KOMISIA EURÓPSKYCH SPOLOČENSTIEV

Brusel, 25.4.2007
KOM(2007) 220 v konečnom znení

PRACOVNÝ DOKUMENT KOMISIE

Správa o pokroku v súvislosti so stratégiou LeaderSHIP 2015

{SEK(2007) 517}

Úvod

Keď bola stratégia LeaderSHIP 2015 vytvorená výrobným odvetvím a podporená tvorcami politiky EÚ v rokoch 2002 až 2003, perspektíva pre lodiarsky priemysel EUrópy bola dosť neradostná. Počet nových objednávok klesal a nové ceny stavieb boli nízke a klesali v dôsledku veľkého nárastu kapacity v Ázii. Proti tomuto úpadku bola vypracovaná stratégia LeaderSHIP 2015 ako vízia založená na viere v kapacitu a inovačný potenciál námorného priemyslu Európy a prijalo sa rozhodnutie bojovať za jeho budúcnosť.

V rámci iniciatívy sa určilo osem tém, konkrétne:

– vytvorenie rovnakých podmienok vo svetovom lodiarstve;

– zvýšenie investícií do výskumu, vývoja a inovácií;

– vytvorenie progresívneho financovania a záručných systémov;

– presadzovanie bezpečnejších a ekologickejších lodí;

– európsky prístup k potrebám námorného lodiarstva;

– ochrana práv duševného vlastníctva (PDV);

– zabezpečenie prístupu ku kvalifikovanej pracovnej sile;

– budovanie trvalo udržateľnej priemyselnej štruktúry.

Treba teraz poznamenať, že sme v priebehu posledných niekoľko rokov videli všeobecne pozitívne čísla v súvislosti s novými objednávkami. Európske lodenice zaznamenali viac než trojnásobok nových objednávok medzi rokmi 2002 a 2005 s nárastom v rokoch 2004 a 2005, ktorý bol rýchlejší než v ktoromkoľvek inom regióne sveta. A s produktivitou, ktorá za posledných dvadsať rokov vzrástla viac ako štvornásobne, je vysoko špecializovaný lodiarsky priemysel Európy konkurencieschopný, flexibilný a dobre vybavený, aby sebavedomo čelil budúcnosti. Možno však očakávať, že pri nedávnom veľkom náraste kapacity vo svetovom lodiarstve, predovšetkým v Ázii, budú európske lodenice v blízkej budúcnosti čeliť konkurenčnejšiemu obchodnému prostrediu. Ďalšie informácie o nedávnom vývoji na trhu sú uvedené v prílohe.

Lodiarsky priemysel má výhody z priaznivého vývoja dvoch ďalších politík EÚ, konkrétne obnoveného zamerania na konkurencieschopnosť v obnovenej Lisabonskej stratégii pre rast a zamestnanosť a budovania európskej vízie Komisie v súvislosti s oceánmi a moriami založenej na holistickom námornom politickom rámci.

Stratégia LeaderSHIP 2015 je uvedená v najnovších oznámeniach o priemyselnej politike. Lodiarsky priemysel Európy pomohol zaviesť toto moderné uplatňovanie priemyselnej politiky a podnietil uplatňovanie podobného prístupu v iných priemyselných sektoroch. Európski stavitelia lodí pracujúci s výrobcami zariadení robia viac, než je len dodávanie hotových lodí, čo uprednostňuje ázijská konkurencia a poskytujú na mieru ušité riešenia pre zákazníkov, ktoré spĺňajú náročné požiadavky klientov. Pokiaľ ide o prístup modernej priemyselnej politiky, ktorého cieľom je posilnenie medzinárodnej konkurencieschopnosti

a súdržnosti rôznych politických sfér, Komisia sa snaží o podobné posilnenie. To pomáha vytvoriť podnikateľské prostredie, ktoré nie je len liberálne, ale aj podporujúce.

Tento prístup zapadá do úsilia Komisie zaviesť holistický námorný politický rámec uverejnením Zelenej knihy o námornej politike v júni 2006, ktorá predstavuje stratégiu LeaderSHIP ako kľúčový pilier konkurencieschopnosti európskeho námorného odvetvia a ako príklad, ktorý by sa mal širšie opakovať. Zelená kniha tiež predstavuje lodiarstvo ako dôležitú súčasť pulzujúceho a prepojeného európskeho námorného priestoru. Tento nový rozmer a zvýšená sústredenosť na námorný priestor zvyšuje povedomie ľudí o lodiarstve a pozdvihuje jeho obraz. Viac pozornosti si však vyžaduje aj viac zodpovednosti na všetkých stranách s cieľom vyvinúť čo najväčšie úsilie na to, aby sa tento v súčasnosti priaznivý scenár dobrých trhov a dobrého politického prostredia premietol do príslušných odporúčaní.

Kapitola 1: Vytvorenie rovnakých podmienok vo svetovom lodiarstve

Lodiarsky priemysel je skutočne celosvetový a vlastníci lodí môžu kupovať plavidlá kdekoľvek vo svete bez podstatných technických, obchodných alebo právnych obmedzení. Pravidlá svetového trhu, ktorými sa tento sektor riadi, sú však často nerovnocenné, neúplné alebo neuplatniteľné.

S poľutovaním možno konštatovať, že doteraz sa v tejto oblasti nedosiahli žiadne hmatateľné výsledky napriek veľkému úsiliu všetkých zúčastnených strán v OECD a na iných scénach a vytrvalosti v prípade žaloby WTO proti Kórei. Tento prípad zdôraznil obmedzenie súčasných obchodných pravidiel v súvislosti s lodiarstvom, kde pojem efektívneho dovozu a vývozu neexistuje a kde subvencovanie je často spojené skôr s výrobcom než s výrobkom. Takto rozhodnutie v tomto prípade európskemu lodiarstvu neprinieslo dostatočnú pomoc.

Medzitým rokovania OECD o dohode o stavbe lodí, ktorá rieši dvojité problémy subvencií a trvalo neudržateľných nízkych cien na svetovom lodiarskom trhu, boli v októbri 2005 „prerušené“ bez uzatvorenia zmysluplnej a vykonateľnej dohody. Príslušná pracovná skupina č. 6 (WP6) začala odvtedy znovu fungovať na obmedzené obdobie a Komisia sa na tomto užitočnom, aj keď náročnom procese naďalej zúčastňuje a prispieva k nemu. Zdá sa však, že naši hlavní konkurenti nie sú v súčasnosti dostatočne motivovaní, aby prijali záväzky potrebné na zabezpečenie dohody. V blízkej budúcnosti sa neočakáva žiadny pokrok týkajúci sa znovuotvorenia podstatných rokovaní OECD. Napriek tomu by sa mala situácia preskúmať, aby sa posúdilo, či existuje rámec na znovuotvorenie diskusií.

Okrem toho je v súčasnosti snaha o bilaterálne diskusie. S týmto cieľom sa dosiahol pokrok pri stanovení všeobecného bilaterálneho dialógu o lodiarstve s Čínou, v rámci ktorého sa budú riešiť všetky relevantné otázky. Prvé stretnutie medzi úradníkmi Komisie a ich čínskymi kolegami sa konalo 20. decembra 2006. Dosiahla sa široká dohoda, pokiaľ ide o rozsah a podstatu dialógu a do leta tohto roku by sa malo na vysokej úrovni podpísať Memorandum o porozumení. Medzitým sa začína práca v súvislosti s možným otvorením rokovaní s Kóreou o Dohode o voľnom obchode. Z hľadiska mimoriadne dôležitej úlohy Kórey na svetovom trhu sa budú tieto rokovania týkať aj lodiarstva.

Životaschopný a trvalo udržateľný európsky a samozrejme aj svetový lodiarsky priemysel nemôže byť založený na prebytočnej kapacite, protekcionizme alebo subvenciách a Komisia naďalej pracuje na tom, aby presvedčila našich obchodných partnerov o potrebe riešiť tieto záležitosti tak seriózne, ako ich riešime my v Európe. Náležitá pozornosť sa venuje aj

príčinám a dôsledkom globálnych rozdielov v cenách určitých surovín na konkurencieschopnosť európskych lodeníc.

Kapitola 2: Zvýšenie investícií do výskumu, vývoja a inovácií

Zlepšenie výskumu, vývoja a inovácií je základný pilier iniciatívy LeaderSHIP 2015. Konkurenčná výhoda Európy bola a naďalej bude založená na jej schopnosti stavať najpokrokovejšie plavidlá. V skutočnosti Európa disponuje takmer všetkými lodnými inováciami. To je možné vďaka úspešnému a nepretržitému vývoju a uplatňovaniu inovácií a výskumu.

V znalostnom hospodárstve v súčasnosti a v budúcnosti stratégia LeaderSHIP podnietila zacielenie legitímnej podpory inovácií tým, že upravila pravidlá EÚ tak, aby viac zodpovedali potrebám tohto sektora. Aktualizované ustanovenia o inovačnej pomoci lodeniciam – s intenzitou pomoci prispôsobenou tak, aby odrážala a odmeňovala inteligentné podstupovanie rizika a posilňovala rozhodujúci vplyv Európy – sú v účinnosti od 1. januára 2004. Inovačná pomoc môže byť udelená na priemyselnú aplikáciu inovačných výrobkov a procesov. Tieto nové pravidlá sú vytvorené tak, aby spĺňali osobitné potreby lodeníc – kde je jedna štvrtina dodávok založená na úplne novom a inovačnom dizajne alebo prototype. A tieto pravidlá sú svedkom skutočnosti, že európske lodenice sú skutočnými stavebnými generátormi.

Nemecko, Francúzsko, Španielsko a nedávno Holandsko a Taliansko využili príležitosť, ktorú ponúka nový rámec štátnej pomoci na tvorbu a financovanie vnútroštátnych systémov na podporu inovácií. V dôsledku časového posunu medzi prijatím rámca a stanovením vnútroštátnych systémov treba viac času, aby výrobné odvetvie a členské štáty implementovali tieto systémy a predložili výsledky Komisii. V dôsledku toho sa rámec predĺžil do 31. decembra 2008 s cieľom umožniť viac času na posúdenie jeho efektívnosti. Na tomto mieste je tiež potrebné zdôrazniť stavebnú spoluprácu medzi výrobným odvetvím a Komisiou v súvislosti s vypracovaním uplatniteľných pravidiel, ktoré uľahčili budovanie systémov v príslušných členských štátoch.

Ďalšie kľúčové odporúčanie v tejto kapitole týkajúce sa stratégie LeaderSHIP, konkrétne výzva v súvislosti s technologickou platformou (TP) s cieľom posilniť európsky rozmer výskumu, vývoja a inovácií, bolo predložené v súvislosti so spustením platformy WATERBORNE TP. Pokiaľ ide o lodiarsky priemysel poskytujúci sekretariát, táto platforma spája všetky časti námorného odvetvia, členské štáty a zúčastnené strany. Keďže finančné prostriedky Spoločenstva pre pozemnú dopravu sa takmer zdvojnásobili na približne 1,3 miliardy eur medzi šiestym rámcovým programom na roky 2002 – 2006 a siedmym rámcovým programom na roky 2007 – 2013, existuje možnosť zvýšenia podpory pre námornú dopravu, dokonca v porovnaní s približne 200 miliónmi eur vyplývajúcich zo šiesteho rámcového programu. Siedmy rámcový program taktiež predpokladá zabezpečenie vrátane tvorby osobitných riešení pre námorný sektor, ako novú tému výskumu. Je dôležité, aby sa maximálny úžitok odvíjal zo siedmeho rámcového programu a iných zdrojov financovania v Európe vyhnutím sa duplicite, tvorbou synergií a optimalizáciou spolupráce medzi tvorcami politiky, výrobným odvetvím a vedeckými spoločenstvami. Technologicky vyspelá povaha lodiarskeho priemyslu je ďalej zdôraznená skutočnosťou, že lodenice investujú v priemere viac ako 10 % svojho obratu do výskumu, vývoja a inovácie.

Napokon v tejto súvislosti a ako sa to zdôraznilo v konzultáciách o zelenej knihe, priemyselné zoskupenia takisto zohrávajú dôležitú úlohu v námornom odvetví v dôsledku umiestneniu podnikov a veľmi vysokej úrovne externalizácie a prepojenia medzi sektormi. Zoskupenia sú dôležitou hybnou silou pre inováciu a konkurencieschopnosť. V tejto súvislosti je Komisia pripravená nadviazať na Zelenú knihu o námornej politike určením hybných síl a charakteristík vrátane sektorového pokrytia úspešných námorných zoskupení a zaistenia úlohy Komisie, v spojení s vnútroštátnymi a regionálnymi orgánmi, pri ich presadzovaní.

Kapitola 3: Vytvorenie progresívneho financovania a záručných systémov

Lodenice potrebujú uskutočňovať veľké, nákladné a komplexné projekty. Hoci vo väčšine prípadov hodnota ročnej produkcie lodenice presahuje jej vlastnú hodnotu ako činného podniku, lodenica musí prevziať plnú zodpovednosť za stavbu každej lode. Takto lodenice nevyvíjajú len inovačné projekty, ale aj potrebujú organizovať potrebný prevádzkový kapitál a refundovať záruky všeobecne požadované vlastníkmi. Tento únik času a zdrojov nepriaznivo ovplyvňuje konkurencieschopnosť európskych lodeníc voči konkurentom, ktorí vo väčšine prípadov čerpajú výhody zo štátom podporovaných systémov financovania lodiarstva.

Preto Komisia intenzívne pracovala na tomto probléme s cieľom nájsť pragmatické riešenie, ktoré spĺňa potreby výrobného odvetvia pri zachovaní plnej kompatibility s pravidlami hospodárskej súťaže, OECD a WTO. V tejto súvislosti sa pozornosť zamerala na financovanie pred dodávkou (záruky v súvislosti s náhradou), keďže vlastníci vo všeobecnosti nemajú problém zabezpečiť pododávkové financovanie na trhu.

Komisia preto nadviazala rozsiahle kontakty s Európskou investičnou bankou (EIB) s cieľom preskúmať jeho uskutočniteľnosť a prevzala vedúcu úlohu pri navrhovaní a implementovaní príslušného systému.

EIB bola užitočná a konštruktívna v aktívnom hľadaní uspokojivého riešenia, ale uviedla, že čelí značným tlakom, najmä pokiaľ ide o jej štatút, dostupné zdroje a sektorovo špecifickú expertízu, ktoré znamenajú pre ňu výzvu prevziať vedúcu úlohu v stanovení a prevádzkovaní plánovaného záručného fondu EÚ.

Komisia takisto preskúmala túto záležitosť do určitej hĺbky s odborníkmi z iných bankových inštitúcií a mnohokrát pozvala všetky zainteresované strany k spoločnému preskúmaniu uskutočniteľnosti želaného systému.

Toto úsilie viedlo k workshopu s členskými štátmi, výrobným odvetvím, EIB a príslušnými oddeleniami Komisie, ktorý sa konal 20. októbra 2006. Podľa odhadu zástupcov výrobného odvetvia bude na začiatok na zaručenie fondu potrebných najmenej 300 miliónov eur. Na záver workshopu Komisia vyzvala všetkých účastníkov, najmä členské štáty, aby predložili pripomienky k návrhu zástupcov výrobného odvetvia s cieľom pokročiť v danej záležitosti. Doteraz však neboli predložené žiadne príspevky.

Komisia medzitým tiež preskúmala možnosť pridelenia rozpočtových prostriedkov Spoločenstva potrebných na financovanie garančného fondu pre lodenice. To by si však vyžadovalo osobitný legislatívny akt a financovanie požadovanej sumy, z čoho vyplýva, že riešenie možno nájsť len v kontexte akéhokoľvek revidovaného rozpočtového rámca. Treba takisto poznamenať, že odôvodnenie systému EÚ zostáva nedotknuté napriek vytvoreniu

vnútroštátnych systémov v mnohých krajinách. Výrobné odvetvie pokladá európsky systém skôr za doplnkový než ako alternatívu k vnútroštátnym opatreniam.

Na základe tohto posúdenia môže Komisia v tejto otázke ďalej pokročiť len vtedy, ak je jasná politická vôľa takisto zo strany členských štátov doručiť príslušnú odpoveď na daný problém. To treba preukázať poskytnutím pevného mandátu a podpory zo strany rozpočtového orgánu a EIB v súvislosti s požadovaným záručným systémom náhrady.

Kapitola 4: Presadzovanie bezpečnejších a ekologickejších lodí

Lode vyrobené v Európe sú najvyššej kvality z hľadiska komplexnosti, bezpečnosti a environmentálneho vplyvu a často prevyšujú príslušné regulačné požiadavky. Okrem toho nepretržitá inovácia z hľadiska dizajnu a konštrukcie je dôsledkom trhových a spoločenských požiadaviek na bezpečnejšie a čistejšie lode. Európske lodenice však súťažia na skutočne celosvetovom trhu, ktorý nie vždy dostatočne oceňuje kvalitu, znalosti, služby a kde sú lode niekedy považované za „komoditu“. Komisia a výrobné odvetvie preto všeobecne vítajú prísnejšie svetové normy na zabezpečenie spravodlivej hospodárskej súťaže na svetovom trhu.

Treba však venovať pozornosť zabezpečeniu toho, aby sa svetové pravidlá nezneužívali ani neviedli k vedľajším vplyvom. Napríklad diskusie v Medzinárodnej námornej organizácii (IMO) o otázke zacielených nových noriem týkajúcich sa stavby lodí vyžadujú starostlivé zváženie s cieľom zabezpečiť, aby akýkoľvek kvalitný a bezpečnostný úžitok, ktorý môžu priniesť, neviedol k žiadnej forme neplánovaného transferu technológií prostredníctvom povinných dokumentov týkajúcich sa stavby lodí. Podobne nové jednotné pravidlá Medzinárodného združenia klasifikačných spoločností (IACS) týkajúce sa stavby lodných trupov sú zamerané na presadzovanie bezpečnejších lodí, ale všetci sa musia dôkladne postarať o to, aby sa vyhlo akémukoľvek neželanému úniku duševného vlastníctva alebo špecializovaných znalostí.

Komisia uznáva potrebu vo svojich iniciatívach v súvislosti s politikami konkurencieschopnosti náležite zohľadniť záležitosti týkajúce sa bezpečnosti a životného prostredia a pracuje na tom, aby zabezpečila, že naši svetoví konkurenti a obchodní partneri urobia to isté. To tiež znamená viac výskumu v oblasti technológií čistých lodí a podporovanie väčšej a lepšej údržby lodí v európskej širokej škále kvalitných zariadení na opravu lodí. V tejto súvislosti Komisia nedávno predstavila tretí balík opatrení pre námornú bezpečnosť s cieľom posilniť existujúce právne predpisy, najmä vzhľadom na klasifikačné spoločnosti; štátna kontrola v prístave; monitorovanie námornej dopravy; zodpovednosť štátov, pod vlajkami ktorých lode plávajú; vyšetrovania námorných nehôd a právnu zodpovednosť vlastníkov lodí.

Otázka demontáže lodí je tiež na zozname otázok, ktoré sa budú riešiť v rámci zelenej knihy Komisie.

Výrobné odvetvie poskytuje Komisii a Európskej námornej bezpečnostnej agentúre (EMSA) odbornú podporu a pripojilo sa k ostatným lodiarskym regiónom s cieľom vytvoriť organizáciu zodpovednú za koordináciu technických príspevkov rozhodovacím orgánom s cieľom zabezpečiť, aby sa stanoviská výrobcov viac zohľadňovali. V neposlednom rade, z tohto hľadiska lodiarstvo a lodný priemysel zohrávajú čoraz významnejšiu úlohu pri znižovaní dopravného znečistenia a zvyšovaní bezpečnosti presadzovaním a používaním

námornej príbrežnej dopravy. Lodiarsky priemysel EÚ by mal byť naďalej vedúcou silou v technológii čistej lodnej dopravy vrátane uplatňovania technológií na zníženie energetickej spotreby, emisií do ovzdušia a používania nebezpečných materiálov a ekologickejšiu ochranu pred účinkom morskej vody. To prispeje k širšiemu používaniu „koncepcie čistých lodí“. Vodná námorná doprava je už viac palivovo účinná než iné spôsoby dopravy a európske lodenice sú pripravené ešte viac prispieť k svojmu úspechu poskytnutím primeraných, inovačných a flexibilných dizajnov lodí. To by bolo v súlade so stratégiou zameranou na znižovanie atmosferických emisií z námorných lodí a s tematickými stratégiami EÚ týkajúcimi sa trvalo udržateľného využívania prírodných zdrojov a morského prostredia. Rozvíjajú sa iniciatívy ako Marco Polo a Námorné diaľnice, ktorými sa zavádzajú nové, intermodálne námorné dopravné logistické reťazce v Európe s cieľom presunúť nákladnú dopravu z ciest na more. Rozhodujúca úloha lodí pri poskytovaní technického vybavenia na uľahčenie vývoja príslušných prostriedkov v tomto kontexte môže byť ďalej využitá k prospechu lodeníc aj cieľov v oblasti európskej dopravy.

Kapitola 5: Európsky prístup k potrebám námorného lodiarstva

Kľúčová úloha námorného priemyslu v poskytovaní základného technického vybavenia pre stratégie EÚ v oblasti bezpečnosti a obrany si vyžaduje veľkú pozornosť pri príprave a implementácii politík. Kvalita a nákladová efektívnosť námorných lodeníc Európy je prínosom, ktorý je potrebné podporovať a využívať. Komisia naďalej skúma, ako lepšie využívať konkurenčnú výhodu Európy v námornom lodiarstve, napríklad znížením trhovej fragmentácie a uľahčením možných synergií pri uplatňovaní politík v oblasti priemyslu, bezpečnosti, obrany a verejného obstarávania.

Silní jednotní európski aktéri prispejú ku konkurencieschopnosti európskeho námorného sektora. Hoci Komisia nepoháňa ani nezabraňuje tomuto procesu, víta vznikajúci trend konsolidácie a spolupráce medzi námornými lodenicami na vnútroštátnej úrovni za predpokladu, že je to krok smerom k budovaniu Európskej obrannej priemyselnej a technologickej základne (EDTIB) v námornom sektore.

Mnoho práce treba vykonať, než sa dohodne na spoločných prevádzkových požiadaviek a harmonizácii cyklov verejného obstarávania s cieľom dosiahnuť konečný cieľ interoperability plavidiel a flotíl.

Tento pojem interoperability sa stáva dôležitým aj v súvislosti so vznikajúcimi požiadavkami na súdržné, paneurópske, námorné kapacity dozoru. Vývoj zodpovedajúcich výhod podľa pojmu „systémy systémov“ bude stimulovať potrebu námorných platforiem a prispievať ku konkurencieschopnosti námorných lodeníc v Európe.

Preto Komisia varuje, že ak sa neudeje zásadná zmena, konkurenčné výhody európskeho obranného a námorného priemyslu budú ohrozené. Duplicita a strata úspor z rozsahu prostredníctvom toho, čo sa nazývalo „Neeurópa“ v oblasti bezpečnosti a obrany, obsahuje výzvy, ktorým čelia námorné lodenice s roztrieštenými priemyselnými základňami slúžiacimi iba vnútroštátnym trhom.

Európska obranná agentúra (EDA), ktorej vznik sa odporúčal aj v rámci stratégie LeaderSHIP 2015, bola zriadená v júli 2004. Agentúra plní stanovené ciele a pomáha pri dosahovaní vyššie uvedených cieľov.

V najbližších mesiacoch má Komisia v úmysle pokročiť s komplexným balíkom opatrení v oblasti obrany vrátane iniciatív v oblasti obstarávania obranných zariadení a transferom obranných zariadení vo vnútri EÚ.

Kapitola 6: Ochrana práv duševného vlastníctva (IPR)

Budúcnosť európskeho lodiarskeho priemyslu závisí od jeho vedúceho technologického postavenia. Vynikajúca námorná úroveň a konkurencieschopnosť Európy v oblasti lodiarstva a námorného zariadenia je založená na najlepších výrobkoch a priemysle a tvorcovia politiky musia zabezpečiť, aby znalosti a skúsenosti, ktoré ich pomáhajú tvoriť, boli oceňované a chránené. Komisia spolupracuje s výrobným odvetvím v tomto smere s cieľom zvýšiť povedomie o duševnom vlastníctve, lepšie využívať existujúce nástroje a snažiť sa zabezpečiť, aby všetci naši konkurenti hrali podľa pravidiel.

S týmto cieľom Komisia spustila ročnú štúdiu o otázkach spojených s duševným vlastníctvom v lodiarstve v decembri 2006. Hlavným cieľom je pochopiť do hĺbky problémy týkajúce sa ochrany duševného vlastníctva v oblasti európskeho lodiarskeho priemyslu. To zahŕňa kvalitatívny a kvantitatívny rozmer problému a mechanizmy, ktorými sa európske know-how v oblasti lodiarstva dostáva (zákonne a nezákonne) ku konkurentom.

V štúdii sa presnejšie definujú problémy a posúdi sa ich hospodársky vplyv s cieľom pripraviť osobitné odporúčania v oblasti danej politiky. Pracovná skupina Fóra morského priemyslu skúmajúca pravidlá, predpisy a práva takisto rieši problémy spojené s duševným vlastníctvom. A ako je uvedené vyššie, Komisia má v úmysle začleniť túto otázku do dialógu o lodiarstve s Čínou, ako aj do príslušných multilaterálnych a bilaterálnych obchodných rokovaní.

Výrobné odvetvie sa takisto zúčastňuje na vytvorení vnútorných štruktúr na riadnu prípravu svojho stanoviska k tejto otázke.

Kapitola 7: Zabezpečenie prístupu ku kvalifikovanej pracovnej sile

V technologicky vyspelom lodiarskom priemysle Európy je vysoko kvalifikovaná pracovná sila kľúčový faktor k tomu, aby sa znalosti premenili na bohatstvo a zabezpečila sa produktivita, inovácia a konkurencieschopnosť. Komisia zdieľa stanovisko sociálnych partnerov, že úspech vytvárajú pracovníci lodeníc využívaním svojich znalostí a skúseností. Lodenice potrebujú najímať, udržať si a preškoľovať kvalitných pracovníkov s cieľom udržiavať svoje schopnosti a know-how a zabezpečiť svoj dlhodobý úspech.

Spoločenstvo Európskych lodiarskych združení (CESA) a Európska federácia kovorobotníkov (EMF) zriadili formálny výbor pre sociálny dialóg pre lodiarsky sektor a sektor opravy lodí v septembri 2003. Je prvý svojho druhu v kovopriemysle v EÚ a poukazuje na pracovné prostredie vo väčšine európskych lodeníc, ktoré je charakterizované profesionalitou a vzájomným rešpektom.

V tomto rámci bol CESA a EMF udelený status európskych sociálnych partnerov. Ako také sú konzultované vo veci návrhov v oblasti sociálnej politiky a v prípade záujmu môže ich dialóg viesť k zmluvným vzťahom vrátane uzavretia dohôd. Doteraz výbor vytvoril tri pracovné skupiny v oblasti imidžu sektora, odborného vzdelávania pracovníkov a kvalifikácie, ako aj cyklických činností a otázok reštrukturalizácie.

Výbor predložil praktické iniciatívy ako týždeň európskych lodeníc v marci 2006. Hlavným cieľom iniciatívy „Týždeň lodeníc“ bolo podporiť túto myšlienku a informovať o stratégii LeaderSHIP 2015, zlepšiť atraktívnosť lodeníc ako pracovného miesta pre mladých absolventov a vysokokvalifikovaných odborníkov, ako aj podporiť pozitívny obraz o tomto sektore. Plánovanie podobnej akcie v roku 2008 už prebieha.

Problém imidžu lodiarstva, ktoré je často zobrazované ako staré výrobné odvetvie s neistou budúcnosťou, však zostáva a je potrebné ho naďalej riešiť. Mladí absolventi a vysokokvalifikovaní odborníci nevedia vždy o možných príležitostiach kvôli dynamickému vývoju lodeníc v posledných rokoch.

Zatiaľ MIF (Fórum morského priemyslu) vo svojich odporúčania prijatých na poslednom plenárnom zasadnutí v Oslo (Nórsko) v októbri 2006 navrhlo takisto Európsky deň námorníctva.

Pri pohľade do budúcnosti Výbor pre sociálny dialóg v súčasnosti pripravuje nový projekt s cieľom vytvoriť súhrnný vek a profil vzdelávania, ktoré by sa dali využiť pri stanovení odborného vzdelávania v budúcnosti a požiadaviek na prijatie. To predpokladá aj analyzovať a riešiť problém starnúcej pracovnej sily, ktorý je akútny najmä v niektorých členských štátoch, a mohol by sa uviesť v niektorej budúcej iniciatíve Komisie týkajúcej sa zručností v námornej doprave.

Kapitola 8: Budovanie priemyselnej štruktúry

Komisia nemá povolenie ani poslanie na definovanie štruktúry lodiarskeho priemyslu Európy. Závisí to od trhu, síl a zásad, na základe ktorých funguje. Fragmentácia európskeho lodiarskeho priemyslu, ak sa v nej bude pokračovať, by však mohlo brániť konkurencieschopnosti. Komisia preto víta nedávny vývoj smerom k zlučovaniu podnikov, akvizíciám a spoločnému podnikaniu. Silné európske lodiarske skupiny s nevyhnutnými finančnými a technologickými kapacitami budú lepšie pripravené na úspešnú hospodársku súťaž na čoraz konkurenčnejšom svetom trhu. Stratégiou LeaderSHIP 2015 sa rozhodne uľahčilo zbližovanie vnútroštátnych politík smerom k lodiarskemu priemyslu poskytnutím základného rámca pre hospodársku súťaž sektora. Stále však existuje priestor na ďalší pokrok v tomto smere.

V porovnaní s hlavnými konkurentmi v Japonsku a Kórei je európsky lodiarsky priemysel viac rozmanitý, má viac malých a stredných lodeníc a proces konsolidácie a reštrukturalizácie sa ešte neskončil.

Záver a výhľad

Stratégia LeaderSHIP 2015 prináša výsledky vo všetkých oblastiach. Prispela k napredovaniu európskej politiky a vnímaniu sektora verejnosťou. Kým sa na lodiarstvo zvyklo pozerať ako na dotované upadajúce výrobné odvetvie, v súčasnosti sa veľmi uznáva ako súčasť moderného a efektívneho európskeho výrobného sektora, ktorý skutočne ponúka nové pracovné miesta a poháňa rast v doprave, obchode, turistickom ruchu a iných oblastiach. Stratégia LeaderSHIP je jasným príkladom uplatňovania stratégie rastu a zamestnanosti v konkrétnom sektore. Vďaka pozitívnemu vývoju na trhu táto stratégia zmobilizovala

partnerov, pomohla výrobnému odvetviu prispôsobiť sa ukončeniu operatívnej pomoci v roku 2000 a poskytla všeobecne akceptovaný plán postupu pre potrebné zmeny.

Nemali by sme však podceňovať ani vplyv zlepšenia/mobilizácie, ktorý mala stratégia na samotné výrobné odvetvie – na ktorom závisí konečný úspech na trhu – pri jeho podporovaní budovať spoločné stratégie a štruktúry, aby mohol reagovať na výzvy vo všetkých hlavných oblastiach. Okrem toho toto úsilie podporuje aj Zelená kniha o námornej politike, v ktorej sa zdôrazňuje význam námorných sektorov v Európe.

Komisia je toho názoru, že stratégia LeaderSHIP 2015 naďalej poskytuje primeraný rámec pre svoje politiky týkajúce sa lodiarskeho sektora. Stratégia by mala pokračovať a napredovať, ak je to možné, konkrétne, pokiaľ ide o financovanie lodiarstva. Je však takisto potrebné uviesť, že v mnohých oblastiach je na rade predovšetkým oblasť výrobného odvetvia (napríklad, štruktúra výrobného odvetvia) alebo členské štáty. Prostredie trhu pre európske lodenice svetovej úrovne bude pravdepodobne v nasledujúcich rokoch náročnejšie, ale Komisia sa bude naďalej venovať stratégii LeaderSHIP 2015 a usilovať sa zabezpečiť, aby sa vytvoril a uplatňoval súbor politík na úrovni EÚ, ktoré budú najúčinnejšie, s cieľom splniť úlohy, ktoré má pred sebou.