

I

(Uznesenia, odporúčania a stanoviská)

STANOVISKÁ

EURÓPSKY HOSPODÁRSKY A SOCIÁLNY VÝBOR

523. PLENÁRNE ZASADNUTIE EHSV Z 22. A 23. FEBRUÁRA 2017

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru na tému „Stratégie diverzifikácie plavebného a námorného cestovného ruchu“

(prieskumné stanovisko)

(2017/C 209/01)

Spravodajca: **Tony ZAHRA**

Konzultácia	Maltské predsedníctvo Rady EÚ, 19. 9. 2016
Právny základ	článok 304 Zmluvy o fungovaní Európskej únie
Príslušná sekcia	sekcia pre jednotný trh, výrobu a spotrebu
Prijaté v sekcii	9. 3. 2017
Prijaté v pléne	30. 3. 2017
Plenárne zasadnutie č.	524
Výsledok hlasovania	179/0/0
(za/proti/zdržalo sa)	

1. Závbery a odporúčania

1.1. Vzhľadom na nevýhody, ako je napríklad vzdialenosť, prístupnosť a ostrovný charakter, sa EHSV nazdáva, že by sa mal pre ostrovy zaviesť vhodný daňový režim, ktorý by zohľadnil osobitné úsilie venované otázke investícií, udržiavania a vytvárania pracovných miest a prispôsobenia období, počas ktorých sú podniky v prevádzke, a to všetko v záujme zníženia dôsledkov sezónnosti.

1.2. Napriek veľkej odolnosti a rýchlemu oživeniu cestovného ruchu v čase krízy sa EHSV domnieva, že je dôležité zanalyzovať predvídateľné výzvy a príležitosti v oblasti plavebného a námorného cestovného ruchu a zaoberať sa nimi. Týka sa to najmä Stredozemia, ktoré má veľký význam a zásadný prínos pre európske hospodárstvo. V procese hodnotenia by sa mala náležite zohľadniť porovnateľnosť s konkurenčnými destináciami. Zásadný význam majú inteligentnejšie právne predpisy a politiky, ako aj znižovanie byrokracie pre MSP.

1.3. V tomto regióne sa musí vytvoriť viac tzv. multideštináčnych trás, ktoré treba propagovať. Podporovať treba aj spoločné, resp. regionálne opatrenia členských štátov zamerané na propagáciu. EHSV navrhuje, aby členské štáty prijali presvedčivé marketingové stratégie na diverzifikáciu a adaptáciu na meniace sa preferencie a záľuby klientov. V rámci toho sa však musia posúdiť rozdiely v cenovej dostupnosti pre občanov, ktoré môžu existovať v službách daného sektora cestovného ruchu.

1.4. Vzhľadom na vysokú závislosť plavebného a námorného cestovného ruchu od morských ekosystémov je dôležité, aby krajiny Stredozemia zintenzívnili regionálnu spoluprácu v záujme ich ochrany. V tejto súvislosti sa výbor zasadzuje za vytvorenie skupiny členských štátov a tretích krajín oblasti západného Stredozemia, ktorá by sa spoločne zaoberala problematikou modrého rastu⁽¹⁾ a tzv. modrej a zelenej infraštruktúry s cieľom obnoviť poškodené ekosystémy.

1.5. Výstavbou a získavaním územia odvodňovaním plytkého kontinentálneho šelfu sa nezvratne ničia podmorské biotopy. Šelf Stredozemného mora je malý a tieto morské zóny musia byť voči týmto praktikám chránené. Mali by sa zväziť kompenzačné opatrenia a vytvorenie fiškálnych rezerv pre prípad, ak by nastala takáto situácia.

1.6. Rozvoj plavebného a námorného cestovného ruchu musí vychádzať zo zásad dlhodobého udržateľného rozvoja. To si vyžaduje vytvoriť funkčný a merateľný nástroj. EHSV odporúča, aby sa pre toto odvetvie, najmä pre ostrovné krajiny a regióny, ktoré sú vo veľkej miere závislé od pobrežnej činnosti, vytvoril mechanizmus harmonizovaných a udržateľných ukazovateľov. Európsky systém ukazovateľov cestovného ruchu, ktorý vypracovala Európska komisia, by mohol byť vynikajúcou platformou na dosiahnutie tohto cieľa.

1.7. Vypracovanie mechanizmu udržateľných ukazovateľov si vyžaduje aj zhromaždenie presných hospodárskych údajov. Cestovný ruch je veľmi zložitá odvetvie, ktorého súčasťou je pestrá spleť vzťahov medzi rôznymi zainteresovanými stranami. Na tento účel by sa extrapoláciou z modelu satelitného účtu mohli vypracovať nástroje na zhromažďovanie príslušných hospodárskych údajov.

1.8. Vzhľadom na dosah zmeny klímy na morské prostredie je potrebný dialóg o inovatívnych riešeniach. Prioritou sa musia stať osobitné opatrenia pre zraniteľné územia. Výbor upriamuje pozornosť na nedávne oznámenie Komisie o medzinárodnej správe oceánov a 14 súborov opatrení, ktoré sú v ňom uvedené⁽²⁾. Siedmy environmentálny akčný program EÚ do roku 2020 a ciele EÚ týkajúce sa zmiernenia zmeny klímy a adaptácie na túto zmenu sú zamerané na sektory infraštruktúry, napríklad energetiku a dopravu, a na určité aspekty súvisiace s pobrežným a námorným cestovným ruchom. Okrem toho Európska investičná banka bude malým a stredným podnikom poskytovať finančné prostriedky na investície do cestovného ruchu a/alebo do konvergenčných regiónov.

1.9. V plavebnom a námornom cestovnom ruchu je závažnou otázkou nakladanie s odpadom, pretože cestovný ruch ako taký produkuje obrovské množstvo odpadu. Svetový fond na ochranu prírody (WWF) odhaduje, že vyše 80 % znečistenia morí spôsobuje činnosť na pevnine. Problém sa znásobuje odhadzovaním odpadu do mora. To si vyžaduje inovatívne opatrenia, ktoré by mohli spolu s koordinovaným a účinným uplatňovaním predpisov zmierniť problémy spojené s odpadom. Výbor požaduje harmonizované uplatňovanie medzinárodných dohovorov s cieľom podporiť budovanie kapacít v tretích krajinách.

1.10. Vzhľadom na perspektívy rastu v tomto odvetví predstavuje celý reťazec nakladania s odpadom (od zberu až po likvidáciu) veľkú výzvu, a to najmä v oblastiach s obmedzeným priestorom, ako sú ostrovy. V tejto súvislosti EHSV zároveň odporúča vytvoriť tzv. koalíciu prírodného dedičstva, ktorá by zahŕňala ostrovy, pobrežné oblasti a kľúčové subjekty pôsobiace v oblasti životného prostredia, ako sú nadácie a medzinárodné organizácie, s cieľom dosiahnuť, aby sa z európskych ostrovov a pobrežných oblastí stali svetoví lídri v zavádzaní opatrení na podporu čistého životného prostredia uplatňovaných prostredníctvom integrovaného prístupu k cestovnému ruchu.

1.11. Predpokladom pre udržateľný a konkurencieschopný rast je investovanie do ľudí. V tomto odvetví je však nedostatok kvalifikovaných zamestnancov, a to najmä preto, že nie je atraktívne z hľadiska kariérneho postupu a dlhodobého zamestnania. Výbor odporúča, aby sa vypracoval špeciálny strategický akčný plán zameraný na prilákanie a udržanie stabilného počtu kvalifikovaných pracovníkov, ktorí by mali záujem o dlhodobé zamestnanie v tomto odvetví. Tento akčný plán musí obsahovať konkrétne návrhy na zvýšenie atraktívnosti tohto odvetvia, ktoré by boli vypracované na základe vedeckých a praktických podkladov.

2. Všeobecné pripomienky

2.1. Maltské predsedníctvo Rady EÚ požiadalo EHSV o vypracovanie prieskumného stanoviska na tému *Stratégie diverzifikácie plavebného a námorného cestovného ruchu* v širšom kontexte inovatívnych stratégií pre rozvoj konkurenčnejšieho prostredia v Európe s osobitným zameraním na oblasť Stredozemia.

⁽¹⁾ Oznámenie EK – Modrý rast, COM(2012) 494 final.

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

2.2. Ako sa uznáva v článku 195 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, cestovný ruch je silné celosvetové odvetvie s veľkým potenciálom v oblasti zamestnanosti a hospodárskeho rozvoja. Odvetvie cestovného ruchu prispelo v roku 2014 do hospodárstva sumou vyše 1,6 bilióna EUR, čo predstavuje takmer 10 % celkového HDP EÚ, pričom svojim priamym, nepriamym a indukovaným vplyvom podporilo 25 miliónov pracovných miest v EÚ⁽³⁾. Maltské predsedníctvo si stanovilo pododvetvie námorného cestovného ruchu za jednu zo svojich priorít. Rozvoj príslušných produktov v oblasti cestovného ruchu a námorných služieb by mohol zvýšiť potenciál rastu v pobrežných a ostrovných oblastiach EÚ. Na to, aby sme získali lepší prehľad možností inovácie v súlade so špecifickou povahou plavebného a námorného cestovného ruchu, je potrebné zistiť, aké sú súčasné trendy a vyhliadky do budúcnosti.

2.3. Plavebný a námorný cestovný ruch je najdôležitejším pododvetvím cestovného ruchu a zároveň aj najrozšírenejšou námornou aktivitou v Európe. Zamestnáva takmer 3,2 milióna ľudí, vytvára hrubú pridanú hodnotu v sume 183 miliárd EUR⁽⁴⁾ a má potenciál z hľadiska vytvárania pracovných miest a udržateľného „modrého rastu“. S cieľom spropagovať Európu ako poprednú námornú destináciu na svete musia európske ostrovné a pobrežné infraštruktúry poskytovať používateľom primerané a inovatívne služby vrátane prístupnosti a zároveň zabezpečiť udržateľný rozvoj miestnych spoločenských. Súčasťou tohto odvetvia je aj „vnútrozemský“ plavebný cestovný ruch, ktorý funguje v mnohých členských štátoch na jazerách, riekach a pod. a ktorý by sa mal v rámci preskúmania tiež zohľadniť. Patrí sem aj dôležitý lodiarsky priemysel zameraný na stavbu rekreačných a výletných lodí, v ktorom je Európa v rámci celosvetového hospodárstva na poprednom mieste.

3. Návrhy EHSV na nové modely politiky v oblasti cestovného ruchu

3.1. Výbor prijal v uplynulých rokoch stanoviská o politike v oblasti cestovného ruchu vo všeobecnosti a tiež konkrétne v oblasti ostrovného a pobrežného cestovného ruchu. Navrhol, aby sa vytvorili programy celoživotného vzdelávania určené špeciálne pracovníkom odvetvia cestovného ruchu na ostrovoch a aby sa na niektorom ostrove so strategickou polohou založila medziregionálna škola s podobnou koncepciou ako má program „Erasmus pre študentov a pracovníkov v cestovnom ruchu“.

3.2. EHSV sa domnieva, že definícia ostrovov, ktorú používa EÚ, je nevhodná a mala by sa zrevidovať, aby sa zohľadnili nové skutočnosti rozšírenej Európskej únie, ktorej súčasťou sú ostrovné členské štáty. S cieľom propagovať Európu ako kľúčovú turistickú destináciu v celosvetovom meradle výbor takisto odporúča, aby sa rozvíjala spolupráca na úrovni makroregiónov (napr. stratégia EÚ pre región Jadranského a Iónskeho mora, stratégia EÚ pre región Baltského mora, stratégia EÚ pre podunajskú oblasť) v záujme riešenia problémov týkajúcich sa napríklad prístupnosti. To si vyžaduje kvalitnú územnú kontinuitu umožňujúcu prepojenie ostrovov s pevninou.

3.3. Zmena klímy si vyžaduje, aby ostrovy prijali vo všetkých oblastiach svojho hospodárstva rozhodné opatrenia na adaptáciu, a zvýšili tak svoju odolnosť voči zmene klímy. EHSV odporúča zaviesť tzv. *test zmien na ostrovoch*, ktorý by bol venovaný otázkam, ako je energetika a doprava (infraštruktúra a prístupnosť), zvyšovanie hladiny morí, úbytok biodiverzity, a ďalším dôležitým témam.

3.4. Hospodárstvo na ostrovoch je v súčasnosti príliš závislé od cestovného ruchu, ktorý má prevažne sezónny charakter, a preto je potrebná jeho diverzifikácia. Výbor zdôraznil, že ak sa modrá ekonomika bude považovať za nevyčerpatelný zdroj nevyužitého bohatstva, a ak na modrý rast budeme neustále poukazovať tak nástojčivo, akoby išlo o všeliek na všetky neduhy európskej ekonomiky, existuje riziko, že sa zosilnia rôzne tlaky, ktorým už dnes musia čeliť pobrežia a moria. Preto musí dlhodobá udržateľnosť zostať hlavnou zásadou pri vypracovávaní a uplatňovaní opatrení.

3.5. V oznámení „Európska stratégia posilnenia rastu a zamestnanosti v odvetví pobrežného a námorného cestovného ruchu“ prijatom v roku 2014⁽⁵⁾ sa Komisia zaoberá súčasnými nedostatkami riadenia a vytvára rámec na spoluprácu medzi verejnými orgánmi a verejno-súkromnými partnerstvami, a to aj prostredníctvom územných zoskupení a integrovaných stratégií. Vzhľadom na špecifiká jednotlivých morských oblastí sa v oznámení navrhuje 14 konkrétnych opatrení, ktoré sú zamerané na podnikateľské investície, výraznú sezónnosť, diverzifikáciu a inováciu produktov, prepojiteľnosť, prístupnosť, zlepšenie infraštruktúry, rozvoj zručností a ochranu morského prostredia. Implementácia akčného plánu stále prebieha⁽⁶⁾.

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

⁽⁴⁾ Európska komisia: Štúdia o podpore politických opatrení v oblasti námorného a pobrežného cestovného ruchu na úrovni EÚ, 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_sk.

4. Návrhy EHSV na stratégie diverzifikácie plavebného a námorného cestovného ruchu

4.1. Medziodvetvový environmentálny prístup

4.1.1. V uplynulých rokoch sa vyvinulo značné úsilie na to, aby rozhodujúci činitelia a zainteresované strany venovali pozornosť súvislosti medzi oceánmi a klímou. Výsledkom bolo zahrnutie oceánov do Parížskej dohody z roku 2015 a do osobitnej správy o oceánoch, ktorú vypracoval Medzivládny panel o zmene klímy (IPCC). Cieľom týchto snáh je podporiť uplatňovanie Parížskej dohody vrátane posilňovania technických kapacít členských štátov v oblasti rozvoja technologických možností v záujme budúcnosti s nízkymi emisiami.

Námorná doprava je zodpovedná za približne 2,5 % celosvetových emisií skleníkových plynov. EÚ požaduje globálny prístup k zníženiu emisií skleníkových plynov z medzinárodnej lodnej dopravy, no podľa prognóz by sa emisie z lodnej dopravy mali do roku 2050 výrazne zvýšiť. Podľa druhej štúdie Medzinárodnej námornej organizácie (IMO) o skleníkových plynov by sa uplatňovaním prevádzkových opatrení a zavedením dostupných technológií mohla znížiť spotreba energie lodí a ich emisie CO₂ až o 75 %. Mnohé z týchto opatrení sú nákladovo efektívne a prinášajú čisté zisky, pretože akékoľvek prevádzkové či investičné náklady sa vrátia v podobe nižších výdavkov na palivo. Takéto zníženie sa môže dosiahnuť zavádzaním nových inovatívnych technológií.

4.1.2. Stredozemie je z hľadiska svojej špecifickej biodiverzity jednou z najvýznamnejších oblastí na svete, avšak zároveň je citlivejšie na zmenu klímy než iné oblasti. Jednou z hlavných príčin ekologických strát v tejto oblasti je masívny cestovný ruch v pobrežných zónach. Prírodná hodnota stredomorskej oblasti je však vysoká, a preto je zásadne dôležité zachovať jej biodiverzitu. Z tohto dôvodu je v záujme ochrany morských ekosystémov nevyhnutná regionálna spolupráca. Program EÚ v oblasti financovania LIFE + podporuje ciele stratégie EÚ v oblasti biodiverzity a poskytuje priestor na financovanie inovatívnych projektov v oblasti pobrežného a námorného cestovného ruchu.

4.1.3. Nakladanie s odpadom je v tomto odvetví veľkým problémom, predovšetkým na ostrovoch, ktoré sú výrazne ovplyvnené sezónnosťou. Pre väčšinu ostrovov môže byť ťažké zvládnuť vysoký počet návštevníkov v najvyššej sezóne, čo si vyžaduje obrovské investície na výstavbu zariadení na spracovanie odpadov alebo čistenie odpadových vôd. Uzavretím Dohovoru o biologickej diverzite (DBD) sa stanovil celosvetovo uznávaný rámec pre opatrenia na boj proti hrozbám pre prírodné dedičstvo, ktoré pokrývajú otázky od odpadu v moriach cez mikroplasty až po udržateľné zníženie a zrušenie plastových tašiek na jedno použitie.

4.1.4. V rôznych štúdiách a správach sa zdôrazňuje, že z podnikateľského hľadiska by tzv. ekologizácia bola pre európsky pobrežný cestovný ruch prínosom. EÚ musí podnietiť členské štáty, aby zintenzívnili svoje úsilie, pokiaľ ide o prijímanie ekologických postupov v oblasti cestovného ruchu a zavádzanie ekologických programov na zmiernenie účinkov zmeny klímy. Tieto kroky by malo sprevádzať propagovanie ekoturizmu ako segmentu podporujúceho plavebný cestovný ruch.

4.1.5. Vzhľadom na tieto výzvy je o to dôležitejšie, aby sa rozvoj plavebného a námorného cestovného ruchu riadil zásadami trvalo udržateľného rozvoja. Udržateľnosť však musí vychádzať z funkčného a merateľného modelu, ktorým by sa zaviedol systém ukazovateľov na monitorovanie a sledovanie činností a vývoja situácie v námornom cestovnom ruchu, najmä v ostrovných štátoch a regiónoch. Destinácie by mali takisto zvážiť stanovenie limitov, pokiaľ ide o intenzitu cestovného ruchu, ktorých prekročenie by vyvolalo množstvo problémov s negatívnym dosahom na dané odvetvie a jeho dlhodobú udržateľnosť. Konkrétne ide o tieto skutočnosti:

- zhoršovanie a strata ekologických zdrojov,
- tlaky na životné prostredie a fyzickú infraštruktúru,
- konflikty medzi turistami a miestnymi obyvateľmi, čo by mohlo mať negatívny vplyv na pohostinnosť miestnych obyvateľov,
- nespokojnosť návštevníkov.

4.1.6. Európska komisia vypracovala v roku 2013 Európsky systém ukazovateľov cestovného ruchu (ETIS), ktorý bol v roku 2016 zrevidovaný⁽⁷⁾. Ide o dobrovoľný nástroj riadenia, ktorým sa určuje súbor hlavných ukazovateľov s cieľom pomôcť destináciám monitorovať a merať ich udržateľnosť cestovného ruchu.

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

4.1.7. V tejto súvislosti je veľmi cenný zdroj Európska námorná bezpečnostná agentúra (EMSA) poskytujúca informácie, štatistiky a poradenstvo, ktoré majú zásadný význam z hľadiska zavádzania zásad udržateľnosti.

4.1.8. Takisto treba poukázať na stanovisko EHSV na tému Inteligentné ostrovy, hlavne v súvislosti s prijímaním osvedčených postupov.

4.1.9. Projekt Tracking European Operations for Maritime EcoSystems (Sledovanie európskych operácií pre morské ekosystémy) v rámci ERA-LEARN 2020 (podporná činnosť – CSA) financovaný z programu Horizont 2020 môže slúžiť ako ďalší cenný zdroj pri dosahovaní tohto cieľa.

4.1.10. K ochrane životného prostredia prispieva veľa organizácií a inštitúcií, napríklad WWF, Platforma pre oceány a klímu, Konferencia okrajových prímorských regiónov Európy (CPMR), Greenpeace a rôzne útvary OSN, ktoré spolupracujú s rôznymi štruktúrami EÚ a zapájajú sa do posilnenej spolupráce medzi vládami a verejnými aj súkromnými zainteresovanými stranami. Ak chceme úspešne napredovať, musíme aj naďalej dodržiavať tento postup.

4.1.11. Zdravé morské ekosystémy a zachované pobrežné, resp. ostrovné oblasti prispievajú mnohými spôsobmi k udržateľnému rastu a vytváraniu pracovných miest. Cestovný ruch a poľnohospodárstvo, rybolov, akvakultúra a lesné hospodárstvo sú kľúčovými odvetviami so závažným dosahom a veľkým významom pre uplatňovanie hľadiska biodiverzity. Osobitnú pozornosť si vyžadujú aj ďalšie súvisiace otázky, a to udržateľná potravinárska výroba a potravinová bezpečnosť. Odvetvové politiky, ktoré prispievajú k zachovaniu biodiverzity, sa musia vypracovávať v integrovanom rámci. EHSV v súvislosti s otázkou morských ekosystémov poukazuje na smernicu o námornom priestorovom plánovaní (NPP) ⁽⁸⁾ a tiež na Barcelonský dohovor z roku 1995 ⁽⁹⁾.

4.1.12. Na znečisťovaní morí sa často podieľa nevyčistená odpadová voda a poľnohospodárstvo, no medzi hrozby pre morské ekosystémy patrí aj nadmerný komerčný rybolov, úniky ropy a iných nebezpečných látok a takisto introdukcia nepôvodných druhov. Na životné prostredie môže mať značný vplyv aj nesprávne nakladanie s balastovou vodou ⁽¹⁰⁾. Morské ekosystémy sú jedným z hlavných zdrojov biodiverzity a Európska únia prijíma množstvo krokov na dosiahnutie zdravého morského prostredia, vďaka ktorému budú ekosystémy v európskych morských vodách do roku 2020 odolnejšie voči zmene klímy. To si vyžaduje úzku spoluprácu všetkých zainteresovaných strán.

4.1.13. V tejto súvislosti má strategický význam výber vykonávacích nástrojov, ktoré majú zabezpečiť, aby všetky hospodárske odvetvia profitovali z nových možností vyplývajúcich zo zdravých ekosystémov. Na to, aby všeobecná koncepcia dobrej správy začala platiť aj v cestovnom ruchu, je takisto nevyhnutná transparentnosť, náležité konzultácie a zodpovednosť. Ako sa uvádza v Dohovore o biologickej diverzite (DBD) ⁽¹¹⁾, efektívne využívanie zdrojov a obehové hospodárstvo sú predpokladmi na dosiahnutie pokroku a udržateľnosti v tejto oblasti.

4.1.14. Je potrebné vypracovať politiky na zvýšenie informovanosti, aby sa zlepšilo dodržiavanie predpisov. Na to treba využívať stimuly zamerané na aktivity v oblasti čistého plavebného a námorného cestovného ruchu (vrátane súvisiacich odvetví, ako je jachting, rybolov, dodávka potravín atď.). V tejto súvislosti je potrebné vypracovať komplexné medzisektorové programy odbornej prípravy, aby sa mohli sledovať zložité ciele v oblasti udržateľnosti. Sieť príslušných regiónov cestovného ruchu by zároveň umožnila výmenu údajov a osvedčených postupov.

4.1.15. Európa musí správne využívať svoje prírodné zdroje a propagovať svoje špičkové lokality, kde je príroda a územné plánovanie v pobrežných a námorných oblastiach vo vzájomnej harmónii. Keďže pobrežné oblasti majú osobitný strategický environmentálny, hospodársky a sociálny význam, je potrebné, aby opatrenia na riešenie problémov v týchto oblastiach boli súčasťou integrovanej politiky udržateľného rozvoja, v ktorej je osobitne dôležité územné plánovanie, rovnováha medzi využívaním zdrojov obnoviteľnej energie a inými pobrežnými činnosťami a dodržiavanie pravidiel urbanizmu ⁽¹²⁾. Je potrebné zabezpečiť, aby členské štáty čo najlepšie uplatňovali smernicu o námornom priestorovom plánovaní. Keďže v tejto smernici nie sú zahrnuté pobrežné oblasti, je vhodné odkázať opäť na Barcelonský dohovor, ku ktorému bol vhodne pripojený protokol o riadení pobrežných zón.

⁽⁸⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/89/EÚ z 23. júla 2014, pozri tiež https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/maritime_spatial_planning_sk.

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

⁽¹⁰⁾ V súčasnosti neexistuje žiadny priamy predpis EÚ týkajúci sa balastovej vody, hoci v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1143/2014 z 23. októbra 2014 o prevencii a manažmente introdukcie a šírenia invázií nepôvodných druhov sa dohovor BVS uznáva za jedno z možných riadiacich opatrení pre invázne druhy vzbudzujúce obavy.

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

⁽¹²⁾ Ú. v. EÚ C 451, 16.12.2014, s. 64.

4.2. Dlhodobé výhody integrovaného medzisektorového prístupu

4.2.1. Harmonizácia právnych požiadaviek

4.2.1.1. Po tom, ako 18. januára 2016 uplynula lehota, počas ktorej mali členské štáty EÚ zmeniť svoje vnútroštátne právne predpisy a transponovať smernicu 94/25/ES o rekreačných plavidlách v znení zmien zavedených smernicou 2003/44/ES, je potrebné náležite posúdiť aktuálny stav. Táto smernica bola prijatá s cieľom podporiť udržateľný rozvoj odvetvia a znížiť počet lodných nehôd na mori zavedením štandardných požiadaviek týkajúcich sa bezpečnosti používateľov a takisto výfukových emisií a emisií hluku.

4.2.1.2. Zámerom tohto európskeho právneho rámca bolo odstrániť rozdiely medzi členskými štátmi, ktoré by mohli ohroziť pohyb v rámci EÚ. Tento povinný proces harmonizácie priniesol viaceré výzvy, ktoré treba naliehavo identifikovať a analyzovať, keďže na úrovni EÚ je stále zjavná nejednotnosť, pokiaľ ide o požiadavky. Ako dokazujú rôzne vnútroštátne systémy odbornej prípravy lodných kapitánov⁽¹³⁾, chýba koordinácia a jednotnosť. Ak sa postup dočasnej transpozície neriadi efektívne a účelne, môže byť kontraproduktívny a môže mať vplyv na konkurencieschopnosť odvetvia rekreačnej plavby, pričom jeho dôsledky môžu byť v rozpore s cieľmi stanovenými pre plavebný a námorný cestovný ruch.

4.2.2. Konkurencieschopnosť

4.2.2.1. Mnohé pododvetvia tohto sektora čelili v uplynulých rokoch nestabilnému dopytu a výkyvom v odvetví cestovného ruchu ako celku, pričom istý vplyv na to mala aj hospodárska situácia v zdrojových krajinách. Nedávne teroristické útoky v Európe a následná vlna ďalších teroristických hrozieb budú mať nepochybne dosah aj na cestovný ruch. Cestovný ruch sa však v uplynulom období ukázal ako veľmi odolný aj v mimoriadne ťažkých časoch, čoho dôkazom je jeho rýchle oživenie po hospodárskej kríze v rokoch 2008 až 2009 a následných početných krízach.

4.2.2.2. Čoraz dôležitejšie sú vysokokvalitné produkty a služby cestovného ruchu. Musíme byť inovatívni, pričom je potrebné zaručiť investície. Musíme sa zamerať na diverzifikáciu a zlepšenie produktov v rámci celého hodnotového reťazca. Týmto spôsobom sa môže výrazne oživiť plavebný a námorný cestovný ruch a zvýšiť atraktivnosť potenciálnych destinácií. To nám takisto umožní prispôsobiť sa meniacim sa spotrebiteľským vzorcom a demografickým zmenám, ktoré ovplyvňujú cestovné návyky.

4.2.2.3. Klienti majú čoraz väčší záujem o dobrodružstvá a takisto sú otvorejší voči novým druhom dopravy a novým skúsenostiam. Nedávna výzva Komisie na predkladanie návrhov na vytvorenie plavebných trás v záujme podporenia plavebného cestovného ruchu s vyčleneným rozpočtom vo výške 1,5 milióna EUR je krok správnym smerom. Táto iniciatíva prispeje k prepojeniu s ďalšími hospodárskymi odvetviami a prilákaniu návštevníkov so špeciálnymi záujmami, ako je napríklad gastronómia, kultúra či voľnočasové aktivity.

4.2.2.4. Komisia vyvíja v rámci svojich právomocí činnosť na podporu konkurencieschopnosti a udržateľnosti odvetvia cestovného ruchu, ktoré môžu byť prínosné aj pre rozvoj plavebného a námorného cestovného ruchu.

4.2.2.5. Jedným z týchto opatrení je program COSME, v rámci ktorého sa za posledných šesť rokov podporil rozvoj a propagácia nadnárodných tematických produktov cestovného ruchu v oblastiach, ako je námorný cestovný ruch, cestovný ruch zameraný na kultúru, gastronómiu, šport a wellness⁽¹⁴⁾. V rámci iniciatívy EDEN sa takisto zviditeľňujú netradičné destinácie, ktoré sa mimoriadne osvedčili pri rozvoji udržateľného cestovného ruchu⁽¹⁵⁾. V roku 2010 sa pozornosť zamerala na prímorské destinácie, ako aj destinácie na brehu riek a jazier, pričom sa propagoval inovatívny prístup k ich ponuke v oblasti tzv. vodného cestovného ruchu.

4.2.2.6. V prípade investícií do modernizácie pobrežných oblastí, kotvísk a prístavov a do ochrany prírodného a kultúrneho dedičstva v pobrežných oblastiach – ak tieto investície prispievajú k dosiahnutiu príslušných tematických cieľov a sú súčasťou územnej stratégie, môžu regióny môžu čerpať prostriedky aj z európskych štrukturálnych a investičných fondov⁽¹⁶⁾. Komisia takisto uverejnila príručku⁽¹⁷⁾, ktorá poskytuje komplexný prehľad o možnostiach financovania zo strany EÚ v oblasti cestovného ruchu. Zainteresované strany v oblasti pobrežného a námorného cestovného ruchu môžu požiadať o príslušné finančné prostriedky v rámci programov uvedených v tejto príručke.

⁽¹³⁾ Pozri tiež Ú. v. EÚ C 389, 21.10.2016, s. 93.

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

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

⁽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=sk.

4.2.2.7. Prepojenie a propagáciu týchto služieb možno dosiahnuť zoskupovaním produktov a služieb, ktoré môžu zintenzívniť zážitky návštevníkov, napríklad ich nasmerovaním na širokú ponuku preferovaných produktov a služieb, ktoré ich konkrétne oslovia. V cestovnom ruchu je koncepcia zoskupovania čoraz populárnejšia a jej súčasťou je aj ponuka špecializovaných produktov a služieb cestovného ruchu. Cielový marketing umožňuje využívať všetky prostriedky, najmä digitálne metódy, na priame oslovenie všetkých potenciálnych návštevníkov s cieľom vytvoriť priame spojenie medzi nimi a príslušnými destináciami.

4.2.3. Potenciál vytvárania pracovných miest v plavebnom a námornom cestovnom ruchu

Predpokladom pre udržateľný a konkurencieschopný rast je investovanie do ľudí. Splnenie tohto cieľa si vyžaduje strategické riadenie zmien, pokiaľ ide o príležitosti na rozvoj zručností, spoluprácu v rámci odvetvia a odhodlanie a vodcovstvo zo strany príslušných zainteresovaných aktérov. Na vytýčenie spoločnej stratégie riešenia určitej výzvy, ktorej čelí väčšina členských štátov EÚ, si uvedený proces vyžaduje spoluprácu kľúčových zainteresovaných strán prostredníctvom sociálneho a občianskeho dialógu. To môže slúžiť aj ako základ na vytvorenie nových vyhliadok na získanie zamestnania, najmä pre mladých ľudí, zabezpečenie dlhodobej udržateľnosti sektora a na ochranu práv námorníkov v súvislosti s podmienkami ich zamestnávania na mori a využívaním zlepšeného režimu dodržiavania.

4.2.3.1. Vo svojom stanovisku o raste a zamestnanosti v odvetví pobrežného a námorného cestovného ruchu⁽¹⁸⁾ EHSV uviedol, že návrh uskutočniť prieskum na zisťovanie potreby odbornej prípravy a vytvoriť časť tzv. modrých pracovných miest na portáli EURES je dôležitý. Avšak pre Komisiu je tiež zásadné informovať širokú verejnosť a zvýšiť povedomie v členských štátoch o potrebe zohľadniť výsledky tohto prieskumu v ich vnútorných politikách odbornej prípravy. Odborná príprava by mala byť zameraná na zamestnancov, zamestnávateľov, ale aj na inštitúcie pôsobiace v oblasti cestovného ruchu. Mala by tiež zahŕňať zvyšovanie povedomia o význame cestovného ruchu, európskeho dedičstva a životného prostredia. S tým sa musí začať už v rámci povinnej školskej dochádzky, aby boli mladí ľudia vzdelávaní v tejto oblasti už od raného veku.

4.2.3.2. Komisia prijala viacero iniciatív na rozvoj zručností v oblasti cestovného ruchu, ktoré budú prospešné aj pre tzv. modré pracovné miesta, ako napríklad Nový program v oblasti zručností⁽¹⁹⁾. Tento dôležitý politický dokument obsahuje „konceptiu sektorovej spolupráce v oblasti zručností“, v ktorej je cestovný ruch označený za jedno zo šiestich pilotných odvetví, v ktorých budú prijaté konkrétne opatrenia na základe prístupu zameraného na dané odvetvie. V tejto súvislosti bola koncom januára 2017 zverejnená výzva na predkladanie návrhov v rámci programu Erasmus+ s vyčleneným rozpočtom vo výške 4 milióny EUR. Z týchto prostriedkov sa podporí vytvorenie platformy hlavných zainteresovaných strán tohto odvetvia (vrátane zástupcov priemyslu a poskytovateľov vzdelávania), ktoré budú navrhovať opatrenia a odporúčania pre najbližších 5 až 10 rokov. Platforma bude analyzovať hlavné trendy a kvalifikácie potrebné v tomto odvetví, vypracovávať konkrétne opatrenia na uspokojenie krátkodobej a strednodobej potreby kvalifikácie, preskúmať pracovné profily, aktualizovať nové učebné osnovy, propagovať atraktivnosť tohto odvetvia a podporovať mobilitu študentov a uchádzačov o zamestnanie.

4.2.3.3. V marci 2017 bude v rámci programu COSME takisto zverejnená výzva na predkladanie ponúk s rozpočtom 800 000 EUR s cieľom podporiť opatrenia na zlepšenie renomé kariéry v cestovnom ruchu. Súčasťou týchto opatrení budú informačné kampane o existujúcich iniciatívach a nástrojoch na zvyšovanie kvalifikácie v oblasti cestovného ruchu a kampane na zlepšenie renomé kariéry v cestovnom ruchu. Na tento účel budú zabezpečené podkladové materiály a uskutočnia sa rozhovory a webové semináre, ktorých cieľom bude predstaviť pozitívne aspekty kariéry v oblasti cestovného ruchu (t. j. jej medzinárodný, trendový/moderný a dynamický rozmer). Opatrenia budú zamerané na podniky pôsobiace v cestovnom ruchu (vrátane MSP) a začínajúce podniky, ako aj na študentov a uchádzačov o zamestnanie.

4.2.4. Štatistické hospodárske údaje

4.2.4.1. Plavebný a námorný cestovný ruch je veľmi zložitá odvetvie, ktorého súčasťou je pestrá spleť vzťahov medzi rôznymi zainteresovanými stranami. Jednotlivé hospodárske činnosti, ktoré spoločne tvoria toto odvetvie, sa značne líšia. Štatistické informácie o námornom a pobrežnom cestovnom ruchu v členských štátoch nie sú vždy ľahko dostupné a metódy ich získavania sa môžu v jednotlivých krajinách líšiť. Údaje teda môžu byť nekonzistentné, a preto číselné údaje, ktoré z nich budú vyvodené, nebudú predstavovať presné výsledky. Vzhľadom na význam tohto sektora pre európske hospodárstvo sú absolútne kľúčové konzistentné a presné údaje, ktoré zároveň pomôžu všetkým subjektom pôsobiacim v tomto odvetví presne pochopiť a odhaliť dynamiku plavebného sektora a uvedomiť si, aký má vplyv na hospodársku

⁽¹⁸⁾ Ú. v. EÚ C 451, 16.12.2014, s. 64.

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

výkonnosť EÚ. Potrebný nástroj môže tomuto odvetviu poskytnúť metodika satelitných účtov cestovného ruchu⁽²⁰⁾. Hospodárske údaje získané pomocou tohto systému sa môžu kombinovať so zhromažďovaním ďalších dôležitých údajov, ktoré môžu spoločne tvoriť tzv. mechanizmus udržateľných ukazovateľov. Viaceré členské štáty už tento nástroj poznajú, čo celý proces uľahčí.

V Bruseli 30. marca 2017

Predseda
Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru
George DASSIS

⁽²⁰⁾ Satelitný účet cestovného ruchu (TSA), ktorý zaviedla Svetová organizácia pre cestovný ruch (UNWTO), je štandardný štatistický rámec a hlavný nástroj na meranie hospodárskej výkonnosti v cestovnom ruchu. Odporúčany metodický rámec 2008 (známy aj pod skratkou TSA: RMF 2008) poskytuje aktualizovaný spoločný koncepčný rámec pre vytvorenie satelitného účtu cestovného ruchu.