

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė „Visuomenės iššūkiai, susiję su jūrų ir vidaus vandenų transporto žalinimu“**(nuomonė savo iniciatyva)**

(2022/C 275/03)

Pranešėjas **Pierre-Jean COULON**

Plenarinės asamblėjos sprendimas	2021 3 25
Teisinis pagrindas	Darbo tvarkos taisyklių 32 straipsnio 2 dalis Nuomonė savo iniciatyva
Atsakingas skyrius	Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius
Priimta skyriuje	2022 2 2
Priimta plenarinėje sesijoje	2022 2 23
Plenarinė sesija Nr.	567
Balsavimo rezultatai (už / prieš / susilaikė)	207 / 1 / 2

1. Išvados ir rekomendacijos

1.1. EESRK dar kartą pabrėžia, kad pritaria nuomonėse „FuelEU Maritime“⁽¹⁾ ir „NAIADES III“⁽²⁾ pateiktoms išvadoms ir rekomendacijoms.

1.1.1. Šiose srityse „tikslui pasiekti būtinas glaudus bendradarbiavimas su visais jūrų klasterio ir tiekimo grandinės suinteresuotaisiais subjektais“.

1.1.2. Tai pasakytina ir apie būtiną suinteresuotumą „kurti įvairiarūšiam transportui“ skirtus terminalus, kuriais, „plėtojant vežimą vidaus vandenų keliais miestuose būtų prisidedama prie gyvenimo kokybės gerinimo.“

1.2. EESRK mano, kad žalinant jūrų ir vidaus vandenų transportą, būtina atsižvelgti į žmonių, gyvenančių netoli laivybos kelių ar uostų, sveikatą ir gyvenimo kokybę.

1.3. Todėl uostų valdymo įstaigos, vietos ir regionų valdžios institucijos ir transporto sektoriaus suinteresuotieji subjektai turi dirbti kartu ir persvarstyti miestų, uostų ir transporto sektoriaus suinteresuotųjų subjektų ryšius.

1.4. Perėjimas prie žalinimo gali būti svarstomas tik parengus tinkamas darbuotojų mokymo programas.

1.5. Šios rekomendacijos yra neatsiejamos nuo būsimo mėlynosios ekonomikos stiprinimo.

2. Įžanga

2.1. 2021 m. birželio 24 d. paskelbtame Europos Komisijos komunikate „NAIADES III“ dėl vidaus vandenų transporto modernizavimo Europoje ir 2021 m. liepos 14 d. paskelbtame pasiūlyme dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl atsinaujinančiųjų išteklių kuro naudojimo jūrų transporte (vadinamajame „FuelEU Maritime“) inicijuojamas šių sektorių priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimas.

2.2. NAIADES III yra veiksmų planas, kuriuo siekiama didinti vidaus vandenų laivybos reikšmę pagal 35-iais punktus, nustatytus vadovaujantis labai paprastu už transportą atsakingos Komisijos narės Adinos Vălean teiginiu: vidaus vandenų transportas yra „viena iš mažiausiai CO₂ išmetančių transporto rūšių ir vidaus vandens keliai gali suvaidinti reikšmingą vaidmenį mažinant priklausomybę nuo iškastinio kuro“; tačiau tik 6 % krovinių ES gabenama upėmis ir kanalais, nors vidaus vandenų keliai sudaro 41 000 km.

⁽¹⁾ EESRK nuomonė „FuelEU Maritime“ (OL C 152, 2022 4 6, p. 145).

⁽²⁾ EESRK nuomonė „NAIADES III“ (OL C 194, 2022 5 12, p. 102).

2.3. Komunikate nustatytas tikslas – sudaryti sąlygas gabenti daugiau prekių Europos upėmis ir kanalais ir iki 2050 m. palengvinti perėjimą prie aplinkos neteršiančių baržų.

2.4. Todėl Komisija siūlo peržiūrėti 1992 m. įvairiarūšio vežimo direktyvą ⁽³⁾ – vienintelę ES teisinę priemonę, kuria tiesiogiai remiamas perėjimas nuo krovinių vežimo keliais prie mažataršių transporto rūšių (vidaus vandenų kelių, jūrų transporto ir geležinkelių), tačiau jos poveikį sumažino neefektyvus perkėlimas į valstybių narių nacionalinę teisę. Pagrindinis šio perkėlimo į nacionalinę teisę trūkumas yra tai, kad 2018 m. Mobilumo dokumentų rinkiniu, viena vertus, siekta tikslo užtikrinti sąžiningą kelių transporto įmonių ir darbuotojų konkurenciją vidaus rinkoje (apribojus kabotažą ir įvairiarūšius terminalus ir iš jų) ir, kita vertus, perėjimo nuo vienaarūšio prie įvairiarūšio vežimo mažinant jo sąnaudas.

2.5. Pasiūlymas dėl reglamento dėl jūrų eismo yra „Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą dokumentų rinkinio“, kuriuo siekiama iki 2030 m. 55 % sumažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekį, dalis. Juo iš esmės siekiama išmetamųjų teršalų mažinimo tikslų ir reikalaujama, kad vežėjai praneštų apie laivų tipą ir jų naudojamą kurą. Taigi šiame pasiūlyme numatyta palyginti mažai apribojimų. Taip yra dėl to, kad, pasak Europos Komisijos, jūrų transportui tenka tik 10 % su transportu susijusių išmetamųjų teršalų ES.

2.6. EESRK gali tik pritarti Europos Komisijos jūrų ir vidaus vandenų transporto žalinimo politikai.

2.7. Šį pritarimą Komitetas išreiškė neseniai priimtoje nuomonėse „FuelEU Maritime“ ⁽⁴⁾ ir „NAIADES III“ ⁽⁵⁾; EESRK taip pat norėtų pasinaudoti proga ir pateikti keletą svarstymų apie visuomenės iššūkius, susijusius su jūrų ir upių transporto žalinimu, ir atkreipti pilietinės visuomenės dėmesį į tai, kad žalinant jūrų ir vidaus vandenų transportą taip pat būtina plėtoti jūrų erdvę, kad transportas galėtų prisitaikyti prie klimato kaitos atsivėlgiant į mėlynosios ekonomikos siekius ⁽⁶⁾.

3. Bendrosios pastabos

3.1. Šią nuomonę savo iniciatyva sudaro dvi dalys, kuriose nagrinėjami įvairūs klausimai: pirmojoje – daugiausia aptariamas vidaus vandenų transporto ir uostų pobūdis, o antrojoje – socialiniai klausimai, susiję su jūrų ir vidaus vandenų transporto srities darbuotojais. EESRK pabrėžia, kad jūrų transportas yra sektorinė rinka, apimanti tiek vietos lygmens vežimą keltais, užtikrinančiais susisiekimą su miestais ir salynais, plaukiančiais upėmis ir trumpųjų nuotolių jūrų keliais, tiek vežimą ilgais atstumais keltais, balkeriais, konteinervežiais, taip pat kruizais.

Šioje nuomonėje apžvelgiami ne visi šie sektoriai, o nagrinėjamas socialinis vietos ir regionų transporto klausimų aspektas.

3.2. Siekiant žalinti vidaus vandenų ir jūrų transportą, reikia laikytis integruoto požiūrio, nes kuriant ateities transporto infrastruktūrą taip pat reikės atsivėlgti į su vietos gyventojų ir darbuotojų sveikata susijusias problemas.

3.3. Šioje nuomonėje savo iniciatyva dėl visuomenei kylančių uždavinių, susijusių su jūrų ir vidaus vandenų transporto žalinimu, EESRK manymu labai svarbu, kad Komisija turėtų patikimų tyrimų apie upių ir jūrų uostų veiklos poveikį sveikatai. Tokie tyrimai turėtų apimti didelio masto aplinkosaugos vadybos sistemų analizę ir į juos turėtų būti įtrauktos rekomendacijos dėl vidaus vandenų ir jūrų uostų valdymo, atsivėlgiant į klausimus dėl sveikatos.

3.4. Jūrų kabotažas atlieka svarbų vaidmenį užtikrinant ekonominę, socialinę ir teritorinę sanglaudą, ypač salų teritorijose. Jis yra palankus vykdant mažo anglies dioksido kiekio technologijų politiką, mažina poveikį aplinkai ir palengvina transporto daugiaryšškumo principo taikymą.

⁽³⁾ 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos direktyva 92/106/EEB dėl tam tikrų kombinuoto krovinių vežimo tarp valstybių narių tipų bendrųjų taisyklių nustatymo (OL L 368, 1992 12 17, p. 38).

⁽⁴⁾ EESRK nuomonė „FuelEU Maritime“ (OL C 152, 2022 4 6, p. 145).

⁽⁵⁾ EESRK nuomonė „NAIADES III“ (OL C 194, 2022 5 12, p. 102).

⁽⁶⁾ EESRK nuomonė „Naujas požiūris į tvarią mėlynąją ekonomiką“, pranešėjas Timo Tiainen (OL C 517, 2021 12 22, p. 108) ir EESRK nuomonė „Inovacijos mėlynojoje ekonomikoje“, pranešėjas Boland Séamus (OL C 12, 2015 1 15, p. 93).

3.5. Oro kokybės uostuose gerinimas ir jos poveikis vietos gyventojų sveikatai yra opus klausimas. EESRK mano, kad svarbu toliau plėtoti elektros tiekimo nuo kranto sistemas upių ir jūrų uostuose, kaip tai padaryta Roterdamo uoste, kad būtų galima išjungti prisišvartavusių laivų variklius, nepriklausomai nuo jų dydžio, nes tai padėtų apsaugoti gyventojų ir darbuotojų sveikatą. Tai taip pat taikytina kruiziniams laivams, kurie dažnai prisišvartuoja centrinėse uosto zonose.

3.6. Būtina dėmesį skirti ir jūrų uostų veiklos keliamą triukšmo taršai, nes tai daro poveikį tiek vietos gyventojų gyvenimo kokybei, tiek darbuotojų sveikatai. Tai pasakytina ir apie nuo vidaus vandenų kelių pakrančių nutolusių teritorijų gyventojus. Upių laivybos efektyvumo didinimas yra neatsiejamas nuo socialinio ir ekonominio nuo pakrantės nutolusių teritorijų vystymosi, tačiau šis vystymasis neturi pakenkti šių teritorijų gyventojų gyvenimo kokybei, net jei upių laivyba yra mažiau kenksminga, nei kelių transportas.

3.7. Vidaus vandenų kelių ir jūrų transporto žalinimo galima siekti tik sprendžiant klausimus, susijusius su darbuotojų mokymu, darbo galimybėmis ir nevienodu požiūriu į vyrus ir moteris šiuose sektoriuose, bei atsižvelgiant į socialinius iššūkius, susijusius su esminiais pokyčiais, nulemtais skaitmeninimo ir darbo vietų automatizavimo.

3.8. Siekiant sumažinti vidaus vandenų laivybos priklausomybę nuo iškastinio kuro, būtina atnaujinti laivyną. Tačiau didžiąją šio sektoriaus dalį sudaro mažų laivų savininkai kapitonai ir MVĮ, kurie šiuo metu patiria ekonominių sunkumų (apyvarta sumažėjo apie 2,7 mlrd. EUR, keleivinio transporto sektorius sumažėjo bent 70 %). Ar būtinas laivyno atnaujinimas bus socialiai priimtinas, priklausys nuo laivų savininkų kapitonų pritarimo, o jį galima pasiekti tik užsitikrinant jų pasitikėjimą investicijomis ir ilgalaikę finansinę paramą.

3.9. Todėl, pereinant prie netaršaus vidaus vandenų transporto, reikia ne tik finansinės paramos esamiems laivų savininkams kapitonams, bet ir dėti daugiau pastangų mokyti dabartinius ir būsimus laivų igulų narius. Vidaus vandenų kelių ir jūrų transporto žalinimo sėkmė taip pat priklauso nuo sektoriaus gebėjimo valdyti darbo ir įgūdžių transformaciją.

4. Konkrečios pastabos

Uostai

4.1. Jūrų transporto žalinimo politika skatina persvarstyti miestų ir uostų ryšius. Plėtros projektai, grįsti visiškai nuo naftos priklausoma ekonomika ir XX a. antroje pusėje prasidėjusia globalia „superkonteinerizacija“, paskatino uostus keltis iš pernelyg ankštais tapusių miestų, o tai nulėmė pramonės ir uostų teritorijų (IPZS) kūrimąsi periferijoje. Tačiau didelės apimties uostui ar urbanistiniam projektui turi būti pritarta kone vienbalsiai, o tai reiškia, kad reikia atsižvelgti į dažnai labai sudėtingą argumentų, susijusių su viešaisiais ir privačiais interesais, visumą. Šie pilietiniai ir visuomeniniai reikalavimai yra gana nauji tūkstantmečio senumo santykiuose, siejančiuose miestą ir uostą.

4.2. Todėl uosto valdymo įstaiga ir savivaldybė gali veikti išvien arba visiškai viena kitai prieštarauti, svarstydamos šiandien neišvengiamus socialinius ir aplinkos apsaugos aspektus⁽⁷⁾. Uostamiesčiuose, kur laivai yra arti vietos gyventojų, pramonės įmonių, parduotuvių ir turizmo, aplinkos kokybė ir kylančių nepatogumų priežastys tampa žmonių susitelkimo veiksniais. Pavyzdžiui, tiek dieną, tiek naktį veikiantys ir orą teršiantys laivų varikliai tapo kasdiene daugelio Europos uostų gyventojų problema.

4.3. Mišrūs krovininiai laivai ir įvairiais maršrutais keliaujantys keltai į aplinką išmeta dujas ir smulkiąsias kietąsias daleles. Dar vienas didelis nepatogumas yra variklių keliamas nuolatinis, naktį sustiprėjantis triukšmas.

4.4. Problema kyla dėl to, kad tik kai kuriose laivų švartavimosi vietose yra įrengta elektros jungtis. Todėl kai kurie laivai privalo įjungti savo elektros generatorius.

4.5. Oro kokybės uostuose poveikis vietos gyventojų sveikatai ir jos gerinimas yra opus klausimas. Visuomenė vis atkakliau reikalauja, ypač socialiniuose tinkluose, imtis prevencinių ir taisomųjų oro kokybės gerinimo veiksmų uostų priegose.

⁽⁷⁾ B. Daudet ir Y. Alix, *Gouvernance des territoires ville-port: empreintes locales, concurrences régionales et enjeux globaux*, Organisations et Territoires, 2012 m.

4.6. Tas pats pasakytina ir apie uosto veiklos keliamą triukšmo taršą. EESRK nuomone, jūrų ir vidaus vandenu transporto žalinimą galima įgyvendinti tik atlikus uostų poveikio aplinkai vertinimą ir analizę, ypač miestų ir uostų sąsajų zonose. Tai turėtų būti pirmas etapas prieš taikant bet kokias priemones ir sudarant sąlygas pažangiam miesto ir uosto sąsajos aplinkosaugos valdymui, prie kurio galėtų prisidėti vidaus vandenu uostų plėtra.

4.7. Sprendimai dėl jūrų ir vidaus vandenu transporto žalinimo negali būti priimti prieš tai neįvertinus dujų, net ir mažo anglies dioksido kiekio, sklaidos poveikio, laivų, uosto teritorijos topografinio profilio, gyventojų pasiskirstymo teritorijose, kuriose vykdoma uosto veikla, jutiklių matuojančių taršą bei triukšmą, ir meteorologinių stočių buvimo, nes oro sąlygos daro įtaką dujų sklaidai ar sąstingiai ore.

Jūrų sektoriaus darbuotojai

4.8. Negalima pamiršti dar vieno labai svarbaus socialinio iššūkio: darbuotojų rengimo naujoms jūrinėms profesijoms. Nors nėra pakankamai prieinamų, tikslių ir palyginamų duomenų apie jūrininkus, visuotinai pripažįstama, kad jūrų sektoriui trūksta tinkamų įgūdžių turinčių darbuotojų ir kad užpildyti darbo vietas ir išlaikyti jūrininkus yra sunku.

4.9. Jūrinių profesijų patrauklumas iš dalies sumažėjo ir dėl to, kad laivyba nebelaikoma kaip vienas iš būdu pamatyti pasaulį; iš tiesų kelionės tapo pigesnės ir labiau prieinamos. Remiantis Europos Komisijos užsakymu parengtu nepriklausomu tyrimu, darbas šiame sektoriuje taip pat laikomas nesuderinamu su taip vadinamu normaliu socialiniu ir šeimos gyvenimu, manoma, kad jame prastos darbo sąlygos ir profesinio tobulėjimo perspektyvos, nepaisant 2006 m. Konvencijos dėl darbo jūrų laivyboje, nustatančios minimalias pasaulio prekybos laivyno jūrininkų darbo ir gyvenimo sąlygas⁽⁸⁾.

4.10. Tačiau Europos bendrijos laivų savininkų asociacijos ataskaitos duomenys rodo, kad kai kuriuose visuomenės sluoksniuose jūrininko profesija yra laikoma prestižine ir garbinga, prie to visų pirma prisidėjo vykdomos informacinės kampanijos, skiriamos stipendijos ir kt.

Moterų reprezentatyvumas transporto sektoriuje

4.11. Jūrų transporto sektoriuje ir toliau dirba palyginti mažai moterų ir ši situacija laikui bėgant gerėja nežymiai. Išskyrus kai kurias Šiaurės šalis ir Nyderlandus, moterys dirba prastesnio statuso ir mažiau apmokamą darbą nei vyrai.

4.12. EESRK yra Europos ekspertų grupės, kurios tikslas – moterų integracija ir jų svarba apskritai transporto sektoriaus profesijose, įskaitant jūrų ir vidaus vandenu transportą, narys. 2019 m. spalio 7 d. – lapkričio 29 d. Europos transporto darbuotojų federacijos atlikta apklausa internetu rodo, kad moterys sudaro tik 22 % visų transporto sektorių darbuotojų⁽⁹⁾. Šis tyrimas rodo, kad šiame sektoriuje vis dar yra daug kliūčių, kylančių dėl lyčių nelygybės ir stereotipų. Jūrų transportas visada buvo pramonės šaka, kurioje vyrauja vyrai, todėl EESRK mano, kad būtina tai pakeisti, kad būtų galima spręsti visuomenės uždavinius, su kuriais susiduria moterys šiame sektoriuje.

4.13. Jūrų transporto žalinimas galėtų būti proga tai spręsti. EESRK mano, kad šio žalinimo sąlygoti technologiniai pokyčiai turėtų paskatinti užimtumą jūrų transporto sektoriuje ir padėti pakeisti į jį požiūrį, nes tradicines darbo vietas jūroje pakeis didelės pridėtinės vertės darbo vietos sausumoje, o tai sudarys galimybę įdarbinti daugiau moterų.

4.14. Labai svarbu turėti tinkamos kvalifikacijos jūrininkų siekiant užtikrinti, kad laivyba būtų saugi ir tausojanti aplinką. Šio dinamiško sektoriaus gyvybingumas priklauso nuo gebėjimo toliau pritraukti pakankamai aukštos kokybės naujų darbuotojų ir išlaikyti patyrusius jūrininkus, įskaitant jūrininkes ir kitas nepakankamai atstovaujamas grupes.

4.15. EESRK mano, kad būtina įtraukti visus suinteresuotuosius subjektus, įskaitant socialinius partnerius, kad būtų pasiekti svarbūs ir tvarūs sprendimai jūrų transporto žalinimo srityje⁽¹⁰⁾.

⁽⁸⁾ Coffey, „Consultores em Transportes Inovação e Sistemas“, „Oxford Research“ ir „World Maritime University“, *Study on social aspects within the maritime transport sector* [Socialinių aspektų jūrų transporto sektoriuje tyrimas], Europos Sąjungos leidinių biuras, 2020 m.

⁽⁹⁾ <https://www.etf-europe.org/make-transport-fit-for-women-to-work-in-etf-sounds-alarm-over-industrys-growing-gender-divide/>

⁽¹⁰⁾ <https://www.ecsa.eu/index.php/etf-ecsa-declaration-enhanced-participation-women-european-shipping>

Jūrininkai

4.16. Visgi tikėtina, kad dėl laivų automatizavimo sumažės laivų įgulų dydis, o kartu ir jūrininkų paklausa bei padidės darbo krūvis ir atsakomybė jau dirbantiems žmonėms. Mažai tikėtina, kad nedarbo ar perkvalifikavimo perspektyva bus socialiai priimtina.

4.17. Beje, skaitmeninimas ir automatizavimas gali sudaryti galimybę pagerinti aukštos kvalifikacijos laivų įgulų narių, turinčių IT ir elektrotechnikos įgūdžių, darbo sąlygas. Šie procesai padėtų sumažinti administracinę našta, dažnai įvardijamą kaip laivų įgulų nuovargio priežastį, ir sudaryti sąlygas kurti beveik autonomines operacijų sistemas, padėsiančias sutrumpinti darbo laiką ir pagerinti laivybos patrauklumą.

4.18. Jūrų transporto žalinimo paskatintas skaitmeninimas ir automatizavimas iš esmės pakeis šį sektorių. Pokyčiai neįvyks trumpuoju laikotarpiu, ypač dėl to, kad laivų savininkai tam dar nėra pasirengę. Tačiau šios naujos technologijos yra pritaikomos esamiems laivams. Dvejoti verčia ir laivyno atnaujinimo sąnaudas.

4.19. Taip pat negalime nepaisyti rizikos, kad kintantys įgūdžių poreikiai gali pakenkti užimtumui ir kai kurie jūrininkai gali netekti darbo, arba kad rytdienos jūrininkams nebus užtikrintas tinkamas mokymas. Tai yra didelis iššūkis jūrininkų rengimo mokykloms, kurį sėkmingai sprendžia tik glaudžiai su jūrų pramone bendradarbiaujančios ir prie jos poreikių prisitaikančios mokymo įstaigos.

4.20. Be to, tęstinis jūrininkų mokymas yra labai svarbus siekiant atnaujinti jų įgūdžius ir palengvinti dėl jūrų transporto žalinimo galimai įvyksiantį perėjimą nuo darbo jūroje prie darbo sausumoje. Tai labai svarbu siekiant teigiamo poveikio visai visuomenei.

4.21. Labiau kvalifikuoti darbuotojai reiškia ir didesnes darbo sąnaudas, socialinio dempingo, dėl kurio nukenčia mažiausiai kvalifikuoti darbuotojai, ir nesąžiningos konkurencijos darbo rinkoje riziką, todėl būtina apsaugoti Europos jūrininkų darbo vietas. Reikėtų paminėti 2018 m. tyrimą *Seafarers and digital disruption* (Jūrininkai ir skaitmeniniai trikdžiai) ⁽¹¹⁾. Atrodo, kad jūrininkų skaičius mažėja ir jų amžius didėja, todėl kyla klausimas, ar jie gali konkuruoti su ne Europos jūrininkais. Tai atskira tema, tačiau šioje nuomonėje savo iniciatyva vis dėlto norėta šią temą panagrinėti.

4.22. Todėl socialiniams partneriams tenka svarbus vaidmuo užtikrinant, kad jūrų transporto sektoriuje būtų ne tik laikomasi darbo standartų, bet ir siekiama juos gerinti. Tačiau dėl laivuose taikomų darbo teisės skirtumų kolektyvinėse derybose gali kilti nesklandumų, o darbo teisės taikymo užtikrinimas tarpvalstybinėse srityse yra sudėtingas dėl įvairių institucijų, atsakingų už darbo sąlygų kontrolę, nepakankamo bendradarbiavimo, koordinavimo ir komunikacijos.

Vidaus vandenų transportas

4.23. Kai kurie iš šių argumentų, susijusių su jūrų transporto darbuotojais, kartais gali būti taikomi ir vidaus vandenų kelių vežėjams, išskyrus tai, kad dėl socialinių, ekonominių ir kultūrinių veiksnių derinio vidaus vandenų laivybos sektoriaus darbo rinką daugiausia sudaro vyresnio amžiaus savarankiškai dirbantys veiklos vykdytojai ⁽¹²⁾. Reikėtų atkreipti dėmesį į tai, kad senėjimas taip pat daro poveikį samdomų darbuotojų kategorijai, nes jaunimas mieliau renkasi darbą sausumoje, kuriam būdingos įprastos darbo valandos ir galimybė savaitgalius praleisti namuose. Pavyzdžiui, šis veiksnys yra labai svarbus Vakarų Europoje, kur apie 80 % krovinių vežimo vidaus vandenų keliais įmonių priklauso nepriklausomiems savininkams operatoriams, kurių darbo valandos yra neįprastos. Dėl to vidaus vandenų laivybai trūksta darbo jėgos tiek vidaus vandenų keleivių, tiek krovinių rinkose. Tai matyti kvalifikuoto vadovaujančio personalo ir kvalifikuotų laivų kapitonų skystųjų krovinių segmente.

4.24. EESRK pažymi, kad šį trūkumą galima paaiškinti ir techniniais veiksniais: įgulos narių darbas tampa vis techniškesnis, todėl vidaus vandenų laivybos įmonės ieško kvalifikuotų darbuotojų, tačiau jų rasti sunku.

4.25. Siekiant didinti sektoriaus patrauklumą jaunajai kartai, visų pirma reikia imtis esminių socialinių, kultūrinių ir visuomeninių priemonių, pavyzdžiui, kurti kooperatyvus, kad ekonominiai poreikiai (efektyvumas, pelningumas, didelis darbo krūvis) būtų geriau suderinami su socialiniais, kultūriniais ir visuomeniniais aspektais (privačiu ir socialiniu gyvenimu, šeima ir t. t.).

⁽¹¹⁾ <https://www.ics-shipping.org/wp-content/uploads/2018/10/ics-study-on-seafarers-and-digital-disruption.pdf>

⁽¹²⁾ Centrinė laivybos Reinu komisija, *Rapport thématique sur le marché du travail dans le secteur de la navigation intérieure européenne*, 2021 m. vasario mėn.

4.26. Galiausiai EESRK atkreipia dėmesį į tai, kad jau juntamą COVID-19 krizės poveikį bus galima kiekybiškai įvertinti per keletą ateinančių metų, ypač atsižvelgiant į tai, kad dėl sektoriaus žalinimo vidaus vandenų laivybos darbo rinka toliau keisis.

Bruselis, 2022 m. vasario 23 d.

*Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto
pirmininkė*
Christa SCHWENG
