

Avizul Comitetului Economic și Social European privind sectorul european al întreținerii, reparării și transformării navelor: o industrie rezistentă, competitivă pe plan mondial și angajată în politicile UE pentru creștere durabilă (aviz din proprie inițiativă)

(2014/C 170/06)

Raportor: **Marian KRZAKLEWSKI**

Coraportor: **Enrique CALVET CHAMBÓN**

La 14 februarie 2013, în conformitate cu articolul 29 alineatul (2) din Regulamentul de procedură, Comitetul Economic și Social European a hotărât să elaboreze un aviz din proprie inițiativă privind

Sectorul european al întreținerii, reparării și transformării navelor: o industrie rezistentă, competitivă pe plan mondial și angajată în politicile UE pentru creștere durabilă

(aviz din proprie inițiativă).

Comisia consultativă pentru mutații industriale, însărcinată cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă, și-a adoptat avizul la 21 noiembrie 2013. Raportor: dl KRZAKLEWSKI, coraportor: dl CALVET CHAMBÓN.

În cea de-a 494-a sesiune plenară, care a avut loc la 10 și 11 decembrie (ședința din 10 decembrie), Comitetul Economic și Social European a adoptat prezentul aviz cu 163 voturi pentru, 3 voturi împotriva și 4 abțineri.

1. Concluzii și recomandări

1.1 Sectorul întreținerii, reparării și transformării navelor (*ship maintenance, repair and conversion – SMRC*) are o importanță strategică pentru Europa și dezvoltarea sa durabilă, jucând un rol esențial în domenii precum protecția mediului, transporturile, securitatea și eficiența energetică.

1.2 CESE consideră că, având în vedere *know-how*-ul tehnic avansat, actuala rețea de șantiere navale din sectorul întreținerii, reparării și transformării navelor din UE este bine pregătită și capabilă să răspundă nevoilor din ce în ce mai mari în materie de dezvoltare durabilă, tehnologie, inovare, competențe profesionale și echipamente navale.

1.3 În opinia Comitetului, în ciuda climatului economic dificil, apar oportunități pentru acest sector. Acest fapt se explică prin lărgirea flotei mondiale și volumul în creștere de nave vechi, precum și nevoia din ce în ce mai mare de transformare și modernizare, ca urmare a cerințelor în materie de mediu, energie și climă. Pe termen scurt, aceasta implică nevoia tot mai mare de nave eficiente energetic, funcționarea și dezvoltarea instalațiilor pe bază de energie eoliană *offshore* și extragerea resurselor naturale din mare.

1.4 Pe termen mediu și lung, deschiderea căilor navigabile în Oceanul Arctic și a mineritului marin oferă oportunități suplimentare pentru acest sector.

1.5 Comitetul subliniază că, în ciuda acestor perspective promițătoare, actuala criză face ca armatorii și șantierele navale din sectorul întreținerii, reparării și transformării navelor să se confrunte în continuare cu blocaje financiare, de exemplu, accesul la credite și, prin urmare cu condiții dificile de lucru pentru întreprinderi. O provocare suplimentară este menținerea masei critice în acest sector.

1.6 Pentru a răspunde acestor provocări, subsectorul întreținerii, reparării și transformării navelor trebuie să conlucreze strâns cu lanțul valoric din domeniul maritim, pentru a-și spori vizibilitatea și a obține sprijin din partea UE, a statelor membre și a regiunilor, în perspectiva concurenței în continuă creștere din partea țărilor terțe.

1.6.1 Comitetul consideră că pentru acest sector se va dovedi utilă și necesară aplicarea unor măsuri precum:

— un rol mai larg și mai activ al BEI în sector, în cadrul obiectivelor BEI de sprijinire a politicii industriale europene; acesta privește în principal IMM-urile din sectorul SMRC, în privința cărora BEI și FEI dețin multe posibilități de acțiune indirectă;

- organizarea de ateliere cu participarea BEI, a CE și a părților interesate din sector, (ateliere propuse în inițiativa LeaderSHIP 2020), pentru explorarea posibilităților de finanțare de către BEI;
- eventuala utilizare a inițiativei obligațiilor de proiect din cadrul Strategiei Europa 2020 în domenii legate de transporturi și energie; alocarea de finanțare regională (inclusiv finanțare pentru „specializarea inteligentă”) sectorului maritim; luarea de către Comisie a unei decizii – în orice caz înainte de sfârșitul lui 2013 – privind prelungirea funcționării cadrului de reglementare (privind ajutoarele de stat în domeniul construcțiilor navale) până în momentul propunerii și a intrării în vigoare a noilor prevederi privind în special Cadrul general în materie de CDI și ajutoarele regionale, care, împreună, ar trebui să joace pe viitor rolul actualelor condiții-cadru, precum și asigurarea faptului că noile prevederi nu vor duce la apariția unor noi blocaje financiare, sau adoptarea unor măsuri cuprinzătoare de compensare a sectorului SMRC pentru pagubele economice pe care noile condiții le-ar putea cauza;
- acordarea de prioritate, în contextul finanțării de către UE a activităților CDI din cadrul inițiativei Orizont 2020 (care ar trebui să constituie continuarea platformei tehnologice Waterborn), proiectelor din sectorul maritim cu elemente probante și potențial de inovare [inclusiv parteneriatelor public-privat (PPP) pentru cercetare].

1.7 CESE subliniază că, deși lucrătorii din sectorul UE al întreținerii, reparării și transformării navelor dețin competențe corespunzătoare, acestea trebuie evaluate și actualizate în permanență. Aceste măsuri trebuie sprijinite cu prioritate, de exemplu, în cadrul inițiativei LeaderSHIP 2020. Există un risc real de pierdere a masei critice în acest sector, dată fiind îmbătrânirea forței de muncă calificate.

1.8 În opinia CESE, stimularea interesului față de acest sector al lucrătorilor noi și tineri trebuie să fie o preocupare de prim ordin, acest lucru trebuind coroborat cu măsuri menite să îmbunătățească imaginea acestui sector. Acest lucru trebuie cuplat cu sprijinul financiar acordat școlilor și instituțiilor de învățământ superior care organizează specializări adecvate profilului SMRC.

1.9 Comitetul consideră că Comisia, împreună cu partenerii sociali și cu alte părți interesate (de exemplu în cadrul conceperii „Consiliului sectorial pentru aptitudini”), ar trebui să dezvolte un plan de adaptare continuă a competențelor la noile activități din sectorul întreținerii, reparării și transformării navelor, care privesc, printre altele, instalațiile offshore (platforme, ferme eoliene etc.), porturi, unități tehnice flotante, instalații și nave pentru punctele de aprovizionare cu GNL etc.

1.10 Un set cuprinzător de principii și regulamente (privind protecția mediului, securitatea, porturile, transportul, asamblarea, reciclarea) are un impact hotărâtor asupra modului de funcționare a sectorului și asupra cererii de servicii în acest sector. În lumina celor menționate, CESE consideră că sectorul întreținerii, reparării și transformării navelor și cel al construcției de nave ar trebui să desfășoare, în mod frecvent și sistematic, consultări împreună cu EMSA, în vederea realizării unor nave sigure și ecologice, precum și a monitorizării lor eficace.

1.11 În opinia CESE, acumularea de noi reguli și cerințe privind tehnologiile avansate ar trebui privite nu ca dăunătoare sau problematică pentru acest sector, ci mai curând ca o oportunitate. În această privință, sectorul întreținerii, reparării și transformării navelor și șantierele de construcții navale, precum și sectorul siderurgic ar trebui să conlucreze mai strâns pentru a-și îmbunătăți rezultatele. Comitetul solicită DG MOVE să ia în considerare dezvoltarea strategică a sectorului întreținerii, reparării și transformării navelor (inclusiv în ceea ce privește transportul maritim pe distanțe mici).

CESE consideră că, având în vedere cererea masivă anunțată de previziunile pe termen mediu (3 ani) în materie de reciclare a navelor realizată în Europa, sectorul întreținerii, reparării și transformării navelor deține echipamentele care să permită realizarea unor astfel de proiecte. De asemenea, dispune de capitalul uman care să-i permită îndeplinirea cerințelor privind reciclarea navelor ținând cont de protecția omului și a mediului. În același timp, în sector se atrage atenția că acesta este un mod de desfășurare a activităților nou și diferit, căruia îi sunt asociate aspecte sensibile și care necesită o abordare delicată. În opinia Comitetului, reciclarea navelor va reprezenta o activitate cu un caracter strategic tot mai important pentru industria europeană.

1.12 În opinia Comitetului, obiectivele esențiale pe termen scurt, care necesită sprijin public în vederea finanțării transformărilor din sectorul european al întreținerii, reparării și transformării navelor, privesc instalarea de sisteme de epurare și de tratare a apei de balast (ceea ce poate afecta în jur de 65 000 de nave din întreaga lume, conform Registrului naval Lloyd's) și transformările asociate eficienței energetice (printre altele, instalarea de motoare alimentate cu GNL, instalații de alimentare pe mare cu GNL și sisteme de recuperare a căldurii, precum și modernizarea sistemelor de reducere a vitezei etc.).

1.13 Comitetul crede cu fermitate că sectorul întreținerii, reparării și transformării navelor este de maximă importanță pentru flota europeană, iar acest subiect ar trebui introdus și în alte avize CESE privind sectorul apărării.

1.14 CESE consideră că punerea în practică a reglementărilor OMI, în special a Convenției privind apa de balast, este esențială pentru acest sector. Prin urmare, această convenție ar trebui pusă în aplicare într-un mod adecvat și eficace și pe baza unor obiective clare.

2. Introducere

Sectorul european al întreținerii, modernizării și transformării navelor (SMRC)

2.1 Industria construcțiilor navale cuprinde toate întreprinderile implicate în construcția, întreținerea, transformarea și repararea tuturor tipurilor de nave și a altor structuri maritime relevante. Abrevierea în limba engleză pentru șantierele de întreținere, reparare și transformare a navelor este SMRC (*ship maintenance, repair and conversion*). În acest sector de activitate se amestecă mai multe perspective de clasificare. În UE, astfel de șantieri funcționează în 16 țări și oferă un loc de muncă unui număr de 50-55 000 de lucrători (media în perioada 2007-2011).

2.2 Branșa întreținerii, reparării și transformării navelor este un segment specific al sectorului construcției navale. Importanța acestui sector este în creștere, odată cu expansiunea flotei mondiale și dezvoltarea transportului maritim (și a navigației interioare) și cu dezvoltarea tehnologiilor navale și nevoia sporită de transport pe apă în contextul dezvoltării durabile.

2.3 UE deține în prezent o poziție puternică în acest sector. Proporția pe care o deține pe piața mondială reprezintă circa 35%, ceea ce dovedește că acest sector este unul strategic pentru Europa. Această poziție trebuie menținută și chiar îmbunătățită pentru asigurarea unui nivel ridicat de siguranță în transportul maritim și stabilirea de standarde riguroase în materie de mediu și eficiență energetică.

Caracteristicile sectorului întreținerii, reparării și transformării navelor

2.4 Acest sector se deosebește de cel al construcției navale sub diferite aspecte. El se împarte în următoarele subsectoare: repararea navelor, întreținerea și modernizarea navelor și transformarea navelor.

2.5 Întreținerea și repararea sunt în general operații de scurtă durată. În cele mai multe cazuri, o navă este plasată într-un loc uscat, unde rămâne în medie 10-12 zile.

2.6 Planificarea lucrărilor de reparație este relativ simplă, iar șantierele navale pot influența alegerea armatorului în ceea ce privește șantierul. Reparațiile neplanificate, impuse de defecțiunile de sistem, mecanică sau structurală, trebuie efectuate în cel mai apropiat șantier cu putință. În astfel de cazuri, este dificil de influențat decizia armatorului.

2.7 În conformitate cu un raport OCDE din 2008 ⁽¹⁾, alegerea șantierului de reparații navale a devenit de o importanță crucială pentru armatori, care, deseori, trebuie să aleagă între o soluție atractivă din punct de vedere financiar și nevoia de a asigura fiabilitatea intervenției și tehnologia sofisticată adecvată. Factorii determinanți pentru a hotărî unde va fi reparată o navă sunt, de obicei: costul, durata reparației (inclusiv costurile aferente) și, într-o măsură mai mică, tipul de tehnologie utilizat.

(¹) *The interaction between the ship repair, ship conversion and shipbuilding industries report (Raport privind interacțiunea dintre reparația navelor, transformarea navelor și sectorul construcțiilor navale)*, C/WP6(2008)6c.

2.8 Pentru a realiza economii de scară, activitățile de construcții și reparațiilor navale se grupează în diferite regiuni ale lumii. Țările care sunt lideri în sectorul construcțiilor navale separă de regulă activitățile de construcție de noi nave de cele de întreținere, reparații și transformare în vederea consolidării concentrării forței de muncă și a stimulării productivității.

În câteva țări din UE (de exemplu, Polonia, Germania, Țările de Jos) și în India, există legături funcționale și la nivelul întreprinderilor între șantierele de construcții navale și cele de întreținere, reparații și transformare. Acest model pare să funcționeze în mod eficace în aceste țări, prin utilizarea serviciilor și instalațiilor comune (precum și a altor unități organizaționale⁽²⁾) pentru ambele tipuri de șantiere și prin valorificarea posibilităților de diversificare a gamei lor de produse și comenzi, reducând la minimum astfel riscurile generate de încetinirea economică.

2.9 Caracteristicile pieței în acest sector

2.10 În ultimele decenii, termenul „întotdeauna tânăr” (*always young*) este utilizat în literatura de specialitate pentru a descrie dezvoltarea sectorului întreținerii, reparării și transformării navelor. Puternica dezvoltare a flotei mondiale de la 600 milioane de tone deadweight în 1990 la 1 468 milioane deadweight în 2011 a fost o sursă de creștere în paralel a oportunităților pentru sectorul întreținerii, reparării și transformării navelor. Cifra de afaceri anuală în acest sector a fost estimată la circa 12 miliarde USD la sfârșitul anului 2010.⁽³⁾

2.11 Cifra de afaceri în sectorul european al reparațiilor de nave s-a ridicat, în 2010, la 3,16 miliarde EUR (vârful fiind de 4 miliarde EUR în 2008). Anexa 1 prezintă cifra de afaceri în reparațiile navale în diferite țări europene între 2006 și 2010.

2.12 Sectorul european al întreținerii, reparării și transformării navelor era prosper înainte de criză. Începând din 2010, armatorii au redus cheltuielile sau au amânat comenzile în încercarea de a-și reduce costurile. În a doua jumătate a anului 2010, ei au reușit să-și compenseze pierderile, după cum demonstrează faptul că timpul de așteptare pentru lucrările de reparare a crescut din nou (de la o săptămână la trei săptămâni).

2.13 Există șantiere de întreținere, reparare și transformare a navelor în întreaga lume. Deși șantierele navale din Asia efectuează reparații la costuri mai scăzute (dată fiind forța de muncă mai ieftină), mulți armatori aleg șantiere mai scumpe, pentru că sunt capabile să ofere termene mai scurte (evitând totodată costurile de deviere) și competențe în tehnologia mai sofisticată.

Transformarea și modernizarea pe șantierele din sectorul întreținerii, reparării și transformării navelor

2.14 Sub anumite aspecte, procesul de transformare și modernizare este mai asemănător cu cel al construcției de noi nave decât cu activitatea de reparare și întreținere. Transformarea navelor durează de obicei mai mult decât lucrările de reparație obișnuite. Activitățile implicate în transformarea navelor pot fi considerate un proces de producție.

2.15 Conform organizației Sea Europe⁽⁴⁾, activitățile de transformare a navelor sunt apropiate de activitățile desfășurate pe șantierele de construcție de noi nave sub aspectul duratei, dar transformarea presupune o abordare complet diferită, care presupune flexibilitate. Acest fapt garantează posibilitatea operării unor modificări în funcție de solicitările clientului și caracteristicile navei supuse procesului de transformare.

2.16 Cu puțin timp înainte de izbucnirea crizei, piața șantierele care efectuează transformări navale era prosperă. Numărul comenzilor a început să scadă în 2009, cea mai importantă scădere fiind înregistrată la începutul lui 2010. În aceea perioadă, majoritatea registrelor de comenzi pentru lucrările de transformare erau goale. Situația s-a îmbunătățit într-o oarecare măsură în al doilea semestru al anului 2010, însă, în prezent, mulți armatori își reduc comenzile pentru transformări din cauza dificultăților financiare.

2.17 În ultima perioadă, un rol tot mai important îi revine renovării, transformării și modernizării navelor auxiliare de tip *offshore* și echipamentelor plutitoare (printre care și platformele marine de foraj). Având în vedere costurile ridicate de fabricație ale unor noi nave de acest tip (sau ale instalațiilor plutitoare *offshore*), precum și termenele îndelungate pentru livrarea lor (până la patru ani), armatorii se hotărăsc să transforme instalațiile și echipamentele plutitoare existente de tip *offshore*. Însă în Europa există o tendință puternică de folosire a șantierele mai ieftine din alte țări pentru realizarea unor asemenea lucrări de transformare.

⁽²⁾ A se vedea nota de subsol 1.

⁽³⁾ CESA, *Raport anual 2010-2011*.

⁽⁴⁾ Începând din 2012, Comunitatea asociațiilor șantierele navale din Europa (CESA) și Consiliul european al echipamentelor marine (European Marine Equipment Council – EMEC) formează Asociația europeană a echipamentelor navale și maritime (European Ships and Maritime Equipment Association) numită SEA Europe.

3. Analiza competitivității sectorului european al reparațiilor navale

3.1 Studiile și analizele privind competitivitatea sectorului întreținerii, reparării și transformării navelor din UE au avut loc în ultimii ani în cadrul programului de cercetare ECO-REFITEC ⁽⁵⁾, realizat în cadrul celui de-al șaptelea program-cadru pentru cercetare. Rezultatele acestor studii sunt prezentate în Anexa 2.

4. Legislația europeană și internațională cu impact asupra sectorului întreținerii, reparării și transformării navelor (materialul sursă ⁽⁶⁾ ⁽⁷⁾ ⁽⁸⁾)

4.1 La nivel internațional, nu au fost discuții privind acordurile multilaterale în materie de concurență (sub auspiciile OMC), care ar putea avea impact asupra sectorului întreținerii, reparării și transformării navelor, iar șansele încheierii unui acord în acest sens sunt destul de slabe.

4.2 La nivel bilateral, UE a negociat un acord comercial cu consecințe indirecte asupra competitivității cu SUA, Canada, Japonia și Coreea de Sud, dar impactul acestuia asupra sectorului întreținerii, reparării și transformării navelor este mai degrabă unul minim.

La nivel european, legislația UE prevede condiții-cadru pentru ajutoarele de stat în domeniul construcțiilor navale. În acest cadru, Comisia poate autoriza acordarea de credite pentru inovare sau subvenții regionale pentru șantierele navale sau, în cazul creditelor la export, acordarea de ajutor armatorilor. În ceea ce privește sectorul întreținerii, reparării și transformării navelor, acest cadru privește subvențiile acordate pentru repararea și transformarea navelor, în cazul ajutoarelor regionale și în principal subvenții pentru transformarea navelor în cazul creditelor la export.

4.2.1 Cadrul actual a intrat în vigoare începând cu 1 ianuarie 2012 și este valabil timp de doi ani. Comisia susține că, ulterior, se va reuși integrarea cadrului pentru construcțiile navale în viitoarea versiune a cadrului UE pentru ajutoarele de stat pentru cercetare și inovare, precum și în normele privind ajutoarele regionale, moment în care atât cadrul UE, cât și cadrul mai specific privind construcțiile navale vor fi revizuite.

4.3 Regulamente existente ratificate de membrii OIM, care creează oportunități pentru sectorul întreținerii, reparării și transformării navelor

4.4 Convenția privind apa de balast

4.4.1 Convenția privind apa de balast rezolvă problema transferului de specii marine invazive între diferitele zone maritime prin eliberarea apei de balast transportate de nave. Intrarea în vigoare a convenției este prevăzută pentru începutul anului 2014.

4.4.2 Impactul convenției asupra sectorului întreținerii, reparării și transformării navelor va fi semnificativ, dat fiind că multe nave vor trebui modernizate și/sau transformate, ceea ce, conform Registrului naval Lloyd's, va afecta 65 000 de nave din întreaga lume.

4.4.3 Alte efecte posibile ale acestei convenții privind șantierele din sectorul întreținerii, reparării și transformării navelor sunt, în primul rând, riscurile implicate de utilizarea și depozitarea de noi substanțe chimice și cerințele juridice sporite privind utilizarea lor.

4.5 Convenția MARPOL (Anexa VI) – prevenirea poluării aerului de către nave

4.5.1 Această convenție, care a intrat în vigoare în 2013, are ca obiectiv reducerea poluării aerului de către nave, în principal a poluării cu SOx și NOx.

⁽⁵⁾ *Eco innovative refitting technologies and processes for shipbuilding industry promoted by European Repair Shipyards (Procese și tehnologii ecologice inovatoare de renovare pentru sectorul construcției navale, promovate de șantierele europene de reparații)* – proiect cofinanțat de Comisia Europeană în cadrul celui de-al șaptelea program-cadru (2007-2013).

⁽⁶⁾ A se vedea nota de subsol 5.

⁽⁷⁾ A se vedea nota de subsol 3.

⁽⁸⁾ A se vedea nota de subsol 1.

4.5.2 Pentru evitarea introducerii de restricții inutile în industria maritimă, Anexa VI a convenției prevede că emisiile pot fi diminuate prin utilizarea combustibililor alternativi sau prin adoptarea tehnologiilor de depoluare a gazelor.

4.5.3 Convenția creează oportunități pentru șantierele sectorului întreținerii, reparării și transformării navelor, întrucât la bordul navelor ce compun flotele existente vor trebui instalate tehnologii de limitare a emisiilor. Printre riscurile posibile la care sunt expuse șantierele care adoptă instalații ecologice se numără creșterea dependenței de furnizorii de instalații și necesitatea efectuării anumitor investiții în șantierele navale.

4.6 Convenția privind reciclarea navelor (*Ship Recycling*)

4.6.1 Această convenție își propune să asigure că riscurile în ceea ce privește mediul, sănătatea și siguranța în cursul procesului de reciclare a navelor este menținut la un nivel rezonabil.

4.6.2 Ca urmare a dispozițiilor convenției, armatorii trebuie să fie pe deplin informați cu privire la toate materialele utilizate în cursul operațiilor de întreținere, reparație și transformare și să vegheze ca niciun material nedorit să nu fie utilizat vreodată pe șantiere. Acest lucru poate genera posibilități suplimentare de realizare a unor noi comenzi de servicii specializate pentru șantierele UE, legitimate de nivelul lor ridicat de know-how.

4.7 Reciclarea navelor va reprezenta o activitate cu caracter tot mai strategic, având ca obiectiv asigurarea și furnizarea, de exemplu, a fierului vechi și a altor materii prime pentru industriile producătoare din UE (a oțelului, aluminiului, cuprului), cu scopul reducerii impactului direct și indirect asupra mediului și al evitării condițiilor inacceptabile de muncă și sociale.

5. Propuneri și orientări pentru sectorul întreținerii, reparării și transformării navelor în cadrul inițiativei LeaderSHIP 2020 și al lucrărilor actuale ale comitetului de dialog sectorial pentru sectorul construcțiilor navale

5.1 Sectorul întreținerii, reparării și transformării navelor și sectoarele conexe trebuie să ia în considerare oportunitățile și posibilitățile de finanțare de către BEI prin extinderea activităților de creditare ale acestei bănci. Intervenția BEI ar trebui promovată și examinată, în special pentru proiecte legate de „navigația ecologică”, sursele de energie *offshore* regenerabile și activitățile de transformare. Se propune ca DG ENT să acorde prioritate organizării de ateliere, pentru a concretiza perspectiva sprijinului acordat de BEI.

5.2 Statele membre și regiunile de coastă ar trebui să examineze posibilitatea alocării de fonduri structurale pentru diversificarea tehnologiei în sectorul maritim, în legătură cu noile sectoare de piață. Acest efort este legat în special de strategiile regionale de specializare inteligentă.

5.3 În ceea ce privește eventuala intervenție a UE pentru finanțarea pe termen lung, Comisia Europeană ar trebui să examineze posibilitatea unor măsuri de finanțare a construcțiilor și modernizării navale. Statele membre, operatorii financiari, sectorul tehnologiilor maritime și alte părți interesate ar trebui să examineze disponibilitatea garanțiilor de piață.

5.4 Sectorul construcțiilor navale (inclusiv sectorul întreținerii, reparării și transformării navelor), în cooperare cu Comisia Europeană, statele membre sau regiunile ar trebui să întreprindă activități de cercetare, utilizând în acest scop, printre altele, PPP-uri – parteneriate public-privat – ținând seama de întreaga structură a sectoarelor maritime și de îndeplinirea condițiilor privind ajutoarele de stat.

5.4.1 CESE este de acord cu ideea principală a inițiativei LeaderSHIP 2020, conform căreia, pentru îndeplinirea obiectivelor generale ale unui PPP privind sectorul șantierelelor navale, este necesar un angajament puternic în ceea ce privește programele de cercetare. În ceea ce privește obiectivele pe termen scurt, competitivitatea durabilă a sectorului întreținerii, reparării și transformării navelor ar trebui indiscutabil sprijinit cu măsuri adecvate de promovare a inovării în întreprinderi.

5.5 CESE sprijină includerea comitetului de dialog sectorial pentru sectorul construcțiilor navale în activitatea de elaborare și punere în aplicare de politici în cadrul inițiativei LeaderSHIP 2020. În prezent, rolul special al comitetului ar trebui să implice punerea în aplicare a acelei dimensiuni a inițiativei care se referă la o mai bună identificare și posibilitate de comparare a calificărilor și competențelor în scopul asigurării prosperității sectorului pe termen lung.

5.6 CESE așteaptă cu nerăbdare să constate progresele comitetului de dialog în ceea ce privește standardele sociale în sectorul european al construcțiilor navale și în sectorul european al întreținerii, reparării și transformării navelor.

Bruxelles, 10 decembrie 2013

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Henri MALOSSE
