

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Sociālie izaicinājumi jūras un iekšzemes ūdensceļu transporta zaļināšanā”**(Pašiniciatīvas atzinums)**

(2022/C 275/03)

Ziņotājs: **Pierre Jean COULON**

Pilnsapulces lēmums	25.03.2021.
Juridiskais pamats	Reglamenta 32. panta 2. punkts Pašiniciatīvas atzinums
Atbildīgā specializētā nodaļa	Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa
Pieņemts specializētās nodaļas sanāksmē	02.02.2022.
Pieņemts plenārsesijā	23.02.2022.
Plenārsesija Nr.	567
Balsojuma rezultāts (par/pre/atturas)	207/1/2

1. Secinājumi un ieteikumi

1.1. EESK atkārtoti pauž atbalstu atzinumu “FuelEU Maritime”⁽¹⁾ un “NAIADES III”⁽²⁾ secinājumiem un ieteikumiem.

1.1.1. “Lai sasniegtu šo mērķi, ir vajadzīga cieša sadarbība ar visiem jūrniecības nozares un piegādes ķēdes dalībniekiem un ieinteresētajām personām”.

1.1.2. Tas pats attiecas uz vajadzīgo ieinteresētību “veidot intermodālus termināļus”, kas dotu iespēju “attīstīt iekšējo ūdensceļu transportu pilsētās un uzlabot dzīves kvalitāti”.

1.2. EESK uzskata, ka jūras un iekšzemes ūdensceļu transporta zaļināšanā ir noteikti jāņem vērā to iedzīvotāju veselība un dzīves kvalitāte, kuri dzīvo kuģošanas maršrutu vai ostu tuvumā.

1.3. Tāpēc ostu iestādēm, vietējām un reģionālajām pašvaldībām un transporta nozares dalībniekiem ir jāsadarbojas, lai pārskatītu pilsētu, ostu un transporta operatoru savstarpējo saikni.

1.4. Pāreju uz zaļināšanu var sākt tikai pēc tam, kad darbinieki ir pienācīgi apmācīti.

1.5. Šie ieteikumi ir neatņemami saistīti ar turpmāku zilās ekonomikas vērtības palielināšanu.

2. Ievads

2.1. Ar 2021. gada 24. jūnijā publicēto Eiropas Komisijas paziņojumu “NAIADES III” par iekšzemes ūdensceļu transporta modernizēšanu Eiropā un 2021. gada 14. jūlijā publicēto priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par atjaunīgo degvielu izmantošanu jūras transportā (t. s. “FuelEU Maritime”) tiek uzsākta šo nozaru dekarbonizācija.

2.2. “NAIADES III” ir 35 punktu rīcības plāns iekšzemes ūdensceļu transporta pilnīgākai izmantošanai, kura pamatā ir ļoti vienkāršs transporta komisāres *Adina Vălean* konstatējums: iekšzemes ūdensceļu transports ir “viens no visekonomiskākajiem transporta veidiem CO₂ emisiju ziņā, un iekšzemes ūdensceļiem var būt būtiska nozīme ES transporta sistēmu dekarbonizācijā”; tomēr tikai 6 % no ES kravām tiek pārvadātas pa Eiropas upēm un kanāliem, lai gan iekšzemes ūdensceļu tīkls ir 41 000 kilometru garš.

⁽¹⁾ EESK atzinums par tematu “FuelEU Maritime” (OV C 152, 6.4.2022., 145. lpp.).

⁽²⁾ EESK atzinums par tematu “NAIADES III” (OV C 194, 12.5.2022., 102. lpp.).

2.3. Paziņojumā noteiktais mērķis ir nodrošināt lielāka preču apjoma pārvadāšanu pa Eiropas upēm un kanāliem un veicināt pāreju uz bezemisiju baržām līdz 2050. gadam.

2.4. Tāpēc Komisija ierosina pārskatīt 1992. gada Direktīvu par intermodāliem pārvadājumiem ⁽³⁾, kas ir vienīgais ES juridiskais instruments, kurš tieši atbalsta pāreju no kravu autopārvadājumiem uz mazemisiju transporta veidiem (iekšzemes ūdensceļi, jūras transports un dzelzceļš), bet kura efektivitāti ir negatīvi ietekmējusi neapmierinoša transponēšana dalībvalstīs. Galvenais iemesls šādai nepilnīgai transponēšanai ir tas, ka 2018. gada mobilitātes tiesību aktu kopumā bija reāla pretruna starp mērķi panākt autotransporta uzņēmumu un darba ņēmēju godīgu konkurenci iekšējā tirgū (ierobežojot kabotāžas pārvadājumus uz intermodāliem termināļiem un no tiem), no vienas puses, un pāreju no modāla transporta uz intermodālu transportu, samazinot tā izmaksas, no otras puses.

2.5. Priekšlikums regulai par jūras satiksmi ir daļa no politikas un tiesību aktu paketes, t. s. paketes "Gatavi mērķrādītājam 55%", kuras mērķis ir līdz 2030. gadam samazināt siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas par 55%. Priekšlikums ir galvenokārt vērst uz emisiju samazināšanas mērķiem un nosaka pārvadātājiem pienākumu ziņot par kuģu tipu un izmantoto degvielu. Tātad priekšlikums nav pārāk saistošs. Tas ir izskaidrojams ar to, ka Eiropas Komisija uzskata, ka jūras transports kopumā rada tikai 10% ar transportu saistīto emisiju Eiropas Savienībā.

2.6. EESK stingri atbalsta Eiropas Komisijas ierosināto jūras un iekšzemes ūdensceļu transporta zaļināšanas politiku.

2.7. Šādu nostāju Komiteja pauda nesien pieņemtajā atzinumā par tematu "FuelEU Maritime" ⁽⁴⁾ un "NAIADES III" ⁽⁵⁾; EESK vēlas arī izmantot šo iespēju, lai iepazīstinātu ar dažām pārdomām par sabiedriskas nozīmes uzdevumiem saistībā ar jūras un iekšzemes ūdensceļu transporta zaļināšanu, un vērstu pilsoniskās sabiedrības uzmanību tam, ka jūras un iekšzemes ūdensceļu transporta zaļināšana ietver arī jūras telpisko plānošanu nolūkā pielāgot transportu klimata pārmaiņām "zilās ekonomikas" perspektīvā ⁽⁶⁾.

3. Vispārīgās piezīmes

3.1. Šajā pašiniciatīvas atzinumā ir divas daļas, kurās apskatīti divi dažādi jautājumi: pirmajā daļā apskatīti galvenokārt upju transporta veidi un ostas, bet otrajā – sociālie jautājumi, kas skar jūras un upju transporta darbiniekus. EESK uzsver, ka jūras transports ir nozaru tirgus, kas ietver vietējos prāmju pārvadājumus līdz pilsētām un arhipelāgiem pa upēm un īsiem jūras kuģošanas maršrutiem un tālus jūras maršrutus ar prāmjiem, beramkravu kuģiem, konteinerkuģiem un kruīza kuģiem.

Šajā atzinumā nav skatītas visas minētās nozares, bet gan ar vietējā un reģionālā transporta jautājumiem saistītā sociālā dimensija.

3.2. Lai zaļinātu iekšzemes ūdensceļu un jūras transportu, ir vajadzīga integrēta pieeja, jo nākotnes transporta infrastruktūrā būs jāņem vērā arī apsvērumi, kas saistītas ar vietējo iedzīvotāju un darba ņēmēju veselību.

3.3. Šajā pašiniciatīvas atzinumā par jūras un iekšzemes ūdensceļu transporta zaļināšanas sabiedriskas nozīmes uzdevumiem EESK norāda, ka ir ārkārtīgi svarīgi panākt, lai Komisijas rīcībā būtu pamatoti pētījumi par upju un jūras ostu darbības ietekmi uz veselību. Šādos pētījumos būtu jāaptver plaša mēroga vides pārvaldības sistēmu analīze un jāiekļauj ieteikumi iekšzemes ūdensceļu un jūras ostu ekspluatācijai, ņemot vērā ar veselību saistītos jautājumus.

3.4. Jūras kabotāžai ir būtiska nozīme ekonomiskajā, sociālajā un teritoriālajā kohēzijā, jo īpaši salu teritorijās. Jūras kabotāžā priekšroka tiek dota mazoglekļa politikai, tā samazina ietekmi uz vidi un veicina multimodalitātes principu.

⁽³⁾ Padomes 1992. gada 7. decembra Direktīva 92/106/EEK par kopīgu noteikumu ieviešanu dažiem kombinētā kravas transporta veidiem starp dalībvalstīm (OV L 368, 17.12.1992., 38. lpp.).

⁽⁴⁾ EESK atzinums par tematu "FuelEU Maritime" (OV C 152, 6.4.2022., 145. lpp.).

⁽⁵⁾ EESK atzinums par tematu "NAIADES III" (OV C 194, 12.5.2022., 102. lpp.).

⁽⁶⁾ EESK atzinums par tematu "Jauna pieeja ilgtspējīgai zilajai ekonomikai Eiropas Savienībā", ziņotājs Simo Tiainen (OV C 517, 22.12.2021., 108. lpp.) un "Inovācija zilās ekonomikas jomā", ziņotājs Séamus Boland (OV C 12, 15.1.2015., 93. lpp.).

3.5. Gaisa kvalitātes uzlabošana ostās un tās ietekme uz piekrastes iedzīvotāju veselību ir sensitīvs jautājums. EESK uzskata, ka ir lietderīgi turpināt attīstīt krasta elektroapgādes sistēmas upju un jūras ostās, kā to darījusi Roterdamas osta, lai kuģi, neatkarīgi no to lieluma, pietājot krastā varētu izslēgt dzinējus, jo tas palīdzētu aizsargāt piekrastes iedzīvotāju un darba ņēmēju veselību. Tas attiecas arī uz kruīza kuģiem, kas bieži vien ir noenkurojušies centrālajās ostas teritorijās.

3.6. Nedrīkst ignorēt jūras ostu darbības radīto trokšņa piesārņojumu, jo tas skar iedzīvotāju dzīves kvalitāti un darba ņēmēju veselību. Tas pats attiecas uz iedzīvotājiem, kas dzīvo iekšzemes ūdensceļu tuvumā. Iekšzemes ūdensceļu transporta rādītāju uzlabošana ir cieši saistīta ar iekšzemes teritoriju sociālekonomisko attīstību; tomēr šai attīstībai nevajadzētu notikt uz iedzīvotāju dzīves kvalitātes rēķina, kaut arī iekšzemes ūdensceļu transports rada mazāk traucējumu nekā autotransports.

3.7. Pievērsoties iekšzemes ūdensceļu un jūras transporta zaļināšanai, ir jāskata arī jautājumi, kas saistīti ar personāla apmācību, nodarbinātības perspektīvām un atšķirīgu attieksmi pret sievietēm un vīriešiem šajās nozarēs, un jāņem vērā sabiedriskas nozīmes uzdevumi, kas saistīti ar būtiskajām pārmaiņām, ko rada amatu digitalizācija un automatizācija.

3.8. Lai samazinātu iekšzemes ūdensceļu transporta atkarību no fosilā kurināmā, ir jāatjauno flote. Tomēr šo nozari galvenokārt veido mazo kuģu kapteiņi un MVU, kas patlaban saskaras ar ekonomiskām grūtībām (apgrozījums samazinājies par aptuveni 2,7 miljardiem EUR, bet pasažieru pārvadājumi – vismaz par 70 %). Lai nepieciešamā flotes atjaunošana būtu sociāli pieņemama, ir vajadzīgs mazo kuģu kapteiņu atbalsts, un to varēs nodrošināt tikai tad, ja ar investīcijām un ilgtermiņa finansiālu atbalstu tiks panākta viņu uzticēšanās.

3.9. Tāpēc pārejā uz bezemisiju iekšzemes ūdensceļu transportu ir vajadzīgs ne tikai finansiāls atbalsts pašreizējiem kapteiņiem, bet arī lielāki centieni kuģu pašreizējo un turpmāko apkalpju apmācības jomā. Iekšzemes ūdensceļu un jūras transporta zaļināšanas panākumi ir atkarīgi arī no nozares spējas pārvaldīt pārmaiņas nodarbinātības un prasmju jomā.

4. Īpašas piezīmes

Ostas

4.1. Saistībā ar jūras transporta zaļināšanas politiku ir jāpārskata pilsētu saikne ar ostām. Līdz ar plānošanas projektiem, kuru pamatā ir XX gadsimta otrās puses naftas ekonomika un globalizēta "superkonteinerizācija", ostas tiek veidotas ārpus pilsētām, jo ostu teritorijas tajās kļuvušas par mazu, un tiek izveidotas industriālas ostu teritorijas perifērijā. Tomēr liela ostas vai pilsētvides projekta pieņemamībai jābūt gandrīz vienprātīgai, un tas nozīmē, ka jāņem vērā bieži vien ļoti sarežģīts argumentu kopums, kurā apvienotas sabiedriskās un individuālās intereses. Šīs pilsoniskās un sabiedriskās prasības ir diezgan jauna parādība tūkstošgadīgās pilsētas un ostas attiecībās.

4.2. Ostas pārvaldes iestāde un pašvaldības var spēlēt vienā komandā vai būt opozīcijā, taču sabiedriskā un vides dimensijas turpmāk būs neaizstājamas ⁽⁷⁾. Ostas pilsētās, kur vērojama kuģu, piekrastes iedzīvotāju, nozaru, uzņēmumu un tūrisma darbību līdzāspastāvēšana, vides kvalitāte un traucējumu avoti kļūst par iedzīvotāju mobilizācijas faktoriem. Piemēram, kuģi darbina dzinējus gan dienā, gan naktī: gaisa piesārņojums ir kļuvis par ikdienas likstu iedzīvotājiem, kas dzīvo daudz Eiropas ostu tuvumā.

4.3. Jaukta tipa kravas kuģi un prāmji daudzos maršrutos piesārņo gaisu ar gāzi un smalkām daļiņām. Dzinēju radītais troksnis ir arī nepanesams traucēklis, jo tas ir pastāvīgs troksnis, kas pastiprinās naktī.

4.4. Problēma rodas tāpēc, ka tikai dažas kuģu piestātnes ostās ir aprīkotas ar krasta elektropadevi. Tādēļ dažiem kuģiem nākas darbināt savus generatorus.

4.5. Gaisa kvalitātes uzlabošana ostās un tās ietekme uz vietējo iedzīvotāju veselību ir sensitīvs temats. Sabiedrības pieprasījums pēc preventīviem un koriģējošiem gaisa kvalitātes pasākumiem ostu tuvumā kļūst arvien uzstājīgāks, īpaši sociālās tīklošanās vietnēs.

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

4.6. Tas pats sakāms par ostu darbības radīto trokšņa piesārņojumu. EESK uzskata, ka jūras un iekšzemes ūdensceļu transporta zaļināšanas nolūkā ir jāapzina un jānovērtē ostu ietekme uz vidi, it īpaši pilsētas un ostas saskarnes zonās. Tas būtu pirmais solis pirms jebkādu pasākumu pieņemšanas, un tas nodrošinātu pārdomātu pilsētas un ostas saskarnes pārvaldību, ko varētu veicināt upju iekšzemes ostu attīstība.

4.7. Lēmumu par jūras un iekšzemes ūdensceļu transporta zaļināšanu nevar pieņemt, ja iepriekš nav novērtēta kuģu radīto gāzes emisiju (arī mazoglekļa emisijas) izplatīšanās ietekme, ostas teritorijas topogrāfiskais profils, iedzīvotāju sadalījums ostas darbības skartajās teritorijās, kā arī meteoroloģisko staciju esamība, jo laikapstākļi ietekmē gāzu izplatīšanos vai stagnāciju gaisā, un piesārņojuma un trokšņa līmeņa mērīšanas sensoru esamība.

Jūrnieceības nozares darbinieki

4.8. Nedrīkstētu arī ignorēt vēl vienu svarīgu sabiedriskas nozīmes uzdevumu, proti, nodarbinātību un jūrnieku apmācību jaunajās profesijās. Kaut arī trūkst pieejamu, precīzu un salīdzināmu datu par jūrniekiem, ir vispāratzīts, ka jūrnieceības nozarē ir prasmju nepietiekamība un ka ir grūti aizpildīt amata vietas un noturēt jūrniekus.

4.9. Šīs profesionālās nozares zināms pievilcības trūkums cita starpā ir saistīts ar to, ka kuģošana jūrā vairs netiek uzskatīta par iespēju apskatīt pasauli; mūsdienās ceļošana ir kļuvusi lētāka un vienkāršāka. Pēc Eiropas Komisijas pasūtījuma sagatavotajā neatkarīgā pētījumā norādīts, ka šo nozari uzskata arī par nesaderīgu ar tā saukto normālo sociālo un ģimenes dzīvi un ka nozarē ir slikti darba apstākļi un sliktas profesionālās izaugsmes perspektīvas, kaut arī 2006. gada Konvencijā par darbu jūrnieceībā (jeb "MLC 2006") ir noteikts darba un dzīves nosacījumu minimums pasaules tirdzniecības flotes jūrniekiem⁽⁸⁾.

4.10. Tomēr daži Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociācijas ziņojuma dati liecina, ka atsevišķās sabiedrības grupās kuģniecība tiek uzskatīta par prestižu un cieņpilnu nodarbošanos, pateicoties, piemēram, publiskajām informācijas kampaņām, stipendijām utt.

Sieviešu pārstāvība transporta nozarē

4.11. Jūras transporta nozarē sieviešu pārstāvība joprojām ir salīdzinoši zema un tajā nodarbināto sieviešu skaits ir mazs, un laika gaitā ir maz pazīmju, kas liecinātu par uzlabojumiem. Izņemot dažas Ziemeļvalstis un Nīderlandi, sievietes šajā nozarē strādā zemākos un mazāk apmaksātos amatos nekā vīrieši.

4.12. EESK ir iesaistīta Eiropas žūrijā, kuras mērķis ir iekļaut un atbalstīt sievietes transporta profesijās kopumā, arī jūras un iekšzemes ūdensceļu transportā. Kā liecina no 2019. gada 7. oktobra līdz 29. novembrim veiktā Eiropas Transporta darbinieku federācijas tiešsaistes aptauja, tikai 22 % no visiem transporta nozarē nodarbinātajiem ir sievietes⁽⁹⁾. Šajā pētījumā norādīts, ka nozarē joprojām pastāv daudzi šķēršļi, kas saistīti ar dzimumu nevienlīdzību un stereotipiem. Jūras transports vienmēr ir bijusi nozare, kurā nodarbināti vīrieši, un EESK uzskata, ka tas ir jāmaina, lai sasniegtu sabiedriski nozīmīgo mērķi – palielināt šajā nozarē nodarbināto sieviešu skaitu.

4.13. Jūras transporta zaļināšana varētu būt tāda iespēja. EESK uzskata, ka ar zaļināšanu saistītā tehnoloģiju attīstība varētu radīt nodarbinātības dinamiku jūras transportā un mainīt priekšstatu par to, jo tradicionālās darbvietas jūrā tiks pārveidotas par darbvietais ar augstu pievienoto vērtību uz sauszemes, un tas ļaus pieņemt darbā vairāk sieviešu.

4.14. Pienācīgi kvalificētiem jūrniekiem ir būtiska nozīme, lai kuģošana būtu droša un videi draudzīga. Šīs dinamiskās nozares dzīvotspēja ir atkarīga no spējas arī turpmāk piesaistīt pietiekamu skaitu jaunu kvalificētu speciālistu un noturēt pieredzējušos jūrniekus, tostarp sievietes un citas nepietiekami pārstāvētās grupas.

4.15. EESK uzskata: lai panāktu gan nozīmīgus, gan dzīvotspējīgus risinājumus jūras transporta zaļināšanā, ir vajadzīga visu ieinteresēto personu, to skaitā sociālo partneru, iesaiste⁽¹⁰⁾.

⁽⁸⁾ Coffey, *Consultores em Transportes Inovação e Sistemas*, Oxford Research et World Maritime University, *Study on social aspects within the maritime transport sector* [Pētījums par jūras transporta nozares sociālajiem aspektiem], Eiropas Savienības Publikāciju birojs, 2020. g.

⁽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>.

Jūrniki

4.16. Tomēr kuģu automatizācijas rezultātā varētu tikt samazinātas kuģu apkalpes un personāla skaits, tādējādi samazinot pieprasījumu pēc jūrnikiem un vienlaikus palielinot darba slodzi un atbildību tiem, kas jau strādā. Maz ticams, ka bezdarbnieka statusa piešķiršanas vai pārkvalifikācijas perspektīva būs sociāli pieņemama.

4.17. Turklāt digitalizācija un automatizācija var uzlabot darba apstākļus augsti kvalificētiem kuģa apkalpes locekļiem, kuriem ir IT un elektrotehniskās prasmes. Digitalizācija un automatizācija samazinās arī administratīvo slogu, kas bieži minēts kā kuģa apkalpes noguruma cēlonis, un ļaus attīstīt gandrīz autonomas operētājsistēmas, un tas ietekmēs darba laiku un jūrniecības pievilcību.

4.18. Digitalizācija un automatizācija jūras transporta zaļināšanas kontekstā būtiski mainīs nozari. Tas nenotiks īstermiņā, jo kuģu īpašnieki tam vēl nav pilnībā gatavi. Taču šīs jaunās tehnoloģijas ir pielāgotas esošajiem kuģiem. Šo vilcināšanos rada arī flotes atjaunošanas izmaksas.

4.19. Nedrīkst ignorēt arī risku, ka jauno prasmju pieprasījums var kaitēt nodarbinātībai, atstājot novārtā dažus jūrniekus vai pienācīgi neapmācot nākotnes jūrniekus. Jūrskolām tas ir liels izaicinājums, ar kuru var tikt galā tikai jūrskolas, kuras cieši sadarbojas ar jūrniecības nozari ar mērķi pielāgoties tās vajadzībām.

4.20. Turklāt jūrnieru tālākizglītībai ir svarīga nozīme, lai atjauninātu viņu prasmes un veicinātu pāreju no darbvietām jūrā uz darbvietām uz sauszemes, kas, visticamāk, būs vajadzīga jūras transporta zaļināšanai. Šis aspekts ir būtisks, lai pozitīvi ietekmētu sabiedrību kopumā.

4.21. Kvalificētāki darbinieki nozīmē darbaspēka izmaksu pieaugumu, sociālā dempinga risku, kas kaitē vismazāk kvalificētajam personālam, un negodīgu konkurenci darba tirgū; tāpēc ir jāaizsargā Eiropas jūrnieru nodarbinātība. Lietderīgi būtu atsaukties uz 2018. gada pētījumu "*Seafarers and digital disruption*"⁽¹¹⁾. Tomēr šķiet, ka jūrnieru skaits samazinās, viņu vecums pieaug, un tas rada jautājumu par to, vai viņi ir konkurētspējīgi ar jūrnieriem ārpus ES. Tas ir atsevišķs temats, tomēr šajā pašiniciatīvas atzinumā vēlējāms to pieminēt.

4.22. Sociālajiem partneriem ir būtiska nozīme, lai nodrošinātu, ka jūras transportā tiek ievēroti vai pat paaugstināti darba standarti. Tomēr uz kuģa piemērojamo darba tiesību atšķirību dēļ koplīguma sarunas var tikt apdraudētas, un pārrobežu apgabalos tās var būt sarežģītas darba tiesību piemērošanas dēļ, jo trūkst saziņas, sadarbības un koordinācijas starp dažādām iestādēm, kas ir atbildīgas par darba apstākļu uzraudzību.

Iekšējo ūdensceļu transports

4.23. Dažus no minētajiem apsvērumiem par darba ņēmējiem jūras transporta nozarē dažkārt var ekstrapolēt uz iekšzemes ūdensceļu transportu, izņemot to, ka, ņemot vērā sociālo, ekonomisko un kultūras faktoru kombināciju, iekšzemes ūdensceļu transporta darba tirgu veido galvenokārt gados vecāki pašnodarbinātie operatori⁽¹²⁾. Jāatzīmē, ka novecošana ietekmē arī darba ņēmēju kategoriju, jo jaunieši labprātāk izvēlas strādāt uz sauszemes ar regulāru darba laiku un iespēju pavadīt nedēļas nogales mājās. Piemēram, šim faktoram ir ļoti svarīga nozīme Rietumeiropā, kur aptuveni 80 % iekšzemes ūdensceļu kravu pārvadājumu uzņēmumu pieder neatkarīgajiem īpašniekiem-operatoriem, kuru darba laiks nav regulārs. Tas rada darbaspēka trūkumu iekšzemes ūdensceļu kuģošanā gan iekšzemes ūdensceļu pasažieru, gan kravu pārvadājumu tirgū, un tas vērojams attiecībā uz kvalificētu personālu vadības līmenī un kvalificētiem kuģu vadītājiem šķidro kravu segmentā.

4.24. EESK norāda, ka šis trūkums ir izskaidrojams arī ar tehniskiem faktoriem; tā kā apkalpes locekļu darbs ir arvien tehniskāks, iekšzemes ūdensceļu transporta uzņēmumi meklē specializētus profilus, taču tos ir grūti atrast.

4.25. Lai piesaistītu nozarei jauno paaudzi, ir jāpieņem fundamentāli pasākumi, konkrēti, sociāli, kultūras un sabiedriskas nozīmes pasākumi, piemēram, kooperatīvu izveide, lai labāk saskaņotu ekonomiskās vajadzības (efektivitāte, rentabilitāte, liela darba slodze) ar sociālajiem, kultūras un sabiedriskas nozīmes aspektiem (privāto un sabiedrisko dzīvi, ģimeni utt.).

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

⁽¹²⁾ Reinas kuģniecības centrālā komisija, *Rapport thématique sur le marché du travail dans le secteur de la navigation intérieure européenne* [Tematisks ziņojums par darba tirgu ES iekšzemes kuģošanas nozarē], 2021. gada februāris.

4.26. Nobeigumā EESK norāda, ka jau tagad jūtāmās Covid-19 krīzes sekas varēs kvantitatīvi vērtēt turpmākajos gados, vēl jo vairāk tāpēc, ka nozares zaļināšanas rezultātā arī iekšzemes ūdensceļu transporta darba tirgum būs jāpārveidojas.

Briselē, 2022. gada 23. februārī

*Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētāja*
Christa SCHWENG
