KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 25.4.2007
KOM(2007) 220 v konečném znění

PRACOVNÍ DOKUMENT KOMISE

Zpráva o pokroku strategie LeaderSHIP 2015

{SEK(2007) 517}

Úvod

Když zástupci loďařského odvětví v letech 2002–2003 připravovali strategii LeaderSHIP 2015, kterou EU podpořila, nebyly vyhlídky evropského loďařství příliš nadějné. Nových zakázek ubývalo, ceny za stavbu lodí byly nízké a v reakci na obrovský nárůst kapacit v Asii dále klesaly. Za této situace byla strategie LeaderSHIP 2015 koncipována jako vize založená na důvěře v kapacitní a inovační potenciál evropského námořního průmyslu a na odhodlání zasadit se o jeho budoucnost.

Iniciativa vymezuje osm témat:

– zajištění rovných podmínek ve světovém loďařství

– zvýšení investic do výzkumu, vývoje a inovací

– rozvoj vyspělých systémů financování a záruk

– podpora výstavby bezpečnějších a ekologičtějších lodí

– evropský přístup k potřebám vojenského loďařského průmyslu

– ochrana práv duševního vlastnictví

– zajištění přístupu ke kvalifikované pracovní síle

– budování udržitelné struktury odvětví

Můžeme s uspokojením poznamenat, že v průběhu několika uplynulých let jsme zaznamenali obecně pozitivní čísla, pokud jde o nové zakázky. Hodnota nových zakázek pro evropské loděnice se v letech 2002 až 2005 více než ztrojnásobila a v roce 2004 a 2005 rostl jejich počet rychleji než v kterékoli jiné části světa. Za posledních dvacet let stoupla produktivita více než čtyřikrát a evropský vysoce specializovaný loďařský průmysl je konkurenceschopný, flexibilní a dobře připravený čelit bez obav budoucnosti. Ovšem velký nárůst celkové loďařské kapacity, k němuž v poslední době došlo zejména v Asii, pravděpodobně způsobí, že obchodní prostředí přinese evropským loděnicím v blízké budoucnosti mnohé výzvy. Podrobnosti současného vývoje na trhu jsou popsány v příloze.

Loďařský průmysl využívá dvou dalších příznivých politických trendů EU – obnoveného zájmu o konkurenceschopnost v rámci revidované Lisabonské strategie pro růst a zaměstnanost a snahy Komise o vybudování evropské vize pro oceány a moře, jež je založena na globálním rámci námořní politiky.

O strategii LeaderSHIP 2015 se zmiňují nejnovější sdělení týkající se průmyslové politiky. Sám evropský loďařský průmysl pomohl prosadit tuto moderní aplikaci průmyslové politiky a inspiroval jiná odvětví k podobnému přístupu. Evropští výrobci lodí, kteří spolupracují s výrobci lodního zařízení, dodávají svým zákazníkům více než jen "standardní" lodě, které upřednostňují mnozí z jejich asijských konkurentů, a svým klientům poskytují řešení na míru, která vyhovují jejich náročným požadavkům. Komise sleduje stejný cíl – uplatňuje moderní přístup k průmyslové politice, jenž má posílit mezinárodní konkurenceschopnost a soulad různých oblastí politik. Tím přispívá k vytvoření podnikatelského prostředí, jež není pouze příznivé, nýbrž podněcující a stimulující.

Tento přístup je zcela v souladu s úsilím Komise o zavedení globálního rámce námořní politiky a se zveřejněním Zelené knihy o námořní politice v červnu 2006, která představuje strategii LeaderSHIP jako základní pilíř konkurenceschopnosti evropských námořních odvětví a jako příklad hodný následování. Zelená kniha rovněž popisuje loďařský průmysl jako základní součást dynamického a propojeného evropského námořního prostoru. Tento nový rozměr a vzrůstající důraz na námořní oblast prohlubuje povědomí o lodním stavitelství a podporuje jeho image. Ovšem větší pozornost přináší i více odpovědnosti na všech stranách pro to, aby bylo možno v největší možné míře využít současnou příznivou situaci na trhu i dobré politické klima a realizovat relevantní doporučení.

Kapitola 1: Zajištění rovných podmínek ve světovém loďařství

Loďařský průmysl je skutečně globální odvětví a majitelé lodí mohou nakupovat plavidla kdekoli na světě bez zvláštních technických, obchodních či právních překážek. Ovšem světová obchodní pravidla v tomto odvětví jsou často nerovná, nedostatečná nebo je nelze uplatnit.

Ani přes maximální úsilí všech stran zapojených do OECD a jiných organizací a snahu, se kterou byl řešen spor WTO s Koreou, se bohužel v této oblasti zatím nepodařilo dosáhnout žádných hmatatelných výsledků. Případ týkající se Koreje jen zvýraznil omezení stávajících obchodních pravidel týkajících se loďařského průmyslu, kde v podstatě neexistuje koncept dovozu a vývozu a kde se dotace častěji vztahují na výrobce, nikoli na výrobek. Rozhodnutí tohoto sporu tedy nepřineslo evropskému loďařskému průmyslu žádný prospěch.

Jednání OECD o dohodě v loďařském odvětví týkající se dvou hlavních problémů – dotací a neudržitelně nízkých cen na světovém loďařském trhu – byla v říjnu 2005 pozastavena, aniž by se dospělo ke smysluplné a závazné dohodě. Příslušná pracovní skupina č. 6 (WP6) mezitím na omezenou dobu obnovila svou činnost a Komise se nadále snaží k tomuto smysluplnému, byť obtížnému procesu přispívat. Zdá se však, že naši hlavní konkurenti nemají v současnosti dostatečnou motivaci přijmout závazky nezbytné k uzavření dohody. V blízké budoucnosti se neočekává žádný významný obrat, který by umožnil znovu zahájit jednání OECD. Nicméně by mělo dojít k přehodnocení situace, aby bylo možno posoudit, zda lze obnovit diskusi.

Rovněž probíhá aktivní úsilí o navázání bilaterálních rozhovorů. Pokrok byl zaznamenán ve vztahu k Číně, se kterou byl navázán komplexní bilaterální dialog o loďařském průmyslu, který se bude zabývat všemi relevantními otázkami. První setkání mezi zástupci Komise a jejich čínskými protějšky se uskutečnilo 20. prosince 2006. Bylo dosaženo konsensu, pokud jde o rozsah a podstatu dialogu, a v létě by mělo dojít k podpisu memoranda o porozumění na vysoké úrovni. Mezitím se rovněž začíná pracovat na možnosti zahájit jednání o dohodě o volném obchodu s Koreou. Samozřejmě, že vzhledem k významné roli Koreje na světovém trhu by se tato jednání týkala také loďařského průmyslu.

Životaschopný a udržitelný evropský – a samozřejmě i světový – loďařský průmysl nemůže být založen na nadbytečné kapacitě, protekcionismu či dotacích a Komise pokračuje v úsilí přesvědčit své obchodní partnery, aby k těmto záležitostem přistupovali stejně vážně jako Evropa. Náležitá pozornost je věnována rovněž příčinám a důsledkům globálních rozdílů v cenách některých surovin a jejich vlivu na konkurenceschopnost evropských loděnic.

Kapitola 2: Zvýšení investic do výzkumu, vývoje a inovací

Zlepšení výzkumu, vývoje a inovací je hlavním pilířem iniciativy LeaderSHIP 2015. Evropská konkurenční výhoda byla a bude založena na schopnosti stavět nejmodernější plavidla. Z Evropy pochází téměř všechny inovace v loďařském průmyslu. To umožňuje úspěšný a trvalý vývoj a využití inovací a výzkumu.

Ve znalostní ekonomice současnosti i budoucnosti dala iniciativa LeaderSHIP podnět k soustředění se na inovace tím, že umožnila, aby pravidla EU dostatečně reagovala na potřeby odvětví. Nová ustanovení o podpoře inovací pro loděnice – míra podpory odráží a odměňuje podstoupené přiměřené riziko a posiluje evropskou technologickou převahu – vstoupila v platnost 1. ledna 2004. Inovační podporu lze udělit průmyslovému využití inovativních výrobků a postupů. Tato nová pravidla jsou uzpůsobena zvláštním potřebám loděnic – každá čtvrtá dodávka je založena na zcela novém a inovativním designu nebo prototypu. Dokládají, že evropské loděnice jsou opravdovou hnací silou technického pokroku.

Německo, Francie, Španělsko a v poslední době i Holandsko a Itálie využily možnosti, kterou nabízí nový rámec státní podpory rozvoje a financování národních systémů na podporu inovací. Vzhledem k časovému odstupu mezi přijetím tohoto rámce a ustanovením národních systémů je potřeba více času k tomu, aby odvětví i členské státy mohly tyto systémy zavést a předložit Komisi výsledky. Platnost rámce byla proto prodloužena do 31. prosince 2008, aby byl zajištěn dostatek času ke zhodnocení jeho účinnosti. Je zde rovněž vhodné zdůraznit konstruktivní spolupráci mezi odvětvím a Komisí při vypracovávání příslušných pravidel, jež usnadňují zavádění systémů v dotčených členských státech.

Ostatní klíčová doporučení strategie LeaderSHIP v této kapitole, zejména výzva k vytvoření technologické platformy (TP) k posílení evropského rozměru výzkumu, vývoje a inovací, byla předložena při zahájení technologické platformy WATERBORNE. Tato platforma, jejíž sekretariát zajišťuje loďařský průmysl, spojuje všechny části námořního odvětví, členské státy i ostatní zainteresované strany. V období mezi 6. rámcovým programem (FP6, 2002–2006) a 7. rámcovým programem (FP7, 2007–2013) se financování pozemní dopravy ze strany Společenství téměř zdvojnásobilo (na zhruba 1,3 mld. EUR) a existuje tudíž i možnost získat vyšší podporu také pro námořní dopravu – i ve srovnání s *circa* 200 mil EUR, které jí byly přiděleny v rámci FP6. Rámcový program FP7 se rovněž zaměřuje na bezpečnost – včetně rozvoje specifických řešení pro námořní oblast – jako nové téma výzkumu. Je nezbytné, aby došlo k maximálnímu využití rámcového programu FP7 a jiných evropských zdrojů financování tak, aby se zabránilo překrývání, aby byly vytvořeny možnosti pro vznik synergií a došlo k optimální spolupráci politických činitelů, odvětví a vědecké obce. Vysoce technicky odbornou podstatu lodního průmyslu dále podtrhuje skutečnost, že loděnice v průměru investují více než 10 % obratu do výzkumu, vývoje a inovací.

A nakonec v tomto kontextu, jak zdůrazňuje i konzultační Zelená kniha, hrají významnou roli v námořním odvětví i odvětvová uskupení, a to v důsledku umístění loďařských podniků, značně rozšířeného outsourcingu a propojenosti mezi odvětvími. Tato uskupení silně stimulují inovaci a konkurenceschopnost. Komise je v tomto směru připravena navázat na Zelenou knihu o námořní politice tím, že vymezí základní hnací prvky a charakteristiky včetně odvětvové působnosti úspěšných námořních uskupení, a v součinnosti s vnitrostátními a regionálními orgány jim poskytne podporu.

Kapitola 3: Rozvoj vyspělých systémů financování a záruk

Loděnice musejí zvládat velké, nákladné a složité projekty. Ve většině případů je hodnota roční produkce vyšší než hodnota loděnice coby existujícího podniku; přesto však loděnice musí převzít plnou odpovědnost za každou postavenou loď. To znamená, že musí nejen rozvíjet nové projekty, ale též zajistit nezbytný provozní kapitál a refundační záruky, které vlastník lodi obvykle vyžaduje. Tato časová i finanční náročnost nepříznivě ovlivňuje konkurenceschopnost evropských loděnic, protože konkurenti mohou ve většině případů využít finančních programů se státní podporou.

Komise proto na tomto problému intenzivně pracuje s cílem najít pragmatické řešení, které by vyšlo vstříc potřebám odvětví a zároveň by bylo zcela v souladu s pravidly hospodářské soutěže, OECD a WTO. V této souvislosti byl hlavní důraz položen na financování před realizací dodávky (refundační záruky), protože vlastník obvykle nemá potíže nalézt partnera pro financování po dodávce.

Z toho důvodu dala Komise podnět k rozsáhlým kontaktům s Evropskou investiční bankou (EIB) s cílem zjistit, je-li proveditelné, aby EIB sehrála vůdčí roli při plánování a provádění vhodného programu.

EIB se k hledání uspokojivého řešení postavila velmi vstřícně a konstruktivně, upozornila však na významná omezení, jimž čelí a jež plynou především ze statutu EIB, dostupnosti prostředků a odbornosti v konkrétním odvětví, v jejichž důsledku je pro ni velmi obtížné přijmout hlavní roli při zavedení a provádění předpokládaného záručního fondu EU.

Komise celou záležitost poměrně zevrubně konzultovala také s odborníky z jiných bankovních institucí a mnohokrát pozvala všechny zainteresované strany ke společnému posouzení proveditelnosti požadovaného programu.

Tato snaha vyústila v seminář s členskými státy, zástupci odvětví, EIB a příslušnými útvary Komise 20. října 2006. Zástupci odvětví odhadli, že počáteční částka k zajištění fondu by činila minimálně 300 milionů EUR. Na konci semináře vyzvala Komise všechny účastníky, zejména členské státy, aby se vyjádřili k návrhu zástupců loďařského průmyslu, a věc mohla postoupit kupředu; odpovědi ovšem dosud nedorazily.

V mezidobí se Komise zaměřila také na možnost, že by prostředky potřebné k zajištění záručního fondu pro loďařství byly vyčleněny z rozpočtu Společenství. Toto řešení by však vyžadovalo zvláštní zákonný akt a financování požadované částky - jinak řečeno řešení lze najít jen v případě revidovaného rozpočtového rámce. Je třeba poznamenat, že na opodstatněnosti programu EU nic nemění ani zavedení vnitrostátních programů v mnoha zemích. Loďaři spatřují v systému EU doplněk vnitrostátních opatření, nikoli jejich alternativu.

Z tohoto hodnocení vyplývá, že Komise může postoupit kupředu pouze tehdy, když členské státy také prokáží jasnou politickou vůli na problém vhodně zareagovat. Tuto vůli je třeba prokázat silným mandátem a podporou rozpočtového orgánu a EIB vůči požadovanému záručnímu programu.

Kapitola 4: Podpora výstavby bezpečnějších a ekologičtějších lodí

Lodě postavené v Evropě mají nejvyšší kvalitu co do složitosti, bezpečnosti i dopadu na životní prostředí a často by splnily i přísnější kritéria, než vyžadují příslušné předpisy. Průběžné zdokonalování konstrukcí i stavby lodí si navíc žádá trh a společenská poptávka po bezpečnějších a čistších plavidlech. Evropské loděnice ale soutěží na skutečně celosvětovém trhu, který ne vždy dokáže spravedlivě ocenit kvalitu, znalosti a služby a lodě někdy považuje za pouhou „komoditu". Komise i samotné odvětví proto obecně vítají přísnější celosvětové normy, jejichž cílem je dosáhnout spravedlivější hospodářské soutěže na světovém trhu.

Je nicméně třeba zajistit, aby celosvětová pravidla nebyla zneužívána nebo neměla nežádoucí vedlejší účinky. Například jednání Mezinárodní námořní organizace (IMO) o cílových normách pro stavbu nových lodí vyžadují pečlivé posouzení, zda kvalitativní a bezpečnostní přínos, který tyto normy mohou mít, nepovede k některé z forem neúmyslného přenosu technologií v podobě povinné dokumentace o konstrukci lodí. Stejně i nová jednotná pravidla Mezinárodního sdružení klasifikačních společností (IACS) pro stavbu lodních trupů zvyšují bezpečnost lodí; je ovšem nutno zabránit nechtěným únikům práv duševního vlastnictví nebo specializovaných poznatků.

Komise si uvědomuje, že v iniciativách politiky konkurenceschopnosti je třeba řádně zohlednit bezpečnostní a ekologické faktory, a usiluje, aby naši konkurenti a obchodní partneři postupovali obdobně. Znamená to též věnovat větší vědeckou pozornost čistým lodním technologiím a podporovat častější a lepší údržbu lodí v četných kvalitních evropských loděnicích specializovaných na opravy lodí. V této souvislosti Komise nedávno předložila tzv. třetí balíček pro námořní bezpečnost, jehož cílem je posílit stávající právní předpisy, zejména pokud jde o klasifikační společnosti, státní přístavní inspekce, sledování námořního provozu, odpovědnost států vlajky, vyšetřování nehod na moři a odpovědnost majitelů lodí.

Mezi témata, jimž se bude věnovat Zelená kniha Komise, patří též problematika demontáže lodí.

Odvětví poskytuje Komisi a Evropské agentuře pro námořní bezpečnost (EMSA) odbornou podporu; a připojilo se k dalším loďařským regionům s cílem založit organizaci pověřenou koordinací odborné pomoci orgánům, které přijímají normy, aby byly více zohledněny názory stavitelů lodí. V neposlední řadě pak stavitelé lodí a lodní dopravci sehrávají stále významnější roli v omezování znečištění v důsledku dopravy a ve zvyšování bezpečnosti tím, že podporují a využívají námořní dopravu na krátké vzdálenosti („Short Sea Shipping"). Evropské loďařské odvětví by mělo mít i nadále vedoucí úlohu při prosazování čistých technologií, včetně použití technologií, jež snižují spotřebu energie, emise do ovzduší a použití nebezpečných materiálů a používají protihnilobné prostředky, které méně poškozují životní prostředí. To umožní prosadit koncept "čistých lodí" ve větší míře. Nákladní plavba je již nyní úspornější, pokud jde o spotřebu paliva, než ostatní typy dopravy a evropští loďaři jsou připraveni ještě více přispět k jejímu úspěchu tím, že budou dodávat vhodné, inovativní a flexibilnější lodní konstrukce. Tak lze dosáhnout rovněž souladu se strategií pro snižování znečištění ovzduší způsobeného mořskou lodní dopravou a s tematickými strategiemi EU o udržitelném používání přírodních zdrojů a o mořském prostředí. Rozvíjejí se iniciativy jako Marco Polo a „mořské dálnice", které zavádějí nové, kombinované evropské logistické řetězce založené na lodní dopravě a snaží se přesunout dopravu nákladu ze silnice na moře. Dále lze pracovat na rozhodující úloze lodí v poskytování základního vybavení pro rozvoj

vhodné infrastruktury, a to ku prospěchu jak evropských loděnic, tak cílů evropské dopravní politiky.

Kapitola 5: Evropský přístup k potřebám vojenského loďařského průmyslu

Ústřední role námořního odvětví v dodávkách základního vybavení pro bezpečnostní a obrannou strategii EU vyžaduje, aby byla formulaci a provádění politik věnována velká pozornost. Kvalita a nákladová efektivita evropských námořních loděnic je aktivem, jež je třeba posilovat a využívat. Komise se i nadále zaměřuje na posílení konkurenční výhody, kterou má Evropa ve stavbě vojenských námořních lodí, například tím, že omezuje roztříštěnost trhu a umožňuje potenciální synergie při provádění průmyslové politiky a politiky v oblasti bezpečnosti, obrany a zadávání veřejných zakázek.

Silní a integrovaní evropští hráči pomohou konkurenceschopnosti evropského vojenského námořního odvětví. Komise tento proces ani nevyvolává, ani neomezuje, ale zároveň vítá stále patrnější tendenci ke konsolidaci a spolupráci mezi vojenskými námořními loděnicemi na vnitrostátní úrovni, pokud představují krok k budování Evropské technologické a průmyslové základny obrany (EDTIB) v námořní oblasti.

Zbývá hodně práce, než se podaří dohodnout na společných operačních požadavcích a zkoordinovat zadávání veřejných zakázek k dosažení konečného cíle, jímž je interoperabilita plavidel a flotil.

Toto pojetí interoperability nabývá na zásadním významu rovněž v kontextu vznikajícího požadavku na vnitřní soudržnost a celoevropský charakter sledování námořního prostoru. Rozvoj příslušných aktiv podle koncepce „systémy systémů“ vyvolá potřebu námořních platforem a přispěje ke konkurenceschopnosti vojenských námořních loděnic v Evropě.

Právě z toho důvodu Komise varuje, že bez zásadní změny budou ohroženy konkurenční výhody evropského obranného a námořního průmyslu. Zdvojování činností a ztráta úspor z rozsahu v důsledku neexistence evropské úrovně v oblasti bezpečnosti a obrany s sebou nesou výzvy, jimž musí čelit vojenské námořní loděnice, které se opírají o rozdrobenou průmyslovou základnu a slouží jen vnitrostátním trhům.

V červenci 2004 nicméně vznikla Evropská obranná agentura (EDA), jejíž založení doporučila i strategie LeaderSHIP 2015. Agentura plní deklarované záměry a napomáhá k dosažení výše uvedených cílů.

V nadcházejících měsících hodlá Komise předložit komplexní obranný balík včetně iniciativ v oblasti vojenských veřejných zakázek a transferů vojenského zařízení v rámci EU.

Kapitola 6: Ochrana práv duševního vlastnictví

Budoucnost evropského lodního stavitelství závisí na jeho technickém náskoku. Výjimečnost a konkurenceschopnost evropských stavitelů lodí a výrobců námořních zařízení je založena na vysoké kvalitě nabízených výrobků a odvětví i tvůrci politik musejí spolupracovat, aby zajistili řádné ohodnocení a ochranu vědomostí a zkušeností, které je pomáhají vytvořit. V této souvislosti Komise společně s loďaři usiluje o lepší informovanost veřejnosti o duševním vlastnictví, o lepší využití stávajících nástrojů a o to, aby všichni konkurenti hráli podle pravidel.

Za tím účelem zahájila Komise v prosinci 2006 roční studii problémů souvisejících s právy duševního vlastnictví v lodním stavitelství. Hlavním účelem studie je získat podrobné informace o problémech provázejících ochranu duševního vlastnictví evropského loďařského průmyslu. To zahrnuje kvalitativní i kvantitativní rozměr této problematiky a mechanismy, jimiž se evropské loďařské know-how dostává (legálně i nelegálně) ke konkurenci.

Studie přesněji vymezí problémy a zhodnotí jejich hospodářský dopad, aby mohla být zformulována konkrétní doporučení. Oblasti duševního vlastnictví se také věnuje pracovní skupina Fóra námořního průmyslu která se zaměřuje na pravidla, právní předpisy a práva. Jak je uvedeno výše, Komise má rovněž v úmyslu zahrnout toto téma do dialogu o lodním stavitelství s Čínou i do dalších mnohostranných a dvoustranných obchodních jednání.

Loďařský průmysl se také věnuje ustavení vnitřních struktur, které umožní řádnou přípravu stanoviska tohoto odvětví.

Kapitola 7: Zajištění přístupu ke kvalifikované pracovní síle

V evropském, technicky vyspělém lodním stavitelství je kvalifikovaná pracovní síla klíčovým prvkem přeměny znalostí na bohatství a k zajištění produktivity, inovací a konkurenceschopnosti. Komise sdílí názor sociálních partnerů, že úspěch vytvářejí pracovníci loděnic svými znalostmi a zkušenostmi. Chtějí-li si loděnice zachovat dovednostní základnu a know-how a zajistit dlouhodobý úspěch, musejí přijímat, udržet a rekvalifikovat kvalitní pracovníky.

Společenství evropských sdružení loděnic (CESA) a Evropská federace kovodělníků (EMF) založily v září 2003 Výbor pro sociální dialog v odvětví stavby a opravy lodí. Je to první výbor svého druhu v kovodělném průmyslu v EU a dosvědčuje, že pro pracovní prostředí ve většině evropských loděnic je typická profesionalita a vzájemná úcta.

V uvedeném rámci byl CESA a EMF přiznán statut evropských sociálních partnerů. Jako se sociálními partnery se s nimi konzultují návrhy sociální politiky a, pokud o to projeví zájem, může dialog vést ke smluvním vztahům včetně dohod. Výbor dosud založil tři pracovní skupiny pro image odvětví, školení a vzdělávání pracovníků a pro cyklické aktivity a restrukturalizaci.

Výbor zorganizoval praktické iniciativy, jako byl například v březnu 2006 Evropský týden loděnic. Hlavním cílem „Týdne loděnic“ bylo posílit a rozšířit informace o strategii LeaderSHIP 2015, zatraktivnit loděnice jako pracoviště pro absolventy i vysoce kvalifikované profesionály a zlepšit pověst tohoto odvětví. Již dnes probíhají přípravy na podobnou akci v roce 2008.

Nicméně problém s pověstí loděnic, které bývají popisovány jako zastaralé průmyslové odvětví s nejistou budoucností, trvá a je třeba jej řešit. Mladí absolventi a vysoce kvalifikovaní pracovníci často nevědí o příležitostech, které loděnice nabízejí díky dynamickému rozvoji v posledních letech.

V říjnu 2006 navrhlo Fórum námořního průmyslu (MIF) v doporučeních přijatých na posledním plenárním zasedání v Oslu uspořádat Evropský námořní den.

Výbor pro sociální dialog v současnosti připravuje nový projekt souborného věkového a kvalifikačního profilu, který by bylo možno použít ke zjišťování budoucích vzdělávacích a náborových požadavků. Tato snaha předpokládá také analýzu a řešení otázky stárnutí pracovníků, která je zvlášť palčivá v některých členských státech; nový projekt by mohl doplnit některé budoucí iniciativy Komise v oblasti námořních dovedností.

Kapitola 8: Budování udržitelné struktury odvětví

Komise nemá ani mandát k vymezení struktury evropského lodního stavitelství, ani se k tomu necítí povolána. To je úkol trhu a tržních sil a principů. Bude-li však evropské loďařství nadále roztříštěno, jeho konkurenceschopnost by mohla utrpět. Komise proto vítá nedávné fúze, akvizice a společné podniky. Silné evropské loďařské skupiny s nezbytným finančním a technickým zázemím budou lépe připraveny k úspěšnému působení ve stále ostřejší celosvětové konkurenci. Strategie LeaderSHIP 2015 nepochybně umožnila určité sblížení vnitrostátních politik v oblasti lodního stavitelství, poněvadž nabízí rámcový standard konkurenceschopnosti tohoto odvětví. Stále zde ovšem existuje prostor pro další pokrok.

Ve srovnání s hlavními japonskými a korejskými konkurenty je evropské loďařství diverzifikovanější, působí v něm více malých a středních loděnic a proces konsolidace a restrukturalizace dosud neskončil.

Závěry a výhledy

Strategie LeaderSHIP 2015 přináší výsledky na všech frontách. Přispěla k posunu jak v evropské loďařské politice, tak ve vnímání odvětví ze strany veřejnosti. Zatímco v minulosti se na lodní stavitelství nahlíželo jako na dotované odvětví, které má svá nejlepší léta za sebou, dnes je obecně považováno za součást moderního a efektivního evropského výrobního průmyslu, který nabízí nové pracovní příležitosti a podporuje růst v dopravě, obchodu, cestovním ruchu a dalších oblastech. LeaderSHIP je hmatatelným důkazem použití strategie růstu a zaměstnanosti v konkrétním odvětví. S pomocí příznivého tržního vývoje dokázala zmobilizovat zainteresované strany, v roce 2000 pomohla loďařskému průmyslu vyrovnat se skončením provozní podpory a přinesla obecně přijímaný plán nutných změn.

Neměli bychom podceňovat ani mobilizační efekt, který měla na samotné loďaře, na nichž závisí konečný úspěch na trhu, protože je povzbudila k přípravě společných strategií a struktur umožňujících reagovat na výzvy ve všech oblastech. Tuto snahu navíc podtrhuje i Zelená kniha o námořní politice, která zdůrazňuje význam námořních odvětví v Evropě.

Komise se domnívá, že strategie LeaderSHIP 2015 i nadále poskytuje vhodný rámec politik v odvětví stavby lodí. Měla by pokračovat a pokud možno i zrychlit, zejména pokud jde o financování lodí. Je však také třeba poznamenat, že v mnoha oblastech je nyní na tahu odvětví nebo členské státy. Ačkoli se náročnost tržního prostředí pro evropské loděnice světové třídy v příštích letech pravděpodobně zvýší, Komise nadále podporuje strategii LeaderSHIP 2015 a bude pokračovat ve snaze zajistit přípravu a použití co nejlepší kombinace politik na úrovni EU, abychom obstáli před budoucími výzvami.