

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamuse teemal „Euroopa Liidu laevahooldus-, laevaremondi- ja -ümberehitussektor kui elujõuline ja rahvusvaheliselt konkurentsivõimeline sektor, mis järgib ELi jätkusuutliku majanduskasvu poliitikat” (omaalgatuslik arvamus)

(2014/C 170/06)

Raportöör: **Marian KRZAKLEWSKI**

Kaasraportöör: **Enrique CALVET CHAMBÓN**

14. veebruaril 2013 otsustas Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee vastavalt kodukorra artikli 29 lõikele 2 koostada omaalgatusliku arvamuse teemal:

„Euroopa Liidu laevahooldus-, laevaremondi- ja -ümberehitussektor kui elujõuline ja rahvusvaheliselt konkurentsivõimeline sektor, mis järgib ELi jätkusuutliku majanduskasvu poliitikat”.

Asjaomase töö ettevalmistamise eest vastutav tööstuse muutuste nõuandekomisjon võttis arvamuse vastu 21. novembril 2013. Raportöör oli Marian Krzaklewski ja kaasraportöör oli Enrique Calvet Chambón.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis täiskogu 494. istungjärgul 10.–11. detsembril 2013 (10. detsembri istungil) vastu järgmise arvamuse. Poolt hääletas 163, vastu hääletas 3, erapooletuks jäi 4.

1. Järeldused ja soovitused

1.1 Laevahooldus-, laevaremondi- ja -ümberehitussektor (LHRÜ) on Euroopa ja selle säästva arengu jaoks strateegilise tähtsusega, kuna sellel on võtmeroll sellistes valdkondades nagu keskkonnakaitse, transport, julgeolek ja energiatõhusus.

1.2 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee leiab, et arvestades ELi kõrgetasemelisi tehnilisi oskusteadmisi ja olemasolevat LHRÜ laevatehaste võrgustikku, on EL valmis ja võimeline vastama kasvavale nõudlusele säästva arengu, tehnoloogia, innovatsiooni, tööliste oskuste ja laevatehaste seadmete järele.

1.3 Komitee arvates on raskest majanduskeskkonnast hoolimata tekkimas sektori jaoks uusi võimalusi. Need on seotud maailma laevastiku suurenemise ja vanade laevade järjest suurema osakaaluga ning eelkõige kasvava nõudlusega laevade ümberehitamise ja ajakohastamise järele keskkonna-, energia- ja kliimanõuete tõttu. Lähiperspektiivis tähendab see kasvavat nõudlust energiatõhusate laevade järele, avamere tuuleenergia rajatiste käitamist ja arendamist ning loodusvarade kaevandamist merest.

1.4 Keskpikas ja pikas perspektiivis pakuvad täiendavaid võimalusi Arktika laevateede avamine ja vealune kaevandamine.

1.5 Komitee märgib, et hoolimata neist paljulubavatest võimalustest tähendab jätkuv kriis, et laevaomanikud ja LHRÜ laevatehased seisavad ikka veel silmitsi rahastamise kitsaskohtadega, näiteks laenule juurdepääs ning seega ettevõtete jaoks rasked äritingimused. Teine probleem on sektori kriitilise massi säilitamine.

1.6 Selle lahendamiseks peaks LHRÜ allsektor tegema tihedat koostööd merenduse väärtusahelaga eesmärgiga suurendada sektori nähtavust ja saada toetust ELilt, liikmesriikidelt ja piirkondadelt, arvestades, et kolmandad riigid pakuvad suuremat konkurentsi kui kunagi varem.

1.6.1 Komitee leiab, et sektorile on kasulikud järgmised aspektid:

— Euroopa Investeerimispannga ulatuslikum ja aktiivsem roll sektoris panga Euroopa tööstuspoliitika toetamise eesmärkide raamistikus. See puudutab ka VKEsid LHRÜ sektoris, kus nii Euroopa Investeerimispangal kui ka Euroopa Investeerimisfondil on märkimisväärsed kaudsed tegutsemisvõimalused;

- õpikodade korraldamine Euroopa Investeeringuspanga, Euroopa Komisjoni ja tööstusharu sidusrühmade osalusel (õpikojad on välja pakutud algatuses „LeaderSHIP 2020”) ning meetmete võtmine Euroopa Investeeringuspanga rahastamisvõimaluste uurimiseks;
- strateegia „Euroopa 2020” projektivõlakirjade algatuse võimalik kasutamine transpordi ja energiaga seotud valdkondades; piirkondliku rahastamise eraldamine (sh nn aruka spetsialiseerumisega seotud rahastamisvahendid) merendussektorile; komisjoni otsus (tuleb vastu võtta 2013. aasta lõpuks) lubatud riigiabi raamistiku laevaehitussektorile laiendamise kohta kuni teadus- ja arendustegevuse ja innovatsiooni üldraamistiku ja riigiabi uute eeskirjade ettepaneku esitamise ja jõustumiseni (mis koos peaksid tulevikus täitma praegu kehtiva raamistiku ülesannet); tuleks astuda samme tagamaks, et raamistiku lõppemine ja selle asendamine uute eeskirjadega ei tekita uusi rahastamise kitsaskohti, ning samuti tuleks teha kõik jõupingutused selleks, et hüvitada LHRÜ sektorile majanduslik kahju, mida see võib põhjustada;
- ELi teadus- ja arendustegevuse ja innovatsiooni rahastamise prioriseerimine programmi „Horisont 2020” raames (mis peab olema jätk Waterborn tehnoloogiaplatvormile) töendamiselementide ja innovatsioonipotentsiaaliga sihtotstarbeliste merendusprojektide (sh avaliku ja erasektori partnerlus teadusuuringute läbiviimiseks) rahastamiseks.

1.7 Komitee märgib, et kuigi ELi LHRÜ sektori töötajatel on piisavad oskused, tuleks neid pidevalt hinnata ja ajakohastada. Nende meetmete toetamist tuleks pidada esmatähtsaks, näiteks algatuse „LeaderSHIP 2020” raames. Kõnealusel sektoris on tegelik oht kaotada kriitiline mass, arvestades oskustööjõu vananemist.

1.8 Komitee arvates peaks peamine mure olema sektori vastu huvi tekitamine uute ja nooremate töötajate hulgas ning see peaks olema seotud sektori maine parandamisele suunatud meetmetega. See tuleks siduda LHRÜ erialasid pakkuvate koolide ja ülikoolide rahalise toetamisega.

1.9 Komitee leiab, et komisjon peaks koos sotsiaalpartnerite ja teiste sidusrühmadega (kasutades nt oskusi käsitleva sektorinõukogu kontseptsiooni) koostama kava oskuste pidevaks kohandamiseks LHRÜ sektori uute ülesannetega, hõlmates muu hulgas avamererajatisi (platvormid, tuulefarmid jne), sadamaid, uusi tehnilisi ujukeid, veeldatud maagaasi tankimise rajatisi ja laevu jne. Selleks on vajalik oskuste järelevalve, koolituse pidev arendamine ja liikuvuse edendamine Euroopa sees.

1.10 Kõikehõlmaval põhimõtete ja eeskirjade kogumil (keskkonnakaitse, turvalisus, sadamad, transpordi, kogumise ja ringlussevõtu eeskirjad) on otsustav mõju sektori toimimisele ja nõudlusele sektori teenuste järele. Selles valguses leiab komitee, et LHRÜ ja laevaehitustööstus peaksid sageli ja süstemaatiliselt konsulteerima Euroopa Meresõiduohutuse Ametiga, et tagada laevade suurem ohutus ja keskkonnanahoidlikkus ning nende tõhusam järelevalve.

1.11 Komitee arvates ei peaks täiustatud tehnoloogiaga seonduvate uute eeskirjade ja nõuete kogumist pidama sektorile kahjulikuks või probleemseks, vaid pigem avanevaks võimaluseks. Selles osas peaksid LHRÜ- ja laevaehitustehased ning terasetootmissektor tegema tihedamat koostööd, et saavutada paremaid tulemusi. Komitee kutsub liikuvuse ja transpordi peadirektoraati üles arvestama strateegilisel poliitikakujundamisel (sh lähimerevedude küsimuses) LHRÜ sektoriga.

Komitee leiab, et vastavalt keskpika ajavahemiku (3 aasta) prognoosidele, mis viitavad suurele nõudlusele laevade ringlussevõtu järele Euroopas, on LHRÜ sektoril valmidus selliste projektide läbiviimiseks. Samuti on sektoril olemas inimkapital, et täita nõudeid laevade ringlussevõtuks nii, et see ei kahjustaks ei inimesi ega keskkonda. Samal ajal võetakse sektoris arvesse asjaolu, et tegemist on uue ja teistsuguse tegevusliigiga, mis sisaldab tundlikke aspekte ja vajab ettevaatlikku lähenemisviisi. Komitee leiab, et laevade ringlussevõtt muutub Euroopa tööstuse jaoks üha strateegilisemaks tegevuseks.

1.12 Komitee leiab, et peamised lühiajalised eesmärgid, mis vajavad avaliku sektori toetust ümberehituste rahastamiseks ELi LHRÜ sektoris, on ballastvee puhastusseadmete ja käitlemissüsteemide paigaldamine (Lloydi Laevandusregistri andmetel võib see puudutada kuni 65 000 laeva) ning energiatõhususega seotud ümberehitused (sh veeldatud maagaasi jõul töötavate mootorite paigaldamine, veeldatud maagaasi tankimise rajatiste paigaldamine merele ja soojustagastussüsteemide paigaldamine, samuti kiiruse vähendamist (*slow steaming*) ajakohastavate üksuste paigaldamine jne).

1.13 Komitee on kindlal veendumusel, et LHRÜ tööstusel on asjaomaste Euroopa laevastike jaoks tohtu tähtsus ning et kõnealune teema tuleks hõlmata komitee teistesse, relvastussektorit käsitlevatesse arvamustes.

1.14 Komitee leiab, et Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni eeskirjade, eeskätt ballastvee käitlemise konventsiooni praktikas rakendamine on sektori jaoks võtmetähtsusega. Seepärast tuleks konventsiooni rakendada nõuetekohasel ja tõhusal viisil koos selgete ootustega.

2. Sissejuhatus

Euroopa laevahooldus-, laevaremondi- ja -ümberehitustööstus (LHRÜ)

2.1 Laevaehitus hõlmab kõikide laevatuüpide ja muude asjaomaste merendusstruktuuride ehituse, hoolduse, ümberehituse ja remondiga tegelevaid ettevõtteid. Laevahooldus-, laevaremondi- ja -ümberehitustehaste lühend on LHRÜ. Selle tegevusvaldkonna alla kuuluvad ka klassifikatsiooniülevaatused. Sellised laevatehased asuvad 16s ELi riigis ning annavad tööd ligikaudu 50–55 tuhandele inimesele (ajavahemiku 2007–2011 keskmine näitaja).

2.2 LHRÜ sektor on laevaehitustööstuse üks konkreetne valdkond. Sektori tähtsus kasvab ülemaailmse laevastiku ja meretranspordi (ka siseveetranspordi) suurenemisega ning laevatehnoloogiate arengu ja veetranspordile säästva arengu valdkonnas esitatavate rangemate nõuetega.

2.3 Praegu on ELil sektoris tugev positsioon. ELi praegune osakaal ülemaailmsel turul on ligikaudu 35 %, mis näitab, et sektor on ELi jaoks strateegilise tähtsusega. See positsioon tuleks säilitada või seda isegi tugevdada, et tagada meretranspordi turvalisuse kõrge tase ning kehtestada ranged keskkonna- ja energiatõhususe standardid.

LHRÜ sektori põhijooned

2.4 LHRÜ sektor erineb laevaehitusektorist mitmel moel. LHRÜ sektor jaguneb allsektoriteks: laevade remont, hooldus ja ajakohastamine ning ka ümberehitus.

2.5 Hooldus ja remont on tavaliselt lühiajaline tegevus. Laev on suurema osa ajast kuivdokis ja jääb sinna keskmiselt ligikaudu 10–12 päevaks.

2.6 Remonditööde kavandamine on tavaliselt suhteliselt lihtne ning laevatehased saavad avaldada mõju sellele, millise laevatehase kasuks laevaomanik otsustab. Plaanivalised remonditööd, mis tulenevad süsteemi-, mehhaanika- või struktuurivigadest, tuleb teostada lähimas laevatehases. Neil juhtudel on laevaomaniku otsust raske mõjutada.

2.7 OECD 2008. aasta aruandest⁽¹⁾ nähtub, et sobiva laevaremonditehase valimine on muutunud laevaomanike jaoks äärmiselt oluliseks, sest nad peavad sageli otsustama rahaliselt ahvatleva odava valikuvõimaluse ja vajaduse vahel tagada usaldusväärsus ja kõrgetasemeline tehnoloogia. Kõige olulisemad tegurid laevaremonditehase valikul on tavaliselt: hind, remonditöödele kuluv aeg (sh trajektoori muutmise kulu) ning, vähemal määral, kasutatav tehnoloogia.

⁽¹⁾ *The interaction between the ship repair, ship conversion and shipbuilding industries report, C/WP6(2008)6c.*

2.8 Mitmel pool maailmas on laevaehitus ühendatud laevaremondiga, et saavutada mastaabisäästu. Laevaehitustööstuse juhtivad riigid hoiavad laevaehitus- ja LHRÜ tehaste tegevuse tavaliselt eraldi, et tugevdada tööjõu koondumist ja ergutada tootlikkust.

Mõnes ELi riigis (nt Poola, Saksamaa, Madalmaad) ja Indias on laevaehituse ja LHRÜ tehaste vahel nii funktsionaalsed seosed kui ka ärisidemed. Neis riikides näib see mudel toimivat tulemuslikult mõlemat liiki tehaste puhul – kasutatakse ühiseid osakondi ja rajatisi (ja muid organisatsioonilisi üksusi ⁽²⁾) ning samas kasutatakse ära toodete ja tellimuste mitmekülgset portfelli ja minimeeritakse majanduse aeglustumisest tingitud riske.

2.9 Sektori turuolukord

2.10 Viimastel aastakümnetel on kirjanduses kasutatud mõistet „alati noor“, et kirjeldada LHRÜ sektori arengut. Rahvusvahelise laevastiku tugev kasv 660 miljoni tonnisele kandevõimelt 1990. aastal 1468 miljoni tonnisele kandevõimeli 2011. aastal on pakkunud samaaegselt kasvuvõimalusi LHRÜ tööstusele. 2010. aasta lõpus oli sektori aastakäive maailmas hinnanguliselt ligikaudu 12 miljardit USA dollarit ⁽³⁾.

2.11 Euroopa laevaremondisektori käive ulatus 2010. aastal 3,16 miljardi euroni (jõudes 2008. aastal rekordilise 4 miljardi euroni). Lisas 1 on toodud laevaremonditehaste käive Euroopa eri riikides ajavahemikus 2006–2010.

2.12 Enne kriisi läks Euroopa LHRÜ sektoril küllaltki hästi. Alates 2010. aastast on laevaomanikud kulusid vähendada püüdes kärpinud kulutusi ja lükanud tellimusi edasi. 2010. aasta teises pooles õnnestus neil oma kahjumid tasa teha, nagu näitab asjaolu, et remonditööde ooteajad pikenesid uuesti (ühelt nädalalt kolmele).

2.13 LHRÜ tehased asuvad kogu maailmas. Kuigi Aasia remonditehased teevad remonditöid madalama hinnaga (madalate tööjõukulude arvelt), valib palju laevaomanikke kallima tehase, sest need suudavad pakkuda lühemaid ooteaegu (vältides seeläbi trajektoori muutmise kulusid) ja kõrgetasemelist oskusteavet.

Ümberehitus ja ajakohastamine LHRÜ tehastes

2.14 Mõnes mõttes on ümberehitus- ja ajakohastamisprotsess sarnasemad laevaehitusele kui remondi- ja hooldustöödele. Laevade ümberehitus võtab tavaliselt rohkem aega kui tavapärase remonditöö. Laevade ümberehitusega seotud tegevusi võib kirjeldada kui tootmisprotsessi.

2.15 Ühenduse SEA Europe ⁽⁴⁾ andmetel on laevade ümberehitus ajakava poolest sarnane laevaehitustehaste tegevusele, kuid vajab täiesti erinevat, paindlikku lähenemisviisi. Sellega tagatakse, et töökavas saab teha muudatusi vastavalt kliendi nõudmistele ja ümberehitatava laeva eripärale.

2.16 Vahetult enne kriisi oli ümberehitustöid tegevate laevatehaste turg väga hea. Ent 2009. aastal hakkas tellimuste arv vähenema ning kõige suurem kukkumine leidis aset 2010. aasta alguses. Sel ajal oli enamik ümberehitustööde tellimusraamatutest tühjad. Olukord paranes mõnevõrra 2010. aasta teisel poolel. Siiski piiravad paljud laevaomanikud ka praegu ümberehitustööde tellimusi rahaliste raskuste tõttu.

2.17 Hiljuti on järjest suurem roll olnud avamere abilaevade ja ujuvrajatiste (sh puurimisplatvormid) remondil, ümberehitusel ja ajakohastamisel. Arvestades seda liiki uute laevade (ja avamere ujuvrajatiste) suuri kulusid ja nende valmimise pikki ooteaegu (isegi kuni neli aastat), otsustavad laevaomanikud olemasolevate avamere üksuste ja ujuvrajatiste ümberehitamise kasuks. Siiski on ka Euroopas suur kiusatus kasutada selliste ümberehituste tegemiseks odavamaid välismaiseid laevatehaseid.

⁽²⁾ Vt allmärkus 1.

⁽³⁾ Euroopa Laevaehitajate Liitude Ühenduse (CESA) aastaaruanne 2010–2011.

⁽⁴⁾ 2012. aastal ühinesid Euroopa Laevaehitajate Liitude Ühendus (CESA) ja Euroopa Laevavarustuse Nõukogu (EMEC) ühenduseks SEA Europe (European Ships and Maritime Equipment Association).

3. Euroopa LHRÜ sektori konkurentsivõime analüüs

3.1 ELi LHRÜ sektori konkurentsivõime uuringud ja analüüs viidi hiljuti läbi teadusuuringute programmis ECO REFITEC⁽⁵⁾ teadusuuringute seitsmenda raamprogrammi raames. Uuringu tulemused on esitatud lisas 2.

4. LHRÜ sektorit puudutav Euroopa ja rahvusvaheline seadusandlus (lähtematerjal⁽⁶⁾ ⁽⁷⁾ ⁽⁸⁾)

4.1 Rahvusvahelisel tasandil ei ole peetud arutelusid konkurentsivõimet käsitlevate mitmepoolsete kokkulepete (WTO egiidi all) üle, mis võiksid LHRÜ sektorile mõju avaldada. Võimalused sellise kokkuleppe saavutamiseks lähiajal on peaaegu olematud.

4.2 Kahepoolsetel tasandil on EL pidanud läbirääkimisi USA, Kanada, Jaapani ja Lõuna-Koreaga kaubanduskokkulepete üle, millel on kaudne mõju konkurentsivõimele, kuid nende mõju LHRÜ sektorile on minimaalne.

Euroopa tasandil sisaldavad ELi õigusaktid laevaehituse riigiabi raamistikku. Kõnealusel raamistikus võib komisjon lubada innovatsiooni- ja piirkondliku abi andmist laevatehastele või ekspordikrediidi puhul, laevaomanikele. Mis puutub LHRÜ sektorisse, siis puudutab kõnealusel raamistik laevaremondiks ja ümberehituseks antavat abi piirkondliku ja innovatsiooniabi puhul ning laevade ümberehituseks antavat abi üksnes ekspordikrediidi puhul.

4.2.1 Praegune raamistik jõustus 1. jaanuaril 2012 ning see kehtib kaks aastat. Komisjon prognoosib, et pärast nimetatud perioodi lõppemist võib laevaehituse raamistiku lisada teadusuuringuteks ja innovatsiooniks antava riigiabi ning piirkondliku abi ELi suuniste tulevase versiooni, kuna praegu on läbivaatamisel nii üldine ELi raamistik kui ka spetsiifilisem laevaehituse raamistik.

4.3 Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni liikmete ratifitseeritud kehtivad eeskirjad, mis loovad LHRÜ sektori jaoks uusi võimalusi

4.4 Ballastvee käitlemise konventsioon

4.4.1 Ballastvee käitlemise konventsiooniga lahendatakse probleem, mis tuleneb merekeskkonna invasiivsete võõrliikide levikust eri merepiirkondades laevade transporditava ballastvee väljalaskmise kaudu. Konventsiooni jõustumine oli kavandatud 2014. aasta alguseks.

4.4.2 Konventsiooni mõju LHRÜ sektorile on märkimisväärne, kuna paljud laevad tuleb ajakohastada ja/või ümber ehitada. Lloyd's Laevandusregistri andmetel võib see puudutada kuni 65 000 laeva üle kogu maailma.

4.4.3 Konventsiooni muud võimalikud mõjud LHRÜ sektorile on eelkõige uute kemikaalide kasutamisest ja ladustamisest tulenevad ohud ning nende kasutamist puudutavad rangemad õiguslikud nõuded.

4.5 MARPOLi konventsioon (Lisa VI) – laevade põhjustatud õhureostuse vältimine

4.5.1 2013. aastal jõustunud konventsiooniga püütakse vähendada laevade põhjustatud õhureostust, eelkõige väävel- ja lämmastikoksiidide heidet.

⁽⁵⁾ Seitsmenda raamprogrammi (2007–2013) raames Euroopa Komisjoni kaasrahastatud projekt *Eco innovative refitting technologies and processes for shipbuilding industry promoted by European Repair Shipyards*.

⁽⁶⁾ Vt allmärkus 5.

⁽⁷⁾ Vt allmärkus 3.

⁽⁸⁾ Vt allmärkus 1.

4.5.2 Selleks et vältida mittevajalikke piiranguid meretööstusele, on konventsiooni lisan VI sätestatud, et heitkoguseid saab vähendada, kasutades alternatiivkütuseid või gaasipuhastustehnoloogiaid.

4.5.3 Konventsiooniga luuakse võimalusi LHRÜ tehastele, kuna heitkoguseid piirav tehnoloogia tuleb paigaldada praegu olemasolevasse laevastikku kuuluvate laevade pardale. Keskkonnahoidlikke seadmeid paigaldavate laevatehaste võimalikud ohud on üha suurem sõltuvus seadmete tarnijatelt ja vajadus teha teatud investeeringuid tehastesse.

4.6 Laevade ringlussevõtu konventsioon

4.6.1 Kõnealuse konventsiooni eesmärk on tagada, et oht keskkonnale, tervisele ja ohutusele hoitakse laevade ringlussevõtu vältel vastuvõetaval tasemel.

4.6.2 Konventsioonis sisalduvate sätete tulemusena tuleb laevaomanikke täielikult teavitada kõigist hooldus-, remondi- ja ümberehitustööde käigus kasutatavatest materjalidest ning tagada, et laevatehastes ei kasutataks kunagi soovimatuid materjale. See võib luua lisavõimalusi tagada uusi eritellimusi kõrgetasemeliste oskusteadmistega ELi laevatehastele.

4.7 Laevade ringlussevõtt kujuneb järjest enam strateegiliseks tegevuseks, mis on suunatud näiteks vanaraua ja muu tooraine pakkumisele ja tarnimisele ELi tootmissektoritele (teras, alumiinium, vask) eesmärgiga vähendada nii otsest kui ka kaudset keskkonnamõju ja vältida vastuvõetamatuid töö- ja sotsiaalseid tingimusi.

5. Ettepanekud ja suunised LHRÜ sektorile algatuses „LeaderSHIP 2020” ning laevaehitustööstuse valdkondliku dialoogikomitee praeguses töös

5.1 LHRÜ sektor ja seonduvad tööstused peaksid võtma arvesse võimalusi saada Euroopa Investeerimispanngalt rahastamisvahendeid panga suurema laenutegevuse kaudu. Euroopa Investeerimispannga meetmeid tuleks edendada ja uurida eeskätt nn roheline laevanduse, taastuvate avamere energiaallikate ja ümberehitusega seotud projektide jaoks. Tehakse ettepanek, et ettevõtluse ja tööstuse peadirektoraat korraldaks esmajärjekorras seminarid, et uurida üksikasjalikumalt Euroopa Investeerimispannga toetusvõimalusi.

5.2 Liikmesriigid ja rannikupiirkonnad peaksid uurima võimalust eraldada struktuurifondide vahendeid, et mitmekesistada meretööstuse tehnoloogiat seoses uute turusektoritega. See on seotud eelkõige aruka spetsialiseerumise piirkondlike strateegiatega.

5.3 Mis puutub võimalikku pikaajalisse ELi-poolsesse rahastamisse, siis peaks Euroopa Komisjon uurima võimalust võtta meetmeid laevade ehitamise ja ajakohastamise rahastamiseks. Liikmesriigid, finantsettevõtjad, meretehnoloogia tööstus ja teised sidusrühmad peaksid läbi vaatama turutagatiste olemasolu.

5.4 Laevatööstus (sh LHRÜ) tuleks koostöös Euroopa Komisjoni, liikmesriikide või piirkondadega kaasata uurimistevõtmise ning see peaks toimuma muu hulgas avaliku ja erasektori partnerluste kaudu, kasutades täielikult ära merendussektorite struktuuri ja asjaomaseid riigiabi põhimõtteid.

5.4.1 Komitee nõustub algatuse „LeaderSHIP 2020” põhipunktiga, et avaliku ja erasektori partnerluste üldiste eesmärkide saavutamiseks laevandussektoris on vaja kindlat pühendumust uurimisprogrammidele. Mis puutub lühiajalistesse eesmärkidesse, siis peaks LHRÜ sektori jätkusuutlik konkurentsivõime tuginema kahtlemata asjakohastele meetmetele innovatsiooni edendamiseks ettevõtetes.

5.5 Komitee toetab laevatööstuse valdkondliku dialoogikomitee kaasamist algatuse „LeaderSHIP 2020” raames poliitikameetmete määramisel ja rakendamisel tehtavasse töösse. Praegu peaks nimetatud komitee eriline roll hõlmama algatuse selle osa rakendamist, mis on seotud kvalifikatsioonide ja oskuste parema kindlakstegemise ja võrreldavusega, et tagada sektori pikaajaline edu.

5.6 Komitee ootab huviga dialoogikomitee positiivseid edusamme seoses sotsiaalsete standarditega Euroopa laevaehitus- ja LHRÜ sektoris.

Brüssel, 10. detsember 2013

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Henri MALOSSE
