

Mišljenje Europskog odbora regija – Nova europska agenda za ubrzavanje razvoja pomorske industrije

(2019/C 404/09)

Izvjestitelj/ica: Christophe CLERGEAU (FR/PES), član Vijeća Regije Pays-de-la-Loire**PREPORUKE O POLITIKAMA**1) *Ključne preporuke o politikama za ubrzavanje razvoja europske pomorske industrije***Prepoznati probleme i opredijeliti se za novu i proaktivniju industrijsku politiku**

EUROPSKI ODBOR REGIJA

1. poziva na to da se prepoznaju prilike za razvoj, ali i prijetnje koje ugrožavaju europsku pomorsku industriju. Ta se industrija mora mobilizirati uz pomoć europskih, nacionalnih i regionalnih vlasti kako bi se u njoj uspješno provela ekološka i energetska tranzicija, digitalna transformacija i industrijska revolucija te kako bi zanimanja u toj industriji ponovo postala privlačna. Ti se izazovi trebaju prevladati u trenutku kada pomorskoj industriji prijeti novi val konkurencije iz Azije na području plovila s velikom dodanom vrijednošću, na kojem Europa trenutno ima vodeću ulogu. Ta konkurencija, kojom se žele posvojiti europske tehnologije, predstavlja nepošteno tržišno natjecanje obilježeno socijalnim i ekološkim dumpingom te se u velikoj mjeri financira državnim potporama, što je u suprotnosti s pravilima međunarodne trgovine. To je pitanje koje europske vlasti trebaju riješiti u cilju uspostave jednakih uvjeta za sve. Treba napomenuti da se takvo nepošteno tržišno natjecanje sada odnosi i na sektor ribarstva;

2. ističe da raznolikost sektorâ pomorske industrije doprinosi jačanju njihove međusobne sinergije i povećavanju teritorijalnog učinka: civilna i vojna brodogradnja te popravlanje i uništenje plovila (od brodova za kružna putovanja do rekreacijskih plovila, od ribarskih brodice do servisnih ili putničkih brodova pa sve do vojnih flota), obnovljiva energija mora, industrija nafte i plina, lučka, obalna i odobalna infrastruktura te ribarstvo, akvakultura, prikupljanje školjkaša i plavo biogospodarstvo;

3. poziva na kontinuiranu predanost razvoju ribarstva, prikupljanju školjkaša i akvakulturi, kako u pogledu ravnoteže, tako i u pogledu okolišne, društvene i gospodarske održivosti; jednako tako, ističe potrebu za generacijskom obnovom, čija su dva osnovna elementa osposobljavanje i poboljšanje uvjeta na plovilima;

4. smatra da za pomorsku industriju – baš kao i za svemirsku i aeronautičku industriju – mora postojati ambiciozna industrijska strategija i konkretan provedbeni okvir prilagođen njezinim specifičnim obilježjima: važnosti suvereniteta, visok intenzitet kapitala, proizvodnja malih serija, dug ciklus proizvodnje i visoka rizičnost, izuzetno velika potreba za istraživanjem, inovacijama i osposobljavanjem;

5. skreće pozornost na potrebu da se podupire razvoj energije vjetra u odobalnim područjima i u dubokim vodama kako bi se zaposjednutost plitkih voda u priobalnim morskim područjima smanjila u korist drugih aktivnosti svojstvenih plavom gospodarstvu;

6. podsjeća na to da je u okviru plavog gospodarstva pomorska industrija drugi sektor po broju radnih mjesta: u kontekstu globalnog rasta Europa ima vodeću ulogu u brojnim sektorima te stvara brojna industrijska radna mjesta, koja su održiva i iziskuju visoke kvalifikacije;

7. skreće pozornost na važnu ulogu luka, koje predstavljaju stratešku infrastrukturu, a ne samo trgovinska i prometna čvorišta, te se sve češće afirmiraju kao industrijske i inovacijske platforme u kojima se može na bolji način iskoristiti interakcija s gradovima koji ih okružuju; Stoga je važno planirati odgovarajuću potporu za sva kopnena poduzeća ⁽¹⁾ koja su već povezana s plavim gospodarstvom ili koja te veze mogu razvijati na temelju provjerenih metoda diversifikacije;

8. ističe socioekonomsku važnost ribolovnih i pomorskih aktivnosti za osiguravanje sigurne i kvalitetne hrane; napominje važnost njihove dimenzije povezane s kulturom i baštinom, koja je od temeljne važnosti za jačanje turizma; naglašava nužne sinergije i komplementarne aspekte između tih tradicionalnih aktivnosti i novih sektora koje je potrebno razviti u interesu zapošljavanja i održivog razvoja;

(1) NAT-V-044 – „Inovacije u plavom gospodarstvu: korištenje potencijala naših mora i oceana za radna mjesta i rast” – izvjestitelj: Adam Banaszak.

9. smatra da je pomorska industrija jedan od ključnih elemenata za postizanje ciljeva održivog razvoja koji se provode u Europi jer njezini proizvodi, usluge i inovacije predstavljaju ključan doprinos aktivnostima nužnima za uspjeh procesa tranzicije, a naročito:

- istraživanju oceana, i razvoju znanja o moru i morskom dnu;
- jačanju djelovanja u okviru borbe protiv klimatskih promjena, posebno na području pomorskog prometa;
- razvijanju obnovljive energije mora i energije iz odobalnih vjetroelektrana te međusobne povezanosti električnih mreža između zemalja EU-a kako bi se povećao udio obnovljive energije u kombinaciji izvora električne energije i njezina integracija u sustave na europskoj razini;
- nazočnosti na moru, nadzoru i sigurnosti; aktivnostima na oceanima, uključujući nastojanje da se smanji količina plastike;
- poznavanju i razvijanju morskih bioloških resursa, održivom razvoju ribarstva, akvakulture i plavog kružnog gospodarstva;

10. slaže se sa zaključcima iz ocjene inicijative LeaderSHIP 2020. koju je EGSO usvojio 2018. (2), a u kojoj se ističu prepreke na koja se naišlo u provedbi i nedostatak preciznih i mjerljivih ciljeva;

11. traži uspostavu novog, temeljito revidiranog pristupa „LeaderSHIP 2030.” u okviru kojeg bi se predložio „Novi dogovor o europskom plavom gospodarstvu” koji bi objedinjavao tri elementa: trgovinsku politiku i politiku tržišnog natjecanja kojom bi se nastojalo zaštititi naše interese i stvoriti europske predvodnike; mobilizaciju i prilagodbu svih europskih politika potrebama i specifičnostima pomorske industrije; usvajanje šest operativnih ciljeva na koje bi se u razdoblju 2020.–2027. trebali usmjeriti lokalni, nacionalni i europski akteri:

- dekarbonizacija pomorskog prometa i izgradnja čistih brodova – bez emisija, bez otpada i bez buke;
- uklanjanje otpada, naročito plastike, iz mora;
- pomorska industrija 4.0., međusektorski pristup kojim se podupiru uspjehnost i kvaliteta radnih mjesta u svim sektorima pomorske industrije;
- vodeća svjetska uloga Europe na području svih tehnologija za proizvodnju obnovljive energije iz mora;
- europska strategija za novo plavo biogospodarstvo kojom se potiče ribarstvo, akvakultura i vrednovanje bioloških resursa mora;
- pokretanje europske misije za istraživanje oceana koja bi doprinosila poznavanju morskog okoliša u svim morima svijeta;

Navedenih šest ciljeva predstavlja specifične izazove za industriju i potrebno ih je uzeti u obzir u općoj raspravi o pomorskoj „misiji” u okviru programa Obzor Europa;

12. potiče usvajanje strategija za pomorsku industriju u najudaljenijim europskim regijama i na europskim otocima u cilju osiguranja bržeg napretka u trima prioritetnim područjima, a to su: luke, energetska neovisnost utemeljena na jeftinijoj, dekarboniziranoj energiji i plavo biogospodarstvo, uključujući ribarstvo i akvakulturu;

13. skreće pozornost na to da je za budućnost pomorskih sektora važno pomorska pitanja staviti u središte budućih politika Europske unije i u središte korištenja fondova za regionalnu politiku;

Europska tehnologija mora (eng. *European Sea Tech*): uspostava europskih mreža radi objedinjenja regionalnih inovacijskih ekosustava i mobilizacija regija u svrhu stvaranja industrijskih lanaca vrijednosti

14. smatra da je osnovna karakteristika pomorske industrije teritorijalna povezanost s primorskim regijama koje su uspostavile regionalne inovacijske ekosustave izvrsnosti posvećene toj industriji. Kako bi bile fleksibilne i djelotvorne, nacionalne i europske politike moraju se oslanjati prije svega na te regionalne inovacijske ekosustave i na s njima povezane strategije pametne specijalizacije;

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

15. predlaže da se pokrene europski instrument pod nazivom „Europska tehnologija mora” u svrhu objedinjenja regionalnih inovacijskih ekosustava, pri čemu bi se uspostavilo nekoliko mreža suradnje:

- za poticanje podsektora i uspostavu europskih vrijednosnih lanaca;
- za bolje utvrđivanje i praćenje pitanja povezanih s industrijskim promjenama, među ostalim u pogledu okoliša, energije i digitalizacije;
- za razvijanje novih usluga, proizvoda i gospodarskih modela koji bi bili integriraniji i opremljeniji za suočavanje s globalnom konkurencijom.

Komisija bi objavila pozive na iskaz interesa za osnivanje tematskih mreža, a svaki regionalni (ili međuregionalni) ekosustav mogao bi se prijaviti za sudjelovanje u nekoliko mreža u skladu sa strategijama pametne specijalizacije svoje regije. Ekosustavi u kojima postoje brojne kompetencije i koji objedinjuju više mreža predstavljali bi „središnje ekosustave” instrumenta Europska tehnologija mora.

Svaka bi mreža nastojala biti što uključivija i obuhvatiti sve kompetencije različitih europskih regija. U okviru mreža sustavno bi se rješavala pitanja održivog razvoja, istraživanja i razvoja, industrijske učinkovitosti, financiranja i vještina.

Te bi mreže bile djelotvornije od centralizirane europske platforme kao središte iz kojeg bi se razvijala suradnja među regijama i na kojem bi se temeljili operativni projekti važni za različite politike Unije.

Uloga Europske tehnologije mora također bi bila poticanje prijenosa tehnologije, iskustva i vještina između različitih mreža i sektora pomorske industrije;

16. skreće pozornost na činjenicu da je Europska tehnologija mora od ključne važnosti za primjenu transverzalnog pristupa u pomorskoj industriji i za ubrzanje prelaska na zelenu i digitalnu pomorsku industriju korištenjem svih tehnologija i kompetencija svih sektora pomorske industrije kako bi se one stavile na raspolaganje drugim sektorima;

17. ponavlja svoju podršku projektu zajednice pomorskog znanja i inovacija (ZZI), ali napominje da je fokus tog projekta održivo upravljanje morskim resursima pa da on stoga u najboljem slučaju može predstavljati samo jednu od mreža instrumenta Europska tehnologija mora;

18. nada se da projekti koje provode mreže inovacijskog ekosustava Europske tehnologije mora mogu dobiti potporu u okviru europskih partnerstava i sufinanciranje iz programa Obzor Europa i drugih dostupnih fondova. Ti bi projekti trebali moći uključivati financiranje pokusnih linija, prototipova i demonstracijskih projekata;

19. također ponavlja svoj poziv na izradu pomorskog plana u okviru programa Obzor Europa, na izričito uključivanje znanstvenih i tehnoloških izazova pomorske industrije u drugi stup te na izdvajanje 10 % proračuna programa Obzor Europa za financiranje projekata sa znatnim utjecajem na plavo gospodarstvo i pomorsku industriju;

II) *Konkretni prijedlozi za mobilizaciju i prilagodbu politika Europske unije nakon 2020. u interesu pomorske industrije*

Međunarodna trgovina i tržišno natjecanje

20. u pogledu pomorske industrije i usluga naglašava potrebu za novom „realnom” i recipročnom trgovinskom politikom kojom bi se obranila radna mjesta i europski suverenitet u kontekstu agresivnih i nepoštenih strategija velikih pomorskih zemalja, posebno azijskih. Kad god je to moguće i učinkovito, tom se politikom mora poticati stabilan i multilateralan sustav trgovine (utemeljen na poštenim i transparentnim pravilima kojima se jamči pošteno tržišno natjecanje), nastojati postići korisne sporazume s trgovinskim partnerima i oslanjati na ulogu WTO-a;

21. kad je riječ o globaliziranim svjetskim tržištima, smatra da bi politika tržišnog natjecanja morala omogućiti stvaranje europskih predvodnika, a istodobno uvijek osigurati pravedno i uravnoteženo tržišno natjecanje unutar EU-a; ponovno ističe dodanu vrijednost smjernica o državnim potporama za pomorski promet te potrebu za jednostavnim, stabilnim i konkurentnim poreznim okvirom kako bi se postigao taj cilj;

22. skreće pozornost Komisije na važnost boljeg kontroliranja tokova stranih ulaganja, kao i ograničavanja i ublažavanja mogućeg štetnog učinka koji prijenos tehnologije može imati na europsku industriju, posebno kad je riječ o velikim međunarodnim ugovorima;

23. poziva na utvrđivanje preciznih obveza u vezi s upravljanjem civilnom i vojnom javnom nabavom, uz, primjerice, striktnu zahtjeve u pogledu opskrbe određenim proizvodima i uslugama, za koje je unaprijed utvrđeno da su od strateške važnosti ili da su posebno osjetljivi na globalnu konkurenciju;

Financiranje projekata

24. poziva na brzo dovršenje projekta platforme za financiranje plavog gospodarstva, koji bi trebao uključivati instrument potpore i namjenski investicijski fond za financiranje inovativnih i rizičnih projekata. Glavni cilj platforme trebao bi biti osiguravanje povoljnog financiranja projekata koje tradicionalni subjekti smatraju previše rizičnima, čime bi se popunila praznina na tržištu. Taj bi instrument trebao djelovati u bliskoj suradnji s državama članicama i regijama kako bi se osigurala komplementarnost instrumenata politika i kontinuitet u potpori projekata. Ta bi se platforma trebala oslanjati na mreže i „središnje ekosustave” instrumenta Europska tehnologija mora;

25. osim toga, poziva Komisiju da odredi cilj i metodu za iskorištavanje europskih instrumenata ulaganja koji će u interesu plavog gospodarstva i pomorske industrije biti pokrenuti u okviru programa InvestEU, a posebice u vezi s programom Obzor Europa;

26. ističe potrebu za alatima kojima bi se omogućilo smanjenje financijskih troškova strukturnih projekata i učinkovito pretfinanciranje kupovine i najvećih ulaganja (brodovi za kružna putovanja, oprema za ukapljeni prirodni plin, obnovljiva energija mora itd.);

27. ponovno ističe potrebu da se za najudaljenije regije izdvoje posebna financijska sredstva, uzimajući u obzir njihova ograničenja i posebne značajke. Strateški položaj tih regija u Atlantskom i Indijskom oceanu i u Karipskom moru Europi daje izrazitu morsku i oceansku dimenziju, a te regije ujedno predstavljaju i jedinstvena prirodna dobra, što je potvrdila i sama Europska komisija;

28. ističe da bi bilo korisno podupirati inovativnu javnu nabavu koja bi omogućila uvođenje fleksibilnijih pravila za dodjelu javnih ugovora pri kupnji nove tehnologije koja još nije dostupna na tržištu u standardiziranom obliku. Inovativne tehnologije tako bi se mogle brže stavljati na tržište jer bi poduzeća koja pružaju nove usluge i proizvode mogla brže identificirati svoje prve klijente;

29. naglašava da regulatorna ograničenja specifična za pomorski sektor i vrijeme potrebno za obradu zahtjeva predstavljaju veliku prepreku provedbi testiranja i pokusa na moru; predlaže osnivanje europske radne skupine koja će okupiti Komisiju, države članice, regije i gospodarske subjekte radi širenja dobrih praksi i promicanja pozitivnih pomaka u nacionalnim referentnim okvirima;

30. smatra da bi bilo korisno imati još veće ambicije te, po uzoru na američku Agenciju za napredna obrambena istraživanja (DARPA), u dužem roku osnovati „Pomorsku agenciju za projekte naprednog istraživanja” i time uz pomoć posebnog okvira za financiranje osigurati potporu za disruptivne inovacije, pri čemu bi se uvažavalo pravo na neuspjeh i u potpunosti uzimala u obzir ograničenja u razvoju s kojima se suočavaju MSP-ovi i srednje kapitalizirana poduzeća;

31. predlaže da se u razdoblju nakon Brexita dionicima u pomorskoj industriji dodijeli dio posebnih sredstava za potporu najteže pogođenim područjima kako bi se stvorili novi izgledi za razvoj i zapošljavanje;

32. skreće pozornost na važnost inicijative Europska tehnologija mora za primjenu transverzalnog pristupa u pomorskoj industriji i za ubrzanje prelaska na zelenu i digitalnu pomorsku industriju korištenjem svih tehnologija i kompetencija svih sektora pomorske industrije kako bi se one stavile na raspolaganje drugim sektorima. Takav transverzalni pristup mora se poticati i između pomorskih i obalnih aktivnosti, kao i drugih industrijskih i digitalnih sektora koji ostvaruju inovacije koje se mogu izravno iskoristiti ili na koristan način prilagoditi pomorskom svijetu;

Pomorska industrija 4.0

33. skreće pozornost na izazove koji predstoje industriji 4.0 u pogledu ekološke i energetske tranzicije, uspješnosti industrije, digitalizacije (uključujući digitalizaciju proizvodnih postupaka) i suradnje unutar lokalnih i europskih vrijednosnih lanaca; u tom pogledu podržava cilj inicijative „Zeleno brodogradilište 2050.” za primjerna brodogradilišta u okviru okolišne i energetske tranzicije;

34. također podsjeća na to da su cjeloživotno učenje, povećanje broja i kvalitete radnih mjesta, radni uvjeti te mobilizacija iskustva i kreativnosti zaposlenika neraskidivo povezani s tom industrijskom transformacijom;
35. smatra da inovacije i produktivna ulaganja na tom području trebaju biti prioritet europske politike za potporu pomorskoj industriji te da moraju biti usmjereni posebno na mala i srednja poduzeća;
36. naglašava da suradnja između civilnog i vojnog sektora potiče napredak obaju sektora jer olakšava prijenos – i to u oba smjera – tehnologije i znanja, kao i mobilnost ljudskih kompetencija;
37. ističe prednosti poticanja poduzeća koja se bave odobalnom naftnom i plinskom djelatnošću da provedu tranziciju i razviju strategije za diversifikaciju u druge sektore plavog gospodarstva. Ta poduzeća posjeduju znatnu stručnost u pomorskim pitanjima, iskustvo s dugotrajnim, složenim projektima i vrijedne vještine koje mogu biti korisne za razvoj pomorskih sektora (opkrbna plovila, podvodna robotika, sustavi usidrenja, automatizirane aplikacije itd.). Ona bi mogla na opću korist i zajednički uložiti dio dobiti od nafte u investicijske fondove za plavo gospodarstvo i obnovljivu energiju mora;
38. napominje da zahvaljujući tehnološkoj revoluciji brodovi, koji su dosad bili analogne cjeline, sada postaju digitalizirane transportne platforme, što stvara prilike za veću integraciju i međusobno povezivanje s različitim digitalnim sustavima. Zbog toga se radne metode u sektoru mijenjaju, npr. interakcija između brodova i kopnenih ureda, kontakti među brodovima te između brodova i tijela vlasti. U tom je pogledu važno da europska pomorska industrija i vlasti shvate mogućnosti koje digitalizacija donosi na području međunarodnog tržišnog natjecanja;
39. ističe da je prijeko potrebno omogućiti i podržati digitalizaciju – i u širem smislu, nove oblike umjetne inteligencije – na području pomorskih inovacija;
40. smatra da bi u programima potpore i financiranja trebalo voditi računa o nizu tema koje nisu isključivo tehnološke prirode nego se odnose i na razvoj novih usluga, kao što su autonomna podvodna vozila, pomorski nadzor i predvidljivo održavanje, u kojem ugovorne obveze u pogledu rezultata i uspješnosti postaju sve važnije od potrošenih sredstava. Treba poticati uspostavu platformi koje bi omogućavale konvergenciju različitih tehnologija nadzora koje se upotrebljavaju u raznim državama članicama kako bi se povećala interoperabilnost te aktivnosti, poboljšala učinkovitost operacija na moru, olakšala provedba zakonodavstva i politika EU-a u tom području, a time i promicala bolja kontrola europskog pomorskog prostora;

Zapošljavanje, vještine i osposobljavanje

41. uviđa važnost poticanja sektorskog socijalnog dijaloga i uspostavljanja veze između zapošljavanja i osposobljavanja u sektorima pomorske industrije; traži da se za te zadaće uspostave posebne platforme, i to ne samo na području pomorskog prometa i bioresursa već i u proizvodnoj industriji i u brodogradnji. Posebno skreće pozornost na potrebu za promicanjem prilagođenog osposobljavanja u sektoru pomorstva i ribarstva kako bi se podržala generacijska obnova u ribarstvu, akvakulturi i sakupljanju školjkaša, kao i na potrebu za promicanjem prilagođenih sveučilišnih studija u području trgovačke mornarice. Jednako tako smatra da je potrebno uspostaviti sustav za jamčenje učinkovitosti programa osposobljavanja i odgovarajuće osposobljenosti instruktora;
42. naglašava da razvoj odobalnih djelatnosti podrazumijeva uključivanje zaposlenika koji posjeduju dobro razvijene pomorske vještine ili znatno dodatno osposobljavanje osoba koje nisu upoznate sa životom na moru; S tim u vezi ističe potrebu da se među mladima provode kampanje kako bi se u pomorsku industriju, trgovačku mornaricu i ribarstvo privukli talenti i uključili novi stručnjaci, kako u kopnene tako i u pomorske djelatnosti;
43. pozdravlja napredak ostvaren donošenjem novih direktiva o upućenim radnicima, vrlo prisutnima u pomorskom sektoru, te traži osmišljavanje sustava za priznavanje stručnih kvalifikacija, a ne samo diploma i certifikata, kako bi se u potpunosti primijenilo načelo jednake plaće za jednak rad;
44. smatra da je mobilnost radne snage u EU-u pozitivan čimbenik u ostvarivanju najbolje moguće organizacije vrijednosnih lanaca u pomorskoj industriji i suočavanju s promjenama u poslovanju. Tom cilju treba težiti, ali tako da se pritom očuvaju i jačaju kompetencije nužne za potrebe poduzeća, prvo na lokalnoj, a zatim i na europskoj razini;

III) Poseban pristup i prijedlozi za glavne sektore pomorske industrije

Digitalizacija pomorske industrije

45. ističe da je u području pomorskih inovacija prijeko potrebno omogućiti i podržati digitalizaciju i, u širem smislu, nove tehnologije temeljene na umjetnoj inteligenciji;

predlaže da se u programima potpore i financiranja vodi računa o širokom rasponu tema, ne samo tehnološkima nego i onima specifičnima za razvoj novih usluga, kao što su autonomna podmorska plovila (AUV), pomorski nadzor i predvidljivo održavanje;

Plavo biogospodarstvo

46. ističe obećavajući, mada zasad nedovoljno iskorišten, potencijal plavog biogospodarstva, koje ima višestruke primjene na tržištu (hrana za ljude i životinje, farmakologija, kozmetika, energija) i velik teritorijalni učinak; ističe da se prioritet mora dati najrazvijenijim i najvažnijim gospodarskim sektorima: ribarstvu, akvakulturi i marikulturi;

47. pozdravlja aktivnosti u vezi s tim novim sektorom, koje se provode zahvaljujući forumu za plavo gospodarstvo koji vodi GU MARE; smatra da nakon važne faze ulaganja u istraživanje i razvoj prednost treba dati industrijalizaciji i komercijalizaciji novih tehnika koje su isprobane i kojima se ovladalo u malim razmjerima;

48. nada se da će se tom sektoru dati veća prednost kroz ulaganja u cijeli lanac vrijednosti – od ekstrakcije ili kontrolirane proizvodnje bioloških resursa do faze prerade i upotrebe proizvoda;

49. predlaže da se u tu svrhu uspostave poveznice sa starijim pomorskim sektorima kao što su ribarstvo i akvakultura, čime se otvara perspektiva razvijanja kasnije faze lanca upotrebe i prerade proizvoda ribarstva kojom se stvara veća dodana vrijednost;

50. ističe važnost pomorskog kružnog gospodarstva za podupiranje razvoja plavog biogospodarstva (ribarstvo bez ikakvog otpada, prikupljanje ostataka nanesenih iz mora, ostaci od eksploatacije algi, prerada otpada i plastike itd.);

51. poziva Europsku uniju da podupre istraživanje svih mora i oceana svijeta, prije svega radi poboljšanja znanja o morskom okolišu i znanosti o klimi (ciklus ugljika i apsorpcija CO₂, acidifikacija voda, povećanje razine mora itd.) ili utvrđivanja različitih energetskih i neenergetskih nalazišta radi bolje evaluacije potencijala eksploatacije morskih izvora (geotermalna energija, strateški minerali itd.);

Civilna i vojna brodogradnja

52. potvrđuje stratešku narav europskih ulaganja u čimbenike diferencijacije u sektoru brodogradnje, posebno u pogledu digitalizacije te ekološke i energetske tranzicije. Riječ je o tome da se inovacijama poboljša naša konkurentnost i da se ponovno osvoje dijelovi tržišta. Pitanja financiranja također su od presudne važnosti za brodogradnju;

53. skreće pozornost na nova tržišta povezana s tim tranzicijama: integracija ekološkog pogona u plovila, inovativni sustavi pogona bez emisija ugljika (novi koncepti jedrenja), plovila za opskrbu gorivom, električni trajekti, plovila za prijevoz robe na kratkim udaljenostima, lučka i priobalna servisna plovila itd.;

54. ističe važnost jačanja veza i lokalne suradnje između brodogradilišta i njihovih lanaca suugovaranja u okviru pomorskih klastera; također naglašava potrebu za podupiranjem regija s razvijenom djelatnošću brodogradnje i popravljanja brodova u kojima djeluje velik broj malih i srednjih poduzeća; izražava želju za uspostavom posebne potpore za vrijednosne lance u sektoru proizvodnje rezervnih dijelova, čiji je udio na svjetskom tržištu 50 % i čiji je promet dvostruko veći od prometa brodogradnje. U okviru svoje trgovinske politike i politike financiranja EU mora promicati i upotrebu europskih rezervnih dijelova na brodovima izgrađenima izvan EU-a;

55. poziva na to da se u okviru Europske tehnologije mora sustavno radi na uključivanju novih sudionika u lance vrijednosti u sektoru brodogradnje, koji mogu pomoći u jačanju proizvodnih kapaciteta, mobilizaciji vještina i europskoj konkurentnosti;

56. ističe da je u najudaljenijim regijama popravljane i izgradnja malih plovila strateška industrijska djelatnost jer su flote i plutajući objekti prisutni u njihovim vodama podložni ograničenjima zbog otočnog položaja i udaljenosti od europskog kontinenta, što ima presudan utjecaj na logistiku, održavanje i popravak malih plovila. Stoga bi se tim industrijskim djelatnostima trebala pružiti posebna potpora kako bi se u tim regijama podržao učinkovit rast pomorskih aktivnosti;

57. smatra da je u novim obrambenim i sigurnosnim politikama potrebno staviti težište na pomorska pitanja, što znači da bi se posebna pozornost trebala posvetiti vojnoj brodogradnji; u tu svrhu predlaže da se u većoj mjeri uvaži potpora razvijanju tehnologija dvojne namjene koje se mogu iskoristiti i u civilnom i u vojnom sektoru;

58. ističe važnost jačanja kapaciteta flota koje ispunjavaju osnovne suverene zadaće nadzora i sigurnosti, smatra da te suverene zadaće trebaju obavljati brodovi izgrađeni u Europi, smatra da dobra organizacija tih misija, posebno u kontekstu Brexita i migracijskih izazova, podrazumijeva oslanjanje na postojeće nacionalne flote u bliskoj suradnji s Frontexom i iziskuje europsku solidarnost kako bi se pružila podrška zemljama koje su najviše uključene u te misije od izuzetnog zajedničkog interesa;

Obnovljiva energija mora

59. smatra da je obnovljiva energija mora sektor koji ima velik potencijal da znatno doprinese proizvodnji obnovljive energije i istodobno uspostavi industrijski vrijednosni lanac koji u mnogim regijama stvara održiva radna mjesta na lokalnoj razini te da bude uspješan na području izvoza; pritom ističe da se taj sektor mora razvijati uz poštovanje okoliša i na način koji je kompatibilan, pa čak i u sinergiji s postojećim aktivnostima;

60. ističe da su, u usporedbi s prvim fiksnim odobalnim vjetroparkovima sagrađenima 1991. godine, troškovi takvih vjetroparkova danas znatno niži, ponajviše zahvaljujući razvoju uspješnog europskog industrijskog sektora tijekom posljednjih 10 godina;

61. ponovno ističe važnost popravaka i pregleda brodova te nužnost njihova uništenja na kraju životnog vijeka. Stoga preporučuje da Komisija izradi poseban plan kako bi se u EU-u osigurali dostatni objekti za odgovarajuće obavljanje tih zadaća, uključujući proračunske obveze potrebne za tu svrhu;

62. podsjeća na to da razvoj tog sektora podrazumijeva nastavljanje aktivnosti pokrenutih na europskoj razini, naročito na polju istraživanja i razvoja (ulaganja u vrijednosti od više od tri milijarde eura), no da je za to danas potrebno donijeti jasne političke odluke koje ovise prvenstveno o državama članicama: raspisivanje ambicioznih javnih natječaja – i u pogledu veličine projekata i u pogledu rokova – na području fiksnih odobalnih vjetroelektrana (koje su danas najrazvijenije), ali i na području novih tehnologija kao što su plutajuće vjetroturbine i energija plime i oseke te valova, za koje je hitno potrebno osigurati dostatan i zajamčen povrat kako bi se omogućila mobilizacija ulaganja i njihovo iskorištavanje u industrijskim razmjerima;

63. potiče uspostavu, na europskoj razini, instrumenata za potporu namjenskim ulaganjima, kao i za osiguravanje projekata i upravljanja rizicima. Stvaranje tih instrumenata moglo bi znatno smanjiti troškove financiranja, a time bi se brže snizili i ukupni troškovi proizvedene električne energije;

64. pozdravlja znatan napredak koji je posljednjih godina postignut u ispitivanju prototipova i demonstracijskih projekata za nove tehnologije pri upotrebi u stvarnim uvjetima, posebno u području energije plime i oseke. Troškovi bi se trebali smanjiti jer se njima sve bolje upravlja i jer su sve vjerodostojniji, što bi trebalo omogućiti otvaranje tržišta uz pomoć prilagođenih poticajnih tarifa i čvrst vodeći položaj europskih aktera na globalnoj razini;

65. insistira na tome da Europa postane globalni predvodnik u sektoru plutajućih vjetroelektrana te preporučuje Europskoj komisiji i državama članicama da razmotre mogućnost koordiniranih i zajedničkih poziva za podnošenje ponuda kako bi se osigurala veća vidljivost i veće količine. Sličan pristup mogao bi se osmisliti i za energiju plime i oseke i valova za pretkomercijalne pilot-projekte;

66. ističe da je u područjima koja nisu međusobno povezana, s osobito na otocima, važno usvojiti poseban pristup koji bi omogućio predlaganje globalnih rješenja za niskougličnu energetska neovisnost koja na različite načine i u skladu s karakteristikama svakog teritorija kombiniraju razne tehnologije, uključujući i tehnologiju obnovljive energije mora; imajući to u vidu predlaže povećanje napora za razvoj strojeva srednje snage;

67. predlaže da se ta rješenja za energetska autonomiju također testiraju i potvrde kao učinkovita u planiranim odobalnim strukturama višenamjenske prirode jer one ukazuju na sve veću pomorsku orijentaciju ne samo industrijskih aktivnosti nego, dugoročno, i života ljudi u širem smislu; valja imati na umu da će te dugoročne perspektive nužno morati ispunjavati stroge uvjete u pogledu održivosti i utjecaja na okoliš tijekom cijelog životnog ciklusa projekata;

IV) *Luke – važan element za dinamičnu pomorsku industriju*

Lučke platforme i lučka infrastruktura – obalna i odobalna

68. skreće pozornost na potencijal luka kao područja za razvoj projekata plavog rasta koje, s obzirom na kombinaciju svojih aktivnosti i potencijala, mogu poslužiti kao primjer za sve obalne regije;

69. insistira na tome da se bez obzira na njihov status luke i dalje smatraju strateškom imovinom u koju su javna tijela dužna ulagati, kao i na tome da pravila o tržišnom natjecanju i državnim potporama trebaju omogućavati ta ulaganja;

70. ističe da je financijskim sredstvima EU-a nužno podupirati lučku infrastrukturu u najudaljenijim regijama, budući da ne postoje alternativna rješenja za prijevoz robe i uzimajući u obzir da, zbog njihove isključivo lokalne dimenzije, državne potpore za infrastrukturu te vrste ne dovode do narušavanja tržišnog natjecanja na unutarnjem tržištu EU-a;

71. napominje da su luke istodobno i središta pomorskog prometa i prihvatne platforme za pomorsku industriju i za s time povezane aktivnosti inoviranja i osposobljavanja; skreće pozornost na to da luke na razini regija privlače nove industrijske aktivnosti koje se provode u samoj luci ili u njezinom zaleđu;

72. naglašava važnost logistike i pomorskih usluga u lukama te da je važno, uz inovativne tehnologije, osmisliti i nove poslovne i uslužne modele u lukama na temelju, primjerice, njihove postupne digitalizacije (pametne luke) i razviti potencijal za poboljšanje i optimizaciju procesa koje omogućuje obrada velike količine podataka;

73. preporučuje poticanje boljeg povezivanja luka s njihovim urbanim okruženjem, pri čemu treba jačati autonomiju odlučivanja lučkih zajednica i paziti na očuvanje lučkog zemljišta kako bi se omogućio budući razvoj;

74. predlaže da se u okviru Europske tehnologije mora osnuje mreža luka uključenih u razvoj plavog gospodarstva kao proširenje rada europskog foruma luka i njegovih podskupina „luke i centri za plavi rast” i „zelene luke”;

75. ističe da je sektor civilnog i okolišnog inženjeringa u lukama i obalnim područjima važan za uređenje određenih lokacija i dijelova obale te davanje potpore prilagodbi klimatskim promjenama;

76. predlaže da luke postanu inkubatori, a u kasnijoj fazi moguće i operateri novih infrastrukturnih projekata na moru, bez obzira na to je li riječ o odobalnim pristaništima ili, općenitije, o zajedničkim središtima za djelatnosti plavog gospodarstva (prekrcaj, logistički centar, proizvodnja obnovljive energije mora, akvakultura, remont brodova, znanstvena baza itd.);

77. predlaže da se otvori rasprava o funkcionalnoj ulozi takozvanih „sekundarnih” luka, od specijalizacije za tržišta niskog volumena do podrške i komplementarnosti u odnosu na obližnje velike industrijske luke;

Dekarbonizacija luka i pomorskog prometa

78. smatra da je hitno potrebno povećati potporu ulaganjima u luke radi opskrbe brodova ukapljenim prirodnim plinom i, općenitije, radi uvođenja infrastrukture koja doprinosi smanjenju ekološkog otiska brodova (električni priključak za brodove na vezu koji koristi tehnologije s niskom razinom emisije); vjeruje da je prijelaz na čišća goriva i nove nositelje energije prioritetna potreba kako bi se ostvarili ciljevi smanjenja emisija stakleničkih plinova i plinova štetnih za ljudsko zdravlje te da bi se brodovlasnicima trebala osigurati potpora za prilagodbu i obnovu flota; ističe da bioplina proizveden iz bioloških resursa (biljnih, poljoprivrednih i prehrambenih) može doprinijeti i lancu vrijednosti ukapljenog prirodnog plina te, u odnosu na postojeća rješenja, dodatno smanjiti emisije stakleničkih plinova;

79. predlaže da se ocijeni mogućnost uspostave plavog koridora UPP-a za otoke i najudaljenije regije Europe, u skladu s rezolucijom Europskog parlamenta od 25. listopada 2018. „Uvođenje infrastrukture za alternativna goriva u Europskoj uniji: vrijeme je za djelovanje!” (2018/2023(INI));

u tom kontekstu podsjeća na potrebu za odgovarajućim financijskim instrumentima za potporu takvim ulaganjima, koja su i dalje relativno visoka u tim područjima;

80. skreće pozornost na potrebu podupiranja istraživanja i razvoja odobalne akvakulture, i to integracijom postojećih znanja u području oceanskog inženjerstva i industrije 4.0, kao načina za smanjivanje broja akvakulturnih uzgajališta u priobalnim morskim područjima u korist drugih aktivnosti svojstvenih plavom gospodarstvu koje se odvijaju na istom morskom prostoru;

81. napominje da se istraživačkim i razvojnim radom otvara mogućnost upotrebe sintetskih tekućih goriva proizvedenih na temelju vrijednosnog lanca ugljika i obnovljivih izvora energije; smatra da tu mogućnost treba istražiti oprezno i da se mora dokazati da su te tehnologije konkurentne u odnosu na druga rješenja te da imaju nizak ekološki otisak i da doprinose smanjenju efekta staklenika duž cijelog ciklusa; zasad još nema dokaza za to;

82. uviđa da je korištenje ukapljenog prirodnog plina tek privremeno rješenje te poziva na razvoj napajanja brodova električnom energijom u lukama, na korištenje električnih brodova te solarne energije i energije vjetra na brodovima, kao i na ulaganje napora u proizvodnju i konkurentnu upotrebu vodika iz obnovljivih izvora kao goriva u pomorskom prometu (i to u kombinaciji s razvijanjem tehnologija za obnovljivu energiju mora, a naročito sektora koji imaju velik potencijal za proizvodnju, kao što su fiksne i plutajuće odobalne vjetroelektrane);

83. poziva na razvoj infrastrukture pametnih mreža potrebne za uključivanje decentraliziranih izvora obnovljive električne energije te na uvođenje sustava opskrbe brodova na vezu električnom energijom, električne mobilnosti i drugih tehnologija povezanih s pametnim mrežama.

Bruxelles, 27. lipnja 2019.

Predsjednik
Europskog odbora regija
Karl-Heinz LAMBERTZ
