

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie: „Europejski sektor konserwacji, naprawy i przebudowy statków: branża odporna, konkurencyjna na rynku światowym i stosująca strategię UE na rzecz zrównoważonego wzrostu” (opinia z inicjatywy własnej)**

(2014/C 170/06)

Sprawozdawca: **Marian KRZAKLEWSKI**

Współsprawozdawca: **Enrique CALVET CHAMBÓN**

Dnia 14 lutego 2013 r. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny postanowił, zgodnie z art. 29 ust. 2 regulaminu wewnętrznego, sporządzić opinię z inicjatywy własnej w sprawie:

„Europejski sektor konserwacji, naprawy i przebudowy statków: branża odporna, konkurencyjna na rynku światowym i stosująca strategię UE na rzecz zrównoważonego wzrostu”.

Komisja Konsultacyjna ds. Przemian w Przemysle (CCMI), której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 21 listopada 2013 r. Sprawozdawcą był Marian KRZAKLEWSKI, a współsprawozdawcą Enrique CALVET CHAMBÓN.

Na 494. sesji plenarnej w dniach 10–11 grudnia 2013 r. (posiedzenie z 10 grudnia) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 163 do 3 – 4 osoby wstrzymały się od głosu – przyjął następującą opinię:

## 1. Wnioski i zalecenia

1.1 Sektor konserwacji, naprawy i przebudowy statków (*ship maintenance, repair and conversion* – SMRC) ma strategiczny wymiar dla Europy i jej zrównoważonego rozwoju, ponieważ odgrywa kluczową rolę w takich dziedzinach, jak ochrona środowiska, transport, bezpieczeństwo i optymalizacja energii.

1.2 EKES ocenia, że obecna sieć stoczni SMRC w UE, ze względu na zaawansowane technicznie *know-how*, jest dobrze przygotowana i zdolna do zaspokojenia wzrostu popytu na zrównoważony rozwój, technologie, innowacje, umiejętności pracownicze i wyposażenie stoczni.

1.3 Zdaniem Komitetu, pomimo trudnego kontekstu gospodarczego pojawiają się szanse dla sektora związane z powiększaniem się światowej floty i wzrastającym odsetkiem starszych statków, a w szczególności z rosnącym popytem na przebudowy i modernizację ze względu na wymogi ekologiczne, energetyczne i klimatyczne. Dotyczy to w najbliższej perspektywie czasowej rosnącego zapotrzebowania na: statki charakteryzujące się efektywnością energetyczną, funkcjonowanie i rozwój urządzeń energetyki wiatrowej *off-shore* i wydobywanie surowców naturalnych na morzu.

1.4 W średniej i dalszej perspektywie kolejną szansą dla sektora może być otwieranie się szlaków morskich na Morzu Arktycznym i górnictwo głębokomorskie.

1.5 Komitet stwierdza, że pomimo obiecujących możliwości, ze względu na trwający kryzys, właściciele statków i stocznie SMRC nadal borykają się z finansowymi wąskimi gardłami, takimi jak np. dostęp do kredytów, czyli z trudnymi dla firm warunkami prowadzenia działalności. Kolejnym wyzwaniem jest utrzymanie masy krytycznej sektora.

1.6 Aby zaradzić tej sytuacji, podsektor SMRC powinien ściśle współpracować z morskim łańcuchem wartości, tak by podnieść rangę sektora i uzyskać pomoc od UE, państw członkowskich i regionów w obliczu ciągle rosnącej konkurencji ze strony krajów trzecich.

1.6.1 Komitet uważa, że korzystne i potrzebne dla tego sektora będzie podjęcie środków takich jak:

— szersza i aktywniejsza rola EBI w odniesieniu do sektora, realizowana przy okazji zadań EBI dla wsparcia europejskiej polityki przemysłowej; dotyczy to również MŚP z sektora SMRC, w przypadku których EBI i EFI mają duże pośrednie możliwości działania;

- organizacja warsztatów z udziałem EBI, Komisji Europejskiej i podmiotów z tego sektora (które to warsztaty są proponowane w agendzie LeaderSHIP 2020) oraz przeprowadzenie analizy możliwości finansowych oferowanych przez EBI;
- możliwe wykorzystanie Inicjatywy Obligacji Projektowych „Europa 2020” w obszarach dotyczących transportu i energii; skierowanie funduszy regionalnych (w tym dotyczących „inteligentnej specjalizacji”) na branżę morską; podjęcie przez Komisję – koniecznie przed końcem 2013 roku– decyzji o wydłużeniu funkcjonowania „Zasad ramowych” (dotyczących dozwolonej pomocy państwa dla sektora stoczniowego) do czasu zaproponowania i wejścia w życie nowych przepisów dotyczących zarówno „Ogólnych ram w sprawie B+R+I”, jak również „Pomocy regionalnej”, które razem wzięte powinny w przyszłości odgrywać rolę aktualnych „Zasad ramowych”; należy podjąć takie kroki, by w sytuacji wygaśnięcia „Zasad ramowych” i zastąpienia ich nowymi przepisami nie doszło do powstania nowych „wąskich gardeł” finansowych, oraz podjąć wszelkie wysiłki, by zrekompensować sektorowi SMRC szkody ekonomiczne, jakie mogłoby to spowodować;
- priorytetowe traktowanie – w ramach funduszy unijnych na B+R+I ujętych w inicjatywie „Horyzont 2020” (mającej być kontynuacją platformy technologicznej Waterborn) – ukierunkowanych projektów morskich obejmujących elementy demonstracji i wykazujących potencjał innowacyjny (łącznie z PPP na rzecz badań).

1.7 EKES stwierdza, że choć aktualne umiejętności pracowników sektora SMRC w UE są wystarczające, to powinny być one stale oceniane i aktualizowane, a działania te powinny być wspierane w pierwszej kolejności, na przykład w ramach inicjatywy LeaderSHIP 2020. W tym sektorze istnieje realne zagrożenie utraty masy krytycznej ze względu na starzenie się wykwalifikowanej siły roboczej.

1.8 Zdaniem EKES-u przyciąganie do sektora nowych i młodych pracowników powinno być w centrum uwagi i być połączone z działaniami prowadzącymi do poprawy wizerunku sektora. Należy to połączyć ze wsparciem finansowym szkół i uczelni posiadających specjalizacje obejmujące profil SMRC.

1.9 Komitet uważa, że Komisja razem z partnerami społecznymi i innymi zainteresowanymi stronami (na przykład w ramach koncepcji „Rady sektorowej ds. umiejętności”) powinna wypracować plan ciągłej adaptacji umiejętności do nowych zadań sektora SMRC obejmujących m.in. urządzenia *off-shore* (platformy, wiatraki itd.), przystanie, nowe techniczne jednostki pływające, urządzenia i statki do bunkrowania LNG itd. Wymaga to monitorowania kompetencji, stałego rozwoju szkoleń i promowania mobilności wewnątrz Europy.

1.10 Obszerny zestaw zasad i przepisów (ochrona środowiska, bezpieczeństwo, porty, przepisy dot. transportu, montaż, recykling) wpływają istotnie na funkcjonowanie sektora i popyt na jego usługi. Z tego względu EKES uważa, że sektory SMRC i budowy statków powinny razem konsultować się często i systematycznie z EMSA w celu zapewnienia bardziej ekologicznych i bezpiecznych statków oraz ich skuteczną kontrolę.

1.11 Zdaniem EKES-u zbiór nowych zasad i wymagań odnośnie do zaawansowanych technologii nie powinien być traktowany jako szkodliwy lub problematyczny dla sektora, ale jako szansa dla niego. W tej kwestii, w celu uzyskania lepszych efektów, sektory SMRC i budowy statków oraz sektor produkcji stali powinny ściślej współdziałać. Komitet postuluje, aby DG MOVE zwróciła uwagę na sektor SMRC w swoich pracach nad polityką strategiczną (m.in. w kwestii żeglugi bliskiego zasięgu).

EKES uważa, że zgodnie ze średnioterminowymi (3 lata) prognozami świadczącymi o silnym zapotrzebowaniu na recykling statków wykonywany w Europie, sektor SMRC posiada wyposażenie pozwalające realizować takie projekty. Ma także kapitał ludzki pozwalający spełnić wymogi dotyczące przyjaznego dla człowieka i środowiska recyklingu statków. Jednocześnie w sektorze bierze się pod uwagę, że jest to nowy i inny niż pozostałe rodzaj działalności, z którym wiążą się aspekty drażliwe i wymagające delikatnego podejścia. Zdaniem Komitetu recykling statków będzie coraz bardziej strategiczną działalnością dla przemysłu europejskiego.

1.12 W opinii Komitetu kluczowymi zadaniami krótkoterminowymi, które potrzebują publicznego wsparcia dla finansowania przebudów realizowanych w sektorze SMRC w UE, są: instalowanie płuczek i systemów uzdatniania wód balastowych (to może dotyczyć do 65 000 statków w świecie, zgodnie z Rejestrem Lloyd'a), przebudowy związane z efektywnością energetyczną (m.in. instalacja silników zasilanych LNG, instalowanie urządzeń do bunkrowania LNG na morzu i systemów odzysku ciepła oraz zestawów modernizacyjnych do *slow steaming* itd.).

1.13 Komitet jest przekonany, że przemysł SMRC ma wielkie znaczenie dla europejskiej floty marynarki wojennej poszczególnych państw i że należy ten temat włączyć do innych opinii EKES-u zajmujących się sektorem zbrojeniowym.

1.14 EKES uważa, że faktyczne stosowanie przepisów IMO, zwłaszcza zaś konwencji o zarządzaniu wodami balastowymi, ma kluczowe znaczenie dla sektora. Konwencja powinna więc zostać właściwie i skutecznie wdrożona i trzeba jasno określić, jakie są oczekiwania.

## 2. Wstęp

### *Europejski przemysł konserwacji, modernizacji i remontu statków – SMRC*

2.1 Przemysł stoczniowy obejmuje wszystkie przedsiębiorstwa zaangażowane w budowę, konserwację, przebudowę i naprawę wszelkich statków oraz innych odnośnych struktur morskich. Angielski skrót „SMRC” odnosi się do stoczni zajmujących się konserwacją, naprawą i przebudową statków. W tym obszarze działalności mieszczą się również przeglądy klasyfikacyjne. W UE takie stocznie funkcjonują w szesnastu krajach i zatrudniają około 50–55 tysięcy pracowników (średnia z okresu 2007–2011).

2.2 Branża SMRC jest specyficznym segmentem przemysłu stoczniowego. Znaczenie tego sektora rośnie wraz ze wzrostem globalnej floty i nasileniem transportu morskiego (i śródlądowego), a także wraz z rozwojem technologii okrętowych oraz wzrostem wymagań wobec transportu wodnego odnośnie do zrównoważonego rozwoju.

2.3 Aktualna pozycja UE w tym sektorze jest mocna. Jej udział w światowym rynku wynosi obecnie około 35 %, co dowodzi, że ten sektor jest strategiczny dla Europy. Należy utrzymać taką pozycję, a nawet ją wzmocnić, aby zapewnić wysoki poziom bezpieczeństwa transportu morskiego, jak również ścisłe normy dotyczące ochrony środowiska i efektywności energetycznej.

### *Charakterystyka sektora SMRC*

2.4 Sektor SMRC pod wieloma aspektami różni się od przemysłu budowy statków. Rozróżnia się w nim następujące podsektory: napraw, konserwacji oraz modernizacji i przebudów statków.

2.5 Konserwacja i naprawy to zazwyczaj krótkotrwała działalność. Przez większość czasu statek jest w suchym doku i przeciętnie pozostaje w nim przez około 10–12 dni.

2.6 Planowanie działań remontowych jest stosunkowo proste i stocznie mogą wpływać na decyzje właścicieli statków odnośnie do wyboru stoczni. Jeśli chodzi o nieplanowane naprawy, które mają miejsce w wyniku awarii systemowej, mechanicznej lub strukturalnej, to muszą one być wykonywane przez najbliższą stocznia. W takich przypadkach trudno wpływać na decyzje armatora.

2.7 Zgodnie z raportem OECD z 2008 r.<sup>(1)</sup>, wybór odpowiedniej stoczni remontowej stał się niezwykle ważny dla właścicieli statków, którzy często muszą zdecydować pomiędzy wyborem finansowo atrakcyjnej opcji niskokosztowej a potrzebą zapewnienia niezawodności i zaawansowania technicznego. Najważniejszymi czynnikami decydującymi o tym, gdzie statek zostanie naprawiony, są zazwyczaj: koszty, czas remontu (w tym koszt zmiany trasy) i – w mniejszym stopniu – rodzaj technologii.

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

2.8 W celu uzyskania korzyści skali w różnych miejscach w świecie ma miejsce łączenie budowy i remontów statków. Kraje z grona potentatów w przemyśle stoczniowym zazwyczaj rozdzielają działalność stoczni budowlanych i SMRC w celu osiągnięcia większej koncentracji siły roboczej i większej wydajności produkcji.

W niektórych krajach UE (np. w Polsce, Niemczech i Holandii) oraz w Indiach ma miejsce funkcjonalno-korporacyjne łączenie stoczni budowy statków i SMRC. Okazuje się, że ten model skutecznie tam funkcjonuje przy wykorzystaniu wspólnych dla obydwu rodzajów stoczni wydziałów, urzędzeń (oraz innych jednostek organizacyjnych<sup>(2)</sup>), przy równoczesnym wykorzystaniu dywersyfikacji portfela produktów i zamówień oraz minimalizacji ryzyka wynikającego z cyklu spowolnienia ekonomicznego.

## 2.9 Realia rynkowe sektora

2.10 Charakteryzując rozwój branży SMRC w ostatnich kilkunastu latach, w literaturze użyto określenia „zawsze młody” przemysł. Silny wzrost światowej floty od 660 mln DWT w 1990 r. do 1 468 mln DWT w 2011 r. jest źródłem równoczesnego wzrostu szans dla przemysłu SMRC. Światowe roczne obroty w tym sektorze szacowano na ok. 12 mld USD na koniec 2010 roku<sup>(3)</sup>.

2.11 Jeśli chodzi o obroty europejskiego sektora remontowego, to wyniosły one 3,16 mld EUR w 2010 roku (rekordowy wynik to ok. 4 mld euro w 2008 r.). Załącznik 1 przedstawia obroty w stoczniach remontowych w różnych krajach europejskich w latach 2006–2010.

2.12 Sektor SMRC w Europie miał się całkiem dobrze przed kryzysem. Od 2010 r. armatorzy, próbując obniżyć koszty, dokonywali cięć wydatków lub odraczali zlecenia. W drugiej połowie 2010 roku udało się odrobić straty, o czym świadczy to, że czas oczekiwania na remont ponownie wzrósł (od jednego tygodnia do trzech tygodni).

2.13 Stocznie SMRC zlokalizowane są na całym świecie. Chociaż stocznie w Azji wykonują remonty statków po niższych kosztach (ze względu na niskie koszty pracy), wielu armatorów wybiera droższe stocznie, bo są one w stanie zaoferować krótszy okres oczekiwania (a także pozwalają uniknąć zmiany trasy) i bardziej wyrafinowaną wiedzę.

## Przebudowy i modernizacje w stoczniach SMRC

2.14 Proces przebudowy i modernizacji w niektórych aspektach jest bardziej podobny do budowy statków niż do działań składających się na remonty i konserwacje. Przebudowa statków trwa zazwyczaj dłużej niż normalny remont. Działania składające się na przebudowę mogą zostać zakwalifikowane jako proces produkcyjny.

2.15 Według Sea Europe<sup>(4)</sup> przebudowa statków jest bliższa działaniom stoczni budowlanych, jeśli chodzi o skalę czasu, jednakże przebudowa wymaga zupełnie innego podejścia, zakładającego elastyczność, która zapewnia przeprowadzanie zmian w planie pracy, zgodnie z wymogami klienta i szczególnym charakterem statku przeznaczonego do konwersji.

2.16 Stocznie wykonujące przebudowy na krótko przed kryzysem miały bardzo dobry rynek. W 2009 r. zamówienia zaczęły spadać, z perspektywą na największy ich spadek na początku 2010 roku. W tym czasie większość rejestrów zamówieniowych na przebudowy było pustych. Do pewnej poprawy sytuacji doszło w drugiej połowie 2010 roku, jednak aktualnie wielu armatorów ogranicza zlecenia na przebudowy ze względu na wyzwania finansowe.

2.17 Ostatnio coraz ważniejsza jest rola remontów, przebudów oraz modernizacji statków pomocniczych typu *off-shore* i urządzeń pływających (w tym platform wiertniczych). Biorąc pod uwagę wysokie koszty nowych statków tego typu (oraz pływających obiektów *off-shore*), jak również długi czas oczekiwania na ich dostawę (nawet do czterech lat), armatorzy decydują się na konwersję istniejących jednostek typu *off-shore* i urządzeń pływających. W Europie istnieje jednak silna pokusa, aby używać tańszych zagranicznych stoczni do przeprowadzenia takich przebudów.

<sup>(2)</sup> Zob. przypis 1.

<sup>(3)</sup> CESA Annual Report 2010–2011.

<sup>(4)</sup> W 2012 r. Związek Europejskich Zrzeszeń Stoczni (CESA) i Rada Producentów Wyposażenia Okrętowego (EMEC) połączyły się w stowarzyszenie armatorów i producentów wyposażenia – European Ships and Maritime Equipment Association – zwane SEA Europe.

### 3. Analiza konkurencyjność europejskiego sektora SMRC

3.1 Badania i analizę konkurencyjności sektora SMRC w UE przeprowadzono ostatnio w programie badawczym ECO-REFITEC<sup>(5)</sup> realizowanym w ramach 7. Programu badawczego. Wyniki tych badań przedstawiono w Załączniku 2.

### 4. Prawodawstwo europejskie oraz międzynarodowe mające wpływ na sektor SMRC (materiały źródłowe<sup>(6)</sup>,<sup>(7)</sup>,<sup>(8)</sup>)

4.1 Na poziomie międzynarodowym dyskusje dotyczące wielostronnych porozumień ws. konkurencyjności (np. pod auspicjami WTO), które mogłyby wpływać na sektor SMRC, nie zostały przeprowadzone, a szanse na osiągnięcie porozumienia w krótkim okresie są raczej nikłe.

4.2 Na poziomie bilateralnym UE wynegocjowała umowę handlową wpływającą pośrednio na konkurencyjność z USA, Kanadą, Japonią i Koreą Płd., ale jej wpływ na sektor SMRC jest raczej znikomy.

Na poziomie europejskim prawodawstwo unijne zawiera „Zasady ramowe” dotyczące pomocy państwa dla przemysłu stoczniowego. W tym kontekście Komisja może zezwolić na przyznanie środków na innowacje lub na dotacje regionalne dla stoczni, a w przypadku kredytów eksportowych – na przyznanie pomocy armatorom. Jeśli chodzi o sektor SMRC, ramy te dotyczą dotacji na naprawę i przebudowę w przypadku pomocy regionalnej i pomocy na innowacje oraz wyłącznie dotacji na przebudowę statków w przypadku kredytów eksportowych.

4.2.1 Obecne ramy obowiązują przez dwa lata od 1 stycznia 2012 r. Komisja zapowiada, że po tym okresie uda się włączyć ramy dotyczące stoczni do przyszłej wersji unijnych wytycznych dotyczących pomocy państwa na działalność badawczą i innowacyjną, jak również na pomoc regionalną, gdyż aktualnie zarówno ogólne unijne ramy, jak i bardziej specyficzne ramy dotyczące budowy statków są poddawane przeglądomi.

### 4.3 Istniejące regulacje ratyfikowane przez członków IMO, które stwarzają nowe możliwości dla sektora SMRC

#### 4.4 Konwencja ws. zarządzania wodami balastowymi

4.4.1 Konwencja dot. zarządzania wodami balastowymi rozwiązuje problem przenoszenia inwazyjnych gatunków morskich pomiędzy różnymi obszarami morskimi z powodu odprowadzania wody balastowej przewożonej przez statki. Wejście w życie konwencji zaplanowano na początek 2014 r.

4.4.2 Wpływ tej konwencji na branżę SMRC będzie bardzo istotny, bo wiele statków będzie potrzebowało modernizacji i/lub przebudowy, co może dotyczyć do 65 000 jednostek w świecie, zgodnie z Rejestrem Lloyd'a.

4.4.3 Potencjalne inne skutki tej konwencji dla stoczni SMRC to w głównej mierze zagrożenia z powodu posługiwania się nowymi chemikaliami i przechowywania ich oraz zwiększone wymagania prawne z powodu ich użytkowania.

#### 4.5 Konwencja MARPOL (Załącznik VI) – Zapobieganie zanieczyszczeniom powietrza przez statki

4.5.1 Konwencja, która weszła w życie w 2013 r., ma na celu zmniejszenie emisji zanieczyszczeń powietrza pochodzących ze statków, w szczególności SO<sub>x</sub> i NO<sub>x</sub>.

---

<sup>(5)</sup> *Eco innovative refitting technologies and processes for shipbuilding industry promoted by European Repaire Shipyards* - projekt współfinansowany przez Komisję Europejską w ramach siódmego programu ramowego (2007–2013).

<sup>(6)</sup> Zob. przypis 5.

<sup>(7)</sup> Zob. przypis 3.

<sup>(8)</sup> Zob. przypis 1.

4.5.2 W celu uniknięcia niepotrzebnych ograniczeń nakładanych na przemysł morski, aneks VI do Konwencji ustala, że zmniejszenie emisji można osiągnąć poprzez użycie alternatywnych paliw lub poprzez przyjęcie technologii oczyszczania gazów.

4.5.3 Konwencja ta stwarza szanse dla stoczni SMRC, ponieważ technologie ograniczające emisje będą musiały być zainstalowane na pokładach statków, które wchodzi w skład istniejących flot. Potencjalne zagrożenia dla stoczni wykonujących montaż urządzeń ekologicznych obejmują: rosnącą zależność od dostawców urządzeń i potrzebę pewnych inwestycji w stocznich.

#### 4.6 Konwencja „Ship Recycling” (recykling statków)

4.6.1 Konwencja ta ma na celu zapewnienie takich warunków, aby ryzyko dla środowiska, zdrowia i bezpieczeństwa podczas operacji recyklingu statków było utrzymywane na dopuszczalnym poziomie.

4.6.2 W następstwie przepisów konwencji właściciele statków muszą być w pełni poinformowani o wszystkich materiałach, które są używane podczas konserwacji, napraw i przebudów, i upewnić się, że niepożądane materiały nigdy nie będą używane w stocznich. Może to stworzyć dodatkowe możliwości uzyskania nowych zamówień na specjalistyczne usługi dla legitymujących się wysokim poziomem know-how stoczni UE.

4.7 Recykling statków będzie coraz bardziej strategiczną działalnością, mającą na celu zapewnienie i dostarczenie na przykład złomu i innych surowców do sektorów wytwórczych w UE (stal, aluminium, miedź) w celu zmniejszenia zarówno bezpośredniego, jak i pośredniego wpływu na środowisko oraz w celu uniknięcia niedopuszczalnych warunków pracy i warunków socjalnych.

### 5. Propozycje działań i wytyczne dla sektora SMRC zawarte w inicjatywie LeaderSHIP 2020 oraz w bieżących pracach Komitetu Dialogu Sektorowego Przemysłu Stocznioowego

5.1 Sektor SMRC i jego otoczenie powinny wziąć pod uwagę szanse i możliwości finansowania przez EBI, poprzez poszerzenie działań kredytujących tego banku. Działania EBI powinny być pobudzone i przebadane, głównie pod kątem projektów odnoszących się do „zielonej żeglugi”, energii odnawialnej *off-shore* i przebudów. Jako pilne działanie, proponowane jest zwołanie przez DG ENT „warsztatów”, aby skonkretyzować wsparcie przez EBI.

5.2 Państwa członkowskie i regiony przybrzeżne powinny zbadać możliwość alokacji funduszy strukturalnych dla dywersyfikacji technologii przemysłu morskiego w odniesieniu do nowych sektorów rynku. W szczególności chodzi tu o kontekst regionalnych strategii dla inteligentnej specjalizacji.

5.3 Jeśli chodzi o ewentualne działania UE dotyczące długoterminowego finansowania, to szansa potencjalnych środków na takie finansowanie budowy i modernizacji statków powinna być przebadana przez KE. Państwa członkowskie, operatorzy finansowi i przemysł technologii morskich oraz inne zainteresowane strony powinny dokonać przeglądu dostępności gwarancji rynkowych.

5.4 Przemysł okrętowy (w tym SMRC) w kooperacji z KE, krajami członkowskimi lub regionami powinien się włączyć w działania badawcze, stosując w tym celu między innymi PPP – partnerstwo publiczno-prywatne, uwzględniając w pełni strukturę sektorów morskich i odpowiednie zasady dotyczące pomocy państwa.

5.4.1 EKES zgadza się z tezą z agendy LeaderSHIP2020, że aby sprostać ogólnym celom PPP dla sektora stocznioowego, potrzebne będzie silne zaangażowanie na rzecz programów badawczych. Jeśli chodzi o cele krótkoterminowe, to niewątpliwie trwała konkurencyjność sektora SMRC powinna opierać się na właściwym pobudzaniu innowacji na poziomie przedsiębiorstwa.

5.5 EKES popiera włączenie Komitetu Dialogu Sektorowego Przemysłu Stoczniowego do prac dotyczących definiowania i wdrażania polityk w ramach agendy LeaderSHIP 2020. Aktualnie szczególna rola Komitetu powinna polegać na realizacji tej części agendy, która dotyczy lepszej identyfikacji i porównywalności kwalifikacji i umiejętności w celu zapewnienia długotrwałego dobrobytu sektora.

5.6 EKES z nadzieją wita pozytywny postęp prac w Komitecie Dialogu w sprawie standardów społecznych w europejskim sektorze budowy statków i SMRC.

Bruksela, 10 grudnia 2013 r.

*Przewodniczący*  
*Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego*  
Henri MALOSSE

---