

## Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie pomocy państwa dla przemysłu stoczniowego (opinia dodatkowa)

(2011/C 318/10)

Sprawozdawca: **Marian KRZAKLEWSKI**

Współsprawozdawca: **Enrique CALVET CHAMBON**

Dnia 9 grudnia 2010 r. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny postanowił, zgodnie z art. 29 lit. A przepisów wykonawczych do regulaminu wewnętrznego, sporządzić opinię w sprawie

*pomocy państwa dla przemysłu stoczniowego*

(opinia dodatkowa).

Komisja Konsultacyjna ds. Przemian w Przemysle (CCMI), której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 7 czerwca 2011 r.

Na 473. sesji plenarnej w dniach 13–14 lipca 2011 r. (posiedzenie z 13 lipca) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 124 do 5 – 6 osób wstrzymało się od głosu – przyjął następującą opinię:

### 1. Wnioski i zalecenia

1.1 Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny jest przekonany, że „Zasady ramowe dotyczące udzielania pomocy publicznej dla sektora stoczniowego” (ZR) to instrument, który powinien być utrzymany, a niektóre jego zapisy – zmodernizowane i rozszerzone. ZR w okresie ich stosowania przyczyniły się do osiągnięcia zamierzonych celów politycznych i gospodarczych. Dalsze istnienie ZR jest uzasadnione głównie specyfiką sektora opisaną we wstępie do aktualnych ZR.

1.2 Komitet chciałby podkreślić, że ZR nie dotyczą doraźnego przeciwdziałania kryzysowi, lecz wynikają ze specyfiki sektora, i że pomoc, która wynika z przepisów ZR, nie powinna rekompensować budowy niekonkurencyjnych statków lub jednostek o niskim poziomie technologicznym.

1.3 EKES uważa, że dodatkowym argumentem potwierdzającym specyficzną sytuację przemysłu stoczniowego, która wymaga utrzymania i aktualizacji ZR, jest najnowsza informacja o załamaniu się – po 20 latach rokowań – negocjacji prowadzonych przez OECD w sprawie porozumienia dotyczącego przemysłu stoczniowego, które miało na celu ustanowienie uczciwych warunków konkurencji na rynku ogólnoswiatowym.

1.4 Komitet w dalszej części opinii szczegółowo odnosi się do zasadniczych pytań i problemów, które zostały przedstawione zainteresowanym stronom przez Komisję w procesie konsultacji. EKES proponuje także i uzasadnia potrzebne, jego zdaniem, modyfikacje, jakie powinny zostać wprowadzone w odnowionej wersji ZR.

1.5 Odnosząc się do pomocy na badania, rozwój i innowacje (B+R+I), przewidzianej w ZR, Komitet uważa, że jest ona konieczna, ponieważ pomaga przedsiębiorstwom zaakceptować **szczególne rodzaje ryzyka** związane z innowacjami.

1.5.1 Komitet uważa, że dostęp do **pomocy na innowacje** ma korzystny wpływ na ocenę ryzyka związanego z każdym elementem innowacyjnym w rozwoju nowych produktów lub procesów. Pozwala to firmom stoczniowym podejmować działania na rzecz nowych rozwiązań, zwiększających szanse na sukces rynkowy innowacyjnych produktów, a w konsekwencji na dalsze stymulowanie B+R+I.

1.6 Mając na uwadze zapytanie Komisji, czy byłoby właściwe wyłączenie różnych rodzajów innowacji z uprawnień do otrzymywania pomocy innowacyjnej i utrzymanie jedynie takich, które są związane z „zielonymi” statkami, Komitet przyłącza się do stanowiska partnerów społecznych i uważa, że osłabiłoby to bardzo skuteczność tego instrumentu. W szczególności zostałyby utracone silny pozytywny wpływ na innowacje procesowe i inne innowacje produktowe dotyczące bezpieczeństwa czy wydajności.

1.7 Komitet stwierdza, że instrumenty wsparcia mające na celu ułatwienia penetracji rynku „zielonych technologii” są ważnym narzędziem i **powinny zostać włączone do ZR**. W odnowionych ramach powinny być umieszczone odpowiednie i praktyczne przepisy tego dotyczące, łącznie z wymogami zasad horyzontalnych odnoszącymi się do ochrony środowiska. Zdaniem EKES-u przepisy takie nie będą służyły ustanowieniu dodatkowego instrumentu pomocy państwa, lecz uproszczą stosowanie ZR i umożliwią osiągnięcie ważnych celów UE.

1.8 Odnosząc się do istotnego zapytania Komisji – czy należy zachować pomoc na B+R+I w ZR w związku z tym, że istnieją horyzontalne ramy dotyczące B+R+I – Komitet stanowczo stwierdza, że **względnie na specyfikę sektora stoczniowego pomoc na B+R+I przewidziana w ZR musi**

**być zachowana, ponieważ ramy horyzontalne nie oferują odpowiednich rozwiązań wspomagających innowacje w przemyśle stoczniowym.**

1.9 Mając na uwadze, że od wprowadzenia ZR w 2004 r. do czasu kryzysu w latach 2009–2010 nie było motywacji, aby stosować **pomoc związaną z zamykaniem zakładów**, zaś ostatnio sytuacja pogorszyła się tak dramatycznie, że zamówienia w stoczniach UE spadły do najniższego poziomu od ponad 10 lat, Komitet uważa, że należy utrzymać ten rodzaj pomocy. Dotyczące jej przepisy powinny umożliwić stoczniom częściową restrukturyzację, bez konieczności przechodzenia przez pełne uprawnienie procesu restrukturyzacji w ramach „Wytycznych dla ratowania i restrukturyzacji”.

1.10 Komitet jest przekonany, że **pomoc regionalna jest korzystna także dla przemysłu stoczniowego. Pomoc regionalna** w ZR powinna zapewnić taką samą intensywność wsparcia, jak działania, które stosowane są na podstawie wytycznych w sprawie pomocy regionalnej. EKES uważa, że ograniczenie zakresu pomocy w ZR do istniejących instalacji stoczniowych nie jest ani odpowiednie, ani uzasadnione.

1.11 Funkcjonowanie restrykcyjnych przepisów UE dotyczących rozbudowy zdolności produkcyjnych sektora stoczniowego dało efekt odwrotny do zamierzonego. Zamiast ograniczyć wkład w globalną nadwyżkę produkcji, wprowadziło to stocznie UE w bardziej niekorzystną sytuację w porównaniu z konkurencją światową. Dlatego utrzymanie przepisów, których celem jest zminimalizowanie wsparcia na rozbudowę mocy produkcyjnych, nie ma, zdaniem Komitetu, żadnego uzasadnienia.

1.12 Jeśli chodzi o przewidziane w ZR regulacje dotyczące **pomocy na zatrudnienie**, EKES apeluje do państw członkowskich aby częściej niż obecnie sięgały po te środki, w szczególności w celu wspierania działań stoczni w ich krajach w zakresie kształcenia i szkoleń.

1.13 Komitet uważa, że **zapis o pomocy eksportowej powinien zostać utrzymany** w ZR. Kredyty eksportowe udzielane zgodnie z porozumieniem sektorowym OECD nie stanowią pomocy państwa i wspierają przedsiębiorstwa, a tym samym regiony, w których te przedsiębiorstwa są zlokalizowane. Wiąże się to bezpośrednio z utrzymaniem bądź zwiększeniem zatrudnienia w sektorze i w firmach powiązanych oraz z korzyściami dla właścicieli statków z UE (możliwość uzyskania długoterminowego kredytu lub gwarancji kredytowych na zakup statków).

1.14 Komitet popiera rozszerzenie gamy produktów, które powinny być objęte ZR w związku z aktualizacją realiów przemysłu stoczniowego i technologii od roku 2004. EKES uważa, że należy w tym celu wykorzystać propozycję uaktualnienia przedstawioną w stanowisku CESA dotyczącym artykułu 2 zasad ramowych <sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> Przegląd zasad ramowych dotyczących pomocy państwa dla przemysłu stoczniowego – odpowiedź CESA na dokument do dyskusji – uzupełnienie (2010).

1.15 Komitet apeluje do państw członkowskich i administracji UE o zwrócenie szczególnej uwagi na politykę informacyjną dotyczącą możliwości i warunków korzystania z narzędzi pomocy publicznej przewidzianych w zasadach ramowych.

## 2. Wstęp

### Kontekst opinii

2.1 Dnia 29 kwietnia 2010 r. EKES przyjął opinię z inicjatywy własnej pt. „Europejski przemysł stoczniowy w walce z obecnym kryzysem”.

2.2 W programie prac na rok 2011 Komisja Europejska zaplanowała przegląd zasad ramowych dotyczących pomocy państwa dla przemysłu stoczniowego, służący ich ewentualnemu uaktualnieniu i przedłużeniu na okres po 2011 r. Do 6 grudnia 2010 r. trwały oficjalne konsultacje z zainteresowanymi stronami, między innymi z partnerami społecznymi, jak również z państwami członkowskimi.

2.2.1 Dodatkowa opinia EKES-u w tej sprawie wydaje się przydatna i aktualna, biorąc pod uwagę gospodarcze i społeczne skutki tych uregulowań oraz ich znaczne oddziaływanie na konkretne regiony.

2.3 Zasady ramowe dotyczące pomocy państwa dla przemysłu stoczniowego obejmują reguły, którymi kieruje się Komisja, dokonując oceny pomocy państwa dla przemysłu stoczniowego. Zasady ramowe dotyczące przemysłu stoczniowego weszły w życie dnia 1 stycznia 2004 r. i początkowo miały obowiązywać przez trzy lata. Od tamtej pory Komisja dwukrotnie decydowała o przedłużeniu okresu obowiązywania zasad ramowych: w 2006 r. o dwa lata i w 2008 r. o kolejne trzy lata. Zasady ramowe dotyczące przemysłu stoczniowego obowiązują więc obecnie do 31 grudnia 2011 r.

2.4 Ogólnym założeniem zasad ramowych jest umożliwienie przekazywania pomocy państwa dla przemysłu stoczniowego na mocy horyzontalnych instrumentów pomocy państwa, z wyjątkiem sytuacji, w których zastosowanie mają szczególne postanowienia zasad ramowych dotyczących przemysłu stoczniowego. Wspomniane postanowienia szczególne dotyczą dziedzin takich jak: pomoc na badania naukowe, rozwój i innowacje, pomoc na zamykanie przedsiębiorstw, pomoc na tworzenie miejsc pracy, kredyty eksportowe, pomoc rozwojowa i pomoc regionalna.

2.5 Ponieważ przemysł stoczniowy kwalifikuje się również do otrzymywania wsparcia na mocy horyzontalnych instrumentów pomocy państwa (jak również UE), konsultacje, a także opinia EKES-u wyrażona w imieniu społeczeństwa obywatelskiego UE powinny przede wszystkim pomóc ustalić, czy szczególne postanowienia zasad ramowych dotyczących przemysłu stoczniowego powinny być nadal stosowane, a także wskazać, czy powinny być one zmienione w wypadku ich prolongaty, a jeśli tak, to w jaki sposób.

### 3. Zaktualizowane zwięzłe informacje o europejskim sektorze stoczniowym w kontekście globalnym w przeddzień decyzji dotyczącej „zasad ramowych”

3.1 Obszerna i wieloaspektowa charakterystyka europejskiego sektora stoczniowego została omówiona w opinii EKES-u z kwietnia 2010 r. Poniższe informacje dotyczą danych i charakterystyk z ostatniego roku.

3.2 Po pierwszym okresie kryzysu można stwierdzić, że dotknął on przemysłu stoczniowego na całym świecie. Pojawiły się zakłócenia w handlu na niespotykanym dotąd poziomie, tak że wszystkie państwa stoczniowe napotkały znaczne trudności ze względu na głęboką lukę popytową. W połączeniu z nierozwiązaną do dziś kwestią jasnego pola gry w produkcji statków i handlu nimi mamy dziś do czynienia z poważnym zagrożeniem dla długookresowych możliwości europejskich w tej dziedzinie.

3.3 Aktualna światowa produkcja statków jest w ponad 80 % realizowana przez kraje azjatyckie, a portfel ich zamówień stanowi aż 90 % zamówień światowych. Wzrost pozycji tych krajów odbywa się kosztem krajów UE, których udział w produkcji światowej zmniejszył się obecnie do poziomu 7–8 %.

3.3.1 Udział Europy w rynku światowym w przypadku nowych zamówień zmniejszył się dramatycznie w 2009 r. do 2,7 %, ale w pierwszych trzech kwartałach 2010 r. wzrósł do 4,8 %. Jednakże jeśli chodzi o wolumen statków w rejestrach stoczniowych (*orderbook*), to choć wskaźnik światowy nieco wzrósł w 2010 r., w UE pozostał na podobnym poziomie jak w roku 2009, co stanowi najniższy poziom w dekadzie.

3.3.2 Globalna wielkość nowych zamówień wynosiła w ostatnich latach: w 2007 r. – 85 mln CGT, w 2008 r. – 43 mln, w 2009 r. – 16,5 mln, ale w trzech kwartałach 2010 r. wzrosła do 26,3 mln CGT (prognoza na koniec roku – ok. 35 mln). W 2009 r. zrezygnowano z budowy wielu już zakontraktowanych jednostek, m.in. ze względu na bardzo niskie stawki frachtowe oraz brak możliwości pozyskania kredytów bankowych na finansowanie budowy statków.

3.3.3 Wskaźnik cen, licząc w euro, od pierwszego kwartału 2010 r. (kiedy osiągnął najniższą wartość od 10 lat) poprawił się o około 17 %, ale kursy walut wpływają niekorzystnie na ceny w krajowych walutach. Choć indeks ten wzrósł o ponad 20 % od 2000 r., to jednak ceny w euro pozostały na tym samym poziomie.

3.4 Oprócz kryzysu, nadal główną przyczyną zakłóceń w przemyśle stoczniowym jest interwencjonizm i protekcjonizm państw, w których ten przemysł jest kluczową gałęzią gospodarki lub do takiej aspiruje. Stocznie, głównie

dalekowschodnie, wspierane przez organy państwowe są w stanie zaoferować takie ceny na swoje produkty i usługi, które nie uwzględniają wszystkich rodzajów ryzyka, czyli niższe niż konkurencja – głównie europejska, zmuszona do ujęcia takich rodzajów ryzyka w kalkulacji ceny. Kolejnym instrumentem protekcjonistycznym może być kurs wymiany walut (ponieważ jest to jeden z czynników wpływających na konkurencyjność), który może być do pewnego stopnia centralnie sterowany (np. w Chinach, a także w Korei Południowej).

3.5 W grudniu 2010 r. OECD postanowiła nie podejmować na nowo negocjacji w sprawie porozumienia dotyczącego przemysłu stoczniowego z myślą o zapewnieniu uczciwych warunków konkurencji na rynku ogólnoświatowym. Załamanie się negocjacji po 20 latach rokowań sprawi, iż globalny rynek stoczniowy nadal będzie obszarem bezpardonowej walki. To niekorzystny rozwój wypadków, zachęcający niektóre państwa do jeszcze szerszego stosowania różnych form interwencji rynkowych. Jego konsekwencją jest jeszcze większe pogłębienie nierównych warunków konkurencji w przemyśle stoczniowym w skali międzynarodowej. Winę za zaistniałą sytuację można przypisać nieustępliwości pewnych posiadających stocznie państw spoza UE: Chin i Korei Południowej.

3.5.1 Taki rozwój wypadków postrzegany jest jako reakcja na światowy kryzys i sprzyja wprowadzaniu rozwiązań protekcjonistycznych. Zwiększa się zagrożenie, że na rynku światowym budowane będą statki, które z ekonomicznego punktu widzenia nie mają racji bytu. Te nowo wodowane statki zaostrzą kryzys na rynku frachtowym, tzn. zbyt wiele statków ubiegać się będzie o ten sam ładunek. Wielorakie oddziaływanie (nadmierne zdolności produkcyjne, zaniżone ceny dla stoczni, nadwyżki tonażu, zaniżone stawki czarterowe) na niekorzyść wszystkich uczestników rynku było już przedmiotem ubolewania europejskich partnerów społecznych z branży stoczniowej.

3.6 Drastycznie spadło zatrudnienie w sektorze w obrębie UE od 2008 r. Utraconych zostało 40 tys. miejsc pracy, a wszystkie zainteresowane strony postulują uruchomienia programu awaryjnego w celu zachowania masy krytycznej europejskiego przemysłu stoczniowego<sup>(2)</sup>. Tendencję tę pogłębia niedawne wprowadzenie ram kapitałowych nadzoru bankowego (Bazylea III), które ograniczają warunki finansowania.

3.7 Od czasu kryzysu finansowego w UE stało się znacznie trudniejsze uzyskanie finansowania budowy statków, jako że kilka kluczowych instytucji finansowych zmniejszyło swoje zaangażowanie lub wycofało się z zaangażowania w finansowanie przed dostawą (*prefinansowanie*) i po jej realizacji. Instrumenty gwarancji publicznych, dotyczące również kredytów eksportowych, stały się w tej sytuacji o wiele ważniejsze. Kryzys kredytowy w sektorze stoczniowym trwa pomimo pierwszych oznak pozytywnych zmian na rynku.

(2) Opinia EKES-u CCMI/069 (Dz.U. C 18 z 19.1.2011, s. 35).

3.8 Zaliczany do sektora stoczniowego podsektor remontu statków, mimo że także przeżywa okresowe trudności, jest jednak w znacznie korzystniejszej sytuacji niż stocznie produkcyjne. Stocznie remontowe działają na innym rynku niż przemysł budowy statków (więcej niż połowa remontowanych statków to jednostki spoza UE). W latach 2009 i 2010 globalny kryzys nie ominął tego podsektora, ponieważ armatorzy znacznie zmniejszyli nakłady na remonty swoich statków, często ograniczając je do niezbędnych napraw i okresowych remontów wymaganych przez przepisy żeglugowe.

3.8.1 Wobec ostrej konkurencji na rynku światowym stocznie remontowe z niektórych krajów UE podjęły działania w kierunku dywersyfikacji produkcji poprzez modernizację (*retrofit*) jednostek i podejmowanie bardziej skomplikowanych operacji, takich jak: przedłużanie kadłubów oraz inne przebudowy, dotyczące także urządzeń do wydobywania ropy i gazu spod dna morskiego oraz budowy jednostek o mniejszych rozmiarach.

3.8.2 Obecnie remonty statków przebiegają w przeważającej mierze w stoczniach i zakładach leżących poza terytorium UE w krajach sąsiadujących. EKES postuluje, aby państwa członkowskie i administracja UE opracowały strategię, która byłaby impulsem do rozwoju i budowy tego rodzaju stoczni na wybrzeżach UE. W interesie państw członkowskich leży utrzymanie w UE strategicznego minimum usług naprawczych dla jej sektora żeglugi morskiej. Zakłady takie mogłyby remontować statki po konkurencyjnych cenach, gwarantując terminową realizację zleceń i ekologiczne metody działania, a tym samym przyczynić się do przemysłowego renesansu niektórych regionów nadmorskich UE.

#### 4. Uwagi ogólne

4.1 Ogólnym celem przeglądu zasad ramowych (ZR) dotyczących przemysłu stoczniowego powinno być poprawienie warunków konkurencyjności stoczni europejskich. Ten duch powinien panować we wszystkich przepisach zawartych w ZR.

4.2 Globalna konkurencyjna pozycja europejskiego sektora stoczniowego jest pod ogromną presją z powodu trudnych warunków rynkowych, w szczególności z powodu dużej ilości środków wsparcia w krajach konkurencyjnych. Ponieważ nie ma podstawy do konkurencyjności, jeśli chodzi o koszty pracy, europejski przemysł musi uzyskiwać przewagę poprzez najwyższą jakość produkcji w zakresie bezpieczeństwa statków, wydajności i ochrony środowiska morskiego, a także w procesach innowacyjnych zmierzających do dalszego zwiększenia wydajności. Oczywiście jest, że właśnie ZR – odnowione i zmodernizowane – potrafią zapewnić odpowiednie zachęty w tym kierunku i są niezbędne do osiągnięcia tych wyników.

4.3 W treści uaktualnionych ZR konieczne jest pilne sformułowanie pragmatycznego systemu zachęt, który ułatwiłby inwestycje w nowo budowane lub modernizowane statki

cechujące się lepszymi parametrami dotyczącymi ochrony środowiska. Niewdrożenie takiego systemu w krótkim czasie może doprowadzić do tego, że nie będzie możliwe uzyskanie szybkich i ekonomicznych korzyści w zakresie redukcji emisji NO<sub>x</sub> i SO<sub>x</sub>, a także gazów cieplarnianych. ZR powinny zawierać zapisy, że tego typu pomoc i przeznaczone na nią środki muszą być ograniczone do producentów europejskich.

4.4 Pomoc przyznawana na podstawie zasad ramowych ma znaczenie zarówno dla poszczególnych przedsiębiorstw, jak i dla regionów. Dlatego zachodzi potrzeba wprowadzania nowych projektów innowacyjnych, tak aby jak najprędzej i jak najlepiej odpowiedzieć na zmieniające się potrzeby rynku. Projekty innowacyjne objęte pomocą musiałyby zawierać nakłady zarówno na B+R+I nakierowane na nowe produkty, jak i na szkolenia oraz podnoszenie kwalifikacji pracowników zaangażowanych do takich przedsięwzięć. Odnowione zasady ramowe powinny to uwzględnić.

4.5 Komitet uważa, że przed szczegółowym odniesieniem się do kwestii pomocy na kredyty eksportowe (patrz: uwagi szczegółowe) należy wyjaśnić, że dostęp do konkurencyjnych kosztów finansowania produkcji jest często czynnikiem decydującym przy pozyskiwaniu nowych projektów. Zaangażowanie władz państwowych, banków państwowych i innych podmiotów publicznych w finansowanie przed dostawą (*prefinansowanie*) i po jej realizacji, szczególnie w Azji, wzrosło znacznie w ostatnich latach. W perspektywie krótko- i średnioterminowej można przyjąć, że finansowanie budowy statków z reguły wymaga wsparcia w postaci kredytu lub poręczenia państwa, również w UE, z zaangażowaniem krajowych i unijnych instytucji finansowych, np. EBI (gdzie wystąpiły utrudnienia dla sektora <sup>(3)</sup>).

4.6 Od czasu ustalenia po raz pierwszy zasad ramowych w przemyśle stoczniowym UE zaszło wiele zmian strukturalnych, które powinny być brane pod uwagę przy definiowaniu przyszłych zapisów w ZR. Oto one:

- specjalizacja stoczni europejskich poczyniła zdecydowane postępy i proces ten musi być kontynuowany i wspierany;
- udział standardowych typów statków w portfelu produkcyjnym europejskiego przemysłu został znacznie ograniczony;
- globalna konkurencja jest odczuwalna również dziś, jeśli chodzi o mniejsze statki, w tym jednostki żeglugi śródlądowej;

<sup>(3)</sup> Zob. opinia EKES-u CCMI/069 (Dz.U. C 18 z 19.1.2011, s. 35).

- podczas gdy wielkość (rozmiar) większości europejskich stoczni jest podobna lub nieco mniejsza niż w ostatniej dekadzie (z powodu zamknięcia stoczni w Polsce, Chorwacji, Danii i Hiszpanii), Europa stanęła wobec faktu masowej rozbudowy stoczni w krajach konkurencyjnych, szczególnie azjatyckich;
- znaczenie przyjaznych środowisku produktów i procesów produkcyjnych zdecydowanie wzrosła; tendencja ta powinna być podtrzymywana głównie przez niezbędne działania w sprawie emisji, w tym emisji SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub> oraz gazów cieplarnianych;
- wzrost działalności przybrzeżnej będzie wymagał bezpośredniej odpowiedzi europejskiego przemysłu stoczniowego na pytanie, jak zaspokoić lokalny popyt przez własne stocznie.

4.7 W przypadku korzystania z narzędzi pomocy przewidzianych w ZR bardzo ważna jest postawa państw członkowskich, które powinny obszernie i systematycznie informować o możliwościach i warunkach uzyskania pomocy ze środków państw (nie subsydiów!), przewidzianej przepisami ZR.

## 5. Uwagi szczegółowe

### *Pomoc przeznaczona na B+R+I*

5.1 Prowadzenie działalności w zakresie B+R+I jest konieczne, aby oferować lepsze produkty i w konsekwencji odnieść sukces na rynku. Jednakże działalność w zakresie B+R+I może być prowadzona wtedy, gdy rynek jest przygotowany na zaakceptowanie **szczególnych rodzajów ryzyka** związanych z innowacjami.

5.2 Jak podkreślają europejscy pracodawcy, **ekspozycja na ryzyko związane z produkcją statków prototypowych jest znaczna**. W przeciwieństwie do większości innych sektorów, stoczniowa umowa sprzedaży określa definicję wydajności produktu, której nie można przetestować w momencie podpisywania umowy. Nawet drobne incydenty związane z jednym innowacyjnym elementem mogą być źródłem znaczących zmian wymagających dodatkowych środków i czasu, co powoduje znaczne zakłócenia w procesie produkcji.

5.2.1 W takich okolicznościach dostęp do **pomocy na innowacje** ma korzystny wpływ na ocenę ryzyka związanego z każdym elementem innowacyjnym w rozwoju nowych produktów lub procesów. Pozwala to firmom stoczniowym na podjęcie dodatkowych kroków w kierunku nowych rozwiązań, zwiększających szanse na sukces rynkowy produktów innowacyjnych i w konsekwencji dalsze stymulowanie działalności B+R+I.

5.3 Korzystanie z pomocy na innowacje daje efekt przyspieszenia, który jest istotnym czynnikiem prowadzącym do podwyższenia efektywności i konkurencyjności, co jest kluczowe dla utrzymania przewagi technologicznej w obszarze złożonych i innowacyjnych typów statków. Tempo innowacji jest kluczowym elementem konkurencyjności, szczególnie biorąc pod uwagę ograniczone możliwości ochrony własności intelektualnej w technologii morskiej.

5.4 Europejscy partnerzy społeczni reprezentujący sektor stoczniowy wyrażają zgodny pogląd, poparty przykładami, że pomoc na rzecz innowacji wyraźnie przyczyniła się do poprawy efektywności i konkurencyjności przemysłu stoczniowego w UE. Ułatwiła wprowadzenie i rozpowszechnianie nowych metod produkcji, technologii i produktów oraz pobudziła B+R+I. Dlatego należy uznać, że jest to właściwe narzędzie polityki UE.

5.5 Jeśli chodzi o problemy związane ze stosowaniem zasad dotyczących pomocy innowacyjnej, w opinii przedsiębiorców można je rozwiązać bez zmian w tekście ZR poprzez stosowne zmiany w powiadomieniu o programie krajowym, dotyczące kwoty progowej zwolnienia z blokady na pomoc w przypadku innowacji produktowych dotyczących małych statków, jak również dla innowacji procesowych.

5.6 Odnosząc się do zapytania Komisji, czy byłoby właściwe wyłączenie innych rodzajów innowacji z uprawnień do pomocy innowacyjnej i utrzymanie jedynie takich, które są związane z „zielonymi” statkami, Komitet przyłącza się do stanowiska partnerów społecznych i uważa, że osłabiłoby to bardzo skuteczność tego instrumentu. W szczególności zostałby utracony silny pozytywny wpływ na innowacje procesowe na rzecz wzmocnienia konkurencyjności przemysłu europejskiego. Również pewne innowacje produktowe, np. związane z poprawą bezpieczeństwa, ochroną i komfortem załogi lub pasażerów, mogłyby być wyłączone z pomocy.

5.6.1 Instrumenty wsparcia mające na celu ułatwienie penetracji rynku „zielonych technologii” są ważnym narzędziem, które powinno być włączone do ZR jako **„pomoc na ochronę środowiska”, uzupełniająca pomoc na innowacje, ale stanowiąca osobny instrument**.

5.7 Zachęty do wychodzenia poza wymogi regulacyjne powinny być wprowadzane na wzór ram w sprawie pomocy państwa na ochronę środowiska. Jednakże zainteresowanie stosowaniem tych ram dla sektora wzrosło w niewielkim stopniu. Dlatego odpowiednio i praktycznie przepisy, łącznie z wymogami zasad horyzontalnych, powinny być włączone do ZR. Skutecznym sposobem byłoby odwołanie się do przepisów dotyczących pomocy na ochronę środowiska w ramach zasad dotyczących wyłączeń grupowych zwolnienia z blokady w połączeniu z określonymi wymogami odnoszącymi się do statków. Byłoby to skuteczne przyczynienie się do uproszczenia unijnych zasad pomocy państwa dla sektora.

5.8 Ramy horyzontalne w sprawie B+R+I zawierają również przepisy dotyczące działalności innowacyjnej, w tym „opracowywanie prototypów i projektów pilotażowych [...], gdy prototyp z konieczności jest produktem końcowym do wykorzystania do celów komercyjnych, a jego produkcja jest zbyt kosztowna, aby służył on tylko do celów demonstracyjnych i dowodowych” (4).

5.8.1 Odpowiednie przepisy przewidują faktycznie wyższą intensywność pomocy niż w ZR i szerszy – do pewnego stopnia – asortyment kosztów kwalifikowanych. Jednakże są również zastrzeżenia, że „w przypadku późniejszego wykorzystania projektów demonstracyjnych lub pilotażowych do celów komercyjnych wszelkie dochody pochodzące z takiego wykorzystania odejmują się od kosztów kwalifikowanych” (5).

5.8.2 Skoro przepis ten jest wykonywany w większości sektorów produkcyjnych w związku z seryjną produkcją, gdzie koszty rozwoju są amortyzowane przez większą liczbę produktów ze względu właśnie na produkcję seryjną, to jest to niewykonalne w przypadku statków prototypowych.

5.9 Reasumując, Komitet stwierdza, że **ze względu na specyfikę sektorów przemysłu stoczniowego, ramy horyzontalne dotyczące B+R+I nie oferują odpowiednich rozwiązań w odniesieniu do pomocy innowacyjnej dla przemysłu stoczniowego i dlatego właściwym rozwiązaniem byłyby odpowiednie przepisy w uaktualnionych ZR.**

#### *Pomoc związana z zamykaniem zakładów*

5.10 Od wprowadzenia ZR w 2004 r. aż do początku kryzysu przemysł stoczniowy przeżywał okres silnego popytu, a tym samym nie było motywacji, aby rozważać zamknięcia zakładów. Ta sytuacja zmieniła się wraz z dramatycznym spadkiem popytu w ciągu ostatnich dwóch lat, a portfel zamówień w europejskim przemyśle spadł do najniższego poziomu od ponad 10 lat.

5.10.1 Dlatego Komitet uważa, że w związku z aktualną sytuacją na rynku utrzymanie pomocy na zamknięcie jest uzasadnione (6).

5.11 Przepisy dotyczące tego typu pomocy powinny umożliwić stoczniom częściową restrukturyzację (7), bez konieczności przechodzenia przez cały proces restrukturyzacji w ramach wytycznych dla ratowania i restrukturyzacji. Model ten

(4) Rozporządzenie Komisji (WE) nr 800/2008 z dnia 6 sierpnia 2008 r. (Dz.U. L 214 z 9.8.2008).

(5) Ibid.

(6) Między innymi w Hiszpanii w najbliższym czasie planuje się skorzystanie z „pomocy na zamknięcie” w przypadku kilku stoczni (częściowa restrukturyzacja).

(7) Pomoc restrukturyzacyjna jest zdefiniowana w odpowiednich zasadach horyzontalnych, których przegląd planowany jest na 2012 r. i należy oczekiwać, że pomoc na częściowe zamknięcie zostanie tam uwzględniona

powinien zostać przyjęty, skoro dokonuje się przeglądu tych wytycznych. Gdyby to nastąpiło, oczywiście nie byłoby już potrzeby utrzymywania odrębnych przepisów w sprawie pomocy restrukturyzacyjnej w ramach budownictwa okrętowego.

#### *Pomoc regionalna*

5.12 W przypadku utrzymania pomocy regionalnej zakres i intensywność pomocy muszą być zgodne z zasadami, które są stosowane na podstawie wytycznych dla pomocy regionalnej. Ograniczenie zakresu pomocy do istniejących instalacji stoczniowych nie jest ani odpowiednie, ani uzasadnione. Europejski przemysł stoczniowy musi inwestować w bardziej efektywne metody produkcji i urządzenia w celu wzmocnienia swojej pozycji konkurencyjnej. Może to wymagać tworzenia większych jednostek produkcyjnych w celu skutecznego wykorzystania efektu synergii i efektu skali. Obecne przepisy utrudniają lub uniemożliwiają przyznawanie pomocy regionalnej dla takich projektów.

5.13 Wielkie inwestycje w Azji były głównym motorem ich pomyślnego rozwoju. Inwestycje te były często ułatwione przez bezpośrednie lub pośrednie wsparcie państwa. Restrykcyjne przepisy europejskie dotyczące rozbudowy zdolności produkcyjnych przemysłu sektora dały przeciwny efekt. Zamiast ograniczyć wkład w globalną nadwyżkę produkcji, wprowadziły stocznie UE w bardziej niekorzystną sytuację w porównaniu z konkurencją światową. **Dlatego utrzymanie restrykcyjnych przepisów, których celem jest zminimalizowanie wsparcia na rozbudowę mocy produkcyjnych, nie ma żadnego uzasadnienia.**

5.14 Jeśli chodzi o problemy z interpretacją lub stosowaniem obecnych zasad regionalnej pomocy inwestycyjnej, są one związane z restrykcyjnym charakterem ZR w odniesieniu do przepisów horyzontalnych. W szczególności ścisła interpretacja ograniczania pomocy na inwestycje w istniejących instalacjach zawęziła w sposób nieuzasadniony zakres tego instrumentu i spowodowała poważne problemy ze stosowaniem ZR.

#### *Pomoc na zatrudnienie*

5.15 EKES jest przekonany, że pomoc na zatrudnienie powinna być utrzymana w obrębie zasad ramowych.

5.15.1 Komitet uważa, że państwa członkowskie powinny częściej niż obecnie sięgać po przewidziane w ZR środki dotyczące pomocy na zatrudnienie, w szczególności, w celu wspierania działań stoczni w swoich krajach w zakresie kształcenia i szkoleń w sytuacjach kryzysowych, wynikających z cykli, nadprodukcji światowej i nieuczciwej konkurencji ze strony producentów spoza UE.

#### *Pomoc na kredyty eksportowe i rozwój*

5.16 Kredyty eksportowe udzielane przez państwowe agencje kredytów eksportowych to powszechna praktyka w wielu branżach przemysłowych na całym świecie. Porozumienia sektorowe na szczęblu OECD określają akceptowane standardy międzynarodowe. Wszystkie państwa członkowskie

UE w pełni stosują te zasady, które w kontekście przepisów UE dotyczących pomocy państwa uważane są także za całkowicie zgodne z zasadami wspólnego rynku.

5.17 Kredyty eksportowe są istotnym elementem finansowania projektów w dziedzinie przemysłu stocznioowego. W Europie opierają się one na zasadzie pokrycia kosztów, nie są to zatem w żadnym razie subsydia. Ich dostępność na warunkach konkurencji znacząco przyczynia się do konkurencyjności przemysłu europejskiego. Zwłaszcza w kontekście szeroko zakrojonych pakietów finansowania uruchomionych przez inne kraje o rozwiniętym przemyśle stoczniowym,

w szczególności Chiny i Koreę, należy zachęcać państwa członkowskie, aby dostarczyły swoim przedsiębiorstwom równoważnych narzędzi.

5.18 Komitet uważa, że korzystając z możliwości, jakie daje funkcjonowanie dialogu sektorowego, należy wyjaśnić, na ile konieczne i przydatne jest zawarcie w ZR odniesienia do przepisów OECD. Partnerzy społeczni sektora stocznioowego w UE uważają, że kwestią tą powinna zająć się administracja, o ile byłaby zagrożona dostępność obecnych kredytów eksportowych.

Bruksela, 13 lipca 2011 r.

*Przewodniczący*  
*Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego*  
Staffan NILSSON

---