

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta ”Euroopan laivanhuolto-, laivankorjaus- ja laivanmuuntamisala joustavana teollisuusalanana, joka on kilpailukykyinen maailmanmarkkinoilla, ja sitoutunut kestävä kasvua edistävään EU-politiikkaan” (oma-aloitteinen lausunto)

(2014/C 170/06)

Esittelijä: **Marian KRZAKLEWSKI**

Toinen esittelijä: **Enrique CALVET CHAMBÓN**

Euroopan talous- ja sosiaalikomitea päätti 14. helmikuuta 2013 työjärjestyksensä 29 artiklan 2 kohdan nojalla antaa oma-aloitteisen lausunnon aiheesta

”Euroopan laivanhuolto-, laivankorjaus- ja laivanmuuntamisala joustavana teollisuusalanana, joka on kilpailukykyinen maailmanmarkkinoilla ja sitoutunut kestävä kasvua edistävään EU-politiikkaan”.

Asian valmistelusta vastannut neuvoo-antava valiokunta ”teollisuuden muutokset” (CCMI) antoi lausuntonsa 21. marraskuuta 2013. Esittelijä oli Marian Krzaklewski ja toinen esittelijä Enrique Calvet Chambón.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitea hyväksyi 10.–11. joulukuuta 2013 pitämässään 494. täysistunnossa (joulukuun 10. päivän kokouksessa) seuraavan lausunnon. Äänestyksessä annettiin 163 ääntä puolesta ja 3 vastaan 4:n pidättyessä äänestämästä.

1. Päätelmät ja suositukset

1.1 Euroopan laivanhuolto-, laivankorjaus- ja laivanmuuntamisalalla (*ship maintenance, repair and conversion* – SMRC-sektori) on strateginen merkitys Euroopalle ja sen kestävälle kehitykselle, koska sillä on keskeinen rooli sellaisilla aloilla kuin ympäristönsuojelu, liikenne, energiaturvallisuus ja energiankäytön optimointi.

1.2 ETSK katsoo, että nykyinen SMRC-sektorin telakkaverkosto EU:ssa on edistyneen teknisen taitotiedon ansiosta hyvin valmistautunut ja kykenevä vastaamaan kestävä kehityksen, teknologian, innovaatioiden, ammattitaitoisten työntekijöiden ja alusten varustelun kasvavaan kysyntään.

1.3 Komitea uskoo, että huonosta taloustilanteesta huolimatta sektorille tarjoutuu tilaisuuksia, jotka liittyvät maailman aluskannan kasvuun ja vanhojen alusten suhteellisen osuuden kasvuun ja erityisesti muuntamisen ja uudenaikaistamisen lisääntyvään kysyntään ekologisten, energiataloudellisten ja ilmastollisten vaatimusten vuoksi. Aivan lähitulevaisuudessa on kyse siitä, että tarvitaan enemmän energiatehokkaita aluksia, meritulivoimalaitteiden hyödyntämistä ja kehittämistä sekä luonnonvarojen etsintää meristä.

1.4 Keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä Pohjoisen jäämeren merireittien avaaminen ja avomerien kaivannaistoiminta tarjoavat sektorille uusia mahdollisuuksia.

1.5 Komitea huomauttaa, että jatkuvan kriisin vuoksi alusten ja SMRC-sektorin telakoiden omistajat kohtaavat yhä lupaavista mahdollisuuksista huolimatta rahoituksen pullonkauloja esimerkiksi luotonsaannissa, minkä vuoksi yrityksillä on vaikeuksia liiketoiminnan harjoittamisessa. Lisähaasteena on sektorin kriittisen massa säilyttäminen.

1.6 Tilanteesta selviämiseksi SMRC-sektorin tulisi tehdä tiivistä yhteistyötä merialan arvoketjun kanssa sektorin profiilin kohottamiseksi sekä EU:n, jäsenvaltioiden ja alueiden tuen saamiseksi tilanteessa, jossa kilpailu EU:n ulkopuolisten maiden kanssa kiihtyy koko ajan.

1.6.1 Komitea katsoo, että seuraavanlaisten toimien toteuttaminen on sektorille hyödyllistä ja tarpeellista:

— Annetaan Euroopan investointipankille (EIP) laajempi ja aktiivisempi rooli tällä sektorilla EIP:n Euroopan teollisuuspolitiikan tukemistehtävän puitteissa; tämä pätee myös SMRC-sektorin pk-yrityksiin, joiden osalta EIP:llä ja Euroopan investointirahastolla (EIR) on merkittävät epäsuorat toimintamahdollisuudet.

- Järjestetään työpajoja, joihin osallistuvat EIP, Euroopan komissio ja sektorin toimijoita, (tällaisia työpajoja ehdotetaan LeaderSHIP 2020 -aloitteessa) ja tutkitaan EIP:n kautta saatavia rahoitusmahdollisuuksia.
- Hyödynnetään mahdollisesti Eurooppa 2020 -hankejoukkolainoja koskevaa aloitetta liikennettä ja energiaa koskevilla aloilla; suunnataan (muun muassa ”älykästä erikoistumista” koskevaa) alueellista rahoitusta merenkulkuteollisuuteen. Komissio tekee – ehdottomasti ennen vuoden 2013 loppua – päätöksen (sallittuja valtiontukia telakkateollisuudelle koskevien) ”puitteiden” noudattamisen jatkamisesta siihen asti, kunnes ehdotetaan ja saatetaan voimaan uudet säännökset; ne koskevat sekä tutkimus-, kehittämis- ja innovaatiotoiminnan (TKI) yleisiä puitteita että aluetukia, joiden yhdessä tulisi tulevaisuudessa täyttää nykyisten ”puitteiden” tehtävä. Lisäksi tulee ryhtyä sellaisiin toimiin, että ”puitteiden” voimassaolon päättyessä ja korvattaessa ne uusilla säännöksillä ei syntyisi uusia rahoituksen pullonkauloja, sekä pyrkii kaikin tavoin korvaamaan SMRC-sektorille tästä mahdollisesti aiheutuvat taloudelliset vahingot.
- Myönnetään ensisijainen kohtelu – myönnettäessä unionin varoja TKI-toimintaan Horisontti 2020 -puiteohjelmasta (jonka on määrä olla Waterborn-teknologiafoorumien seuraaja) – kohdennetuille merialan hankkeille, joihin sisältyy esittelyn ja innovatiivisen potentiaalin osoittamisen elementtejä (mukaan luettuna julkisen ja yksityisen sektorin tutkimuskumppanuudet).

1.7 ETSK huomauttaa, että vaikka EU:n SMRC-sektorin työntekijöiden nykyinen ammattitaito on riittävä, sitä tulisi jatkuvasti arvioida ja ajantasaistaa, ja tällaista toimintaa tulisi tukea ensisijaisesti esimerkiksi LeaderSHIP 2020-aloitteen puitteissa. Tällä sektorilla vallitsee todellinen kriittisen massan menettämisvaara ammattitaitoisen työvoiman ikääntymisen vuoksi.

1.8 ETSK:n näkemyksen mukaan painopisteenä tulisi olla uusien ja nuorten työntekijöiden saaminen alalle, ja se tulisi yhdistää toimiin, joilla kohotetaan alan profiilia. Se tulee yhdistää taloudelliseen tukeen, jota myönnetään SMRC-sektorin alaan kuuluvaa erikoisosaamista tarjoaville kouluille ja oppilaitoksille.

1.9 Komitea katsoo, että komission tulee yhdessä työmarkkinaosapuolten ja muiden sidosryhmien kanssa (esimerkiksi osaamisneuvostojen kaltaisissa puitteissa) laatia suunnitelma ammattipätevyden jatkuvaksi mukauttamiseksi SMRC-sektorin uusiin tehtäviin. Ne kattavat muun muassa offshore-laitteet (alustat, tuulivoimalat jne.), satamalaiturit, uudet tekniset kelluvat yksiköt, nestemäisen maakaasun tankkialukset ja tankkauslaitteet. Se edellyttää pätevyyksien valvontaa, koulutuksen jatkuvaa kehittämistä ja Euroopan sisäisen liikkuvuuden lisäämistä.

1.10 Periaatteiden ja säännösten (ympäristönsuojelu, turvallisuus, satamat, kuljetussäännöt, asennus, kierrätys) laaja kokonaisuus vaikuttaa ratkaisevasti alan toimintaan ja sen tarjoamien palvelujen kysyntään. Sen vuoksi ETSK katsoo, että SMRC-sektorin ja laivanrakennusalan tulee yhdessä konsultoida usein ja järjestelmällisesti Euroopan meriturvallisuusvirasto alusten ekologisuuden ja turvallisuuden parantamiseksi ja niiden tehokkaan valvonnan varmistamiseksi.

1.11 ETSK toteaa, että edistynyttä teknologiaa koskevien uusien periaatteiden ja vaatimusten sarjaa ei tulisi pitää alalle haitallisena tai ongelmallisena seikkana, vaan mahdollisuutena. Tässä kysymyksessä SMRC-sektorin ja laivanrakennusalan ja teräksen tuotantoalan tulisi tiivistää yhteistyötään parempien vaikutusten aikaansaamiseksi. Komitea kehottaa liikenteen ja liikkumisen pääosastoa kiinnittämään strategisia politiikkoja koskevassa työskentelyssään huomiota SMRC-sektoriin (muun muassa lähimerenkulun osalta).

ETSK katsoo, että keskipitkän aikavälin (3-vuotisten) ennusteiden mukaan Euroopassa vallitsee voimakas alusten kierrätystarve ja että SMRC-sektorilla on valmiudet toteuttaa tällaisia hankkeita. Sillä on myös inhimillistä pääomaa, jonka avulla se voi täyttää alusten ihmis- ja ympäristöystävällisen kierrätyksen vaatimukset. Samanaikaisesti sektorilla kiinnitetään huomiota siihen, että tämä on uutta ja erityyppistä toimintaa, jossa yhdistyy arkaluontoisia ja hienovaraisia lähestymistapoja edellyttäviä näkökohtia. Komitean mielestä alusten kierrätyksestä tulee koko ajan strategisempaa toimintaa Euroopan teollisuudelle.

1.12 Komitean mielestä lyhyen aikavälin keskeiset tavoitteet, jotka edellyttävät julkista rahoitustukea EU:n SMRC-sektorilla toteutettavalle muuntamiselle, ovat seuraavat: puhdistajien ja painolastivesien käsittelyjärjestelmien asentaminen (se voi koskea alusten kulkua koskevan Lloydin rekisterin mukaan jopa 65 000 alusta eri puolilla maailmaa), energiatehokkuuteen liittyvät muuntamistyöt (muun muassa nestemäisellä maakaasulla käyvien moottorien, nestemäisen maakaasun tankkaamisen merellä mahdollistavien laitteiden ja lämmön talteenottojärjestelmien asentaminen sekä kulkunopeuden vähentämistä [slow steaming] nykyaikaistavien kokonaisuuksien asentaminen).

1.13 Komitea on vakuuttunut, että SMRC-teollisuudella on suuri merkitys EU:n eri jäsenvaltioiden merivoimien aluskalustolle ja että kysymys tulee kytkeä muihin puolustusteollisuutta käsitteleviin ETSK:n lausuntoihin.

1.14 ETSK katsoo, että Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) säännösten ja erityisesti painolastivesiä koskevan yleissopimuksen tosiasiallisella täytäntöönpanolla on keskeinen merkitys sektorille. Yleissopimus tulee siis panna asianmukaisesti ja tehokkaasti täytäntöön, ja siihen liittyvät odotukset tulee määrittää selkeästi.

2. Johdanto

Eurooppalainen laivanhuolto-, laivankorjaus- ja laivanmuuntamisteollisuus (SMRC)

2.1 Telakkateollisuus kattaa kaikki yritykset, jotka rakentavat, huoltavat, muuntavat ja korjaavat kaikenlaisia aluksia ja muita vastaavia merialan rakenteita. Englanninkielinen lyhenne SMRC tarkoittaa telakoita, joiden alaan kuuluu alusten huolto, korjaus ja muuntaminen. Tähän toiminta-alaan kuuluvat myös luokituskatsaukset. EU:ssa toimii tällaisia telakoita kuudessatoista maassa, ja ne työllistävät noin 50 000 – 55 000 työntekijää (vuosien 2007–2011 keskiarvo).

2.2 SMRC-sektori on telakkateollisuuden erityinen osa-alue. Sen merkitys kasvaa yhdessä maailman aluskannan kasvun ja meriliikenteen (ja sisävesiliikenteen) lisääntymisen kanssa sekä yhdessä alusteknologian kehityksen ja vesiliikenteeseen kohdistuvien kestävästi kehityksen vaatimusten lisääntymisen kanssa.

2.3 EU:lla on nykyään vahva asema tällä sektorilla. Sen osuus maailmanmarkkinoilla on noin 35 prosenttia, mikä osoittaa sektorilla olevan strategista merkitystä Euroopalle. Tämä asema tulee säilyttää ja jopa vahvistaa sitä, jotta varmistetaan meriturvallisuuden korkea taso sekä ympäristönsuojelua ja energiatehokkuutta koskevat tiukat normit.

SMRC-sektorin erityispiirteitä

2.4 SMRC-sektori eroaa monessa mielessä laivanrakennusalasta. Siihen kuuluvat seuraavat alasektorit: alusten korjaus, huolto ja muuntaminen.

2.5 Huolto ja korjaus ovat yleensä lyhytaikaista toimintaa. Suurimman osan ajasta alus on kuivatelakalla ja keskimäärin noin 10–12 vuorokautta.

2.6 Korjaustoimien suunnittelu on melko yksinkertaista, ja telakat voivat vaikuttaa telakan valintaa koskeviin alusten omistajien päätöksiin. Kun kyseessä ovat suunnittelemattomat korjaukset, joita tehdään järjestelmävirheiden tai mekaanisten ongelmien tai rakenteellisten vikojen tapauksissa, ne täytyy tehdä lähimmällä telakalla. Näissä tapauksissa on vaikeaa vaikuttaa laivanvarustajan päätökseen.

2.7 OECD:n vuonna 2008 antaman kertomuksen ⁽¹⁾ mukaan korjauksen tekevän telakan valinnasta on tullut erittäin tärkeää alusten omistajille, joiden täytyy usein valita taloudellisesti houkuttelevan, edullisen vaihtoehdon ja luotettavuuden ja teknisen edistyksen takaavan vaihtoehdon välillä. Tärkeimmät aluksen korjauspaikkaa määrittävät tekijät ovat yleensä kustannukset, korjausaika (johon sisältyy reitin muuttamiskustannukset) ja – vähemmässä määrin – se, millaista teknologiaa käytetään.

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

2.8 Eri puolilla maailmaa kytketään alusten rakentaminen ja korjaaminen yhteen mittakaavaetujen saamiseksi. Telakkateollisuuden johtavat maat pitävät yleensä erillään laivanrakennuksen ja SMRC-sektorin toiminnan, jotta ne voivat keskittää paremmin työvoimaa ja parantaa tuottavuutta.

Eräissä EU-maissa (kuten Puolassa, Saksassa ja Alankomaissa) sekä Intiassa laivanrakennustelakoiden ja SMRC-sektorin telakoiden välillä on toiminnallisia ja yhtiöoikeudellisia yhteyksiä. Tämä malli on osoittautunut tehokkaaksi näissä maissa, sillä ne hyödyntävät kummankintyyppisille telakoille yhteisiä osastoja ja laitteita (ja muita organisatorisia yksiköitä⁽²⁾), samalla kun ne hyödyntävät tuotteiden ja tilausten monipuolista valikoimaa sekä taloudellisesta taantumasta johtuvan riskin minimointia.

2.9 Sektorin markkinatilanne

2.10 Viime vuosikymmeninä SMRC-sektorin kehitystä on kuvannut kirjallisuudessa käytetty ”ikinuoren” teollisuudenaalan määritelmä. Maailman aluskannan voimakas kasvu 660 miljoonasta kuolleesta painotonnista (vuonna 1990) 1 468 miljoonaan kuolleeseen painotoniin (vuonna 2011) lisää samanaikaisesti SMRC-sektorin teollisuuden mahdollisuuksia. Sektorin maailmanlaajuisen vuotuisen liikevaihdon arvioidaan olleen noin 12 miljardia USA:n dollaria vuoden 2010 lopussa.⁽³⁾

2.11 Eurooppalaisen alusten korjaussektorin liikevaihto oli 3,16 miljardia euroa vuonna 2010 (ennätystulos oli noin 4 miljardia euroa vuonna 2008). Liitteessä 1 esitetään alusten korjauksia tekevien telakoiden liikevaihdot Euroopan eri maissa vuosina 2006–2010.

2.12 Euroopan SMRC-sektorin tilanne oli erittäin hyvä ennen kriisiä. Vuodesta 2010 lähtien laivanvarustajat yrittivät laskea kustannuksia ja leikkasivat sen vuoksi menoja ja lykkäsivät tilausten tekemistä. Vuoden 2010 jälkipuoliskolla ne onnistuivat kompensoimaan tappiot, mistä on osoituksena, että korjausten odotusajat pidentyivät jälleen (viikosta kolmeen viikkoon).

2.13 SMRC-sektorin telakoita on eri puolilla maailmaa. Vaikka Aasiassa sijaitsevat telakat korjaavat aluksia alhaisemmin kustannuksin (alhaisempien työvoimakustannusten vuoksi), monet laivanvarustajat valitsevat kalliimpia telakoita, sillä ne pystyvät tarjoamaan lyhyempiä odotusaikoja (ja auttavat myös välttämään reitin muutoksen) ja edistyneempää taitotietoa.

Alusten muuntaminen ja nykyaikaistaminen SMRC-telakoilla

2.14 Alusten muuntaminen ja nykyaikaistaminen muistuttaa monesta näkökulmasta enemmän alusten rakentamista kuin korjaus- ja huoltotoimia. Alusten muuntaminen kestää yleensä kauemmin kuin normaali korjaus. Muuntamistoimet voidaan luokitella tuotantoprosessiksi.

2.15 Sea Europe -järjestön⁽⁴⁾ mukaan alusten muuntaminen on keston näkökulmasta lähempänä alusten rakentamista, mutta muuntaminen edellyttää täysin erilaista lähestymistapaa. Siihen sisältyy joustavuus, joka mahdollistaa työn suunnittelun muutokset asiakkaan vaatimusten ja muunnettavan aluksen erityispiirteiden mukaisesti.

2.16 Alusten muuntamistöitä tekevillä telakoilla oli juuri ennen kriisiä erittäin hyvä markkinatilanne. Vuonna 2009 tilaukset alkoivat vähetä, ja suurin pudotus tapahtui vuoden 2010 alussa. Tällöin valtaosa muuntamistöiden tilauskirjoista oli tyhjiä. Tilanne parani jonkin verran vuoden 2010 jälkipuoliskolla, mutta nykyään monet laivanvarustajat rajoittavat muuntamistilauksia rahoitusvaikeuksien takia.

2.17 Viime aikoina offshore-tyyppisten apualusten ja kelluvien laitteiden (mm. porauslauttojen) korjausten, muuntamistöiden ja nykyaikaistamisen roolista on tullut yhä tärkeämpi. Kun otetaan huomioon tämän tyyppisten uusien alusten (ja offshore-tyyppisten kelluvien laitteiden) korkeat kustannukset sekä niiden pitkät toimitusajat (jopa neljä vuotta), laivanvarustajat päätyvät muuntamaan olemassa olevia offshore-tyyppisiä yksiköitä ja kelluvia laitteita. Euroopassa houkutus on kuitenkin suuri käyttää ulkomaisia telakoita muuntamistöiden tekemiseen.

⁽²⁾ Ks. alaviite 1.

⁽³⁾ CESA:n vuosikertomus vuosilta 2010–2011.

⁽⁴⁾ Vuonna 2012 EU:n laivanrakentajien yhteisjärjestö (CESA) ja Euroopan laivanvarustusteneuvosto yhdistyivät Sea Europe -nimiseksi järjestöksi (*European Ships and Maritime Equipment Association*).

3. Eurooppalaisen SMRC-sektorin kilpailukyvyn analyysi

3.1 Hiljattain ECO-REFITEC- tutkimusohjelmassa⁽⁵⁾ on tehty EU:n SMRC-sektorin kilpailukyvyn tutkimus ja analyysi, joka toteutettiin osana tutkimuksen seitsemättä puiteohjelmaa. Tutkimustulokset esitetään liitteessä 2.

4. SMRC-sektoriin vaikuttava eurooppalainen ja kansainvälinen lainsäädäntö (lähdemateriaalia⁽⁶⁾,⁽⁷⁾,⁽⁸⁾)

4.1 Kansainvälisellä tasolla ei ole keskusteltu kilpailukykyä koskevista (esimerkiksi WTO:n puitteissa) tehtävistä monenvälisistä sopimuksista, jotka voisivat vaikuttaa SMRC-sektoriin, ja mahdollisuudet päästä tällaiseen sopimukseen ovat melko pienet.

4.2 Kahdenvälisesti EU on neuvotellut epäsuorasti kilpailukykyyn vaikuttavat kauppasopimukset USA:n, Kanadan, Japanin ja Etelä-Korean kanssa, mutta niiden vaikutukset SMRC-sektoriin ovat hyvin vähäisiä.

Unionin lainsäädäntöön puolestaan sisältyy telakkateollisuuden valtiontukia koskevat ”puitteet”. Niiden perusteella komissio voi sallia telakoille tarkoitettua innovointi- tai aluetuet sekä vientiluottojen tapauksessa laivanvarustajille myönnettävän tuen. SMRC-sektoriin osalta nämä puitteet koskevat tukia alusten korjaukseen ja muuntamiseen aluetuen ja innovointituen tapauksessa sekä muuntamiseen myönnettävät tuet yksinomaan vientiluottojen tapauksessa.

4.2.1 Nykyiset puitteet sitovat kahden vuoden ajan 1. tammikuuta 2012 alkaen. Komissio ennustaa, että tämän jälkeen on mahdollista yhdistää telakoita koskevat puitteet tutkimus- ja innovaatiotoimintaan myönnettäviä valtiotukia sekä aluetukia koskevien EU:n suuntaviivojen tulevaan versioon, koska tällä hetkellä tarkistetaan sekä unionin yleisiä puitteita että yksityiskohtaisempia laivanrakennusta koskevia puitteita.

4.3 Voimassa olevat, IMO:n jäsenten ratifioimat säännöt, jotka avaavat SMRC-sektorille uusia mahdollisuuksia

4.4 Painolastivesiä koskeva yleissopimus

4.4.1 Painolastivesiä koskevalla yleissopimuksella ratkaistaan ongelma, joka johtuu meriympäristön haitallisten vieraslajien siirtymisestä eri merialueilla, kun alusten kuljettamia painolastivesiä päästetään mereen. Yleissopimuksen on määrä tulla voimaan vuoden 2014 alussa.

4.4.2 Yleissopimuksen vaikutuksista SMRC-sektoriin tulee erittäin suuria, sillä monet alukset tarvitsevat tulevaisuudessa nykyaikaistamista ja/tai muuntamista, mikä voi alusten kulkua koskevan Lloydsin rekisterin mukaan tarkoittaa jopa 65 000 alusta koko maailmassa.

4.4.3 Yleissopimuksen muita mahdollisia vaikutuksia ovat pääasiassa uusien kemikaalien käytöstä ja varastoinnista johtuvat vaarat sekä niiden käyttöä koskevien oikeudellisten vaatimusten lisääntyminen.

4.5 Marpol-yleissopimus (liite VI) – Aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäiseminen

4.5.1 Vuonna 2013 voimaan tulleen yleissopimuksen tavoite on vähentää aluksista peräisin olevia ilmansaasteita ja erityisesti rikin ja typen oksidien päästöjä.

⁽⁵⁾ *Eco innovative refitting technologies and processes for shipbuilding industry promoted by European Repair Shipyards* – Euroopan komission yhteisrahoittama hanke tutkimuksen seitsemännen puiteohjelman (2007–2013) puitteissa.

⁽⁶⁾ Ks. alaviite 5.

⁽⁷⁾ Ks. alaviite 3.

⁽⁸⁾ Ks. alaviite 1.

4.5.2 Jotta voidaan välttää merenkulkuteollisuudelle koituvat turhat rajoitukset, yleissopimuksen liitteessä VI todetaan, että päästövähennykset voidaan toteuttaa käyttämällä vaihtoehtoisia polttoaineita tai ottamalla käyttöön kaasunpuhdistusteknologiaa.

4.5.3 Yleissopimus luo SMRC-sektorille mahdollisuuksia, sillä päästöjä rajoittavaa teknologiaa täytyy asentaa laivoihin, jotka kuuluvat olemassa olevaan aluskantaan. Mahdollisia haittavaikutuksia ympäristöystävällisten laitteiden asennusta suorittaville telakoille ovat lisääntyvä riippuvuus laitteiden toimittajista ja tiettyjen investointien tarve telakoilla.

4.6 Alusten kierrätystä koskeva yleissopimus

4.6.1 Yleissopimuksen tavoitteena on varmistaa sellaiset edellytykset, että alusten kierrätyksen aikana ympäristölle, terveydelle ja turvallisuudelle aiheutuvat vaarat pidetään hyväksyttävällä tasolla.

4.6.2 Yleissopimuksen määräysten mukaan alusten omistajien on oltava täysin tietoisia kaikista materiaaleista, joita käytetään alusten huollossa, korjauksessa ja muuntamisessa, ja varmistettava siitä, ettei telakoilla käytetä koskaan haitallisia aineita. Se voi luoda lisämahdollisuuksia saada uusia erikoispalvelujen tilauksia EU:n telakoille, joilla on taitotiedon korkea taso.

4.7 Alusten kierrätyksestä tulee koko ajan strategisempaa toimintaa, sillä sen tavoitteena on turvata esimerkiksi romun ja muiden raaka-aineiden toimittaminen EU:n valmistusteollisuuden eri aloille (teräs, alumiini, kupari) sekä vähentää suoria ja epäsuoria ympäristövaikutuksia ja kohtuuttomia työehtoja ja sosiaalisia olosuhteita.

5. LeaderSHIP 2020 -aloitteeseen ja telakkateollisuuden alakohtaisen neuvottelukomitean työn alla oleviin asiakirjoihin sisältyviä toimintaehdotuksia ja suuntaviivoja SMRC-sektorille

5.1 SMRC-sektorin ja siihen liittyvien teollisuudenalojen tulee ottaa huomioon EIP:n tarjoamat rahoitusmahdollisuudet sen laajennettujen luottomahdollisuuksien ansiosta. EIP:n toimintaa tulee edistää ja tutkia, pääasiassa ympäristöystävällisen merenkulun, uusiutuvien offshore-energiälähteiden ja alusten muuntamista koskevien hankkeiden näkökulmasta. Kiireellisenä toimenä ehdotetaan, että yritys- ja teollisuustoiminnan pääosasto järjestää "työpajoja" EIP:ltä saatavan tuen konkreettisten muotojen löytämiseksi.

5.2 Jäsenvaltioiden ja rannikkoalueiden tulee tutkia mahdollisuuksia myöntää rakennerahastovaroja meriteollisuuden teknologian monipuolistamiseen uusilla markkinasektoreilla. Erityisesti tämä koskee älykkään erikoistumisen alueellisia strategioita.

5.3 Tarkasteltaessa EU:n mahdollisia pitkän aikavälin rahoitustoimia Euroopan komission tulisi tutkia mahdollisuuksia myöntää tällaista rahoitusta alusten rakentamiseen ja nykyaikaistamiseen. Jäsenvaltioiden sekä rahoitusalan ja meriteollisuuden teknologian toimijoiden sekä muiden sidosryhmien tulisi tarkistaa markkinatakuiden saatavuus.

5.4 Telakkateollisuuden (SMRC-sektori mukaan luettuna) tulisi harjoittaa yhteistyössä Euroopan komission, jäsenvaltioiden ja alueiden kanssa tutkimustoimintaa muun muassa julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyökumppanuuksien avulla; tällöin tulee ottaa täysimittaisesti huomioon merialan sektorien rakenne ja valtiontukia koskevat periaatteet.

5.4.1 ETSK yhtyy LeaderSHIP2020 -aloitteen perusajatukseen, että julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyökumppanuuksien yleistavoitteiden saavuttamiseen tarvitaan tutkimusohjelmien sitoutunutta tukemista. Lyhyen aikavälin tavoitteiden osalta SMRC-sektorin kestävällä pohjalla olevan kilpailukyvyyn tulisi epäilemättä perustua tarkoituksenmukaisiin toimiin innovoinnin edistämiseksi yrityksissä.

5.5 ETSK kannattaa telakkateollisuuden alakohtaisen neuvottelukomitean sisällyttämistä politiikkojen määrittelyyn ja toteuttamiseen LeaderSHIP 2020 -aloitteen puitteissa. Tällä hetkellä komitean erityisroolin tulisi perustua aloitteen sen osan täytäntöönpanoon, joka koskee ammattipätevyysien ja -taidon yksilöimisen ja vertailtavuuden parantamista sektorin pitkän aikavälin menestyksen varmistamiseksi.

5.6 ETSK on tyytyväinen neuvottelukomitean työskentelyn edistymiseen sosiaalisten normien laatimisessa eurooppalaisella laivanrakennusalalla ja SMRC-sektorilla.

Bryssel 10. joulukuuta 2013

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean
puheenjohtaja
Henri MALOSSE
