

II

(Ettevalmistavad aktid)

EUROOPA MAJANDUS- JA SOTSIAALKOMITEE

410. PLENAARISTUNG 30. JUUNI JA 1. JUULI 2004. AASTA

Arvamus nõukogule, Euroopa Parlamendile, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning regioonide komiteele edastatud komisjoni teatise "LeaderSHIP 2015 – Euroopa laevaehituse ja laevaremonditööstuse tuleviku kindlustamine: konkurentsivõime tänu pädevusele" kohta

(COM(2003) 717 lõplik)

(2004/C 302/01)

Euroopa Komisjon otsustas 21. novembril 2003 paluda Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteelt kooskõlas EÜ asutamislepingu artikliga 262 arvamus järgmise projekti osas: Nõukogule, Euroopa Parlamendile, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning regioonide komiteele edastatud komisjoni teatis: "voir caractere avant" LeaderSHIP 2015 – Euroopa laevaehitus- ja laevaremonditööstuse tuleviku kindlustamine: konkurentsivõime tänu pädevusele "voir caractere avant" (COM(2003) 717 lõplik)

Tööde ettevalmistus tehti ülesandeks ühtse turu, tootmise ja tarbimise osakonnale, kes võttis oma arvamuse vastu 9. juunil 2004. a. Ettekandja oli hr Van Iersel.

Oma 410. plenaaristungil 30. juunil ja 1. juulil 2004. aastal (30. juuni koosolekul) võttis Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee 109 poolt-, 3 vastu- ning 1 erapooletu häälega, vastu järgmise arvamuse:

1. Kokkuvõte

Euroopa Komisjon töötas tihedas koostöös Euroopa laevaehitus- ja laevaremonditööstusega nimetatud sektori jaoks välja uue tööstuspoliitilise kontseptsiooni. On hämmastav, kui kiiresti õnnestus osapooltel koostada ulatuslik meetmete pakett, millega tuleb tagada sektori tootmispotentsiaal ja konkurentsivõime. EMSK võtab LeaderSHIP 2015 nii kasutatud meetoodika kui ka sisu poolest nõusolevalt teadmiseks. Kõikidele osapooltele on selge, et riiklik lähenemine ei too enam edu ja et üksnes üleeuroopaline tegevus saab pakkuda püsivaid lahendusi. Taolise lähenemisviisi valguses on õigustatult otsustatud kokku kuuluvate meetmete paketi ja turuga vastavuse kasuks. EMSK rõhutab, et ettepanekute usutavus oleneb täiel määral nende elluviimisest. Seega sõltub kõik sellest, kuidas nüüd edasi toimatakse. EMSK toetab täielikult püstitatud eesmärki, mille kohaselt ettenähtud meetmete võtmine peab looma Euroopas võrdsed konkurentsitingimused. See on omakorda eelduseks kogu maailmas võrdsete võimalustega tegutsemisruumi loomisele.

2. Taust

2.1 Laevaehitussektor

2.1.1 Rohkem kui kaks aastakümnet võib laevaehitussektoris täheldada tugevat pidevat kasvu. Kiire tehniline areng on viinud mereveo kulude olulise alanemiseni, mis on andnud maailmakaubandusele tuntavaid impulsse ja teinud rahvusvahelise laevaliikluse globaliseerumise oluliseks mootoriks.

2.1.2 Majanduslikust aspektist on laevad investeeritud vallasvara, mida ei impordita, vaid registreeritakse laevaomaniku poolt valitud lipu all. Toode kui taoline ei nõua seega ulatuslikke turundusmeetmeid ega edasimüüjate või müügijärgse teeninduse võrgustikke. Transpordikulud on laevade puhul samuti väga madalad. Põhimõtteliselt madalate tehingukulude juures ja dumpinguvastaste tingimuste puudumisel mõjutavad laevaehitussektorit tugevalt pakkumishinnad.

2.1.3 Tänu keskele rollile maailmakaubanduse jaoks olulisima transpordivahendi tootmisel, modernsete seadmete valmistamisele julgeoleku- ja kaitsealasteks eesmärkideks ning uute tehnoloogiate väljaarendamisele, mis avaldavad suurt mõju teiste sektoritele, peetakse laevaehitust enamikes tööstus- ja siirderiikides strateegilise tähtsusega tööstusharuks.

2.1.4 Euroopas on laevaehitussektori ümber välja kujunenud mitmekülgne erinevate ettevõtete võrgustik - laevatehased, laevaseadmete tootjad ja arvukalt spetsialiseeritud teenuseid osutavaid ettevõtteid, mis pakuvad kõrge kvalifikatsiooniga töötajatele rohkem kui 350 000 töökohta. EL-s ulatub sektori käive 34 miljardi euroni. ⁽¹⁾

2.1.5 Kauba- ja reisilaevade ehituse sektor EL-s oli aga eelkõige kaubandust kahjustavate Lõuna-Korea praktikate tõttu sunnitud loovutama olulise turuosa ja on sügavas kriisis. Alates 2000. aastast on turuosa uute tellimuste osas (brutoregister-tonni alusel) langenud kahe kolmandiku võrra: 19 %-lt aastal 2000 6,5 %-le aastal 2003. ⁽²⁾ Olukord halvenes 2003. aasta keskel, mil hinnad jõudsid viimase 13 aasta madalaimale tasemele ning euro vahetuskurs USA dollari, samuti olulisemate Aasia konkurentide valuutade suhtes muutus üha tugevamaks. Just eelmisel aastal võis täheldada maailmamajanduse drastilist kasvu, mis oli olulises osas tingitud Hiina energia- ja toorainevajaduse ning valmiskaupade sisse- ja väljaveo erakordsest suurenemisest. See nõudlus põhjustas rekordmahus uusi tellimusi õlitankerite, puistlastilaevade ja konteinerlaevade segmentides. Nõudluse kasvust lõikasid kasu Euroopa laevaehitajad, kes suutsid 2003. aastal sissetulevate tellimuste arvu võrreldes 2002. aastaga pea kahekordistada. Sellele vaatamata jätkas nende osa rahvusvahelises laevaehitussektoris vähenemist.

2.1.6 Kuni 2003. aasta keskpaigani valitsenud dramaatiline olukord on mõningates liikmesriikides väiksemal või suuremal määral taas normaliseerunud. Kuna aga ei saa lähtuda sellest, et hiljutised arengusuunad jätkuvad, peab Euroopa lähimal ajal otsima laevaehitussektori jaoks püsivaid lahendusi. Vastasel korral ähvardab Euroopat selle olulise kõrgtehnoloogilise sektori kaotamine. Kogemus näitab, et kord juba kaotatud laevaehitusmahtusid on pea võimatu tagasi võita.

2.2 Arengusuunad laevaehituspoliitikas

2.2.1 Strateegilise tähtsusega sektorina on laevaehitus olnud kogu maailmas alati suurel määral riiklikult subventsioneeritud tööstusharuks. Ka Euroopa Ühenduses on laevaehituspoliitika alates 70-ndatest aastatest keskendunud riiklike toetuste tingimuste kindlaksmääramisele. Subventsioonide lubatud ülempiiri alandati sammhaaval 1987. aasta lepinguliselt mahult 28 % 1992. aastal 9 %-le ja 2000. aastal kaotati üldse.

⁽¹⁾ Andmed uuringust "Laevatööstuse majanduslik tähtsus Euroopas", Euroopa Komisjoni tellimusel, teostaja Policy Research Corporation N.V. & ISL.

⁽²⁾ Allikas: Lloyds' Register.

2.2.2 1989. aastal alustati USA algatusel OECD raames läbirääkimistega, mille eesmärgiks oli uue rahvusvahelise regulatsiooni loomine kõikide riiklike laevaehitustoetuste jaoks. Läbirääkimised viidi 1994. aastal edukalt lõpule ning Euroopa Ühendus, Soome, Jaapan, Korea Vabariik, Norra, Rootsi ja USA kirjutasid alla kaubanduslikus laevaehitus- ja laevaremonditööstuses tavapärastest konkurentsitingimustest kinnipidamise konventsiooni lõppaktile. Kuna aga USA konventsiooni ei ratifitseerinud, siis see ei jõustunud.

2.2.3 Rahvusvahelise kokkuleppe puudumisel andis nõukogu 1998. aastal välja uue määruse (nr 1540/98/EÜ) laevaehituse otsetoetuste uue regulatsiooni kohta, mis nägi muu hulgas ühepoolset ette otsetoetuste täieliku kaotamise 2000. aasta lõpuks. Lisaks sellele pidi komisjon rahvusvahelises laevaehitussektoris toimuvast regulaarselt aru andma ja langevama hinnangu selle kohta, kas konkurentsi moonutav tegevus puudutab ka Euroopa laevatehaseid.

2.2.4 Juba oma esimeses, nõukogule 1999. aastal esitatud aruandes suutis komisjon esitada selgeid tõendeid kaubandust kahjustava tegevuse kohta eelkõige Lõuna-Korea laevatehastes, kes pakkusid kulusid mittekatvaid hindu. Kõikides järgnevatel aruannetes (kokku seitse kuni 2003. aastani) kinnitati esialgseid tõdemusi ning esitati uusi üksikasjalisi tõendeid.

2.2.5 Lähtuvalt nendest selgetest faktidest väljendas nõukogu oma tõsist muret ja alustas kahepoolseid konsultatsioone Lõuna-Koreaga. Pärast mitmeid läbirääkimisvoore allkirjastati 2000. aasta juunis kooskõlastatud protokoll maailmaturu kohta laevaehitussektoris. Järgnevatel läbirääkimistel selgus aga, et Korea valitsus ei suuda selles sisalduvaid põhimõtteid ellu viia.

2.2.6 Koreaga tulemusteta lõppenud kahepoolsete läbirääkimiste valguses esitas laevaehitustööstus 2000. aasta oktoobris taotluse menetluse algatamiseks kooskõlas määrusega (EÜ) nr 3286/94 kaubanduspiirangute kohta.

2.2.7 Komisjon säilitas oma kindla eitava seisukoha otsetoetuste osas pärast 2000. aasta lõppu. Ta nõustus aga püstitama küsimust WTO ees tõkestamaks Korea kõlvatut tegevust juhul, kui kõnelused Koreaga ei anna 2001. aasta maiks EL jaoks rahuldavat tulemust. Lisaks sellele tegi komisjon sellega paralleelselt ettepaneku tähtajalise kaitseregulatsiooni kohta, et kuni WTO menetluse lõpuni vajamineva aja jooksul astuda vastu Korea ebaausale tegevusele.

2.2.8 Ühendus viis selle nn kahepoolse poliitika 2002. aasta suvel lõpuks ellu, esitades WTO-le taotluse vaidluse lahendamise greemiumi ("paneeli") loomiseks ja andes välja määruse (EÜ) nr 1177/2002 tähtajaliste kaitsemeetmete võtmise kohta laevaehituse jaoks.

2.2.9 Uusi katseid kogu maailmas võrdsete konkurentsitingimuste loomiseks laevaehitussektoris tehti 2002. aastal ka OECD raames, seekord ilma USA osaluseta. OECD nõukogu lõi läbi-rääkimisteks töörühma, kes pidi leidma olemasolevale probleemile uue realistliku lahenduse. Seni on edusammud olnud pigem tagasihoidlikud ning jääb üle vaid ära oodata, kuivõrd uus lähenemisviis eesmärgile lähemale viib.

3. Uus lähenemisviis

3.1 Ülevaatlikkuse huvides on kronoloogilises järjestus ära toodud sammud, mis viisid LeaderSHIP 2015 koostamiseni:

veebruar 2002	Euroopa laevaehitus- ja laevaremonditööstus esitab volinik Liikanen'ile eelnõu algatuse kohta nimetuse LeaderSHIP 2015 all.
mai 2002	Komisjoni president Prodi toetab algatust ja volinik Liikanen'ile tehakse ülesandeks edasiste meetmete koordineerimine.
oktoober 2002	Tööstus annab volinik Liikanen'ile üle oma algatusdokumendid ("road map").
jaanuar 2003	Volinik Liikanen juhatab LeaderSHIP 2015 kõrgetasemelise nõustamisrühma avais-tungit.
oktoober 2003	Kõrgetasemeline nõustamisrühm annab Euroopa Komisjonile üle oma aruande.
november 2003	Euroopa Komisjon esitab teatise LeaderSHIP 2015.
november 2003	Nõukogu (konkurentsivõime) viitab töös-tuspoliitika kontekstis teatisele LeaderSHIP 2015.
jaanuar 2004	Jõustub uus raamleping laevaehituse riiklike toetuste kohta. See arvestab juba LeaderSHIP 2015 mõningaid põhipunkte ja viib sellega ellu kõrgetasemelise nõusta-misrühma esimesed soovitusel.

3.2 Tööstuse initsiatiiv

3.2.1 Kui EL toetab laevaehitussektorit esmajoones konkurents- ja kaubanduspoliitiliste vahenditega, siis tööstus oli arva-musel, et puudu jäi kolmas element – poliitika konkurentsivõime edendamiseks – ning nappis eelkõige heast koordinat-sioonist kõigi kolme valdkonna vahel. Tunnistati siiski ka omaenda vigu üleskerkinud konkurentsiprobleemidele sisuti-heda vastuse sõnastamisel.

3.2.2 Otsetoetuste kaotamisega möönis tööstus, et subvent-sioonid ei ole väljapääsuks, samuti nagu ka taolist liiki protekt-sionism, mis jättis väljaspool EL asuvates laevaehitusriikides endast maha sektori, mis ei ole enam konkurentsivõimeline. Lõuna-Korea agressiivsele tööstuspoliitikale tuli aga ilmingi-mata vastus leida. Seega oli vajalik uus lähenemisviis.

3.2.3 Kui Euroopa Laevaehitajate Liit CESA (Committee of European Shipbuilders Associations) esitas 2002. aasta kevadel algatuse Leadership 2015 eelnõu, väärtustati projekti kui sekto-rile spetsiifilist reaktsiooni ülemkogu poolt Lissabonis definee-ritud EL pikaajalisele strateegiale otsekohe, sest algatuse LeaderSHIP 2015 olid kaasatud Lissaboni strateegia põhiele-mendid.

3.2.4 Välja tuli töötada üldstrateegia, mis rajanes olemas-oleva lähenemisviisi elementidel, sisaldades uue elemendina siiski komisjoni üleskutset tööstusele formuleerida integreeritud plaan. 2002. aasta oktoobris esitas CESA lõpuks projekti LeaderSHIP 2015, Euroopa laevaehitus- ja laevaremonditöös-tuse tuleviku kontseptsiooni.

3.2.5 Euroopa laevaehitustööstuse jaoks on oluline saavu-tada turuliidri roll valitud osaturgudel, tugevdades konkurentsivõimet innovatsiooni ja sihipärase teadus- ning arendustöö, tugevama klientidele orienteerituse, tootmise optimeerimise ja tööstuse struktuuri parendamise abil. Sektori arvates peaks EL vahetult sekkuma muu hulgas järgmistes valdkondades: suutlike rahastamis- ja käendussüsteemide edendamine, kõrgemad turva- ja keskkonnastandardid moodsate kõrgekvaliteetsete laevade tellimuste osas ning Euroopa intellektuaalse omandi säilitamine ja laiendamine.

3.2.6 Merekaitsealaste nõuete üleeuroopaline lahendus nõuab ühist poliitikat relvastuse hankimiseks.

3.2.7 Selles sektoris kuni 2015. aastani valitsevad makro-trendid sisaldavad eelkõige arengusuundi multimodaalse trans-pordi, siseveeteede ja lähimereveo, innovatsiooni ja uurimis-ning arendustöö edendamise, EL laienemise, keskkonna- ja tervisekaitsealaste eeskirjade ning teel ühise kaitsepoliitika poole saavutatud edusammude osas. Kuna kõik need valdkonnad on riiklike ja ühiste meetmete objektiks, peaks komisjon sektori arvates aktiivselt osalema ideede väljatöötamisel tulevaste poli-iitike jaoks.

3.2.8 Laevaehitussektor on teadlik sellest, et kannab ise suurt osa vastutusest ja peab pühkima puhtaks omaenda ukseesise. Tööstus annab seega oma heakskiidu uutele laevatüüpidele ja uudsetele laevaseadmetele, mis ühendavad efektiivsust, tööohu-tust, mugavust, keskkonnakaitset ja spetsialiseerumist.

3.2.9 Selle majandusharu struktuuri osas on ette nähtud kaks täiendavat lähenemisviisi, kaasates ettevõtteid:

- ümberstruktureerimine kuni piiratud arvu suurte ettevõtete saavutamiseni
- väikesed, väga paindlikud tehased, mis töötavad võrgustatult ja teenindavaid väiksemaid turunišše.

3.3 Kõrgetasemeline nõustamisrühm

3.3.1 2003. aasta alguses alustas kõrgetasemeline nõustamisrühm volinik Liikanen'i eesistumisel arutelu LeaderSHIP 2015 üle CESA eelnõu alusel. Rühma kuulusid seitse Euroopa Komisjoni liiget, kaks Euroopa Parlamendi prominentset liiget, kümne juhtiva laevatehase juhatuse esimehed, Laevaseadmete Tootjate Liidu president ja Euroopa Metallitöötajate Ametiühingute Liidu peasekretär.

3.3.2 Nõustamisrühm esitas oma aruande LeaderSHIP 2015 2003. aasta oktoobris.⁽¹⁾ See hõlmab kaheksa peatükki kõikide tööstuse algatusdokumentides käsitletud küsimuste kohta ning lisaks ühte lõpp-peatükki konsolideerimisvajaduse kohta Euroopa laevaehituses. Ühtekokku jõuab nõustamisrühm järeldusele, et LeaderSHIP 2015 on hea näide tõhusast üleeuroopalisest tööstuspoliitikast sektoritasandil.

3.3.3 Nimetatud kaheksas peatükis püstitab nõustamisrühm eesmärgid laevaehituse sektori ja EL jaoks tervikuna. Kõigepealt tuleb EL kaubanduspoliitika, kehtivate WTO eeskirjade täieliku kohaldamise ja ennast õigustanud OECD-regulatsioonide abil luua laevaehituse jaoks kogu maailmas võrdsed konkurentsitingimused.

3.3.4 Teadus- ja arendustöö ning innovatsiooni keskses valdkonnas on vajalik tihe koostöö EL ja laevaehituse sektori vahel. Kehtiv ühenduse õigus ei ole laevaehituse ja laevaehitustehnika erinõudeid täiel määral arvestanud.

3.3.5 See käib ka modernsete rahastamis- ja garantiikontseptsioonide väljatöötamise kohta. Hetkel olemasolevad süsteemid ei ole maailmaturul konkurentsivõimelised. Võimalust luua EL garantiifondi eel- ja lõppfinantseerimiseks tuleks vaagida samuti nagu tihedat koostööd piisavalt edasikindlustatud ekspordikrediidikindlustajatega.

⁽¹⁾ "LeaderSHIP 2015 – Euroopa laevaehitus- ja laevaremonditööstuse tuleviku kindlustamine", avaldatud Euroopa Komisjoni poolt, Brüssel, 2003.

3.3.6 Merekeskonna kaitse eest peab hoolt kandma Mereveo Ohutuse Euroopa Agentuur (EMSA). Sektori asjaomastest, erialateadmisi omavatest isikutest tuleb luua ühine ekspertide komitee, kes peab agentuuri ja komisjoni erialaselt nõustama. Parema kvaliteedihindamise ja ohutuse ning kontrolli alal tuleb aktiivsemalt tegutseda nii laevaehitus- kui laevaremondisektoris tagamaks kooskõlastatud kvaliteedistandardeid kogu maailmas.

3.3.7 Tööstuse nõuet tiheda koostöö järele kaitsesektoris võib nõustamisrühma arvates EL tasandil toetada laevatehaste ning laevatehase ja allhankijate vahelise tööstusliku koostöö, eksporditurgudele ligipääsu ja tööstuse konsolideerimise edendamiseks. Kavandatav Euroopa Kaitseagentuur peab hoolt kandma riiklike merekaitsejõudude ühiste operatiivsete nõuete ja relvastuse ühiste reeglite eest.

3.3.8 Kuna Euroopa laevaehitusfirmad sõltuvad suurel määral oma tehnoloogiaalastest liidrirollist, tuleb olemasolevaid vahendeid vaimse omandi kaitseks täiel määral ära kasutada. On vaja luua teadmiste andmepangad ja parendada rahvusvahelisi patendikaitsetingimusi.

3.3.9 Laevaehituse sektor on (metallitööstuse esimese haruna) loonud sektorisiseseks sotsiaalseks dialoogiks töörühma, kes peab kontrollima ja algatama uute kvalifikatsiooninõuete programme.

3.3.10 Sektori optimaalne struktuur on soovitud tulemuste saavutamise eelduseks. Dünaamiline arenguprotsess viib uute sidemete ja projektipartnerluseni laevatehaste ja allhankijate vahel, sest tänapäeval pärineb juba 70-80 % laevatehase toodetest allhankijatelt. Konsolideerimise protsessi tuleks edendada eriliste impulssidega põhimõtte 'abi konsolideerimiseks' alusel.

3.4 Komisjoni teatis

3.4.1 Oma teatisega LeaderSHIP 2015⁽²⁾ kohta viib komisjon kõrgetasemelise nõustamisrühma töö ühenduse formaalsesse poliitikasse. Ta toonitab taas, et seda horisontaalset lähenemisviisi tuleb täiendada sektorispetsiifiliste erimeetmega. Komisjon langetab hinnangu üksikutele peatükki-dele ja toetab LeaderSHIP-2015-aruande soovitusi.

⁽²⁾ K(2003) 717 lõplik

3.4.2 Teatisega, milles tunnustatakse laevaehitus- ja laevaremonditööstuse strateegilist dimensiooni, kinnitab komisjon kooskõlas LeaderSHIP-2015-aruandega oma pädevust ja kaas-pädevust järgmistes valdkondades, mis olid nõustamisrühma aruande kaheksa peatüki objektiks:

- Olemasoleva ekspordikrediite käsitleva OECD sektorkokkuleppe kohaldamine ja sellega seotud OECD kokkulepe ning kogu maailmas võrdsete konkurentsitingimuste loomine WTO poolt.
- Komisjon on kehtestanud uued eeskirjad innovatsioonialaste toetuste kohta ja selgitab välja, millist toimet avaldab ühiselt finantseeritud uurimistöö.
- Koos sektoriga kontrollib komisjon võimalusi eel- ja lõpp-finantseerimiseks koostöös Euroopa Investitsioonipangaga (EIB).
- Komisjon toetab piiramatult LeaderSHIP 2015 soovitusi ohutute, keskkonnasõbralike laevade edendamiseks, samuti Euroopa lähimereveo võimaluste uurimist.
- Sõjalaevade ehituses toetab komisjon soovitusi, mis on kooskõlas tema teatisega 2003. aasta märtsist Euroopa kaitseküsimuste kohta Euroopa Kaitseagentuuri loomiseks aastaks 2004, et tugevdada kaitsetehnilist baasi ja relvatööstuse konkurentsivõimet. Sõjalaeva tehaste konsolideerumise osas, on kasulik märkida, et eraettevõtetest laevatehased viitavad olulistele struktuurilistele erinevustele Euroopa laevatehaste vahel ning esindavad seisukohta, et "riiklike ettevõtete erastamine on iga konsolideerumise põhieeldus".⁽¹⁾
- Komisjon kontrollib koos sektoriga, kuidas kasutada olemasolevaid vahendeid intellektuaalse omandi õiguste kaitseks kõige paremini ja luua sobivaid teadmiste andme-panku.
- Komisjon peab sektoriga aktiivset sotsiaalset dialoogi uute kvalifikatsiooninõuete, kõikidel kvalifikatsioonitasanditel personali väljavahetamise, spetsiaalsete täiendõppekursuste ja kampaaniate kohta toomaks laevaehitustööstuse elujõudu ja jätkusuutlikkust selgelt esile.
- Kuna kauba- ja sõjalaevade ehituses ja laevaremonditööstuses on vajalik edasine konsolideerumine, mis on eelkõige sektori enda ja liikmesriikide pädevuses, soovib komisjon konkurentsireegleid arvestades selle protsessi hõlbustamisele kaasa aidata.

3.5 Nõukogu järeldused 2003. aasta novembrist

3.5.1 Nõukogu (konkurentsivõime) arutas 27. novembril 2003 komisjoni teatist LeaderSHIP 2015 kohta tööstuspoliitika laiemas kontekstis.⁽²⁾ Ta esindas seejuures seisukohta, et horisontaalseid poliitilisi meetmeid tuleb sektorit käsitleva analüüsi teel kujundada tõhusamalt, ning kutsus liikmesriike ja komisjone üles jätkama algatusi tööstuse konkurentsivõime tugevdamiseks, arvestades üksikute tööstusharude vajadusi ja eripärasid.

3.5.2 Sektorispetsiifiliste küsimuste osas pöördus ta eelkõige laevaehituse, lennuki- ja raketitööstuse ning tekstiili- ja rõiva-tööstuse poole.

3.5.3 Nõukogu juhendus arvamusest, et konkurentsivõime parendamiseks on vajalik täies ulatuses integreeritud kontseptsioon. Sama kehtib LeaderSHIP 2015 kohta.

3.5.4 Lissaboni strateegia eesmärgid nõudsid sektorit käsitlevaid analüüsi, raamtingimuste parendamist ning kõikide osapoolte avalikku ja läbipaistvat nõustamist koos sotsiaalse dialoogiga. Nõukogu rõhutas, et asjaomaseid algatusi tuleb jätkata.

3.5.5 LeaderSHIP 2015 osas soovitas nõukogu teha tööstusel ja riiklikel ametkondadel jõupingutusi järgmistes valdkondades:

- EL õigusaktid innovatsiooni suunatavate investeeringute riiklike toetuste kohta;
- Teadus- ja arendustöö ning innovatsiooni edendamine;
- Intellektuaalse omandi õiguste kaitse liikmesriikide ja tööstuse poolt;
- Konsolideerumisprotsessi kergendamine Euroopa ettevõtete vahel;
- Kontseptsioonide väljatöötamise edendamine paremaks koostööks sõja- ja tsiviil-laevaehituse vahel Euroopas;
- Tööstusharu kutseoskustele esitatavate uute nõuete kindlakstegemine sotsiaalse dialoogi raames.

3.5.6 Nõukogu palus esitada regulaarselt aruandeid LeaderSHIP 2015 tulemuste ja asjaomaste soovitude elluviimise kohta.

⁽¹⁾ K(2003) 717 lõplik, number 6.1 viimane lause.

⁽²⁾ Nõukogu järeldused teatise "Tööstuspoliitika panus Euroopa konkurentsivõimesse" kohta, Brüssel, 24. november 2003 (15472/03).

4. Üldised märkused

4.1 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee on nõus sellega, et Euroopa vajab jätkusuutlikku laevaehitustööstust ja et vajalik on sektorispetsiifiliste meetmete võtmine.

4.2 On märkimisväärne, et sektoril on õnnestunud koostada selge programm perioodiks kuni 2015. aastani. See on eeskujuks kaasaegsele sektorisisesele lähenemisviisile, mis rajaneb väga õigesti EL turuga vastavust ja konkurentsi käsitlevatel määrustel.

4.3 Sama märkimisväärne on, et sektor on ise koos seitsme EL volinikuga töötanud tulevikuks välja ühise plaani: LeaderSHIP 2015. Selle ühise tegevuse tagajärjena palvis LeaderSHIP-algatus komisjoni heakskiidu.

4.4 EMSK väärtustab nõukogu uut lähenemisviisi (konkurentsivõime) horisontaalse ja sektorisisese tööstuspoliitika osas. LeaderSHIP 2015 näide näitab, kuidas taoline tööstuspoliitika saab sektorisisestest aspektidest tulenevaid nõudeid ühendada horisontaalsete lähenemisviisidega.

4.5 Komitee tervitab nõukogu erisoovitusi laevaehitus- ja laevaremonditööstuse osas. Need kattuvad plaanis LeaderSHIP 2015 toodud komisjoni ja sektori enda soovitusetega.

4.6 EMSK tervitab laevaehituspoliitilise mõtteviisi ümberkujundust kui uue lähenemisviisi ja sektoritasandi uudse tööstuspoliitika tulemust. Mõlemad võivad olla eeskujuks sarnastele algatustele teistes sektorites.

4.7 Eelkõige on EMSK seisukohal, et riikide eraldi toimimise asemel suudavad edaspidi vaid EL ühised seisukohad ja põhimõtted ning ühiselt kokkulepitud teguviisid luua kindla aluse jätkusuutlikule laevaehitus- ja laevaremonditööstusele Euroopas.

4.8 Euroopa Liidu laienemine avab uued võimalused, kuna toob endaga kaasa väärtuslikke eeliseid, mis lubavad Euroopal olla esindatud turusegmentides, mida EL laevatehased enne laienemist enam ei teeninud. (!) Täies ulatuses tuleb järgida kehtivaid ühenduse õigusakte.

4.9 LeaderSHIP 2015 on edukas vaid siis, kui kõik osapooled, seega tööstus, komisjon ja mõningatel juhtudel liikmesriigid on kõikides peatükkides üheaegselt tegevad, igauks oma pädevusvaldkonnas.

(!) Nagu näiteks suured toornaftatankerid ja puistlastilaevad, mis nõuavad vähem tehnilist oskustevat ja mille puhul on töökulud suhteliselt suureks kuluolemendiks.

5. Järeldused ja soovitused

5.1 Soovitatud poliitika usutavus sõltub selle elluviimisest. Algatusele järgnevad edasised meetmed on otsustava tähtsusega, peavad olema läbipaistvad ja nende üle tuleb teostada hoolikat järelevalvet. Tagatud peab olema osalus, läbipaistvus ja asjakohane järelevalve. Lisaks nõukogu järeldustele soovitab EMSK tungivalt esitada komisjonil igal aastal nõukogule vahearuanne (konkurentsivõime).

5.2 LeaderSHIP 2015 puhul on esmatähtsaks eesmärgiks luua kogu maailmas võrdsed konkurentsitingimused. EMSK näeb selles tegevusvaldkonnas kogu strateegia nurgakivi. Ta toetab täielikult EL praegust kaubanduspoliitilist lähenemisviisi, mille sihiks on sõlmida tõhus rahvusvaheline kokkulepe, mis tagab kogu maailmas kõrge distsipliini.

5.3 EMSK rõhutab, et mõningate Aasia laevatehaste poolt praktiseeritav kõlvatu konkurents on mitte ainult oluliseks ohuks Euroopa laevatehastele, vaid peab olema ka alarmi märgiks Euroopa laevaseadmete tootjatele. Mõningate juhtivate Aasia laevaehitusriikide teateid selle kohta, et edaspidi kavatakse allhankijatena kasutada suuremal määral kohalikke tootjaid, tuleb võtta väga tõsiselt.

5.4 Seoses võrdsete konkurentsitingimustega ei ole sektorisisest distsipliinist EL piires eraldi juttu, kuigi laevaehituse toetuste suurus ja meetodid on liikmesriikides ikka veel väga erinevad. Võrdsed konkurentsitingimused ühisturul ja nende läbipaistvus ja järelevalve teenivad aga erilist tähelepanu. Protsessi usaldusväarsuse suurendamiseks ja usalduse loomiseks vastavalt kokkulepitud reeglitele ja eesmärkidele on komitee arvates äärmiselt oluline, et komisjon teostab järelevalvet riiklike toetuste ja võimalike ebaausate praktikate suhtes kehtivate eeskirjade järgimise üle.

5.5 Teadus- ja arendustöö ning innovatsioon on ülima tähtsusega, sest hetkel on Euroopa veel laevaehituse allikaks kogu maailma jaoks. Seega on see edu järgimine oluline eeltingimus. Seetõttu on oluline, et erinevad vahendid pakuvad tõhusat abi ja et neid kasutatakse praktikale orienteeritult. Sellekohaseid konkreetseid nõuandeid võivad poliitilised otsustajad saada tööstuselt. Igal juhul peab innovatsiooniinstrumentide kasutamine olema läbipaistev.

5.6 Laevaehituse rahastamise vahendite optimeerimiseks nii riiklikul kui ühenduse tasandil peab EMSK otstarbekaks, et programmis LeaderSHIP soovitatud Euroopa garantiifond loodaks võimalikult varsti. Selle praktiline elluviimine peab olema komisjoni jaoks prioriteediks. Fondi saab kasutada ka EL-s endas tõepoolest võrdsete konkurentsitingimuste loomiseks.

5.7 EMSK tervitab seda, et tööstus ja komisjon on jõudnud kokkuleppele keskkonnanõuete ja sektoris vajalike meetmete liigis. EL peab ka edaspidi etendama pioneeri rolli merekeskkonna kaitsele ja hea seisma asjaomaste rahvusvaheliste reeglite range järgimise eest. Koordineeritud üleeuroopaline tegevus Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni raames võib suurendada efektiivsust, mis tõstab IMO kui ainukese rahvusvaheliste reeglite vastuvõtmiseks pädeva organi autoriteeti veelgi.

5.8 Olulisi edusamme võib viimastel aastatel täheldada EL mereohutuse tagamise seadusandluses. Rohkem tähelepanu tuleb aga pühendada sobivate normide kehtestamisele laevade korrashoiu osas, nagu programmis LeaderSHIP välja toodud.

5.9 EL-s on aga veel olulisi vajakajäämisi kehtivate mereohutuse tagamise eeskirjade rakendamisel. EMSK soovib seetõttu tungival tõhustada koostööd Euroopa rannavalvete vahel.

5.10 Lähimereveo tugevdamine ja kaubaveo suunamine maanteeveolt mereveole on samuti tähtsad keskkonnavalade eesmärgid. Nende teostamiseks tuleb edendada modernset infrastruktuuri nii sadamates kui ka laevades. Selle infrastruktuuri finantseerimisel avalikest vahenditest peavad ametkonnad seisma hea selle eest, et investeringutest saavad kasu EL tootjad.

5.11 Inimfaktori põhjaneva tähtsuse tõttu tervitab EMSK kavatsust teostada intensiivsemat sektorisest dialoogi, milles osalevad komisjon, tööandjad ja ametiühingud. Märkimist väärib, et laevaehitussektor on metallitööstuse esimese haruna loonud töörühma sektorisiseseks sotsiaalseks dialoogiks – veel üks tõend sektori innovatsioonisõbralikust hoiakust.

5.12 Sotsiaalne dialoog annab juba väärtuslikke vastuseid erinevatele sotsiaalsetele küsimustele nagu haridus, tööhõive, elukestev õpe ja kohandumine konjunktuuri kõikumistega.

Praeguseks hetkeks on sisse seatud kaks töörühma: üks sektori maine puhastamiseks, teine laevaehitussektoris uute kvalifikatsiooninõuete vajaduse kindlakstegemiseks.

5.13 Sotsiaalse dialoogi raames tuleb käsitleda ka erinevate riikide lõikes esinevaid erinevusi töövõljalikes.

5.14 EMSK võtab nõustuvalt teadmiseks, et Euroopa rõhutab üha rohkem seda, et töötleva tööstuse segmendid nagu laeva-, lennuki- ja raketiehitus on kaitsepoliitilistel eesmärkidel äärmiselt olulised ja et seetõttu peab tsiviil- ja kaitsetööstuse vahel valitsema koostöö.

5.15 Selles valguses on tervitatav, et LeaderSHIP rõhutab Euroopa sõjalaevastike alaste projektide ning sõjalaevatehaste vahelise koostöö vajadust. Seni takistasid seda riiklikud julgeolekukaalutlused ning erinevad traditsioonid. Kui aga eurooplased tiheda koostööni ei jõua, suurenevad kulutused üha ning Euroopa innovatsiooni- ja tehnoloogiaalane edu satub ohtu.

5.16 Leidub juba edukaid koostööprojekte, nt Saksamaa ja Hollandi vahel fregattide ehituse ning Prantsusmaa ja Suurbritannia vahel lennukikandjate ehituse osas. Uusi projekte saab kavandada koos loodava Relvastuse Hankimise Euroopa Agentuuriga. Erilise tähtsusega on optimaalne sünergia laevatehaste vahel oskusteabe saamiseks ja edasiarendamiseks. Agentuurile tuleks seetõttu teha ülesandeks teostada sõjalaevatehaste olemasolevate võimsuste ja tehnoloogia- ning innovatsioonitaseme inventuur, nii et uute riigihangete puhul oleks võimalik saavutada parimat hinna-kvaliteedi-suhet. Arvestades asjaolu, et sõjalaevatehaste kliendiks on riik, tuleb vältida subventsioonide ülekandumist sõjalaevade ehituselt kaubalaevade ehitusele.

5.17 Tööstuse konsolideerumine on sektori jätkusuutlikkuse eelduseks. Tuumikäri ja arvukate allhankijate vaheliste komplitseeritud suhete tõttu on aga veel ebaselge, kuidas protsess kulgeb.

Brüsselis, 30. juuni 2004.a.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee

president

Roger BRIESCH