

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora o evropskem sektorju vzdrževanja, popravil in predelave ladij – odpornem in svetovno konkurenčnem industrijskem sektorju, vpetem v politike EU za trajnostno rast (mnenje na lastno pobudo)

(2014/C 170/06)

Poročevalec: **Marian KRZAKLEWSKI**

Soporočevalec: **Enrique CALVET CHAMBÓN**

Evropski ekonomsko-socialni odbor je 14. februarja 2013 sklenil, da v skladu s členom 29(2) poslovnika pripravi mnenje na lastno pobudo o naslednji temi:

Evropski sektor vzdrževanja, popravil in predelave ladij – odporen in svetovno konkurenčen industrijski sektor, vpet v politike EU za trajnostno rast.

Posvetovalna komisija za spremembe v industriji (CCMI), zadolžena za pripravo dela Odbora na tem področju, je mnenje sprejela 21. novembra 2013. Poročevalec je bil g. KRZAKLEWSKI, soporočevalec pa g. CALVET CHAMBÓN.

Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje sprejel na 494. plenarnem zasedanju 10. in 11. decembra 2013 (seja z dne 10. decembra) s 163 glasovi za, 3 glasovi proti in 4 vzdržanimi glasovi.

1. Sklepi in priporočila

1.1 Sektor vzdrževanja, popravil in predelave ladij je strateško pomemben za Evropo in njen trajnostni razvoj, saj igra ključno vlogo na področjih, kot so varstvo okolja, promet, varnost in energetska učinkovitost.

1.2 EESO meni, da je sedanja mreža ladjedelnic za vzdrževanje, popravila in predelavo ladij v EU zaradi svojega naprednega tehničnega znanja dobro pripravljena in sposobna zadostiti naraščajočemu povpraševanju po trajnostnem razvoju, tehnologiji, inovacijah, znanjih in spretnostih delavcev ter opremljenosti ladjedelnic.

1.3 Po mnenju Odbora se kljub težkim gospodarskim razmeram trenutno pojavljajo nove priložnosti za ta sektor. Te so povezane s povečanjem svetovnega ladjevja in vse večjim deležem starejših ladij, še zlasti pa z naraščajočimi zahtevami po predelavi in posodobljanju ladij zaradi okoljskih zahtev ter zahtev glede energetske učinkovitosti in zaščite podnebja. Kratkoročno to pomeni vse večje povpraševanje po energetsko učinkovitih plovilih, razvoju in obratovanju morskih vetrnih elektrarn ter pridobivanju naravnih virov iz morja.

1.4 Srednje- in dolgoročno lahko dodatne priložnosti za ta sektor predstavljata tudi odprtje plovnih poti v Severnem ledenem morju in globokomorsko rudarjenje.

1.5 Odbor opozarja, da se kljub tem obetavnim priložnostim lastniki ladij ter ladjedelnice za vzdrževanje, popravila in predelavo ladij zaradi dolgotrajne krize še vedno soočajo s težavami s financiranjem, kot je denimo dostopnost posojil, kar za podjetja pomeni težke poslovne pogoje. Dodaten izziv je ohranjanje kritične mase v tem sektorju.

1.6 Da bi se podsektor vzdrževanja, popravil in predelave ladij s tem uspešno spopadel, bi moral tesno sodelovati s pomorsko vrednostno verigo, da bi tako povečal svojo prepoznavnost ter pridobil podporo EU, držav članic in regij, saj je konkurenca iz tretjih držav vse močnejša.

1.6.1 Odbor meni, da bodo za ta sektor koristni in potrebni naslednji ukrepi:

— razširitev vloge Evropske investicijske banke (EIB) in njeno dejavnejše ukrepanje v tem sektorju v okviru izvajanja ciljev EIB v podporo evropske industrijske politike; to se nanaša tudi na MSP iz sektorja vzdrževanja, popravil in predelave ladij, glede katerih imata EIB in Evropski investicijski sklad (EIF) pomembne posredne možnosti ukrepanja;

- organizacija delavnic v sodelovanju z EIB, Evropsko komisijo in zainteresiranimi stranmi v industriji (te delavnice so predlagane v pobudi LeaderSHIP 2020) ter preučitev možnosti financiranja s sredstvi EIB;
- možna uporaba pobude za projektne obveznice strategije Evropa 2020 na področjih, ki so povezana s prometom in energijo; dodeljevanje regionalnih sredstev pomorskemu sektorju (tudi v zvezi s „pametno specializacijo“); odločitev Komisije – ki mora biti sprejeta pred koncem leta 2013 – o podaljšanju veljavnosti okvira za odobreno državno pomoč za ladjedelništvo, dokler ne bodo predlagana in začela veljati nova pravila za splošni okvir za raziskave, razvoj in inovacije kot tudi pravila za regionalno pomoč, ki naj bi v prihodnosti skupaj prevzela vlogo sedanjega okvira. Sprejeti bi bilo treba ukrepe za zagotovitev, da zaradi prenehanja veljavnosti okvira in njegove nadomestitve z novimi pravili ne bo prišlo do novih težav v zvezi s financiranjem, in po najboljših močeh bi si bilo treba prizadevati, da sektor vzdrževanja, popravil in predelave ladij prejme nadomestilo za morebitno s tem povezano gospodarsko škodo;
- prednostna uporaba sredstev EU za raziskave, razvoj in inovacije v okviru programa Obzorje 2020 (kot nadaljevanja tehnološke platforme Waterborne) za financiranje usmerjenih pomorskih projektov s predstavitvenimi elementi in inovacijskim potencialom (vključno z javno-zasebnimi partnerstvi za raziskovalne namene).

1.7 Kljub temu, da imajo delavci v sektorju vzdrževanja, popravil in predelave ladij v EU ustrezna znanja in spretnosti, EESO opozarja, da jih je treba nenehno ocenjevati in posodabljati. Te ukrepe je treba podpreti prednostno, na primer v okviru pobude LeaderSHIP 2020. Glede na staranje kvalificirane delovne sile v tem sektorju obstaja resna nevarnost izgube kritične mase.

1.8 EESO meni, da bi morali biti ukrepi, s katerimi bi v ta sektor pritegnili nove in mlajše delavce, poglavitna prednostna naloga, ki bi morala biti povezana z ukrepi za izboljšanje podobe sektorja. Hkrati bi bilo treba zagotoviti finančno podporo za šole in univerze, ki ponujajo specializacije na področju vzdrževanja, popravil in predelave ladij.

1.9 Odbor meni, da bi morala Komisija skupaj s socialnimi partnerji in drugimi zainteresiranimi stranmi (npr. z uporabo koncepta sektorskega sveta za znanja in spretnosti) pripraviti načrt za nenehno prilagajanje znanj in spretnosti novim nalogam sektorja vzdrževanja, popravil in predelave ladij, ki bi med drugim obsegal objekte na morju (ploščadi, vetrne elektrarne ipd.), pristanišča, nove plavajoče tehnične enote, zmogljivosti in ladje za oskrbo z utekočinjenim zemeljskim plinom ipd. To zahteva spremljanje znanj in spretnosti, stalni razvoj usposabljanja in spodbujanje mobilnosti znotraj Evrope.

1.10 Cela vrsta načel in predpisov (varstvo okolja, varnost, pristanišča, predpisi o prevozu, sestavljanju in recikliranju) odločilno vpliva na delovanje sektorja in povpraševanje po njegovih storitvah. Glede na to EESO meni, da bi se morala sektor vzdrževanja, popravil in predelave ladij ter sektor izgradnje ladij pogosto in sistematično posvetovati z Evropsko agencijo za pomorsko varnost, da bi zagotovili varnejše in okolju prijaznejše ladje ter poskrbeli za njihov učinkovit nadzor.

1.11 Po mnenju EESO se novi predpisi in zahteve v zvezi z naprednimi tehnologijami ne bi smeli obravnavati kot škodljivi ali problematični za ta sektor, temveč prej kot priložnost. V zvezi s tem bi morali sektor vzdrževanja, popravil in predelave ladij, sektor izgradnje ladij ter jeklarski sektor med seboj tesneje sodelovati, da bi tako dosegli boljše rezultate. Odbor poziva GD za mobilnost in promet (MOVE), naj pri strateškem razvoju politike upošteva sektor vzdrževanja, popravil in predelave ladij (tudi v zvezi s pomorskim prevozom na kratke razdalje).

EESO v skladu s srednjeročnimi (triletnimi) napovedmi, ki kažejo na veliko povpraševanje po izvajanju recikliranja ladij v Evropi, meni, da ima sektor vzdrževanja, popravil in predelave ladij potrebne zmogljivosti za izvajanje takšnih projektov. Na voljo ima tudi človeški kapital, s katerim lahko izpolnjuje zahteve za recikliranje ladij, ki ni škodljivo za ljudi ali okolje. Hkrati se sektor zaveda dejstva, da je to nova vrsta dejavnosti, ki se razlikuje od drugih in je povezana z občutljivimi vidiki, zaradi česar je potreben previden pristop. Odbor meni, da bo recikliranje ladij za evropsko industrijo vse bolj strateška dejavnost.

1.12 Po mnenju Odbora ključni kratkoročni cilji, ki zahtevajo javno podporo za financiranje predelav v evropskem sektorju vzdrževanja, popravil in predelave ladij, vključujejo namestitve čistilnih naprav in sistemov za čiščenje balastnih voda (glede na Lloydov register ladij to lahko zadeva do 65 000 ladij po vsem svetu) ter predelave, povezane z energetsko učinkovitostjo (vključno z namestitvijo motorjev na utekočinjen zemeljski plin, namestitvijo zmogljivosti za oskrbo z utekočinjenim zemeljskim plinom po morju in sistemov za rekuperacijo toplote ter posodabljanjem enot za zmanjševanje potovalne hitrosti ipd.).

1.13 Odbor je trdno prepričan, da je industrija vzdrževanja, popravil in predelave ladij izjemno pomembna za vojno ladjevje posameznih evropskih držav in da bi bilo treba to vprašanje vključiti v druga mnenja EESO o oborožitvenem sektorju.

1.14 EESO meni, da je za sektor ključnega pomena praktično izvajanje pravil Mednarodne pomorske organizacije (IMO), zlasti Konvencije o upravljanju balastnih voda. To konvencijo bi bilo treba torej izvajati pravilno in učinkovito ter pri tem jasno opredeliti zelene učinke.

2. Uvod

Evropska industrija vzdrževanja, posodabljanja in popravil ladij

2.1 Ladjedelnštvo obsega vsa podjetja, ki se ukvarjajo z izgradnjo, vzdrževanjem, predelavo in popravilom vseh vrst ladij in drugih ustreznih pomorskih objektov. Angleška okrajšava za sektor vzdrževanja, popravil in predelave ladij je SMRC (*Ship Maintenance, Repair and Conversion*). V to področje dejavnosti spadajo tudi klasifikacijski pregledi. Takšne ladjedelnice obstajajo v 16 državah EU in zaposlujejo približno od 50 000 do 55 000 ljudi (povprečje za obdobje 2007–2011).

2.2 Sektor vzdrževanja, popravil in predelave ladij je poseben segment ladjedelništva. Ta sektor postaja vse pomembnejši zaradi povečevanja svetovnega ladjevja in naraščanja pomorskega prometa (in prometa po celinskih plovni poteh) ter zaradi razvoja ladijske tehnologije in povečanih zahtev v vodnem prometu na področju trajnostnega razvoja.

2.3 EU ima v tem sektorju trenutno dober položaj. Njen trenutni delež na svetovnem trgu dosega okrog 35 %, kar dokazuje, da ima ta sektor za Evropo velik strateški pomen. Ta položaj bi bilo treba ohraniti in še izboljšati, da bi zagotovili visoko raven varnosti v pomorskem prometu in določili stroge okoljske standarde in standarde energetske učinkovitosti.

Značilnosti sektorja vzdrževanja, popravil in predelave ladij

2.4 Sektor vzdrževanja, popravil in predelave ladij se od sektorja izgradnje ladij razlikuje v več pogledih. Sektor vzdrževanja, popravil in predelave ladij je razdeljen na naslednje podsektorje: popravilo, vzdrževanje, posodabljanje in predelava ladij.

2.5 Vzdrževanje in popravilo sta običajno kratkotrajna postopka. Ladja je večino časa v suhem doku in v povprečju tam ostane od 10 do 12 dni.

2.6 Načrtovanje popravil je razmeroma enostavno in ladjedelnice lahko vplivajo na to, katero ladjedelnico bo lastnik ladje izbral. Nenačrtovana popravila, ki se izvajajo ob sistemski, mehanski ali strukturni okvari, je treba opraviti v najbližji ladjedelnici. V takih primerih je na odločitev lastnika ladje težko vplivati.

2.7 Po navedbah poročila OECD za leto 2008⁽¹⁾ je postala izbira ustrezne ladjedelnice za popravilo ladij izjemnega pomena za lastnike ladij, ki se morajo pogosto odločati med finančno privlačno nizkocenovno možnostjo in potrebo po zagotavljanju zanesljivosti in tehnološke izpopolnenosti. Najpomembnejši dejavniki pri odločanju o tem, kje se bo ladja popravljala, so običajno: stroški, čas, potreben za popravilo (vključno s stroški preusmeritve) in v manjši meri tudi vrsta uporabljene tehnologije.

⁽¹⁾ *The interaction between the ship repair, ship conversion and shipbuilding industries report* (Poročilo o medsebojnih vplivih popravila ladij, predelave ladij in ladjedelništva), C/WP6(2008)6c.

2.8 Za doseganje ekonomije obsega se v različnih krajih po svetu sektorja izgradnje in popravila ladij med seboj povezuje. Države, ki so v ladjedelništvu vodilne, navadno ločujejo dejavnosti izgradnje ladij od ladjedelnic za vzdrževanje, popravilo in predelavo ladij, da bi okrepile koncentracijo delovne sile in povečale produktivnost.

V nekaterih državah EU (npr. na Poljskem, v Nemčiji, na Nizozemskem) in v Indiji obstajajo funkcionalne in poslovne povezave med ladjedelnicami za izgradnjo ladij ter ladjedelnicami za vzdrževanje, popravilo in predelavo ladij. Ta model v teh državah očitno učinkovito deluje. Temelji namreč na uporabi skupnih oddelkov in zmogljivosti (ter drugih organizacijskih enot ⁽²⁾) za obe vrsti ladjedelnic, pri čemer hkrati omogoča izkoriščanje raznolike palete izdelkov in naročil ter manjše tveganje zaradi upočasnitve gospodarske rasti.

2.9 Tržne razmere za sektor

2.10 V zadnjih desetletjih se v literaturi razvoj sektorja vzdrževanja, popravil in predelave ladij opisuje s pojmom „večno mlad“. Z močnim povečanjem zmogljivosti mednarodnega ladjevja s 660 milijonov ton nosilnosti v letu 1990 na 1 468 milijonov ton nosilnosti v letu 2011 so se hkrati povečale tudi priložnosti za sektor vzdrževanja, popravil in predelave ladij. Svetovni letni promet v tem sektorju je bil ob koncu leta 2010 ocenjen na približno 12 milijard USD ⁽³⁾.

2.11 Letni promet v sektorju popravil ladij v Evropi je leta 2010 znašal 3,16 milijarde EUR (vrhunec je bil dosežen leta 2008 s 4 milijardami EUR). V Prilogi 1 je prikazan letni promet ladjedelnic za popravilo ladij v različnih evropskih državah med letoma 2006 in 2010.

2.12 Evropski sektor vzdrževanja, popravil in predelave ladij je pred krizo dokaj dobro posloval. Leta 2010 pa so začeli lastniki ladij zmanjševati izdatke ali odlagati naročila, da bi tako znižali svoje stroške. V drugi polovici leta 2010 jim je uspelo nadoknaditi izgube, kot dokazuje dejstvo, da so se čakalne dobe za popravila znova podaljšale (z enega na tri tedne).

2.13 Ladjedelnice za vzdrževanje, popravila in predelavo ladij se nahajajo po vsem svetu. Čeprav azijske ladjedelnice izvajajo popravila po nižjih cenah (na račun nižjih stroškov dela), se številni lastniki ladij odločijo za dražje ladjedelnice, ker jim te lahko ponudijo krajše čakalne dobe (s čimer se lahko izognejo stroškom preusmeritve) ter naprednejše znanje in izkušnje.

Predelava in posodabljanje v ladjedelnicah za vzdrževanje, popravila in predelavo ladij

2.14 V nekaterih pogledih je postopek predelave in posodabljanja ladij bolj podoben izgradnji ladij kot popravilu in vzdrževalnim delom. Predelava ladij običajno traja dlje kot običajna popravila. Dejavnosti, ki jih vključuje predelava ladij, je mogoče opisati kot proizvodni proces.

2.15 Po navedbah SEA Europe ⁽⁴⁾ je predelava ladij v smislu časovnih okvirov bolj podobna dejavnostim ladjedelnic za izgradnjo ladij, vendar predelava zahteva popolnoma drugačen pristop, ki vključuje prožnost. To zagotavlja, da je mogoče spreminjati delovni načrt v skladu z zahtevami stranke in vrsto posamezne ladje, ki je namenjena predelavi.

2.16 Tik pred krizo je trg za ladjedelnice, ki so se ukvarjale s predelavami, deloval zelo dobro. Toda število naročil je začelo leta 2009 padati, največji upad pa se je zgodil v začetku leta 2010. Takrat so bile knjige naročil za predelavo večinoma prazne. Razmere so se v drugi polovici leta 2010 nekoliko izboljšale. Vendar trenutno številni lastniki ladij omejujejo naročila predelav zaradi finančnih težav.

2.17 V zadnjem času imajo vse pomembnejšo vlogo popravila, predelava in posodabljanje pomožnih morskih plovil in plavajočih naprav (vključno z vrstalnimi ploščadmi). Zaradi visokih stroškov tovrstnih novih plovil (in morskih plavajočih naprav) ter dolgih čakalnih dob za njihovo dobavo (celo do štiri leta) se lastniki ladij odločajo za predelavo obstoječih morskih enot in plavajočih naprav. Vendar v Evropi obstaja močna težnja, da se za izvajanje takšnih predelav uporabijo cenejše tuje ladjedelnice.

⁽²⁾ Glej opombo 1.

⁽³⁾ Letno poročilo Zveze združenj evropskih ladjedelnic (*Community of European Shipyards Associations – CESA*) 2010–2011.

⁽⁴⁾ Leta 2012 sta Zveza združenj evropskih ladjedelnic (CESA) in Svet evropskih proizvajalcev pomorske opreme (*European Marine Equipment Council – EMEC*) ustanovila Evropsko združenje ladjarjev in proizvajalcev pomorske opreme (*European Ships and Maritime Equipment Association*), poznano pod imenom SEA Europe.

3. Analiza konkurenčnosti evropskega sektorja vzdrževanja, popravil in predelave ladij

3.1 Pred kratkim sta bili v okviru raziskovalnega programa ECO REFITEC ⁽⁵⁾ znotraj sedmega okvirnega raziskovalnega programa izvedeni študija in analiza konkurenčnosti sektorja vzdrževanja, popravil in predelave ladij v EU. Rezultati te študije so v Prilogi 2.

4. Evropska in mednarodna zakonodaja, ki vpliva na sektor vzdrževanja, popravil in predelave ladij (viri ⁽⁶⁾ ⁽⁷⁾ ⁽⁸⁾)

4.1 Na mednarodni ravni doslej še ni bilo razprave o večstranskem sporazumu o konkurenčnosti (pod okriljem STO), ki bi lahko vplival na sektor vzdrževanja, popravil in predelave ladij. Možnosti za kratkoročno sklenitev takšnega sporazuma so precej majhne.

4.2 Na dvostranski ravni je EU z ZDA, Kanado, Japonsko in Južno Korejo sklenila trgovinske sporazume, ki posredno vplivajo na konkurenčnost, vendar je njihov vpliv na sektor vzdrževanja, popravil in predelave ladij zelo omejen.

Na evropski ravni zakonodaja EU vključuje okvir za državno pomoč ladjedelništvu. V skladu s tem okvirom za ladjedelništvo lahko Komisija odobri pomoč za inovacije in regionalno pomoč ladjedelnicam ali – v primeru izvoznih kreditov – pomoč lastnikom ladij. Kar zadeva sektor vzdrževanja, popravil in predelave ladij, se ta okvir nanaša na pomoč za popravilo in predelavo ladij v primeru regionalne pomoči in pomoči za inovacije ter pomoč za predelavo ladij izključno v primeru izvoznih kreditov.

4.2.1 Sedanji okvir je začel veljati 1. januarja 2012 za obdobje dveh let. Komisija napoveduje, da bo mogoče po tem obdobju okvir za ladjedelništvo vključiti v prihodnjo različico smernic EU o državni pomoči za raziskave in inovacije ter smernic o regionalni pomoči, saj se trenutno revidirata tako splošen okvir EU za državno pomoč kot tudi bolj specifičen okvir za ladjedelništvo.

4.3 Obstoječa pravila, ki so jih ratificirale članice Mednarodne pomorske organizacije in ki za sektor vzdrževanja, popravil in predelave ladij pomenijo nove priložnosti

4.4 Konvencija o upravljanju balastnih voda

4.4.1 Konvencija o upravljanju balastnih voda rešuje problem prenašanja invazivnih morskih vrst med različnimi morskimi območji z izpustom balastne vode, ki jo prevažajo ladje. Konvencija naj bi predvidoma začela veljati v začetku leta 2014.

4.4.2 Učinek te konvencije na sektor vzdrževanja, popravil in predelave ladij bo zelo pomemben, saj bo treba veliko ladij posodobiti in/ali predelati, kar lahko glede na Lloydov register ladij zadeva do 65 000 plovil po vsem svetu.

4.4.3 Drugi možni učinki te konvencije na ladjedelnice za vzdrževanje, popravila in predelavo ladij so v prvi vrsti tveganja, ki izhajajo iz uporabe in skladiščenja novih kemikalij, ter strožje pravne zahteve glede njihove uporabe.

4.5 Konvencija MARPOL (Priloga VI) – preprečevanje onesnaževanja zraka z ladij

4.5.1 Namen te konvencije, ki je začela veljati leta 2013, je zmanjšati onesnaževanje zraka z ladij, zlasti s SO_x in NO_x.

⁽⁵⁾ *Eco innovative refitting technologies and processes for shipbuilding industry promoted by European Repair Shipyards* (Ekološko inovativne remontne tehnologije in procesi v ladjedelništvu, ki jih spodbujajo evropske ladjedelnice za popravilo), projekt, ki ga sofinancira Evropska komisija v okviru sedmega okvirnega programa (2007–2013).

⁽⁶⁾ *Eco innovative refitting technologies and processes for shipbuilding industry promoted by European Repair Shipyards* (Ekološko inovativne remontne tehnologije in procesi v ladjedelništvu, ki jih spodbujajo evropske ladjedelnice za popravilo), projekt, ki ga sofinancira Evropska komisija v okviru sedmega okvirnega programa (2007–2013).

⁽⁷⁾ Glej opombo 3.

⁽⁸⁾ Glej opombo 1.

4.5.2 Da bi se izognili nepotrebnim omejitvam pomorske dejavnosti, je s Prilogo VI k tej konvenciji določeno, da se lahko emisije zmanjšajo z uporabo alternativnih goriv ali z uvedbo tehnologij za čiščenje plinov.

4.5.3 Konvencija ustvarja priložnosti za ladjedelnice za vzdrževanje, popravila in predelavo ladij, saj bo treba tehnologije za omejevanje izpustov namestiti na ladje tudi v obstoječih ladjevjih. Morebitna tveganja za ladjedelnice, ki bodo nameščale okolju prijazne naprave, vključujejo vse večjo odvisnost od dobaviteljev naprav in potrebo po določenih vlaganjih v ladjedelnico.

4.6 Konvencija o recikliranju ladij

4.6.1 Namen te konvencije je zagotoviti, da se tveganje za okolje, zdravje in varnost pri recikliranju ladij ohrani na sprejemljivi ravni.

4.6.2 V skladu z določbami konvencije morajo biti lastniki ladij v celoti obveščeni o vseh materialih, ki se uporabljajo pri vzdrževanju, popravilih in predelavi ladij, ter poskrbeti, da se v ladjedelnicah nikoli ne uporabljajo neželeni materiali. To lahko ustvari dodatne priložnosti za zagotovitev novih specializiranih naročil pri ladjedelnicah EU, ki se ponašajo z naprednim znanjem in izkušnjami.

4.7 Recikliranje ladij bo postalo vse bolj strateška dejavnost, usmerjena v zagotavljanje in dobavo npr. odpadnih materialov in drugih surovin za proizvodne sektorje v EU (jeklo, aluminij, baker), da bi s tem zmanjšali tako neposredne kot tudi posredne vplive na okolje ter preprečili nesprejemljive delovne in socialne pogoje.

5. Predlogi in smernice za sektor vzdrževanja, popravil in predelave ladij v pobudi LeaderSHIP 2020 in v dosedanjem delu odbora za sektorski dialog v ladjedelništvu

5.1 Sektor vzdrževanja, popravil in predelave ladij ter z njim povezane panoge bi morali upoštevati priložnosti in možnosti za financiranje EIB v okviru povečane posojilne dejavnosti banke. Ukrepe EIB bi bilo treba spodbujati in preučiti predvsem za projekte, povezane z okolju prijaznim ladijskim prometom, energijo iz morskih obnovljivih virov in predelavami. Predlaga se, da bi GD za podjetništvo in industrijo (ENTR) čim prej organiziral „delavnice“, da bi podrobneje preučili možnost podpore EIB.

5.2 Države članice in obalne regije bi morale preučiti možnost dodelitve sredstev iz strukturnih skladov za povečanje raznolikosti tehnologij v pomorskih dejavnostih v povezavi z novimi tržnimi sektorji. To se nanaša zlasti na regionalne strategije za pametno specializacijo.

5.3 Kar zadeva morebitno dolgoročno financiranje EU, bi morala Evropska komisija preučiti možnost ukrepov za financiranje izgradnje in posodabljanja ladij. Države članice, izvajalci finančnih storitev, industrija pomorske tehnologije in druge zainteresirane strani bi morale ponovno pregledati razpoložljivost tržnih jamstev.

5.4 Ladjedelništvo (vključno s sektorjem vzdrževanja, popravil in predelave ladij) bi bilo treba v sodelovanju z Evropsko komisijo, državami članicami ali regijami vključiti v raziskovalne dejavnosti, med drugim prek javno-zasebnih partnerstev, pri čemer je treba v celoti upoštevati strukturo pomorskih sektorjev in ustrezna načela državne pomoči.

5.4.1 EESO se strinja z osnovno ugotovitvijo pobude LeaderSHIP 2020, da je za doseg splošnih ciljev javno-zasebnih partnerstev za sektor ladjedelništva potrebna močna zavezanost raziskovalnim programom. Kar zadeva kratkoročne cilje, je treba trajnostno konkurenčnost sektorja vzdrževanja, popravil in predelave ladij nedvomno podpreti z ustreznimi ukrepi za spodbujanje inovacij v podjetjih.

5.5 EESO podpira vključitev odbora za sektorski dialog v ladjedelništvu v opredeljevanje in izvajanje politik znotraj pobude LeaderSHIP 2020. Trenutno bi morala posebna vloga odbora vključevati izvajanje tistega dela pobude, ki je povezan z boljšo opredelitvijo in primerljivostjo kvalifikacij, znanj in spretnosti, da se zagotovi dolgoročna uspešnost sektorja.

5.6 EESO pričakuje, da bo odbor za dialog dosegel pozitiven napredek v zvezi s socialnimi standardi v evropskem sektorju izgradnje ladij ter sektorju vzdrževanja, popravil in predelave ladij.

V Bruslju, 10. decembra 2013

Predsednik
Evropskega ekonomsko-socialnega odbora
Henri MALOSSE
