

I

(Resolutioner, rekommendationer och yttranden)

YTTRANDEN

EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN

EESK:S 523:E PLENARSESSION DEN 22–23 FEBRUARI 2017

Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om Strategier för diversifiering av sjöfarts- och havsturism

(förberedande yttrande)

(2017/C 209/01)

Föredragande: **Tony ZAHRA**

Remiss	Maltesiska rådsordförandeskapet, 19.9.2016
Rättslig grund	Artikel 304 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt
Ansvarig facksektion	Inre marknaden, produktion och konsumtion
Antagande av facksektionen	9.3.2017
Antagande vid plenarsessionen	30.3.2017
Plenarsession nr	524
Resultat av omröstningen	179/0/0
(för/emot/nedlagda röster)	

1. Slutsatser och rekommendationer

1.1 Mot bakgrund av nackdelar såsom avstånd, tillgänglighet och avskildhet anser EESK att man bör sträva efter ett gynnsamt skattesystem för öar där man beaktar de särskilda insatser som gjorts med avseende på investeringar, bibehållande och skapande av arbetstillfällen och anpassning av perioderna när verksamheter har öppet, för att mildra effekterna av säsongsbundenheten.

1.2 Trots turismens starka motståndskraft och snabba återhämtning i kristider anser kommittén att det är viktigt att analysera och åtgärda de förutsebara utmaningar och möjligheter som sjöfarts- och havsturismen står inför, särskilt när det gäller Medelhavet, eftersom den har stor betydelse och bidrar på ett väsentligt sätt till den europeiska ekonomin. Jämförbarhet med konkurrerande destinationer bör vederbörligen beaktas i bedömningsprocessen. Det är viktigt med smartare lagstiftning och politik och att byråkratin minskar för små och medelstora företag.

1.3 Fler rutter med flera destinationer i området måste skapas och främjas, samtidigt som gemensamma/regionala främjande åtgärder bland medlemsstaterna behöver få stöd. EESK föreslår att medlemsstaterna antar tydliga marknadsföringsstrategier för diversifiering och anpassning till kundernas föränderliga tycke och smak. Det är dock också viktigt att man i processen beaktar de skillnader i den prismässiga överkomligheten för medborgare som kan finnas när det gäller turisttjänster som erbjuds inom den här sektorn.

1.4 Mot bakgrund av att sjöfarts- och kustturismen i hög grad är beroende av marina ekosystem är det viktigt att Medelhavsländerna ökar det regionala samarbetet för att skydda dem. I detta avseende förespråkar kommittén att en grupp bestående av medlemsstater och tredjeländer i västra Medelhavsområdet inrättas för att gemensamt arbeta med blå tillväxt⁽¹⁾ samt blå och grön infrastruktur för att återställa skadade ekosystem.

1.5 Konstruktion och återvinning av mark från havet på den grunda kontinentalsockeln skadar livsmiljöerna under vattnet på ett irreparabelt sätt. Medelhavets kontinentalsockel är begränsad och dessa marina områden måste skyddas mot sådan utveckling. Kompensationsåtgärder och inrättandet av skattereserver bör också övervägas om en sådan utveckling sker.

1.6 Sjöfarts- och havsturismens utveckling måste baseras på långsiktigt hållbara utvecklingsprinciper. För detta krävs att man utvecklar ett operativt och mätbart verktyg. EESK rekommenderar att en harmoniserad indikatormekanism för hållbarhet utarbetas för sektorn, särskilt för östater och regioner som i hög grad är beroende av kustverksamhet. Det europeiska indikatorsystemet för turism, som utarbetats av kommissionen, kan vara en bra plattform för att uppnå detta.

1.7 För att utveckla en indikatormekanism för hållbarhet krävs även insamling av exakta ekonomiska uppgifter. Turismen är en mycket komplex sektor som omfattar olika förbindelser mellan många olika aktörer. Därför bör relativa instrument för insamling av ekonomiska uppgifter utvecklas genom extrapolering från satelliträkenskapsmodellerna.

1.8 Klimatförändringarnas inverkan på havsmiljön kräver en dialog om innovativa lösningar. Särskilda åtgärder för utsatta områden måste prioriteras. Kommittén erinrar om kommissionens nyligen antagna meddelande om internationell världshavsförvaltning och dess paket med 14 åtgärder⁽²⁾. EU:s sjunde miljöhandlingsprogram till 2020 och EU:s mål för anpassning till och begränsning av klimatförändringarna fokuserar på infrastruktursektorer såsom energi och transport och på särskilda aspekter med koppling till kust- och havsturism. Dessutom kommer Europeiska investeringsbanken att bidra med finansiering till små och medelstora företags investeringar i turism och/eller i konvergensregioner.

1.9 Avfallshantering är en fråga av stor betydelse inom sjöfarts- och havsturismen, eftersom turismen i sig genererar mycket avfall. WWF uppskattar att mer än 80 % av havsföroreningarna kommer från landbaserad verksamhet. Problemet försvåras ytterligare av nedskräpning av haven. Detta kräver innovativa åtgärder som kan begränsa problemen med koppling till avfall, utöver samordnad och effektiv regelefterlevnad. Kommittén uppmanar till samordnat genomförande av internationella konventioner för att främja kapacitetsutbyggnad i tredjeländer.

1.10 När det gäller sektorns tillväxtpotentialer är hela avfallshanteringskedjan (från insamling till bortskaffande) en stor utmaning, särskilt på avgränsade områden som öar. Mot bakgrund av detta rekommenderar EESK även att man inrättar en "naturarvskoalition" som omfattar öar och kustområden samt viktiga aktörer på miljöområdet såsom stiftelser och internationella organisationer för att göra europeiska öar och kustområden till ledare inom globala åtgärder för en ren miljö på grundval av integrerade turismstrategier.

1.11 Investeringar i människor är en förutsättning för en hållbar och konkurrenskraftig tillväxt. Sektorn lockar dock inte till sig tillräckligt med kvalificerad personal, främst på grund av bristande attraktionskraft i fråga om karriärutveckling och långsiktiga anställningar. Kommittén rekommenderar att en strategisk handlingsplan utformas för att locka till sig och bibehålla en stadig ström av kompetenta arbetstagare som är intresserade av långsiktiga anställningar inom sektorn. Handlingsplanen måste innehålla konkreta förslag baserade på vetenskapliga och praktiska metoder för att kunna öka branschens attraktivitet.

2. Allmänna kommentarer

2.1 Det maltesiska ordförandeskapet bad EESK att utfärda ett förberedande yttrande om "diversifieringsstrategier för sjöfarts- och havsturism" i ett större sammanhang med innovativa strategier för att utveckla en mer konkurrenskraftig miljö i Europa, med särskild inriktning på Medelhavsområdet.

⁽¹⁾ Meddelande om blå tillväxt, COM(2012) 494 final.

⁽²⁾ JOIN(2016) 49 final och https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/ocean-governance_sv

2.2 Turismen är en kraftfull global sektor med stor potential när det gäller sysselsättning och ekonomisk utveckling, vilket erkänns i artikel 195 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Under 2014 bidrog turismsektorn med mer än 1,6 biljoner euro, vilket är nästan 10 % av EU:s totala BNP, och de direkta, indirekta och efterföljande effekterna låg till grund för 25 miljoner arbetstillfällen i EU⁽³⁾. Den havsrelaterade undersektorn inom turismen angavs som ett av de prioriterade områdena för det maltesiska ordförandeskapet. Att utveckla relevanta turismprodukter och havstjänster skulle kunna bidra till tillväxtpotentialen i EU:s kust- och oområden. Det är således nödvändigt att identifiera aktuella trender och prognoser för att ge en tydligare bild av innovativa möjligheter som överensstämmer med sjöfarts- och havsturismens specifika karaktär.

2.3 Sjöfarts- och havsturismen är turismens viktigaste undersektor och den största sjöfartsverksamheten i Europa. Sektorn sysselsätter nära 3,2 miljoner människor och ger totalt 183 miljarder euro i bruttoföreläggingsvärde⁽⁴⁾, samtidigt som den har potential vad gäller att skapa arbetstillfällen och en hållbar "blå tillväxt". För att stärka Europas ställning som ledande nautisk destination i världen måste EU:s infrastruktur för ö- och kustturism kunna erbjuda lämpliga och innovativa tjänster för användarna, även när det gäller tillgänglighet, samtidigt som man garanterar en hållbar utveckling av lokalsamhällena. Båtturism "i inlandet" som finns i flera medlemsstater på sjöar, floder etc. är också en del av den här sektorn och måste tas i beaktande vid översynsprocessen. I sektorn ingår också en stor skeppsbyggnadsindustri för fritidsbåtar och kryssningsfartyg, där Europa har en viktig plats i världsekonomin.

3. EESK:s förslag för nya modeller i turismpolitiken

3.1 Genom åren har kommittén antagit yttranden om turismpolitiken i allmänhet och om ö- och kustturismen i synnerhet. Kommittén har föreslagit att program för livslångt lärande ska utarbetas, särskilt för personal inom turismsektorn på öar, och har även föreslagit att en interregional skola som baseras på ett koncept liknande ett "Erasmus för studenter och arbetstagare i turismsektorn" ska inrättas på en strategiskt belägen ö.

3.2 EESK anser att EU:s definition av öar är olämplig och bör ses över för att beakta den nya verkligheten där ett utvidgat EU inkluderar ömedlemsstater. För att kunna marknadsföra Europa som en viktig turistdestination på global nivå rekommenderar kommittén också att makroregionala samarbeten utvecklas (t.ex. strategin för adriatisk-joniska makroregionen, strategin för Östersjön och strategin för Donauområdet) för att lösa problem som exempelvis tillgänglighet. Detta kräver en territoriell kontinuitet av hög kvalitet i riktning från öarna till kontinenten.

3.3 Klimatförändringarna innebär att det krävs beslutsamma anpassningsåtgärder av öarnas klimattålighet på samtliga områden inom deras ekonomier. EESK har rekommenderat att man inför ett "Island Change Test" där man tar upp frågor som energi och transport (infrastruktur och tillgänglighet), höjningen av havsnivån, den försämrade biologiska mångfalden och andra viktiga frågor.

3.4 Öarnas ekonomier har blivit alltför beroende av en i huvudsak säsongsbunden turism och diversifiering är därför nödvändig. Kommittén har betonat att om den blå ekonomin ses som en outtömlig källa av oexploaterade resurser och man hela tiden hänvisar till en blå tillväxt som lösningen på Europas ekonomiska problem kan detta leda till en ökning av de olika former av belastning som redan förekommer på EU:s kuster och hav. Därför är det viktigt att en långsiktig hållbarhet finns kvar som en överbyggande princip när åtgärder utformas och genomförs.

3.5 I kommissionens meddelande "En europeisk strategi för ökad tillväxt och sysselsättning inom kust- och havsturism" som antogs 2014⁽⁵⁾ beskrivs aktuella brister i styrningen och skapas ett ramverk för samarbete mellan offentliga myndigheter samt offentlig-privata partnerskap, inklusive genom områdeskluster och integrerade strategier. Mot bakgrund av varje havsområdes särskilda karaktär föreslås i meddelandet 14 konkreta åtgärder som rör företagsinvesteringar, stor säsongsbundenhet, produktdiversifiering och innovation, förbindelser, tillgänglighet, förbättrad infrastruktur, utveckling av färdigheter och skydd av havsmiljön. Handlingsplanen håller på att genomföras⁽⁶⁾.

⁽³⁾ WTTC, "Travel & Tourism economic impact", 2015, EU.

⁽⁴⁾ Europeiska kommissionen, "Study in support of policy measures for maritime and coastal tourism at EU level", 2013: https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/body/study-maritime-and-coastal-tourism_en.pdf

⁽⁵⁾ COM(2014) 86 final.

⁽⁶⁾ https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/coastal_tourism_sv

4. EESK:s förslag till diversifieringsstrategier för sjöfarts- och havsturism

4.1 Sektorsövergripande miljöstrategier

4.1.1 Mycket har gjorts under årens lopp för att göra beslutsfattare och berörda aktörer på hög nivå uppmärksamma på kopplingen mellan hav och klimat. Detta har lett till att haven inkluderades i Parisavtalet 2015 och i den särskilda rapporten om världshaven från FN:s forskningspanel i klimatfrågor (IPCC). Detta arbete kräver stöd för genomförandet av Parisavtalet, vilket bland annat innebär att man måste stärka medlemsstaternas tekniska kapacitet för att utveckla tekniska metoder för en framtid med lägre utsläpp.

Transporter till havs står för cirka 2,5 % av de globala växthusgasutsläppen. EU efterlyser en global strategi för att minska utsläppen av växthusgaser från internationell sjöfart, men sjöfartens utsläpp förväntas öka betydligt till 2050. Enligt den andra studien om växthusgaser från Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) skulle fartygens energiförbrukning och utsläpp av koldioxid kunna minska med upp till 75 % genom vidtagande av driftsåtgärder och användning av befintlig teknik. Många av dessa åtgärder är kostnadseffektiva och ger nettofördelar, eftersom alla drifts- och investeringskostnader betalar sig i form av lägre bränslekostnader. Sådana minskningar kan uppnås genom ny innovativ teknik.

4.1.2 Medelhavsområdet är en av världens viktigaste regioner på grund av sin enastående biologiska mångfald, men är också ett område som är mer sårbart än andra när det gäller klimatförändringarna. Storskalig kustturism är en av de största orsakerna till ekologiska förluster i regionen. Medelhavet har dock också ett omfattande naturvärde som gör det ytterst viktigt för skyddet av den biologiska mångfalden. I detta avseende rekommenderas regionalt samarbete för att skydda de marina ekosystemen. Europeiska unionens finansieringsprogram Life+ stöder målen i EU:s strategi för biologisk mångfald och ger utrymme för finansiering av innovativa program för kust- och havsturism.

4.1.3 Avfallshanteringen är ett stort problem för sektorn, särskilt på öar där säsongsvariationerna är stora. De flesta öar kan ha svårt att hantera det stora antalet besökare under högsäsongen, vilket kräver stora investeringar för att tillhandahålla tillräckliga anläggningar för vattenförsörjning och avfallshantering. Ingåendet av konventionen om biologisk mångfald tillhandahåller ett globalt erkänt ramverk för åtgärder för att bekämpa hot mot naturarvet, från hantering av marint skräp och mikroplaster till fortsatt minskning och avskaffande av platspåsar för engångsbruk.

4.1.4 I flera studier och rapporter betonas att det är affärsmässigt fördelaktigt för den europeiska kustturismen att "bli grön". EU måste skapa incitament för medlemsstaterna så att de intensifierar sina ansträngningar för att anta en grön turismpraxis och introducerar gröna program som begränsar effekten av klimatförändringarna. Detta bör stödjas genom främjande av ekoturism som en verksamhet som stöder havsturismen.

4.1.5 Med hänsyn till dessa utmaningar är det ännu viktigare att sjöfarts- och havsturismens utveckling följer principerna för en hållbar utveckling. Hållbarhet måste emellertid baseras på en operativ och mätbar modell som fastställer ett indicatorsystem för att övervaka havsturismens verksamhet och utveckling, särskilt när det gäller östater och regioner. Destinationerna måste också överväga inrättandet av kapacitetströsklar, som, om de överskrids, kommer att ge upphov till en rad problem som påverkar sektorn och hållbarheten negativt på lång sikt. Särskilt följande trösklar avses:

- Försämring och förlust av ekologiska resurser.
- Belastning på miljön och den fysiska infrastrukturen.
- Konflikter mellan turister och lokalbefolkning som leder till minskad gästfrihet.
- Missnöjda besökare.

4.1.6 Det europeiska indicatorsystemet för turism, som utvecklades av kommissionen 2013 och som genomgick en översyn 2016 ⁽⁷⁾, är ett frivilligt förvaltningsverktyg som identifierar en uppsättning kärnindikatorer för att hjälpa destinationerna att övervaka och mäta sin prestanda i fråga om hållbar turism.

⁽⁷⁾ http://ec.europa.eu/growth/sectors/tourism/offer/sustainable/indicators_sv

4.1.7 I detta avseende är Europeiska sjösäkerhetsbyrån (Emsa) en mycket värdefull källa som tillhandahåller information, statistik och råd som har stor betydelse för inrättandet av hållbarhetsprinciper.

4.1.8 Man bör även beakta EESK:s yttrande om "smarta öar", särskilt när det gäller antagandet av bästa praxis.

4.1.9 Projektet "Tracking European Operations for Maritime EcoSystems" som ingår i ERA-LEARN 2020 (stödgård – CSA) och finansieras av Horisont 2020 kan fungera som en annan värdefull resurs för att uppnå detta mål.

4.1.10 Många organisationer och institutioner har bidragit till processen för miljöskydd, som WWF, Ocean & Climate Platform, konferensen för perifera kustregioner i Europa, Greenpeace och flera FN-organ, som har samarbetat med EU-organ och deltagit i utökat samarbete mellan regeringar och offentliga och privata aktörer. Den här processen måste fortsätta om vi ska kunna följa vägen mot framgång.

4.1.11 Sunda marina ekosystem och bevarade kust- och ömråden bidrar på många sätt till hållbar tillväxt och skapande av arbetstillfällen. Turism, jordbruk, fiske, vattenbruk och skogsbruk är viktiga sektorer som har en stor inverkan på och betydelse för integreringen av den biologiska mångfalden. En hållbar livsmedelsproduktion och livsmedelstrygghet är andra relaterade frågor som kräver särskild uppmärksamhet. Sektorsspecifika strategier som bidrar till att bevara den biologiska mångfalden måste utvecklas inom en integrerad ram. När det gäller frågan om marina ekosystem erinrar EESK om direktivet om upprättandet av en ram för havsplanering⁽⁸⁾ samt Barcelonakonventionen från 1995⁽⁹⁾.

4.1.12 Havsföreningar kommer ofta från orenat avloppsvatten och från jordbruket, men hoten mot de marina ekosystemen omfattar även kommersiellt överfiske, oljeutsläpp och andra farliga substanser samt införandet av främmande arter. Felaktig hantering av barlastvatten kan också ha en stor inverkan på miljön⁽¹⁰⁾. Marina ekosystem är en stor källa till biologisk mångfald och EU vidtar ett antal åtgärder för att uppnå en sund marin miljö för att göra ekosystemen mer motståndskraftiga mot klimatförändringarna i de europeiska haven till 2020. Detta kräver ett nära samarbete mellan alla aktörer.

4.1.13 I detta avseende är det strategiskt viktigt att välja rätt genomförandeinstrument för att säkerställa att samtliga ekonomiska sektorer drar fördel av de nya möjligheter som skapas av sunda ekosystem. Samtidigt är öppenhet, lämplig konsultation och ansvarsskyldighet viktiga för att turismen ska följa den allmänna principen om god förvaltning. Enligt konventionen om biologisk mångfald⁽¹¹⁾ är resurseffektivitet och en cirkulär ekonomi förutsättningar för att uppnå framsteg och hållbarhet inom området.

4.1.14 Strategier för ökad medvetenhet måste utvecklas för att förbättra efterlevnaden, genom att använda incitament för miljövänlig verksamhet inom sjöfarts- och havsturism (inklusive relaterade branscher som båtsport, fiske, livsmedelsförsörjning etc.). I detta sammanhang måste omfattande sektorsövergripande utbildningsprogram utvecklas för att de komplexa hållbarhetsmålen ska kunna uppnås, medan ett nätverk för relevanta turismområden skulle möjliggöra utbyte av information och bästa praxis.

4.1.15 Europa måste dra nytta av sina naturresurser och främja sina mest attraktiva platser där det råder harmoni mellan natur och fysisk planering i kust- och havsområden. Eftersom kustområden har en särskild strategisk betydelse ur miljömässig, ekonomisk och social synvinkel måste problem i dessa områden lösas inom ramen för en integrerad politik för hållbar utveckling, där den fysiska planeringen, balansen mellan produktionen av förnybar energi och annan kustbaserad verksamhet och efterlevnaden av planeringsbestämmelserna spelar en särskilt viktig roll⁽¹²⁾. Det är nödvändigt att säkerställa att medlemsstaterna genomför direktivet om upprättandet av en ram för havsplanering i kust- och havsområden på bästa möjliga sätt. Eftersom detta direktiv inte berör kustområden hänvisar vi återigen till Barcelonakonventionen som lämpligt nog har ett protokoll om kustförvaltning.

⁽⁸⁾ Direktiv 2014/89/EU av den 23 juli 2014, se även https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/maritime_spatial_planning_sv

⁽⁹⁾ http://ec.europa.eu/environment/marine/international-cooperation/regional-sea-conventions/barcelona-convention/index_en.htm

⁽¹⁰⁾ För närvarande finns det ingen direkt EU-lagstiftning om barlastvatten, men i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1143/2014 av den 23 oktober 2014 om förebyggande och hantering av introduktion och spridning av invasiva främmande arter erkänns konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment som en möjlig hanteringsåtgärd för invasiva arter av betydelse.

⁽¹¹⁾ Rådskommunikation 13398/16 (<http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-13398-2016-INIT/sv/pdf>).

⁽¹²⁾ EUT C 451, 16.12.2014, s. 64.

4.2 Fördelar på lång sikt av en integrerad sektorsövergripande metod

4.2.1 Harmonisering av rättsliga krav

4.2.1.1 Det aktuella läget måste bedömas på ett korrekt sätt efter att tidsfristen för EU:s medlemsstater att ändra sin nationella lagstiftning och införliva direktiv 94/25/EG om fritidsbåtar, ändrat genom direktiv 2003/44/EG, löpte ut den 18 januari 2016. Direktivet antogs för att främja en hållbar utveckling av sektorn och för att minska antalet båtolyckor till havs genom att införa standardkrav för användarsäkerhet samt gränser för avgaser och buller.

4.2.1.2 Syftet med denna europeiska rättsliga ram var att undanröja skillnader mellan medlemsstaterna som riskerade att hindra rörligheten inom EU. Den obligatoriska harmoniseringsprocessen har medfört ett antal utmaningar som måste identifieras och analyseras skyndsamt, eftersom det klart och tydligt fortfarande inte finns någon enhetlighet på unionsnivå när det gäller kraven. Det råder brist på samordning och enhetlighet, vilket framgår av de olika nationella utbildningssystemen för skeppare⁽¹³⁾. Om den inte hanteras på ett effektivt och lämpligt sätt kan den tillfälliga införlivandeprocessen bli kontraproduktiv och eventuellt påverka fritidsbåtsbranschens konkurrenskraft, med konsekvenser som går tvärt emot målen för sjöfarts- och havsturismen.

4.2.2 Konkurrenskraft

4.2.2.1 Under de senaste åren har olika undersektorer i branschen påverkats av skiftande efterfrågan och fluktuationer i turismbranschen i stort, vilken även har påverkats av det ekonomiska klimatet i de länder som turisterna kommer ifrån. Effekterna av de terroristattacker som nyligen ägt rum i Europa och den efterföljande ökningen av andra terrorhot kommer utan tvekan att påverka turismen. Dock har turismen under åren visat sig vara mycket motståndskraftig, även i mycket hårda tider, vilket märktes tydligt genom den snabba återhämtningen efter den ekonomiska krisen 2008–2009 och de flera kriser som har uppstått sedan dess.

4.2.2.2 Produkter och tjänster av hög kvalitet inom turismen blir allt viktigare och vi måste vara innovativa samtidigt som investeringarna måste garanteras. Vi måste överväga diversifiering av produkter och förbättringar längs med hela värdekedjan. Detta är en väg som kan ge en betydande skjuts till sjöfarts- och havsturismen och öka de potentiella destinationernas dragningskraft. Detta kommer också att göra att vi kan anpassa oss till föränderliga konsumentmönster och till demografiska förändringar som påverkar rese-mönstren.

4.2.2.3 Kunderna blir alltmer äventyrliga och är mer villiga att testa nya resesätt och upplevelser. Kommissionens nyligen tillkännagivna uppmaning om att, med ett anslag på 1,5 miljoner euro, skapa sjöfartsvägar som främjar båtutrustningen är ett steg i rätt riktning. Initiativet kommer att främja kopplingar till andra ekonomiska sektorer och locka besökare med särskilda intressen såsom mat, kultur och nöje.

4.2.2.4 Inom ramen för sina befogenheter genomför kommissionen åtgärder för att stödja turismsektorns konkurrenskraft och hållbarhet som även kan främja sjöfarts- och havsturismens utveckling.

4.2.2.5 En sådan åtgärd är Cosme-programmet, som under de senaste sex åren har gett stöd till utveckling och marknadsföring av gränsöverskridande temaprodukter på turismområdet, inom områden som havsturism, kulturturism, mat, sport och hälsa⁽¹⁴⁾. Med initiativet Eden lyfter man också fram nya destinationer som har visat sig ligga i framkant när det gäller hållbar turismutveckling⁽¹⁵⁾. 2010 års upplaga fokuserade på kust-, flod- och sjödestinationer där man främjade innovativa förhållningssätt till sitt utbud av vattenturism.

4.2.2.6 Regionerna kan även vända sig till de europeiska struktur- och investeringsfonderna⁽¹⁶⁾ när det gäller investeringar för modernisering av kustområden, marinor och hamnar, och för bevarande av natur- och kulturarv i kustområden, om de bidrar till de relevanta tematiska målen och är en del av en regional strategi. Kommissionen har även offentliggjort en vägledning⁽¹⁷⁾ som tillhandahåller en omfattande översikt av möjligheter till EU-finansiering för turismsektorn. Aktörer inom kust- och havsturism kan ansöka om relevant finansiering inom dessa program.

⁽¹³⁾ Se även EUT C 389, 21.10.2016, s. 93.

⁽¹⁴⁾ https://ec.europa.eu/growth/sectors/tourism/offer/sustainable/transnational-products_sv

⁽¹⁵⁾ https://ec.europa.eu/growth/tools-databases/eden/about/themes_sv

⁽¹⁶⁾ http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/informat/2014/guidance_tourism.pdf

⁽¹⁷⁾ http://ec.europa.eu/growth/tools-databases/newsroom/cf/itemdetail.cfm?item_id=8496&lang=sv

4.2.2.7 Kopplingen och främjandet av dessa tjänster kan uppnås genom samordning av produkter och tjänster som förstärka besökarnas upplevelse, dvs. genom att erbjuda dem ett stort urval av tilltalande produkter och tjänster som intresserar just dem. Sådana indelningar blir allt vanligare inom turismbranschen och omfattar erbjudanden om särskilda turistprodukter och -tjänster. Riktad marknadsföring gör det också möjligt att, särskilt genom digitala metoder, nå alla potentiella besökare direkt, för att kunna skapa en direkt koppling mellan dessa besökare och destinationen.

4.2.3 Möjlighet att skapa arbetstillfällen inom sjöfarts- och havsturism

Investeringar i människor är en förutsättning för en hållbar och konkurrenskraftig tillväxt. För att uppnå detta mål krävs hantering av strategiska förändringar när de gäller möjligheter att utveckla färdigheter, branschomfattande samarbete samt engagemang och ledarskap från berörda aktörer. Detta är en process som kräver att viktiga aktörer förs samman genom social och civil dialog, i syfte att fastställa en gemensam strategi för att hantera en utmaning som de flesta medlemsstaterna står inför. Detta kan även ligga till grund för skapandet av nya sysselsättningsmöjligheter, särskilt för unga människor, för att säkerställa sektorns långsiktiga hållbarhet och för att trygga sjöfolkets rättigheter med avseende på deras anställningsvillkor till sjöss och fördelarna med ett bättre system för efterlevnad.

4.2.3.1 I sitt yttrande om tillväxt och sysselsättning inom kust- och havsturism⁽¹⁸⁾ betonade EESK att förslaget om att genomföra en undersökning om utbildningsbehov och att skapa en avdelning för "blå jobb" i Eures-portalen var viktigt. Det är dock även mycket viktigt att kommissionen ger denna information stor spridning och ökar medvetenheten i medlemsstaterna om behovet av att tillämpa undersökningens resultat i den nationella utbildningspolitiken. Utbildningen bör vara inriktad på arbetstagare och arbetsgivare, men även på turisminstitutioner. En ökad medvetenhet om turismens betydelse, det europeiska arvet och miljön bör också ingå i utbildningen. Detta måste införas i den obligatoriska utbildningen så att ungdomarna lär sig detta i tidig ålder.

4.2.3.2 Kommissionen har genomfört många initiativ för att utveckla kompetens inom turismen som också främjar blå jobb, såsom "den nya kompetensagendan för Europa"⁽¹⁹⁾. Detta viktiga policydokument innehåller en strategi för branschsamverkan kring kompetens, där turismen identifieras som en av de sex pilotsektorer där särskilda åtgärder ska genomföras på grundval av en branschledd strategi. I anslutning till detta offentliggjordes en inbjudan att lämna förslag i slutet av januari 2017 inom Erasmus+-fonden med en budget på 4 miljoner euro. Fonden ger stöd till utvecklingen av en plattform för viktiga aktörer inom sektorn (inklusive branschen och utbildningsaktörer) som kommer att föreslå åtgärder och rekommendationer för de kommande fem till tio åren. Genom plattformen kommer man att analysera betydande tendenser och kompetensbehov i sektorn, utveckla konkreta åtgärder för att uppfylla kompetensbehoven på kort och medellång sikt, se över yrkesprofiler, uppdatera nya läroplaner, stärka branschens attraktivitet och uppmuntra till rörlighet för studenter och arbetssökande.

4.2.3.3 En inbjudan att lämna anbud med en budget på 800 000 euro kommer också att offentliggöras i mars 2017 inom Cosme, för att ge stöd till åtgärder som främjar bilden av en karriär inom turismen. Åtgärderna kommer att omfatta informationskampanjer om befintliga initiativ och verktyg för kompetensutveckling inom turismen samt om bilden av en karriär inom turism, genom tillhandahållande av stödmaterial, intervjuer och webbseminarier där man presenterar positiva aspekter av en karriär inom turismyrken (t.ex. att de är internationella, trendiga och dynamiska). Åtgärderna kommer att vara inriktade på turistföretag (inklusive små och medelstora företag) och uppstarts företag, samt studenter och arbetssökande.

4.2.4 Statistiska ekonomiska uppgifter

4.2.4.1 Sjöfarts- och havsturismbranschen är mycket komplex och omfattar olika förbindelser mellan många olika aktörer. De många olika ekonomiska verksamheter som branschen består av varierar i stor utsträckning. Statistisk information om havs- och kustturism i medlemsstaterna är inte alltid lättillgänglig och insamlingsmetoderna kan variera mellan olika länder. Detta kan leda till inkonsekventa uppgifter och därmed till att siffror presenteras som inte ger precisa resultat. Konsekventa och precisa uppgifter är ett absolut måste eftersom sektorn är av stor vikt för den europeiska ekonomin. Detta kommer också att hjälpa alla inom sektorn att exakt förstå och göra sig en bild av sjöfartens dynamik och

⁽¹⁸⁾ EUT C 451, 16.12.2014, s. 64.

⁽¹⁹⁾ <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1223>

dess inverkan på EU:s ekonomiska resultat. Metoden med satelliträkenskaper för turism ⁽²⁰⁾ kan ge sektorn det verktyg som krävs. De ekonomiska uppgifter som genereras genom det här systemet kan kombineras med insamling av annan viktig information som tillsammans kan utgöra "indikatoremekanismen för hållbarhet". Flera medlemsstater använder redan verktyget och detta kommer att underlätta processen.

Bryssel den 30 mars 2017.

Georges DASSIS
*Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande*

⁽²⁰⁾ Satelliträkenskaper för turism (Tourism Satellite Account, TSA) som utvecklats av UNWTO är ett standardramverk för statistik och det huvudsakliga verktyget för att mäta turismens inverkan på ekonomin. Det rekommenderade metodologiska ramverket 2008 (även känt som TSA: RMF 2008) tillhandahåller ett uppdaterat gemensamt konceptuellt ramverk för att kunna genomföra TSA.