

HU

HU

HU



AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 25.4.2007
COM(2007) 220 végleges

A BIZOTTSÁG MUNKADOKUMENTUMA

A LeaderSHIP 2015 által elért eredményekről szóló jelentés

{SEC(2007) 517}

Bevezetés

Amikor 2002-2003 során megszületett az iparág által összeállított és az EU döntéshozói által támogatott LeaderSHIP 2015 stratégia, Európa hajógyártó iparának helyzete nem adott okot optimizmusra. Az új rendelkezések kifogytak, az árak alacsonyak voltak és az ázsiai kapacitások jelentős növekedése miatt tovább csökkentek. Ezt a visszaesést ellensúlyozandó, a LeaderSHIP 2015 stratégia a tengerészeti ágazat szellemi tőkéjébe és megújulási képességébe vetett hitre alapozva és a jövőért folytatott harcra készen született meg.

A kezdeményezés az alábbi nyolc célkitűzést fogalmazta meg:

- azonos játékszabályok vonatkozzanak a világ hajógyártásának valamennyi résztvevőjére
- a befektetések növelése a kutatás, a fejlesztés és az innováció területén,
- fejlett finanszírozási és garanciarendszerek kidolgozása,
- biztonságosabb és környezetbarátabb hajók kifejlesztése,
- európai hadihajó-gyártási koncepció kidolgozása,
- a szellemi tulajdonjogok oltalma (SZTJ)
- szakképzett munkaerő biztosítása,
- fenntartható ágazati szerkezet kialakítása

Örömteli azt látni, hogy általánosságban kedvezően alakultak az új rendelkezések az elmúlt évek során. Az európai hajógyárak új rendelkezéseinek értéke több mint háromszorosára nőtt 2002 és 2005 között, sőt 2004 és 2005 között gyorsabb tempóban mint bárhol a világon. A termelékenységnek az elmúlt két évtizedben tapasztalt több mint négyszeresére növekedése révén Európa nagymértékben szakosodott hajógyártó ipara versenyképes és rugalmas lett valamint kellően felkészült arra, hogy bizakodva várja a jövőt. Azonban a közelmúlt jelentős – elsősorban Ázsiában tapasztalható – globális hajógyártó-kapacitás növekedése várhatóan még kielezettebb versenyhelyzetet teremt a közeljövőben az európai üzemek számára. A legújabb piaci folyamatokat a melléklet tárgyalja részletesen.

A hajógyártási iparág két másik kedvező uniós szakpolitikai folyamat kedvező hatásaiból is részesül, egyrészt a – növekedésre és foglalkoztatásra irányuló – felülvizsgált lisszaboni stratégia versenyképességre történő újbóli összpontosításával összefüggésben másrészt a teljes körű tengerészeti szakpolitikai kereten alapuló, a tengerekkel és az óceánokkal kapcsolatos európai jövőkép kialakítására törekvő bizottsági lépéseknek köszönhetően.

A LeaderSHIP 2015 többször szerepelt a közelmúlt iparpolitikai témájú közleményeiben. Az európai hajógyártó iparág kétségtelenül hozzájárult ennek a modern iparpolitikának a bevezetéséhez és elősegítette a hasonló megközelítések egyéb ipari ágazatokban való meghonosodását. A berendezésgyártókkal együttműködő európai hajógyártók legtöbb ázsiai versenytársukkal ellentétben nem csupán típushajókat gyártanak, hanem egyedi igényeknek megfelelő speciális megoldásokat is kínálnak. A Bizottság nemzetközi versenyképességet erősítő és a különböző szakpolitikai területeket összehangoló modern ipari politikáját ugyanez

a szándék vezérli. A cél olyan gazdasági környezet kialakítása, ami ezt nemcsak lehetővé teszi, de elő is segíti.

Ez a megközelítés összhangban van a Bizottság azon törekvésével, hogy a tengerészeti politikáról szóló zöld könyv 2006. júniusi közzétételével teljes körű tengerészeti szakpolitikai keretet alakítson ki. A zöld könyv az európai tengerészeti ágazat versenyképességének tartópilléreként és szélesebb körben követendő példaként említi a LeaderSHIP stratégiát. A dokumentum szerint a dinamikus és jó összeköttetésekkel rendelkező közös európai tengeri térség kialakításában is elsődleges a hajógyártás szerepe. A tengerészeti politika új dimenziói és a fokozott figyelem felkeltette a közvélemény érdeklődését a hajógyártás iránt és kedvezőbbé tette annak általános megítélését. A nagyobb figyelem azonban nagyobb felelősséget is ró minden oldalra, hogy a jelenlegi kedvező piaci és politikai helyzetet kihasználva érvényt szerezzen a vonatkozó ajánlásoknak.

1. Fejezet: Azonos játékszabályok vonatkozzanak a világ hajógyártásának valamennyi résztvevőjére

A hajógyártás valóban globálisnak tekinthető hiszen a hajótulajdonosok jelentős technikai, kereskedelmi vagy jogi korlátozás nélkül vásárolhatnak hajót bárhol a világon. Az ágazatra vonatkozó globális kereskedelmi szabályozás azonban gyakran egyenlőtlenséget teremt, hiányos vagy alkalmazhatatlan.

Sajnos ezen a területen semmilyen kézzel fogható eredmény nem tapasztalható az OECD és más szervezetek minden érintett tagjának erőfeszítése és a Koreával kapcsolatos WTO vizsgálat ellenére. Ez az ügy kitűnően szemlélteti a jelenlegi kereskedelmi szabályozás korlátait olyan hajóipar esetében, ahol a behozatal és kivitel fogalma valójában nem létezik és a támogatás gyakran a termék helyett a gyártóhoz kötődik. Így az ebben az ügyben hozott döntés keveset segített az európai hajógyártásnak.

Időközben a támogatások és a tarthatatlanul alacsony világpiaci hajógyártási árak ellentmondásos helyzetét rendezni kívánó hajógyártási megállapodásra irányuló OECD tárgyalások megfelelő és végrehajtható megállapodás megkötése nélkül rekedtek meg 2005 októberében. A vonatkozó 6. számú munkacsoportot azóta korlátozott időre újra összehívták és a Bizottság továbbra is elkötelezett a probléma megoldása iránt és hozzájárul ehhez a rendkívül fontos, de fáradságos folyamathoz. Az Unió fő versenytársai azonban jelenleg nem szándékoznak a megállapodás érdekében elköteleződni. Az OECD tárgyalások újbóli megnyitásától sem várható jelentős fejlemény a közeljövőben. A helyzetet felül kell vizsgálni annak megállapítására, hogy esetlegesen van-e lehetőség az egyeztetés felélénkítésére.

Ezen kívül törekedni kell kétoldalú párbeszéd kialakítására. Ebben előrelépést jelent a minden vonatkozó témára kitérő, Kínával folytatott átfogó kétoldalú hajógyártási párbeszéd kialakítása. A bizottsági tisztviselők és kínai kollégáik közötti első megbeszélésre 2006. december 20-án került sor. Általános megállapodás született a párbeszéd témaköreit és lényegi elemeit illetően. Az egyeztetés lezárásaként idén nyáron magas szintű egyetértési nyilatkozat aláírására fog sor kerülni. Időközben egy Koreával megkötendő szabadkereskedelmi megállapodás előkészületei is megkezdődtek. Korea globális piacon betöltött vezető szerepét figyelembe véve, természetesen a hajógyártásnak is napirendre kell kerülnie a tárgyalások során.

Életképes és fenntartható európai és világméretű hajógyártás nem alapulhat kapacitástöbbleten, protekcionizmuson és támogatásokon. A Bizottság továbbra is arra törekszik, hogy rávegye az Unió kereskedelmi partnereit arra, hogy ugyanolyan komolyan kezeljék ezeket a kérdéseket, amint azt Európa teszi. Megfelelő figyelmet kapnak a bizonyos nyersanyagárakban érvényesülő globális eltérések okai és ezeknek az európai gyártók versenyképességére gyakorolt hatásai.

2. Fejezet: A befektetések növelése a kutatás, a fejlesztés és az innováció területén

A LeaderSHIP 2015 kezdeményezés tartópillére a befektetések növelése a kutatás, a fejlesztés és az innováció területén. Európa versenyképessége jelenleg a legfejlettebb hajók gyártásán alapul és ez a jövőben is így lesz. Valójában szinte minden hajógyártási újítás Európából származik. Ennek alapja a sikeres és folyamatos fejlesztés valamint az innováció és kutatás támogatása.

A jelen és a jövő tudásalapú társadalmában a LeaderSHIP stratégia az Unió szabályainak az ágazat igényeihez való igazítása által ösztönzi az innováció jogszabályi támogatásának kialakítását. 2004. január 1-je óta hatályosak a hajógyártók innovációs támogatására vonatkozó naprakésszé tett rendelkezések, amelyek keretében a támogatási összegek úgy vannak kialakítva, hogy tükrözzék és méltányolják az átgondolt kockázatvállalást valamint elősegítsék Európa technológiai fejlődését. Innovációs támogatásban innovációs termékek és folyamatok ipari alkalmazásáért lehet részesülni. Ezeket az új szabályokat úgy alakították ki, hogy a hajógyártók egyedi igényeinek megfeleljenek, hiszen az ő esetükben a rendelések negyede teljesen új innovációs terven vagy prototípuson alapul. Ezek a szabályok azt is tanúsítják, hogy az európai hajógyártás a mérnöki tervezés élvonalát képviseli.

Németország, Franciaország, Spanyolország valamint a közelmúltban Hollandia és Olaszország az innovációt támogató nemzeti rendszerek fejlesztésére és finanszírozására használták az új állami támogatási keretrendszer adta lehetőségeket. A keretrendszer elfogadása és a nemzeti rendszerek felállítása közötti időbeni eltolódás ismeretében megállapítható, hogy az iparágak és a tagállamoknak időre van szüksége a rendszerek bevezetéséhez és az eredményekről a Bizottságnak való beszámolóhoz. Ennek következtében a keretrendszer hatályát 2008. december 31-ig meghosszabbították, hogy több idő álljon rendelkezésre a hatékonyság értékeléséhez. Érdemes kiemelni az alkalmazandó szabályok kidolgozása során az iparág és a Bizottság között létrejött konstruktív együttműködést is, amely megkönnyítette a rendszernek az érintett tagállamokban való kiépítését.

E fejezet másik fő LeaderSHIP ajánlása – nevezetesen a kutatás, fejlesztés és innováció európai dimenziójának megerősítésére szolgáló technológiai platform (TP) életre hívása – a WATERBORNE TP elindításával megvalósult. Ez a platform a tengerészeti ágazat minden területét, a tagállamokat és a többi érdekelt felet is egybegyűjti; a titkársági feladatokat pedig a hajógyártási ágazat látja el. Mivel a felszíni közlekedésre fordítható közösségi források a hatodik (2002-2006) és a hetedik (2007-2013) keretprogram között csaknem megduplázódtak – hozzávetőleg 1,3 milliárd euróra nőttek – a tengeri közlekedésnek bővülő támogatásra nyílik lehetősége, még a hozzávetőleg 200 millió eurós hatodik keretprogramból származó kerettel összehasonlítva is. A hetedik keretprogram a biztonságot – beleértve a tengerészeti ágazat számára kifejlesztett egyedi megoldásokat – új kutatási területként jelöli meg. Fontos, hogy a párhuzamos folyamatok elkerülése, szinergiák kiépítése valamint a döntéshozók, az ágazat és a tudományos közösségek együttműködésének optimalizálása eredményeképpen a hetedik keretprogramban és más európai forrásokban rejlő egyetlen lehetőség se maradjon

kihasználatlanul. A hajógyártó iparág csúcstechnológiai jellegét az is bizonyítja, hogy az üzemek átlagosan bevételüknek több mint 10 %-át fordítják fejlesztésre és innovációra.

Végül ebben az összefüggésben – és amint a zöld könyv konzultációja során is hangsúlyt kapott – az ipari csoportok is fontos szerepet játszanak a tengerészeti ágazatban a vállalatok elhelyezkedése valamint az iparágak közötti jelentős alvállalkozás és összekapcsolódások miatt. A csoportok az innováció és a versenyképesség fontos motorjai. A Bizottság ebben a tekintetben kész valóra váltani a tengerészeti politikáról szóló zöld könyv elképzeléseit, célja **a fő hajtóerők és jellemzők – beleértve a sikeres tengerészeti vállalatcsoportok felkutatását – azonosítása és e vállalatoknak a nemzeti és regionális hatóságokkal együttműködve történő támogatása.**

3. Fejezet: Fejlett finanszírozási és garanciarendszerek kidolgozása

A hajógyártó üzemeknek nagy, drága és összetett projekteket kell kivitelezniük. A legtöbb esetben az üzem éves termelési értéke meghaladja az üzem értékét de ezzel együtt annak teljes felelősséget kell vállalnia minden egyes általa gyártott hajóért. Így az üzemek nemcsak innovációs projektekre költenek, hanem a szükséges működőtőkéről és a tulajdonosok által általában megkívánt visszatérítési garanciákról is gondoskodniuk kell. Az idő és a források hiánya kedvezőtlen hatást gyakorol az európai üzemek versenyképességére, így azok hátrányba kerülnek versenytársaikkal szemben, akik a legtöbb esetben államilag támogatott hajófinanszírozási támogatásban részesülnek.

Ennek megfelelően a Bizottság nagy figyelmet szentel ennek a kérdésnek, olyan gyakorlati megoldást kíván találni, amely megfelel a gyártók igényeinek és továbbra is tiszteletben tartja a versenyre vonatkozó szabályokat valamint az OECD és a WTO szabályait. Ebben az összefüggésben a szállítást megelőző finanszírozásra helyeződött a hangsúly (visszatérítési garanciák) mivel a tulajdonosok számára általában könnyen elérhető a piacon a szállítást követő finanszírozás.

Ezért a Bizottság felvette a kapcsolatot az Európai Beruházási Bankkal (EBB), hogy megvizsgálja hogyan vállalhatna az vezető szerepet a megfelelő rendszer megalkotásában és alkalmazásában.

Az EBB segítőkész és konstruktív volt a megfelelő megoldás aktív keresésében, azonban azt is jelezte, hogy a státuszát, rendelkezésre álló forrásait és az ágazatra vonatkozó szaktudást illetően komoly nehézségekbe ütközik, így komoly kihívást jelent a tervezett EU garanciaalap felállításában és működtetésében betöltendő vezető szerep.

A Bizottság más pénzügyi intézetek szakértőivel is tanácskozott ez ügyben és több alkalommal egybegyűjtött minden érdekelt felet annak érdekében, hogy megvizsgálják a kívánt rendszer megvalósíthatóságát.

Ezeknek a lépéseknek köszönhetően a tagállamok, az iparág, az EBB valamint az illetékes bizottsági főosztályok képviselői munkaértekezletet tartottak 2006. október 20-án. Az iparág becslései szerint az alap beindításához legalább 300 millió euróra van szükség. A munkaértekezlet lezárásakor a Bizottság felkért minden résztvevőt, különösen a tagállamokat, hogy az ügy előremozdítása érdekében tegyék meg megjegyzéseiket az iparág javaslatával kapcsolatban. Eddig azonban egyetlen megjegyzés sem érkezett.

Időközben a Bizottság megvizsgálta a hajógyártó üzemek garanciaalapjának háttéréhez szükséges forrásoknak a közösségi költségvetésből való kiutalásának a lehetőségét. Ehhez azonban egy egyedi jogszabályra és a szükséges összeg finanszírozására lenne szükség, amely azt jelenti, hogy megoldást csak a felülvizsgált költségvetési keret jelenthet. Azt is meg kell említeni, hogy az uniós rendszer kamata változatlan marad attól függetlenül, hogy sok országban létrejönnek a nemzeti rendszerek. Az iparág szerint az európai rendszer inkább kiegészíti mintsem helyettesíti a nemzeti intézkedéseket.

Ennek az intézkedésnek a fényében a Bizottság csak akkor tud további előrelépést elérni a témában, ha a tagállamok is egyértelmű politikai szándékot mutatnak a probléma megoldására. Ezt a szándékot konkrét megbízásnak valamint a költségvetési szerv és az EBB által a kívánt visszatérítési garanciarendszernek nyújtott támogatásnak kell bizonyítania.

4. Fejezet: Biztonságosabb és környezetbarátabb hajók kifejlesztése

Az Európában gyártott hajók a legjobb minőséget képviselik összetettség, biztonság és környezeti hatások tekintetében, sőt gyakran túlteljesítik a vonatkozó szabályozási követelményeket. A formatervezés és építés innovációját a biztonságosabb és tisztább hajókra irányuló piaci és társadalmi igények vezérlik. Az európai üzemek azonban a világpiacra versenyeznek, amely nem mindig értékeli megfelelően a minőséget, a tudást és a szolgáltatást, ahol a hajókat néha csak árucikként kezelik. A Bizottság és az iparág általánosan ösztönzik a tisztességes globális versenyt szolgáló világszerte alkalmazandó magas minőségi előírások bevezetését.

Azonban arról is meg kell bizonyosodni, hogy a globális szabályokat nem játsszák ki és nincs káros hozadékuk. Például a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (NTSZ) célközpontú hajóépítési előírásokkal kapcsolatos megbeszélései alapos előkészítést igényelnek annak biztosítására, hogy a minőségi és biztonsági előnyök mellett a kötelező hajóépítési dokumentumok miatt nem eredményeznek nem szándékolt technológiaátadást. Hasonlóan, a Hajóosztályozó Társaságok Nemzetközi Szövetségének (IACS) hajótestépítésre vonatkozó új egységesített szabályai a biztonságos hajók gyártását ösztönzik, de ugyanakkor mindenkinek körültekintőnek kell lennie a szellemi tulajdon vagy szaktudás megóvása érdekében.

A Bizottság versenyképességi politikájában teret biztosít a biztonsági és környezetvédelmi szempontoknak és azon dolgozik, hogy az Unió globális versenytársai és kereskedelmi partnerei is hasonlóan tegyenek. Ez magában foglalja a tiszta hajó technológiákba fektetett több pénzt és a több és minőségibb hajókarbantartást Európa számos minőségi hajójavító műhelyében. Ennek keretében a Bizottság nemrégiben mutatta be a harmadik tengerbiztonsági csomagot, azzal a céllal, hogy megerősítse a hatályos jogszabályokat a hajóosztályozó társaságok, a kikötő szerinti illetékes állam hatósága által végzett ellenőrzés, a tengeri forgalom ellenőrzése, a lobogó szerinti államok felelőssége, a tengeri balesetek kivizsgálása és a hajótulajdonosok felelőssége tekintetében.

A hajószétszerelés kérdése is azon kérdések között van, amelyekkel majd egy bizottsági zöld könyv fog foglalkozni.

Az iparág szakértelmével támogatja a Bizottságot és a Európai Tengerbiztonsági Ügynökséget (EMSA) valamint más hajógyártó régiókkal összefogva olyan szervezet megalapítására készülnek, amely összehangolja a döntéshozó szervezeteknek nyújtott műszaki segítséget annak biztosítására, hogy a gyártók álláspontját jobban figyelembe vegyék. Ebben a tekintetben

végül, de nem utolsósorban a hajógyártó és hajózási iparág egyre fontosabb szerepet játszik a közlekedésből eredő környezetszennyezés csökkentésében és a rövid távú tengeri hajózás ösztönzése által a biztonság növelésében. Az uniós hajógyártó iparágak továbbra is vezető szerepet kell vállalnia a tiszta hajózási technológiában, beleértve az energiafogyasztást, a káros kibocsátásokat, és a veszélyes hulladékok használatának csökkentését szolgáló valamint a környezetbarátabb korhadásgátló technológiák alkalmazását. Ez segíteni fog a "tiszta hajó koncepció" szélesebb elterjedésében. A vízi teherszállítás máris üzemanyag-takarékosabb mint más szállítási módok és az európai üzemek készek a megfelelő, innovatív és sokoldalú hajóterveikkel még jelentősebben hozzájárulni a sikeréhez. Ez összhangban lenne a tengerjáró hajók káros kibocsátásainak csökkentését célzó stratégiával és a természeti erőforrások fenntartható használatával valamint a tengeri környezettel foglalkozó tematikus stratégiákkal. Az Európában új, intermodális tengeri alapú logisztikai szállítási láncot bevezető Marco Polo és a „tenger autósztádái” kezdeményezések az áruforgalmat az utakról a tengerekre terelik és jól haladnak előre. A hajóknak a megfelelő szállítási módok kialakításának megkönnyítését biztosító berendezéseként játszott döntő szerepe ebben az összefüggésben tovább erősíthető mind az üzemek mind az európai szállítási célok javára.

5. Fejezet: Európai hadihajó-gyártási koncepció kidolgozása

A tengerészeti ágazatnak az EU biztonság- és védelmi stratégiájához szükséges alapvető eszközök biztosításában játszott érdemi szerepét gondosan tekintetbe kell venni a politikák kialakításában és végrehajtásában. Európa hajógyártó üzeleinek minősége és költséghatékonysága olyan adottság, amelyet fenn kell tartani és ki kell aknázni. A Bizottság tovább vizsgálja, hogyan lehetne még jobban kihasználni Európa versenyelőnyét a hadihajógyártásban például a piac szétaprózódásának csökkentésével és a lehetséges szinergiák létrejöttének elősegítésével az ipari és a biztonság-, védelmi- és beszerzési politikák alkalmazása során.

Az erős, együttműködő európai piaci szereplők hozzájárulnak az európai hadihajógyártás versenyképességéhez. Bár a Bizottság nem mozgatója és nem is visszafogója a folyamatnak, örömmel fogadja a nemzeti szinten a hadihajógyártó üzemek között tapasztalható egységesítést és együttműködést, amennyiben az hozzájárul az **európai védelmi technológiai és ipari bázisnak** a hadihajógyártásban való kiépítéséhez.

Sok munka van még hátra a közös működtetési követelmények kialakítása és a beszerzési folyamatok harmonizációja terén a hajók és flották átjárhatóságának végső céljáig.

Az átjárhatóságnak ez a koncepciója az egységes, páneurópai tengerészeti felügyelet iránti egyre növekvő szükséglet szempontjából is elengedhetetlen. A szükséges eszközöknek a „rendszerek rendszerei” koncepciónak megfelelő kialakítása hadihajógyártási platformokat tesz majd szükségessé és hozzájárul az európai hadihajógyártó üzemek versenyképességéhez.

Ezért hívja fel a Bizottság a figyelmet arra, hogy az európai védelmi és hadihajó-gyártási ágazat versenyelőnye jelentős változások nélkül veszélybe kerülhet. A védelmi- és biztonságpolitika terén "hiányzó Európának" nevezett jelenség miatti párhuzamos erőfeszítések és a méretgazdaságosság csökkenése kihívást jelent a nemzeti piacra gyártó, szétterjedt ipari bázissal rendelkező hadihajógyártó üzemek számára.

Az Európai Védelmi Ügynökséget (EVÜ) – amelynek létrehozását a LeaderSHIP 2015 is javasolta – 2004 júliusában hozták létre. Az ügynökség a számára előírt célkitűzések megvalósítására törekszik és a fenti célok megvalósításához is hozzájárul.

A következő néhány hónapban a Bizottság egy átfogó védelmi csomagot kíván bemutatni többek között a védelemmel kapcsolatos beszerzésekre és védelmi berendezések Unión belüli átadására vonatkozó kezdeményezésekkel kapcsolatban.

6. Fejezet: A szellemi tulajdonjogok oltalma (SZTJ)

Az európai hajógyártási iparág jövője annak technológiai vezető szerepén alapul. Európa tengerészeti kiválóságának valamint hajógyártási és tengerészeti felszerelésekkel kapcsolatos versenyképességének oka a kifogástalan minőség. Az iparágban és a döntéshozóknak tehát az a feladata, hogy biztosítsák: a minőség megteremtéséhez szükséges tudást és tapasztalatot értékelik és megvédik. A Bizottság ez ügyben együtt dolgozik az iparággal, hogy felhívja a figyelmet a szellemi tulajdon oltalmának fontosságára, jobban kihasználja a rendelkezésre álló jogi eszközöket és megpróbálja biztosítani, hogy minden versenytárs betartsa ezeket a szabályokat.

Ebből a célból indította el a Bizottság 2006 decemberében egy egyéves tanulmány elkészítését a hajógyártással kapcsolatos szellemi tulajdonjogokra vonatkozó kérdésekről. Az elsődleges cél az európai hajógyártás szellemi tulajdonjogi védelmében adódó problémák alapos megértése. Ebbe beletartoznak a probléma minőségi és mennyiségi dimenziói egyaránt és azok a mechanizmusok, amelyeken keresztül – legálisan vagy illegálisan – az európai hajóépítési szaktudás átkerül a versenytársakhoz.

Ez pontosabban meghatározza majd a problémákat és a konkrét politikai ajánlások megfogalmazását szem előtt tartva értékeli gazdasági hatásukat. A tengerészeti ágazat fórumának szabályokkal, rendeletekkel és jogokkal foglalkozó munkacsoportja is dolgozik a szellemi tulajdonjogok oltalmának kérdésén. És amint az fentebb szerepel, a Bizottság ezt a témát is szeretné érinteni a Kínával folytatott hajógyártási párbeszéd során valamint a vonatkozó sokoldalú és kétoldalú kereskedelmi tárgyalások alkalmával.

Az iparág is kialakítja belső szerkezetét, hogy megfelelően előkészítse az ebben a kérdésben képviselt álláspontját.

7. Fejezet: Szakképzett munkaerő biztosítása

Európa technológiailag fejlett hajógyártási iparában a magasan képzett munkaerő elsődleges szerepet játszik a tudás anyagi javakká való átalakításában és a termelékenység, az innováció valamint a versenyképesség biztosításában. A Bizottság osztja a szociális partnerek azon véleményét, amely szerint a sikert az üzemek dolgozói érik el tudásukkal és tapasztalatukkal. Az üzemeknek magasan képzett dolgozókat kell felvenniük, megtartaniuk és folyamatosan továbbképezniük, hogy megtartsák tudásalapjukat és szaktudásukat valamint biztosítsák a hosszú távú sikert.

Az Európai Hajógyártó Üzemek Szervezeteinek Közössége és az Európai Fémipari Dolgozók Szövetsége a szociális párbeszédért felelős hivatalos bizottságot hozott létre 2003 szeptemberében a hajógyártó és a hajójavítási iparág vonatkozásában. Ez az első ilyen

kezdeményezés az Unió fémiparában és tanúsítja, hogy a legtöbb európai üzem munkakörnyezetét a magas szintű szakmai felkészültség és kölcsönös tisztelet jellemzi.

Emiatt az Európai Hajógyártó Üzemek Szervezeteinek Közössége és az Európai Fémipari Dolgozók Szövetsége megkapták az európai szociális partner státuszt. Ezért konzultálnak velük szociálpolitikai javaslatok kapcsán és ha úgy kívánják, e párbeszéd eredményeit szerződéses formába önthetik, a megállapodásokat is beleértve. Eddig a bizottság három munkacsoportot állított fel: az ágazat általános megítéléséről, a dolgozók képzéséről és képzettségéről, valamint a ciklikus tevékenységekről és az átalakítási kérdésekről.

A bizottság olyan gyakorlati kezdeményezéseket is szervezett, mint az „európai hajógyártók hete” 2006 márciusában. A „hajógyártók hete” rendezvény elsődleges célja az volt, hogy megerősítse és ismertebbé tegye a LeaderSHIP 2015 üzenetét, vonzóbb munkahellyé tegye az üzemeket a friss diplomások és a magasan képzett szakemberek számára, valamint erősítse az ágazatról kialakult pozitív képet. Egy hasonló rendezvény már tervbe van véve 2008-ra.

A hajógyártást azonban ma is gyakran egy elavult, bizonytalan jövőjű iparágként festik le, erre a problémára pedig megoldást kell találni. A friss diplomások és a magasan képzett szakemberek nem mindig vannak tudatában az elmúlt évek dinamikus fejlődésének köszönhetően a hajógyártó üzemekben megnyílt új lehetőségeknek.

Időközben a tengerészeti ágazat fóruma is egy „európai tengerészeti nap” megrendezésére szólított fel 2006 októberében Oslóban (Norvégia) megrendezett utolsó plenáris ülésén.

Továbbá a szociális párbeszédért felelős bizottság jelenleg készít elő egy olyan új projektet, amely felméri a korosztályi és képesítési jellemzőket a jövőbeni képzési és felvételi igények megállapítására. Az is célja a projektnek, hogy az öregedő munkaerő egyes tagállamokban különösen súlyos problémáját megvizsgálja és olyan megoldást keressen rá, amely a későbbiekben kiegészítheti a Bizottságnak a tengerészeti szaktudásra vonatkozó kezdeményezéseit.

8. Fejezet: Fenntartható ágazati szerkezet kialakítása

A Bizottságnak sem felhatalmazása, sem szaktudása nincs az európai hajógyártó iparág szerkezetének a meghatározásához. Ez a piac és az azt uraló erők és elvek feladata. Az európai hajógyártó iparág további szétaprózódása azonban gátolhatja a versenyképességet. A Bizottság ezért örömmel fogadja a közelmúlt egyesülésekhez, felvásárláshoz és vegyes vállalatok létrehozásához vezető eseményeit. A megfelelő pénzügyi és technológiai háttérrel rendelkező erős európai hajógyártó csoportok sikerebben tudnak fellépni az egyre nagyobb versenyt diktáló világpiacra. A LeaderSHIP 2015 egyértelműen megkönnyítette a nemzeti politikáknak a hajógyártó iparág területén való összehangolását azáltal, hogy keretet biztosított az iparág versenyképességéhez. Ezen a területen azonban további fejlődésre is szükség van.

Fő versenytársaival – Japánnal és Koreával – összehasonlítva az európai hajógyártó iparág változatosabb, több kis és közepes méretű üzemmel rendelkezik és a konszolidációs és szerkezet-átalakító folyamatok még nem zárultak le.

Következtetések és kitekintés

A LeaderSHIP 2015 minden területen eredményesnek tekinthető. Hozzájárul az ágazat európai politikájának és általános megítélésének az átalakulásához. A korábban csak államilag támogatott hanyatló iparágnak tekintett hajógyártást ma széles körben a modern és hatékony európai ipari szektor munkahelyeket teremtő, a közlekedésben, kereskedelemben, turizmusban és más területeken fejlődést generáló részeként ismerik. A LeaderSHIP kézzelfogható példa a növekedési és munkahely-teremtési stratégiának egy adott ágazatban való alkalmazására. A stratégia a kedvező piaci folyamatok segítségével mozgósította az érdekelt feleket, segítette az iparágnak alkalmazkodni a működési támogatás 2001-es megszűnéséhez valamint egy általánosan elfogadott ütemtervet állított össze a szükséges változások megvalósításához.

Nem szabad alulbecsülnünk az iparágra gyakorolt lelkesítő/ mozgósító hatását sem – hiszen enélkül nincs végső piaci siker – a minden terület kihívásaira megfelelő közös stratégiák és rendszerek kialakításának ösztönzésében. Továbbá a tengerészeti politikáról szóló zöld könyv is ezt az erőfeszítést támogatja, a tengerészeti ágazat Európában betöltött fontos szerepét hangsúlyozva.

A Bizottság úgy véli, hogy a LeaderSHIP 2015 továbbra is megfelelő keretként szolgál a hajógyártásra vonatkozó politikájában. A stratégiát tovább kell vinni és ahol lehetséges felgyorsítani, különösen a hajó finanszírozás tekintetében. Azt is hozzá kell azonban tenni, hogy sok területen a megoldás kulcsa az iparág (pl. ágazati szerkezet) vagy a tagállamok kezében van. A következő években Európa világszínvonalú hajógyártó üzemének várhatóan még élesebb piaci versenyhelyzetben kell boldogulniuk. A Bizottság továbbra is elkötelezett a LeaderSHIP 2015 mellett és tovább fog azért küzdeni, hogy a kihívásoknak való megfelelés érdekében uniós szinten a legjobb gazdaságpolitikai kombinációt alakítsák ki és alkalmazzák.