

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Eiropas kuģu apkopes, remonta un pārbūves nozare – izturīga, pasaules līmenī konkurētspējīga nozare, kas atbalsta ES ilgtspējīgas attīstības politiku” (pašiniciatīvas atzinums)

(2014/C 170/06)

Ziņotājs: **Marian KRZAKLEWSKI**

Līdzziņotājs: **Enrique CALVET CHAMBON**

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja saskaņā ar Reglamenta 29. panta 2. punktu 2013. gada 14. februārī nolēma sagatavot pašiniciatīvas atzinumu par tematu

“Eiropas kuģu apkopes, remonta un pārbūves nozare – izturīga, pasaules līmenī konkurētspējīga nozare, kas atbalsta ES ilgtspējīgas attīstības politiku”.

Par Komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Rūpniecības pārmaiņu konsultatīvā komisija (CCMI) savu atzinumu pieņēma 2013. gada 21. novembrī (ziņotājs – *Marian Krzaklewski* kgs; līdzziņotājs – *Enrique Calvet Chambón* kgs).

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 494. plenārajā sesijā, kas notika 2013. gada 10. un 11. decembrī (10. decembra sēdē), ar 163 balsīm par, 3 balsīm pret un 4 atturoties, pieņēma šo atzinumu.

1. Secinājumi un ieteikumi

1.1. Eiropai un tās ilgtspējīgai attīstībai kuģu apkopes, remonta un pārbūves nozare (*ship maintenance, repair and conversion, SMRC*) ir stratēģiski svarīga, jo tai ir būtiska loma tādās jomās kā vides aizsardzība, transports, drošība un energoefektivitāte.

1.2. EESK uzskata, ka, pateicoties augstajam tehnisko zināšanu līmenim, pašreizējais Eiropas SMRC rūpnīcu tīkls ir labi sagatavots un spējīgs apkalpot pieaugošo pieprasījumu gan ilgtspējīgas attīstības un tehnoloģijas, gan inovācijas, darbinieku prasmju un rūpnīcu iekārtu ziņā.

1.3. Pēc Komitejas domām, neskatoties uz grūto ekonomisko situāciju, nozarei paveras jaunas iespējas. Tās ir saistītas ar flotes palielināšanos pasaulē un vecāku kuģu īpatsvara pieaugumu, kā arī arvien lielāku pieprasījumu pēc pārbūves un modernizācijas ar vidi, enerģētiku un klimatu saistīto prasību dēļ. Tuvākajā laikā tas ietver pārēju uz energoefektīviem kuģiem, jūras vēja enerģijas ražotņu izbūvi un dabas resursu iegūvi no jūras dzīlēm.

1.4. Vidējā termiņā un ilgtermiņā nozarei jaunas iespējas varētu rasties saistībā ar Arktikas jūras ceļu atvēršanu un dziļjūras raktuvēm.

1.5. Komiteja norāda, ka, neskatoties uz daudzsoļojām iespējām, ieilgušās krīzes dēļ kuģu īpašnieki un SMRC rūpnīcas joprojām saskaras ar finansiālām grūtībām, piemēram, kad nepieciešams saņemt aizdevumu, un tāpēc uzņēmumu darbība ir apgrūtināta. Vēl viena problēma ir nozares kritiskās masas saglabāšana.

1.6. Lai to šos jautājumus risinātu, SMRC apakšnozarei cieši jāsadarbojas ar jūrniecības vērtību ķēdi, lai palielinātu tās prestižu un iegūtu atbalstu no ES, dalībvalstīm un reģioniem, ņemot vērā trešo valstu arvien pieaugošo konkurenci.

1.6.1. Komiteja uzskata, ka būs lietderīgi nozarē īstenot šādus pasākumus:

— piešķirt Eiropas Investīciju bankai (EIB) plašāku un aktīvāku lomu nozarē saistībā ar EIB uzdevumu atbalstīt Eiropas rūpniecības politiku; tas attiecas arī uz SMRC nozares mazajiem un vidējiem uzņēmumiem, kurus EIB un Eiropas Investīciju fonds (EIF) var netieši būtiski atbalstīt;

- rīkot darbseminārus ar EIB, Eiropas Komisijas un nozares pārstāvjiem (tas ir ierosināts iniciatīvā “*LeaderSHIP 2020*”) un izpētīt EIB finansējuma iespējas;
- transporta un enerģijas jomā izmantot stratēģijas “Eiropa 2020” projektu obligāciju iniciatīvu, kad tas iespējams; novirzīt reģionālo finansējumu (tostarp lietpratīgai specializācijai paredzētos līdzekļus) uz jūrniecības nozari; pieņemt Komisijas lēmumu – to nepieciešams izdarīt līdz 2013. gada beigām – pagarināt darbības termiņu Nostādņēm par atļauto valsts atbalstu kuģu būves nozarei līdz brīdim, kad tiks iesniegts priekšlikums un stāsies spēkā jauni noteikumi par vispārējām pētniecības, izstrādes un inovācijas vadlīnijām, kā arī noteikumi par reģionālo atbalstu, kuriem abiem nākotnē būtu jāaizstāj pašreizējās nostādnes; jānodrošina, lai nostādņu darbības termiņa beigšanās un aizvietošana ar jauniem noteikumiem neradītu jaunas finansiālas problēmas, un jādara viss iespējams, lai kompensētu SMRC nozarei saimnieciskos zaudējumus, kas no tā varētu rasties;
- programmā “Apvārsnis 2020” paredzētajam Eiropas Savienības atbalstam pētniecībai, izstrādei un inovācijai (kas darbosies kā turpinājums WATERBORNE (ūdens transporta) tehnoloģiju platformai) par prioritāti jāizvirza mērķtiecīgi izstrādāti jūrniecības projekti, kas ietver demonstrāciju elementus un inovācijas potenciālu (pielietojot publiskā un privātā sektora partnerības (PPP) pētniecības nolūkā).

1.7. EESK norāda: lai gan Eiropas Savienībā SMRC nozarē strādājošo pašreizējās prasmes ir pietiekamā līmenī, tās nerimīgi jāizvērtē un jāmodernizē. Tādu pasākumu atbalstīšanai jābūt prioritātei, piemēram, iniciatīvas “*LeaderSHIP 2020*” ietvaros. Minētajā nozarē ir reāls risks zaudēt kritisko masu kvalificētā darbaspēka novecošanas dēļ.

1.8. Pēc EESK domām, uzmanības centrā jābūt intereses par nozari palielināšanai jaunpienācēju un gados jaunu darbinieku vidū, un tas jāsaista ar nozares tēla uzlabošanas pasākumiem. Tas būtu jāsaista ar finansiālu atbalstu skolām un universitātēm, kuras ir specializējušās SMRC jomā.

1.9. Komiteja uzskata, ka Komisijai kopā ar sociālajiem partneriem un citām ieinteresētajām personām (piemēram, izmantojot nozaru padomes prasmju jautājumus) jāizstrādā plāns par prasmju nerimīgu pielāgošanu SMRC nozares jaunajiem uzdevumiem, kuri ietver, citstarp, jūrā ierīkotas iekārtas (platformas, vēja ģeneratoru parki u. c.), ostas, jaunas tehniskās peldošās vienības, iekārtas un kuģus sašķidrinātās dabasgāzes uzglabāšanai u. c. Tam nepieciešama prasmju pārraudzība, apmācību pastāvīga modernizēšana un mobilitātes veicināšana Eiropā.

1.10. Nozares darbību un pieprasījumu pēc tās pakalpojumiem būtiski ietekmē plašs principu un noteikumu klāsts (vides aizsardzība, drošība, ostas, transports, montāža, otrreizējā pārstrāde). Tāpēc EESK uzskata, ka SMRC un jaunu kuģu būvēšanas rūpniecībai būtu bieži un sistemātiski kopā jākonsultējas ar Eiropas Jūras drošības aģentūru, lai nodrošinātu, ka kuģi ir ekoloģiskāki, drošāki un efektīvi kontrolēti.

1.11. No Komitejas viedokļa, jaunu noteikumu un prasību kopums par modernām tehnoloģijām nebūtu jāuzskata par nozarei kaitējošu vai problemātisku, bet gan par papildu iespēju. Šajā aspektā SMRC un jaunu kuģu būves rūpniecībai būtu ciešāk jāsadarbojas ar tērauda ražošanas nozari, lai gūtu labākus rezultātus. Komiteja mudina Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorātu politikas stratēģiskajos plānos (tostarp tuvsatiksmes kuģošanas jomā) ņemt vērā SMRC nozares intereses.

Saskaņā ar vidēja termiņa (3 gadu) prognozēm pieprasījums pēc kuģu otrreizējās pārstrādes Eiropā būtiski kāps. EESK uzskata, ka SMRC nozare spēs īstenot šādus projektus. Tai arī ir vajadzīgais cilvēkkapitāls, lai izpildītu prasības par kuģu tādu otrreizēju pārstrādi, kas nav kaitīga ne cilvēkiem, ne videi. Vienlaikus nozarē tiek ņemts vērā fakts, ka šis ir jauns, citāds darbības veids, kam ir sensitīvi aspekti un nepieciešama uzmanīga pieeja. Komiteja uzskata, ka kuģu otrreizējās pārstrādes stratēģiskā nozīme Eiropas rūpniecībai pieaugs.

1.12. Pēc Komitejas domām, svarīgākie īstermiņa uzdevumi, kam nepieciešams publiskā sektora atbalsts, lai Eiropas Savienībā SMRC nozarē veiktu pārbūves darbus, ir šādi: cisternu un balastūdeņu attīrīšanas sistēmu ierīkošana (saskaņā ar *Lloyd* reģistru visā pasaulē tas varētu būt nepieciešams līdz pat 65 000 kuģu) un ar energoefektivitāti saistīta pārbūve (tostarp ar sašķidrinātu dabasgāzi darbinātu dzinēju ierīkošana, bunkuru izbūve sašķidrinātas dabasgāzes uzglabāšanai jūrā, siltuma rekuperācijas sistēmas, modernizācijas iekārtas lēnai kuģošanai u. c. iekārtas).

1.13. Komiteja ir stingri pārliecināta, ka SMRC nozare ir ļoti svarīga vairāku Eiropas valstu kara kuģu flotēm un ka šis temats jāiekļauj citos EESK atzinumos par bruņojuma nozari.

1.14. EESK uzskata, ka nozarei ļoti svarīgs aspekts ir Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) noteikumu, konkrēti, Balasta ūdeņu konvencijas, piemērošana praksē. Tāpēc šī konvencija būtu jāīsteno pareizi un efektīvi, skaidri paužot vēlamos rezultātus.

2. Ievads

Eiropas kuģu apkopes, modernizācijas un remonta nozare (SMRC)

2.1. Kuģu būvniecība ietver visus uzņēmumus, kas iesaistīti jebkāda veida kuģu būvniecībā, apkopē, pārbūvē un remontēšanā, kā arī citās attiecīgajās jūrniecības struktūrās. Kuģu apkopes, remonta un pārbūves rūpnīcu saīsinātais nosaukums angļu valodā ir SMRC. Šajā darbības jomā ietilpst arī klasifikācijas aptaujas. Tādas kuģu rūpnīcas pastāv 16 valstīs un nodarbina aptuveni 50 līdz 55 tūkstošus cilvēku (vidējais skaits laikā no 2007. gada līdz 2011. gadam).

2.2. SMRC nozare ir kuģu būves rūpniecības īpašs segments. Tās nozīme palielinās līdz ar pasaules flotes un jūras (kā arī iekšzemes ūdensceļu) transporta popularitātes palielināšanos, kuģu tehnoloģiju attīstību un stingrāku ūdensceļu transporta prasību ieviešanu ilgtspējīgas attīstības jomā.

2.3. Patlaban Eiropas Savienībai ir spēcīgas pozīcijas šajā nozarē. Tās pašreizējais īpatsvars pasaules tirgū ir aptuveni 35 %; tas pierāda, ka šī nozare Eiropai ir stratēģiski svarīga. Šīs pozīcijas būtu jāsauglabā un pat jāuzlabo, lai nodrošinātu augstu jūras transporta drošību un ieviestu augstus vides aizsardzības un energoefektivitātes standartus.

SMRC nozares raksturojums

2.4. SMRC nozare daudzos aspektos atšķiras no jaunu kuģu būvniecības. SMRC iedalās šādās apakšnozarēs: kuģu remonts, apkope, modernizācija un pārbūve.

2.5. Apkope un remonts ir operācijas, kas parasti neaizņem ilgu laiku. Lielāko daļu laika kuģis atrodas sausā dokā un tur uzturas vidēji 10 līdz 12 dienas.

2.6. Remonta plānošana ir relatīvi vienkārša, un kuģu rūpnīcas var ietekmēt kuģu īpašnieku izvēli, kuru kuģu rūpnīcu viņi izmanto. Savukārt neplānoti remontdarbi sistēmas, mehānisku vai strukturālu problēmu dēļ jāveic vistuvākajā kuģu rūpnīcā. Tādos gadījumos ir grūti ietekmēt kuģu īpašnieku lēmumu.

2.7. Saskaņā ar ESAO 2008. gada ziņojumu⁽¹⁾ piemērotākās kuģu remonta rūpnīcas izvēle ir kļuvusi ārkārtīgi svarīga kuģu īpašniekiem, kuriem bieži nākas izvēlēties starp finansiāli pievilcīgu, lētu iespēju un nepieciešamību nodrošināt darbu kvalitāti un tehnoloģisko sarežģītību. Vissvarīgākie faktori, pamatojoties uz kuriem pieņem lēmumu, kur kuģis tiks labots, parasti ir izmaksas, remonta ilgums (tostarp kuģa novirzīšanas izmaksas) un, mazākā mērā, izmantotā tehnoloģija.

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

2.8. Lai panāktu apjomradītus ietaupījumus, daudzviet pasaulē jaunu kuģu būvēšana un remonts tiek sasaistīti. Valstis, kas jaunu kuģu būvēšanas nozarē ir līderes, parasti jaunu kuģu būvēšanu nodala no SMRC rūpnīcām, lai nostiprinātu darbaspēka koncentrāciju un palielinātu ražīgumu.

Dažās ES valstīs (piemēram, Polijā, Vācijā un Nīderlandē) un Indijā pastāv funkcionālas un korporatīvas saiknes starp jaunu kuģu būvētavām un SMRC rūpnīcām. Minētais modelis šajās valstīs darbojas efektīvi: abu veidu kuģu rūpnīcām tiek izmantoti kopīgi departamenti un ēkas (un citas organizatoriskas vienības⁽²⁾), vienlaikus gūstot ieguvumus no produktu un pasūtījumu diversifikācijas un samazinot ar ekonomikas lejupslīdi saistītos riskus.

2.9. Situācija nozares tirgū

2.10. Pēdējās desmitgadēs, raksturojot SMRC nozares attīstību, literatūrā ir lietots apzīmējums “mūžīgi jauna”. Starptautiskās flotes spēcīgā izaugsme – no 660 miljoniem DWT 1990. gadā līdz 1 468 miljoniem DWT 2011. gadā – vienlaikus bija iespēju izaugsmes avots SMRC nozarei. Pasaules mērogā 2010. gada beigās ikgadējais apgrozījums šajā nozarē tika lēsts USD 12 miljardu apmērā⁽³⁾.

2.11. Eiropas kuģu remonta nozares apgrozījums 2010. gadā sasniedza EUR 3,16 miljardus (augstākais punkts bija 2008. gadā – EUR 4 miljardi). 1. pielikumā redzams kuģu remonta rūpnīcu apgrozījums dažādās ES valstīs laikā no 2006. gada līdz 2010. gadam.

2.12. Pirms krīzes stāvoklis Eiropas SMRC nozarē bija labs. Kopš 2010. gada kuģu īpašnieki ir mēģinājuši samazināt savus izdevumus, samazinot izmaksas vai atliekot pasūtījumus. 2010. gada otrajā pusē viņiem izdevās atgūt zaudējumus, par ko liecina fakts, ka remonta gaidīšanas laiks atkal palielinājās (no vienas nedēļas līdz trim).

2.13. SMRC rūpnīcas atrodas visā pasaulē. Lai gan Āzijas kuģu rūpnīcas remontē par zemākām cenām (zemāku darbaspēka izmaksu dēļ), daudzi kuģu īpašnieki izvēlas dārgākas kuģu rūpnīcas, jo tās spēj piedāvāt īsāku darbu sagatavošanas laiku (tādējādi samazinot novirzīšanas izmaksas) un augstāka līmeņa speciālistus.

Pārbūve un modernizācija SMRC rūpnīcās

2.14. Dažos aspektos pārbūves un modernizācijas process vairāk līdzinās jaunu kuģu būvēšanai nekā remontam un apkopes darbiem. Pārsvārā kuģu pārbūve aizņem vairāk laika nekā parasti labošanas darbi. Kuģu pārbūvi var raksturot kā ražošanas procesu.

2.15. Kā to norādījusi *Sea Europe*⁽⁴⁾, nepieciešamā laika ziņā kuģu pārbūve ir līdzīga jaunu kuģu būvētavu darbam, bet pārbūve prasa pilnīgi atšķirīgu pieeju, tostarp elastīgumu. Tas nodrošina, ka darba plāns var tikt mainīts atkarībā no klienta prasībām un no pārbūvei paredzētā kuģa specifiskajām iezīmēm.

2.16. Īsi pirms krīzes tirgus kuģu rūpnīcām, kas veica pārbūves darbus, bija ļoti labvēlīgs. Taču 2009. gadā pasūtījumu skaits sāka samazināties, un visstraujāk tas kritās 2010. gada sākumā. Ap to laiku pārbūves pasūtījumu reģistri lielākoties bija tukši. 2010. gada otrajā pusē situācija nedaudz uzlabojās. Tomēr patlaban daudzi kuģu īpašnieki ierobežo pārbūves pasūtījumus finansiālu grūtību dēļ.

2.17. Pēdējā laikā arvien nozīmīgāku vietu ieņem atklātā jūrā izmantoto palīgkuģu un peldošo iekārtu (tostarp urbšanas platformu) remonts, pārbūve un modernizācija. Tā kā šāda tipa jauni kuģi (un atklātā jūrā izmantotās peldošās iekārtas) ir ļoti dārgas un tām ir ilgs piegādes laiks (līdz pat 4 gadiem), kuģu īpašnieki izvēlas pārbūvēt esošās atklātā jūrā ierīkotās tehniskās vienības un peldošās iekārtas.

2.18. Taču Eiropā ir spēcīgs vilinājums izmantot lētākas ārvalstu kuģu rūpnīcas, lai veiktu šādus pārbūves darbus.

⁽²⁾ Skatīt 1. zemsvītras piezīmi.

⁽³⁾ CESA Annual Report 2010–2011.

⁽⁴⁾ 2012. gadā Eiropas Kuģu rūpnīcu asociāciju apvienība (*Community for European Shipyards Associations, CESA*) un Eiropas Jūrniecības iekārtu padome (*European Marine Equipment Council, EMEC*) izveidoja Eiropas Kuģu un jūrniecības iekārtu apvienību ar nosaukumu “SEA Europe”.

3. Eiropas SMRC nozares konkurētspējas analīze

3.1. Nesen *ECO REFITEC* ⁽⁵⁾ pētniecības programmas (kas ietilpst Septītajā pētniecības pamatprogrammā) ietvaros tika pētīta un analizēta Eiropas Savienības SMRC nozares konkurētspēja. Šā pētījuma rezultāti pieejami 2. pielikumā.

4. ES un starptautiskie tiesību akti, kas ietekmē SMRC nozari (avoti ⁽⁶⁾, ⁽⁷⁾, ⁽⁸⁾)

4.1. Starptautiskajā līmenī nav risinātas sarunas (PTO ietvaros) par tādu daudzpusēju nolīgumu konkurētspējas jomā, kas varētu ietekmēt SMRC nozari. Izredzes, ka tāds nolīgums varētu tikt parakstīts tuvākajā laikā, ir vājas.

4.2. Eiropas Savienība ir panākusi divpusējas vienošanās ar ASV, Kanādu, Japānu un Dienvidkoreju par tirdzniecības nolīgumiem, kuri netieši ietekmē konkurētspēju, bet tie SMRC nozari ietekmē minimāli.

Eiropas mērogā ES tiesību akti ietver Nostādnes par valsts atbalstu kuģu būvei. Saskaņā ar šīm nostādnēm Komisija var apstiprināt atbalstu kuģu rūpnīcām inovācijai un reģionālās dotācijas vai arī, eksporta aizdevumu gadījumā, atbalstu kuģu īpašniekiem. Attiecībā uz SMRC nozari, nostādnes attiecas uz tādu atbalstu kuģu remontam un pārbūvei, kas saistīts ar reģionālo un inovācijas politiku, un uz atbalstu kuģu pārbūvei vienīgi eksporta aizdevumu gadījumā.

4.2.1. Pašreizējās nostādnes stājās spēkā 2012. gada 1. janvārī, un to darbības termiņš ir divi gadi. Komisija prognozē, ka pēc tam varēs kuģu būves nostādnes iekļaut jaunās ES Nostādnēs par valsts atbalstu pētniecībai un inovācijai un reģionālā atbalsta vadlīnijās, jo patlaban tiek pārskatītas gan ES vispārējās nostādnes, gan tieši jaunu kuģu būves nostādnes.

4.3. IMO locekļu ratificētie noteikumi, kas SMRC nozarei paver jaunas iespējas

4.4. Balasta ūdeņu konvencija

4.4.1. Balasta ūdeņu konvencija regulē kuģu transportēto balasta ūdeņu novadišanu un tādējādi atrisina problēmu saistībā ar invazīvu jūras organismu sugu pārvešanu uz citiem jūras apgabaliem. Plānots, ka konvencija stāsies spēkā 2014. gada sākumā.

4.4.2. Konvencija būtiski ietekmēs SMRC nozari, jo daudzus kuģus vajadzēs modernizēt un/vai pārbūvēt, – saskaņā ar *Lloyd* reģistru tas var skart līdz pat 65 000 kuģu visā pasaulē.

4.4.3. Starp citiem aspektiem, kā minētā konvencija potenciāli varētu ietekmēt SMRC kuģu rūpnīcas, kā vissvarīgāko jāmin jaunu ķīmisko vielu lietošanas un glabāšanas risks un stingrākas juridiskās prasības to lietošanai.

4.5. MARPOL konvencija (VI pielikums) par kuģu radītā gaisa piesārņojuma novēršanu

4.5.1. Šīs konvencijas, kas stājās spēkā 2013. gadā, mērķis ir samazināt kuģu radīto gaisa piesārņojumu, it sevišķi SOx un NOx.

⁽⁵⁾ "Eco innovative refitting technologies and processes for shipbuilding industry promoted by European Repair Shipyards", Septītās pamatprogrammas (2007–2013) ietvaros Eiropas Komisijas līdzfinansēts projekts.

⁽⁶⁾ Skatīt 5. zemsvītras piezīmi.

⁽⁷⁾ Skatīt 3. zemsvītras piezīmi.

⁽⁸⁾ Skatīt 1. zemsvītras piezīmi.

4.5.2. Lai izvairītos no nevajadzīgu ierobežojumu ieviešanas jūrniecības nozarē, konvencijas VI pielikumā paredzēts, ka emisiju samazināšanai drīkst izmantot alternatīvās degvielas vai gāzu attīrīšanas tehnoloģijas.

4.5.3. Konvencija paver iespējas SMRC kuģu rūpnīcām, jo uz kuģiem, kas ietilpst pašreizējās flotēs, vajadzēs ierīkot emisijas mazinošas tehnoloģijas. Potenciālie riski kuģu rūpnīcām, kas ierīko videi labvēlīgas iekārtas, varētu būt pieaugoša atkarība no iekārtu piegādātājiem un zināmu ieguldījumu nepieciešamība kuģu rūpnīcās.

4.6. Kuģu pārstrādes konvencija

4.6.1. Šīs konvencijas uzdevums ir nodrošināt, lai kuģu pārstrādes procesā ar vidi, veselību un drošumu saistītie riski nepārsniegtu pieņemamu apmēru.

4.6.2. Konvencijā noteikts, ka kuģu īpašniekiem jābūt pilnībā informētiem par visiem apkopes, remonta un pārbūves gaitā lietotajiem materiāliem un viņiem jānodrošina, ka nevēlami materiāli netiek lietoti kuģu rūpnīcās. Tas var pārvērt papildus iespējas saņemt jaunus, specializētus pasūtījumus ES kuģu rūpnīcās ar augsta līmeņa tehniskām zināšanām.

4.7. Kuģu pārstrādes stratēģiskā nozīme pieaugs, un tā būs vērsta uz, piemēram, metāllūžņu un citu izejmateriālu (tērauda, alumīnija, vara) piegādi ražošanas nozarēm Eiropas Savienībā, lai samazinātu gan tiešo, gan netiešo ietekmi uz vidi un novērstu nepieņemamus darba un sociālos apstākļus.

5. Priekšlikumi un vadlīnijas SMRC nozarei attiecībā uz iniciatīvu “*LeaderSHIP 2020*” un kuģu būves rūpniecības nozares dialoga komitejas pašreizējo darbu

5.1. SMRC nozarei un saistītajām nozarēm būtu jāņem vērā iespējas izmantot EIB finansējumu, jo banka aizdevumus izsniedz vairāk nekā iepriekš. EIB pasākumi jāatbalsta un jāanalizē, galvenokārt saistībā ar projektiem tādās jomās kā videi nekaitīgs jūras transports, atjaunojamas enerģijas ražošana atklātā jūrā un pārbūve. Ierosinām Uzņēmējdarbības ģenerāldirektorātam par prioritāru jautājumu izvirzīt darbsemināru rīkošanu, lai sīkāk izanalizētu iespējas saņemt EIB atbalstu.

5.2. Dalībvalstīm un piekrastes reģioniem jāizpēta iespējas piešķirt struktūrfondus tehnoloģijas dažādošanai jūrniecības nozarē saistībā ar jauniem tirgus segmentiem. Tas jo īpaši attiecas uz reģionālajām stratēģijām pārdomātai specializācijai.

5.3. Attiecībā uz potenciālu ES ilgtermiņa finansējumu Eiropas Komisijai būtu jāizpēta iespējas finansēt kuģu būvniecību un modernizāciju. Dalībvalstīm, finanšu operatoriem, jūrniecības tehnoloģijas rūpniecībai un citām ieinteresētajām personām būtu jāpārskata tirgus garantiju pieejamība.

5.4. Sadarbībā ar Eiropas Komisiju, dalībvalstīm vai reģioniem un pilnībā ņemot vērā jūrniecības nozaru struktūru un attiecīgos valsts atbalsta principus, pētniecībā būtu jāiekļauj kuģu būvēšanas nozare (ieskaitot SMRC), citstarp, izmantojot PPP.

5.4.1. EESK piekrīt iniciatīvas “*LeaderSHIP 2020*” pamatdomai: lai kuģu būves nozare sasniegtu vispārējos PPP mērķus, vajadzīga spēcīga apņēmība īstenot pētniecības programmas. Attiecībā uz īstermiņa mērķiem SMRC nozares ilgtspējīgu konkurētspēju viennozīmīgi būtu jāatbalsta ar tādiem piemērotiem pasākumiem, kas uzņēmumos sekmē inovāciju.

5.5. EESK atbalsta kuģu būves rūpniecības nozares dialoga komitejas iekļaušanu darbā pie iniciatīvas “*LeaderSHIP 2020*” politikas pasākumu plānošanas un īstenošanas. Patlaban komitejai būtu jāpievēršas iniciatīvas tās daļas īstenošanai, kura saistīta ar kvalifikācijas un prasmju noteikšanas un salīdzināmības uzlabošanu, lai nodrošinātu nozares sekmīgu darbību ilgtermiņā.

5.6. EESK pauž cerības, ka dialoga komiteja gūs panākumus attiecībā uz sociālajiem standartiem jaunu kuģu būves un SMRC nozarē Eiropā.

Briselē, 2013. gada 10. decembrī

*Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Henri MALOSSE*
