

Stellungnahme des Europäischen Ausschusses der Regionen — Ein neues europäisches Programm zur Beschleunigung der Entwicklung der maritimen Industrie

(2019/C 404/09)

Berichterstatter: Christophe CLERGEAU (FR/SPE), Mitglied des Regionalrats der Region Pays-de-la-Loire

POLITISCHE EMPFEHLUNGEN

l) *Wichtigste politische Empfehlungen zur Beschleunigung der Entwicklung der europäischen maritimen Industrie*

Sich der Herausforderungen bewusst werden und sich für eine neue, offensivere Industriepolitik entscheiden

DER EUROPÄISCHE AUSSCHUSS DER REGIONEN

1. will auf die Entwicklungschancen, aber auch die Bedrohungen der europäischen maritimen Industrie aufmerksam machen. Diese Industrie muss mit Unterstützung europäischer, staatlicher und regionaler Behörden aktiv werden, um die Umwelt- und Energiewende, die Digitalisierung und die industriellen Umwälzungen erfolgreich zu gestalten und eine neue Berufsattraktivität zu entwickeln. Diese Herausforderungen müssen zu einem Zeitpunkt bewältigt werden, zu dem sie durch eine neue Konkurrenz aus Asien in den Segmenten hochwertiger Schiffe bedroht ist, in denen Europa bisher eine Führungsposition innehat. Diese Konkurrenz, die versucht, europäische Technologien zu übernehmen, praktiziert einen unlauteren Wettbewerb, der durch Sozial- und Umweltdumping gekennzeichnet ist und weitgehend mit staatlichen Beihilfen finanziert wird, was gegen die Regeln des Welthandels verstößt, wogegen die europäischen Organe vorgehen müssen, um gleiche Wettbewerbsbedingungen herzustellen. Mittlerweile ist auch die Fischerei von diesem unlauteren Wettbewerb betroffen;

2. weist auf die Vielfalt der Sektoren der maritimen Industrie als einen Trumpf hin, wenn es darum geht, die Synergien zwischen den Sektoren und ihren Nutzen für die Regionen zu verstärken: Bau, Reparatur sowie Abwracken ziviler und militärischer Wasserfahrzeuge (von Kreuzfahrtriesen bis zu Sportbooten, von Fischereifahrzeugen bis hin zu Service- oder Fahrgastschiffen, und dazu noch Marineschiffe), Nutzung erneuerbarer Meeresenergien, Öl- und Gasförderung, Hafen-, Küsten- und Offshore-Infrastruktur, Fischerei, Aquakultur, Fang und Zucht von Schalentieren und blaue Biowirtschaft;

3. spricht sich dafür aus, auch weiterhin die Entwicklung der Fischerei, der Schalentierwirtschaft und der Aquakultur zu fördern, sodass diese Wirtschaftszweige in umweltbezogener, sozialer und wirtschaftlicher Hinsicht ausgewogen und nachhaltig sind, und einen Generationswechsel zu unterstützen, dessen zwei Grundelemente die Ausbildung und die Verbesserung der Bedingungen an Bord sind;

4. ist der Auffassung, dass die maritime Industrie — wie die Luft- und Raumfahrtindustrie — eine ehrgeizige industriepolitische Strategie und einen konkreten Rahmen für die Umsetzung benötigt, der auf ihre besonderen Merkmale zugeschnitten ist: die Frage der Souveränität, hohe Kapitalintensität, Produktion kurzer Serien, langer Produktionszyklus und hohes Risiko, sehr hoher Forschungs-, Innovations- und Ausbildungsbedarf;

5. weist auf die Notwendigkeit hin, die Entwicklung der Offshore-Windenergie in größeren Wassertiefen zu fördern, denn dadurch kann die Belegung der Küstenzonen in flacheren Gewässern zugunsten anderer, der blauen Wirtschaft zuzurechnender Tätigkeiten vermindert werden;

6. weist darauf hin, dass die maritime Industrie der zweitgrößte Arbeitgeber in der blauen Wirtschaft ist. Europa ist hier vor dem Hintergrund eines globalen Aufschwungs in vielen Bereichen Marktführer und schafft zahlreiche nachhaltige Industriearbeitsplätze für hochqualifizierte Arbeitnehmer;

7. weist auf die wichtige Rolle von Häfen hin, die als strategische Infrastruktur nicht nur Handels- und Verkehrsknotenpunkte sind, sondern zunehmend als Industrie- und Innovationsplattformen fungieren, bei denen die Schnittstelle mit den benachbarten Städten stärker genutzt werden kann. Daher kommt es darauf an, eine entsprechende Unterstützung für alle Unternehmen an Land vorzusehen ⁽¹⁾, die bereits in der blauen Wirtschaft tätig sind oder mit Hilfe bewährter Diversifizierungsmaßnahmen dort tätig werden können;

8. verweist auf die sozioökonomische Bedeutung meeres- und fischereiwirtschaftlicher Tätigkeiten für die Versorgung mit hochwertigen, unbedenklichen Nahrungsmitteln und auf ihren kulturellen Wert als ein traditionelles Gewerbe mit hoher touristischer Anziehungskraft; sieht es als nötig an, im Interesse der Beschäftigung und der nachhaltigen Entwicklung für Synergien und Komplementarität zwischen klassischen und neu zu entwickelnden Wirtschaftstätigkeiten zu sorgen;

⁽¹⁾ NAT-V/044 — „Innovation in der blauen Wirtschaft: Nutzung des Potenzials unserer Meere und Ozeane für Wachstum und Beschäftigung“, Berichterstatter: Adam Banaszak.

9. betrachtet die maritime Industrie als einen der wichtigsten Hebel, um die Ziele für nachhaltige Entwicklung in Europa zu erreichen. Ihre Produkte, Dienstleistungen und Innovationen leisten einen entscheidenden Beitrag zur Flankierung der für die Übergänge erforderlichen Tätigkeiten, und zwar insbesondere in folgenden Bereichen:

- Erforschung der Ozeane, Erweiterung des Wissens über Meere und Meeresböden;
- stärkere Bekämpfung des Klimawandels, insbesondere durch den Seeverkehr;
- Entwicklung der erneuerbaren Meeresenergien und der Offshore-Windkraft sowie der Stromverbindungsleitungen zwischen den Ländern der Europäischen Union, um den Anteil erneuerbarer Energien am Energiemix und ihre Integration auf europäischer Ebene zu stärken;
- Präsenz auf See, Überwachung und Sicherheit; Einsätze auf See, etwa auch zur Verringerung der Meeresverschmutzung durch Kunststoffe;
- Wissen über und Nutzung der Meeresbioressourcen, nachhaltige Entwicklung der Fischerei, der Aquakultur und der blauen Kreislaufwirtschaft;

10. teilt die Schlussfolgerungen der vom EWSA 2018 verabschiedeten Bewertung der Initiative „LeaderSHIP 2020“^(?), in der die bei ihrer Umsetzung festgestellten Grenzen und das Fehlen genauer und messbarer Ziele hervorgehoben werden;

11. fordert die Einführung einer neuen, grundlegend überarbeiteten Initiative „LeaderSHIP 2030“ mit einem „European Blue New Deal“, der drei Elemente kombiniert: eine Handels- und Wettbewerbspolitik, die auf die Wahrung europäischer Interessen und eine Marktführerschaft europäischer Unternehmen abzielt, die Einspannung aller Politikbereiche der EU und ihre Anpassung an die Bedürfnisse und Besonderheiten der maritimen Industrie sowie die Annahme sechs operationeller Ziele, auf die die örtlichen, nationalen und europäischen Akteure im Zeitraum 2020-2027 hinarbeiten sollen:

- Dekarbonisierung des Seeverkehrs und Bau von sauberen Schiffen: keine Emissionen, keine Abfallstoffe auf See, kein Lärm;
- Entfernung im Meer treibender Abfälle, vor allem der Kunststoffe;
- maritime Industrie 4.0, ein sektorübergreifendes Konzept zugunsten der Leistungsfähigkeit und der Qualität der Arbeitsplätze in der gesamten maritimen Industrie;
- weltweite Führungsrolle Europas bei allen Technologien im Bereich der erneuerbaren Meeresenergien;
- eine europäische Strategie für eine neue blaue Bioökonomie mit Impulsen für Fischerei und Aquakultur und die Aufwertung mariner Bioressourcen;
- Einleitung einer europäischen Mission zur Erforschung der Ozeane für eine bessere Kenntnis der Meeresumwelt in allen Weltmeeren.

Diese sechs Ziele beziehen sich auf spezifische industrielle Herausforderungen und sollten auch bei den offenen Überlegungen zu einer maritimen „Mission“ im Rahmen von „Horizont Europa“ berücksichtigt werden;

12. plädiert für die Annahme von Strategien für die maritime Industrie in den Regionen in äußerster Randlage und den europäischen Inseln, die auf eine Beschleunigung in drei Hauptrichtungen abzielen: Häfen, Energieautonomie mit Emissionsminderung zu geringeren Kosten und blaue Bioökonomie, einschließlich Fischerei und Aquakultur;

13. weist darauf hin, wie wichtig es für die Zukunft der maritimen Industrie ist, maritime Fragen in den Mittelpunkt der künftigen Politik der Europäischen Union und der Nutzung der regionalpolitischen Fonds zu stellen;

European Sea Tech: Aufbau europäischer Netze für den Zusammenschluss regionaler Innovationsökosysteme, Mobilisierung der Regionen für die Strukturierung industrieller Wertschöpfungsketten

14. ist der Auffassung, dass sich die maritime Industrie in erster Linie durch die Verankerung in den maritimen Regionen auszeichnet, die einschlägige regionale Ökosysteme für exzellente Innovation aufgebaut haben. Die nationale und die europäische Politik müssen sich zunächst auf diese regionalen Innovationsökosysteme und die damit verbundenen Strategien für intelligente Spezialisierung stützen, um wirksam und effizient zu sein;

(?) <https://www.eesc.europa.eu/en/our-work/opinions-information-reports/opinions/leadership-2020-maritime-technology>

15. schlägt vor, eine Initiative „European Sea Tech“ zu starten, um die regionalen Innovationsökosysteme über mehrere Kooperationsnetze mit folgenden Zielen zusammenzuschließen:

- Mobilisierung der Teilsektoren und Strukturierung der europäischen Wertschöpfungsketten;
- bessere Identifizierung und Flankierung der Herausforderungen des industriellen Wandels, insbesondere Umweltschutz, Energiewende und Digitalisierung;
- Entwicklung neuer, stärker integrierter und für den globalen Wettbewerb besser gerüsteter Dienstleistungen, Produkte und Geschäftsmodelle.

Die Kommission würde Aufrufe zur Interessenbekundung für den Aufbau thematischer Netze veröffentlichen. Jedes regionale (oder interregionale) Ökosystem könnte sich je nach den Strategien für intelligente Spezialisierung seiner Region für mehrere Netze bewerben. Ökosysteme, in denen viele verschiedene Kompetenzen kombiniert und mehrere Netze zusammengeschlossen sind, würden die „zentralen Ökosysteme“ des Verbunds „European Sea Tech“ bilden.

Jedes Netz sollte eine größtmögliche Inklusivität anstreben, indem alle Kompetenzen der verschiedenen europäischen Regionen einbezogen werden. In den Netzen würden Fragen der nachhaltigen Entwicklung, der FuE, der industriellen Leistungsfähigkeit, der Finanzierung und der Kompetenzen systematisch behandelt.

Diese Netze würden wirksamer als eine zentrale europäische Plattform als Grundlage für die Entwicklung der interregionalen Kooperation fungieren, auf der für die verschiedenen Politikfelder der EU relevante, operationelle Projekte konzipiert werden könnten.

Die Rolle von „European Sea Tech“ bestünde auch darin, den Transfer von Technologien, Erfahrungen und Kompetenzen zwischen den verschiedenen Netzen und Zweigen der maritimen Wirtschaft in Schwung zu bringen;

16. weist auf die Bedeutung von „European Sea Tech“ hin, mit dem ein sektorübergreifender Ansatz für die maritime Industrie gewählt und der Wandel hin zu einer grünen und digitalen maritimen Industrie beschleunigt wird, indem alle Technologien und Kompetenzen aller maritimen Wirtschaftszweige mobilisiert werden, um sie auch den anderen Wirtschaftszweigen verfügbar zu machen;

17. bekräftigt seine Unterstützung für das Projekt der Wissens- und Innovationsgemeinschaft (KIC) der Meere, weist jedoch darauf hin, dass dieses Projekt mit dem Schwerpunkt auf der nachhaltigen Bewirtschaftung der Meeresressourcen bestenfalls eines der Netze sein kann, aus dem sich der Verbund „European Sea Tech“ zusammensetzt;

18. wünscht, dass Projekte, die im Rahmen von Netzen der Innovationsökosysteme von „European Sea Tech“ gefördert werden, über die Europäischen Partnerschaften unterstützt und über „Horizont Europa“ und andere mobilisierbare Mittel kofinanziert werden können. Bei diesen Projekten muss auch die Finanzierung von Pilotlinien, Prototypen und Demonstrationsanlagen möglich sein;

19. bekräftigt zudem seine Forderung nach einem maritimen Fahrplan im Rahmen von „Horizont Europa“, einer ausdrücklichen Aufnahme der wissenschaftlichen und technologischen Herausforderungen der maritimen Industrie in Säule 2 sowie einem Mobilisierungsziel in Höhe von 10 % von „Horizont Europa“, um Projekte zu finanzieren, die erhebliche Auswirkungen auf die blaue Wirtschaft und die maritime Industrie haben;

II) *Konkrete Vorschläge zur Mobilisierung und Anpassung der EU-Politik für den maritimen Sektor nach 2020*

Welthandel und Wettbewerb

20. betont das Erfordernis einer neuen „realistischen“ und auf Gegenseitigkeit beruhenden Handelspolitik für die maritime Industrie und die Seeverkehrsdienstleistungen, um angesichts der offensiven und unlauteren Strategien wichtiger — insbesondere asiatischer — Schifffahrtsnationen die Beschäftigung und die europäische Souveränität zu sichern. Wann immer es möglich und wirkungsvoll ist, sollte diese Politik ein stabiles und multilaterales Handelssystem fördern, das auf ausgewogenen, transparenten und einen fairen Wettbewerb garantierenden Regeln beruht, vorteilhafte Vereinbarungen mit den Handelspartnern anstreben und sich auf die Rolle der WTO stützen;

21. ist der Auffassung, dass die Wettbewerbspolitik, da es hier um weltweit verflochtene, globale Märkte geht, europäischen Unternehmen bei der Erlangung einer führenden Marktposition helfen, dabei aber stets einen fairen und ausgewogenen Wettbewerb innerhalb der EU gewährleisten sollte, und bekräftigt den Nutzen der Leitlinien für staatliche Beihilfen für den Seeverkehr sowie die Notwendigkeit eines einfachen, soliden und wettbewerbsorientierten steuerlichen Rahmens zur Umsetzung dieses Ziels;

22. weist die Kommission darauf hin, wie wichtig es ist, ausländische Investitionen besser zu kontrollieren, den Technologietransfer einzuschränken und seine möglichen schädlichen Auswirkungen auf die europäische Industrie zu begrenzen, insbesondere von Technologien, die Gegenstand großer internationaler Abkommen sind;

23. spricht sich für präzise Verpflichtungen bei der zivilen und militärischen öffentlichen Auftragsvergabe aus, beispielsweise verbindliche Auflagen für die Versorgung mit bestimmten Produkten und Dienstleistungen, die zuvor als strategisch eingestuft wurden oder denen der globale Wettbewerb besonders zusetzt;

Finanzierung der Projekte

24. spricht sich für den raschen Abschluss des Projekts der Finanzierungsplattform für Projekte der blauen Wirtschaft aus, in das ein Unterstützungsmechanismus, aber auch ein spezieller Investitionsfonds für die Finanzierung innovativer und riskanter Projekte aufgenommen werden sollte. Hauptziel der Plattform sollte die Bereitstellung von zinsvergünstigten Mitteln für Projekte sein, die von den traditionellen Akteuren als zu riskant eingestuft werden, um so dem Marktversagen Rechnung zu tragen. Dieses System muss eng mit den Mitgliedstaaten und den Regionen abgestimmt werden, um die Komplementarität der Interventionsinstrumente und die Kontinuität der Projektbegleitung sicherzustellen. Diese Plattform muss sich insbesondere auf die Netze und die „zentralen Ökosysteme“ des Verbunds „European Sea Tech“ stützen;

25. fordert die Kommission zusätzlich auf, ein Ziel und eine Methode zur Mobilisierung der europäischen Investitionsinstrumente festzulegen, die im Rahmen von „InvestEU“ — insbesondere in Verbindung mit dem Programm „Horizont Europa“ — lanciert werden, und zwar so, dass dies der blauen Wirtschaft und der maritimen Industrie dient;

26. betont, dass Instrumente nötig sind, mit denen der finanzielle Aufwand der Strukturvorhaben gesenkt werden kann und eine effiziente Vorfinanzierung der teuersten Anschaffungen und Investitionen ermöglicht wird (Fahrgastschiffe, Ausrüstung für Flüssigerdgas, erneuerbare Meeresenergien usw.);

27. weist erneut darauf hin, dass spezifische Finanzmittel für die Gebiete in äußerster Randlage benötigt werden, die ihren Zwängen und besonderen Merkmalen Rechnung tragen. Diese Gebiete verleihen Europa eine außergewöhnliche maritime und ozeanische Dimension aufgrund ihrer strategischen Lage im Atlantischen und im Indischen Ozean sowie in der Karibik und verfügen über einzigartige Naturressourcen, wie die Europäische Kommission selbst anerkennt;

28. betont, dass die innovationsfördernde Beschaffung erleichtert werden muss, bei der die Regeln für Ausschreibungen gelockert werden können, wenn es um den Erwerb neuester Technologie geht, die auf dem Markt noch nicht üblich ist. Hierdurch wird die Markteinführung von Innovationen beschleunigt, indem Unternehmen, die neue Dienste und Produkte anbieten, schneller ihre ersten Kunden finden können;

29. unterstreicht, dass die Regelungsvorschriften in der maritimen Wirtschaft und die für die Bearbeitung von Anträgen geltenden Verwaltungsfristen große Hürden für die Durchführung von Tests und Versuchen auf See darstellen; schlägt die Einsetzung einer europäischen Arbeitsgruppe vor, in der die Kommission, die Mitgliedstaaten, die Regionen und die Wirtschaftsakteure vertreten sind, um bewährte Verfahren zu verbreiten und eine positive Entwicklung der nationalen Referenzrahmen zu begünstigen;

30. hält die Erwägung für sinnvoll, mit der Schaffung einer „Agentur für maritime Forschungsprojekte“ nach dem Vorbild der amerikanischen DARPA noch weiter zu gehen und somit einen speziellen Finanzierungsrahmen für bahnbrechende Innovationen zu unterstützen, bei dem eventuelle Misserfolge einkalkuliert und die entwicklungstechnischen Sachzwänge von KMU und Midcap-Unternehmen umfassend berücksichtigt werden;

31. schlägt vor, den Akteuren der maritimen Wirtschaft nach dem Brexit einen Teil der spezifischen Mittel für die Unterstützung der am stärksten betroffenen Gebiete zukommen zu lassen, um neue Entwicklungs- und Beschäftigungsperspektiven zu schaffen;

32. weist auf die Bedeutung des Konzepts „European Sea Tech“ hin, mit dem ein sektorübergreifender Ansatz für die maritime Industrie gewählt und der Wandel hin zu einer grünen und digitalen maritimen Industrie beschleunigt wird, indem alle Technologien und Kompetenzen aller maritimen Wirtschaftszweige mobilisiert werden, um sie auch den anderen Wirtschaftszweigen verfügbar zu machen. Ein solcher übergreifender Ansatz sollte auch zwischen see- und küstenseitigen Tätigkeiten und anderen industriellen und digitaltechnischen Sektoren verfolgt werden, die unmittelbar nutzbare oder maritimen Zwecken anpassbare Innovationen bieten;

Maritime Industrie 4.0

33. weist auf die Herausforderungen hin, vor denen die Industrie 4.0 steht: Umwelt- und Energiewende, industrielle Leistungsfähigkeit, Digitalisierung, auch die der Produktionsprozesse, und Zusammenarbeit innerhalb lokaler und europäischer Wertschöpfungsketten; unterstützt in diesem Zusammenhang die Initiative „Green Shipyard 2050“ für Werften, die bezüglich der Umwelt- und Energiewende mit gutem Beispiel vorangehen;

34. weist ferner darauf hin, dass lebenslanges Lernen, Entwicklung und Qualität der Arbeitsplätze, Arbeitsbedingungen sowie Mobilisierung von Erfahrung und Kreativität der Arbeitnehmer für diesen industriellen Wandel unabdingbar sind;
35. ist der Ansicht, dass produktive Innovationen und Investitionen in diesem Bereich eine Priorität der EU-Politik zur Unterstützung der maritimen Industrie sein müssen und insbesondere KMU zugutekommen sollten;
36. unterstreicht die Hebelwirkung gemeinsamer Fortschritte, die sich aus der Zusammenarbeit zwischen dem zivilen und dem militärischen Sektor ergeben, indem insbesondere — und in beiden Richtungen — der Transfer von Technologie und Know-how sowie die Mobilität der Humankompetenzen erleichtert werden;
37. weist darauf hin, dass es sinnvoll wäre, die Neuausrichtung von auf See tätigen Öl- und Gasunternehmen und ihre Diversifizierungsstrategien in anderen Sektoren der blauen Wirtschaft zu fördern. Diese Unternehmen verfügen nämlich über ein sehr umfangreiches Fachwissen über die Meeresumwelt, sie zeichnen sich durch eine vorzügliche Beherrschung langer und komplexer Vorhaben und wertvolle Fähigkeiten aus, mit denen sie zur Entwicklung der maritimen Wirtschaftszweige beitragen können (z. B. Versorgungsschiffe, Unterwasserrobotik, Verankerungssysteme, automatisierte Anwendungen). Sie könnten einen Teil der mit Öl und Gas erzielten Gewinne sinnvoll und gemeinsam in Investitionsfonds für die blaue Wirtschaft und Meeresenergien aus erneuerbaren Quellen reinvestieren;
38. betont, dass Schiffe durch die technischen Umwälzungen von analogen Einheiten zu digitalisierten Verkehrsplattformen werden, was Möglichkeiten für eine stärkere Integration und Verknüpfung verschiedener digitaler Systeme bietet. Dadurch verändern sich die Arbeitsmethoden des Sektors, z. B. bei den Interaktionen zwischen Schiffen und Einrichtungen an Land, den Kontakten zwischen den Schiffen untereinander sowie zwischen Schiffen und Behörden. Die europäische maritime Industrie und die Behörden sollten daher die Chancen nutzen, die sich durch die Digitalisierung im internationalen Wettbewerb eröffnen;
39. betont, dass die Digitalisierung und allgemein die neuen Technologien der künstlichen Intelligenz (KI) bei der Innovation im Seeverkehr unbedingt berücksichtigt und unterstützt werden müssen;
40. schlägt vor, dass eine Reihe nicht nur technischer, sondern auch für die Entwicklung neuer Dienstleistungen relevanter Fragen in die Unterstützungs- und Finanzierungsprogramme einbezogen wird, nach dem Vorbild der unbemannten Unterwasserfahrzeuge (AUV) oder der Dienstleistungen der Seeüberwachung und der vorausschauenden Wartung, bei denen die vertragliche Ergebnis- und Leistungsverpflichtung zunehmend Vorrang vor dem Kapitaleinsatz hat. Es muss auch die Schaffung von Plattformen unterstützt werden, die die Konvergenz der verschiedenen Meeresüberwachungstechnologien der einzelnen Mitgliedstaaten gewährleisten können, um die Interoperabilität der Überwachungstätigkeiten zu erhöhen, die Wirksamkeit der Seeinsätze zu verbessern, die Umsetzung der Rechtsvorschriften und Maßnahmen der EU in diesem Bereich zu erleichtern und somit eine bessere Kontrolle des europäischen Meeresraums zu fördern;

Beschäftigung, Kompetenzen und Berufsbildung

41. hält es für wichtig, den sektoralen sozialen Dialog zu beleben und die Verbindung zwischen Beschäftigung und beruflicher Bildung in den Sektoren der maritimen Industrie zu organisieren; dringt darauf, dass diese Aufgaben sowohl in den Bereichen Verkehr und marine Bioressourcen als auch im verarbeitenden Gewerbe und im Schiffbau von spezifischen Plattformen erfüllt werden; erachtet es insbesondere als notwendig, die Ausbildung in meeres- und fischereiwirtschaftlichen Berufen zu modernisieren und voranzutreiben, denn sie ist ein wichtiges Element für den Generationswechsel in der Fischerei, der Aquakultur und der Schalentierzucht; hält es auch für nötig, die akademische Ausbildung in den höheren Laufbahnen der Handelsmarine anzupassen und voranzutreiben; erachtet es darüber hinaus als notwendig, ein System der Effizienzsicherung für die Ausbildungsprogramme und die angemessene Qualifikation der Ausbilder einzurichten;
42. betont, dass für die Entwicklung von Offshore-Aktivitäten entweder Arbeitnehmer mit großen maritimen Kompetenzen nötig sind oder Personen, die das Leben auf See nicht kennen, ein umfassendes Zusatztraining erhalten müssen. In dieser Hinsicht wäre es nötig, Kampagnen bei der Jugend durchzuführen, um talentierten Nachwuchs für die maritime Wirtschaft und die Seeverkehrsdienstleistungen zu finden und diesen Wirtschaftszweigen sowohl in den land- als auch den seeseitigen Zweigen der Handelsmarine und der Fischerei neue Berufseinsteiger zuzuführen;
43. begrüßt die Fortschritte, die durch die Verabschiedung der jüngsten Richtlinien über die Entsendung von Arbeitnehmern — eine im maritimen Sektor weit verbreitete Praxis — erzielt wurden, und fordert die Schaffung eines Systems zur Anerkennung von Berufsqualifikationen und nicht nur der Abschlüsse und Zeugnisse, um den Grundsatz „gleicher Lohn für gleiche Arbeit“ vollständig anzuwenden;
44. sieht die Mobilität der Arbeitnehmer in der EU als positiven Faktor für die optimale Organisation der Wertschöpfungsketten in der maritimen Wirtschaft und die Bewältigung der Umwälzungen in der Branche. Dieses Ziel muss angestrebt werden, wobei jedoch gleichzeitig die Kompetenzen gepflegt und ausgebaut werden müssen, die erforderlich sind, um den Bedürfnissen der Unternehmen zunächst auf lokaler, dann auf europäischer Ebene gerecht zu werden;

III) *Ein spezifisches Konzept und spezifische Vorschläge für die Hauptsektoren der maritimen Wirtschaft*

Digitalisierung der maritimen Industrie

45. betont, dass die Digitalisierung und allgemein die neuen Technologien der künstlichen Intelligenz (KI) bei der Innovation im Seeverkehr unbedingt berücksichtigt und unterstützt werden müssen;

schlägt vor, dass eine Reihe nicht nur technologischer, sondern auch für die Entwicklung neuer Dienstleistungen relevanter Fragen in die Unterstützungs- und Finanzierungsprogramme einbezogen wird, nach dem Vorbild der unbemannten Unterwasserfahrzeuge (AUV) oder der Dienstleistungen der Seeüberwachung und der vorausschauenden Wartung;

Blaue Bioökonomie

46. weist auf das vielversprechende, allerdings noch nicht richtig erschlossene Potenzial der blauen Bioökonomie mit zahlreichen Anwendungen auf den Märkten (menschliche und tierische Ernährung, Pharmakologie, Kosmetik, Energie) und einem erheblichen Nutzen für die Regionen hin; betont, dass den ausgereiftesten und wichtigsten Wirtschaftszweigen Vorrang eingeräumt werden muss: Fischerei, Aquakultur und marine Aquakultur;

47. begrüßt die Mobilisierung rund um diesen aufstrebenden Sektor, insbesondere dank des „Forums der blauen Bioökonomie“ unter Federführung der GD MARE; ist der Auffassung, dass nach einer langen Phase von Investitionen in Forschung und Entwicklung jetzt der industriellen Umsetzung und Vermarktung neuer, in kleinem Maßstab erprobter und beherrschter Verfahren Vorrang gegeben werden muss;

48. spricht sich dafür aus, dass diesem Sektor eine neue Priorität eingeräumt wird, indem in die gesamte Wertschöpfungskette, von der Gewinnung bzw. kontrollierten Produktion der Bioressourcen bis hin zur Verarbeitung und Veredelung der Produkte, investiert wird;

49. schlägt in diesem Sinne die Schaffung von Verbindungen zu ausgereifteren maritimen Sektoren wie Fischerei und Aquakultur vor, mit Blick auf die weitere Kette zur Verwertung und Verarbeitung von Fischereierzeugnissen, die den meisten Mehrwert generiert;

50. betont die Bedeutung der maritimen Kreislaufwirtschaft, um die Entwicklung der blauen Bioökonomie (totaler Verzicht auf Rückwürfe bei der Fischerei, Rückgewinnung von Materialien am Spülsaum, Rückstände aus der Algenverwertung, Behandlung von Abfällen und Kunststoffen usw.) zu flankieren;

51. fordert die Europäische Union auf, die Erforschung aller Meere und Ozeane der Welt zu unterstützen, insbesondere im Hinblick auf die Verbesserung der Kenntnisse über die Meeresumwelt und den Ausbau der Klimaforschung (Kohlenstoffkreislauf und CO₂-Absorption, Gewässerversauerung und Anstieg der Meeresspiegel usw.) oder die Bestimmung der verschiedenen Energie- und Rohstoffvorkommen, um das Potenzial für die Nutzung der Meeresressourcen (Erdwärme, strategische Mineralien usw.) besser bewerten zu können;

Ziviler und militärischer Schiffbau

52. bekräftigt den strategischen Charakter der europäischen Investitionen in die Differenzierungsfaktoren im Schiffbau, insbesondere im Zusammenhang mit der Digitalisierung und der Umwelt- und Energiewende. Es gilt, durch Innovation die Wettbewerbsfähigkeit der EU zu verbessern und Marktanteile zurückzugewinnen. Finanzierungsfragen sind für den Schiffbau ebenfalls von entscheidender Bedeutung;

53. lenkt die Aufmerksamkeit auf die neuen Märkte im Zusammenhang mit diesen Umwälzungen: Einbau sauberer Antriebssysteme in Schiffe, innovative und CO₂-freie Antriebsarten (z. B. neue Segelkonzepte), Versorgungsschiffe, elektrisch betriebene Fähren, Schiffe für Kurzstreckengütertransporte, Hafenlotsen- und Küstenschutzschiffe usw.;

54. betont, wie wichtig es ist, die Verbindungen und die lokale Zusammenarbeit zwischen Werften und ihren Auftragnehmerketten im Rahmen maritimer Cluster zu stärken; betont außerdem, dass Gebiete mit einer hohen Konzentration an Schiffbau- und Schiffsreparaturbetrieben, in denen zahlreiche kleine und mittlere Unternehmen tätig sind, unterstützt werden müssen; wünscht eine besondere Flankierung der Wertschöpfungsketten der Zulieferer, die 50 % des Weltmarktanteils und doppelt so hohe Umsätze erwirtschaften wie der Schiffbau selbst. Bei ihrer Handels- und Finanzierungspolitik muss die EU die Nutzung europäischer Ausrüstung auch auf Schiffen fördern, die außerhalb der EU gebaut werden;

55. fordert, im Rahmen von „European Sea Tech“ systematisch darauf hinzuarbeiten, neue Akteure in die Wertschöpfungsketten des Schiffbaus einzubeziehen, die zur Stärkung der Produktionskapazitäten, der Mobilisierung von Kompetenzen und der europäischen Wettbewerbsfähigkeit beitragen können;

56. hebt hervor, dass die Schiffsinstandhaltung und -reparatur sowie der Bau von Kleinschiffen Industrietätigkeiten von strategischer Bedeutung für die Gebiete in äußerster Randlage sind, denn für die Wasserfahrzeuge und schwimmenden Anlagen, die in ihren Gewässern betrieben werden, sind die Insellage und die Entfernung zu Europa maßgebliche Faktoren, welche die Logistik, die Wartung und den Ersatz kleiner Einheiten beträchtlich erschweren. Zur effizienten Unterstützung des Wachstums der maritimen Wirtschaft in diesen Regionen bedarf es folglich einer gezielten Förderung derartiger Industrietätigkeiten;

57. ist der Ansicht, dass maritime Angelegenheiten in den Mittelpunkt der neuen Sicherheits- und Verteidigungspolitik gestellt werden müssen, was auch die besondere Berücksichtigung des militärischen Schiffbaus beinhaltet; schlägt insofern vor, die Entwicklung dualer Technologien, die sowohl im zivilen als auch im militärischen Bereich eingesetzt werden können, verstärkt zu unterstützen;

58. betont, dass die Kapazitäten der Flotten, die hoheitliche Überwachungs- und Sicherheitsaufgaben erfüllen, ausgebaut werden müssen; ist der Auffassung, dass diese hoheitlichen Aufgaben von in Europa gebauten Schiffen wahrgenommen werden müssen; hält es für die reibungslose Ausführung dieser Aufgaben, insbesondere im Zusammenhang mit dem Brexit und den Herausforderungen der Migration, für erforderlich, sich in enger Partnerschaft mit Frontex auf die bestehenden nationalen Flotten zu stützen und sich innerhalb der EU mit den Ländern solidarisch zu zeigen, die am stärksten in diese Aufgaben von großem gemeinsamem Interesse eingebunden sind;

Erneuerbare Meeresenergien

59. sieht in den erneuerbaren Meeresenergien einen Sektor mit einem großen Potenzial dafür, erheblich zur Erzeugung von Energie aus erneuerbaren Quellen beizutragen, eine industrielle Wertschöpfungskette in Gang zu setzen, die in vielen Regionen nachhaltige Arbeitsplätze vor Ort schafft, und erfolgreich zu exportieren; weist darauf hin, dass die Realisierung von Offshore-Projekten auf eine umweltverträgliche Weise geschehen und mit den bereits vor Ort bestehenden Tätigkeiten möglichst unter Erzielung von Synergieeffekten vereinbar sein muss;

60. weist darauf hin, dass die Kosten für die in Europa installierten Offshore-Windkraftanlagen seit der Installation der ersten Windparks im Jahr 1991 vor allem durch die Strukturierung eines leistungsfähigen europäischen Industriezweigs in den letzten zehn Jahren enorm gesunken sind;

61. verweist auf die Wichtigkeit von Reparatur- und Instandhaltungsarbeiten sowie von Inspektionen, die an den Schiffen durchzuführen sind, sowie darauf, dass die Schiffe am Ende ihrer Betriebszeit abgewrackt werden müssen; empfiehlt der Kommission daher, einen speziellen Plan für die Ausstattung der EU mit ausreichenden Anlagen für die ordnungsgemäße Durchführung dieser Arbeiten zu erstellen und auch die Mittel vorzusehen, die zu seiner guten Umsetzung nötig sind;

62. weist darauf hin, dass die weitere Entwicklung dieses Sektors fortgesetzte Anstrengungen auf europäischer Ebene erfordert, insbesondere in der Forschung und Entwicklung (bisher Investitionen von mehr als 3 Mrd. EUR), jetzt aber auf klare politische Weichenstellungen angewiesen ist, die in erster Linie Sache der Mitgliedstaaten sind: Es gilt, ehrgeizige Volumen und Zeitpläne für Ausschreibungen festzulegen, sowohl für festinstallierte Windkraftanlagen, die heute am weitesten entwickelt sind, als auch für neue Technologien wie z. B. schwimmende Windkraftanlagen, Unterwasserturbinen und Wellenkraftwerke, die unbedingt eine ausreichende, garantierte Vergütung benötigen, um Investitionen auszulösen und ihre industrielle Nutzung interessant zu machen;

63. regt an, auf europäischer Ebene spezielle Instrumente zur Förderung von Investitionen, aber auch zur Absicherung von Projekten und zum Risikomanagement einzurichten. Die Schaffung solcher Instrumente könnte die Finanzierungskosten erheblich senken und damit die Gestehungskosten für den erzeugten Strom schneller verringern;

64. begrüßt die erheblichen Fortschritte, die in den letzten Jahren bei der Erprobung von Prototypen und Demonstrationsanlagen für neue Technologien unter realen Nutzungsbedingungen, insbesondere bei Unterwasserturbinen, erzielt wurden. Die damit einhergehenden Aussichten auf immer besser kontrollierte und glaubwürdigere Kostensenkungen sollten es ermöglichen, den Markteintritt dank angepasster Einspeisetarife zu rechtfertigen und so die weltweite Führungsrolle der europäischen Akteure zu stärken;

65. dringt darauf, dass sich die EU das Ziel setzt, bei schwimmenden Windkraftanlagen weltweit führend zu werden, und empfiehlt der Kommission und den Mitgliedstaaten, die Idee koordinierter oder gemeinsamer Ausschreibungen zu prüfen, um so mehr Volumen und Sichtbarkeit für den Markt zu schaffen. Ein ähnlicher Ansatz könnte bei Unterwasserturbinen und Wellenkraftwerken für vorkommerzielle Versuchsbetriebe entwickelt werden;

66. betont, wie wichtig ein spezielles Konzept für unzusammenhängende Gebiete (insbesondere Inselgebiete) ist, das umfassende Lösungen für eine emissionsgeminderte Energieautonomie bereitstellt, indem die Technologien, insbesondere erneuerbare Meeresenergien, entsprechend den Merkmalen der einzelnen Regionen miteinander kombiniert werden. Hierfür müssen die Anstrengungen für die Entwicklung von Maschinen mittlerer Leistung verstärkt werden;

67. schlägt vor, dass solche Lösungen für Energieautarkie auch bei Vorhaben für Offshore-Mehrzweckbauten getestet und validiert werden sollten, wobei letztere die Vorstufe der verstärkten Verlagerung ins Meer nicht nur von Industrietätigkeiten, sondern auf lange Sicht auch des menschlichen Lebens im weiteren Sinne darstellen. Zu beachten ist, dass diese längerfristigen Perspektiven unbedingt strengen Anforderungen an Nachhaltigkeit und Kontrolle der Umweltauswirkungen auf den gesamten Projektzyklus genügen müssen;

IV) Häfen — ein zentrales Element für die Dynamik der maritimen Industrie

Hafenplattformen sowie Hafen-, Küsten- und Offshore-Infrastruktur

68. weist darauf hin, dass Häfen durch die Verzahnung traditioneller und innovativer Tätigkeiten als Pole für die Entwicklung von Projekten des „blauen Wachstums“ fungieren können, die als Vorbild dienen und auf alle Küstenregionen ausgeweitet werden können;

69. dringt darauf, Häfen unabhängig von ihrem Status weiterhin als strategische Vermögenswerte anzusehen, in die die öffentliche Hand nach wie vor investieren sollte, und diese Investitionen im Wettbewerbs- und im Beihilferecht möglich zu machen;

70. betont, dass die Hafeninfrastuktur der Regionen in äußerster Randlage mit Gemeinschaftsmitteln gefördert werden muss, da es keine Alternativen für den Güterverkehr gibt und da staatliche Beihilfen für diese Infrastruktur aufgrund ihrer rein lokalen Dimension nicht zu Wettbewerbsverzerrungen auf dem EU-Binnenmarkt führen;

71. vertritt die Auffassung, dass Häfen sowohl Seeverkehrsknotenpunkte als auch Plattformen für die maritime Industrie und die damit verbundenen Innovations- und Ausbildungsmaßnahmen sein sollten; weist auf die regionale Anziehungskraft hin, die Häfen auf neue Industrietätigkeiten im eigenen Gebiet und im Hinterland ausüben;

72. unterstreicht die Bedeutung der Sektoren für maritime Logistik und Dienstleistungen innerhalb der Häfen und betont, wie wichtig es ist, in den Häfen neben technischen Innovationen neue Geschäfts- und Dienstleistungsmodelle zu entwickeln, beispielsweise dank ihrer schrittweisen Digitalisierung (Smart Ports) und der Nutzung des Potenzials für die Prozessverbesserung und -optimierung durch die Datenauswertung (Big Data);

73. empfiehlt, eine bessere Abstimmung der Häfen mit ihrem städtischen Umfeld zu fördern und gleichzeitig die Entscheidungsfreiheit der Hafenakteure zu stärken und für die Wahrung des Grundbesitzes der Häfen zu sorgen, um künftige Entwicklungen zu ermöglichen;

74. schlägt vor, im Rahmen von „European Sea Tech“ ein Netz von Häfen zu schaffen, die sich aufbauend auf die Arbeiten des „Europäischen Hafenforums“ und seiner Untergruppen „Häfen und Hubs für blaues Wachstum“ und „Grüne Häfen“ für die Entwicklung der blauen Wirtschaft einsetzen;

75. betont die Bedeutung des Hoch- und Tiefbaus und der Umwelttechnik in den Häfen und Küstengebieten, um die Standorte und die Küstenlinie auszubauen und die Anpassung an den Klimawandel zu flankieren;

76. schlägt vor, die Häfen zu Gründerzentren und möglicherweise mittelfristig zu Betreibern neuer Offshore-Infrastrukturprojekte zu machen, seien es Offshore-Häfen oder generell gemeinsame Plattformen für Aktivitäten der blauen Wirtschaft (Umladung, Logistik-Drehkreuze, regenerative Stromerzeugung aus Meeresenergie, Aquakultur, Schiffsreparatur, wissenschaftliche Datenbanken usw.);

77. schlägt vor, Überlegungen zur funktionalen Rolle der sogenannten „sekundären“ Häfen einzuleiten, die zwischen der Spezialisierung auf Märkte mit geringem Umfang und der Stärkung/Ergänzung der großen benachbarten Industriehäfen liegt;

Dekarbonisierung von Häfen und Seeverkehr

78. hält es für dringend notwendig, Investitionen in Häfen für das Betanken von Schiffen mit Flüssigerdgas und ganz allgemein für Infrastruktur, die zur Verbesserung der CO₂-Bilanz von Schiffen (Landstromversorgung von Schiffen auf der Grundlage emissionsarmer Technologien) beiträgt, stärker zu unterstützen; ist der Ansicht, dass dieser Übergang zu saubereren Kraftstoffen oder neuen Energieträgern für die Umsetzung der Ziele zur Verringerung der Treibhausgasemissionen und gesundheitsschädlicher Gase eine Priorität darstellt, und ist der Ansicht, dass die Reeder bei der Anpassung und Erneuerung ihrer Flotte unterstützt werden müssen; betont, dass Biogas, das aus (pflanzlichen, landwirtschaftlichen oder aus Lebensmitteln gewonnenen) Bioressourcen hergestellt wird, auch in die Wertschöpfungskette von Flüssigerdgas eingespeist werden kann, mit dem Ergebnis einer noch größeren Verminderung der Treibhausgasemissionen als bei den derzeitigen Lösungen;

79. schlägt vor, im Einklang mit der Entschließung des Europäischen Parlaments vom 25. Oktober 2018 zu dem Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in der Europäischen Union: Zeit zu handeln! (2018/2023(INI)) die Zweckmäßigkeit eines Projekts „LNG Blue Corridors for Islands“ für die Inselgebiete und die Gebiete in äußerster Randlage in der Europäischen Union zu prüfen;

weist diesbezüglich darauf hin, dass geeignete Finanzierungsinstrumente erforderlich sind, um solche Investitionen zu unterstützen, die in diesen Gebieten nach wie vor relativ umfangreich sind;

80. weist auf die Notwendigkeit hin, die Erforschung und Entwicklung der Offshore-Aquakultur zu fördern. Dabei sollte das bestehende Wissen der Tiefwasser-Meerestechnik und der Industrie 4.0 mit dem Ziel zusammengeführt werden, die Präsenz von Aquakulturanlagen in Küstenzonen zu vermindern zugunsten anderer, der blauen Wirtschaft zuzurechnender Tätigkeiten, die auf die Nutzung desselben Meeresraumes angewiesen sind;

81. weist auf Forschungs- und Entwicklungsarbeiten hin, die den Einsatz synthetischer Flüssigkraftstoffe ermöglichen, die auf der Grundlage des Kohlenstoffzyklus und erneuerbarer Energien hergestellt werden; ist der Ansicht, dass dieser Ansatz sorgfältig geprüft werden sollte und dass diese Technologien beweisen müssen, dass sie im Vergleich zu alternativen Lösungen wettbewerbsfähig sind, einen geringen ökologischen Fußabdruck haben und im Laufe des gesamten Zyklus zur Bekämpfung des Treibhauseffekts beitragen. Dieser Nachweis wurde bislang noch nicht erbracht;

82. erkennt an, dass sich Flüssigerdgas nur übergangsweise verwenden lässt, und spricht sich dafür aus, die Nutzung der landseitigen Stromversorgung von Schiffen im Hafen und von Elektroschiffen zu entwickeln, Sonnen- und Windenergie auf Schiffen zu nutzen und eine wettbewerbsfähige Erzeugung und Nutzung von regenerativem Wasserstoff im Seeverkehr anzustreben. Das sollte mit der Entwicklung der erneuerbaren Meeresenergien und insbesondere der Bereiche mit hohem Produktionspotenzial wie festinstallierten und schwimmenden Offshore-Windkraftanlagen Hand in Hand gehen;

83. spricht sich diesbezüglich dafür aus, in den Häfen die Infrastruktur für intelligente Energienetze auszubauen, die für die Einbeziehung dezentraler Quellen für Strom aus erneuerbaren Energien, die Bereitstellung einer Landstromversorgung, die Elektromobilität und sonstige Technologien im Zusammenhang mit Smart Grids nötig ist;

Brüssel, den 27. Juni 2019

Der Präsident
des Europäischen Ausschusses der Regionen
Karl-Heinz LAMBERTZ
