

**Становище на Европейския комитет на регионите — Нова европейска програма за ускоряване на развитието на секторите на морската промишленост**

(2019/C 404/09)

**Докладчик:** Christophe CLERGEAU (FR/ПЕС), член на регионалния съвет на Пеи дьо ла Лоар**ПОЛИТИЧЕСКИ ПРЕПОРЪКИ**I) *Основни политически препоръки за ускоряване на развитието на секторите на европейската морска промишленост***Повишаване на осведомеността по разглежданите въпроси и избор на нова, по-настъпателна промишлена политика**

## ЕВРОПЕЙСКИЯТ КОМИТЕТ НА РЕГИОНИТЕ

1. призовава за осъзнаване на възможностите за развитие, но и на заплахите за секторите на европейската морска промишленост, които трябва да се мобилизират с подкрепата на европейските, държавните и регионалните власти, за да завършат успешно екологичния и енергийния си преход, да постигнат успешна цифровата трансформация, както и да извършат успешно индустриалната си революция и да направят професиите в сектора по-привлекателни. Тези предизвикателства трябва да бъдат посрещнати в момент, когато въпросните промишлени отрасли са застрашени от нова азиатска конкуренция в корабните сегменти с висока добавена стойност, където Европа има водеща роля. Тази конкуренция, който има за цел да присвои европейските технологии, е нелоялна, характеризира се със социален и екологичен дъмпинг и до голяма степен се финансира от публични помощи, което противоречи на международните търговски правила. Това е въпрос, по който европейските администрации трябва да работят за постигане на справедливи условия на конкуренция. Следва да се отбележи, че такава нелоялна конкуренция съществува сега и в сектора на рибарството;
2. подчертава разнообразието на секторите на морската промишленост, което е предимство в укрепването на полезните взаимодействия между промишлените отрасли и териториалното въздействие: гражданско и военно корабостроене, ремонт и нарязване за скрап (от пътническите кораби до плавателните съдове за развлечение, от риболовните кораби до снабдителните или пътнически кораби, без да се забравят военните флоти), енергия от възобновяеми морски източници, петролна и газова промишленост, пристанищна, крайбрежна и морска инфраструктура, риболов, аквакултури, ракообразни култури и синя биоикономика;
3. призовава за пропължаване на ангажмента за развитие на дейността, свързана с риболова, отглеждането на черупкови култури и аквакултурата от гледна точка на баланса и екологичната, социалната и икономическата устойчивост; също така подчертава необходимостта от приемственост между поколенията, чиито два основни елемента са обучението и подобряването на условията на борда;
4. счита, че секторите на морската промишленост, подобно на космическата и въздухоплавателната промишленост, трябва да разполагат с амбициозна промишлена стратегия и конкретна рамка за изпълнение, съобразена със специфичните им особености: залог за суверенитета, висока капиталоемкост, производството на къси серии, дълъг цикъл и висок риск, значителни нужди от научни изследвания, иновации и обучение;
5. обръща внимание на необходимостта от подкрепа за развитието на вятърна енергия от разположени в дълбоки морски води инсталации като начин да се намали заемането на крайбрежните плитководни морски зони, които да се използват за други дейности, свързани със синята икономика;
6. припомня, че морските отрасли са вторият по значимост сектор по отношение на заетостта в синята икономика; в контекста на световен растеж Европа разполага в тези сектори с много лидери и създава многобройни висококвалифицирани и устойчиви работни места в промишлеността;
7. обръща внимание на важната роля на пристанищата, които представляват стратегически инфраструктури, които не се ограничават с функцията си на търговски и транспортни центрове, а все повече се утвърждават като промишлени и иновативни платформи, в чиито рамки може да се постигне по-ефективно взаимодействие със съседните градове. Поради това е важно да се предвиди подходящо подпомагане за всички базирани на сушата предприятия<sup>(1)</sup>, които вече са свързани със синята икономика или могат да развият дейности чрез изпитани методи за диверсификация;
8. обръща внимание на социално-икономическото значение на рибарството и морските дейности за осигуряване на безопасни и висококачествени храни; припомня и тяхното измерение, свързано с културата и културното наследство, което е от основно значение за динамиката на туризма; подчертава необходимостта да се създават полезни взаимодействия между тези традиционни дейности и новите сектори, за създаване на работни места и в услуга на устойчивото развитие;

<sup>(1)</sup> NAT-V-044 – „Иновации в синята икономика: реализиране на потенциала на нашите морета и океани за създаване на работни места и растеж“, докладчик: Adam Banaszak.

9. счита, че секторите на морската промишленост са един от основните лостове за постигане на целите за устойчиво развитие (ЦУР), които си е поставила Европа. Техните продукти, услуги и иновации имат решаващ принос за подпомагане на дейностите, необходими за успешно осъществяване на прехода, по-специално следва да се отбележат:

- проучването на океаните, развитието на знанията за морето и морското дъно;
- засилването на борбата с изменението на климата, по-специално чрез морския транспорт;
- разработването на енергия от възобновяеми морски източници и ветроенергийни паркове в морето, както и електроенергийните междусистемни връзки между държавите — членки на ЕС, с цел увеличаване на дела на енергията от възобновяеми източници в електроенергийния микс и интеграцията ѝ на европейско равнище;
- присъствието в морето, наблюдението и сигурността; интервенциите по море, включително в борбата срещу наличието на пластмаси;
- познанията и оценяването на морските биологични ресурси, устойчивото развитие на рибарството, аквакултурата и кръговата синя икономика.

10. споделя заключенията от оценката на инициативата „LeaderSHIP 2020“, приета от ЕИСК през 2018 г.<sup>(2)</sup>, в която се подчертават ограниченията, срещнати при изпълнението и липсата на точни и количествено измерими цели;

11. призовава за нов изцяло преработен подход на „LeaderSHIP 2020“, предлагайки European blue new deal („Ново европейско синьо споразумение“), което да съчетава три елемента: политика в областта на търговията и конкуренцията, насочена към запазване на нашите интереси и изграждане на европейски лидери, мобилизиране и адаптиране на всяка европейска политика към потребностите и особеностите на морските отрасли, както и приемането на шест оперативни цели, които да мобилизират действащите лица на местно, национално и европейско равнище в периода 2020 г.-2027 г.:

- декарбонизация на морския транспорт и производство на чисти кораби: нулеви емисии, нулеви изхвърляния в морето, нулев шум;
- почистване на отпадъците, намиращи се в морето, и по-специално на пластмасите;
- морски индустрии от 4.0, хоризонтален подход към работата и качеството на работните места във всички морски отрасли;
- водеща световна роля на Европа във всички технологии за възобновяеми морски енергийни източници;
- европейска стратегия за нова синя биоикономика, която да стимулира рибарството, аквакултурите и оползотворяването на морските биологични ресурси;
- стартиране на европейска мисия за проучване на океаните, която да работи за опознаване на морската среда в целия свят.

Тези шест цели включват конкретни предизвикателства за сектора и също следва да бъдат взети предвид при откритото обсъждане за „морска мисия“ в рамките на програма „Хоризонт Европа“;

12. насърчава приемането на стратегии за морската промишленост в най-отдалечените региони и европейските острови с оглед ускоряването ѝ в три приоритетни направления: пристанищата, енергийната автономия с ниски въглеродни емисии на по-ниска цена и синята биоикономика, включително рибарството и аквакултурата;

13. припомня, че за бъдещето на морските отрасли е важно морските въпроси да залегнат в основата на бъдещите политики на ЕС, както и на използването на фондовете за регионалната политика;

**European Sea Tech: изграждане на европейски мрежи за обединяване на регионалните иновационни екосистеми, мобилизиране на регионите с цел структуриране на промишлените вериги за създаване на стойност**

14. счита, че морските отрасли на първо място се характеризират с териториалното си измерение в морските региони, които са структурирали регионални иновационни екосистеми с високи постижения, насочени към тях. Националните и европейските политики трябва да се основават преди всичко на тези регионални иновационни екосистеми и свързаните с тях стратегии за интелигентна специализация, за да бъдат гъвкави и ефикасни;

(<sup>2</sup>) <https://www.eesc.europa.eu/en/our-work/opinions-information-reports/opinions/leadership-2020-maritime-technology>

15. предлага създаването на инструмента „European Sea Tech“, за да се обединят регионалните иновационни екосистеми чрез създаване на редица мрежи за сътрудничество:

- за насърчаване на подсектори и структуриране на европейските вериги за създаване на стойност;
- за по-добро идентифициране и подкрепа за предизвикателствата, породени от промишлените промени, в частност в областта на екологията, енергетиката и цифровите технологии;
- за развитие на нови услуги, продукти и бизнес модели, които са по-добре интегрирани и по-добре подготвени за конкуренция в световен мащаб.

Комисията би могла да отправи покани за изразяване на интерес за формиране на тематични мрежи. Всяка регионална (или междурегионална) екосистема би могла да кандидатства за участие в няколко мрежи в съответствие със стратегиите за интелигентна специализация на региона. Екосистемите, които комбинират множество компетенции и обединяват повече мрежи, биха формирали „централните екосистеми“ на инструмента „European Sea Tech“.

Целта на всяка мрежа би била да бъде възможно най-приобщаваща, като включва всички области на компетентност на различните европейски региони. В рамките на мрежите систематично биха се разглеждали въпроси от областите на устойчивото развитие, научноизследователската и развойната дейност, промишлените резултати, финансирането и компетентностите.

Тези мрежи биха представлявали, по-ефективно отколкото централизирана европейска платформа, основата за развитие на сътрудничеството между регионите и за създаване на оперативни проекти, които са от значение за различните политики на Съюза.

Освен това ролята на „European Sea Tech“ би била да стимулира трансфера на технологии, опит и компетентности между различните мрежи и отрасли на морската промишленост;

16. изтъква, че инструментът „European Sea Tech“ е изключително важен за въвеждането на хоризонтален подход в секторите на морската промишленост и за ускоряването на прехода към екологосъобразни, цифрови сектори на морската промишленост чрез мобилизиране на всички технологии и компетентности на всички отрасли на морската промишленост, така че да могат да бъдат на разположение на останалите отрасли;

17. заявява отново подкрепата си за проекта за морска общност за знания и иновации (ОЗИ), но отбелязва, че съсредоточавайки се върху устойчивото управление на морските ресурси, този проект може в най-добрия случай да бъде само една от съставните мрежи на инструмента „European Sea Tech“;

18. изразява надежда, че проектите, осъществявани от мрежите за иновационни екосистеми на инструмента „European Sea Tech“, могат да бъдат подпомагани от европейските партньорства и съфинансирани от програма „Хоризонт Европа“ и от други фондове, които могат да бъдат мобилизирани. Следва да е възможно тези проекти да включват финансирането на пилотни линии, прототипи и демонстрационни съоръжения;

19. отново отправя искане да се изготви морска пътна карта в рамките на програма „Хоризонт Европа“, научните и технологичните предизвикателства в секторите на морската промишленост да бъдат изрично включени в стълб 2, а 10 % от бюджета на програма „Хоризонт Европа“ да бъдат заделени за финансиране на проекти със значително въздействие върху синята икономика и секторите на морската промишленост;

II) *Конкретни предложения за мобилизиране и адаптиране на политиките на Европейския съюз след 2020 г. в подкрепа на морската промишленост*

### **Международна търговия и конкуренция**

20. подчертава по отношение на морската промишленост и морските услуги необходимостта от нова „реалистична“ търговска политика, основана на реципрочност, за защита на заетостта и европейския суверенитет срещу офанзивните и нелоялни стратегии от страна на основни морски държави, по-специално азиатски. Винаги, когато е възможно и ефективно, тази политика трябва да благоприятства стабилна и многостранна система на търговски обмен, основана на справедливи и прозрачни правила, гарантиращи условия на лоялна конкуренция, да се стреми към постигане на благоприятни споразумения с търговските партньори и да се опира на ролята на СТО;

21. счита, по отношение на световните и глобализирани пазари, че политиката на конкуренция трябва да дава възможност за създаване на европейски „шампиони“, като същевременно се гарантира лоялна и балансирана конкуренция в рамките на ЕС, и изтъква добавената стойност на насоките за държавните помощи за морския транспорт, както и необходимостта от проста, стабилна и конкурентоспособна данъчна рамка с оглед на постигането на тази цел;

22. насочва вниманието на Комисията към значението на по-добрия контрол върху чуждестранните инвестиционни потоци и ограничаването и намаляването в максимална степен на възможните вредни последици, които трансферът на технологии, особено на тези, които са включени в големите международни договори, може да има върху европейската промишленост;
23. призовава за конкретни ангажменти във връзка с управлението на цивилните и военните обществени поръчки, например с твърди задължения при предоставянето на определени услуги и продукти, предварително определени като стратегически или особено уязвими по отношение на световната конкуренция;

### Финансиране на проектите

24. призовава за бързото приключване на проекта за платформа за финансиране на проектите на синята икономика, който трябва да включва схема за подпомагане, но също така и специален инвестиционен фонд за финансиране на иновативни и рискови проекти. Платформата следва да бъде съсредоточена преди всичко върху осигуряването на преференциално финансиране за проекти, считани за твърде рискови от традиционните участници, за да се потърси решение на неефективността на пазара. Тази схема ще трябва да функционира в тясно сътрудничество с държавите членки и регионите, за да се осигури взаимно допълване между инструментите за намеса и непрекъснатостта на помощта за проектите. Платформата трябва по-конкретно да разчита на мрежите и „централните екосистеми“ на инструмента „European Sea Tech“;
25. призовава освен това Комисията да определи цел и метод на мобилизиране на европейските дружества за инвестиции в полза на синята икономика и секторите на морската промишленост, които да бъдат въведени в рамките на InvestEU, по-специално във връзка с програмата „Хоризонт Европа“;
26. подчертава необходимостта от инструменти за намаляване на финансовите разходи за структурните проекти и за създаване на условия за ефективно предварително финансиране на покупките и на най-големите инвестиции (пътнически кораби, оборудване за втечен природен газ, енергия от възобновяеми морски източници и др.);
27. изтъква отново необходимостта от специално финансиране за най-отдалечените региони, като се вземат предвид техните ограничения и специфични характеристики. Благодарение на стратегическото си местоположение в Атлантическия океан, Индийския океан и Карибско море тези региони осигуряват на Европа изключително морско и океанско измерение и представляват уникални природни предимства, признати от самата Европейска комисия.
28. изтъква ползата от улесняването на обществените поръчки за иновации, които позволяват по-голяма гъвкавост на правилата за обществени поръчки, когато става въпрос за придобиване на възникващи технологии, които все още не са въведени по стандартизиран начин на пазара. По този начин се ускорява навлизането на иновации на пазара, като се дава възможност на дружествата, които предлагат нови услуги и продукти, по-бързо да намерят първите си клиенти;
29. подчертава, че законодателните ограничения в областта на морското дело и административните срокове за разглеждане на молбите са сериозни пречки пред провеждането на тестове и изпитвания в открито море; предлага да се създаде европейска работна група, която да включва представители на Комисията, държавите членки, регионите и икономическите участници, за разпространяване на добри практики и за насърчване на благоприятното развитие на националните референтни рамки;
30. счита, че би било полезно да се положат допълнителни усилия и в крайна сметка да се създаде агенция за авангардни морски научни изследвания по модела на американската Агенция за авангардни научни изследвания в отбраната (DARPA), като по този начин чрез специално финансиране се подкрепят радикалните иновации при признаване на правото на неуспех и цялостно отчитане на ограниченията за развитието на малките и средните предприятия и дружествата със средна пазарна капитализация;
31. предлага, след излизането на Обединеното кралство от ЕС, една част от специалните средства, отпуснати за подкрепа на най-засегнатите райони, да бъде предоставена на заинтересованите страни в морските отрасли, за да се създадат нови перспективи за развитие и заетост в тях;
32. обръща внимание на значението на инструмента „European Sea Tech“ за въвеждане на хоризонтален подход по отношение на секторите на морската промишленост и ускоряване на прехода към екологосъобразни и цифрови сектори на морската промишленост чрез мобилизиране на всички технологии и компетентности на всички отрасли на морската промишленост, с цел те да бъдат поставени на разположение на останалите отрасли. Необходимо е да се насърчава подобен хоризонтален подход и сред морските и крайбрежните дейности и другите индустриални и цифрови сектори, създаващи иновации, които могат да бъдат пряко мобилизирани и успешно адаптирани към морския сектор;

### Морски индустрии от 4.0

33. припомня предизвикателствата на Четвъртата индустриална революция във връзка с екологичния и енергийния преход, промишлените резултати, цифровизацията, включително тази на производствените процеси, както и сътрудничеството в рамките на местните и европейските вериги за създаване на стойност; във връзка с това подкрепя целта „green shipyard 2050“ („зелена“ корабостроителница 2050 г.) за корабостроителниците за пример в екологичния и енергиен преход;

34. припомня също така, че ученето през целия живот, развитието и качеството на работните места, условията на труд и мобилизирането на опита и творчеството на работниците са неразривно свързани с тази трансформация на промишлеността;
35. счита, че иновациите и продуктивните инвестиции в тази област трябва да бъдат приоритет на европейската политика за подкрепа на морската промишленост и да бъдат насочени по-специално към МСП;
36. акцентира върху значението на споделения напредък в рамките на сътрудничеството между гражданския и военния сектор, по-специално чрез улесняване на трансфера в двете посоки на технологии и ноу-хау, както и на мобилността на човешките умения;
37. подчертава значението на насърчаването на прехода на дружествата за офшорен добив на нефт и газ и техните стратегии за диверсификация в други сектори на синята икономика; тези дружества действително разполагат с изключителни експертни познания в морската област, отличен опит по отношение на дългосрочни и комплексни проекти и ценни умения, с които могат да допринесат за развитието на секторите на морската промишленост (снабдителни кораби, подводна роботика, системи за закотвяне, системи за автоматизация и др.). Те биха могли полезно и колективно да инвестират една част от приходите от нефтодобив в инвестиционни фондове за синята икономика и възобновяемите морски енергийни източници.
38. подчертава, че технологичната революция ще доведе до превръщането на корабите от аналогови единици в цифровизирани транспортни платформи, създавайки възможности за по-голяма интеграция и взаимосвързаност на различни цифрови системи. В резултат на това се променят методите на работа в сектора, например взаимодействието между плавателните съдове и бреговите съоръжения, контактите между плавателните съдове и между плавателните съдове и компетентните власти. Затова е важно европейските морски индустрии и властите да се възползват от възможностите, които предлага цифровизацията по отношение на международната конкуренция;
39. подчертава необходимостта от отчитане на цифровизацията и подкрепа за нея, а в по-общ план — за новите технологии на изкуствен интелект (ИИ) в иновациите в морския сектор;
40. предлага в рамките на програмите за подпомагане и финансиране да се вземат предвид редица теми, не само от техническо естество, но и специфични за развитието на нови услуги, например автономни подводни превозни средства, морско наблюдение и прогнозна поддръжка, при които договорните задължения по отношение на резултатите и ефективността стават все по-важни спрямо ангажирането на средства. Следва да се насърчава и създаването на платформи, които да гарантират сближаването на различните технологии за морско наблюдение, използвани от различни държави членки, за да се повиши оперативната съвместимост на дейностите по наблюдение, да се подобри ефективността на операциите по море, да се улесни прилагането на законодателството и политиките на ЕС в тази област и по този начин да се благоприятства по-добрият контрол върху европейското морско пространство;

### **Заетост, умения и обучение**

41. отбелязва значението на стимулирането на секторния социален диалог и организирането на връзката между заетостта и обучението в отраслите на морската промишленост; призовава за конкретни платформи за изпълнение на тези задачи както в областта на морския транспорт и морските биологични ресурси, така и в преработваща промишленост и корабостроенето. Обръща по-специално внимание на необходимостта от адаптиране и насърчаване на обучението в областта на морското дело и рибарството, така че то да се превърне във фактор в подкрепа на приемствеността между поколенията в областта на риболова, аквакултурите и отглеждането на ракообразни култури, както и на необходимостта от адаптиране и насърчаване на висшето образование за придобиване на магистърски и докторски степени по търговско корабоплаване. Счита за необходимо също така създаването на система за гарантиране на ефективността на програмите за обучение и на подходящата квалификация на учителите;
42. подчертава, че развитието на морските дейности включва мобилизиране на работници със задълбочени морски умения или осигуряване на значително допълнително обучение на лицата, които не са запознати с живота в морето. В този смисъл подчертава необходимостта от провеждане на кампании сред младите хора за привличане на таланти и за включване на нови специалисти от търговското корабоплаване и риболова в сектора на морската промишленост, както на сушата, така и в морето;
43. приветства постигнатия напредък благодарение на приемането на неотдавнашните директиви относно командироването на работници, които са от особено значение за морския сектор, и призовава за създаване на система за признаване на професионалните квалификации, а не само на дипломи и сертификати, с оглед на цялостното прилагане на принципа за равно заплащане за еднакъв труд;
44. смята мобилността на работниците и служителите в рамките на ЕС за положителен елемент по отношение на възможно най-ефективното организиране на веригите за създаване на стойност в секторите на морската промишленост и за справяне с промените на дейността. За изпълнението на тази цел са необходими усилия, като в същото време трябва да се запазят и укрепят уменията, необходими за посрещане на нуждите на предприятията — първо на местно, а след това на европейско равнище;

III) Специфичен подход и конкретни предложения за основните сектори на морската промишленост

### Цифровизация на секторите на морската промишленост

45. подчертава необходимостта от отчитане и подпомагане на цифровизацията, а в по-общ план и на новите технологии на изкуствения интелект (ИИ) в контекста на иновациите в морския сектор;

предлага в рамките на програмите за подпомагане и финансиране да се вземат предвид редица теми, не само от технологично естество, но и специфични за развитието на нови услуги, като например автономните подводни превозни средства, морското наблюдение и прогнозната поддръжка;

### Синя биоикономика

46. подчертава обещаващия, но все още слабо познат потенциал на сектора на синята биоикономика, с многобройни приложения на пазарите (храни и фуражи, фармакология, козметика, енергия) и силно териториално въздействие; изтъква приоритетното значение, което трябва да се отдаде на най-развитите и най-важни икономически сектори: риболов, аквакултури и морски култури;

47. приветства мобилизацията около този нововъзникващ сектор, по-специално чрез инициативата „Форум на синята биоикономика“, ръководена от ГД „Морско дело и рибарство“; счита, че след значителни инвестиции в НИРД трябва да се даде приоритет на индустриализацията и предлагането на пазара на нови, доказани и контролирани процеси в малък мащаб;

48. би желал да бъде даден нов приоритет на този сектор, като се инвестира в цялата верига на създаване на добавена стойност, от добива или контролираното производство на биологични ресурси до етапа на преработка и използването на продуктите;

49. във връзка с това предлага да се създадат връзки с по-утвърдени морски отрасли като рибарството и аквакултурата с оглед на развитието на дейностите надолу по веригата за създаване на стойност и за преработване на продуктите от рибарството, които създават най-голяма добавена стойност;

50. изтъква значението на кръговата морска икономика за подпомагане на развитието на синята биоикономика (прекръпяване на изхвърлянето на улов в рибарството, оползотворяване на изхвърлените от морето отпадъци, остатъци от преработката на водорасли, преработване на отпадъците и пластмасите и т.н.);

51. призовава Европейския съюз да подкрепя проучването на всички морета и океани по света, по-специално с оглед на повишаване на знанията за морската среда и климатологията (цикъл на въглерода и поглъщане на CO<sub>2</sub>, увеличаване на киселинността и нивото на океанските води и др.) или класифициране на различните енергийни и неенергийни залежи за по-добра оценка на потенциалните употреби на морските ресурси (геотермална енергия, стратегически минерали и др.);

### Гражданско и военно корабостроене

52. потвърждава стратегическия характер на европейските инвестиции в диференцирането на корабостроителния сектор, по-специално във връзка с цифровизацията и екологичния и енергийния преход. Чрез иновации трябва да се подобри нашата конкурентоспособност и да си възвърнем пазарни дялове. Въпросите, свързани с финансирането, също са от съществено значение за корабостроенето;

53. насочва вниманието към новите пазари, свързани с тези преходи — въвеждане на чисто задвижване в корабите, иновативни системи за декарбонизирано задвижване (нови концепции на ветроходство), кораби за зареждане, електрически фериботи, товарни кораби за къси разстояния, кораби за пристанищно и брегово обслужване и т.н.;

54. подчертава значението на укрепването на връзките и местното сътрудничество между корабостроителните обекти и тяхната верига от съизпълнители в рамките на морските клъстери; изтъква и необходимостта от оказване на подкрепа на кораборемонтните райони, в които развиват дейност голям брой малки и средни предприятия; би желал да се оказва конкретна подкрепа на веригите за създаване на стойност на сектора на производителите на оборудване, които представляват 50 % от световния пазарен дял и имат двойно по-голям оборот в сравнение с корабостроенето. В търговската и финансовата си политика ЕС трябва да насърчава и използването на европейско оборудване на корабите, построени извън Съюза;

55. насърчава системните усилия в рамките на инструмента „European Sea Tech“ за включване на нови участници във веригите за създаване на стойност на корабостроенето, които могат да допринесат за засилване на производствения капацитет, за мобилизирането на компетенции и за европейската конкурентоспособност;

56. подчертава, че кораборемонтът и корабостроенето на малки риболовни кораби се оказват стратегически промишлени дейности за най-отдалечените региони, тъй като флотите и плаващите конструкции, които извършват дейност в техни води, се намират в условия на изолираност и отдалеченост от европейския континент, които определено засягат логистиката, поддръжката и подмяната на малките риболовни съдове; поради това, с цел да се подкрепи ефективният ръст на морските дейности в тези региони, за тези промишлени дейности следва да се предостави специфична подкрепа;

57. счита, че морските въпроси трябва да бъдат поставени в центъра на новите политики в областта на отбраната и сигурността, което изисква да се обърне особено внимание на военното корабостроене; във връзка с това предлага да се обърне по-голямо внимание на подкрепата за развитието на технологии с двойна употреба в двата граждански и военни сектора;

58. изтъква необходимостта от засилване на капацитета на флотите, изпълняващи държавни функции на наблюдение и сигурност; смята, че тези суверенни задачи трябва да се изпълняват с произведени в Европа кораби; счита, че с оглед на доброто организиране на тези задачи, по-специално в контекста на Брексит и свързаните с миграцията предизвикателства, следва да се използват съществуващите национални флотове в сътрудничество с Frontex и да се полагат солидарни европейски усилия за подкрепа на държавите, които са ангажирани в най-голяма степен с тези задачи от значителен общ интерес;

### **Енергия от възобновяеми морски източници**

59. счита, че енергията от възобновяеми морски източници е начин за производство на възобновяема енергия, който има висок потенциал едновременно значително да допринесе за производството на енергия от възобновяеми източници, да структурира промишлената верига за създаване на стойност, която създава устойчиви местни работни места в много региони, и да допринесе за износа; подчертава, че осъществяването на проекти в морето трябва да се извършва по щадящ околната среда начин и съвместимо, дори в синергия, с вече съществуващите дейности;

60. подчертава динамиката на намаляване на разходите, особено впечатляваща при офшорната вятърна енергия в Европа, след създаването на първите паркове през 1991 г. и най-вече в резултат на обособяването на добре функциониращ европейски промишлен отрасъл през последните 10 години;

61. припомня значението на ремонтите и проверките, на които се подлагат риболовните кораби, както и че те следва да бъдат нарязани за скрап след изтичане на експлоатационния им живот. Поради това препоръчва на Комисията да изготви конкретен план, който да осигури на ЕС достатъчно съоръжения за адекватно осъществяване на тези функции, включително необходимите бюджетни задължения за доброто му изпълнение;

62. припомня, че по-нататъшното развитие на този сектор изисква продължаване на усилията, полагани на европейско равнище, по-специално в областта на научноизследователската и развойна дейност (инвестирани над 3 милиарда евро), но сега зависи от наличието на ясен политически избор, който се определя преди всичко от държавите членки: задаване на амбициозни обеми и срокове за възлагане на обществени поръчки за вятърната енергия, която понастоящем е най-развита, но и за новите технологии, като например плаващи ветрогенератори, хидравличния сектор или енергията от морските вълни, които остро се нуждаят от достатъчно и гарантирано заплащане, за да се стимулират инвестициите и да започне тяхната индустриализация;

63. призовава за създаване на европейско равнище на специални инструменти за подкрепа на инвестициите, както и за застраховане на проектите и управление на рисковете. По този начин би могло да се намалят значително разходите за финансиране и съответно побързо да се намали себестойността на произведената електроенергия;

64. приветства значителния напредък, постигнат през последните години, в изпитването на прототипи и демонстрационни съоръжения на нововъзникващи технологии при реални условия на използване, по-специално в хидравличния сектор, с все по-добре контролирани и надеждни възможности за намаляване на разходите, което следва да позволи на пазара да набере скорост с помощта на адаптирани преференциални тарифи и на европейските участници да укрепят водещата си позиция в световен мащаб;

65. настоятелно призовава Европа да си постави за цел да заеме водеща световна позиция в областта на плаващите ветрогенератори и препоръчва на Комисията и на държавите членки да проучат възможността за координирано или съвместно възлагане на обществени поръчки, за да се предложи по-голям обем и по-видимо присъствие на пазара. Подобен подход би могъл да се разработи в хидравличния сектор и в сектора на енергията от морските вълни по отношение на пилотните паркове в препазарна фаза;

66. подчертава значението на възприемането на специфичен подход в областите, които не са взаимосвързани, по-специално островните територии, което позволява да се предложат глобални решения за декарбонизирана енергийна автономия с комбинация от технологии, по-специално енергия от възобновяеми морски източници, в зависимост от характеристиките на всяка територия; с оглед на това трябва да се увеличат усилията за разработване на машини със средна мощност;

67. предлага тези решения за енергийна независимост да бъдат изпробвани и валидирани в проектите за многофункционални офшорни структури, които са предвестници на нарастващото ориентиране към морското дело не само на промишлените дейности, но и на човешкия живот в по-широк смисъл; следва да се отбележи, че тези по-дългосрочни перспективи ще трябва задължително да са съобразени с високите изисквания за устойчивост и за управление на въздействието върху околната среда през целия жизнен цикъл на проектите;

IV) *Пристанищата — голямо предизвикателство за динамиката на морската промишленост*

### **Пристанищни платформи и пристанищна, крайбрежна и офшорна инфраструктура**

68. обръща внимание на потенциала на пристанищата като зони за разработването на проекти за син растеж, предвид комбинирането на техните дейности и потенциал. Те могат да служат за пример на всички крайбрежни региони;

69. отбелязва, че независимо от техния статут, пристанищата продължават да бъдат считани за стратегически активи, в които публичните власти все още възнамеряват да инвестират, и че правилата за конкуренцията и контрола на държавната помощ позволяват такива инвестиции;

70. подчертава, че е необходимо ЕС да окаже финансова подкрепа на пристанищните инфраструктури на най-отдалечените региони, като отчита липсата на алтернативи за транспорта на стоки и има предвид, че поради чисто местното им измерение държавните помощи за тези инфраструктури не представляват нарушаване на конкуренцията в рамките на европейския вътрешен пазар;

71. потвърждава предназначението на пристанищата да бъдат както морски транспортни центрове, така и приемни платформи за морските индустрии и свързаните с тях дейности по иновации и обучение; обръща внимание на факта, че пристанища са фактор за привлекателността на регионите, що се отнася до привличането на нови промишлени дейности в рамките на техните граници или във вътрешността им;

72. подчертава значението на логистичния отрасъл и сектора на морските услуги на пристанищата; изтъква необходимостта от разработване, в допълнение към техническите нововъведения, на нови модели на стопанска дейност и обслужване на пристанищата, например въз основа на постепенната им цифровизация (интелигентни пристанища), както и на потенциала за подобряване и оптимизиране на процесите чрез обработването на данни (големи информационни масиви);

73. препоръчва да се насърчава по-добрата свързаност между пристанищата и тяхната градска среда, като същевременно се засилва самостоятелността на пристанищните общности при вземането на решения и се гарантира запазването на пристанищната земя, за да се даде възможност за бъдещо развитие;

74. предлага в рамките на инструмента „European Sea Tech“ да се създаде мрежа от пристанища, ангажирани с развитието на синята икономика въз основа на работата на „европейския форум на пристанищата“ и неговата подгрупа „пристанища и центрове за син растеж“ и „зелени пристанища“;

75. подчертава значението на гражданското строителство и екологичния сектор в пристанищата и крайбрежните зони за развитието на териториите и на морската брегова линия и за подкрепа на действията за приспособяване към изменението на климата;

76. предлага пристанищата да се превърнат в инкубатори и евентуално в крайна сметка в оператори на проектите за нова морска инфраструктура, независимо дали става въпрос за офшорни пристанища или по-общо — споделени платформи за дейност на синята икономика (трансбордиране, логистични центрове, производство на енергия от възобновяеми морски източници; аквакултура, кораборемонтна дейност, научна база и др.);

77. предлага да се започне дебат относно функционалната роля на т.нар. „вторични“ пристанища, от специализирането им в рамките на пазарите с малък обем до укрепването им/взаимното им допълване със съседните големи индустриални пристанища;

### **Декарбонизация на пристанищата и на морския транспорт**

78. счита, че е необходимо спешно да се увеличи подкрепата за инвестициите в пристанищата по отношение на доставките на ВПГ за плавателни съдове и в по-общ план — за инфраструктурите, допринасящи за намаляване на екологичния отпечатък на плавателните съдове (електрическа връзка между борда и кея, като се разчита на технологии с ниски нива на въглеродни емисии); счита, че това преминаване към по-чисти горива или към нови енергоносители е приоритет за изпълнението на целите за намаляване на емисиите на парникови газове и на газове, които са вредни за човешкото здраве, и счита, че корабособствениците трябва да бъдат подкрепени в усилията им за адаптиране и обновяване на флотите; подчертава, че биогазът, произведен от биоресурси (растения, селскостопански продукти и храни), може да допринесе за веригата на създаване на стойност на ВПГ, в полза на още по-значително намаляване на емисиите на парникови газове в сравнение с настоящите решения;

79. предлага да се оцени възможността за създаване на „Син коридор за втечен природен газ (ВПГ) за европейските острови и най-отдалечените региони“ в съответствие с Резолюцията на Европейския парламент от 25 октомври 2018 г. относно разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива в Европейския съюз: време за действие! (2018/2023(INI)); припомня в този контекст необходимостта от подходящи финансови инструменти за подкрепа на инвестициите от този вид, които остават относително високи в тези области;



80. обръща внимание на необходимостта от подкрепа за изследванията и развитието на аквакултури в разположени в морето инсталации чрез интегриране на съществуващите познания на морското инженерство в дълбоки води и на Четвъртата индустриална революция като начин за намаляване на присъствието на стопанства за аквакултури в крайбрежните морски зони за сметка на други дейности, свързани със синята икономика, които се нуждаят от това морско пространство;

81. посочва, че работата в областта на научноизследователската и развойната дейност дава възможност за използване на течни синтетични горива, произведени по веригата за създаване на стойност на въглерода и от възобновяеми енергийни източници; счита, че тази възможност следва да се проучи внимателно и че тези технологии трябва да докажат относителната си конкурентоспособност спрямо други алтернативи, както и нисък отпечатък върху околната среда и положителен принос към борбата с парниковия ефект по време на целия цикъл. На този етап такива доказателства все още липсват;

82. отбелязва, че използването на ВПГ може да обхваща само преходен период и призовава да се развие използването на брегово електрозахранване на корабите в пристанищата и на електрически кораби, да се повиши използването на слънчевата и вятърната енергия на борда на корабите, както и да се цели конкурентоспособно производство и използване на възобновяем водород в морския транспорт, във връзка с разработването на енергия от възобновяеми морски източници (и по-специално тези с висок производствен потенциал, като например вятърна енергия от разположени в морето инсталации и свободно плаващи съоръжения);

83. призовава във връзка с това за изграждане на инфраструктура от интелигентни мрежи в пристанищата, необходима за включването на източници на разпределена възобновяема електроенергия, внедряването на пристанищни съоръжения за захранване на плавателни съдове с ток от брега, електрическа мобилност и други технологии, свързани с интелигентните мрежи.

Брюксел, 27 юни 2019 г.

*Председател*  
на Европейския комитет на регионите  
Karl-Heinz LAMBERTZ