

I

(Rezoliucijos, rekomendacijos ir nuomonės)

NUOMONĖS

EUROPOS EKONOMIKOS IR SOCIALINIŲ REIKALŲ
KOMITETAS

487-OJI PLENARINĖ SESIJA, 2013 M. VASARIO 13, 14 D.

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl laivybos pramonės. Krizės paspartintas restruktūrizavimas (nuomonė savo iniciatyva)

(2013/C 133/01)

Pranešėjas **Edgardo Maria IOZIA**

Bendrapranešėjis **Patrizio PESCI**

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas, vadovaudamasis Darbo tvarkos taisyklių 29 straipsnio 2 dalimi, 2012 m. liepos 12 d. nusprendė parengti nuomonę savo iniciatyva dėl

Laivybos pramonės. Krizės paspartintas restruktūrizavimas

Pramonės permainų konsultacinė komisija, kuri buvo atsakinga už Komiteto parengiamąjį darbą šiuo klausimu, 2013 m. sausio 22 d. priėmė savo nuomonę.

487-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2013 m. vasario 13–14 d. (vasario 13 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 70 narių balsavus už ir 2 susilaikius.

1. Išvados ir rekomendacijos

1.1 Pramoginę laivybą, t. y. plaukiojimą laisvalaikio pramoginiais laivais (pvz., burlaiviais, motorinėmis valtėmis, kanojomis, baidarėmis ir pan.), ir kitokio pobūdžio vandens pramogas (pvz., burlentės, jėgos aitvarai, nardymas, pramoginė žvejyba ir pan.) Europoje nuo seno praktikuoja visų socialinių klasių atstovai. Pramoginė laivyba Europoje siejama ne tik su vasaros pramogomis, ji taip pat prisideda prie sporto, kultūros, aplinkos ir socialinių vertybių puoselėjimo ir sklaidos. Todėl Europos visuomenėje praktikuojamai pramoginei laivybai tenka svarbus socialinis vaidmuo, ji, be kita ko, padeda stiprinti Europos Sąjungos vertybes.

1.2 Pramoginės laivybos praktikavimas gali padėti – visų pirma jaunajai kartai – išmokti gerbti gamtą, dirbti grupėje, būti atsakingais, be to, ši veikla atveria galimybes bendrauti,

mėgautis nedaug kainuojančia sportine veikla, o jūrų turizmas leidžia pažinti naujas vietas, keliauti didelės gamtinės vertės jūrų teritorijomis. Pastaruoju metu pramoginė laivyba pasirenkama terapiniais tikslais: ši praktika siūloma neįgaliesiems, pasitikėjimą savimi praradusiems asmenims, taip siekiant padėti jiems reintegruoti ir atgauti tikėjimą savo jėgomis.

1.3 Ši nuomonė grindžiama Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto (EESRK) teiginiu, kad Europos bendrojoje rinkoje vis dar esama trūkumų, dėl kurių kyla kliūčių pramoginės laivybos pramonei. 2012 m. spalio mėn. Genujoje (Italija) vykusios tarptautinės laivybos parodos metu buvo surengtas viešas klausymas, kuriame dalyvavo Europos Komisijos, Europos Parlamento, sektoriaus pramonės ir jos darbuotojų, naudotojų ir vartotojų, universitetų ir aplinkosaugos asociacijų atstovai. Klausymo rezultatai parodė, kad šio sektoriaus Europos rinkoje vis

dar esama daug problemų. Todėl EESRK ragina Europos Komisiją įvertinti šioje nuomonėje siūlomas priemones, būtinas siekiant baigti kurti bendrąją rinką ir įveikti tebesančias kliūtis ir problemas nacionaliniu ir tarptautiniu lygmeniu.

1.4 Pastaruoju krizės laikotarpiu, šalių pateiktais duomenimis, Europos laivybos pramonėje gamybos apimtys sumažėjo 40–60 proc., prarasta 46 000 darbo vietų, o sektoriaus gamybos apyvarta sumažėjo apie 3–4,5 mlrd. EUR. Vis dėlto Europos laivybos pramonė ir toliau išlieka stambiausia pasaulio lygmeniu, kur stebimas silpnėjantis JAV ir didėjantis sparčiai besivystančių šalių – Brazilijos, Kinijos ir Turkijos – konkurencingumas.

1.5 EESRK mano, kad būtina tausoti šiuos sukauptus įgūdžius ir gebėjimus diegti naujoves, kadangi būtent jie leido įmonėms išlikti padidinant, tačiau beveik išimtinai tik aukštos klasės gaminių eksportą.

1.6 Viduržemio jūra – tai regionas, kuriame vykdoma daugiau kaip 70 proc. pasaulinės jūrų turizmo veiklos, suteikiančios daug naudos šios jūros pakrantės valstybėms. Jūrų turizmui iškyla kliūčių dėl skirtingų nacionalinių taisyklių, reglamentuojančių pramoginių laivų registravimo, navigacijos licencijų išdavimo tvarką, saugumo ir mokesčių priemones ir kitas svarbias sritis.

1.7 Nepaisant skirtingų problemų senas jūrines tradicijas turinčiose šalyse, EESRK vis dėlto siūlo Komisijai ieškoti visoms joms tinkančių bendrų sprendimų ir mano, kad šiame sektoriuje ypač svarbu pradėti taikyti vidaus rinką reglamentuojantį tiesioginio ar netiesioginio nediskriminavimo principą paslaugų ir asmenų judėjimo srityje.

1.8 Europoje pramoginių laivų statybos saugumo ir aplinkosaugos reikalavimai buvo suvienodinti, tuo tarpu šių laivų naudojimo pramoginiams tikslais sąlygos (pvz., navigacijos licencijų išdavimas, registravimas, saugumo taisyklės ir įranga, mokesčiai ir t. t.) šalyse reglamentuojamos skirtingai. Šie nacionaliniai skirtumai skaido bendrąją Europos rinką, trikdo ūkinės veiklos vykdytojus ir vartotojus, taip pat iš dalies skatina nesąžiningą konkurenciją. Vienas ryškiausių pavyzdžių, neabejotinai, yra Viduržemio jūros regionas, kuriame laivui plaukiant iš Ispanijos į Graikiją per Prancūzijos, Italijos, Slovėnijos ir Kroatijos vandenį kiekvienoje minėtų šalių teritorijoje taikomos skirtingos taisyklės. Tuo tarpu panašių skirtumų nėra kelių, geležinkelio ir oro transporto srityse.

1.9 Genujos tarptautinėje laivybos parodoje vykusiame įdomiame viešame klausyme įvairių šios pramonės sektorių atstovai, darbuotojų ir aplinkosaugos asociacijų atstovai vienbalsiai ir primygtinai prašė Europos Sąjungos imtis atitinkamų veiksmų laivybos pramonei paremti.

1.10 Pramoginės laivybos sektoriaus išlikimui ypač svarbų vaidmenį atlieka inovacijos, moksliniai tyrimai ir plėtra, jam, priešingai nei kitiems sektoriams, nebūtinai ypatingos priemonės ar finansinė parama, o tik konkrečios iniciatyvos ir veiksmai, kurie leistų Europoje sukurti tikrą šio sektoriaus bendrą rinką.

1.11 EESRK supranta pramoginės laivybos sektoriaus atstovų susirūpinimą ir prašo Komisijos, priėmus persvarstytą Direktyvą 94/25/EB dėl pramoginių laivų iki 24 m. ilgio, numatyti papildomas iniciatyvas ir jas įtraukti į konkretų veiksmų planą. Būtų labai naudinga parengti žaliają knygą dėl pramoginės laivybos pramonėje taikytinų priemonių į šį procesą įtraukiant visus suinteresuotuosius subjektus ir parengti veiksmų planą, suderintą su bendraisiais naujos Europos pramonės politikos ⁽¹⁾ ir Europos tvaraus turizmo politikos principais ⁽²⁾.

1.12 EESRK norėtų atkreipti dėmesį į keletą svarstytinų ir spręstinių klausimų. Komiteto nuomone, reikėtų:

- derėtis su trečiosiomis šalimis, visų pirma JAV, Kinija ir Brazilija, dėl naujų apbipusisškumo taisyklių dėl Europos produktų patekimo į šių šalių rinkas;
- stiprinti rinkos priežiūrą siekiant išvengti skleidžiamo triukšmo ir taršos ES reikalavimų neatitinkančių pramoginių laivų iš trečiųjų šalių importo, kadangi taip sukuriama nesąžininga konkurencija;
- skatinti vienodą tęstinį mokymą, kad būtų sudarytos galimybės pripažinti įgytą profesinę kvalifikaciją ir sąlygos darbuotojų judumui. Socialiniai partneriai ragina sukurti Europos įgūdžių laivybos sektoriuje pasą;

⁽¹⁾ Komisijos komunikatas „Turistų lankomiausias žemynas – Europa. Nauja turizmo politika“, COM(2010) 352 final.

⁽²⁾ Komisijos komunikatas „Stipresnė Europos pramonė ekonomikos augimui ir atsigavimui skatinti“, COM(2012) 582 final.

- sukurti Europos pramoginių laivų ir pramoginės laivybos nelaimingų įvykių duomenų banką, kad būtų galima išsiaiškinti su šia veikla susijusią riziką ir priimti atitinkamas saugumo taisykles ir standartus;
- priimti visoje Sąjungos teritorijoje, visų pirma tokiuose jūrų baseinuose kaip Viduržemio jūra, Baltijos jūra ir kitos Europos jūros vienodas saugumo taisykles;
- pavesti atlikti techninį tyrimą, kuriuo būtų peržiūrėta dabartinė laivų projektavimo kategorijų sistema, kaip yra prašęs Europos Parlamentas vykdant Direktyvos 94/25/EB persvarstymą;
- kaip ir kitų transporto rūšių sektoriuose sudaryti palankias sąlygas laivybos įmonėms gauti Europos mokslinių tyrimų, technologinės plėtros ir inovacijų fondų lėšas;
- skatinti priimti tarptautinius standartus ir jų veiksmingai laikytis. Pavyzdžiui, JAV dalyvauja rengiant ISO standartus, tačiau jų nepripažįsta ir netaiko savo teritorijoje ir pirmenybę teikia nacionaliniams standartams;
- suderinti apmokestinimo tvarką jūrų turizmo srityje bendroje rinkoje. Kai kuriose valstybėse narėse uostų mokesčiams ir laivų frachtavimui taikomas sumažintas PVM kaip ir viešbučių versle, kitose šalyse taikomi standartiniai PVM tarifai, dėl ko kyla akivaizdžių ir nepagrįstų sunkumų nacionaliniams veiklos vykdytojams;
- stiprinti laivybos sektoriaus patrauklumą, taip skatinant jaunąją kartą rinktis su šia sritimi susijusią profesinę, laisvalaikio ar sportinę veiklą.

2. Europos laivybos pramonė

2.1 Šiuo metu Europos laivybos pramonės sektoriuje yra daugiau kaip 37 000 įmonių, kuriose tiesiogiai dirba 234 000 asmenų, 2011 m. duomenimis, metinė apyvarta šiame sektoriuje siekė 20 mlrd. EUR. 97 proc. įmonių yra mažos ir vidutinės įmonės, taip pat yra apie dešimt labiau struktūruotų didelių įmonių grupių. Dėl 2008–2009 m. ekonomikos ir finansų krizės pardavimų ir pramonės gamybos apimtys vidutiniškai sumažėjo 40–60 proc., nukentėjo visi gamybos sektoriai. Nuo 2009 m. dėl ekonomikos krizės buvo prarasta daugiau kaip 46 000 darbo vietų ir bendrai sektoriaus gamybos apyvarta sumažėjo 3–4,5 mlrd. EUR. Vertinant procentais darbo vietų vienodai sumažėjo tiek didelėse įmonėse, tiek ir MVĮ. Prarastos

darbo vietos ir apyvartos sumažėjimas daugiausia palietė sektoriaus pramonės filialą (t. y. laivų statybos ir laivų dalių ir reikmenų gamybos filialus). Paslaugų sektorius (pramoginių laivų nuoma ir (arba) frachtavimas, remontas ir priežiūra, prieplaukos ir pramoginių laivų prieplaukos ir pan.), kuris iki šiol buvo atsparus krizei, nuo šių metų taip pat pradėjo justis jos poveikį. Krizė iš esmės pakeitė padėtį tarptautiniu lygmeniu, tačiau Europa ir toliau pasaulyje pirmąja šiame sektoriuje, tuo tarpu mažėja JAV ir didėja sparčiai besivystančių šalių – Brazilijos, Kinijos ir Turkijos – konkurencija⁽³⁾.

2.2 Sektoriaus pramonės veikla apima visą pramoginių laivų statybos filialą pradedant pačių mažiausių vienetų ir baigiant didžiųjų ilgesnių nei 100 m ilgio jachtų statybą, tačiau didžiausią dalį sudaro laivų iki 24 m ilgio gamyba (šių laivų statyba reglamentuojama Direktyva 94/25/EB). Šių laivų paskirtis yra įvairi: tai gali būti pramoginiai laivai, profesionalūs pakrančių apsaugai skirti laivai, jūrų ir pasienio policijos laivai, maži keleiviniai turizmo zonose ir salų vandenyse plaukiojantys laivai, specialios paskirties valtys ir pan. Pramonės sektoriuje gaminama įranga ir dalys (pvz., varikliai ir varymo sistemos, laivų denio įranga, elektroninės ir navigacinės sistemos, burės, dažai, laivų vidaus įranga ir baldai), kiti laivybai būtini priedai (pvz., saugos įranga, tekstilės gaminiai ir pan.) ir vandens sporto reikmenys (pvz., nardymo įranga, burlentės, jėgos aitvarai, irkluojamosios valtys, baidarės ir pan.).

2.3 Šiame sektoriuje teikiamos gausios ir įvairios paslaugos, kurios apima 4 500 Europos prieplaukų ir pramoginių laivų prieplaukų (jose yra 1,75 mln. laivų švartavimosi vietų, kuriomis gali naudotis 6,3 mln. Europos laivyno laivų) valdymą ir plėtrą, taip pat prekybą laivais ir laivų priežiūrą, jūros ir upių laivų nuomą ir frachtavimą (su įgulos nariais ar be jų), jūreivystės mokyklas, jūreivystės ekspertų, specialias su laivyba susijusias finansines ir draudimo paslaugas ir t. t.

2.4 Europoje 48 mln. asmenų užsiima vienokia ar kitokia su pramogine laivyba susijusia veikla, iš jų 36 mln. plaukioja valtimis (motorinėmis arba burinėmis)⁽⁴⁾. Visose šalyse pramoginę laivybą praktikuojantys asmenys yra įvairių socialinių klasių atstovai. Nepaisant žiniasklaidos formuojamos dažnai neteisingos nuomonės, kad ši veikla yra skirta tik turtingiems asmenims, ją praktikuoti gali ne tik visuomenės elitas. Galima visiškai pagrįstai kalbėti visų pirma apie „populiariąją pramoginę laivybą“.

⁽³⁾ Remiamasi statistiniais laivybos sektoriaus duomenimis, paskelbtais leidinyje *Annual ICOMIA Boating Industry Statistics Book (2007–2012 m.)*.

⁽⁴⁾ Šaltinis: Europos laivybos pramonė, Europos laivybos asociacija, leidinys *Annual ICOMIA Boating Industry Statistics Book*.

2.5 Pastarąjį dešimtmetį pastebima, kad šiame sektoriuje neišvengta bendros demografinės tendencijos Europoje, t. y. didėja ir vidutinis pramoginių laivų naudotojų amžius, todėl kyla pagrįstas susirūpinimas dėl pramoginės laivybos ateities.

2.6 Jau keletą metų skirtingose Europos šalyse laivybos įmonių ir sporto federacijų asociacijos plėtoja iniciatyvas, kurių tikslas ugdyti jaunųjų kartų laivybos įgūdžius. Šių įvairių iniciatyvų tikslas – populiarinti pramoginę laivybą kaip sportinę ir turistinę veiklą, taip pat kaip sritį, kurioje esama profesinių galimybių, taip pat padėti stažuotojams ir studentams įgyti profesinės patirties, atlikti praktiką įmonėse. Šių šalių iniciatyvos galėtų būti gyvendinamos ir Europos lygmeniu, t. y. būtų galima imtis bendrų veiksmų pramoginei laivybai populiarinti tokiuose renginiuose kaip 2013 m. gegužės 20 d. vykianti Europos jūros diena ⁽⁵⁾.

2.7 Europa turi 66 000 km jūrų pakrantę ir yra populiariausias pramoginės laivybos regionas pasaulyje. Paprastai su jūra siejama pramoginė laivyba praktikuojama taip pat vidaus vandenyse ir kai kuriose šalyse ši veikla yra ypač populiari: plaukiama vidaus vandenų keliais, kurių bendras ilgis yra 27 000 km ir ežeruose (Europoje yra 128 ežerai didesnio nei 100 km² ploto). Vien tik Viduržemio jūroje vykdoma 70 proc. pasaulinės visų ilgių pramoginių laivų frachtavimo veiklos.

2.8 Europos laivybos pramonė yra atvira ir konkurencinga. Beveik du trečdaliai produkcijos parduodama vidaus rinkoje ir eksportuojama į tradicines JAV, Kanados, Australijos ir Naujosios Zelandijos rinkas. Labai sumažėjus paklausai minėtose šalyse, nuolat didėja Europos laivybos pramonės produkcijos eksportas į sparčiai besivystančias Azijos (daugiausia į Kiniją) ir Lotynų Amerikos (daugiausia į Braziliją) šalis, kuriose šios produkcijos paklausa yra didelė, tačiau vietos valdžios institucijos suinteresuotos apsaugoti ir vystyti vietos pramonę. Europos MVĮ nesiryžta bendradarbiauti su Azijos šalimis visų pirma dėl administracinių kliūčių ir importo procedūrų. ES prekių ženklai paprastai nėra pripažinti ir laivų statytojai turi

patys pateikti techninius dokumentus tipo patvirtinimui vietos lygmeniu gauti, dėl to Europos laivybos pramonei kyla sudėtingų intelektinės nuosavybės apsaugos problemų, MVĮ patiria labai didelių sąnaudų, o didžiosios įmonės priverstos perkelti savo veiklą.

3. Europos teisės aktų poveikis laivybos pramonei

3.1 1994 m. priimta ES Direktyva 94/25/EB dėl pramoginių laivų, kuri sudarė galimybę ES lygmeniu suderinti 2,5-24 m. ilgio pramoginių laivų saugos reikalavimus. Ši direktyva iš dalies pakeista 2003 m. (Direktyva 2003/44/EB): ji papildyta naujais aplinkos apsaugos reikalavimais (pvz., dėl laivų variklių išmetamųjų dujų kiekio ir skleidžiamo triukšmo lygio mažinimo) ir į jos taikymo sritį įtraukti asmeniniai laivai.

3.2 Per 15 šios direktyvos dėl pramoginių laivų taikymo metų tarptautiniu lygmeniu parengta daugiau nei 60 visiems laivams ir asmeniniams laivams taikomų EN-ISO darnųjų standartų. Tarptautiniu lygmeniu šie europiniai standartai šiuo metu laikomi techniniu etalonu. Direktyva 94/25/EB taip pat sudarė galimybę sukurti Europos pramoginių laivų bendrąją rinką ir palankias prekybos, konkurencijos ir Europos vidaus prekybos sąlygas. EESRK ragina Komisiją pateikti nuoseklius pasiūlymus, kad būtų galima sukurti bendrą Europos laivybos paslaugų rinką ir nustatyti vienodas laivų naudojimosi ir navigacijos sąlygas Europoje.

3.3 Šiuo metu Europos Parlamentas ir Taryba peržiūri Direktyvą 94/25/EB (pasiūlymas dėl direktyvos COM (2011) 456 final) ir dėl jos diskutuoja. Svarbiausi pakeitimai susiję su tolesniu laivų variklių išmetamųjų dujų kiekio mažinimu, reikalavimu laive įrengti surinkimo bakus arba nešvaraus vandens valymo sistemas ir laikytis naujos ES suderintų gaminių prekybos teisinės sistemos (Sprendimas Nr. 768/2008/ ir Reglamentas 765/2008/EB). EESRK palankiai įvertino pasiūlymą dėl persvarstymo ⁽⁶⁾.

⁽⁵⁾ 2013 m. Europos jūros dienos tema „Tvarus pakrančių ir jūrų turizmo vystymas“. Renginys vyks 2013 m. gegužės 21–22 d. Maltoje, renginio rėmėja Europos Komisija (Jūrų reikalų ir žuvininkystės GD).

⁽⁶⁾ EESRK nuomonė dėl Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos dėl pramoginių ir asmeninių laivų, COM(2011) 456 final - 2011/0197 (COD), OL C 043, 2012 2 15, p. 30.

3.4 EESRK manymu, naujoji direktyva atveria galimybę persvarstyti dabartinę pramoginių laivų skirstymo į kategorijas sistemą. Direktyvoje numatytos keturios laivų projektavimo kategorijos atsižvelgiant į jų atsparumą konkrečioms oro sąlygoms jūroje (vėjo stiprumas ir bangų aukštis). Europos Parlamentas paprašė Europos Komisijos atlikti techninį tyrimą ir įvertinti būtinybę ir galimybę persvarstyti dabartinę laivų projektavimo kategorijų sistemą, kad ši atspindėtų didelę šiuo metu rinkoje esamų pramoginių laivų įvairovę ir vartotojai turėtų tikslesnės informacijos apie laivų ypatumus. Europos laivybos pramonė ir Europos vartotojų federacija pritarė Europos Parlamento iniciatyvai⁽⁷⁾. EESRK ragina Komisiją užtikrinti, kad šis tyrimas būtų atliktas.

3.5 Jūrų transporto srityje Europos Komisija pradėjo persvarstyti Direktyvą 2009/45/EB dėl ilgesnių nei 24 metrai keleivinių laivų, pagamintų iš plieno arba jam lygiavertės medžiagos ir plaukiojančių vidaus maršrutais, saugos taisyklių ir standartų. Tačiau šiuo metu didžioji dalis tokių laivų yra pagaminti ne iš plieno, o iš kitų medžiagų (visų pirma stiklo pluošto ir sudėtinių medžiagų), todėl jiems taikomos nacionalinės taisyklės. EESRK mano, kad šiuo metu Komisijos rengiamame pasiūlyme dėl direktyvos supaprastinimo galėtų būti numatyta išplėsti direktyvos taikymo sritį ir į ją įtraukti ir trumpesnius nei 24 metrai ir (arba) iš ne metalo pastatytus keleivinius laivus. Svarbu užtikrinti, kad taikymo srities išplėtimas neturėtų neigiamo poveikio mažus keleivinius laivus gaminantiems Europos laivų statytojams.

4. Laivybos pramonei kylanti paklausos problema

4.1 Esant giliai finansų krizei, lėmusiai skaudžias ekonomines pasekmes, Europos, laivybos pramonė skubiai reagavo ir ėmėsi būtinų priemonių, kad be tradicinių rinkų (Europa, Šiaurės Amerika, Australija / Naujoji Zelandija) surastų naujų, pradėjo investuoti į naujus modelius ir naujas technologijas siekdama pasiūlyti naujoviškus produktus, sumažinti gamybos sąnaudas ir taip išsaugoti pirmaujančią poziciją pasaulyje. Be kita ko, dabartinės naujų laivų kainos vartotojams yra konkurencingesnės nei anksčiau.

4.2 Tiek pramonės gamybos finansavimo, tiek laivų įsigijimo problemą reikia spręsti atsižvelgiant į su Europos bankų sistema

susijusius sunkumus. Vienas iš finansų krizės padarinių pramoginės laivybos pramonei - sumažėjusi paklausa, kas yra įprasta ne pirmojo būtinumo prekėms. Be to, baimindamasi žymaus pramoginių laivų vertės sumažėjimo bankų sistema jų nebelaiko užstatu finansavimui gauti. Kita finansų krizės pasekmė - naudotų laivų rinkos sąstingis: bankai labai mažomis kainomis parduoda jiems priklausančius pramoginius laivus. Krizė jaučiama ir išperkamosios nuomos, kuri yra labai populiarė laivybos sektoriuje, srityje. Laivybos pramonėje susiklostė panašios padėties kaip ir kituose sektoriuose, pavyzdžiui, Ispanijos nekilnojamojo turto sektoriuje.

4.3 Prieš krizę Europos laivybos pramonės pardavimai tradicinėse rinkose siekė apie 80 proc., o besiformuojančiose 20 proc. 40-60 proc. sumažėjusį pardavimą tradicinėse rinkose, kuris dar labiau sumažėjo dėl dabartinio sąstingio, tik šiek tiek kompensavo išaugęs pardavimas besiformuojančiose rinkose. Be to, nemažai „žemiausio lygio“ pramoginių laivų gamintojų (pvz., plūdriųjų konstrukcijų ir pripučiamų valčių) negali rasti naujų galimybių realizuoti produkciją besiformuojančiose rinkose, kuriose šios rūšies produktai nėra paklausūs (dėl kainos arba dėl to, kad šių šalių mažas ir vidutinės pajamas gaunančiuose segmentuose nėra laivybos kultūros). Taigi Europos laivybos pramonei šiose rinkose tenka susidurti ne su konkurencingumo, o veikiau su paklausos problema.

4.4 Su pramoginiais laivais susijusi teisinė sistema Europoje vis dar iš esmės reguliuojama nacionaliniu lygmeniu. Nors pramoginių laivų statyba suderinta Europos lygmeniu, šių laivų naudojimo sąlygos (pvz., laivų navigacijos licencijų išdavimas, registravimas, saugos įranga, sektoriuje taikoma mokesčių sistema ir t. t.) valstybėse iš esmės labai skiriasi. EESRK mano, kad šiuo atveju subsidiarumo principas trukdo plėtoti Europos bendrąją rinką.

4.5 Šiuo metu rinkos priežiūra Europos lygmeniu yra visiškai nepakankama. Daugelis skleidžiamo triukšmo ir taršos ES reikalavimų neatitinkančių pramoginių laivų yra importuojami ir parduodami Europoje rinkos priežiūros institucijoms nekontroliuojant importuotojų ir taip sukuriama nesąžininga konkurencija.

⁽⁷⁾ *European Parliament, DG for internal policies, Policy Dpt A- Economic & Scientific Policy: „Design categories of Watercrafts“ Briefing Note, IP/A/IMCO/NT2012-07, PE 475.122 (2012 m. birželis), <http://www.europarl.europa.eu/committees/en/imco/studiesdownload.html?languageDocument=EN&file=74331>*

4.6 Komisija savo darbe ypatingą dėmesį turėtų skirti pramonės ir paslaugų raidai poilsio ir pramogų srityje. Ši raida turėtų atitikti aplinkos ir gamtos apsaugos principus, visų pirma susijusius su gamtos išteklių ir ekosistemų išsaugojimu, kova su triukšmo tarša vidaus vandenyse ir vandens telkinių tarša, kurią sukelia savivaldybių bei pramonės atliekos, taip pat asmenų, dalyvaujančių su vandeniu susijusioje įvairių rūšių poilsio ir pramoginėje veikloje, saugumo užtikrinimu ir pan.

5. Ką gali daryti Europa?

5.1 2012 m. spalio mėn. Genujoje vykstant tarptautinei laivybos parodai EESRK surengė viešą klausymą, per kurį, gausiai dalyvaujant specialistams, buvo galima sužinoti įvairių Europos laivybos suinteresuotųjų subjektų nuomonę, problemas ir lūkesčius.

5.2 Nepaisant ekonomikos krizės, Europos laivybos pramonė šiuo metu pirmąją pasaulio, kadangi šio sektoriaus įmonės nuolat diegė inovacijas. Šiuo metu sunku gauti bankų finansavimą, todėl kyla pavojus Europos įmonių galimybėms investuoti į mokslinius tyrimus, technologinę plėtrą ir inovacijas. Inovacijos ir toliau išlieka svarbiausias veiksnys siekiant Europos laivybai išsaugoti pirmąją poziciją. Reikia sudaryti palankias sąlygas laivybos sektoriaus įmonėms gauti Europos mokslinių tyrimų, technologinės plėtros ir inovacijų fondų lėšas, kurios skirtos įvairioms transporto rūšims, tačiau sunkiai prieinamos laivybos pramonei. Kita priemonė, kurią reikėtų skatinti nacionaliniu lygmeniu - tai netaikyti mokesčių investicijoms į mokslinius tyrimus, technologinę plėtrą ir inovacijas. Inovacijos laivybos sektoriuje susijusios ne tik su technologijomis, bet ir su inovacijomis naudojimo, priežiūros, aptarnavimo ir paslaugų, pavyzdžiui, frachtavimo ir laivybos finansavimo srityje.

5.3 Laivybos įmonėms suteiktų valstybės koncesijų požiūriu padėtis Europoje labai įvairi; kai kuriose šalyse investicijas į pramoginių laivų prieplaukas riboja koncesijų suteikimo sąlygos (pernelyg ribota jų galiojimo trukmė arba nėra garantijos, kad jos bus pratęstos). EESRK rekomenduoja parengti ES gaires siekiant Europos įmonėms sudaryti palankias sąlygas investuoti į šį sektorių.

5.4 Įsigaliojus Lisabonos sutarčiai turizmas tapo bendra ES kompetencija, todėl ES gali siūlyti su šia sritimi susijusias iniciatyvas. Europos Komisija paskelbė, kad 2013 m. parengs pakrančių ir jūrų turizmo strategiją. Ši strategija turėtų sudaryti

galimybę toliau skleisti Europoje pramoginės laivybos praktiką ir išspręsti tam tikras šiame dokumente nurodytas problemas (pvz., reglamentavimo skirtumą, susijusių su laivų navigacijos licencijų išdavimu, registravimu arba saugos reikalavimais) siekiant nustatyti priemones, kurios leistų Europoje suvienodinti pramoginės laivybos taisykles.

5.5 EESRK palankiai vertina tai, kad Europoje, visų pirma Viduržemio jūros regione, vis daugėja saugomų jūros teritorijų, tačiau pabrėžia, kad tai lemia su navigacijos taisyklėmis susijusį netikrumą. EESRK rekomenduoja ES lygmeniu suderinti taisykles, reglamentuojančias pramoginių laivų patekimą į šias saugomas jūrų teritorijas, kad naudotojai iš anksto žinotų, ar jų laivuose yra tokiose teritorijose plaukoti reikalinga įranga.

5.6 Siekiant pagerinti saugą, būtų naudinga ES lygmeniu sukaupti statistinius duomenis apie nelaimingus įvykius vienoje duomenų bazėje, kuri padėtų atlikti bendrą lyginamąją studiją, geriau suprasti su laivybos praktika susijusią riziką ir taip nustatyti kuo geriau kylančią riziką atitinkančias taisykles. EESRK ragina Komisiją, suderinus su valstybėmis narėmis, parengti duomenų rinkimo modelį, kad būtų galima surinkti vienodus ir palyginamus duomenis.

5.7 Taip pat labai svarbus profesinio mokymo ir atitinkamos kvalifikacijos pripažinimo ES lygmeniu klausimas. Ne visur Europoje siūlomas su laivyba susijusių profesijų mokymas (visų pirma atliekančių gamybinę stažuotę pramonės srityje ir su remonto ir priežiūros paslaugomis susijusias profesijas). Reikėtų apsvaistyti galimybes parengti ES lygmeniu pripažintus mokymo planus, kurie sudarytų galimybę užtikrinti kokybišką mokymą, skatinti didesnę darbuotojų judumą Europoje ir skatinti jaunimą pasirinkti su laivyba susijusią profesiją. Būtų tikslinga parengti Europos įgūdžių pasą, koks priimtas kasybos inžinierių atveju. Socialiniai partneriai turėtų dalyvauti kuriant kvalifikacijos pripažinimo ES lygmeniu sistemą ir, pavyzdžiui, pasiūlyti bandomąjį projektą pagal ECVET (Europos profesinio mokymo kreditų sistema⁽⁸⁾). Įgulos mokymas ir laivybos žinių įgijimas - tai dar dvi sritys, kuriose taip pat būtų naudinga laikytis europinio požiūrio, kadangi tai padėtų atverti ES darbo rinką. Anksčiau laivybos pramonei buvo skiriama mažai dėmesio, mokyklose ir universitetuose buvo mažai žinoma apie su šiuo sektoriumi susijusias profesijas taigi kartu ir apie laivybos profesinės karjeros galimybes. Įvairiose Europos šalyse nėra netgi specialių laivybos socialinių susitarimų, o tai taip pat mažina šio sektoriaus patrauklumą.

⁽⁸⁾ European Credit system for Vocational Education and Training (ECVET) - nauja Europos priemonė, skirta skatinti abipusį pasitikėjimą ir judumą profesinio švietimo ir mokymo srityje.

5.8 Penkiolika metų Europos laivybos pramonėje taikomi Direktyva 94/25/EB nustatyti ISO tarptautiniai darnieji standartai. Labai svarbu, kad būtų skatinama taikyti ISO tipo tarptautinius standartus kaip vienintelį techninį pramoginių laivų etaloną tarptautiniu lygmeniu siekiant, kad neplistų nacionaliniai standartai (Brazilijos, Kinijos ir t. t.), kurie gali lemti dar didesnius techninių reikalavimų skirtumus ir sudaryti realias kliūtis.

5.9 ES gali ir turi išsaugoti savo laivybos pramonę ir šiuo tikslu gerinti ir stiprinti tiesiogines ir netiesiogines rinkos kontrolės ir priežiūros priemones ir jų taikymą, taip pat remti eksportui skirtų prekių patekimą į trečiųjų šalių rinkas. Pavyzdžiui, ES ir *Mercosur* prekybos derybos turėtų tapti galimybe kovoti su protekcionistinėmis priemonėmis ir pernelyg dideliais muitais, kuriuos taiko kai kurios Pietų Amerikos šalys siekdamos apriboti galimybes patekti į jų rinkas.

2013 m. vasario 13 d., Briuselis

*Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto
pirmininkas*
Staffan NILSSON
