

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om LeaderSHIP 2020-strategien som en vision for industrien for maritim teknologi: mod en innovativ, bæredygtig og konkurrencedygtig maritim industri i 2020

(initiativudtalelse)

(2018/C 262/02)

Ordfører: **Marian KRZAKLEWSKI**

Medordfører: **Patrizio PESCI**

Plenarforsamlingens beslutning	1.6.2017
Retsgrundlag	Forretningsordenens artikel 29, stk. 2 Initiativudtalelse
Kompetence	Den Rådgivende Kommission for Industrielle Ændringer (CCMI)
Vedtaget i CCMI	4.4.2018
Vedtaget på plenarforsamlingen	19.4.2018
Plenarforsamling nr.	534
Resultat af afstemningen	197/1/2
(for/imod/hverken for eller imod)	

1. Konklusioner og anbefalinger

1.1. EØSU anbefaler, at alle Kommissionens tjenestegrene øger indsatsen og påtager sig deres del af ansvaret for at færdiggøre LeaderSHIP 2020-strategien (LS 2020) og for at forberede og gennemføre den næste strategi for sektoren (LeaderSHIP 2030) i samarbejde med de berørte parter.

1.2. Eftersom LeaderSHIP 2020 blev vedtaget i 2013, var det konsekvenserne af den økonomiske krise i 2008, der blev bestemmende for dens konklusioner og anbefalinger. Der er imidlertid sket mange ændringer i de senere år, hvilket har ført til store udfordringer og nye muligheder for de maritime erhverv i Europa. EØSU opfordrer derfor Kommissionen til i højere grad at hjælpe de maritime erhverv med at håndtere udfordringerne og mulighederne.

1.3. Med offentliggørelsen af LeaderSHIP 2020-strategien enedes Kommissionen og de berørte parter om 19 anbefalinger, som havde til formål at omsætte strategien i praksis. I forbindelse med høringen deltog aktører fra sektoren i en undersøgelse, hvor det blev evalueret, i hvor stort omfang disse anbefalinger er blevet gennemført. Resultaterne af undersøgelsen drøftes i afsnit 3.

1.3.1 EØSU bemærker, at fire år efter strategiens offentliggørelse har fremskridtene med hensyn til gennemførelse af anbefalingerne været ujævne — den gennemsnitlige gennemførelsesgrad er kun på 25 %. Anbefalinger vedrørende FUI-søjlen er blevet relativt godt gennemført. Langt mindre vellykket, men stadig effektiv, har gennemførelsen af anbefalingerne under søjlen for »beskæftigelse og færdigheder« været, dog ikke når det gælder uformel læring. Dette følges af indførelsen af foranstaltninger til »forbedring af markedsadgangen og fair konkurrence«. Fremskridt i forhold til sådanne foranstaltninger vurderes kun til omkring 20 %. Den søjle, hvor der er blevet gennemført mindst (i gennemsnit 15 %) er »adgang til finansiering«, dog med undtagelse af foranstaltninger til fremme af EIB-finansiering. EØSU opfordrer Kommissionen og de berørte parter til at øge gennemførelsen af strategien og overføre vigtige, udestående anbefalinger til den nye strategi for sektoren (LeaderSHIP 2030), som er blevet foreslået af de berørte parter.

1.4. Høringen viste med al tydelighed, at den europæiske sektor for maritim teknologi er en vigtig strategisk sektor for Europa, og at den er i relativt god forfatning på trods af de mange vanskeligheder, sektoren har oplevet, ikke mindst i kølvandet på den økonomiske krise. Derimod lider asiatiske skibsværfter meget, bl.a. som et resultat af målrettede

statsstøttepolitikker. Som følge af deres nuværende problemer kommer asiatiske konkurrenter, og navnlig Kina, til at øge presset på Europa. EØSU anbefaler, at Kommissionen vedtager en ramme, der muliggør reelt lige konkurrencevilkår på verdensplan for den europæiske sektor for maritim teknologi.

1.5. Den kinesiske regering og kinesiske banker agter at yde al finansiel støtte til deres statsejede virksomheder for at gennemføre den nyligt annoncerede strategi om at overtage Europas position som førende inden for bygning af eksklusive skibe, såsom krydstogtskibe, og højteknologisk maritimt udstyr. På denne baggrund anbefaler EØSU, at Kommissionen vedtager en stærk industri- og produktionspolitik, der er baseret på gensidighed, som gør det muligt for den europæiske industri for maritim teknologi at overleve konkurrencen.

1.6. De maritime erhverv slås i øjeblikket med et lovgivnings- og samfundsmæssigt pres. Fra lovgivningsmæssig side er sektoren under pres for at forbedre sine miljø- og sikkerhedsmæssige resultater. Samfundsmæssigt er digitalisering, automatisering, cybersikkerhed og tingenes internet potentielt disruptive teknologier, som kan ændre den maritime sektors fremtid fundamentalt. Samtidig skaber disse udfordringer interessante muligheder for den europæiske sektor for maritim teknologi. EØSU anbefaler derfor, at Kommissionen stimulerer investeringer i forskning, udvikling og innovation (FUI), der foretages af den europæiske sektor for maritim teknologi — f.eks. ved hjælp af et offentligt-privat partnerskab — for at tage hånd om sektorens behov. FUI er afgørende, hvis den europæiske sektor for maritim teknologi skal holde sig foran de globale konkurrenter.

1.7. Den europæiske sektor for maritim teknologi har en stigende interesse i at udnytte havenes økonomiske potentiale på en bæredygtig måde. Havbaseret vindkraft, havenergi og akvakultur er blot nogle af eksemplerne. For at udnytte dette potentiale fuldt ud og åbne op for nye muligheder (f.eks. energilagring til søs) anbefaler EØSU, at Kommissionen støtter den europæiske sektor for maritim teknologi med et blåt OPP.

1.8. I modsætning til de asiatiske konkurrenter er adgang til finansiering et stort problem for europæiske skibsværfter og producenter af skibsudstyr. De europæiske finansielle værktøjer, der findes, er enten ikke tilstrækkeligt kendte, eller også er de komplet uegnede til anvendelse i en så kapitalintensiv sektor. EØSU opfordrer derfor Kommissionen til at søsætte et særligt finansielt instrument, der vil kunne øge investeringerne i en kapitalintensiv sektor som den europæiske industri for maritim teknologi.

1.9. Det er EØSU's opfattelse, at delsektoren for flådemateriel spiller en afgørende rolle i at fastholde en kritisk masse i den samlede europæiske værftsindustri, og at den tillige er drivkraften bag forskning og innovation i og uden for sektoren for maritim teknologi. Udvalget opfordrer derfor Kommissionen til at sikre, at den maritime forsvarsindustri udgør en af søjlerne i opfølgningen på LeaderSHIP-strategien.

1.10. For at forblive konkurrencedygtig og innovativ er den europæiske sektor for maritim teknologi nødt til at indføre nye teknologier og råde over en arbejdsstyrke med de rette kvalifikationer og den rette uddannelse. EØSU råder Kommissionen til at yde omfattende støtte til arbejdsmarkedets parter i skibsbygningssektoren, så de kan fortsætte deres arbejde i det europæiske råd for kvalifikationer i sektoren for maritim teknologi. EØSU henleder Kommissionens opmærksomhed på behovet for at fremme industistyrede initiativer og ekspertise for at løse det misforhold, der er tale om med hensyn til kvalifikationer i sektoren.

1.11. EØSU har noteret sig resultaterne af rapporten om *Nye tendenser inden for værfts- og søfartsforsyningsindustrierne* ⁽¹⁾ og opfordrer Kommissionen til at samarbejde med SEA Europe og IndustriALL og andre interesseparter om at gennemføre anbefalingerne i denne rapport.

2. Baggrund for udtalelsen

Den nuværende situation i den europæiske industri for maritim teknologi

2.1. Den europæiske industri for maritim teknologi omfatter alle virksomheder, der er involveret i design, konstruktion, vedligeholdelse og reparation af skibe og andre maritime strukturer, herunder hele forsyningskæden af systemer, udstyr og tjenester, og som kan støtte sig på forsknings- og uddannelsesinstitutioner. Europæiske virksomheder er førende inden for innovation og producerer hvert år omkring halvdelen af verdens skibsudstyr.

⁽¹⁾ »Nye tendenser inden for værfts- og søfartsforsyningsindustrierne«.

2.2. Europæiske skibsværfter har succes med bygning, reparation, vedligeholdelse og ombygning af meget komplekse og teknologisk avancerede civile skibe og flådeskibe, såsom krydstogtskibe, færger, offshorefartøjer og -anlæg, fregatter, ubåde osv. De producerer og leverer også teknologier i tilknytning til udviklingen af »blå vækst« (havenergi, akvakultur, havminedrift mv.). De skaber en årlig omsætning på ca. 31 mia. EUR, og beskæftiger over 200 000 personer direkte, og der er for øjeblikket omkring 300 skibsværfter i Europa ⁽²⁾.

2.3. Producenter og leverandører af skibsudstyr fra EU er førende på det globale marked. De omfatter omkring 22 000 store, små og mellemstore virksomheder, der leverer forskellige materialer, systemer, teknologier og udstyr eller yder ingeniør- og konsulenttjenester. De genererer en årlig omsætning på ca. 60 mia. EUR, og de beskæftiger over 350 000 personer direkte. Deres andel af det globale marked er ca. 50 %.

2.4. Den europæiske sektor for maritim teknologi investerer 9 % af sit overskud fra salg i forskning, udvikling og innovation — den største investering i FUI i Europa.

2.5. Den globale værftsindustri står over for en af sine alvorligste kriser i mange år med 2016 som det hidtil værste år, men det forventes, at det vil blive værre i de kommende to til tre år. Mindre efterspørgsel på godstransport i Asien fik ordrebøgerne til at skrumpes dramatisk ind. Situationen i Europa er unik, fordi industrien har været i stand til at få ordrerne til at vokse siden 2012, uden økonomisk støtte eller tilskud. Samtidig mærker de europæiske producenter af skibsudstyr de negative følgevirkninger af, at ordrebøgerne i Asien er skrumpet markant.

2.6. I 2016 var de europæiske skibsværfters nye ordrer større end værdien af de allerede leverede enheder. Europæiske kontrakter på nye skibe havde en værdi af 14,7 mia. USD, hvilket svarer til 55 % af værdien af alle nye ordrer verden over.

2.7. Sydøstasiatiske landes konkurrenceevne er i vid udstrækning baseret på nationale protektionistiske politikker, herunder subsidier, anden finansiel støtte, krav om lokalt indhold osv. I modsætning til Europa bestiller disse lande endvidere konsekvent deres nye skibe fra egne skibsværfter. Omvendt har europæiske rederier flyttet deres ordrer på bygning af fragtskibe og offshoreforsyningsfartøjer fra Europa til skibsværfter i Asien. Derfor har de europæiske ordrebøger i det sidste årti ændret sig i retning af byggeri af avancerede fartøjstyper med en højere merværdi. Interessant nok fandt denne udvikling sted på et tidspunkt, hvor den europæiske søfartsindustri selv havde gavn af økonomiske eller skattemæssige støtteordninger.

Baggrunden for LeaderSHIP 2020-strategien

2.8. LeaderSHIP 2020-strategien ⁽³⁾ har sin oprindelse i LeaderSHIP 2015-initiativet, der blev lanceret i 2003 med det formål at sikre et koordineret svar på de udfordringer, som den europæiske værftsindustri stod over for. Hovedvægten lå på videnbaserede aktiviteter og behovet for et bedre afkast af investeringer i skibsværfter med hensyn til forskning, udvikling og innovation.

2.9. I 2008 blev den europæiske værftsindustri ramt af den globale økonomiske krise. Krisen har stadig konsekvenser for sektoren i dag. Der var derfor behov for et virkningsfuldt indgreb i form af den nye LeaderSHIP 2020-strategi (LS 2020).

2.10. Dokumentet fra 2013, hvori der i detaljer redegøres for LS 2020-strategien, blev udarbejdet af en bred gruppe af interessenter under ledelse af industrirepræsentanter, Kommissionen, Parlamentet og arbejdsmarkedets parter (SEA Europe og IndustriALL).

⁽²⁾ SEA Europe — The Voice of Maritime Civil & Naval Industries in Europe, nyhedsbrev 2017.

⁽³⁾ http://ec.europa.eu/growth/sectors/maritime/shipbuilding/ec-support_da.

2.11. Strategien slår ned på industriens positive egenskaber, nemlig at den er innovativ, »grøn«, specialiseret inden for højteknologiske markeder, energieffektiv og i stand til at ekspandere til nye markeder.

2.12. I den rapport, hvori LS2020-strategien præsenteres, identificeres følgende fire søjler:

- Beskæftigelse og kvalifikationer
- Forbedret markedsadgang og retfærdige markedsvilkår
- Adgang til finansiering
- Forskning, udvikling og innovation (FUI).

3. Evaluering af fremskridtene med hensyn til gennemførelse af anbefalingerne fra LS 2020-strategien

3.1. Vurderingen af, i hvilken udstrækning LS 2020-strategiens anbefalinger er blevet gennemført, blev baseret på en rundspørge blandt deltagerne i en offentlig høring. Resultaterne af rundspørgen beskrives nedenfor.

3.2. Der har været moderate fremskridt når det gælder foranstaltninger under LS 2020's søjle for »beskæftigelse og kvalifikationer«. De anbefalinger, som er blevet gennemført mest effektivt, var anbefalingerne om oprettelse af en undergruppe inden for sektoren for maritim teknologi inden for ESCO-systemet og fremme af sektoren for maritim teknologi med en score på 30 %. Fremskridtene i forbindelse med planer om en undersøgelse om uformel læring blev betragtet som dårlige med en score på 0. De resterende anbefalinger i denne gruppe fik en score på 15-20 %.

3.3. Gennemførelsen af anbefalingerne under den anden søjle om »forbedret markedsadgang og retfærdige markedsvilkår« blev betragtet som temmelig begrænset. Der er tre foranstaltninger i støbeskeen, nemlig henholdsvis OECD's arbejdsgruppe om skibsbygning, et tættere samarbejde mellem industrien og Kommissionen om spørgsmål om beskyttelse af intellektuelle ejendomsrettigheder og efterlevelse af IMO's regler samt endelig udnyttelse af forskellige handelspolitiske instrumenter og støtte til bestræbelserne på at indgå frihandelsaftaler. Omkring 20 % af disse foranstaltninger opfattes som værende blevet gennemført. Gennemførelsen af de øvrige foranstaltninger i denne gruppe er minimal.

3.4. Hvad angår søjlen vedrørende adgang til finansiering kunne interessenterne kun konstatere fremskridt på et enkelt område, nemlig for så vidt angår undersøgelse og fremme af EIB-finansieringsmuligheder og muligheder for at udvide de lån, EIB stiller til rådighed, som høstede en score på 20-30 %. Gennemførelsen af anbefalingen om at undersøge muligheden for et blåt offentlig-privat partnerskab blev vurderet til 15 %, og anbefalingen om evaluering af mulighederne for langsigtet finansiering fra Kommissionen er stort set overhovedet ikke blevet omsat i praksis (5 %).

3.5. Anbefalingerne vedrørende FUI giver anledning til forsigtig optimisme. Tre af anbefalingerne er halvvejs — eller endda mere end halvvejs — gennemført. Evalueringen af denne gruppe anbefalinger er som følger:

- undersøge gennemførligheden af projekter vedrørende offentlig-private partnerskaber inden for FUI i sektoren for maritim teknologi — 50 %
- Kommissionens indarbejdelse af bestemmelser om FUI i EU-bestemmelser med tanke på udløbet af rammebestemmelserne for statsstøtte til skibsbygning — 60 %
- undersøge muligheden for at allokere strukturfondsmidler til en diversificering af sektoren for maritim teknologi inden for rammerne af regionale strategier for intelligent specialisering — 45 %
- udvikling inden for industrien for maritim teknologi af et vidtspændende offentligt-privat partnerskab på EU-niveau, som skal fokusere den maritime forskning på bl.a. skibe uden emissioner og energieffektive skibe — 30 %.

4. Generelle og specifikke kommentarer til gennemførelsen af LeaderSHIP 2020-strategiens prioriteter

Beskæftigelse og kvalifikationer

4.1. Der er et stort behov for at udbedre manglen på kvalifikationer, for at opkvalificere arbejdstagerne og for at tilbyde relevant uddannelse og omskoling med det formål at opretholde en kritisk masse af ekspertise og knowhow i den europæiske industri for maritim teknologi. Det er derfor vigtigt at støtte og fortsætte det arbejde, der blev igangsat af arbejdsmarkedets parter med projektet om kvalifikationsråd⁽⁴⁾. Det er desuden vigtigt, at arbejdsmarkedets parter inddrages og høres af de europæiske institutioner i den politiske beslutningsproces og om ethvert EU-initiativ, der har indvirkning på sektoren, samt at de faglige organisationer, der repræsenterer arbejdsgivere og arbejdstagere, fortsat er i dialog, bl.a. inden for rammerne af den sociale dialog.

4.2. Arbejdstagerne skal have en passende uddannelse for at kunne klare udfordringerne i forbindelse med Industri 4.0 og fremtidige teknologiske forandringer (f.eks. digitalisering). Fremtidige arbejdstagere i industrien for maritim teknologi skal have færdigheder, som gør det muligt for dem at klare de muligheder og udfordringer, der er forbundet med den blå økonomi.

4.3. Bestræbelserne på at forbedre sektorens tiltrækningskraft skal optrappes. Forskellige karriereforløb for arbejdstagere i denne sektor skal identificeres og samles, og de studerendes mobilitet (dvs. Erasmus for sektoren for maritim teknologi) skal øges. Kommissionen bør fortsat fuldt ud støtte SEA Europas og IndustriALL's aktiviteter på europæisk plan inden for rammerne af udvalget for social dialog.

Forbedret markedsadgang og rimelige konkurrencevilkår

4.4. Europæisk industri slås stadig med unfair konkurrence fra tredjelande, både inden for skibsbygningsindustrien og — i stigende grad — inden for sektoren for skibsudstyr. Krisen i Asien, der skyldes overkapacitet i produktionen, hovedsagelig som et resultat af massiv statsstøtte, betyder, at de offentlige myndigheder i disse lande ønsker at støtte lokale skibsværfter såvel som lokale fabrikanter af skibsudstyr, hvilket betyder øget eksport og dermed yderligere konkurrencepres på europæiske skibsværfter og producenter af skibsudstyr.

4.5. Asiatiske skibsværfter har nu rettet blikket mod de fremgangsrige europæiske markeder for mere avancerede fartøjstyper, såsom krydstogtskibe og passagerskibe. Desuden meddelte Kina i sine seneste officielle dokumenter »Made in China 2025« og »China Manufacturing 2025«, at landet har til formål at blive verdens førende producent af eksklusive skibe, herunder krydstogtskibe og højteknologisk skibsudstyr, hvilket betyder, at det vil konkurrere direkte med fremgangsrige europæiske markeder. Denne politik modtager fuld støtte fra regeringen gennem statsstøtte. Den udgør også en trussel mod den europæiske industri for maritim teknologi.

4.6. Det amerikanske marked forbliver lukket på grund af den såkaldte »Jones Act«. Skulle denne lov blive lempet, og det amerikanske marked åbnet op, ville den europæiske værftsindustri få nogle interessante muligheder. EU bør presse på for dette, på trods af at det nuværende politiske klima i USA hælder mere til protektionisme.

4.7. I lighed med Kina, USA, Japan og Sydkorea bør der hos de europæiske og nationale beslutningstagere være en erkendelse af, at den europæiske værftsindustri og produktionen af skibsudstyr er strategiske sektorer i den europæiske økonomi, der kræver særlig opmærksomhed og en dedikeret tilgang af såvel kommercielle som militære årsager.

4.8. Kommissionen bør bestræbe sig på at indgå en vidtrækkende OECD-aftale (omfattende Kina), der fastsætter regler for tilskud og — potentielt — prisdisciplin, og bør støtte indsatsen i den retning.

4.9. Gensidighed mellem Europa og tredjelande er af afgørende betydning og bør derfor være et ledende princip i både bilaterale og multilaterale handelsforhandlinger og spørgsmål knyttet til markedsadgang. Det er nøglen til at gøre den europæiske industri, herunder sektoren for maritim teknologi, mere konkurrencedygtig i forhold til sine globale konkurrenter. Hvis europæiske virksomheder støder på protektionistiske foranstaltninger i et tredjeland, bør EU derfor træffe de samme skridt over for virksomheder fra disse lande, hvis de ønsker at handle med Europa. Kun på den måde vil der være en mere fair konkurrence for europæiske skibsværfter og den europæiske industri for maritimt udstyr.

⁽⁴⁾ Råd for sektorspecifikke kvalifikationer.

Adgang til finansiering

4.10. Kommissionen præsenterer ofte EFSI — et finansielt værktøj i Junckerplanen — som et (finansielt) instrument for industrien, men dets anvendelsesområde og fordele er ikke fuldt kendte (det er primært rettet mod SMV'er). Dette værktøj og dets fordele for industrien for maritim teknologi bør forklares og formidles bedre.

4.11. Værftsindustrien kræver store mængder kapital, men europæiske skibsværfter har på det seneste haft vanskeligere ved at få adgang til finansiering. Samtidig er der for udenlandske skibsværfter betydelige økonomiske incitamenter, herunder statsstøtte. Kommissionen bør derfor overveje at oprette et særligt system, der skal gøre det lettere for den kapitalintensive europæiske værftsindustri at få adgang til finansiering.

4.12. Der bør gøres brug af økonomiske incitamenter (f.eks. gennem europæiske finansieringsprogrammer såsom Connecting Europe-faciliteten, incitamenter for redere til at investere i miljøvenlige fartøjer, udstyr og teknologi) med et investeringsafkast i Europa.

4.13. Det bør undersøges nærmere, om der kan indføres en særlig sektorspecifik ordning med incitamenter, der vil forbedre den europæiske konkurrenceevne inden for maritim teknologi uden at skabe spænding mellem EU-medlemsstaterne. I den henseende kan eksempler på bedste praksis fra andre sektorer, især fra søfartssektoren, til en vis grad tjene som inspirationskilde.

4.14. EU bør sammen med Norge overveje at oprette et særligt program for at stimulere miljøvenlig og energieffektiv nærskibsfart ved hjælp af den europæiske værftsindustri og sektoren for skibsudstyr. EØSU opfordrer til at gøre brug af udvalgets sonderende udtalelse om »Diversificeringsstrategier for båd- og havturisme«⁽⁵⁾, der blev udarbejdet for det maltesiske formandskab

4.15. Det bør også overvejes at oprette et finansieringsprogram for at skabe muligheder for, at europæiske ophugningsanlæg kan ophugge store skibstyper.

4.16. For den højteknologiske sektor for maritim teknologi i EU er finansielle instrumenter, som støtter offentlige indkøb til søværnet, en stærk drivkraft, som yder et vigtigt bidrag til fastholdelsen af en kritisk masse i produktionen i hele EU's værftsindustri, samtidig med at de fremmer forskning og innovation i hele sektoren og på beslægtede områder. I den forbindelse bifalder EØSU den positive rolle, der spilles af den europæiske forsvarshandlingsplan, som for nylig blev udarbejdet af Kommissionen.

Forskning, udvikling og innovation

4.17. Kommissionen bør oprette et kontraktligt offentlig-privat partnerskab for den maritime industri for at gøre det muligt for sektoren at investere yderligere i at håndtere lovgivningsmæssige og samfundsmæssige udfordringer for sektoren og i at udnytte det økonomiske potentiale i blå vækst. Et særligt (europæisk) innovationsstøtteprogram bør fremme europæiske nyskabelser.

4.18. Europa bør yde økonomisk støtte til europæisk forskning og udvikling. På samme måde bør europæiske nyskabelser sikres ordentlig beskyttelse med hensyn til intellektuelle ejendomsrettigheder. Den Europæiske Patentmyndighed bør overvåge europæiske patenter effektivt, også i den europæiske sektor for maritim teknologi, og pålægge sanktioner i tilfælde af overtrædelser.

4.19. Det fremtidige (niende) rammeprogram bør yde tilstrækkelig (økonomisk) støtte til den maritime industri, så den kan klare store fremtidige (internationale eller europæiske) lovgivningsmæssige eller samfundsmæssige udfordringer, som f. eks. grønnere søfart⁽⁶⁾, digitalisering, nyskabende teknologier og tilsluttet eller automatiseret søfart.

⁽⁵⁾ EØSU's udtalelse (EUT C 209 af 30.6.2017, s. 1).

⁽⁶⁾ Som en international industri, der konkurrerer globalt, foretrækker søfartssektoren og sektoren for maritim teknologi internationale løsninger — gennem Den Internationale Søfartsorganisation i London — med hensyn til at gøre søfarten grønnere.

4.20. EØSU mener, at det kommende niende rammeprogram også bør indeholde et kapitel om økonomisk støtte til den europæiske industri for at gøre det muligt at udnytte det økonomiske potentiale i den blå økonomi i Europa fuldt ud.

Bruxelles, den 19. april 2018.

Luca JAHIER
Formand
for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg
