EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 25.4.2007
KOM(2007) 220 galutinis

KOMISIJOS DARBINIS DOKUMENTAS

Strategijos „LeaderSHIP 2015“ pažangos ataskaita

{SEK(2007) 517}

Įžanga

Kai 2002–2003 m. pramonininkai parengė strategiją „LeaderSHIP 2015“, kurią parėmė ir ES politikos formuotojai, Europos laivų statybos pramonė atrodė gana niūriai. Mažėjo naujų užsakymų, o naujų statybų kainos buvo mažos ir toliau mažėjo didėjant Azijos šalių pajėgumams. Tokiomis aplinkybėmis strategija „LeaderSHIP 2015“ tapo vizija, pagrįsta pasitikėjimu Europos jūrų pramonės gebėjimais bei imlumu naujovėms ir pasiryžimu kovoti už jos ateitį.

Šioje iniciatyvoje buvo nustatytos aštuonios temos, būtent:

– Sąlygų suvienodinimas laivų statybos sektoriuje pasauliniu mastu,

– Moksliniams tyrimams, plėtrai ir inovacijoms skirtų investicijų didinimas,

– Pažangių finansavimo ir garantijų schemų kūrimas,

– Skatinimas statyti saugesnius ir ekologiškesnius laivus,

– Karinių laivų statybos poreikio traktavimas ES lygmeniu,

– Intelektinės nuosavybės teisių apsauga,

– Kvalifikuotos darbo jėgos užtikrinimas,

– Tvarios pramonės struktūros kūrimas.

Malonu paminėti, kad pastaruosius kelerius metus šiame sektoriuje naujų užsakymų rodikliai buvo teigiami. 2002–2005 m. laikotarpiu Europos laivų statyklų naujų užsakymų vertė padidėjo daugiau kaip tris kartus, o 2004 ir 2005 m. užsakymų vertė didėjo greičiau negu bet kuriame kitame pasaulio regione. Per paskutinius du dešimtmečius darbo našumo rodikliams padidėjus daugiau nei keturis kartus, specializuota Europos laivų statybos pramonė yra konkurencinga, lanksti ir gerai pasiruošusi, kad galėtų drąsiai pasitikti ateitį. Tačiau dėl pastaruoju metu sparčiai didėjančių pasaulinės laivų statybos pramonės pajėgumų – daugiausia Azijoje – artimoje ateityje prekybos aplinka Europos laivų statykloms gali tapti dar sudėtingesnė. Daugiau informacijos apie naujausius rinkos pokyčius pateikiama priede.

Laivų statybos pramonei teikia naudos ir kitos dvi palankios ES politikos plėtros tendencijos, būtent tai, kad vėl pradėtas svarstyti konkurencingumo klausimas atnaujintoje Lisabonos – augimo ir užimtumo – strategijoje, ir kad Komisija kuria Europos vandenynų ir jūrų viziją pagal visapusišką jūrų politikos struktūrą.

Strategija „LeaderSHIP 2015“ buvo minima naujausiuose pramonės politikos komunikatuose. Iš tikrųjų, Europos laivų statybos pramonė davė postūmį šiam šiuolaikiniam pramonės politikos taikymui ir paskatino imtis panašių veiksmų kituose pramonės sektoriuose. Europos laivų statytojai, bendradarbiaudami su įrangos gamintojais, ne vien tik teikia „masinės gamybos“ laivus, kuriems pirmenybę teikia daugelis Azijos konkurentų, bet ir užsiima gamyba pagal užsakymą atsižvelgdami į aukštus klientų reikalavimus. Komisija siekia panašių tikslų laikydamasi šiuolaikinės pramonės politikos požiūrio, kuriuo siekiama didinti tarptautinį konkurencingumą ir gerinti įvairių politikos sričių suderinamumą. Tai padeda kurti ne tik liberalią, bet ir palankią verslo aplinką.

Šis požiūris yra neatsiejamas nuo Komisijos pastangų baigti kurti visapusišką jūrų politikos struktūrą, 2006 m. birželio mėn. paskelbus Žaliąją knygą dėl jūrų politikos, kurioje strategija „LeaderSHIP“ pateikiama kaip labai svarbus Europos jūrų pramonės konkurencingumo ramstis ir kaip pavyzdys, kuriuo turėtų būti dažniau vadovaujamasi. Žaliojoje knygoje laivų statybos pramonė taip pat pristatoma kaip svarbiausia aktyvios ir integruotos Europos jūrų erdvės dalis. Dėl šio naujo aspekto ir padidėjusio dėmesio laivininkystei gerėja žmonių žinios apie laivų statybos pramonę bei gerėja šios pramonės įvaizdis. Tačiau padidėjęs dėmesys reikalauja didesnės visų suinteresuotųjų šalių atsakomybės siekiant kuo geriau pasinaudoti palankia dabartine situacija rinkoje bei palankia politine aplinka ir taip įgyvendinti šioje srityje pateiktas rekomendacijas.

1 skyrius. Sąlygų suvienodinimas laivų statybos sektoriuje pasauliniu mastu

Laivų statybos pramonė išties yra pasaulinė, o laivų savininkai gali nusipirkti laivų visame pasaulyje be ypatingų techninių, komercinių ar teisinių apribojimų. Tačiau šį sektorių reglamentuojančios pasaulinės prekybos taisyklės dažnai yra šališkos, nepakankamai išsamios ar netinkamos.

Deja, šioje srityje dar nėra apčiuopiamų rezultatų, nepaisant visų suinteresuotųjų šalių, susijusių su EBPO ir kitomis institucijomis, didelių pastangų ir ryžto, parodyto iškėlus PPO bylą Korėjai. Ši byla leido atkreipti dėmesį į galiojančių prekybos taisyklių apribojimus, susijusius su laivų statyba, kur iš esmės nėra importo ir eksporto sąvokų, o subsidijavimas dažnai būna susijęs gamintoju, o ne su gaminiu. Todėl šioje byloje priimtas nutarimas buvo mažai naudingas Europos laivų statybos pramonei.

Tuo tarpu EBPO derybos dėl laivų statybos susitarimo, skirto dviems tarpusavyje susijusioms subsidijavimo ir nederamai mažų kainų pasaulinėje laivų statybos rinkoje problemoms spręsti, buvo sustabdytos 2005 m. spalio mėn., nepasirašius reikšmingo ar įpareigojančio susitarimo. Atitinkamos darbo grupės Nr. 6 (DG6) veikla nuo tada buvo atnaujinta ribotam laikotarpiui, o Komisija toliau skiria daug dėmesio ir pastangų šiai sunkiai, bet svarbiai procedūrai. Tačiau pagrindiniai mūsų konkurentai šiuo metu neatrodo pakankamai motyvuoti, kad prisiimtų būtinus įsipareigojimus susitarimui patvirtinti. Nesitikima, kad įvyks esminis lūžis ir vėl bus pradėtos EBPO derybos esminiais klausimais. Tačiau šią situaciją reikėtų iš naujo apsvarstyti siekiant išsiaiškinti, ar įmanoma atnaujinti diskusijas.

Be to, šiuo metu vyksta dvišalės diskusijos. Siekiant šio tikslo, buvo padaryta pažanga pradedant išsamų dvišalį laivų statybos dialogą su Kinija, kuriame bus svarstomos visos susijusios problemos. Pirmasis Komisijos pareigūnų ir jų kolegų iš Kinijos susitikimas įvyko 2006 m. gruodžio 20 d. Buvo pasiektas platus susitarimas dėl dialogo apimties ir turinio, o iki šių metų vasaros aukšti pareigūnai turėtų pasirašyti susitarimo memorandumą. Taip pat pradedami darbai, susiję su galimų derybų su Korėja dėl laisvos prekybos susitarimo pradžia. Atsižvelgiant į išskirtinį Korėjos vaidmenį pasaulinėje rinkoje, derybos turėtų apimti ir laivų statybos pramonę.

Perspektyvi ir tvari Europos, taip pat ir pasaulinė laivų statybos pramonė negali remtis pertekliniais gamybos pajėgumais, protekcionizmu ar subsidijomis, o Komisija ir toliau stengiasi įtikinti mūsų prekybos partnerius skirti daugiau dėmesio šiems reikalams, kaip mes tai darome Europoje. Nagrinėjamos ir tam tikrų žaliavinių medžiagų kainų skirtumų pasauliniu mastu priežastys, taip pat šių skirtumų poveikis Europos laivų statyklų konkurencingumui.

2 skyrius. Moksliniams tyrimams, plėtrai ir inovacijoms skirtų investicijų didinimas

Mokslinių tyrimų, plėtros ir inovacijų diegimo gerinimas yra pagrindinis iniciatyvos „LeaderSHIP 2015“ ramstis. Konkurenciniu Europos pranašumu ir toliau išlieka jos gebėjimas kurti moderniausius laivus. Tiesą sakant, visos laivų inovacijos kuriamos Europoje. Tai lėmė sėkminga ir nuolatinė inovacijų, taip pat mokslinių tyrimų plėtra ir taikymas.

Dabarties ir ateities žinių ekonomikoje iniciatyva „LeaderSHIP“ paskatino skirti teisėtą paramą inovacijoms, ES lygmeniu pritaikius taisykles prie sektoriaus poreikių. Nuo 2004 m. sausio 1 d. įsigaliojo atnaujintos nuostatos dėl laivų statykloms skiriamos paramos inovacijoms, o pagalbos intensyvumas nustatomas taip, kad atspindėtų ir atlygintų protingą riziką bei paspartintų Europos technologinį pirmavimą. Parama inovacijoms gali būti suteikiama inovacinių produktų ir procesų taikymo pramonėje reikmėms. Šiomis naujomis taisyklėmis siekiama patenkinti tam tikrus laivų statyklų poreikius, kai vienas iš keturių gaminių yra gaminamas pagal visiškai naują ir inovacinį projektą arba prototipą. Ir šios taisyklės rodo, kad Europos laivų statyklos yra tikroji technikos ir gamybos varomoji jėga.

Vokietija, Prancūzija, Ispanija, o pastaruoju metu Nyderlandai ir Italija, pasinaudojo nauja valstybės paramos sistema, skirta plėtoti ir finansuoti nacionalinėms programoms, kuriomis remiamos inovacijos. Atsižvelgiant į tai, kad nuo sistemos patvirtinimo ir nacionalinių programų parengimo praeina tam tikras laiko tarpas, reikia daugiau laiko tam, kad pramonės įmonės ir valstybės narės įgyvendintų šias programas, o jų rezultatai būtų pateikti Komisijai. Todėl siekiant suteikti daugiau laiko sistemos veiksmingumui įvertinti, ji buvo pratęsta iki 2008 m. gruodžio 31 d. Taip pat verta paminėti konstruktyvų pramonės atstovų ir Komisijos bendradarbiavimą dėl taikytinų taisyklių tobulinimo, kuris palengvino projekto plėtojimą susijusiose valstybėse narėse.

Kita svarbi šiame skyriuje pateikiama iniciatyvos „LeaderSHIP“ rekomendacija, būtent skatinimas kurti technologines platformas, kurios sustiprintų europinį mokslinių tyrimų, plėtros ir inovacijų aspektą, buvo pateikta pradėjus WATERBORNE TP (vandens transporto technologinę platformą). Kadangi laivų statybos pramonė vykdo sekretoriato funkcijas, ši platforma suvienija visų jūrų pramonės sričių įmones, valstybes nares ir kitas suinteresuotąsias šalis. Laikotarpiu nuo šeštosios (6BP, 2002–2006 m.) iki septintosios (7BP, 2007–2013 m.) bendrosios programos beveik dvigubai padidėjus Komisijos finansavimui sausumos transportui (iki maždaug 1,3 mlrd. EUR), atsirado galimybė jūrų transportui suteikti didesnę paramą palyginti net su beveik 200 mln. EUR, kurie jam buvo skirti pagal 6BP. 7BP taip pat numatoma nauja mokslinių tyrimų tema – saugumas, įskaitant tam tikrų sprendimų jūrų pramonės sektoriuje priėmimą. Svarbu užsitikrinti didžiausią galimą naudą iš 7BP ir kitų finansavimo šaltinių Europoje vengiant dubliavimo, kuriant sinergiją ir tobulinant koordinavimą tarp politinius sprendimus priimančių subjektų, pramonės įmonių ir mokslininkų bendruomenių. Aukštųjų technologijų naudojimo laivų statybos pramonėje svarba yra pabrėžiama ir tuo, kad laivų statyklos vidutiniškai investuoja daugiau kaip 10 % savo apyvartinių lėšų į mokslinius tyrimus, plėtrą ir inovacijas.

Galiausiai tokiomis aplinkybėmis bei remiantis žaliosios knygos konsultacijomis, pramonės įmonių grupėms taip pat tenka svarbus vaidmuo jūrų pramonėje dėl įmonių įsikūrimo vietos, didelės darbo dalies atlikimo naudojantis užsakomosiomis paslaugomis ir sektorių sąsajų. Tokios grupės yra svarbi inovacijų ir konkurencingumo varomoji jėga. Komisija šiuo požiūriu yra pasirengusi laikytis Žaliosios knygos dėl jūrų politikos nuostatų, nustatydama varomąsias jėgas ir ypatingus bruožus, įskaitant sėkmingai dirbančių laivininkystės įmonių grupių

dalyvavimą šiame sektoriuje, ir patvirtindama Komisijos, dirbančios kartu su nacionalinėmis ir regioninėmis valdžios institucijomis, vaidmenį skatinant tokių grupių kūrimąsi.

3 skyrius. Pažangių finansavimo ir garantijų schemų kūrimas

Laivų statyklos turi vykdyti didelius, brangius ir sudėtingus projektus. Daugeliu atvejų veiklą vykdančios laivų statyklos metinės produkcijos vertė viršija jos vertę, tačiau statykla turi prisiimti visą atsakomybę už kiekvieną pastatytą laivą. Taigi laivų statyklos ne tik kuria inovacinius projektus, bet ir turi sukaupti apyvartinį kapitalą ir teikti grąžinamųjų išmokų garantijas, kurių dažnai reikalauja savininkai. Toks laiko ir išteklių eikvojimas neigiamai veikia Europos laivų statyklų konkurencingumą jų konkurentų atžvilgiu, kurie daugeliu atvejų gauna paramą pagal valstybės remiamas laivų finansavimo programas.

Todėl Komisija šią problemą intensyviai nagrinėjo siekdama surasti pragmatišką sprendimą, kuris atitiktų pramonės poreikius ir išliktų suderinamas su konkurencijos, EBPO ir PPO taisyklėmis. Šiuo atžvilgiu daug dėmesio skiriama finansavimui prieš pristatymą (grąžinamųjų išmokų garantijas), nes savininkams dažniausiai nekyla problemų užsitikrinti rinkoje finansavimą po pristatymo.

Dėl šios priežasties Komisija pasistengė užmegzti įvairiausius kontaktus su Europos investicijų banku (EIB), kad galėtų išnagrinėti jo galimybes prisiimti vadovaujantį vaidmenį kuriant ir įgyvendinant atitinkamą projektą.

EIB buvo naudingas ir konstruktyvus tuo, kad aktyviai ieškojo tinkamų sprendimų, tačiau jis nurodė, kad jis susidūrė su dideliais suvaržymais, susijusiais su jo statutu, turimais ištekliais ir su atitinkamu sektoriumi susijusia patirtimi, kurie apsunkina jo galimybes imtis vadovaujančio vaidmens kuriant ir valdant numatytą ES garantijų fondą.

Komisija taip pat nuodugniai aptarė šį klausimą su ekspertais iš kitų bankininkystės paslaugas teikiančių institucijų ir organizavo daug suinteresuotųjų šalių susitikimų dėl pageidaujamo projekto įgyvendinamumo.

Tokios pastangos lėmė tai, kad 2006 m. spalio 20 d. buvo surengtas susitikimas su valstybėmis narėmis, pramonės, EIB ir atitinkamų Komisijos departamentų atstovais. Pramonės atstovų vertinimu, iš pradžių reikėtų mažiausiai 300 mln. EUR fondo garantijoms. Susitikimo pabaigoje Komisija pakvietė visus dalyvius, ypač valstybes nares, pateikti pastabų apie pramonininkų pasiūlymą, ir numatė toliau ieškoti šios problemos sprendimo būdų, tačiau dar nebuvo gauta jokių atsiliepimų.

Tuo tarpu Komisija taip pat svarstė galimybę iš Bendrijos biudžeto skirti finansavimą, reikalingą laivų statyklų garantiniam fondui paremti. Tačiau tokiu atveju reikėtų parengti specialų teisės aktą ir užtikrinti tam tikro dydžio finansinę paramą, o tai reiškia, kad tinkamas sprendimas gali būti priimtas tik persvarsčius biudžeto struktūrą. Taip pat reikėtų paminėti, kad ES lygmens programa nepraranda pagrįstumo nepaisant to, jog daugelyje šalių yra sukurta nacionalinių priemonių. Pramonės atžvilgiu europinė programa veikiau yra papildomoji programa, o ne alternatyva nacionalinėms priemonėms.

Atsižvelgdama į šį vertinimą, pažangą šioje srityje Komisija gali daryti tik tuo atveju, jei ir valstybės narės išreikš aiškią politinę valią tinkamai reaguoti į šią problemą. Tai turi būti

įrodyta suteikiant aiškų įgaliojimą ir pagalbą iš biudžeto institucijos ir Europos investicijų banko, galinčio parengti reikiamą grąžinamųjų išmokų garantijų schemą.

4 skyrius. Skatinimas statyti saugesnius ir ekologiškesnius laivus

Europoje pastatyti laivai yra aukščiausios kokybės sudėtingumo, saugumo ir poveikio aplinkai atžvilgiu – jie dažnai atitinka reikalavimus, kurie yra griežtesni už atitinkamus norminius reikalavimus. Be to, rinkos ir visuomeninis poreikis statyti saugesnius ir švaresnius laivus lemia nuolatines inovacijas projektavimo ir statybos srityse. Tačiau Europos laivų statyklos konkuruoja pasaulinėje rinkoje, kurioje ne visada itin vertinama kokybė, žinios ir aptarnavimas, o laivai kartais laikomi tiesiog „preke“. Komisija ir pramonės atstovai dažniausiai laikosi aukštesnių pasaulinių standartų siekdami užtikrinti sąžiningą konkurenciją pasaulinėje rinkoje.

Tačiau reikia daug pastangų, siekiant užtikrinti, kad būtų tinkamai laikomasi pasaulinės rinkos taisyklių ar kad jos neturėtų neigiamo pašalinio poveikio. Pavyzdžiui, būtina atidžiai apsvarstyti Tarptautinėje jūrų organizacijoje (TJO) vykstančias diskusijas dėl tikslinių naujų laivų statybos standartų tam, kad būtų užtikrinta, jog bet kokie dėl jų atsiradę kokybės ir saugumo pranašumai nepaskatins nenumatyto technologijų perdavimo su privalomais laivų statybos dokumentais. Panašiai Tarptautinės klasifikacinių bendrovių asociacijos (TKBA) naujos suvienodintos laivo korpusų statybos taisyklės yra skirtos skatinti statyti saugesnius laivus, tačiau visos suinteresuotosios šalys turi stengtis, kad būtų išvengta bet kokio nepageidaujamo intelektinės nuosavybės ar specializuotų žinių atskleidimo.

Komisija pripažįsta būtinybę savo konkurencijos politikos iniciatyvose skirti pakankamai dėmesio saugumui ir aplinkos klausimams bei stengiasi užtikrinti, kad mūsų pasaulinės rinkos konkurentai ir prekybos partneriai imasi tokių pačių veiksmų. Tai taip pat reiškia, kad bus atliekama daugiau mokslinių tyrimų švarių laivų technologijų srityje ir daugelyje Europos kokybiško laivų remonto įmonių bus skatinama dažnesnė ir geresnė laivų priežiūra. Šioje srityje Komisija neseniai pristatė trečiąjį saugios laivybos paketą, kurio tikslas – padidinti galiojančių teisės aktų veiksmingumą, ypač tokiais klausimais kaip klasifikacinės bendrovės, uosto būklės kontrolė, jūrų transporto stebėjimas, vėliavos valstybių atsakomybė, nelaimingų atsitikimų jūroje tyrimas ir laivų savininkų atsakomybė.

Laivų išardymo problema taip pat yra įtraukta į darbotvarkę, kuri bus aptariama Komisijos žaliojoje knygoje.

Pramonės atstovai teikia ekspertų patvirtintus techninius duomenis Komisijai ir Europos jūrų saugumo agentūrai (EJSA), taip pat jungiasi su kitais laivų statybos regionais į organizaciją, kuri atsakinga už taisykles nustatančioms institucijoms skirtos techninės informacijos koordinavimą, siekiant užtikrinti, kad bus labiau atsižvelgiama į gamintojų nuomonę. Galiausiai laivų statybos ir laivybos pramonės įmonės, skatindamos artimojo susisiekimo jūrų laivybą ir ja užsiimdamos, atlieka vis svarbesnį vaidmenį, susijusį su transporto sukeliamos taršos mažinimu ir saugumo didinimu. Europos Sąjungos laivų statybos pramonės įmonės toliau turėtų pirmauti švarių laivų technologijų srityje, įskaitant technologijas, kurias taikant sunaudojama mažiau energijos, pavojingų medžiagų bei išmetama mažiau oro teršalų, ir ekologiškesnes apsaugos nuo apžalos priemones. Tai paskatins plačiau vartoti „švaraus laivo sąvoką“. Gabenant krovinius vandens transportu sunaudojama mažiau kuro palyginti su kitomis transporto rūšimis, o Europos laivų statyklos yra pasirengusios dėti dar daugiau sėkmę užtikrinančių pastangų, teikdamos tinkamus, inovacinius ir lanksčius laivų modelius.

Tai atitinka strategiją, skirtą mažinti jūrinių laivų išmetamus atmosferos teršalus, ir ES temines strategijas dėl tausaus gamtinių išteklių naudojimo ir jūrinės aplinkos. Toliau plėtojamos tokios iniciatyvos kaip „Marco Polo“ ir Jūros greitkeliai, kurios leidžia Europoje diegti naujas, rinkai pritaikytas intermodalines logistikos grandines, kuriose kroviniai gabenami daugiausia jūrų transportu, siekiant sumažinti krovinių vežimą kelių transportu. Itin svarbus laivų, sudarančių materialųjį pagrindą tinkamų priemonių plėtrai, vaidmuo gali tapti dar svarbesnis dėl abipusės naudos laivų statykloms ir Europos transporto tikslams.

5 skyrius. Karinių laivų statybos poreikio traktavimas ES lygmeniu

Kuriant ir įgyvendinant politikos programas būtina tinkamai įvertinti itin svarbų laivybos pramonės vaidmenį teikiant pagrindinę techninę įrangą pagal ES saugumo ir gynybos strategijas. Europos karinių laivų statyklų kokybė ir rentabilumas yra pranašumai, kuriuos reikia puoselėti ir išnaudoti. Komisija toliau svarsto, kaip geriau Europai panaudoti konkurencinį pranašumą karinių laivų statybos srityje, pavyzdžiui, mažinant rinkos susiskaldymą ir skatinant galimą sinergiją pramonės ir saugumo, gynybos ar viešųjų pirkimų politikos taikymo srityje.

Tvirtais ryšiais susieti Europos rinkos dalyviai paskatins Europos karinės laivybos sektoriaus konkurencingumo didėjimą. Tuo tarpu Komisija šio proceso neskatina ir netrikdo, o tiesiog teigiamai vertina atsirandančias karinių laivų statyklų konsolidavimosi ir bendradarbiavimo nacionaliniu lygmeniu tendencijas, tikėdamasi, kad tai paspartins Europos gynybos technologinės ir pramoninės bazės (EGTPB) kūrimą karinės laivybos sektoriuje.

Dar daug reikia padaryti bendrų veiklos reikalavimų nustatymo ir viešųjų pirkimų ciklų derinimo srityje, siekiant galutinio tikslo – laivų ir laivynų sąveikos.

Ši „sąveikos“ sąvoka taip pat tampa labai svarbia, kalbant apie naujus reikalavimus nuoseklaus (Europos masto) laivų sekimo pajėgumams. Reikiamų išteklių plėtra, atsižvelgiant į sąvoką „sistemų sistema“, paskatins karinės laivybos platformų poreikį ir prisidės prie Europos karinių laivų statyklų konkurencingumo.

Dėl šios priežasties Komisija įspėja, kad reikšmingi pokyčiai yra būtini, siekiant išvengti grėsmės Europos gynybos ir karinės laivybos pramonės konkurenciniams pranašumams. Veiklos dubliavimas ir negalėjimas pasinaudoti masto ekonomijos teikiama nauda dėl priežasčių, kurios vadinamos „ne Europa“, saugumo ir gynybos srityje apima užduotis, iškylančias karinių laivų statykloms, turinčioms susiskaldžiusias pramonės bazes, aptarnaujančias tik nacionalines rinkas.

Tačiau 2004 m. liepos mėn. buvo įkurta Europos gynybos agentūra (EGA), kurią įkurti buvo rekomenduojama ir strategijoje „LeaderSHIP 2015“. Agentūra laikosi savo įsipareigojimų ir iš tiesų padeda siekti pirmiau minėtų tikslų.

Per ateinančius mėnesius Komisija ketina parengti išsamų gynybos paketą, kuriame aptariamos ir iniciatyvos, susijusios su viešaisiais pirkimais gynybos srityje ir gynybos įrangos perdavimu ES teritorijoje.

6 skyrius. Intelektinės nuosavybės teisių apsauga

Europos laivų statybos pramonės ateitis priklauso nuo jos technologinio pranašumo. Europos kompetencija laivininkystės srityje ir konkurencingumas laivų statybos ir laivų įrangos srityje yra pagrįstas geriausios produkcijos gamyba, o pramonės atstovai ir politikos formuotojai turi stengtis užtikrinti, kad ją kurti padedančios žinios ir patirtis bus vertinamos ir saugomos. Šiuo atžvilgiu Komisija kartu su pramonės atstovais stengiasi didinti informuotumą intelektinės nuosavybės srityje, tinkamiau panaudoti esamas priemones ir stengiasi užtikrinti, kad visi mūsų konkurentai laikytųsi taisyklių.

Todėl 2006 m. gruodžio mėn. Komisija pradėjo metus truksiantį tyrimą, susijusį su intelektine nuosavybe laivų statybos srityje. Pagrindinis tikslas – nuodugniai ištirti problemas, susijusias su intelektinės nuosavybės apsauga Europos laivų statybos pramonės srityje. Į šią problemą reikia pažvelgti kokybiniu ir kiekybiniu aspektu, taip pat įvertinti būdus, kuriais Europos laivų statybos žinios yra perduodamos (teisėtai ir neteisėtai) konkurentams.

Tyrime bus aiškiau įvardytos problemos ir įvertintas jų poveikis ekonomikai, taip pat numatoma suformuluoti konkrečias politikos rekomendacijas. Jūrų pramonės forumo darbo grupė, nagrinėjanti taisykles, įstatymus ir teises, taip pat nagrinėja intelektinės nuosavybės problemas. Be to, kaip minėta pirmiau, Komisija ketina įtraukti šią problemą į laivų statybos dialogą su Kinija, taip pat ir į susijusias daugiašales bei dvišales prekybos derybas.

Pramonės atstovai taip pat kuria vidaus struktūras, skirtas tinkamai parengti savo poziciją šiuo klausimu.

7 skyrius. Kvalifikuotos darbo jėgos užtikrinimas

Technologiškai pažangioje Europos laivų statybos pramonėje aukštos kvalifikacijos darbo jėga yra pagrindinis veiksnys, reikalingas paversti žinias gerove ir garantuoti produktyvumą, novatoriškumą ir konkurencingumą. Komisija pritaria socialinių partnerių nuomonei, kad sėkmę savo žiniomis ir patirtimi užtikrina laivų statyklų darbininkai. Laivų statyklose turi būti įdarbinami, išlaikomi ir perkvalifikuojami kokybiškai dirbantys darbuotojai, kad būtų išlaikomas jų įgūdžių bagažas ir žinios ir taip užtikrinama ilgalaikė sėkmė.

Europos laivų statytojų asociacija (CESA) ir Europos metalo darbuotojų federacija (EMF) 2003 m. rugsėjo mėn. įsteigė oficialų Socialinio dialogo komitetą laivų statybos ir laivų remonto sektorių reikmėms. Tai pirma tokio tipo įstaiga metalo prekybos srityje Europos Sąjungoje, galinti paliudyti apie daugelio Europos statyklų darbo aplinką, kuri yra pagrįsta profesionalumu ir abipuse pagarba.

Tokiu atžvilgiu CESA ir EMF buvo suteiktas Europos socialinių partnerių statusas. Todėl su jomis konsultuojamasi dėl socialinės politikos pasiūlymų ir, jei reiškia pageidavimą, jų dialogas gali pereiti į kontraktinius santykius, įskaitant susitarimus. Iki šiol komitetas įsteigė keturias darbo grupes dėl sektoriaus įvaizdžio, darbuotojų apmokymo ir kvalifikacijos kėlimo, taip pat cikliškos veiklos ir reorganizavimo reikalų.

Komitetas pateikė ir praktinių iniciatyvų, pavyzdžiui, 2006 m. kovo mėn. vykusi Europos laivų statyklų savaitė. Svarbiausias „Laivų statyklų savaitės“ tikslas buvo patvirtinti ir skleisti informaciją apie strategiją „LeaderSHIP 2015“, gerinti laivų statyklų, kaip darbo erdvės,

patrauklumą jauniems absolventams ir aukštos kvalifikacijos specialistams, taip pat skatinti teigiamą sektoriaus įvaizdį. Jau planuojama panaši iniciatyva 2008 m.

Tačiau laivų statybos pramonės, kuri dažnai įsivaizduojama kaip sena pramonės šaka, kurios laukia neaiški ateitis, įvaizdžio problema vis dar yra aktuali, todėl ir toliau reikės ieškoti šios problemos sprendimo. Jauni absolventai ir aukštos kvalifikacijos darbuotojai dažnai nežino naujų galimybių, atsirandančių dėl pastaraisiais metais pastebimos dinamiškos laivų statyklų plėtros.

Tuo tarpu Jūrų pramonės forumas per paskutiniąją plenarinę sesiją Osle (Norvegijoje), kuri vyko 2006 m. spalio mėn., taip pat paragino numatyti Europos jūros dieną.

Kalbant apie ateitį, Socialinio dialogo komitetas šiuo metu rengia naują projektą, skirtą plėtoti ir sukurti bendrą amžiaus ir kvalifikacijos sistemą, kurią būtų galima panaudoti būsimų mokymų ir personalo atrankos reikalavimams nustatyti. Taip pat numatoma analizuoti ir spręsti senstančios darbo jėgos problemą, kuri yra ypač aktuali kai kuriose valstybėse narėse ir galėtų būti įtraukta į bet kurią būsimą Komisijos iniciatyvą, susijusią su įgūdžiais laivininkystės srityje.

8 skyrius. Ilgalaikės pramonės struktūros kūrimas

Komisija neturi nei įgaliojimo, nei poreikio kurti Europos laivų statybos pramonės struktūrą. Tai priklauso nuo rinkos ir nuo ją valdančių jėgų ir principų. Tačiau Europos laivų statybos pramonės susiskaldymas, jei jis tęsis, gali turėti neigiamos įtakos konkurencingumui. Todėl Komisija palankiai vertina pastarojo meto tendenciją, susijusią su įmonių susijungimais, įsigijimais ir bendrų įmonių kūrimu. Stiprios Europos laivų statybos grupės, turinčios būtinų finansinių ir technologinių pajėgumų, bus geriau pasirengusios sėkmingai konkuruoti vis konkurencingesnėje pasaulio rinkoje. Strategijoje „LeaderSHIP 2015“ pateiktos susistemintos gairės dėl sektoriaus konkurencingumo neabejotinai šiek tiek paspartino nacionalinių politikos sričių derinimą laivų statybos pramonės atžvilgiu. Tačiau šioje srityje vis dar pageidaujama didesnės pažangos.

Palyginti su pagrindinėmis konkurentėmis Japonijoje ir Korėjoje Europos laivų statybos pramonė yra įvairiapusiškesnė, turi daugiau mažų ir vidutinio dydžio laivų statyklų, o susijungimo ir restruktūrizavimo procesas dar nėra pasibaigęs.

Išvados ir perspektyvos

Strategijos „LeaderSHIP 2015“ rezultatai matomi visose srityse. Ji paskatino Europos politikoje daugiau dėmesio skirti šiam sektoriui ir pakeitė visuomenės supratimą apie jį. Nors laivų statybos pramonė dažnai buvo įsivaizduojama kaip iš subsidijų išlaikoma laikina pramonės šaka, dabar ji visuotinai pripažįstama kaip modernaus ir veiksmingo Europos gamybos sektoriaus, teikiančio darbo vietas ir skatinančio transporto, prekybos, turizmo ir kitų veiklos sričių augimą, dalis. Strategija „LeaderSHIP“ yra akivaizdus Augimo ir užimtumo strategijos taikymo konkrečiame sektoriuje pavyzdys. Kartu su teigiamais rinkos pokyčiais ši strategija mobilizavo suinteresuotąsias šalis, padėjo pramonei prisitaikyti 2000 m. pasibaigus paramai ir pateikė visuotinai pripažintas būtinų pokyčių gaires.

Taip pat neturėtume pamiršti šios strategijos sutelkiančio (mobilizuojančio) poveikio pačiai šios srities pramonei, nuo kurios priklauso visos rinkos sėkmė, skatinant ją kurti bendras strategijas ir struktūras visose srityse iškylančioms užduotims įvykdyti. Be to, šis tikslas yra toliau plėtojamas Žaliojoje knygoje dėl jūrų politikos, kurioje pabrėžiama laivininkystės sektorių svarba Europoje.

Komisija yra įsitikinus, kad strategija „LeaderSHIP 2015“ toliau teikia tinkamą pagrindą jos politikos sritims laivų statybos sektoriuje. Ši strategija turėtų būti toliau plėtojama ir spartinama, jei yra galimybių, ypač laivų finansavimo srityje. Tačiau taip pat reikėtų pastebėti, kad daugelyje sričių daug dėmesio skiriama pramonei (pvz., pramonės struktūrai) arba valstybėms narėms. Tikėtina, jog ateityje rinkos aplinka Europos pasaulinės klasės laivų statykloms taps dar reiklesnė, tačiau Komisija lieka įsipareigojusi strategijai „LeaderSHIP 2015“ ir toliau sieks užtikrinti, kad ES lygmeniu bus kuriamas ir taikomas geriausias politikos krypčių derinys, kuris padės įvykdyti ateities užduotis.