

II

(Előkészítő jogi aktusok)

EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁG

2004. JÚNIUS 30-I ÉS JÚLIUS 1-JEI 410. PLENÁRIS ÜLÉS

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye a következő témában: „Az Európai Bizottság közleménye a Tanácshoz, az Európai Parlamenthez, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottsághoz és a Régiók Bizottságához – LeaderSHIP 2015 – Az európai hajógyártási és javítási ipar jövőjének meghatározása – Versenyképesség kiválóság szerint c. közleményéről”

(COM(2003) 717 végleges)

(2004/C 302/01)

Az Európai Közösséget létrehozó szerződés 262. cikkével összhangban az Európai Bizottság 2003. november 21-én elhatározta, hogy konzultációt folytat az Európai Gazdasági és Szociális Bizottsággal fent említett témában.

Az EGSzB e tárgyban végzett munkájának előkészítéséért felelős, „Egységes piac, termelés és fogyasztás” szekció 2004. június 9-én alkotta meg véleményét. Az előadó VAN IERSEL úr.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2004. június 30-án és július 1-jén tartott, 410. plenáris ülésén (a június 30-i ülésen) 109 igen, 3 nem szavazattal és 1 tartózkodással a következő véleményt elfogadta.

1. Összegzés

Az Európai Bizottság – az európai hajóépítő és hajójavító iparral szoros együttműködésben – az ipari politika új keretrendszerét dolgozta ki. Meglepő, hogy az érdekeltek milyen gyorsan képesek voltak az ágazatban a termelés és a versenyképesség biztosítását célzó átfogó intézkedéscsomag összeállítására. Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság jóváhagyja az alkalmazott módszert és a LeaderShip 2015 tartalmát. Valamennyi érintett elismeri, hogy a nemzeti megközelítésnek már nincs jövője, és csak egy európai megközelítés biztosíthat tartós megoldásokat. Ez a megközelítés jelenti a helyes választ egy átfogó csomag kialakításához és a piac szabályainak való megfeleléshez. Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság hangsúlyozni kívánja, hogy az intézkedések hitelessége teljes mértékben azok megvalósításától függ. Éppen ezért a folyamatos figyelemmel kísérés meghatározó jelentőségű. Biztosítani kell a részvételt, az áttekinthetőséget és a különböző folyamatok körültekintő ellenőrzését. Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság teljes mértékben támogatja az intézkedések céljait, melyek megvalósításának kell majd biztosítania európai szinten a játékszabályok versenyét és egyenjogúságát. Ez pedig előfeltétele, hogy azonos feltételek alakuljanak ki nemzetközi szinten is.

2. Háttér

2.1 A hajóépítés piaca

2.1.1 A hajógyártásban több mint húsz éve erőteljes, folyamatos növekedés tapasztalható. A gyors műszaki fejlődés jelentős költségcsökkentést eredményezett a vízi szállításban, ami hatékonyan ösztönözte a globális kereskedelmet, és a nemzetközi hajózás a globalizáció meghatározó hajtóerejévé vált.

2.1.2 Gazdasági szempontból a hajók olyan mobil beruházási javak, amelyeket nem importálnak, hanem a hajótulajdonos által választott lobogó alatt vesznek nyilvántartásba. A termék nem igényel jelentős marketing erőfeszítést, forgalmazói vagy karbantartói hálózatot. Természetesen, a vízi járművek szállítási költségei rendkívül alacsonyak. Általában alacsony tranzakciós költségek mellett, dömpingellenes szabályok alkalmazása nélkül a hajóépítés piacát nagymértékben a kínálati árak határozzák meg.

2.1.3 A hajóépítést a legtöbb iparilag fejlett és fejlődő országban stratégiaileg fontos iparágként tekintik, miután meghatározó szerepet tölt be a világkereskedelemben, az alapvető szállítóeszközök biztosításában, a biztonsági és védelmi igények kielégítésében a modern berendezések megépítésében, és fejlett technológiák kialakításában, amelyek más iparágakban is számos újítást eredményeznek.

2.1.4 Európában a hajógyártással összefüggésben sokszínű vállalati hálózat jött létre, magába foglalva a hajógyárakat, a tengeri berendezések gyártóit és a különféle szakosodott szolgáltatókat, amelyek közvetlenül több mint 350 000 munkahelyet biztosítanak a magasan képzett munkavállalóknak. Az Európai Unióban az ágazat forgalma 34 milliárd € körül van ⁽¹⁾.

2.1.5 Az Európai Unióban azonban a kereskedelmi hajógyártás jelentős mértékben veszített piacokat, elsősorban a dél-koreai káros üzleti gyakorlat következtében, és jelenleg súlyos nehézségekkel kell szembenéznie. 2000 óta az új megrendelések piaci aránya (kompenzált bruttó tonnában – kbt) kétharmaddal csökkent; a 2000. évi 19 %-ról 2003-ra 6,5 %-ra esett vissza ⁽²⁾. 2003 közepére a helyzet tovább romlott, miután az árak 13 év átlagában a legalacsonyabb szintre süllyedtek, és a hajóépítésben használt pénznemmel, az amerikai dollárral, valamint a fő ázsiai versenytársak pénznemével szemben az euró-árfolyamok tovább erősödtek. A nemzetközi kereskedelem különösen az elmúlt évben bővült megdöbbentő módon, amit a rendkívül erőteljesen növekvő kínai energia- és nyersanyagigény, valamint a késztermékek importja és exportja határozott meg. Ez a kereslet rekordszintű új megrendeléseket eredményezett az olajszállító tartályhajók, valamint az ömlesztett árukat és a konténereket szállító hajók iparágban. A kereslet e hirtelen megugrása az európai hajóépítők számára is kedvező volt, akik 2003-ban, 2002-höz képest, csaknem megduplázták megrendeléseiket. Ennek ellenére az európai hajóépítők részesedése a világhajóépítésének piacából tovább csökken.

2.1.6 A 2003 közepéig megfigyelhető drámai tendencia több tagállamban is valamelyest stabilizálódott. Előfordulhat azonban, hogy a jelenlegi helyzet nem bizonyul tartósnak, és hogy Európának tartósabb megoldásokat kell találnia hajóépítő ipara számára a közeljövőben. Ha ez nem történik meg, Európa szembekerül azzal a súlyos veszéllyel, hogy elveszíthet egy alapvető fontosságú, magas technológiai színvonalat képviselő ágazatot. A tapasztalatok azt mutatják, hogy ha a hajóépítés kapacitása elvész, azt nagyon nehéz újra megszerezni.

2.2 Előrehaladás a politikában a hajóépítés terén

2.2.1 Stratégiaileg fontos ágazatként a hajóépítés hagyományosan világszerte erőteljes kormányzati intervencióval működő iparág. Az 1970-es évek óta a hajóépítéssel kapcsolatos politika az Európai Közösségben is az állami támogatási rendszerekre alkalmazható feltételek meghatározására összpontosít. A működést elősegítő támogatásokat fokozatosan csökkentették, engedélyezett maximumát az 1987-es szerződésben rögzített 28 %-os összegről 1992-re 9 %-ára csökkentették, majd 2000-tól teljes mértékben felszámolták.

⁽¹⁾ A Policy Research Corporation N.V. & ISL által az Európai Bizottság megbízásából készített Economic Impact of Maritime Industries in Europe (A tengerhajózással kapcsolatos iparágak gazdasági hatása Európában) című tanulmányból származó adat.

⁽²⁾ Forrás: Lloyds' Register.

2.2.2 1989-ben az Egyesült Államok kezdeményezésére az OECD keretében tárgyalások kezdődtek azzal a céllal, hogy a hajóépítésre szánt mindenféle állami támogatásra alkalmazható új nemzetközi alapelveket vezessenek be. A tárgyalások 1994-ben sikerrel zárultak, és az Európai Közösségek, Finnország, Japán, a Koreai Köztársaság, Norvégia, Svédország és az Egyesült Államok aláírták a „Normalizált versenyfeltételek a kereskedelmi hajóépítő és hajójavító iparban megállapodás” záróokmányát. Mivel azonban az Egyesült Államok elmulasztotta végrehajtani a nemzeti ratifikációs eljárást, ez a megállapodás sohasem lépett hatályba.

2.2.3 Nemzetközi megállapodás híján, a Tanács 1998-ban a hajóépítéssel kapcsolatban új rendeletet (EK 1540/98) fogadott el, amelyben az állami támogatásra alkalmazható új szabályokat állapítottak meg, ideértve 2000 végéig a működésre vonatkozó támogatások egyoldalú alapon történő teljes felszámolását. A rendelet előírta, hogy az Európai Bizottságnak szorosan figyelemmel kell kísérnie a hajógyártás nemzetközi piacát és fel kell mérnie, hogy az európai hajógyárakat érinti-e a versenyellenes gyakorlat.

2.2.4 Az Európai Bizottság már a Tanácshoz 1999-ben benyújtott első felülvizsgálati jelentésében nyilvánvaló bizonyítékkal szolgált a káros kereskedelmi gyakorlatra, különösen az önköltségi szint alatti árakat kínáló dél-koreai hajógyárak részéről. Valamennyi utólagos felülvizsgálati jelentés (amelyekből 2003-ig hét készült) megerősítette a korábbi megállapításokat, egyre részletesebb bizonyítékokat felvonultatva.

2.2.5 E meggyőző tények hatására, a Tanács ismételtlen kifejezésre juttatta súlyos aggodalmát, és kétoldalú konzultációkat kezdeményezett Dél-Koreával. Több tárgyalási fordulót követően, 2000. júniusában „A hajógyártás nemzetközi piacán kialakult helyzettel kapcsolatban egyetértési megállapodás”-t írtak alá. A későbbi tárgyalások során azonban a koreai kormány képtelennek bizonyult a megállapodásban körvonalozott alapelvek végrehajtására.

2.2.6 Miután a Koreával folytatott kétoldalú tárgyalások eredménytelenül zárultak, a hajóépítő ipar 2000. októberében a kereskedelmi akadályokkal foglalkozó rendelet (TBR – [EK 3286/94]) alapján panaszt nyújtott be.

2.2.7 2000 végén az Európai Bizottság továbbra is határozottan ellenezte a működéssel kapcsolatos támogatások meghosszabbítását. A Bizottság azonban hozzájárult ahhoz, hogy az ügyet a Kereskedelmi Világszervezet elé terjesszék, hogy jogorvoslatot keressenek a tisztességtelen koreai gyakorlattal szemben, amennyiben 2001. májusáig nem sikerül az EU számára elfogadható tárgyalásos megoldásra jutni Koreával. Emellett, az Európai Bizottság ezzel párhuzamosan egy átmeneti támogató és védelmi mechanizmus kidolgozását javasolta, amely kifejezetten azt szolgálná, hogy szembeszálljanak a tisztességtelen koreai gyakorlattal, a Kereskedelmi Világszervezet által lefolytatandó eljárás befejezéséhez szükséges időszak alatt is.

2.2.8 A Közösség végül 2000 nyarán ezt az úgynevezett kétutas politikát alkalmazta: kérelmet nyújtott be a Kereskedelmi Világszervezethez egy szakértői csoport felállítására, és elfogadta az átmeneti védőmechanizmusról szóló döntést (TDM – [EK 1177/02]).

2.2.9 2002-ben, az OECD keretében, ismételten erőfeszítéseket tettek arra, hogy egyenlő nemzetközi feltételeket teremtsenek a hajóépítő ágazatban, ezáltal az Egyesült Államok részvétele nélkül. Az OECD Tanácsa külön tárgyalócsoporthoz hozott létre azzal a céllal, hogy új és hatékony megoldást találjanak a fennálló problémára. Az előrehaladást eddig meglehetősen lassúnak tartják, és még nem döntött, hogy ez a megközelítés mennyire lesz megvalósítható.

3. Új megközelítés

3.1 Áttekintésképpen, időrendi sorrendben felsoroljuk a LeaderSHIP 2015-höz vezető lépéseket:

2002. február: az európai hajóépítő és hajójavító ipar LeaderSHIP 2015 néven kezdeményezést tartalmazó javaslat-tervezetet nyújt át LIIKANEN biztosnak;
2002. május: Romano PRODI, az Európai Bizottság elnöke, elfogadja a kezdeményezést, és LIIKANEN biztos felkérést kap a nyomon követés koordinálására;
2002. október: az iparág egy útvonaltervet (roadmap) ad át LIIKANEN biztosnak;
2003. január: LIIKANEN biztos elnököl a LeaderSHIP 2015 magasszintű tanácsadó csoport nyitó ülésén;
2003. október: a magasszintű tanácsadó csoport átnyújtja jelentését az Európai Bizottságnak;
2003. november: az Európai Bizottság nyilvánosságra hozza a LeaderSHIP 2015-tel foglalkozó közleményét;
2003. november: a „Versenyképesség” tanács az iparpolitika összefüggésében foglalkozik a LeaderSHIP 2015-tel;
2004. január: hatályba lép a hajóépítéshez nyújtott állami támogatások új keretprogramja, mely már figyelembe veszi a LeaderSHIP 2015 néhány kulcsfontosságú kérdését, és ezzel megvalósítja a magasszintű tanácsadó csoport első ajánlásait.

3.2 Az ágazat útvonalterve (Roadmap)

3.2.1 Míg a Közösség hajóépítő ágazattal kapcsolatos megközelítése nagyrészt a versenyre és a kereskedelempolitikára összpontosított, az ágazat úgy érezte, hogy hiányzott egy harmadik sarokkő, a versenyképességgel kapcsolatos politika, és különösen a három iparpolitikai terület megbízható összehangolása. Saját hiányosságát azzal ismerte el, hogy összehangolt választ adott azokra a versenykihívásokra, amelyekkel szembe került.

3.2.2 A működési támogatások felszámolásával az iparág elfogadta, hogy nem a támogatások jelentik a megoldást, sem az a fajta protekcionizmus, ami versenyképtelen iparágakat eredményezett az Európai Közösségen kívüli hajóépítő nemzetek körében. Azonban sürgősen kihívást kellett intézni a dél-koreai agresszív iparpolitika ellen. Éppen ezért új megközelítésre volt szükség.

3.2.3 Amikor 2002 tavaszán a CESA (az Európai Unió Hajóépítő Szövetségeinek Bizottsága) benyújtotta az Európai Bizottsághoz a LeaderSHIP 2015 kezdeményezésre vonatkozó ajánlat-tervezetét, azonnal felismerték a projektnek, mint a Lisszaboni Tanács által meghatározott hosszú távú EU stratégiára adott ágazatspecifikus válasznak az értékét. A LeaderSHIP 2015 valójában a lisszaboni stratégia kulcsfontosságú elemeivel foglalkozott.

3.2.4 A meglévő megközelítés elemeire alapozva átfogó stratégiát kellett kidolgozni, melyben új elemként jelent meg a Bizottságnak az iparághoz intézett felhívása integrált terv kidolgozására. 2002. októberében a CESA benyújtotta a LeaderSHIP 2015-öt, azaz az európai hajóépítő és hajójavító ipar jövőjéhez vezető útvonaltervet.

3.2.5 Az európai hajóépítők számára a cél vezető pozíciójuk megerősítése több piaci szegmensben is azzal, hogy az innováció és a szelektív K+F, a megrendelőkre történő erőteljesebb összpontosítás, a gyártás optimalizálás és az ágazati struktúra továbbfejlesztése révén erősítsék versenyképességüket. Az iparág szerint a célkitűzések között, melyek megvalósításában az EU-nak közvetlenül is részt kell vállalnia, szerepel a fejlett finanszírozási és garanciaprogramok ösztönzése, az új, magas minőségű járművekre szóló megrendelésekkel összefüggésben szigorúbb biztonsági és környezetvédelmi szabványok és az európai szellemi termékek védelmének fenntartása és továbbfejlesztése.

3.2.6 A haditengerészeti védelmi igényekkel kapcsolatos európai megközelítés a védelmi eszközök beszerzésével kapcsolatos közös politikát jelent.

3.2.7 Az ágazatban a 2015-ig érvényesülő makro-trendek különösen a multimodális szállítással, a belvízi utakkal és a partmenti hajózással, az innováció és a K+F erősítésével, az EU bővítéssel, a környezet- és egészségvédelmi rendeletekkel, valamint a közös védelmi politika kialakításával kapcsolatos fejlesztéseket jelentik. Az iparágra tekintettel, a kormányzati és EU politikáknak ezekre a területekre gyakorolt hatása miatt az Európai Bizottságnak a kialakuló politikákra tekintettel aktívan részt kellene vennie az elgondolások kidolgozásában.

3.2.8 Maga a hajóépítő ágazat óriási felelősséget vállal abban, hogy a háza táján rendet csináljon. Az útvonalterv éppen ezért ösztönzi új járműtípusok és tengeri berendezések új generációinak kifejlesztését, amelyek egyszerre jelentenek hatékonyságot, biztonságot, kényelmet, a környezet védelmét és szakosodást.

3.2.9 Az iparág struktúráját illetően két, a vállalatokat érintő, egymást kiegészítő megközelítést terveznek:

- az iparág szerkezetátalakítása, hogy korlátozzák a nagyvállalatok számát;
- a kisebb piaci rések szükségleteit kielégítő, egymással hálózatot alkotó kicsi, rendkívül rugalmas vállalatok létrehozása.

3.3 Magasszintű tanácsadó csoport

3.3.1 2003 elején LIKANEN biztos elnökletével egy magasszintű tanácsadó csoport megkezdte a CESA útvonalterv alapján a LeaderSHIP 2015 vitáját. A csoportban hét biztos, az Európai Parlament két kiemelkedő képviselője, tíz jelentős hajógyár elnök-vezérigazgatója, a tengeri berendezéseket gyártó ipar szövetségének az elnöke, valamint az Európai Fémmunkás Föderáció főtitkára vett részt.

3.3.2 A tanácsadó csoport 2003. októberében jelentette meg a LeaderSHIP 2015-rel foglalkozó jelentését⁽¹⁾. Ez nyolc olyan fejezetet tartalmaz, amelyek az iparág útvonaltervében szereplő valamennyi kérdéssel foglalkoznak, míg a záró fejezet az európai hajóépítő ipar konszolidációjának szükségességét taglalja. A csoport átfogó következtetése szerint „a LeaderSHIP 2015 jó példája az ágazati szintű hatékony európai iparpolitikának”.

3.3.3 A nyolc fejezetben a csoport meghatározza a hajóépítő ágazat és az Európai Unió célkitűzéseit. Elsősorban arra tesz javaslatot, hogy a nemzetközi hajóépítésben egyenlő feltételeket biztosítsanak az EU kereskedelempolitikája, a Kereskedelmi Világszervezet alkalmazandó szabályainak érvényesítése, valamint az OECD alkalmazandó alapelvei révén.

3.3.4 A K+F és az innováció központi kérdésében szoros együttműködés szükséges az Európai Unió és a hajóépítő ipar között. A vonatkozó közösségi rendelet nem vette teljes mértékben figyelembe a hajóépítő ipar konkrét szükségleteit és technológiáját.

3.3.5 Ugyanez vonatkozik a fejlett finanszírozási és garanciaprogramok kidolgozására. A jelenlegi eszközök nem bizonyulnak versenyképesnek a világpiacon. Meg kell vizsgálni egy EU szintű, szállítás előtti és utáni pénzügyi támogatást biztosító garanciaalap létrehozásának, valamint megfelelő viszontbiztosítás mellett az exporthitel biztosító vállalatokkal való intenzív együttműködésnek a lehetőségét.

⁽¹⁾ LeaderSHIP 2015 – Az európai hajóépítő és hajójavító ipar jövőjének meghatározása, kiadta az Európai Bizottság, 2003., Brüsszel.

3.3.6 A tengeri környezet védelmével az Európai Tengeri Biztonsági Ügynökség foglalkozik. A hajózási iparágból érkező és a szükséges technikai ismeretekkel rendelkező érdekelték részvételével közös szakértői bizottságot kell létrehozni, amely technikai tanácsokat ad mind az Ügynökségnek, mind az Európai Bizottságnak. A hajóépítés és a hajójavítás során javítani kell a minőség értékelésén, a biztonság és irányítás továbbfejlesztésén, hogy világszerte biztosítható legyen a megfelelő minőségi szabványok alkalmazása.

3.3.7 A csoport felhívása annak érdekében, hogy a védelmi szektorban a szélesebb körű együttműködés jöjjön létre, azzal támogatható az Európai Unió szintjén, ha ösztönzik a hajógyárak közötti, valamint a hajógyárak és beszállítóik közötti ipari együttműködést és az exportpiacokon való megjelenést, valamint az iparág konszolidációját. A tervezett Európai Védelmi Ügynökség révén ki kell alakítani a nemzeti haditegerezetek közös működési követelményeit és a védelmi berendezésekre vonatkozó közös szabályokat.

3.3.8 Mivel az európai hajóépítők erősen függenek technológiai vezető szerepüktől, a szellemi termékjogok védelmének jelenlegi eszközeit teljes mértékben ki kell aknázni. Tudásadtbázisokra és a szabadalmi oltalom nemzetközi szabályainak továbbfejlesztésére van szükség.

3.3.9 A hajóépítő ágazat hivatalosan létrehozott egy bizottságot az ágazati társadalmi dialógus érdekében (a fémipari szakmákon belül a maga nemében ez az első), amelyen belül elemezni kell az új értékelési követelményekkel kapcsolatos programokat.

3.3.10 A kívánt eredmények eléréséhez optimális ágazati struktúra szükséges. A dinamikus fejlődési folyamat új kapcsolatokat és a hajógyárak és beszállítóik közötti projektek körül partneri együttműködést eredményezhet, tekintettel arra, hogy jelenleg a hajógyárak termelésének 70–80 %-át a beszállítók adják. A „konszolidációs támogatás” koncepciója alapján különleges ösztönzőkkel elő kell segíteni a konszolidáció folyamatát.

3.4 Az Európai Bizottság közleménye

3.4.1 A LeaderSHIP 2015⁽²⁾-tel foglalkozó közleményében az Európai Bizottság hivatalos közösségi politika szintjére emeli a magasszintű tanácsadó bizottság munkáját. A közlemény ismételt hangsúlyozza, hogy a horizontális politikát specifikus ágazati megközelítésekkel kell kiegészíteni. Az Európai Bizottság valamennyi fejezetet értékeli és elfogadja a LeaderSHIP 2015 jelentés ajánlásait.

⁽²⁾ COM(2003) 717 végleges.

3.4.2 A LeaderSHIP jelentéssel összhangban, a hajógyártás és hajójavítás stratégiai dimenzióit elismerő közleményében az Európai Bizottság megerősíti a tanácsadó csoport jelentésének nyolc fejezetében tárgyalt, következő területeken fennálló egyéni és társfelelősségét:

- az OECD exporthitelekkel foglalkozó ágazati egyetértési megállapodásban és a kapcsolódó OECD megállapodásokban egyenlő nemzetközi feltételek kialakítása a Kereskedelmi Világszervezettel együtt;
- az Európai Bizottság elfogadja az innovációs támogatásra vonatkozó szabályokat, és nyomon követi a Közösség által finanszírozott kutatások hatásait;
- az Európai Bizottság az ágazattal együtt megvizsgálja az EIB-vel együttműködésben nyújtandó szállítás előtti és utáni finanszírozás lehetőségeit;
- a Bizottság teljes mértékben támogatja a LeaderSHIP ajánlásait a biztonságosabb és környezetbarátabb hajók előállításának ösztönzésére, és Európa-szerte a partmenti hajózás lehetőségeinek felmérésére vonatkozó politikákra;
- a haditengerészet számára történő hajógyártással kapcsolatban az Európai Bizottság azokat az ajánlásokat támogatja, amelyek összhangban állnak az Európai Védelmi Ügynökség 2004-es felállításának előkészületeiről szóló, 2003. márciusi a védelemmel kapcsolatos közleményével, melynek célja megerősíteni a védelmi ipar versenyképességét és a védelmi és technológiai bázist. A hadihajók előállításával foglalkozó gyárak konszolidációját illetően érdemes megjegyezni, hogy a magánkézben lévő hajógyárak jelzik az európai hajógyárak közötti strukturális különbségeket, rámutatva arra, hogy „a magántulajdon minden konszolidációs erőfeszítés sikerének előfeltétele”⁽¹⁾;
- az Európai Bizottság együttműködik az iparággal a szellemi termékek jogok védelmére jelenleg rendelkezésre álló eszközök kiaknázásában és új, megfelelő tudásadatbázisok létrehozásában;
- az Európai Bizottság az új képzési követelményekről, az alkalmazottaknak minden szinten megvalósuló cseréjéről, különleges szaktanfolyamokról, valamint az alapvető és fenntartható hajóépítő ipar támogatásáról folyó aktív társadalmi párbeszéd révén együttműködik az iparággal;
- mivel a kereskedelmi hajók és a hadihajók gyártásában és javításában egyaránt konszolidációs folyamatra van szükség, ami elsősorban az iparág, valamint a tagállamok feladata, az Európai Bizottság kész a versenyszabályok tiszteletben tartása mellett e folyamat elősegítésére.

3.5 A 2003. novemberi Tanács következtetései

3.5.1 2003. november 27-én a „Versenyképesség” tanács az iparpolitika tágabb összefüggésében megvitatta az Európai Bizottságnak a LeaderSHIP 2015-ről szóló közleményét⁽²⁾. A Tanács elismerte az ágazati elemzés fontosságát a horizontális politikák ütőképesebbé tételében, és felhívta a tagállamokat és az Európai Bizottságot az ipar versenyképesebbé tételére, nevezetesen az ipari ágazatok konkrét jellemzőinek és szükségleteinek figyelembevételével.

3.5.2 Az ágazati kérdésekkel összefüggésben konkrétan foglalkozni kell a hajóépítéssel, az aeronautikával, valamint a textil- és a ruházati iparral.

3.5.3 A Tanács véleménye azon a belátáson alapul, hogy egy olyan teljes mértékben integrált megközelítést kell elfogadni, melynek célja a versenyképesség növelése. Ugyanez érvényes a LeaderSHIP 2015-re.

3.5.4 A lisszaboni stratégia célkitűzései ágazati elemzéseket, a keretfeltételek továbbfejlesztését és valamennyi érdekelt bevonásával nyílt és áttekinthető konzultációt tesznek szükségessé, ideértve a társadalmi párbeszédet is. A Tanács hangsúlyozza e tekintetben, hogy folytatni kell a kezdeményezéseket.

3.5.5 A LeaderSHIP 2015-öt illetően, a Tanács javasolja, hogy tegyenek konkrét erőfeszítéseket az iparág és az állami hatóságok a következő területeken:

- az EU innovációs beruházásokkal kapcsolatos állami támogatásokra vonatkozó szabályai,
- a kutatás, fejlesztés és innováció ösztönzése,
- a szellemi termékek jogok védelme a tagállamok és az iparág részéről,
- az európai gyártók körében a konszolidációs folyamat elősegítése,
- nagyobb mérvű együttműködés megvalósulását segítő megközelítések ösztönzése Európában a haditengerészeti és hajóépítő erőforrások között,
- új szakmai követelmények felmérése az ágazaton belüli társadalmi párbeszéd keretében.

3.5.6 A Tanács rendszeres tájékoztatást kíván a LeaderSHIP eredményeiről és ajánlásai megvalósításáról.

⁽²⁾ A Tanács következtetései az „Iparpolitika hozzájárulása az európai versenyképességhez” című anyagról – Brüsszel, 2003. november 24. (15472/03).

⁽¹⁾ COM(2003) 717 végleges, 14. oldal, 22. sor.

4. Általános megjegyzések

4.1 Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság egyetért azzal, hogy Európának életképes hajóépítő iparra van szüksége, és hogy ágazatspecifikus politikákat kell kidolgozni.

4.2 Lényeges megjegyezni, hogy az iparág sikerrel határozott meg egy 2015-ig tartó időszakra vonatkozó kohéziós programot. Piackonform jellegét és a versenyt tekintve, ez a modern ágazati megközelítésen alapuló modell helyesen épít az EU szabályaira.

4.3 Ugyanilyen figyelemre méltó, hogy maga az iparág és az Európai Bizottság hét főbiztosa adott közre egy jövőre vonatkozó közös tervet LeaderSHIP 2015 címmel. Ez a kölcsönös elkötelezettség azt eredményezte, hogy az Európai Bizottság jóváhagyta a LeaderSHIP-et.

4.4 Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság pozitívan értékeli a „Versenyképesség” tanács horizontális és az ágazati iparpolitikával kapcsolatos új megközelítését. A LeaderSHIP esete megmutatja, hogyan tudja alkalmazni az iparági politika az iparág követelményeit a horizontális megközelítésekhez.

4.5 Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság üdvözli a Tanácsnak a hajóépítő és hajójavító ágazatra vonatkozó konkrét ajánlásait. Ezek egybeesnek az Európai Bizottság, valamint az ágazat által a LeaderSHIP 2015-ben tett ajánlásokkal.

4.6 Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság üdvözli a hajóépítéssel foglalkozó politika szemléletváltását, mely az új munkamódszer és az ágazati szinten megnyilvánuló új iparpolitikai megközelítés eredménye. Mindez modellül szolgálhat más iparágakban hasonló kezdeményezésekhez.

4.7 Konkrétabban, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság azt vallja, hogy a nemzeti politikák továbbbítése helyett csak a közös állásfoglalások és elvek, és az Európai Unióban közösen elfogadott gyakorlat teremthet szilárd alapot Európában a fenntartható hajóépítő és hajójavító ipar számára.

4.8 Az Európai Unió bővítése lehetőségeket kínál, hiszen értékes eszközöket biztosíthat, amelyek lehetővé teszik az európai jelenlét megteremtését olyan piaci szegmensekben, ahol a bővítést megelőzően az Európai Unió hajógyárjai már nem voltak jelen⁽¹⁾. A Közösség érvényben lévő szabályait teljes mértékben tiszteletben kell tartani.

4.9 A LeaderSHIP 2015 csak abban az esetben járhat sikerrel, ha valamennyi érdekelt (az ipari partnerek, az Európai Bizottság és egyes esetekben a tagállamok) egyidejűleg cselekszik valamennyi fejezetet illetően, és mindegyik résztvevő azon a területen teszi ezt, amelyért felelős.

⁽¹⁾ Például, a nyersolajszállító tartályhajók és az ömlesztett áruk szállítására alkalmas hajók, amelyek alacsonyabb technológiai készségeket kívánnak, és amelyek esetében a munkaerő költsége viszonylag nagy költségelemet képvisel.

5. Következtetések és ajánlások

5.1 A javasolt politika hitelessége annak megvalósításától függ. A nyomon követés elengedhetetlen, és annak egy teljesen áttekinthető, körültekintően figyelemmel kísért folyamat keretében kell történnie. Biztosítani kell a részvételt, az áttekinthetőséget és a megfelelő nyomon követést. Ahogyan a Tanács is, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság határozottan üdvözli, hogy az Európai Bizottság minden évben jelentést tegyen a „Versenyképesség” tanácsnak a megvalósult előrelépésekről.

5.2 A LeaderSHIP 2015 egy egyenlő nemzetközi feltételek kialakításának célkitűzésével indít. Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság aláhúzza ennek a politikai területnek, mint az egész stratégia sarokkövének a fontosságát. Teljes mértékben támogatja az Európai Unió jelenlegi kereskedelempolitikai megközelítését, mely hatékony és szigorú nemzetközi elveket biztosító nemzetközi megállapodásra törekszik.

5.3 Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság kiemeli, hogy az egyes ázsiai hajógyárak által támasztott tisztességtelen verseny nemcsak jelentős fenyegetést jelent az európai hajógyárak számára, hanem figyelmeztetésként is kell szolgálgon az európai tengeri berendezéseket gyártó ipar számára. Egyes ázsiai hajógyártó országok bejelentését, miszerint a helyi tartalomra fognak összpontosítani, beszállítóik esetében rendkívül komolyan kell venni.

5.4 Az egyenlő feltételek összefüggésében nem történt konkrét említés az Európai Unión belüli ágazati feyelemről, bár a tagállamokban a hajógyártás számára biztosított támogatás szintje és annak módszerei még mindig eltérőek. Az egyenlő feltételek kialakítása az Unión belül, annak áttekinthetősége és nyomon követése külön figyelmet érdemel. Annak érdekében, hogy folyamat hiteles legyen, valamint hogy nőjön a bizalom, a szabályoknak és a céloknak megfelelően, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság hangsúlyozza annak fontosságát, hogy az Európai Bizottság kísérelje figyelemmel az állami támogatásokra vonatkozó szabályok alkalmazását és az esetlegesen előforduló tisztességtelen gyakorlatokat.

5.5 A K+F és az innováció kiemelkedő fontosságú, mivel Európa nemzetközi szinten a hajóépítés terén ma is az ötletek tárháza. Éppen ezért ez továbbra is meghatározó elem a siker biztosítása szempontjából. Ezért fontos, hogy a különböző eszközök hatékony támogatást biztosítsanak, és azokat a gyakorlatban is alkalmazzák. Konkrét tanácsaival az iparág a politikusok segítségére lehet. Mindenesetre, az innovációs eszközök alkalmazásának áttekinthetőnek kell lennie.

5.6 A hajógyártás finanszírozási eszközeinek racionalizálása érdekében, mind nemzeti, mind az Európai Unió szintjén, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak az a véleménye, hogy a LeaderSHIP-ben javasolt európai garanciaalapnak a lehető legrövidebb időn belül működőképesnek kell lennie. Megvalósításához az Európai Bizottságnak elsőbbséget kellene adnia. Az alap hozzájárulhat a hatékony, egyenlő feltételek kialakításához az Európai Unióban.

5.7 Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság üdvözlö az iparág és az Európai Bizottság közötti, az ágazat számára szükséges környezetvédelmi követelményekről és politikákról szóló megállapodás megkötését. Az Európai Uniónak a továbbiakban is vezető szerepet kell betöltenie a tengeri környezet védelmében és a vonatkozó nemzetközi szabályok szigorú alkalmazásának kikényszerítésében. A Nemzetközi Tengerészeti Szervezettel kapcsolatos összehangolt európai megközelítés révén hathatós támogatás biztosítható ahhoz, hogy az IMO-nak kizárólagos joga legyen a globális szabályok meghatározásában.

5.8 Az elmúlt években az Európai Unióban jelentős mértékben javult a biztonságos hajózással foglalkozó jogszabályok kidolgozása. A legnagyobb figyelmet azonban, a LeaderSHIP javaslatai szerint, a hajók megfelelő karbantartási színvonalának kell kapnia.

5.9 Az Európai Unióban még meglehetősen gyenge a hajózás biztonságára és biztonságosságára vonatkozó szabályok betartatása. Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság ezért erőteljesen támogatja az európai parti őrsegek közötti hatékony együttműködést.

5.10 A partmenti hajózás és a forgalomnak a közútról a tengerekre való áttérése fontos környezetvédelmi cél. Ezeknek a céloknak az eléréséhez tovább kell fejleszteni a modern infrastruktúrát, ideértve a hajókat, valamint a kikötőket. Ami az infrastruktúra állami finanszírozását illeti, az állami hatóságoknak arról kell gondoskodniuk, hogy a beruházások az EU gyártóinak javát szolgálják.

5.11 Az emberi tényező alapvető elem, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság üdvözlö, hogy az ágazati párbeszéd erősítésére nagyobb figyelmet fordítanak, amelyben az Európai Bizottság, a munkaadók és a szakszervezetek is szerepet játszanak. Figyelemre méltó, hogy a hajóépítő iparban jött létre a vasas szakmák közül az első hivatalos társadalmi ágazati párbeszéd bizottság; ez további jelzése az ágazaton belüli innovatív hozzáállásnak.

5.12 Az ágazati párbeszéd értékes módon járul hozzá ahhoz, hogy tágabb szociális témaköröket vitassanak meg, ideértve a képzést, a munkaerőtoborzást, az élethosszig tartó tanulást és a gazdasági ciklusokhoz való alkalmazkodást. Eddig

két munkacsoportot hoztak létre, az egyik az ágazatról kialakított kép javításával, a másik a hajóépítő ágazaton belüli új szakmai készségek meghatározásával foglalkozik.

5.13 A szociális párbeszédnek foglalkoznia kell a munkaerő termelékenységében világviszonylatban megmutatkozó jelentős különbségekkel.

5.14 Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság egyetért azzal, hogy a védelmi célokkal összefüggésben Európában egyre erőteljesebben foglalkozzanak a termelő iparágak különleges szegmenseivel, például a hajóépítéssel és az aeronautikával a polgári és hadiipar közötti interakció keretében.

5.15 Ebben az összefüggésben figyelemre méltó, hogy a LeaderSHIP európai haditengerészeti projektek és a hadihajógyártó üzemek közötti együttműködésre hív fel. A nemzetbiztonsági megfontolások és az eltérő tradíciók eddig ezt megakadályozták. Amennyiben az európaiak nem határoznak szorosabb együttműködésről, a költségek tovább nőnek és veszélyeztetik az innováció és technológia terén betöltött vezető szerepüket.

5.16 Már léteznek sikeres együttműködési projektek, például Németország és Hollandia között fregattok építésében, és Franciaország és az Egyesült Királyság között anyahajókat illetően. Új projektek alakíthatók ki a közeljövőben felállítandó Európai Fegyverzetbeszerzési Ügynökséggel együttműködésben. A hajógyárak közötti optimális együttműködés rendkívül fontos az ismeretek és a know-how megőrzésében és továbbfejlesztésében. Kívánatos, hogy az Ügynökség feltérképezze a katonai dokkokban rendelkezésre álló kapacitásokat, technológiát és innovációt, hogy az új tervpályázatoknál biztosítani lehessen az értékarányos árakat. Tekintettel arra, hogy a katonai hajógyáraknak a kormányok a megrendelői, el kell kerülni, hogy a támogatások a katonai hajók gyártásából átömöljenek a kereskedelmi hajók gyártásába.

5.17 Az iparág konszolidációját az ágazat jövőbeni életképessége szempontjából sarokkőnek tekintik. Az még a jövő zenéje azonban, hogy a folyamat hogyan fog megvalósulni, tekintettel az ágazaton belüli bonyolult viszonyokra és a beszélők magas arányára.

Brüsszel, 2004. június 30.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

elnöke

Roger BRIESCH