

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Az európai hajókarbantartási, -javítási és -átalakítási ágazat: egy ellenálló, világszinten versenyképes és a fenntartható növekedésre irányuló uniós politikák mellett elkötelezett iparág (saját kezdeményezésű vélemény)

(2014/C 170/06)

Előadó: **Marian KRZAKLEWSKI**

Társelőadó: **Enrique CALVET CHAMBÓN**

2013. február 14-én az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság úgy határozott, hogy eljárási szabályzata 29. cikkének (2) bekezdése alapján saját kezdeményezésű véleményt dolgoz ki a következő tárgyban:

Az európai hajókarbantartási, -javítási és -átalakítási ágazat: egy ellenálló, világszinten versenyképes és a fenntartható növekedésre irányuló uniós politikák mellett elkötelezett iparág.

A bizottsági munka előkészítésével megbízott Ipari Szerkezetváltás Konzultatív Bizottsága (CCMI) 2013. november 21-én elfogadta véleményét. Az előadó Marian KRZAKLEWSKI, a társelőadó Enrique CALVET CHAMBÓN volt.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság a 2013. december 10–11-én tartott, 494. plenáris ülésén (a december 10-i ülésnapon) 163 szavazattal 3 ellenében, 4 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Következtetések és ajánlások

1.1 Az európai hajókarbantartás, -javítás és -átalakítás (HKJA) Európa és annak fenntartható fejlődése szempontjából stratégiai jelentőségű ágazat, mivel kulcsszerepet játszik olyan területeken, mint a környezetvédelem, a közlekedés, a biztonság és az energiahatékonyság.

1.2 Az EGSZB szerint a HKJA-ágazatban tevékenykedő hajógyárok az EU-ban – fejlett műszaki szaktudásuknak köszönhetően – jelenleg jól felkészült hálózattal rendelkeznek, amely képes kielégíteni a növekvő keresletet a fenntartható fejlődés, a technológia, az innováció, a munkavállalói készségek és a hajógyári berendezések terén.

1.3 Az EGSZB szerint a nehéz gazdasági helyzet dacára egyre több lehetőség nyílik az ágazat számára. Ez azzal van összefüggésben, hogy világszerte bővülnek a flották, egyre több a viszonylag öreg hajó, főként pedig folyamatosan növekszik az átalakítás és korszerűsítés iránti kereslet, aminek háttérében a környezet- és éghajlatvédelmi, valamint energetikai előírások állnak. Rövid távon ide tartozik az energiahatékony hajók iránti növekvő kereslet, a tengeri szélenergia-termelés működtetése és fejlesztése, valamint a természeti erőforrások tengerből való kitermelése.

1.4 Közép- és hosszú távon további ágazati esélyeket kínálhat a jeges-tengeri útvonalak megnyitása és a mélytengeri bányászat.

1.5 Az EGSZB hangsúlyozza, hogy az ígéretes lehetőségek dacára a hajótulajdonosok és a HKJA-ágazathoz tartozó hajógyárok az elhúzódó válság miatt továbbra is pénzügyi gondokkal küzdenek – például a finanszírozáshoz való hozzáférés terén, így a cégek számára kedvezőtlenek az üzleti feltételek. Kihívást jelent az is, hogy megmaradjon az ágazat működéséhez szükséges kritikus tömeg.

1.6 Ennek érdekében a HKJA-alágazatnak szorosan együtt kellene működnie a tengerészeti értéklánccal, hogy ismertebbé váljon és támogatást kapjon az EU-tól, a tagállamoktól és a régióktól, mivel a harmadik országok egyre nagyobb konkurenciát jelentenek.

1.6.1 Az EGSZB szerint az alábbi intézkedések előnyösek és hasznosak az ágazat számára:

— szélesebb körű és aktívabb szerep az EBB számára az európai iparpolitika támogatására irányuló EBB-célok keretében. Ez érinti a HKJA-ágazatban aktív kvv-kat is, amelyek vonatkozásában az EBB-nek és az EBA-nak jelentős közvetett cselekvési mozgástere van,

- workshopok szervezése az EBB, az Európai Bizottság és az ágazati szereplők részvételével (ezeket a workshopokat a LeaderSHIP 2020 kezdeményezés javasolja), valamint az EBB-finanszírozás lehetőségeinek elemzése,
- az Európa 2020 stratégiához kapcsolódó projektkötvény-kezdeményezés esetleges alkalmazása a fuvarozás és az energia területén; regionális (köztük az „intelligens szakosodással” kapcsolatos) források kiutalása a tengerészeti ágazat számára; az Európai Bizottság – 2013 vége előtt esedékes – határozata a hajógyártás engedélyezett állami támogatására vonatkozó keretszabály érvényének meghosszabbításáról arra az időszakra, amíg az általános K+F+I keretre és a regionális támogatásra vonatkozóan nem javasolnak és léptetnek hatályba új előírásokat. Az e két területre vonatkozó előírásoknak a jövőben együttesen kellene betölteniük a jelenlegi keret szerepét. Gondoskodni kell arról, hogy a keretszabály lejárt és új szabályokkal való helyettesítése ne okozzon további pénzügyi gondokat, és mindent meg kell tenni annak érdekében, hogy a HKJA-ágazat kompenzálva legyen a hatályvesztésből esetlegesen következő gazdasági károkért,
- a (Waterborne technológiai platform helyébe léptetendő) Horizont 2020 keretében az EU kutatásra, fejlesztésre és innovációra szánt eszközeinek elsőbbséggel történő elkülönítése a demonstrációs elemekkel és innovációs potenciállal rendelkező tengerészeti projektek (köztük a kutatási célú köz-magán társulások) számára.

1.7 Az EGSZB rámutat, hogy bár az EU-ban a HKJA-ágazatban dolgozók jelenlegi felkészültsége megfelelő, mégis folyamatos értékelésre és frissítésre van szükség. Az ilyen intézkedéseket kiemelt helyen kell támogatni, például a LeaderSHIP 2020 kezdeményezés keretében. Ezen a területen – a képzett munkaerő előregedése miatt – reális veszélyt jelent a kritikus tömeg elvesztése.

1.8 Az EGSZB szerint az új és fiatal munkavállalók ágazat iránti érdeklődésének felkeltését fontos kérdésként kell kezelni, és az ágazatról alkotott kép kedvezőbbé tételét célzó intézkedésekhez kell kapcsolni. Ezzel párhuzamosan pénzügyi támogatásban kell részesíteni azokat az iskolákat és felsőoktatási intézményeket, amelyekben HKJA-val foglalkozó szakirányok működnek.

1.9 Az EGSZB szerint az Európai Bizottságnak a szociális partnerekkel és (például a képzési ágazati tanácsok koncepcióját alkalmazva) más érdekelt felekkel együtt tervet kellene kidolgoznia arra, hogy a készségeket miként lehet folyamatosan hozzáigazítani a HKJA-ágazat új feladataihoz, amelyeknek részét képezik például a tengeri létesítmények (platformok, szélenergia-telepek stb.), a kikötők, az új műszaki úszóegységek, illetve az LNG-vételező berendezések és hajók. Ehhez a kompetenciák nyomon követésére, a képzések folyamatos fejlesztésére és az Európán belüli mobilitás népszerűsítésére van szükség.

1.10 Az elvek és előírások átfogó rendszere (környezetvédelem, biztonság, kikötők, valamint szállítási, összeszerelési és újrafeldolgozási szabályok) alapvetően befolyásolja az ágazat működését, illetve az általa kínált szolgáltatások iránti keresletet. Ennek tudatában az EGSZB úgy véli, hogy a HKJA-ágazatnak, illetve a hajógyáraknak egymással összefogásban gyakran és rendszeresen konzultálniuk kellene az EMSA-val annak érdekében, hogy a hajók biztonságosabbak és környezetkímélőbbek legyenek, és hatékonyan lehessen ellenőrizni őket.

1.11 Az EGSZB szerint a fejlett technológiákkal kapcsolatos új szabályok és követelmények sorát nem szabad úgy kezelni, mintha azok ártalmasak vagy problematikusak lennének az ágazat számára – inkább a lehetőségeket kell látni bennük. Ennek kapcsán fontos, hogy a HKJA-ágazat, a hajógyárak és az acélipar a jobb eredmények érdekében szorosabban együttműködjön. Az EGSZB kéri, hogy a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság a stratégiai (többek között a rövid távú tengeri fuvarozásra vonatkozó) szakpolitikák kialakításakor vegye figyelembe a hajókarbantartási, -javítási és -átalakítási ágazatot.

Az EGSZB úgy véli, hogy a hajók Európában végzett újrafeldolgozása iránt erős keresletet beharangozó középtávú (3 éves) előrejelzésekkel összhangban a HKJA-ágazat rendelkezik az ilyen projektek megvalósításához szükséges felszerelésekkel, ahogy a hajók emberekre és környezetre ártalmatlan újrafeldolgozásával kapcsolatos elvárások teljesítéséhez szükséges humántőkével is. Az ágazatban ugyanakkor figyelembe kell venni, hogy új, az eddigiektől eltérő típusú tevékenységről van szó, amelynek érzékeny oldalai is vannak, és amelyet körültekintően kell megközelíteni. Az EGSZB szerint a hajók újrafeldolgozása stratégiai szempontból egyre fontosabb tevékenység lesz Európa iparában.

1.12 Az EGSZB szerint az EU-n belül a HKJA-ágazatban végrehajtandó átalakítások finanszírozásához köztámogatást igénylő legfontosabb feladatok rövid távon a következők: tisztítóberendezések és ballasztvízkezelő rendszerek beszerelése (ez a Lloyd's Register szerint a világon akár 65 000 hajót is érinthet), valamint energiahatékonyságot célzó átalakítások (LNG-meghajtású motorok beszerelése, illetve a tengeren történő LNG-vételezést szolgáló berendezések, hővisszanyerő rendszerek és korszerű sebességsökkentő egységek telepítése stb.).

1.13 Az EGSZB meggyőződése, hogy a hajókarbantartási, -javítási és -átalakítási ipar igen fontos az adott európai haditengerészeti flották szempontjából, és ezt a témát a fegyvergyártási ágazattal foglalkozó más EGSZB-véleményekbe is be kell építeni.

1.14 Az EGSZB úgy véli, hogy az ágazat szempontjából alapvetően fontos az IMO-szabályok, különösen a ballasztvízkezelésről szóló egyezmény gyakorlati alkalmazása. Ezért ezt az egyezményt megfelelő és hatékony módon, világos elvárásokat megfogalmazva kell végrehajtani.

2. Bevezetés

Az európai hajókarbantartási, -javítási és -átalakítási ágazat

2.1 A hajógyártási ágazathoz tartozik minden olyan vállalat, amely a különféle típusú hajók és más tengerészeti berendezések építésével, karbantartásával, átalakításával és javításával foglalkozik. Az európai hajókarbantartási, -javítási és -átalakítási ágazat nevének rövidítése: HKJA. Ehhez a tevékenységi területhez tartoznak az osztályozó felmérések is. Ilyen típusú hajógyárak 16 uniós országban működnek és mintegy 50–55 ezer embert foglalkoztatnak (a 2007–2011-es időszak átlagértéke).

2.2 A HKJA-ágazat a hajógyártás különleges szegmensének tekinthető. Jelentősége azzal párhuzamosan nő, hogy világszerte egyre több a hajó, egyre nagyobb a tengeri (és belvízi) forgalom, fejlődnek a hajózási technológiák és sokasodnak a vízi közlekedéssel szemben a fenntartható fejlődés terén támasztott elvárások.

2.3 Az EU jelenleg erős pozícióval rendelkezik ebben az ágazatban. Aktuális világpiaci részesedése 35% körül mozog, ami rámutat, hogy Európa szempontjából stratégiai jelentőségű ágazatról van szó. A tengeri közlekedés magas szintű biztonsága, illetve a szigorú környezetvédelmi és energiahatékonysági normák érdekében fontos, hogy megőrizzük, sőt erősítsük ezt a pozíciót.

A HKJA-ágazat jellemzői

2.4 A HKJA-ágazat sok szempontból különbözik az új hajók építésével foglalkozó ágazattól. A HKJA az alábbi alágazatokra osztható: hajójavítás, karbantartás és korszerűsítés, valamint átalakítás.

2.5 A karbantartás és a javítás általában rövid távú művelet. A hajó többnyire szárazdokkba kerül, és átlagosan 10–12 napig marad ott.

2.6 A javítás tervezése viszonylag egyszerű, és a hajógyárak befolyással lehetnek arra, hogy a tulajdonos melyiküket választja. A rendszerszintű, mechanikus vagy szerkezeti meghibásodásokból adódó, nem tervezett javításokat a lehető legközelebbi hajógyárban kell elvégezni. Ilyen esetekben nehéz befolyásolni a hajótulajdonos választását.

2.7 Egy 2008-as OECD-jelentés⁽¹⁾ szerint a hajótulajdonosok számára rendkívül fontos lett a megfelelő hajójavító üzem kiválasztása. A tulajdonosoknak gyakran dönteniük kell, hogy a pénzügyileg vonzó, olcsóbb céget válasszák, vagy inkább megbízhatóságra és fejlett technológiára van szükségük. A hajójavítás helyszínének megválasztásában általában az alábbi tényezők játszanak fontos szerepet: a költségek, a javítás hossza (ezen belül a szükséges kerülőúttal járó költségek) és – kisebb mértékben – az alkalmazott technológia típusa.

⁽¹⁾ *The interaction between the ship repair, ship conversion and shipbuilding industries report* [Jelentés a hajójavítás, a hajóátalakítás és a hajógyártás közötti kölcsönhatásokról], C/WP6(2008)6c.

2.8 A méretgazdaságosság érdekében a hajógyártást és a hajójavítást a világ számos részében összekapcsolják. A hajógyártásban vezető országok a hajóépítést általában elválasztják a HKJA-tevékenységektől, hogy erősítsék a munkaerő-koncentrációt és növeljék a termelékenységet.

Néhány uniós országban (például Lengyelországban, Németországban és Hollandiában), valamint Indiában működési és szervezeti kapcsolatok is vannak a hajóépítő és HKJA-üzemek között. Ez a modell a fenti országokban alighanem azért működik hatékonyan, mert a hajógyártás e két ágához közös részlegeket és berendezéseket (és egyéb szervezeti egységeket ⁽²⁾) használnak, miközben élvezik a változatos termékskála és rendelések előnyeit és minimalizálják a gazdasági visszaesésből fakadó kockázatokat.

2.9 Az ágazat piacának jellemzői

2.10 Az elmúlt évtizedekben a HKJA-ágazat fejlődésének jellemzésére a szakirodalom az „örökzöld” kifejezést használta. A nemzetközi flotta erőteljes növekedésével párhuzamosan (míg 1990-ben 660 millió, 2011-ben már 1 468 millió tonna hordképesség) a HKJA-ágazat lehetőségei is növekedtek. Az ágazat éves globális forgalmát 2010 végén mintegy 12 milliárd USD-ra becsülték. ⁽³⁾

2.11 Az európai hajójavítási ágazat forgalma 2010-ben 3,16 milliárd eurót tett ki (2008-ban mintegy 4 milliárd eurós rekordbevételt könyveltek el). Az I. melléklet a különböző európai országok hajójavító üzemének forgalmát mutatja be 2006 és 2010 között.

2.12 Az európai HKJA-ágazat a válság előtt meglehetősen jó állapotban volt. 2010 óta a hajótulajdonosok visszafogták kiadásait vagy elhalasztották megrendeléseiket, így próbálva csökkenteni költségeiket. 2010 második félévében bepótolták az elmaradásokat, amit az is illusztrál, hogy a javítási munkák terén ismét nőtték a várakozási idők (egy hétről három hétre).

2.13 HKJA-üzemek a világ minden táján találhatóak. Bár az ázsiai üzemek (az alacsony munkaköltségek miatt) alacsonyabb költségek mellett végzik a javítást, sok hajótulajdonos drágább üzemet választ, mivel ezeknél rövidebb az átfutási idő (és így kivédhetőek a kerülővel járó költségek) és fejlettebb a szakértelem.

Átalakítás és korszerűsítés a HKJA-üzemekben

2.14 Az átalakítás és a korszerűsítés menete bizonyos szempontból jobban hasonlít az új hajók építéséhez, mint a javítási és karbantartási munkálatokhoz. Az átalakítás általában hosszabb lélegzetű munka, mint a hagyományos javítás. A hajók átalakításához szükséges tevékenységeket gyártási folyamatként határozhatjuk meg.

2.15 A Sea Europe ⁽⁴⁾ szerint a hajók átalakítása az időszükséglet szempontjából közelebb áll a hajógyárak tevékenységéhez, de az átalakítást teljesen más módon kell megközelíteni: rugalmasságra van szükség annak érdekében, hogy az ügyfél elvárásainak és az átalakítandó hajó jellemzőinek megfelelően módosítható legyen a munkaterv.

2.16 Nem sokkal a válság előtt az átalakítást végző hajóüzemek piaca igen jól működött. 2009-ben azonban csökkenni kezdett, majd 2010 elején mélypontra süllyedt a megrendelések száma. Ezekben a hónapokban az átalakítási munkákra vonatkozó megrendelési nyilvántartások többsége üres volt. 2010 második félévében némileg javult a helyzet, de napjainkban is számos hajótulajdonos – pénzügyi gondokra hivatkozva – korlátozza az átalakítási megrendeléseket.

2.17 A közelmúltban egyre fontosabb szerepet kapott a tengeri kiségitő hajók és úszó berendezések (köztük fűrőplatformok) javítása, átalakítása és korszerűsítése. Mivel az ilyen jellegű hajók (és tengeri úszó berendezések) új állapotban igen drágák, és sokáig (akár négy évet is) kell várni rájuk, a hajótulajdonosok inkább a meglévő tengeri eszközök és úszó berendezések átalakítása mellett döntenek. Európában azonban erős a csábítás, hogy olcsóbb külföldi hajóüzemek szolgáltatásait vegyék igénybe az átalakításhoz.

⁽²⁾ Lásd az 1. lábjegyzetet.

⁽³⁾ CESA éves jelentés 2010–2011.

⁽⁴⁾ Az Európai Hajógyári Szövetségek Közössége (CESA) és az Európai Tengerészeti felszerelés-tanács (EMEC) 2012-ben „SEA Europe” néven létrehozott egy hajó- és tengerészeti felszerelésekkel foglalkozó európai szövetséget.

3. Az európai HKJA-ágazat versenyképességének vizsgálata

3.1 A hetedik kutatási keretprogram keretében, az ECO REFITEC ⁽⁵⁾ kutatóprogram részeként nemrégiben megvizsgálták és elemezték az EU-ban működő HKJA-ágazat versenyképességét. A vizsgálat eredményét a II. melléklet ismerteti.

4. A HKJA-ágazatra hatást gyakorló európai és nemzetközi jogszabályok (forrásanyagok ⁽⁶⁾, ⁽⁷⁾, ⁽⁸⁾)

4.1 Nemzetközi szinten nem folytattak olyan tárgyalásokat versenyképességre vonatkozó többoldalú megállapodásokról (pl. a WTO égisze alatt), amelyek befolyásolhatnák a HKJA-ágazatot. Kevés az esély arra, hogy a közeljövőben ilyen jellegű megállapodások szülessenek.

4.2 Kétoldalú szinten az EU az USA-val, Kanadával, Japánnal és Dél-Koreával kötött ugyan olyan kereskedelmi megállapodásokat, melyek közvetett módon befolyásolják a versenyképességet, de a HKJA-ágazatra gyakorolt hatásuk elhanyagolható.

Európai szinten az uniós jogszabályok tartalmazzák a hajógyártáshoz nyújtott állami támogatás keretszabályait. Ezek értelmében az Európai Bizottság engedélyezheti eszközök elkülönítését hajógyáraknak nyújtandó innovációs vagy regionális támogatásra, illetve – exporthitelek esetén – a hajótulajdonosok támogatására. A HKJA-ágazatot illetően a keretszabályok a hajójavításhoz és -átalakításhoz regionális és innovációs támogatásokat tesznek lehetővé, exporthiteleket azonban kizárólag a hajóátalakításhoz engedélyeznek.

4.2.1 A jelenlegi keretszabályok 2012. január 1-je óta vannak hatályban, és két évig érvényesek. Az Európai Bizottság jelezte, hogy e határidő lejárta után a hajógyártásra vonatkozó keretszabályokat be lehet építeni a kutatáshoz és innovációhoz, illetve a regionális támogatáshoz nyújtott állami támogatásra vonatkozó uniós iránymutatások következő változatába, mivel jelenleg mind az általános uniós keret, mind pedig az új hajók építésére vonatkozó konkrét keretszabályok felülvizsgálat tárgyát képezik.

4.3 IMO-tagok által ratifikált, hatályos szabályok, melyek új lehetőségeket teremtenek a HKJA-ágazat számára

4.4 A ballasztvízkezelésről szóló egyezmény

4.4.1 A ballasztvízkezelésről szóló egyezmény megoldja azt a problémát, hogy a hajók által szállított ballasztvíz kiengedése révén invazív tengeri fajok kerülnek különböző tengeri területekre. Az egyezmény a tervek szerint 2014 elején lép hatályba.

4.4.2 Az egyezmény komoly hatást gyakorol a HKJA-ágazatra, mivel sok hajó korszerűsítésre és/vagy átalakításra szorul majd. A Lloyd's Register szerint világszerte akár 65 000 hajót is érinthet ez a változás.

4.4.3 Elképzelhető, hogy az egyezmény más következményekkel – jórészt kockázatokkal – is jár a HKJA-ágazat számára, aminek hátterében az új vegyszerek használata és raktározása, illetve a vegyszerhasználattal szemben támasztott szigorúbb jogi követelmények állnak.

4.5 MARPOL egyezmény (VI. melléklet) – a hajókról történő levegőszennyezés megelőzése

4.5.1 Ez az egyezmény 2013-ban lépett hatályba, és célja, hogy csökkentse a hajókról történő levegőszennyezést, különösen az SO_x és az NO_x kibocsátását.

⁽⁵⁾ *Eco innovative refitting technologies and processes for shipbuilding industry promoted by European Repair Shipyards* – projekt az Európai Bizottság társfinanszírozásával a hetedik keretprogramon belül (2007–2013).

⁽⁶⁾ Lásd az 5. lábjegyzetet.

⁽⁷⁾ Lásd a 3. lábjegyzetet.

⁽⁸⁾ Lásd az 1. lábjegyzetet.

4.5.2 A tengerészeti ágazatot érintő szükségtelen korlátozások elkerülése érdekében az egyezmény VI. melléklete leszögezi, hogy a kibocsátások csökkentése alternatív üzemanyagok használatával vagy gáztisztító technológiák alkalmazásával is megoldható.

4.5.3 Az egyezmény lehetőségeket teremt a HKJA-ágazat számára, mivel kibocsátáscsökkentő technológiákat kell majd beépíteni a hajók, köztük a meglévő flották fedélzetére. A környezetbarát berendezések beszerelése annyiban jelenthet kockázatot az ilyen munkát vállaló hajóüzemek számára, hogy egyre inkább függnék majd a szükséges alkatrészek beszállítótól, és bizonyos beruházásokat is kell eszközölniük a hajóüzemekben.

4.6 A hajók újrafeldolgozásáról szóló egyezmény

4.6.1 Az egyezmény célja annak biztosítása, hogy a hajók újrafeldolgozása során elfogadható szinten maradjanak a környezeti, egészségügyi és biztonsági kockázatok.

4.6.2 Az egyezményben foglalt rendelkezések értelmében a hajótulajdonosokat teljes körűen tájékoztatni kell a karbantartás, javítás és átalakítás során használt anyagokról, és gondoskodni kell arról, hogy a hajógyárakban soha ne használjanak nem kívánatos anyagokat. Ez további lehetőségeket teremthet arra, hogy a szakmailag igen felkészült uniós hajógyárak új megrendeléseket kapjanak különféle szakértelmet igénylő szolgáltatásokra.

4.7 A hajók újrafeldolgozása stratégiai szempontból egyre fontosabb tevékenység lesz abból a célból, hogy az EU-ban a feldolgozóipar (acél-, alumínium-, rézgyártás) számára például hulladék- és más alapanyagokat biztosítson és szállítson, így gondoskodva arról, hogy csökkenjenek a közvetlen és közvetett környezeti hatások és el lehessen kerülni az elfogadhatatlan munka- és szociális körülményeket.

5. Javaslatok és iránymutatások a HKJA-ágazat számára a LeaderSHIP 2020 kezdeményezésben és a hajógyártásra irányuló ágazati párbeszéddel foglalkozó bizottság folyamatban lévő munkáiban

5.1 A HKJA-ágazatnak és a kapcsolódó iparágaknak figyelembe kell venniük az EBB általi finanszírozás esélyeit és lehetőségeit, tekintettel e bank kibővített hiteltevékenységére. Népszerűsíteni és vizsgálni kellene az EBB intézkedéseit, főként a „környezetbarát hajózással”, a megújuló tengeri energiával és az átalakításokkal kapcsolatos projektek szempontjából. Az EBB-támogatás konkrétabb áttekintése érdekében a Vállalkozáspolitikai és Ipari Főigazgatóságnak érdemes volna kiemelt helyen foglalkoznia megfelelő workshopok szervezésével.

5.2 A tagállamoknak és a part menti régióknak meg kellene vizsgálniuk annak lehetőségét, hogy a strukturális alapokból támogassák a tengerészeti ágazatban használatos technológiák diverzifikálását az új piaci ágak – különösen az intelligens szakosodásra irányuló regionális stratégiák – összefüggésében.

5.3 Ami az esetleges hosszú távú uniós finanszírozást illeti, az Európai Bizottságnak meg kellene vizsgálnia, hogy milyen lehetőségek vannak a hajóépítés és -korszerűsítés finanszírozására. A tagállamoknak, a pénzügyi szereplőknek, a tengerészeti technológiák ágazatának és a többi érdekelt félnek át kell tekinteniük a piaci garanciák rendelkezésre állását.

5.4 A hajógyártási ágazatnak (ezen belül a HKJA-nak) az Európai Bizottsággal, a tagállamokkal vagy a régiókkal együttműködésben be kell kapcsolódnia a kutatási tevékenységekbe. Ehhez többek között köz-magán társulásokat (PPP-eket) lehet alkalmazni, maradéktalanul figyelembe véve a tengerészeti ágazatok struktúráját és az állami támogatásokra vonatkozó, megfelelő szabályokat.

5.4.1 Az EGSZB egyetért a LeaderSHIP 2020 kezdeményezés alapelvével, mely szerint a hajógyártási ágazatra vonatkozó általános PPP-célok elérése érdekében komoly elkötelezettségre van szükség a kutatási programok mellett. A rövid távú célokat illetően nyilvánvaló, hogy a HKJA-ágazat fenntartható fejlődését megfelelő intézkedésekkel kell alátámasztani a vállalati szintű innováció ösztönzése érdekében.

5.5 Az EGSZB támogatja a hajógyártásra irányuló ágazati párbeszéddel foglalkozó bizottság bevonását a LeaderSHIP 2020 kezdeményezésen belüli szakpolitikák meghatározására és végrehajtására irányuló munkába. Jelenleg az kell hogy legyen a bizottság különleges szerepe, hogy az ágazat hosszú távú virágzásának érdekében végrehajtsa a kezdeményezésnek a képzések és készségek jobb azonosításával és összehasonlíthatóságával kapcsolatos részét.

5.6 Az EGSZB érdeklődéssel várja a párbeszéddel foglalkozó bizottság eredményeit az európai hajóépítési és HKJA-ágazatban érvényes szociális normák terén.

Kelt Brüsszelben, 2013. december 10-én.

*az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke*
Henri MALOSSE
