

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Wyzwania społeczne związane z ekologizacją transportu morskiego i żeglugi śródlądowej”

(opinia z inicjatywy własnej)

(2022/C 275/03)

Sprawozdawca: **Pierre Jean COULON**

Decyzja Zgromadzenia Plenarnego	25.3.2021
Podstawa prawna	Art. 32 ust. 2 regulaminu wewnętrznego Opinia z inicjatywy własnej
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego
Data przyjęcia przez sekcję	2.2.2022
Data przyjęcia na sesji plenarnej	23.2.2022
Sesja plenarna nr	567
Wynik głosowania (za/przeciw/wstrzymało się)	207/1/2

1. Wnioski i zalecenia

1.1. EKES podtrzymuje wnioski i zalecenia zawarte w opiniach „FuelEU Maritime”⁽¹⁾ i „NAIADES III”⁽²⁾.

1.1.1. W tych dziedzinach „konieczna jest ścisła współpraca ze wszystkimi zaangażowanymi stronami w klastrze morskim i łańcuchu dostaw, aby ostatecznie zrealizować ten cel”.

1.1.2. To samo dotyczy niezbędnego zainteresowania tworzeniem terminali intermodalnych umożliwiających przyczyniający się do poprawy rozwój żeglugi śródlądowej w miastach.

1.2. EKES jest zdania, że ekologizacja transportu morskiego i żeglugi śródlądowej musi zdecydowanie uwzględniać zdrowie i jakość życia osób mieszkających w pobliżu szlaków żeglownych lub portów.

1.3. W związku z tym podmioty zarządzające portami, władze lokalne i regionalne oraz zainteresowane strony z sektora transportu muszą współpracować w celu ponownego przemyślenia powiązań między miastem, portami i przewoźnikami.

1.4. Przystawienie się na ekologizację możliwe będzie dopiero po wprowadzeniu odpowiednich szkoleń dla pracowników.

1.5. Zalecenia te wpisują się w pełni w dążenie do podnoszenia wartości niebieskiej gospodarki.

2. Wprowadzenie

2.1. Opublikowany 24 czerwca 2021 r. komunikat Komisji Europejskiej „NAIADES III” w sprawie modernizacji żeglugi śródlądowej w Europie oraz opublikowany 14 lipca 2021 r. projekt rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie stosowania paliw odnawialnych w transporcie morskim, zwany „FuelEU Maritime”, inicjują dekarbonizację tych sektorów.

2.2. „NAIADES III” to 35-punktowy plan działania mający na celu zwiększenie wartości żeglugi śródlądowej, oparty na prostym stwierdzeniu komisarz ds. transportu Adiny Vălean: żegluga śródlądowa jest „jednym z najbardziej efektywnych pod względem emisji CO₂ rodzajów transportu, a śródlądowe drogi wodne mogą odegrać kluczową rolę w dekarbonizacji naszych systemów transportowych”, jednak tylko 6 % ładunków w UE przewożonych jest naszymi rzekami i kanałami, mimo że sieć śródlądowych dróg wodnych ma długość 41 000 kilometrów.

⁽¹⁾ Opinia EKES-u „FuelEU Maritime” (Dz.U. C 152 z 6.4.2022, s. 145).

⁽²⁾ Opinia EKES-u „NAIADES III” (Dz.U. C 194 z 12.5.2022, s. 102).

2.3. Celem komunikatu jest umożliwienie przewozu większej ilości towarów rzekami i kanałami Europy oraz ułatwienie przejścia do 2050 r. na barki o zerowej emisji.

2.4. Komisja proponuje zatem przegląd dyrektywy w sprawie transportu intermodalnego z 1992 r. ⁽³⁾ będącej jedynym instrumentem prawnym UE bezpośrednio wspierającym przejście z transportu drogowego na niskoemisyjne rodzaje transportu (żegluga śródlądowa, transport morski i kolej), którego skuteczność została jednak zakłócona przez niezadawalającą transpozycję w państwach członkowskich. Główną przyczyną niedostatecznej transpozycji jest fakt, że pakiet na rzecz mobilności z 2018 r. zawierał w sobie faktyczną sprzeczność między dążeniem do uczciwej konkurencji między przedsiębiorstwami i pracownikami transportu drogowego na rynku wewnętrznym (poprzez ograniczenie kabotażu z i do terminali intermodalnych) a przestawieniem się z transportu modalnego na transport intermodalny przy jednoczesnym obniżeniu jego kosztów.

2.5. Propozycja rozporządzenia w sprawie ruchu morskiego wpisuje się w tzw. pakiet polityczny i legislacyjny „Gotowi na 55”, który ma na celu zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych o 55 % do 2030 roku. Jest ona ukierunkowana głównie na cele związane z ograniczeniem emisji i wymaga od przewoźników składania sprawozdań na temat rodzaju statków i wykorzystywanego przez nie paliwa. Dlatego też jest ona wiążąca w niewielkim stopniu. Dzieje się tak dlatego, że według Komisji Europejskiej ogólnie rozumiany transport morski odpowiada jedynie za 10 % emisji związanych z transportem w UE.

2.6. EKES popiera realizowaną przez Komisję Europejską politykę ekologizacji transportu morskiego i śródlądowego.

2.7. Czyni to w niedawno przyjętych opiniach „FuelEU Maritime” ⁽⁴⁾ i „NAIADES III” ⁽⁵⁾. Pragnie również skorzystać z tej okazji, by przedstawić kilka refleksji na temat wyzwań społecznych związanych z ekologizacją transportu morskiego i śródlądowego oraz zwrócić uwagę społeczeństwa obywatelskiego na fakt, iż ekologizacja ta wymaga również planowania przestrzennego obszarów morskich, aby umożliwić dostosowanie środków transportu do zmiany klimatu z perspektywy „niebieskiej gospodarki” ⁽⁶⁾.

3. Uwagi ogólne

3.1. Niniejsza opinia z inicjatywy własnej składa się z dwóch części poświęconych różnym zagadnieniom. Pierwszy temat dotyczy charakteru śródlądowego transportu wodnego i portów rzecznych, a drugi kwestii społecznych i pracowników transportu morskiego i śródlądowego. EKES podkreśla, że transport morski jest rynkiem sektorowym, począwszy od lokalnego transportu promowego obsługującego miasta i archipelagi, wykorzystującego rzeki i krótkie morskie szlaki żeglugowe, po długie podróże promami, masowcami, kontenerowcami i rejsy wycieczkowe.

Niniejsza opinia nie odnosi się do wszystkich tych sektorów, lecz dotyczy społecznego wymiaru zagadnień związanych z transportem lokalnym i regionalnym.

3.2. Ekologizacja transportu śródlądowego i morskiego wymaga zintegrowanego podejścia, ponieważ przyszła infrastruktura transportowa będzie musiała również uwzględniać kwestie związane ze zdrowiem lokalnych mieszkańców i pracowników.

3.3. W niniejszej opinii z inicjatywy własnej w sprawie wyzwań społecznych związanych z ekologizacją transportu morskiego i żeglugi śródlądowej EKES-owi wydaje się sprawą nadrzędną, aby Komisja dysponowała rzetelnymi badaniami na temat wpływu działalności portów śródlądowych i morskich na zdrowie. Badania te powinny obejmować analizę systemów zarządzania środowiskiem na dużą skalę oraz zalecenia dotyczące funkcjonowania portów śródlądowych i morskich, uwzględniające kwestie zdrowotne.

3.4. Kabotaż morski odgrywa kluczową rolę w spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej, zwłaszcza na obszarach wyspiarskich. Sprzyja on polityce redukcji emisji dwutlenku węgla, zmniejsza wpływ na środowisko i ułatwia stosowanie zasady multimodalności.

⁽³⁾ Dyrektywa Rady 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych przepisów dla niektórych rodzajów transportu kombinowanego towarów pomiędzy państwami członkowskimi (Dz.U. L 368 z 17.12.1992, s. 38).

⁽⁴⁾ Opinia EKES-u „FuelEU Maritime” (Dz.U. C 152 z 6.4.2022, s. 145).

⁽⁵⁾ Opinia EKES-u „NAIADES III” (Dz.U. C 194 z 12.5.2022, s. 102).

⁽⁶⁾ Opinia EKES-u „Nowe podejście do zrównoważonej niebieskiej gospodarki w UE”, sprawozdawca: Simo Tiainen (Dz.U. C 517 z 22.12.2021, s. 108), oraz opinia „Innowacje w niebieskiej gospodarce”, sprawozdawca: Séamus Boland (Dz.U. C 12 z 15.1.2015, s. 93).

3.5. Poprawa jakości powietrza w portach i jej wpływ na zdrowie lokalnych mieszkańców to delikatna kwestia. EKES uważa, że – na wzór portu w Rotterdamie – słuszne jest dalsze rozwijanie systemów zasilania energią elektryczną pobieraną z lądu w portach śródlądowych i morskich, tak by statki, niezależnie od wielkości, mogły wyłączyć silniki podczas cumowania, gdyż przyczyniłoby się to do ochrony zdrowia mieszkańców i pracowników. Dotyczy to również statków wycieczkowych, które często cumują w centralnych strefach portów.

3.6. Nie można ignorować zanieczyszczenia hałasem spowodowanego morską działalnością portową, gdyż wpływa ono na jakość życia ludzi mieszkających w pobliżu oraz na zdrowie pracowników. To samo dotyczy mieszkańców zaplecza śródlądowych dróg wodnych. Poprawa funkcjonowania żeglugi śródlądowej idzie w parze z rozwojem społeczno-gospodarczym zaplecza, lecz rozwój ten nie powinien odbywać się kosztem jakości życia jego mieszkańców, choć żegluga śródlądowa powoduje mniej uciążliwości niż transport drogowy.

3.7. Kwestia ekologizacji transportu śródlądowego i morskiego nie może być rozpatrywana bez odniesienia się do kwestii szkolenia pracowników, perspektyw zawodowych i różnic między płacami w tych sektorach, a także bez uwzględnienia wyzwań społecznych związanych z głębokimi zmianami wywołanymi przez cyfryzację i automatyzację miejsc pracy.

3.8. Odnowienie floty ma zasadnicze znaczenie dla zmniejszenia uzależnienia żeglugi śródlądowej od paliw kopalnych. Jednakże sektor ten składa się głównie z małych przewoźników i MŚP, którzy borykają się obecnie z trudnościami gospodarczymi (utrata obrotów w wysokości około 2,7 mld EUR, zmniejszenie o co najmniej 70 % przewozów pasażerskich). Społeczna akceptacja konieczności odnowy floty wymaga zatem aprobaty ze strony przewoźników, którą można uzyskać wyłącznie, zdobywając ich zaufanie za pomocą inwestycji i długoterminowego wsparcia finansowego.

3.9. Przejście na żeglugę śródlądową wolną od CO₂ wymaga zatem nie tylko wsparcia finansowego dla istniejących operatorów, ale również wzmoczonych wysiłków w zakresie szkolenia obecnych i przyszłych pracowników żeglugi śródlądowej. Sukces ekologizacji transportu śródlądowego i morskiego zależy również od zdolności sektora do zarządzania transformacją pracy i umiejętności.

4. Uwagi szczegółowe

Porty

4.1. W dziedzinie transportu morskiego polityka jego ekologizacji prowadzi do ponownego przemyślenia powiązań między miastem a portami. Projekty zagospodarowania przestrzennego oparte na gospodarce zdominowanej przez ropę naftową i zglobalizowanej nadmiernej konteneryzacji drugiej połowy XX wieku doprowadziły do wyprowadzenia portów z miast, które stały się zbyt małe, i spowodowały powstanie przemysłowych stref portowych (ZIP) na peryferiach. Akceptacja dużego projektu portowego lub miejskiego musi być jednak niemal jednomyślna, co oznacza konieczność uwzględnienia często bardzo złożonej sumy argumentów łączących interes publiczny z interesami jednostkowymi. Te roszczenia obywateli i społeczeństwa są czymś dość nowym w tysiącletniej relacji łączącej miasto i jego port.

4.2. W związku z tym zarząd portu i gminy mogą grać wspólnie lub przeciwko sobie, przy czym kwestii społecznych i środowiskowych nie da się obecnie pominąć⁽⁷⁾. W miastach portowych, gdzie statki współistnieją z mieszkańcami, przemysłem, biznesem i turystyką, jakość środowiska i źródła uciążliwości stają się czynnikami mobilizującymi mieszkańców. Na przykład silniki statków są włączone przez cały dzień i całą noc: zanieczyszczenie powietrza jest codzienną plagą dla mieszkańców wielu portów europejskich.

4.3. Statki towarowo-pasażerskie i promy wielu linii emitują do powietrza gaz i pył drobny. Hałas generowany przez silniki jest również nieznosną uciążliwością, ponieważ jest on stały i nasila się w nocy.

4.4. Problem polega na tym, że tylko niektóre miejsca postoju statków w portach są wyposażone w podłączenie do zasilania energią elektryczną z lądu. W związku z tym niektóre statki są zmuszone do uruchamiania własnych generatorów.

4.5. Poprawa jakości powietrza w portach i jej wpływ na zdrowie lokalnych mieszkańców to delikatna kwestia. Rośnie społeczne zapotrzebowanie na środki zapobiegawcze i naprawcze w zakresie jakości powietrza w pobliżu portów, zwłaszcza w sieciach społecznościowych.

⁽⁷⁾ Daudet, B., et Alix, Y. „Gouvernance des territoires ville-port: empreintes locales, concurrences régionales et enjeux globaux” [Zarządzanie terytoriami miast-portów: lokalne oddziaływanie, regionalna konkurencja i kwestie globalne], *Organisations et Territoires*, 2012.

4.6. To samo dotyczy zanieczyszczenia hałasem spowodowanego działalnością portową. Zdaniem EKES-u ekologizacja transportu morskiego i śródlądowego nie może się obyć bez inwentaryzacji i diagnozy wpływu portów na środowisko, zwłaszcza na obszarach styku miast i portów. W wypadku wszelkich środków powinno to być wstępnym krokiem do ich przyjęcia i pozwoli to na inteligentne zarządzanie środowiskiem na styku miasto/port, do czego może się przyczynić rozwój portów śródlądowych.

4.7. Nie można bowiem podjąć decyzji o ekologizacji transportu morskiego i śródlądowego bez uprzedniej oceny wpływu rozprzestrzeniania się emisji gazów, nawet tych niskoemisyjnych, pochodzących ze statków, profilu topograficznego obszaru portu, rozmieszczenia ludności na obszarach oddziaływania działalności portowej, istnienia stacji meteorologicznych, ponieważ pogoda ma wpływ na rozprzestrzenianie się lub stagnację gazów w powietrzu, oraz czujników mierzących poziom zanieczyszczenia i hałasu.

Pracownicy sektora morskiego

4.8. Nie można też pomijać innego istotnego wyzwania społecznego: zatrudnienia i szkolenia w nowych zawodach marynarskich. Pomimo braku dostępnych, dokładnych i porównywalnych danych na temat marynarzy, powszechnie przyjmuje się, że sektor morski cierpi na niedobór umiejętności oraz że trudno jest obsadzić stanowiska i zatrzymać marynarzy.

4.9. Pewien brak atrakcyjności tej branży zawodowej wynika m.in. z faktu, że żegluga morska nie jest już postrzegana jako sposób na zwiedzanie świata, a podróżowanie stało się tańsze i łatwiejsze. Zgodnie z niezależnym badaniem przygotowanym dla Komisji Europejskiej branża ta jest również postrzegana jako niemożliwa do pogodzenia z tzw. normalnym życiem społecznym i rodzinnym, a także jako oferująca złe warunki pracy i nieciekawe perspektywy rozwoju zawodowego, pomimo Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. znanej pod akronimem „MLC 2006”, w której ustanawia się minimalne warunki pracy i życia marynarzy w światowej flocie handlowej⁽⁸⁾.

4.10. Niemniej niektóre dane zaczerpnięte ze sprawozdania Stowarzyszenia Armatorów Wspólnoty Europejskiej wskazują, że w niektórych grupach społecznych żegluga morska jest postrzegana jako prestiżowa i godna szacunku, np. dzięki publicznym kampaniom informacyjnym na temat tego sektora, stypendiom naukowym itp.

Reprezentatywność kobiet w transporcie

4.11. Kobiety w transporcie morskim są wciąż niedostatecznie reprezentowane i ich liczba pozostaje stosunkowo niewielka, a z upływem czasu można zauważyć niewielkie oznaki poprawy. Z wyjątkiem niektórych krajów skandynawskich i Holandii, kobiety są zatrudnione na stanowiskach o niższym statusie i niższym wynagrodzeniu niż mężczyźni.

4.12. EKES jest członkiem europejskiego panelu, którego celem jest integracja i promowanie kobiet w całym sektorze transportu, w tym w transporcie morskim i żegludze śródlądowej. Ankieta internetowa przeprowadzona przez Europejską Federację Pracowników Transportu w okresie od 7 października do 29 listopada 2019 r. pokazuje, że jedynie 22 % wynagrodzeń, we wszystkich sektorach transportu łącznie, to wynagrodzenia kobiet⁽⁹⁾. Z badania wynika, że w sektorze utrzymuje się wiele barier wynikających z nierówności płci i stereotypów. Transport morski zawsze był branżą męską i EKES uważa, że konieczna jest tu zmiana, aby sprostać wyzwaniom społecznym związanym z miejscem kobiet w tym sektorze.

4.13. Ekologizacja transportu morskiego może być szansą na taką zmianę. EKES uważa, że zmiany technologiczne związane z ekologizacją powinny zwiększyć dynamikę zatrudnienia w transporcie morskim oraz doprowadzić do zmian w jego postrzeganiu, ponieważ tradycyjne miejsca pracy na morzu będą zastępowane miejscami pracy o wysokiej wartości dodanej na lądzie, co pozwoli na zatrudnienie większej liczby kobiet.

4.14. Odpowiednio wykwalifikowani marynarze mają zasadnicze znaczenie dla zagwarantowania, że żegluga jest zarówno bezpieczna, jak i przyjazna dla środowiska. Stabilny rozwój tego dynamicznego sektora zależy od zdolności do dalszego przyciągania wystarczającej liczby nowych pracowników wysokiej jakości i zatrzymywania doświadczonych marynarzy, w tym kobiet i innych niedostatecznie reprezentowanych grup.

4.15. EKES uważa, że zaangażowanie wszystkich zainteresowanych stron, w tym partnerów społecznych, jest niezbędne do osiągnięcia zarówno znaczących, jak i zrównoważonych rozwiązań w kontekście ekologizacji transportu morskiego⁽¹⁰⁾.

⁽⁸⁾ Coffey, Consultores em Transportes Inovação e Sistemas, Oxford Research i World Maritime University, „Study on social aspects within the maritime transport sector” [Badanie dotyczące aspektów społecznych w sektorze transportu morskiego], Urząd Publikacji Unii Europejskiej, 2020.

⁽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>

Marynarze

4.16. Jednakże automatyzacja statków może spowodować redukcję załóg, co doprowadzi do spadku zapotrzebowania na marynarzy, a jednocześnie do wzrostu obciążenia pracą i odpowiedzialności osób już zatrudnionych. Jest mało prawdopodobne, by perspektywę bezrobocia lub przekwalifikowania była społecznie akceptowalna.

4.17. Z drugiej strony, cyfryzacja i automatyzacja mogą poprawić warunki pracy wysoko wykwalifikowanego personelu morskiego posiadającego umiejętności w zakresie informatyki i elektrotechniki. Mogą one również zmniejszyć obciążenia administracyjne, często wymieniane jako źródło zmęczenia załogi statku, oraz umożliwić rozwój quasi-autonomicznych systemów operacyjnych, co nie jest obojętne z punktu widzenia czasu pracy i atrakcyjności żeglugi morskiej.

4.18. Cyfryzacja i automatyzacja związane z ekologizacją transportu morskiego gruntownie zmienią ten sektor. Nie odnosi się to do perspektywy krótkoterminowej, tym bardziej, że armatorzy nie są jeszcze na to w pełni przygotowani. Natomiast te nowe technologie są dostosowane do istniejących statków. Do niechęci tej przyczyniają się również koszty odnowy floty.

4.19. Nie możemy również ignorować ryzyka, że zmieniające się wymagania dotyczące umiejętności mogą mieć szkodliwy wpływ na zatrudnienie, jeśli niektórzy marynarze zostaną w tyle lub jeśli nie będzie się odpowiednio szkolić przyszłych marynarzy. Stanowi to poważne wyzwanie dla szkół morskich, któremu sprostać mogą jedynie te, które ściśle współpracują z przemysłem morskim, dostosowując się do jego potrzeb.

4.20. Ponadto niezbędne jest ustawiczne szkolenie marynarzy, aby ich umiejętności były aktualne i aby ułatwić przejście z pracy na morzu do pracy na lądzie, co prawdopodobnie będzie wiązało się z ekologizacją transportu morskiego. Ma to zasadnicze znaczenie dla pozytywnego wpływu na społeczeństwo jako całość.

4.21. Bardziej wykwalifikowany personel oznacza wyższe koszty pracy, a także ryzyko dumpingu społecznego ze szkodą dla najmniej wykwalifikowanego personelu i ryzyko nieuczciwej konkurencji na rynku pracy, co pociąga za sobą konieczność ochrony miejsc pracy europejskich marynarzy. Przydatne może tu być badanie z 2018 r. pt. „Seafarers and digital disruption” [Marynarze a zakłócenia cyfrowe]⁽¹⁾. Wydaje się jednak, że liczba europejskich marynarzy maleje, a ich wiek rośnie, co rodzi pytanie, czy są oni konkurencyjni w stosunku do marynarzy spoza Europy. Jest to odrębna kwestia, lecz należało o tym przynajmniej wspomnieć w niniejszej opinii z inicjatywy własnej.

4.22. Partnerzy społeczni mają zatem do odegrania zasadniczą rolę w zapewnieniu przestrzegania, a nawet podniesienia standardów pracy w transporcie morskim. Negocjacje zbiorowe mogą być jednak osłabiane przez rozbieżności między przepisami prawa pracy mającymi zastosowanie na pokładzie, a także komplikowane przez stosowanie prawa pracy na obszarach transgranicznych, ze względu na brak komunikacji, współpracy i koordynacji między różnymi organami odpowiedzialnymi za monitorowanie warunków pracy.

Żegluga śródlądowa

4.23. Niektóre z powyższych uwag dotyczących pracowników żeglugi morskiej można niekiedy odnieść do żeglugi śródlądowej, z tą różnicą, że rynek pracy w żegludzie śródlądowej składa się głównie ze starzejących się operatorów prowadzących działalność na własny rachunek, co wynika z połączenia czynników społecznych, ekonomicznych i kulturowych⁽²⁾. Należy zauważyć, że starzenie się społeczeństwa ma również wpływ na kategorię pracowników, ponieważ młodzi ludzie wolą pracę na lądzie z regularnymi godzinami pracy i możliwością spędzania weekendów w domu. Na przykład, czynnik ten jest bardzo ważny w Europie Zachodniej, gdzie około 80 % firm zajmujących się przewozem towarów drogą śródlądową to właściciele-operatorzy pracujący na własny rachunek, o nieregularnych godzinach pracy. Prowadzi to do niedoboru pracowników w żegludzie śródlądowej, zarówno na rynku przewozów pasażerskich, jak i towarowych, a zjawisko to można zaobserwować w odniesieniu do wykwalifikowanego personelu na poziomie dowodzenia oraz wykwalifikowanych kapitanów statków w segmencie ładunków płynnych.

4.24. EKES zauważa, że niedobór ten wynika również z czynników technicznych: ponieważ praca członków załogi staje się coraz bardziej techniczna, przedsiębiorstwa żeglugi śródlądowej poszukują wyspecjalizowanych profili, ale trudno je znaleźć.

4.25. Zwiększenie atrakcyjności sektora zwłaszcza dla młodego pokolenia wymaga podjęcia podstawowych środków, w tym środków społeczno-kulturowych i socjalnych, takich jak rozwój spółdzielni w celu lepszego dostosowania potrzeb gospodarczych (wydajność, rentowność, duże obciążenie pracą) i aspektów społecznych, kulturowych i socjalnych (życie prywatne i towarzyskie, rodzina itp.).

⁽¹⁾ <https://www.ics-shipping.org/wp-content/uploads/2018/10/ics-study-on-seafarers-and-digital-disruption.pdf>

⁽²⁾ Centralna Komisja Żeglugi na Renie, raport tematyczny na temat rynku pracy w europejskim sektorze żeglugi śródlądowej, luty 2021 r.

4.26. Wreszcie EKES zauważa, że już odczuwalne skutki kryzysu związanego z COVID-19 będą możliwe do zmierzenia w nadchodzących latach, zwłaszcza że rynek pracy w sektorze żeglugi śródlądowej ulegnie dalszym przemianom w wyniku ekologizacji.

Bruksela, dnia 23 lutego 2022 r.

Christa SCHWENG
Przewodnicząca
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
