

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Strateegia „LeaderSHIP 2020“ kui meretehnoloogiatööstuse visioon: innovatiivse, jätkusuutliku ja konkurentsivõimelise meretööstuse suunas aastaks 2020“

(omalgatuslik arvamus)

(2018/C 262/02)

Raportöör: **Marian KRZAKLEWSKI**

Kaasraportöör: **Patrizio PESCI**

Täiskogu otsus	1.6.2017
Õiguslik alus	kodukorra artikli 29 lõige 2 – omalgatuslik arvamus
Vastutav sektsioon	tööstuse muutuste nõuandekomisjon (CCMI)
Vastuvõtmine CCMI	4.4.2018
Vastuvõtmine täiskogus	19.4.2018
Täiskogu istungi järk nr	534
Hääletuse tulemus	197/1/2
(poolt/vastu/erapooletuid)	

1. Järeldused ja soovitused

1.1 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee soovib, et kõik komisjoni talitused suurendaksid oma jõupingutusi, et viia lõpule strateegia „LeaderSHIP 2020“ ning valmistada ette ja rakendada valdkonna järgmine strateegia („LeaderSHIP 2030“) koostöös sidusrühmadega.

1.2 2013. aastal vastu võetud strateegia „LeaderSHIP 2020“ järeldused ja soovitused tehti 2008. aasta majanduskriisi tagajärgi silmas pidades. Viimastel aastatel on aga toimunud mitmeid muutusi, mis on tekitanud Euroopa meretööstusele tõsisid väljakutseid ja ka uusi võimalusi. Komitee soovib seetõttu Euroopa Komisjonil pakkuda meretööstusele tugevamat toetust väljakutsete ja võimalustega toimetulekul.

1.3 Strateegiat „LeaderSHIP 2020“ avaldades leppisid komisjon ja sidusrühmad kokku 19 soovitusel, mille eesmärk on strateegia ellu rakendada. Arutelul täitsid valdkonna sidusrühmad küsimustiku, milles hinnati, mil määral neid soovitusi on rakendatud. Küsimustiku tulemusi käsitletakse 3. punktis.

1.3.1 Komitee märgib, et neli aastat pärast strateegia avaldamist on kõigi soovitude elluviimisel saavutatud edu on olnud ebaühtlane – keskmine rakendamise määr on ainult 25 %. Teadus- ja arendustegevuse ning innovatsiooni sambaga seotud soovitusi on rakendatud suhteliselt hästi. Vähem edukas, kuid sellegipoolest tõhus on olnud tööhoive ja oskuste sambaga seotud soovitude rakendamine, välja arvatud informaalne õppe osas. Sellele järgnevad turule juurdepääsu parandamise ja ausa konkurentsi meetmeid. Nende meetmete edukust hinnatakse 20 %-le. Kõige nõrgema rakendamise määraga sammas (keskmiselt 15 %) on „juurdepääs rahastamisele“, välja arvatud EIP rahastamise edendamise meetmeid. Komitee kutsub komisjoni ja sidusrühmi üles tugevdama strateegia rakendamist ja viima põhilised, kõige olulisemad soovitused üle valdkonna uude strateegiasse „LeaderSHIP 2030“, mille sidusrühmad on esitanud.

1.4 Arutelul selgus, et Euroopa meretehnoloogiasektor on Euroopa jaoks strateegilise tähtsusega ning suhteliselt heas seisus, hoolimata paljudest probleemidest, millega sektor on eelkõige pärast majanduskriisi pidanud silmitsi seisma. Aasia laevatehastes seevastu on olukord halb, muu hulgas tingituna jõulisest riigiabi poliitikast. Praeguste probleemide tõttu

suurendavad aga Aasia konkurendid, eelkõige Hiina, survet Euroopale. Komitee soovib Euroopa Komisjonil võtta kasutusele raamistik, mis võimaldaks Euroopa meretehnoloogiasektorile kogu maailmas võrdsed tegutsemistingimused.

1.5 Hiina valitsus ja pangad annavad oma riigiettevõtetele kogu vajaliku rahalise toetuse, et viia ellu hiljuti välja kuulutatud strateegia võtta üle Euroopa juhtpositsioon kõrgetasemeliste laevade, nt kruisilaevade, ning kõrgtehnoloogiliste merendusseadmete ehituses. Seda silmas pidades soovib komitee, et Euroopa Komisjon võtaks kasutusele vastastikkusel põhineva tugeva tööstus- ja tootmispoliitika, mis aitaks Euroopa meretehnoloogiatootusel konkurentsist vastu pidada.

1.6 Meretööstus on praegu regulatiivse ja ühiskondliku surve all. Regulatiivse poole pealt avaldatakse sektorile survet suurendada keskkonnanahoidlikkust, ohutust ja turvalisust. Ühiskondliku poole pealt võivad digitaaltehnoloogiale üleminek, automatiseerimine, küberturvalisus ning asjade internet olla murrangulised arengusuunad, mis võivad täielikult muuta merendussektori tulevikku. Samal ajal loovad need väljakutsed Euroopa meretehnoloogiasektorile huvitavaid võimalusi. Komitee soovib seetõttu Euroopa Komisjonil ergutada Euroopa meretehnoloogiasektorit investeerima sektori vajaduste täitmiseks teadus- ja arendustegevusse ning innovatsiooni, näiteks avaliku ja erasektori partnerluse kaudu. Just teadus- ja arendustegevuse ning innovatsiooni abil saab Euroopa meretehnoloogiasektor üleilmseid konkurente edestada.

1.7 Euroopa meretehnoloogiasektoris suureneb huvi merede ja ookeanide majandusliku potentsiaali jätkusuutliku kasutamise vastu. Avamere tuuleenergia, ookeanienergia ja vesiviljelus on vaid mõned näited. Et seda potentsiaali täielikult ära kasutada ja luua uusi võimalusi (nt energia salvestamine merel), soovib komitee Euroopa Komisjonil toetada Euroopa meretehnoloogiasektorit merendusala avaliku ja erasektori partnerlusega.

1.8 Erinevalt Aasia konkurentidest on rahastus Euroopa laevatehaste ja Euroopa merendusseadmete tootjate jaoks oluline probleem. Olemasolevaid Euroopa rahastamisvahendeid kas ei teata piisavalt või ei sobi need üldse nii kapitalimahukale sektorile. Seepärast palub komitee Euroopa Komisjonil käivitada sihtotstarbeline rahastamisvahend, mis edendaks investeeringuid sellisesse suure kapitaliriskiga sektorisse nagu Euroopa merendustehnoloogia.

1.9 Komitee leiab, et mereväe allsektoril on väga tähtis roll kogu Euroopa laevaehitussektori kriitilise massi säilitamisel ning ühtlasi on ta ka teadustegevuse ja innovatsiooni peamine tõukejõud meretehnoloogias ja muudeski valdkondades. Seepärast kutsub komitee komisjoni üles tagama, et mereline kaitsetööstus oleks üks LeaderSHIP strateegia järelmeetmete sammastest.

1.10 Et püsida konkurentsist ja olla innovatiivne, peab Euroopa meretehnoloogiasektoril rakendama uusi tehnoloogiaid ning tal peab olema õigete oskuste ja väljaõppega tööjõud. Komitee soovib komisjonil pakkuda meretehnoloogiasektori sotsiaalpartneritele tugevat toetust, et nad saaksid jätkata tööd Euroopa meretehnoloogiasektori valdkondlike oskuste nõukoguga. Komitee tuleb komisjonile meelde vajadust edendada tööstusest lähtunud algatusi ja oskusteavet, et lahendada oskuste nõudlusele mittevastavuse probleem asjaomases sektoris.

1.11 Komitee on võtnud teadmiseks laevaehituse ja tarniva meretööstuse uusi arengusuundi käsitleva aruande järeldused⁽¹⁾ ning palub Euroopa Komisjonil teha koostööd ühendustega SEA Europe ja IndustriAll ning teiste sidusrühmadega, et viia ellu selles aruandes esitatud soovitusel.

2. Arvamuse taust

Euroopa meretehnoloogiatootuse hetkeolukord

2.1 Euroopa meretehnoloogiatootus hõlmab kõiki ettevõtjaid, kes on seotud laevade ja teiste mererajatiste projekteerimise, ehitamise, hooldamise ja parandamisega. Sinna kuulub kogu süsteemide, seadmete ja teenuste tarneahel, mida toetavad teadus- ja haridusasutused. Euroopa ettevõtjad on innovatsiooni vallas esirinnas ning toodavad igal aastal umbes poole kogu maailma merendusseadmetest.

⁽¹⁾ „New trends in the shipbuilding and marine supply industries“.

2.2 Euroopa laevatehased ehitavad, remondivad, ehitavad ümber ja hooldavad edukalt väga keerukaid ja kõrgtehnoloogilisi tsiviil- ja sõjalaevatüüpe, nagu kruisilaevad, parvlaevad, avamerelaevad ja -rajatised, fregatid, allveelaevad jne. Nad loovad ja tarnivad ka tehnoloogiat, mis on seotud nn sinise majanduskasvuga (avamereenergia, vesiviljelus, merepõhjas kaevandamine jne). Hetkel on Euroopas umbes 300 laevatehast, nende aastakäive on kokku umbes 31 miljardit eurot ning nad pakuvad otsest tööhõivet enam kui 200 000 inimesele ⁽²⁾.

2.3 ELi merendusseadmete tootjad ja tarnijad on ülemaailmsed turuliidrid. Nende hulka kuulub umbes 22 000 suurt, väikest ja keskmise suurusega ettevõtjat, kes tarnivad mitmesuguseid materjale, süsteeme, tehnoloogiat ja seadmeid või osutavad inseneri- ja nõustamisteenuseid. Nende aastakäive on kokku umbes 60 miljardit eurot ja nad annavad otsest tööd enam kui 350 000 inimesele. Nende turuosa ülemaailmsel turul on umbes 50 %.

2.4 Euroopa meretehnoloogiasektor investeerib 9 % oma müügitulust teadus- ja arendustegevusse ning innovatsiooni, mis on suurim sellesse valdkonda investeerimise määr Euroopas.

2.5 Ülemaailmne laevatööstus seisab silmitsi üle pika aja ühe kõige tõsisema kriisiga; 2016. aasta oli seni halvim aasta, kuid järgneva kahe-kolme aasta jooksul on oodata olukorra edasist halvenemist. Kaubatranspordi nõudluse langus Aasias tõi kaasa tellimuste olulise vähenemise. Euroopa on ainulaadne, kuna tal on õnnestunud tellimusi alates 2012. aastast suurendada ilma finantsabi või toetusteta. Samal ajal on Euroopa mereseadmete tootjaid tabanud Aasia tellimuste dramaatilise kahanemise negatiivsed mõjud.

2.6 2016. aastal oli Euroopa laevatehaste uute tellimuste väärtus suurem kui juba tarnitud tellimuste väärtus. Euroopal olid uute laevade tootmiseks lepingud 14,7 miljardi USA dollari väärtuses, mis moodustas 55 % kogu maailma uutest tellimustest.

2.7 Ida-Aasia riikide konkurentsivõime põhineb suures osas riiklikul proteksionistlikul poliitikal, mis hõlmab subsidiume, muid rahalisi toetusi, kohalikke sisunõudeid jne. Erinevalt Euroopast tellivad need riigid uusi laevu pidevalt oma riigi laevatehastest. Euroopa laevaomanikud soovivad suunata kaubalaevade ja avamere varustuslaevade ehitamise tellimused Euroopa asemel Aasia laevatehastele. Seepärast on Euroopa laevatehaste tellimused muutunud viimase kümne aasta jooksul – ehitatakse pigem keerukamaid, suurema lisaväärtusega laevatüüpe. Huvitaval kombel toimus selline muutus ajal, mil Euroopa laevatööstust toetati finants- ja maksutoetuse kavade abil.

Strateegia „LeaderSHIP 2020“ kontekst

2.8 Strateegia „LeaderSHIP 2020“ ⁽³⁾ sai alguse algatusest „LeaderSHIP 2015“, mis käivitati 2003. aastal eesmärgiga tagada koordineeritud reageerimine Euroopa laevatööstuse ees seisvatele väljakutsetele. Põhirõhk oli teadmispõhistel tegevustel ning laevatehaste vajadusel, et investeringud teadus- ja arendustegevusse ning innovatsiooni oleksid tasuvamad.

2.9 2008. aastal tabas Euroopa laevaehitussektorit ülemaailmne majanduskriis. See kriis mõjutab sektorit tänaseni. Seepärast oli vaja tugevat edasiviivat vastust uue strateegia „LeaderSHIP 2020“ kujul.

2.10 Strateegiat „LeaderSHIP 2020“ sisaldava 2013. aasta dokumendi töötas välja suur hulk sidusrühmi eesotsas tööstusharu esindajate, Euroopa Komisjoni, Euroopa Parlamendi ja sotsiaalpartneritega (SEA Europe ja IndustriAll).

⁽²⁾ Ühenduse SEA Europe 2017. aasta uudiskiri „The Voice of Maritime Civil & Naval Industries in Europe“.

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

2.11 Strateegias on määratletud selle tööstusharu iseloomulikud jooned: see peaks olema innovatiivne, keskkonnahoidlik, spetsialiseerunud kõrgtehnoloogiaturgudele, energiatõhus ning suuteline laienema uutele turgudele.

2.12 Strateegiat „LeaderSHIP 2020“ käsitlevas aruandes on määratletud järgmised neli sammast:

- Tööhõive ja oskused
- Turule juurdepääsu parandamine ja õiglased turutingimused
- Juurdepääs rahastamisele
- Teadus- ja arendustegevus ning innovatsioon.

3. Strateegia „LeaderSHIP 2020“ rakendamisel saavutatud edusammude hindamine

3.1 Strateegia „LeaderSHIP 2020“ soovitude rakendamise ulatust hinnati küsitluse põhjal, mille täitsid strateegiateemalisel avalikul kuulamisel osalenud. Küsitluse tulemused on toodud allpool.

3.2 Strateegia „LeaderSHIP 2020“ tööhõive ja oskuste samba meetmete osas on saavutatud mõõdukat edu. Kõige tõhusamalt viidi ellu soovitus luua meretehnoloogia allrühm energiateenuste ettevõtja süsteemis ja edendada meretehnoloogia kuvandit, mille edumäär oli 30 %. Informaalse õppe uuringu kavasad hinnati kehvaks, määraga 0. Ülejäänud soovitused selles rühmas said tulemuse 15–20 %.

3.3 Teise samba raames esitatud soovitude „parandada turulepääsu ja ausat konkurentsi“ rakendamist peeti üsna tagasihoidlikuks. Kolm meedet on veel pooleli: OECD laevaehituse tööühm; tihedam koostöö sektori ja Euroopa Komisjoni vahel intellektuaalomandi kaitse ning IMO konventsioonides sisalduvate eeskirjadega seotud küsimustes; eri kaubanduspoliitika vahendite kasutamine ning vabakaubanduslepingute sõlmimiseks tehtavate jõupingutuste toetamine. Hinnanguliselt on ligikaudu 20 % neist meetmetest ellu viidud. Muude selle rühma meetmete rakendamine on kesine.

3.4 Mis puutub rahastusele ligipääsu sambasse, siis täheldasid sidusrühmad edusamme vaid ühes punktis: „uurida ja edendada EIP rahastamisvõimalusi ja võimalusi antava krediidi laiendamiseks“, mis sai tulemuseks 20–30 %. Soovituse „luua meretehnoloogiasektoris nn sinine avaliku ja erasektori partnerlus“ rakendamist hinnati 15 %-le ning soovitus „komisjonipoolseks pikaajalise rahastamise“ kohta ei ole praktikas eriti ellu rakendatud (5 %).

3.5 Soovitused teadus- ja arendustegevuse ning innovatsiooni kohta annavad alust kergeks optimismiks. Kolme soovituse täielik rakendamine on poole peal – või isegi rohkem kui poole peal. Sellele soovitude rühmale anti järgmine hinnang:

- uurida avaliku ja erasektori partnerlusprojektide teostatavust meretehnoloogia sektori teadus- ja arendustegevuse ning innovatsiooni valdkonnas – 50 %,
- komisjon lisab teadus- ja arendustegevust ning innovatsiooni hõlmavad sätted ELi määrustesse, pidades silmas laevaehituse riigiabiraamistiku aegumist – 60 %,
- uurida võimalust eraldada struktuurifondide vahendeid meretehnoloogia mitmekesistamiseks, eelkõige seoses piirkondlike aruka spetsialiseerumise strateegiatega – 45 %,
- meretehnoloogia tööstuses tervikliku avaliku ja erasektori partnerluse arendamine ELi tasandil, et keskenduda mereuuringutele muu hulgas saastevabade ja energiatõhusate laevade kohta – 30 %.

4. Üldised ja konkreetsed märkused strateegia „LeaderSHIP 2020“ prioriteetide rakendamise kohta

Tööhõive ja oskused

4.1 Et hoida eksperditeadmiste ja oskusteabe kriitiline mass Euroopa meretehnoloogiatööstuses, on hädasti tarvis vähendada oskuste puudujääke, parandada töötajate oskusi ning tagada asjakohane välja- ja ümberõpe. Seega on oluline toetada ja jätkata sotsiaalpartnerite algatatud tööd seoses oskuste nõukogu projektiga ⁽⁴⁾. Lisaks on äärmiselt oluline, et Euroopa institutsioonid kaasaksid sotsiaalpartnereid ning konsulteeriksid nendega poliitikakujundamise protsessis ja seoses iga ELi algatusega, mis sektorit mõjutab, ning et tööandjaid ja töötajaid esindavad kutseorganisatsioonid oleksid jätkuvalt kaasatud dialoogi, sh sotsiaaldialoogi.

4.2 Töötajatel peab olema asjakohane väljaõpe, et tulla toime tööstus 4.0 ja tulevaste tehnoloogiliste muutuste põhjustatud probleemidega (nt digitaaltehnoloogiale üleminek). Meretehnoloogiatööstuse töötajatel peavad tulevikus olema oskused, mis võimaldavad neil nn sinise majanduse võimaluste ja väljakutsetega hakkama saada.

4.3 Tuleb suurendada jõupingutusi sektori atraktiivsuse parandamiseks. Selle sektori töötajate mitmesugused karjäärivõimalused tuleb välja selgitada ja ühendada, samuti tuleb suurendada üliõpilaste liikuvust (nt Erasmus programm meretehnoloogiasektoris). Euroopa Komisjon peaks jätkuvalt toetama ühenduste SEA Europe ja IndustriAll tegevust Euroopa tasandil sotsiaaldialoogi komitee raames.

Turule juurdepääsu parandamine ja ausa konkurentsi tingimused

4.4 Euroopa tööstus seisab endiselt silmitsi kolmandate riikide kõlvatu konkurentsiga nii laevatööstuses kui järjest enam ka merendusseadmete sektoris. Aasias peamiselt suurtest riiklikest subsiidiumidest tingitud liigse tootmisvõimsuse tagajärjel tekkinud kriis tähendab, et nende riikide ametivõimud soovivad toetada kohalikke laevatehaseid ja kohalikke merendusseadmete tootjaid, mis omakorda tähendab, et eksport suureneb ning Euroopa laevatehastele ja merendusseadmete tootjatele avaldatakse suuremat konkurentsisurvet.

4.5 Aasia laevatehased suunavad nüüd oma tähelepanu edukatele Euroopa turgudele ning keerukamate laevatüüpide, nt kruisilaevade ja reisilaevade tootmisele. Lisaks teatas Hiina hiljutistes ametlikes dokumentides „Toodetud Hiinas 2025“ ja „Hiina tootmine 2025“, et on seadnud eesmärgiks saada maailmas juhtivaks kõrgetasemeliste laevade, sh kruisilaevade, ning kõrgtehnoloogiliste merendusseadmete tootjaks, mis tähendab, et Hiinast saab edukate Euroopa turgude otsene konkurent. See poliitika saab riigiabi kaudu valitsuse täieliku toetuse. See ohustab ka Euroopa meretehnoloogiatööstust.

4.6 USA turg on Jonesi seaduse tõttu jätkuvalt suletud. Kui seda seadust saaks lõdvendada ja avaneks USA turg, pakuks see Euroopa laevatööstusele huvitavaid võimalusi. EL peaks selles suunas tegutsema, ehkki Ameerika Ühendriikide praegune poliitiline kliima kaldub pigem proteksionismi poole.

4.7 Nagu Hiina, Ameerika Ühendriigid, Jaapan ja Lõuna-Korea, peaksid ka Euroopa Liidu ja liikmesriikide otsustajad mõistma, et Euroopa laevatööstus ja merendusseadmete tootmine on Euroopa majanduse strateegilised sektorid, mis nõuavad eritähelepanu ja pühendunud lähenemisviisi, nii kaubanduse kui meremajanduse puhul.

4.8 Euroopa Komisjon peaks püüdma sõlmida kõikehõlmava OECD lepingu (mis hõlmaks ka Hiinat), milles sätestatakse eeskirjad subsiidiumide ja ehk ka hinnakujunduse kohta, ning toetama selles suunas tehtavaid jõupingutusi.

4.9 Vastastikkus Euroopa ja kolmandate riikide vahel on äärmiselt oluline ning peaks seepärast olema nii kahe- kui mitmepoolsete kaubanduslähirääkimiste ja turule juurdepääsuga seotud küsimuste puhul juhtpõhimõte. See on Euroopa tööstuse, sh meretehnoloogiasektori konkurentsivõime tõstmisel ülemaailmsete konkurentide suhtes määrav. Seega, kui Euroopa ettevõtjad seisavad kolmandas riigis silmitsi proteksionistlike meetmetega, peaks EL rakendama samasuguseid meetmeid sellest riigist pärit ettevõtjate suhtes, kes soovivad Euroopaga kaubelda. Ainult nii saab Euroopa laevatehastele ja Euroopa merendusseadmete sektorile tagada ausama konkurentsi.

⁽⁴⁾ Valdcondlike oskuste nõukogu.

Juurdepääs rahastamisele

4.10 Komisjon esitab tööstuse (rahastamis)vahendina sageli Junckeri kava alla kuuluvat rahastamisvahendit Euroopa Strateegiliste Investeeringute Fondi (EFSI), kuid selle ulatus ja kasu pole täielikult teada (see on peamiselt suunatud VKEdele). Seda rahastamisvahendit ja selle eeliseid meretehnoloogiatööstusele tuleks paremini selgitada ja selle kohta tuleks teavet levitada.

4.11 Laevatööstus vajab palju kapitali, kuid Euroopa laevatööstusel on viimasel ajal olnud raskem rahastamisvõimlustele ligi pääseda. Samas toetatakse välisriikide laevatehaseid oluliste finantsstiimulite, sh riigiabiga. Seepärast peaks komisjon kaaluma spetsiaalse süsteemi loomist, et muuta kapitalimahukal Euroopa laevatööstusel rahastamisele juurdepääs hõlpsamaks.

4.12 Tuleks kasutada finantsstiimuleid (nt Euroopa rahastamisprogramme, nagu Euroopa ühendamise rahastu, stiimulid laevaomanikele keskkonnahoidlikesse laevadesse, seadmetesse või tehnoloogiasse investeerimiseks), mille puhul jääb investeeringutasuvus Euroopasse.

4.13 Tuleks uurida võimalust võtta kasutusele spetsiaalne sektoripõhine kord, mis tagaks stiimulid Euroopa meretehnoloogiasektori ülemaailmse konkurentsivõime suurendamiseks, vältides samas pinget tekitavaid olukordi ELi liikmesriikide vahel. Siin võiksid inspiratsiooniallikaks olla parimate tavade näited teistest sektoritest, eriti laevandussektorist.

4.14 EL peaks koos Norraga kaaluma spetsiaalse programmi kasutuselevõtmist keskkonnahoidliku ja energiatõhusa lähimereveo edendamiseks Euroopa laevatööstuse ja merendusseadmete sektori abil. Komitee palub tungivalt võtta arvesse oma arvamust teemal „Laeva- ja mereturismi mitmekesistamise strateegiad“, mis koostati eesistujariiki Malta taotlusel ⁽⁵⁾.

4.15 Samuti tuleks kaaluda rahastamisprogrammi loomist, et võimaldada Euroopa laevade ringlussevõtu rajatistes käidelda suuremat tüüpi laevu.

4.16 ELi kõrgtehnoloogilise meretehnoloogia sektori jaoks on mereväe riigihankeid toetavad rahastamisvahendid võimas tõukejõud, mis annab peamise panuse tootmise kriitilise massi säilitamisse kogu ELi laevaehitussektoris, samal ajal edendades teadusuuringuid ja innovatsiooni kogu sektoris ja sellega seotud valdkondades. Sellega seoses tervitab komitee positiivset rolli, mida etendab komisjoni poolt hiljuti koostatud Euroopa kaitsealane tegevuskava.

Teadus- ja arendustegevus ning innovatsioon

4.17 Euroopa Komisjon peaks looma merendussektori jaoks lepingupõhise avaliku ja erasektori partnerluse, et sektoril oleks võimalik rohkem investeerida laevanduse regulatiivsete ja ühiskondlike probleemide lahendamisse ning sinise majanduskasvuga seotud tegevuste majandusliku potentsiaali vallandamisse. Euroopa innovatsiooni peaks edendama spetsiaalne (Euroopa) innovatsiooni toetamise programm.

4.18 Euroopa peaks Euroopa teadus- ja arendustegevust rahaliselt toetama. Samuti tuleks Euroopa innovatsiooniga seotud intellektuaalomandi õigusi kohaselt kaitsta. Euroopa Patendiamet peaks tõhusalt kontrollima Euroopa patente, sh Euroopa meretehnoloogiasektoris, ning rikkumiste korral sanktsioone rakendama.

4.19 Tulevane (üheksas) raamprogramm peaks pakkuma merendussektorile piisavat (rahalist) tuge, et sektor tuleks toime tulevaste oluliste (rahvusvaheliste või Euroopa-siseste) regulatiivsete ja ühiskondlike väljakutsetega, nagu laevanduse keskkonnahoidlikumaks muutumine ⁽⁶⁾, digitaliseerimine, läbimurdelised tehnoloogiad ning ühendatud või automatiseeritud laevandus.

⁽⁵⁾ EMSK arvamus (ELT C 209, 30.6.2017, lk 1).

⁽⁶⁾ Üleilmsel tasandil konkureerivate rahvusvaheliste sektoritena eelistavad laevandus- ja meretehnoloogiasektor laevanduse keskkonnahoidlikumaks muutumisega seoses rahvusvahelisi lahendusi Londonis asuva Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni kaudu.

4.20 Komitee on seisukohal, et tulevane üheksas raamprogramm peaks sisaldama ka peatükki Euroopa tööstuse rahalise toetamise kohta, et sellel oleks võimalik täielikult ära kasutada Euroopa sinise majanduse majanduslikku potentsiaali.

Brüssel, 19. aprill 2018

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Luca JAHIER
