalstva, obravnavajo vprašanja mobilnosti delavcev na oddaljenih območjih ter zagotovita varna plovba in boljše spremljanje obale, ne pa za namene dobičkonosnih dejavnosti ladijskega prevoza, ki jih je mogoče nadalje razvijati s tržnimi instrumenti.

1.6 Pri reviziji regulativnega okvira bi se bilo treba osredotočiti na učinkovito izvajanje pravil o podstandardnem ladijskem prevozu in pravice pomorščakov do enakih pogojev zaposlitve. Evropski agenciji za pomorsko varnost (EMSA) bi bilo treba dati večjo institucionalno in tehnično vlogo, da bi lahko prispevala k izvajanju posodobljene in trajnostne politike na področju pomorskega prometa.

1.7 Za zmanjšanje vpliva hrupa in onesnaževanja zraka na mestna območja je ključno preoblikovati pristanišča in posodobiti pomorski register za promet po plovnih poteh.

1.8 Za uvedbo učinkovitega in pravičnega mehanizma oblikovanja cen bi se lahko skrbno pripravil in aktiviral nekakšen „ekvivalent prevoza“, zlasti za države ob Sredozemskem, Baltskem in Severnem morju z majhnimi in razpršenimi nenaseljenimi otoki ter za nedostopna območja celinskih voda/obmorska in rečna območja. To bi lahko vključevalo subvencioniranje prevoznih stroškov za zaposlene in podjetja, ki delajo in poslujejo na teh območjih, odobritev trajne oprostitve DDV ali drugih davkov za prevoz lokalnega blaga in znižanje cen energije.

1.9 Za hitrejšo elektrifikacijo ladijskega prometa, ki je kot cilj določena v uredbah EU in agendi za pametni ladijski prevoz, bi se lahko temu sektorju ponudile spodbude za proizvodnjo in uvajanje nekaterih digitalnih tehnologij in tehnologij varčevanja z energijo.

1.10 Z mehanizmi oblikovanja cen ali spodbud podjetjem za prevoz blaga in storitev na oddaljena čezmorska območja ali z njih, zlasti podjetjem, ki imajo na teh področjih zaposlene, bi si bilo treba prizadevati za učinkovito dodeljevanje virov.

1.11 Ključno je zaposliti visoko usposobljene delavce, ki morajo postati del sodobnega pomorskega prometa. Spodbujati bi bilo treba udeležbo žensk v pomorskem sektorju. Že zaposlene delavce je treba dodatno usposabljati na področjih trajnostnega turizma, zelenega gospodarstva, učinkovite rabe virov ter operativnega kriznega upravljanja ob naravnih nesrečah in nesrečah, ki jih povzroči človek. Ustanavljanje sodobnih in dobro opremljenih šol in univerz, specializiranih za pomorsko gospodarstvo in upravljanje prometa po plovnih poteh, bi lahko prineslo dodano vrednost obalnim območjem in gospodarstvom, ki so odvisna od modrega gospodarstva.

1.12 Z digitalizacijo pomorskega sektorja bo mogoče uporabljati bolj celosten pristop ter izboljšati kakovost storitev v turizmu in panogi vodnih prostočasnih dejavnosti.

2. **Uvod – ozadje**

2.1 Evropski ekonomsko-socialni odbor (EESO) poudarja, da je pomorski promet specifičen sektorski trg, ki sega od lokalnih trajektnih prevozov po celinskih in kratkih morskih poteh med mesti in otočji do prevoza na dolgih razdaljah s trajekti, ladjami za razsuti tovor, kontejnerskimi ladjami in križarkami.

To mnenje ne obravnava vseh teh sektorjev, temveč se osredotoča na vidike enakosti in učinkovitosti v pomorskem prometu, predvsem v zvezi s ciljem, da je treba javnosti, turistom in zaposlenim olajšati dostop do oddaljenih območij. Hkrati obravnava tudi sedanje izzive, ki ovirajo uspešen zeleni in digitalni prehod v pomorskem sektorju.

2.2 Energetska kriza je v svetovnem sektorju prometa in ladijskega prevoza povzročila hude težave, hkrati pa je sprožila nadaljnje prestrukturiranje trga z gorivi, prevoza nafte in stroškov prevoza. Na turistični sektor močno vplivajo stroški energije ter nihanja inflacije in svetovnega realnega dohodka.

2.3 Po uradnih podatkih ([1]) se več kot 80 % količine blaga in 70 % njegove vrednosti v svetovni trgovini prevaža z ladjami. Čeprav je vpliv pomorske trgovine v smislu enot (zaradi ekonomije obsega) manjši v primerjavi z drugimi načini prevoza, evropsko ladjevje vseeno potrebuje nadaljnje tehnološke izboljšave, da bi doseglo podnebne cilje v zvezi z emisijami toplogrednih plinov, določene v strategiji IMO iz leta 2023 ([2]).

2.4 Glede na sporočilo Evropske komisije o NAIADES III ([3]) in publikacijo Evropskega parlamenta FuelEU Pomorstvo ([4]) se zdi, da je med institucijami in deležniki v EU soglasje o tem, da razvoj prometa po plovnih poteh pomembno prispeva k strategiji EU za razogljičenje, kar je mogoče doseči z inovacijami v prometu po vodnih poteh (flote, pristanišča, digitalizacija) in prehodom na to obliko prevoza.

2.5 Zeleni prehod prinaša nove izzive pri prilagajanju pomorskega razvoja za uvedbo bolj modrega, okolju prijaznejšega ekosistema. Cilj načrtovanih naložb bi moral biti uspešen modri prehod in modra rast v pomorskem sektorju.

([1]) https://unctad.org/news/transport-newsletter-article-no-107-understanding-maritime-decarbonization.
([2]) https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/Revised-GHG-reduction-strategy-for-global-shipping-adopted-.aspx.
([3]) UL C 275, 18.7.2022, str. 18.
([4]) UL C 152, 6.4.2022, str. 145.

2.6 Evropska celina ima zelo specifično krajino in pomorsko okolje. Glede na razvoj podnebne krize in ekstremne vremenske razmere je mogoče pričakovati, da bodo njena obalna območja v bližnji prihodnosti doživela precejšnje spremembe in bila izpostavljena velikim tveganjem.

2.7 Prispevek pomorskega prometa k evropskemu gospodarstvu je precejšen, čeprav bi bilo mogoče obseg gospodarskih dejavnosti še razširiti ter vključiti več medsektorskega in medregionalnega sodelovanja. Pandemija in energetska kriza sta pokazali, da je treba oblikovati minimalne standarde za zagotavljanje zadostnih količin kritičnih surovin in živil, kar je strateški cilj, ki je realistično dosegljiv z nadaljnjim razvojem pomorskega prometa in prometa po celinskih plovnih poteh.

2.8 Razvoj sodobne industrije prometa po plovnih poteh s postopnim in učinkovitim uresničevanjem ciljev glede razogljičenja je ključen za prehod evropskega gospodarstva in odpravo kritične odvisnosti v energetskem sektorju. Vendar je treba upoštevati zmožnosti prevoznikov za zamenjavo svojih flot, zlasti ker so naložbe v tem sektorju dolgoročne narave.

2.9 Evropska pomorska politika bi se morala osredotočiti na nudenje državne pomoči regionalnim pristaniščem in pomorski infrastrukturi, da se omogočita povečanje poslovnih zmogljivosti ter zeleni prehod lokalnih in regionalnih gospodarstev.

2.10 Regulativni okvir za pomorske delavce in pomorščake bi bilo treba natančno pregledati, da se poskrbi za popolno skladnost vpletenih deležnikov in podjetniških dejavnosti z evropskim okvirom človekovih pravic ter za spoštovanje delovnopravnih predpisov in zelenega prehoda.

2.11 Zaposlovanje več visoko usposobljenih delavcev v pomorskem sektorju in storitvah prevoza po celinskih plovnih poteh bi lahko prispevalo h kakovosti storitev in varnosti potovanj, ki sta strateškega pomena.

2.12 S politikami na področju pomorskega prometa bi bilo treba ustvariti ustrezne pogoje in spodbude za MSP ter agroživilska podjetja, da bi lahko zmanjšala stroške prevoza in izboljšala okoljske rezultate.

3. **Splošne ugotovitve**

3.1 *Pobude za ekologizacijo za uravnoteženo rast modrega gospodarstva z ogromno dodano vrednostjo*

3.1.1 Zmanjšanje onesnaževanja iz ladijskega prometa je ključen cilj evropske agende za uresničevanje ciljev trajnostnega razvoja. Za spremembo paradigme so bistvene naložbe v proizvodnjo in obratovanje električnih in nizkoemisijskih ladij ter uporaba okolju prijaznih goriv, kot so vodik in biogoriva, v evropskih vodah (rekah, morjih).

3.1.2 Evropska unija mora znatno prispevati k zmanjšanju emisij in ciljem glede razogljičenja, ki jih je določila IMO ([5]), in sicer z odprtim in preglednim posvetovanjem za skladno in učinkovito nadgraditev regulativnega okvira IMO.

3.1.3 Odpornost javne infrastrukture, marin in pristanišč je temeljni cilj razvojne strategije Evrope do leta 2050. To pomeni, da bi se morala evropska pomorska politika osredotočiti na prometno infrastrukturo, zmogljivosti in delovanje pristanišč, sledljivost ter stroškovno učinkovito domačo proizvodnjo ladij in jaht. Upoštevati je treba tveganje večje odvisnosti od tretjih držav.

3.1.4 Pomorski promet je najučinkovitejši način prevoza, saj ima zaradi ekonomije obsega in ogromnih prevoznih zmogljivosti manjše emisije ogljika kot cestni in zračni prevoz v smislu emisij CO_2 na potnika ali tono na kilometer. Seveda bi moral biti regulativni okvir EU osredotočen na precejšnje izboljšanje okoljske učinkovitosti tega sektorja. Večje povpraševanje potnikov in podjetij po sodobnih intermodalnih načinih prevoza, ki vključujejo morske in celinske plovne poti, bo prispevalo k nadaljnjim izboljšavam okoljskega odtisa.

3.1.5 Obremenitev s hrupom in onesnaževanje zraka, ki sta posledica dejavnosti pomorskih pristanišč, se ne smeta zanemariti, saj vplivata na kakovost življenja lokalnega prebivalstva ter zdravje delavcev in prebivalcev na območjih v bližini pristanišč. To prinaša precejšnje socialno-ekonomske stroške in dodatno finančno breme za zdravstvene sisteme; enako velja tudi za prebivalce zaledja celinskih plovnih poti. Izboljšanje učinkovitosti prometa po celinskih plovnih poteh je povezano s socialno-ekonomskim razvojem zaledja, vendar ta razvoj ne sme škodovati kakovosti življenja tamkajšnjih prebivalcev, čeprav je promet po celinskih plovnih poteh manj moteč kot cestni promet.

([5]) https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/2023-IMO-Strategy-on-Reduction-of-GHG-Emissions-from-Ships.aspx.

3.2 *Digitalni prehod, skladen z naložbenimi priložnostmi v pomorskem sektorju*

3.2.1 Digitalizacija in povezljivost pristanišč in ladij bosta prispevala k uresničitvi ciljev glede produktivnosti, varnosti, boljšega spremljanja in boja proti gospodarskemu kriminalu. S sedanjo revizijo direktiv o pomorski inšpekciji države pristanišča in države zastave naj bi se povečale zmogljivosti agencije EMSA in nacionalnih organov za razvoj ustreznih orodij, ki jih potrebujejo za izvajanje svoje zahtevne naloge.

3.2.2 Uvajanje nadgrajenih tehnologij, izvajanje koncepta pametnih pristanišč in zeleni sistemi trgovinske logistike (uporaba elektronskih dokumentov) bodo pospešili trgovinske posle ter odpravili pravne in regulativne omejitve.

3.2.3 Digitalni prehod bo omogočil višjo kakovost storitev, večjo hitrost in preglednost ter večjo razpoložljivost pristanišč in marin.

3.3 *Naložbe javnega in zasebnega sektorja*

3.3.1 Pri naložbah v pomorskem prometu bi bilo treba upoštevati tveganja in pomanjkanje v prehranskih verigah, pri kritičnih surovinah ter pri tehnološki in medicinski opremi.

3.3.2 Države članice je treba spodbujati, da razvijejo naložbene sinergije, s katerimi bodo okrepile intermodalne vrednostne verige, vključno s pomorskim prometom, ter izboljšale pristanišča, kakovost flot ter enak dostop potnikov in podjetij ([6]).

3.3.3 Nacionalni načrti za okrevanje in odpornost bi se lahko dodatno prilagodili tako, da bi vključevali trajnostne naložbe v pristaniško infrastrukturo, elektrificirane in nizkoemisijske tovorne ladje ter digitalizacijo blagovnega in potniškega prevoza.

3.3.4 Postopni razvoj pomorskega grozda EU je lahko velika priložnost za celotno pomorsko industrijo EU. EU lahko z uvajanjem ustreznih shem financiranja in naložbenih spodbud za sodelovanje, raziskave in inovacije v grozdu postavi temelje konkurenčnega in odpornega okolja za trajnosten in varen pomorski sektor, s katerim se bodo reševali izzivi podnebnega in digitalnega prehoda.

3.4 *Enak dostop*

3.4.1 Naložbe javnega in zasebnega sektorja bi morale biti usmerjene v zmanjšanje stroškov prevoza za prebivalce, turiste, trgovce in zaposlene ter za sektorje na obmorskih območjih na celini in otokih, ki so povezani s pomorstvom.

3.4.2 Še večja učinkovitost pomorskega prometa je ključna za vsa gospodarstva, tako mednarodna kot lokalna. Od pomorskega gospodarstva so najbolj odvisni mali otoki na obrobju Evrope in države v razvoju. Ranljiva in oddaljena/podeželska gospodarstva ter družbe so pri dostopu do trgov dela in blaga močno odvisni od pomorskih prometnih omrežij. Prebivalci na teh območjih so resnično preobremenjeni zaradi nesorazmerno visokih stroškov prevoza in slabe povezljivosti, ki zahteva veliko časa.

3.5 *Enakost spolov*

3.5.1 Udeležba žensk na trgu dela v pomorstvu naj bi bila po poročilih še vedno zelo nizka, čeprav bi bilo mogoče to stanje izboljšati z novimi priložnostmi na področju spremljanja in digitalizacije.

3.5.2 Pomorski sektor bi moral krepiti znanja in spretnosti žensk ter skrbeti za enakost spolov; Visokousposobljenim delavcem bi bilo treba ponuditi spodbude za delo v sektorju pomorskega prometa; v ta namen bi bilo treba nameniti večji poudarek izboljšanju delovnih pogojev v sektorju, zlasti izboljšanju ravnovesja med družinskim in poklicnim življenjem, plač in varnosti delovnega mesta. Da bi bile te spodbude uspešne, je nujen regulativni in institucionalni okvir, ki bi ga lahko zagotovili mednarodni sporazumi ter sodelovanje z ustreznimi agencijami IMO in OZN.

3.6 *Uskladitev postopkov*

3.6.1 Postopek usklajevanja/elektronsko spremljanje in digitalno kartiranje marin in malih pristanišč v evropskih državah (razpoložljivost sedežev, stroški, razpoložljivost in kvalifikacije zaposlenih in poklicnih kapitanov) sta bistvena za visoke standarde kakovosti in varnosti v turizmu in trgovini, ki potekata po plovnih poteh.

([6]) UL C 374, 16.9.2021, str. 1.

3.6.2 Za pomorski promet so značilne velike razlike v velikosti in kakovosti komercialnih in industrijskih flot. Turisti, zaposleni in prebivalci morajo imeti boljše in varnejše pogoje za potovanje po Evropi, tako po celinskih kot morskih plovnih poteh. Za to so potrebne dodatne javne in zasebne naložbe v trajnostni promet po plovnih poteh, infrastrukturo, nove ladje in druga pomorska prevozna sredstva, ki morajo temeljiti na merilih evropske agende za uresničevanje ciljev trajnostnega razvoja in zelenega prehoda.

3.6.3 Strategija EU za optimizacijo pristanišč in marin bi morala biti osredotočena na boljše upravljanje časa ladij in jaht pri približevanju postajališču. Komisija bi morala pripraviti srednjeročni načrt za zmanjšanje časovne neučinkovitosti in porabe dodatne energije.

3.7 *Trgovina*

3.7.1 Na splošno bi morala evropska trgovinska politika ponuditi spodbude za povečanje odpornosti pomorskega prometa, in sicer s čim večjim zmanjšanjem izvoznih in uvoznih omejitev, ki povzročajo motnje v vrednostnih verigah, zlasti med krizami.

3.7.2 Pomorski promet je kot sektor osrednjega pomena za učinkovito upravljanje kroženja izdelkov in surovin po svetu. Po nekaj letih recesije zaradi pandemične krize in upada svetovne prodaje industrija pomorskega prometa močno okreva.

3.7.3 Proces razogljičenja bo neizogibno prispeval k nihanjem svetovnih cen surovin, energije in blaga, od katerih se večina prevaža s plovili. Politike EU bi morale biti osredotočene na inflacijski učinek tega procesa, predvsem na družbene skupine in delavce z nižjimi dohodki.

3.7.4 Digitalizacija je med pandemijo in po njej preoblikovala trgovino in promet. Zaradi vse večjega obsega elektronskega trgovanja in prodaje se je struktura svetovne trgovine spremenila.

3.7.5 Cene v pomorskem prometu in trgovini niso optimalno pregledne; deležniki nimajo zadostnih informacij o skupnih stroških pristojbin, provizij ali drugih dajatev, kar zmanjšuje konkurenčne prednosti, ki bi jih lahko ponujal pomorski sektor.

3.7.6 Sektor pomorskega prometa je zelo občutljiv za nihanja svetovnih cen in geopolitična tveganja ali trgovinske napetosti.

3.7.7 Trgovinske sporazume, ki jih Evropska unija sklepa s tretjimi državami, bi bilo treba v prihodnje obravnavati kot gonila okoljskega in družbenega napredka EU ter uresničevanja ciljev v zvezi s pomorsko varnostjo.

4. **Posebne ugotovitve**

4.1 Evropski proračunski organi bi se morali osredotočiti na to, da na podlagi celovitega, trajnostnega pristopa, ki vključuje intermodalni prevoz, pripravijo pilotne projekte na področju pomorskega prometa in prometa po celinskih plovnih poteh, ki bodo združevali regionalne potrebe in potrebe obrobnih območij, zeleni prehod in podporo digitalnim inovacijam v sektorju.

4.2 V zvezi s pripravljenostjo lokalnega prebivalstva bi morala biti pomorsko usposabljanje in izobraževanje o plovbi, obvladovanju kriz/nesreč na vodah, plavanju, prvi pomoči na morju ipd. obravnavana kot ključna prednostna naloga za evropske prebivalce, zlasti za tiste, ki živijo na obalnih območjih. Za večjo vključenost žensk v sektor ladijskega prevoza bi se lahko uvedla kvota za njihov odstotek na visoko kvalificiranih delovnih mestih.

4.3 EESO meni, da bi lahko tehnološki razvoj kot posledica ekologizacije spodbudil odpiranje delovnih mest v pomorskem prometu in spremenil pogled na to področje, saj se bodo tradicionalna delovna mesta na morju razvila v delovna mesta z visoko dodano vrednostjo na kopnem, ki bodo omogočala vse večje zaposlovanje žensk. Z digitalizacijo flot, standardizacijo gradnje ladij in fizičnim okoljem plovil, ki bi bilo prijaznejše za delo, bi lahko pomorski sektor postal primernejši za delavke.

4.4 Za varno in okolju prijazno plovbo je bistveno, da so pomorščaki dobro usposobljeni. Vzdržnost tega dinamičnega sektorja je odvisna od tega, ali bo tudi v prihodnosti mogoče pridobiti dovolj dobrih delavcev in obdržati izkušene pomorščake, vključno z ženskami in drugimi slabo zastopanimi skupinami.

4.5 Popravila tradicionalnih čolnov/ladij (za turistične oglede, krajše destinacije, prosti čas) bi bilo mogoče spodbujati z davčnimi ali naložbenimi mehanizmi, ki bi vključevali merila ekologizacije, varnosti in zaposlovanja, da bi se na posameznih območjih ohranila znanja in spretnosti ter njihov tradicionalni značaj.

4.6 Vloga socialnih partnerjev je bistvena za uspešen zeleni prehod v prometu po plovnih poteh, kolektivne pogodbe pa bi bilo mogoče v tem sodobnem okolju prilagoditi, ne da bi to ogrozilo pravice v zvezi z zaposlitvijo, zeleni prehod in konkurenčne prednosti držav članic. Podobno bi se lahko uporabljali mehanizmi nadzora, in sicer s spremljanjem števila zaposlenih na ladjah v realnem času in registrom pomorskih delavcev.

4.7 Z revizijo regulativnega okvira EU za pomorsko inšpekcijo države zastave in države pristanišča naj bi mehanizmi inšpekcijskih pregledov po pričakovanjih postali učinkovitejši, vendar je ključno zagotoviti tudi, da bodo za člane posadke in drugo osebje, ki delajo v pomorskem sektorju ali na plovilih, ki redno plujejo med pristanišči EU – ne glede na njihovo državo zastave –, veljali enaki pogoji zaposlitve in delovni pogoji ne glede na njihovo državljanstvo ali stalno prebivališče.

V Bruslju, 25. oktobra 2023

Predsednik
Evropskega ekonomsko-socialnega odbora

Oliver RÖPKE