

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie: „Europejski przemysł stoczniowy w walce z obecnym kryzysem”

(2011/C 18/07)

Sprawozdawca: **Marian KRZAKLEWSKI**

Współsprawozdawca: **Enrique CALVET CHAMBON**

Dnia 16 lipca 2009 r. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny postanowił, zgodnie z art. 29 ust. 2 regulaminu wewnętrznego, sporządzić opinię z inicjatywy własnej w sprawie:

„Europejski przemysł stoczniowy w walce z obecnym kryzysem”.

Komisja Konsultacyjna ds. Przemian w Przemysle, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 9 kwietnia 2010 r.

Na 462. sesji plenarnej w dniach 28–29 kwietnia 2010 r. (posiedzenie z 29 kwietnia) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 168 do 14 – 12 osób wstrzymało się od głosu – przyjął następującą opinię:

1. Wnioski i zalecenia

1.1 Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny z wielkim niepokojem stwierdza, że przemysł stoczniowy w UE jest w stanie głębokiego kryzysu, charakteryzującego się całkowitym brakiem nowych zamówień, dużymi problemami z finansowaniem już istniejących zamówień, nadmiarem mocy produkcyjnych w zakresie budowy statków handlowych, nieodwracalną utratą miejsc pracy i zapowiedziami dalszych zwolnień, stale rosnącą liczbą upadłości i likwidacji stoczni i powiązanych z nimi przedsiębiorstw.

1.2 Komitet jest przekonany, że w tej krytycznej sytuacji konieczna jest wspólna europejska strategia dla przyszłości przemysłu stoczniowego w UE i koordynacja działań państw członkowskich w tym względzie. Pierwsze elementy strategii powinny zostać zdefiniowane i uruchomione najpóźniej do połowy 2010 roku i powinny dotyczyć następujących najpilniejszych potrzeb:

- pobudzenia popytu (patrz 4.1 i 4.1.1),
- finansowania (m.in. przedłużenia poza rok 2011 działania „zasad ramowych dotyczących pomocy państwa dla przemysłu stoczniowego”),
- zapewnienia środków dotyczących zatrudnienia (w tym pomocy przy zamknięciach stoczni),
- przeciwdziałania sytuacji braku pola uczciwej gry.

Działania te nie powinny stwarzać negatywnych bodźców, które mogłyby utrudnić konkurencyjność.

1.3 Wobec braku systemu przepisów handlowych dla sektora stoczniowego, które obowiązywałyby na całym świecie, Komitet uważa, że należy domagać się od Komisji bardziej energicznych i stanowczych zabiegów na rzecz ochrony tej strategicznej branży. W związku z brakiem umowy międzynarodowej na szczeblu OECD UE musi podjąć bezpośrednie i zdecydowane działania, aby chronić europejski sektor stoczniowy przed nieuczciwą konkurencją.

1.4 Europejscy i krajowi decydenci, przedsiębiorstwa sektora oraz partnerzy społeczni muszą pilnie podjąć działania realizujące wypracowany wspólnie projekt⁽¹⁾, którego politycznym uzasadnieniem jest:

- utrzymanie silnej i konkurencyjnej bazy przemysłowej w Europie dla tego sektora, który jest sektorem wysokich technologii i może zapewnić wysoki poziom zrównoważonego zatrudnienia w przyszłości;
- unikanie krótkowzrocznych zwolnień w okresach pogorszenia koniunktury, utrzymanie miejsc pracy i – co równie ważne – zatrzymanie wysoko wykwalifikowanej siły roboczej w tym strategicznym sektorze;
- nadanie szczególnej wagi argumentom ekologicznym i energooszczędnościowym transportu morskiego – europejski przemysł stoczniowy, a w szczególności podsektor wyposażenia statków, ma wysoki potencjał, jeśli chodzi o poprawę sytuacji w tych dwóch wymiarach;
- zabezpieczenie spójności w odniesieniu do zagrożonych regionów nadmorskich, w których obecny jest przemysł stoczniowy;

⁽¹⁾ Projekt reakcji na sytuację kryzysową został już złożony w Bremerhaven na posiedzeniu przedstawicieli wysokiego szczebla w ramach inicjatywy LeaderSHIP.

- niedopuszczenie do obniżenia mocy produkcyjnych stoczni poniżej masy krytycznej, bo w konsekwencji UE nie będzie w stanie w przyszłości produkować statków;
- zabezpieczenie europejskiego know-how w zakresie finansowania budowy statków ⁽²⁾;
- utrzymanie europejskich kompetencji morskich (także w nauce i szkolnictwie wyższym);
- znaczny potencjał wzrostu, innowacyjności i poszerzenia zakresu B+R w tym sektorze;
- przekonanie, że koszty konkretnych bieżących działań na rzecz sektora są niższe niż koszty bierności (patrz przykład z USA) ⁽³⁾.

1.5 Komitet apeluje do Rady, Komisji i Parlamentu o uznanie przez UE za cel strategiczny i priorytetowy utrzymania niezbędnej masy krytycznej w dziedzinie budowy i remontów statków w Europie. Jest to niezbędne, aby:

- utrzymać kontrolę nad postępem ekologicznym i energetycznym w dziedzinie transportu, jak również wzrostem jego efektywności energetycznej;
- nie utracić znacznego wkładu technologicznego w przemysł europejski, mającego wpływ na inne branże (gospodarki zewnętrzne) – raz zamkniętej stoczni nigdy więcej się już nie otwiera;
- wykorzystać przysły potencjał wzrostu (np. wykorzystanie energii wiatru), który Europa może wykorzystać jedynie poprzez spożytkowanie swoich zdolności w zakresie budownictwa okrętowego;
- zachować wystarczającą zdolność do reagowania na wszelkie okoliczności historyczne (w sytuacji kryzysowej każda jednostka pływająca staje się strategicznym elementem walki; dotyczy to również statków handlowych);

⁽²⁾ Do chwili obecnej Europa dominowała na rynkach kredytów przeznaczonych na budowę statków. Aby zachować związane z tym know-how i wykorzystać je w przyszłości, należy ustanowić europejski system gwarancji, umożliwiający stoczniom zagwarantowanie finansowania zleceń już złożonych oraz przyszłych. Europa musi utrzymać i w dalszym ciągu pogłębiać rolę lidera w finansowaniu budowy statków.

⁽³⁾ Skutki handlowe utraty masy krytycznej w USA to podwyższenie o 300 % kosztów budowy nowych jednostek po kryzysie sektora.

- zachować wykwalifikowaną siłę roboczą i wystarczający poziom zaawansowanych badań naukowych w przemyśle okrętowym – które w przeciwnym razie znajdują się całkowicie w rękach nieeuropejskich – w dziedzinach takich jak transport, zrównoważony wzrost, ochrona środowiska, wysoki poziom technologiczny innowacji.

1.6 Komitet ostrzega, że utrata niezbędnej masy krytycznej w sektorze stoczniowym spowoduje zamykanie i likwidację placówek kształcących inżynierów i wyspecjalizowany personel techniczny oraz szkół zawodowych dla wyspecjalizowanych robotników. Oznacza to, że Unii Europejskiej grozi utrata intelektualnej masy krytycznej na rzecz jej handlowych i politycznych konkurentów.

1.7 Komitet uważa, że podobnie jak w wypadku innych branż (np. samochodowej) państwa członkowskie powinny podejmować wspólne wysiłki, by działać razem na szczeblu europejskim w celu umożliwienia tej branży przeżycia kryzysu dzięki zastosowaniu na krótką metę doraźnych środków uwzględniających specyfikę sektora.

1.7.1 Środki te powinny:

- spowodować jak najszybszy napływ nowych zamówień;
- w okresie słabej koniunktury pozwolić na utrzymanie więzi między stoczniami i przedsiębiorstwami kooperującymi a pracownikami o niezbędnych umiejętnościach, tak aby z powodu chwilowego kryzysu nie został utracony na zawsze potencjał wiedzy.

1.8 Jeśli chodzi o politykę zatrudnienia w sektorze, Komitet uważa, że należy zapobiec zwolnieniom w sektorze za pomocą wszelkich możliwych środków. Należy zatrzymać wykwalifikowanych i kompetentnych pracowników, których brakowało już w ostatnich latach. Na czas kryzysu w sektorze władze publiczne muszą stworzyć wspólne europejskie ramy dotyczące czasu pracy w niepełnym wymiarze godzin w celu zapewnienia równych reguł gry w Europie i ochrony zatrudnionych, dostępnej wszystkim zagrożonym pracownikom.

1.8.1 Ramy te muszą gwarantować utrzymanie miejsc pracy i siły nabywczej tam, gdzie to możliwe, oraz prawo wszystkich pracowników do szkoleń i przekwalifikowania. Programy szkolenia i przekwalifikowania pracowników stoczni są konieczne do poprawy ich indywidualnych kompetencji i ogólnego poziomu kwalifikacji w stoczni.

Szczegółowe zalecenia i propozycje Komitetu

1.9 Konieczne jest przyspieszenie działań na szczeblu europejskim na rzecz pilnej wymiany floty ze względów ekologicznych. W tym celu należy wykorzystać możliwości płynące z wytycznych w sprawie pomocy państwa na rzecz ochrony środowiska z 2008 r. Kwestie ekologiczne jako priorytetowe należy rozwiązywać w skali globalnej poprzez Międzynarodową Organizację Morską. Proces ten już się toczy.

1.10 Państwa członkowskie i UE powinny zająć się problemem trwałego finansowania branży stoczniowej. Należy zatem utworzyć, wraz z EBI, europejski instrument finansowania stoczni. Branża, decydenci polityczni i EBI muszą zbadać, w jaki sposób udostępnić branży stoczniowej środki EBI w celu propagowania ekologicznych technologii i czystego transportu.

1.11 Należy ściślej kontrolować praktyki biznesowe armatorów, tak aby nie używali oni subwencji europejskich i krajowych do zakupu statków od stoczni spoza UE.

1.12 Należy wspomagać i promować dopuszczalny ekologicznie i uzasadniony ekonomicznie demontaż i modernizację (*retrofitting*) starych jednostek z zachowaniem europejskich wymogów w zakresie jakości w stocznich zajmujących się takimi działaniami.

1.13 Komitet popiera inicjatywę LeaderSHIP 2015, która tworzy dobre ramy dla wszystkich podmiotów do wspólnego opracowania polityki dla tego sektora. Takie ramy powinny również zostać rozszerzone na inne sektory gospodarki.

1.13.1 LS 2015 musi także opracować dynamiczny i odważny plan działania, który skupi się na wzmocnieniu europejskiego przemysłu stoczniowego i utrzymaniu miejsc pracy wymagających wysokich kwalifikacji oraz dostarczy odpowiedzi na wyzwania, jakie stoją przed przemysłem stoczniowym w dziedzinie ochrony środowiska. Konieczna jest realizacja propozycji opracowanych w ramach LS 2015 przez wszystkie zainteresowane strony, a szczególnie przez instytucje europejskie i państwa członkowskie.

1.14 Komitet zaleca partnerom społecznym, aby w czasie kryzysu w szczególności sposób wykorzystali możliwości dialogu społecznego w celu opracowania wspólnych strategii na przyszłość. Dialog społeczny jest platformą dla wspólnych koncepcji i rozwiązań w walce z obecnymi i przyszłymi wyzwaniami dla sektora stoczniowego. W tym kontekście normy socjalne dla pracowników w europejskim przemyśle stoczniowym muszą być także uzgodnione i realizowane.

1.14.1 Komitet uważa, że zastosowanie w sektorze zasady społecznej odpowiedzialności biznesu (CSR) powinno przyczynić się do jego zrównoważonego rozwoju.

1.14.2 Komitet zachęca do zastosowania konkretnych środków w celu utrzymania więzi pracownika z przedsiębiorstwem w czasie długich okresów braku zamówień (*labour pools*, dotowane szkolenia itp.).

1.14.3 Należy sprawdzić możliwość czasowego przeznaczenia dla branży stoczniowej pewnej części „subwencji społecznych” (EFS⁽⁴⁾, EFRR, fundusz dostosowania do globalizacji).

1.15 Komitet popiera jak najszybsze utworzenie sektorowej rady ds. zatrudnienia i umiejętności przemysłu stoczniowego, zgodnie z nową strategią Komisji przewidującą tworzenie takich organów.

1.16 Mając na uwadze kluczowe dla przetrwania branży znaczenie produkcji „zielonych” i energooszczędnych statków, należy dążyć do tego, aby firmy stoczniowe, uczelnie i władze publiczne zapewniły programy szkoleń i przekwalifikowań promujących i rozwijających odpowiedni zestaw umiejętności i kompetencji umożliwiających skuteczne przejście do niskich emisji i energooszczędnych statków. Komitet popiera ideę „zielonych kwalifikacji” dla wszystkich pracowników sektora.

1.16.1 Należy wykorzystywać w branży stoczniowej narzędzia takie jak ECVET, EQARF i EQF w celu ułatwienia mobilności oraz zwiększenia konkurencyjności i wydajności.

1.17 Od przemysłu stoczniowego trzeba wymagać rozszerzenia jego celów i działalności (środowisko morskie, akwakultura, produkcja energii *off-shore*, wymiar arktyczny itp.).

1.18 Wysiłki technologiczne powinny być skierowane także na nowe dziedziny (a zatem badania naukowe), a rola platform technologicznych (np. Waterborne) i współpraca między nimi powinna zostać wzmocniona.

1.19 Należy wymagać od Komisji większego wsparcia i pilniejszych działań na rzecz żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, autostrad morskich oraz odpowiednich statków do ich obsługi spełniających europejskie wymogi ekologiczne i energetyczne.

1.20 Komitet uważa, że poszukując rozwiązań dla europejskich stoczni, nie można pominąć oceny powiązanych z nim bezpośrednio producentów wyposażenia statków. Sytuacja tego sektora jest znacznie lepsza niż sytuacja stoczni (między innymi dlatego, że firmy mogą łatwiej przenosić swoją działalność). Warto zbadać przyczyny tych odmiennych sytuacji i wyciągnąć wnioski, które można uwzględnić na etapie poszukiwania dobrych rozwiązań dla europejskich stoczni.

Komitet zamierza przygotować raport dotyczący tego sektora i jego wpływu na sektor stoczniowy.

2. Wstęp – uzasadnienie i cel opinii

2.1 Europejski przemysł stoczniowy⁽⁵⁾ w szczególności sposób odczuwa skutki obecnego kryzysu ze względu na:

— specyficzne i większe niż w przypadku innych branż potrzeby finansowe,

⁽⁴⁾ Europejski Fundusz Społeczny.

⁽⁵⁾ Definicja tego terminu znajduje się w słowniczku na końcu opinii.

- ogromną wrażliwość na zmiany w handlu światowym, który obecnie wykazuje gwałtowną tendencję spadkową, jeśli chodzi o popyt na produkcję stoczniową, co w dużej mierze jest efektem rekordowego wzrostu liczby statków handlowych na świecie, których nadmiar zdecydowanie wyprzedza wzrost zapotrzebowania na przewozy morskie,
- konkurencję rozwijającą się przede wszystkim w państwach, które stosują politykę interwencjonizmu wobec przemysłu stoczniowego i które uznały ten sektor za strategiczny,
- pojawienie się kryzysu w momencie, gdy na całym świecie wyraźnie zaznacza się bardzo silna nadwyżka kapitału rzeczowego, znacznie przekraczająca potrzeby,
- wystąpienie kryzysu w momencie, gdy wiele europejskich stocznii jest w zaawansowanej fazie głębokiej restrukturyzacji, modernizacji i rozwoju technicznego, co nierzadko przebiega bardzo boleśnie – przykładem jest sytuacja polskich stocznii,
- specyfikę branży (duże inwestycje, długi cykl produkcyjny, produkcja prototypowa, nieseryjna itp.), która oznacza pewne nieuniknione ograniczenia, a w przypadku głębokich kryzysów zmusza do podjęcia dramatycznej decyzji o zamknięciu zakładu.

2.2 Ryzyko utraty niezbędnej masy krytycznej⁽⁶⁾ mocy produkcyjnych stocznii w Europie jest realne i należy je wziąć pod uwagę oraz ocenić potencjalne szkody, jakie taka utrata mogłaby w przyszłości przynieść Europie w aspekcie gospodarczym, społecznym, technologicznym i strategicznym.

2.3 Z wymienionych wyżej powodów Komitet przedstawia niniejszą opinię, skoncentrowaną na szczególnych konsekwencjach kryzysu dla przemysłu stoczniowego. Opinia zawiera próbę opisu tego zagadnienia z punktu widzenia gospodarczego, społecznego (zatrudnienie, jakość miejsc pracy oraz skutki regionalne), technologicznego i strategicznego.

2.4 Komitet dokonuje w tej opinii również przeglądu i oceny realizacji inicjatywy LeaderSHIP 2015 na półmetku jej realizacji i próbuje odpowiedzieć na pytanie, co zrobić, aby zakończyła się ona sukcesem, a nie porażką, i jak uaktualnić tę inicjatywę w obliczu nowych faktów wynikających z kryzysu ekonomicznego.

⁽⁶⁾ Minimalny poziom sumarycznej produkcji w stoczniach krajów UE konieczny do utrzymania funkcjonowania sektora stoczniowego w obszarze UE.

3. Szczególne konsekwencje kryzysu dla przemysłu stoczniowego

3.1 Ze względu na wyjątkową specyfikę branży stoczniowej należy podkreślić, że spiętrzenie problemów finansowych w tym sektorze, będące efektem zarówno ciągłych problemów z finansowaniem⁽⁷⁾, jak i niekorzystnej fazy cyklu ekonomicznego oraz wycofywania się inwestorów z finansowania wcześniej złożonych zamówień (a także coraz liczniejszych przypadków handlu statkami „z drugiej ręki”⁽⁸⁾), stwarza poważne zagrożenie, tym bardziej że ta gałąź przemysłu miała zawsze większe problemy z finansowaniem niż inne sektory.

3.1.1 Sektor stoczniowy, a zwłaszcza podsektor stocznii budujących duże i średnie statki w UE, cierpi również z powodu braku pola uczciwej gry i z powodu nieuczciwej konkurencji ze strony innych obszarów świata, co ma miejsce od dziesięcioleci. Do dziś w branży tej nie istnieje system przepisów handlowych, który obowiązywałby na całym świecie. Poza tym nie można pominąć faktu, że kryzys obnażył nadmiar mocy produkcyjnych w krajach, które dążą bezwzględnie do finansowania publicznego krajowej produkcji, realizowanego non stop.

3.1.2 Ze względu na niespotykane wcześniej nałożenie się wielu wymienionych wyżej niekorzystnych okoliczności, problem, z jakim boryka się aktualnie ten sektor, należy traktować nie jako „powtarzającą się historię”, ale jako nowe i dramatyczne wyzwanie. Należy zaznaczyć, że trudności te mają bardziej charakter finansowy niż przemysłowo-strukturalny.

3.1.3 Jednakże właśnie w obliczu kryzysu powstaje szansa na podjęcie działań prowadzących do utrzymania i zabezpieczenia masy krytycznej niezbędnej do zachowania wysokich technologii w tym zagrożonym upadkiem, a przecież kluczowym dla transportu morskiego sektorze. Niestety, równocześnie istnieje groźba utraty tej masy krytycznej przez europejskie stocznie.

3.2 Przemysł stoczniowy wykazuje charakterystyczną tendencję do reagowania z opóźnieniem na ożywienie koniunktury. W obliczu takiego niekorzystnego mechanizmu sektor potrzebuje wsparcia, bez którego może zostać śmiertelnie zraniony, co grozi mu także wtedy, gdy uruchomione już tymczasowe środki pomocowe zostaną za wcześniej wstrzymane.

3.2.1 W branży stoczniowej po okresie hossy zawsze następuje okres bessy. Jest to zjawisko znane w okrętownictwie od wielu dziesięcioleci i UE w swoich politykach sektorowych powinna antycypować skutki wynikające z takiego cyklu ekonomicznego.

3.3 Omawiając przyczyny i konsekwencje trudnej sytuacji sektora, należy wymienić specyficzne okoliczności takich krajów, jak na przykład Polska czy Rumunia.

⁽⁷⁾ „Zawsze większe problemy z finansowaniem wynikające z niskiej marży zysków” (za CESA).

⁽⁸⁾ Nadmiar statków zdecydowanie wyprzedza wzrost zapotrzebowania na przewozy morskie; gdyby ustawić nowe statki jeden za drugim, to rozciągnęłyby się na długości 60 mil morskich (wg Bloomberg i Clarkson Research Services).

Dramatyczna sytuacja w Polsce, przejawiająca się zanikiem produkcji w dwóch dużych stoczniach w Gdyni i Szczecinie, jest efektem nałożenia się kilku fatalnych okoliczności, których nie przewidziano kilka lat wcześniej, takich jak zahamowanie procesów naprawy i restrukturyzacji sektora, głównie poprzez polityczne decyzje na przełomie 2002 i 2003 r., oraz niewykorzystanie w latach 2003–2008 dobrej koniunktury na rynku europejskim i światowym.

3.4 Przemysł stoczniowy jest gałęzią strategiczną, zarówno sam w sobie, jak i w powiązaniu z innymi gałęziami oraz pod względem zatrudnienia. Jest to szczególnie wyraziste i godne podkreślenia w dobie kryzysu. Pogląd ten podziela Komisja oraz, miejmy nadzieję, obecna prezydencja UE. Dlatego należy od nich oczekiwać i wymagać działań politycznych. Niestety, jak do tej pory nie ma wyrazistego wsparcia ze strony większości państw członkowskich, w których funkcjonuje ten sektor.

3.5 Społeczne skutki kryzysu ujawniające się w przemyśle stoczniowym są bardzo istotne na poziomie regionalnym. Wzrost bezrobocia w tzw. regionach stoczniowych i utrata znacznej części regionalnego PKB mogą być bardziej drastyczne niż w gałęziach przemysłu o zasięgu ogólnokrajowym, w których działania pomocowe podejmowane są na poziomie całego państwa.

3.6 Kiedy zamykana jest stocznia, to z reguły na zawsze. Wtedy *know-how* czy zaawansowane technologie zostają bezpowrotnie utracone. Praktycznie wszystkie produkty stoczniowe mają bowiem charakter pilotażowy lub prototypowy, każdy z nich zawiera różnorodne komponenty B+R. Jeśli Europa je utraci, przyszłość ekologicznego i niskowęglowego transportu gwarantowanego przez „czyste statki” znajdzie się w innych, niepewnych rękach. Dodatkowo utrata masy krytycznej grozi ograniczeniem dostępu do energii i surowców z oceanów oraz do kopaliny wydobywanych *off-shore*.

3.7 Podsektor remontowy nie znajduje się w kryzysie, ale może zacząć odczuwać konkurencję ze strony stoczni budowlanych zmieniających swój profil na remontowy. Z drugiej strony, w ostatnim czasie mają miejsce przypadki odkupywania (lub dzierżawienia) elementów infrastruktury produkcyjnej stoczni budowlanych przez stocznie remontowe i zatrudnianie tam grup wykwalifikowanych pracowników z likwidowanych stoczni.

3.8 Budowa i remont statków oraz wykorzystywane przy tym zaawansowane technologicznie narzędzia i materiały mają bardzo istotne znaczenie również dla europejskiej obronności, zwiększenia ochrony i bezpieczeństwa, poprawy stanu środowiska i przepływu technologii do innych gałęzi przemysłu, co stanowi ważny argument w poszukiwaniu wyjścia z aktualnej krytycznej sytuacji w sektorze.

3.9 Charakteryzując sytuację sektora stoczniowego, a w szczególności stan stoczni, nie można pominąć oceny powiązanego z nim bezpośrednio przemysłu produkcji wyposażenia statków. Sektor ten zatrudnia w Europie prawie dwukrotnie więcej pracowników niż sektor stoczniowy (wyłączając zatrud-

nienie w sektorze budowy jachtów i łodzi rekreacyjnych, które jest półtora razy większe niż w tradycyjnym sektorze stoczniowym). Jeśli chodzi o unijny sektor produkcji wyposażenia statków i jego udział w światowej produkcji zaawansowanego technologicznie wyposażenia, to jest on dużo większy niż udział stoczni i wynosi 36 % (przy 50 % udziale Azji, który dotyczy produktów niższej klasy). Sytuacja dostawców wyposażenia statków jest zatem nieporównanie lepsza niż stoczni.

3.10 Dlatego warto zbadać przyczyny tych odmiennych sytuacji i wyciągnąć wnioski, które będzie można uwzględnić w procesie poszukiwania dobrych rozwiązań dla europejskich stoczni. Rozwiązania stosowane w tym sektorze i jego naturalne powiązania ze stoczniami mogą stanowić wartościową i wartą wdrożenia w całym sektorze stoczniowym synergę. Równocześnie nie należy lekceważyć prognoz, które zapowiadają znaczne pogorszenie się sytuacji europejskiego sektora wyposażenia w przypadku utraty masy krytycznej przez europejskie stocznie.

4. Koncepcje działań i rozwiązań w obecnej kryzysowej sytuacji sektora

4.1 Niezbędne i pilne jest zwiększenie popytu na produkty i usługi całego sektora (łącznie z remontowym). Komitet uważa, że należy w tym celu dążyć do modernizacji ekologicznej (*retrofitting*) starych lub niebezpiecznych, a także „nieczystych” statków poprzez środki prawne i zachęty ekonomiczne.

4.1.1 Aby zatem pokonać problem złej sytuacji rynkowej w tym sektorze, UE i państwa członkowskie mogłyby m.in. wspierać finansowo usprawnienie unijnej floty handlowej pod względem ekologii i oszczędności energii oraz zlecać podwykonawstwo sprzętu przemysłowego i okrętowego.

4.1.2 Europejskie stocznie powinny koncentrować się na budowaniu statków, które posiadają przewagę konkurencyjną, tzn. wyspecjalizowanych statków charakteryzujących się wysoką jakością i wysokim zaawansowaniem technologicznym⁽⁹⁾.

4.2 Należy rozważyć szczególne środki w ramach tzw. wewnętrznego *flexicurity*, chroniące powiązanie pracowników sektora i ich *know-how* w okresie cyklu dumpingowego⁽¹⁰⁾. Należy je wspierać poprzez negocjacje w ramach dialogu społecznego i organizowanie przeznaczonych na ten cel środków pomocy publicznej.

⁽⁹⁾ Choć nie zamierzamy przedstawiać pełnego wykazu, możemy tutaj wymienić m.in.: statki pasażerskie, statki wycieczkowe, jachty, łodzie rekreacyjne, statki usługowe, samochodowce i chemikaliowce, gazowce (LNG/LEG/LPG), statki *offshore*owe, średniej wielkości lodolamacze, statki hotelowe, statki ochrony rybołówstwa, holowniki typu AHTS, platformy wiertnicze, morskie elektrownie wiatrowe, jednostki o przeznaczeniu wojskowym, statki wyposażone w technologie podwójnego zastosowania, nowoczesne wielozadaniowe statki towarowe, holowniki i statki badawcze.

⁽¹⁰⁾ Okres, w którym dodają się efekty kryzysu i „dołka” w cyklu ekonomicznym (znikoma ilość zamówień).

4.2.1 Niektóre strukturalne środki regionalne i pomocowe można by poddać ponownemu przeglądowi i ukierunkować je na sektor. Wydaje się, że EFRR⁽¹⁾ mógłby być źródłem finansowania kilku tego typu instrumentów.

4.3 Walka o poziom pola gry na konkurencyjnym rynku budownictwa okrętowego i remontu statków jak do tej pory nie była ani poważna, ani szczerą. W samej Europie należy zapewnić wolną konkurencję, ale sektor, który musi mierzyć się z resztą świata, trzeba chronić w takim samym stopniu, w jakim chronią go konkurenci spoza UE.

4.3.1 Jeżeli sektor stoczniowy ma być uznany za strategiczny, to w kwestii konkurencji spoza UE należy postępować tak, jak postępuje się np. w odniesieniu do sektora samochodowego. Tymczasem w ostatnim porozumieniu z Koreą nie pada nawet żądanie spełnienia jej ostatnich i wcześniejszych zobowiązań, co nie jest poważnym podejściem.

4.3.2 Korea musi dotrzymać zobowiązania do stosowania „normalnych cen rynkowych” i powstrzymać się od dotowania stoczni. Kwestia ta powinna zostać podjęta przez Komisję na posiedzeniu OECD w sprawie negocjacji dotyczących nowego porozumienia okrętowego.

4.4 Duże znaczenie dla przyszłości sektora ma także produkcja stoczniowa związana z obronnością. W tym kontekście należy zwrócić uwagę na działania podejmowane przez Europejską Agencję ds. Obronności, które należy uznać za perspektywiczne. Warto w tym miejscu wspomnieć o szansach, jakie stwarzają dla tego podsektora technologie podwójnego zastosowania.

4.5 Należy rozwijać możliwości i potencjał platformy technologicznej znanej jako Waterborne w odniesieniu do sektora stoczniowego w ramach 7. programu ramowego B+R oraz jej współpracy z innymi platformami technologicznymi, a przez to utrzymać rozwój tak ważnego oręcza, jakim są dla stoczni działania w obszarze B+R+I.

4.6 Utrzymanie masy krytycznej przemysłu na poziomie europejskim jest niezbędne, jeśli chcemy mieć bezpieczne, „zielone” i energooszczędne statki, które będą miały decydujący wpływ na przyszłość ochrony środowiska na morzu, koszty całego transportu i na ochronę i utrzymanie transportu europejskiego związanego z zaopatrzeniem w energię (statki przybrzeżne, platformy, „hotelowce” przy platformach wiertniczych, wiatraki na szelfie itp.). Wiąże się z tym również idea organizowania zielonego transportu (żegluga bliskiego zasięgu, autostrad morskich itp.).

4.6.1 W wytycznych wspólnotowych w sprawie pomocy państwa w dziedzinie ochrony środowiska [2008/C82/01] wyraźnie wspomina się o nabywaniu ekologicznych statków – wytyczne te wymagają sprawnego wdrożenia bez zbędnej biurokracji.

4.7 W obliczu aktualnych wyzwań ogólny system pomocy dostarczanej przez programy ramowe odnoszący się do sektorów produkujących serie należałoby dopasować do potrzeb sektora pod kątem ich zastosowania do produkcji stoczniowej stosującej zaawansowane technologie, co z reguły dotyczy prototypów lub krótkich serii.

4.8 Jeśli chodzi o europejskie ramy finansowe dla sektora, to istniejące od 2003 roku „Zasady ramowe dotyczące pomocy państwa dla przemysłu stoczniowego”⁽¹²⁾ opracowane przez Komisję Europejską należy ocenić jako właściwe i przedłużyć ich działanie poza rok 2011, tak aby zapewnić przewidywalne warunki dla innowacji. Odnowione zasady powinny lepiej odpowiadać specyficznym i zaktualizowanym potrzebom sektora oraz zapewnić mu większą stabilność.

5. Inicjatywa LeaderSHIP 2015 – co zrobić, by pomogła sektorowi w aktualnej sytuacji kryzysowej i nie poniosła porażki?

5.1 Gdy inicjatywa LeaderSHIP 2015 (LS 2015) była formułowana przez sektor przemysłu i wspierana przez decydentów UE w okresie 2002–2003, perspektywy europejskiego przemysłu stoczniowego wydawały się raczej mizerne. Topniały nowe zamówienia, a ceny budowy nowych statków były niskie i wykazywały tendencję spadkową w konsekwencji znacznego wzrostu zdolności produkcyjnych w Azji.

5.1.1 Obecnie strategia LS 2015 jest na półmetku, a sytuacja w sektorze jest podobna, a może nawet gorsza – ze względu na globalny kryzys – niż w trakcie powstawania tej inicjatywy.

5.1.2 Inicjatywę LS 2015 pojmowano 6 lat temu jako wizję opartą na wierze w zdolności produkcyjne i potencjał innowacyjny europejskich sektorów morskich oraz na determinacji w walce o przyszłość. Wydaje się, że to podejście jest nadal aktualne, ale samą inicjatywę należy skorygować i dostosować do teraźniejszych wymagań, szczególnie poprzez wyciągnięcie wniosków z okresu jej uruchamiania i stosowania.

5.2 Z punktu widzenia partnerów społecznych z sektora okrętowego ocena LS 2015 jest następująca:

a) za najważniejsze osiągnięcia uważa się:

- przesunięcie sposobu myślenia w sektorze,
- zmianę postrzegania sektora przez decydentów i społeczeństwo,
- spójne podejście polityczne,
- europejski charakter inicjatywy,

⁽¹⁾ Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego.

⁽¹²⁾ Dz.U. C 317 z 30.12.2003, s. 11.

— osiągnięcie konkretnego postępu w kwestii poszczególnych elementów działań (innowacje, dialog społeczny, prawa własności intelektualnej, zasady techniczne procesu produkcji);

b) za kluczowe wady uważa się:

- niezrealizowanie niektórych konkretnych zaleceń (LPF⁽¹³⁾, finansowanie),
- niedostatecznie uwzględnienie pewnych kwestii (struktura przemysłu).

5.2.1 Podsumowując swoją opinię, partnerzy społeczni uważają, że **długoterminowe podejście musi być skorygowane poprzez działania reagujące na kryzys.**

5.3 W dokumencie opiniującym stan wdrażania LS 2015 sprzed 2 lat Komisja wyraża następującą opinię końcową: „Inicjatywa LeaderSHIP 2015 w dalszym ciągu zapewnia odpowiednie ramy dla jej polityki w zakresie sektora stoczniowego. Inicjatywa ta powinna być kontynuowana i przyspieszona wszędzie tam, gdzie jest to możliwe, w szczególności w odniesieniu do finansowania budowy statków. Ale trzeba też pamiętać, iż w wielu obszarach kolejny ruch należy, w dużej mierze, do przedstawicieli przemysłu (na przykład w odniesieniu do struktury przemysłu) lub państw członkowskich”. Komisja deklaruje, że pozostaje oddana inicjatywie LeaderSHIP 2015 i będzie nadal

starła się zapewnić, aby na poziomie UE tworzone i stosowane jak najlepsze rozwiązania, łączące elementy poszczególnych polityk.

5.4 Nie ujmując nic treści ani intencjom powyższej oceny, należy z pełnym przekonaniem stwierdzić, że po upływie ponad 2 lat od czasu jej sformułowania (w dużej mierze także pod wpływem zmian w sytuacji sektora spowodowanych kryzysem) potrzebne jest jej pilne uaktualnienie i zaproponowanie w programie odnowionych instrumentów, chociaż ogólne zarysy najważniejszych działań w stosunku do sektora zdają się nie tracić na aktualności.

5.4.1 Wydaje się, że głównym problemem w dążeniu do sukcesu inicjatywy LS 2015 jest niska skuteczność wdrażania planowanych przedsięwzięć i jej ograniczone oddziaływanie w części krajów członkowskich, szczególnie będących w UE od niedawna.

5.5 Jeśli chodzi o wpływ inicjatywy LS 2015 na zatrudnienie w przemyśle stoczniowym, oceny niektórych środowisk są dosyć sceptyczne⁽¹⁴⁾. Zarzuca się inicjatywie brak konkretnych implementacji. Podkreśla się, że w efekcie stosowania LS2015 zostały jedynie osiągnięte **zmiany o charakterze głównie jakościowym, dotyczące nowych umiejętności pracowników.**

Bruksela, 29 kwietnia 2010 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Mario SEPI

⁽¹³⁾ Finansowanie platformy Leadership.

⁽¹⁴⁾ Prezentacja „Ocena wpływu programu LeaderSHIP 2015 na zatrudnienie w przemyśle okrętowym”, Jerzy Bieliński, Renata Płoska, Uniwersytet Gdański, Polska.

ZAŁĄCZNIK 1

Słowniczek

- **Przemysł stoczniowy (w tym remonty i przebudowa statków):** jest nastawiony na większe (głównie morskie) statki, służące do celów handlowych i komercyjnych, a także okręty wojskowe. Obejmuje także produkty i usługi na potrzeby budowy, przebudowy i konserwacji tych statków (morskich i śródlądowych) ⁽¹⁾. W ramach przemysłu stoczniowego można wyróżnić dwa główne podsektory ⁽²⁾:
 - budowa statków,
 - wyposażenie statków.
- **Budowa statków:** obejmuje budowę, remonty (i przebudowę) statków i jest nastawiona głównie na większe handlowe statki morskie. Uwzględnia się tu także podsektor megajachtów.
- **Wyposażenie statków:** obejmuje wszystkie produkty i usługi na potrzeby budowy, przebudowy i konserwacji statków (morskich i śródlądowych) oraz konstrukcji morskich. Uwzględnia się tu usługi techniczne w dziedzinie inżynierii, instalacji i przekazywania do eksploatacji oraz konserwacji statków (w tym remontów) ⁽³⁾.

Fakty i liczby*Stocznie:*

W Europie istnieje około 150 dużych stoczní, w tym około 40 aktywnych na światowym rynku dużych handlowych statków morskich. Stocznie (cywilne i wojskowe, zajmujące się budową i remontami statków) w Unii Europejskiej zatrudniają bezpośrednio około 120 tys. osób. Mając około 15-procentowy ilościowo udział w rynku, Europa nadal rywalizuje z krajami Azji Wschodniej o pozycję światowego lidera pod względem wartości zbudowanych statków cywilnych (15 mld EUR w 2007 r.) ⁽⁴⁾.

Wyposażenie statków:

Szacuje się, że w sektorze wyposażenia statków bezpośrednio zatrudnionych jest ponad 287 tys. osób, a dodatkowo sektor ten zapewnia pośrednio miejsca pracy dla około 436 tys. osób. Roczny obrót sektora w 2008 r. oszacowano na ok. 42 mld EUR ⁽⁵⁾. Niemal 46 % wyprodukowanego wyposażenia przeznaczają się na eksport. Sektor wyposażenia statków jest trzecim największym sektorem w klastrze morskim po transporcie morskim i rybołówstwie ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/maritime/index_en.htm.

⁽²⁾ ECORYS, *Study on Competitiveness of the European shipbuilding Industry*, Rotterdam, październik 2009 r.

⁽³⁾ http://www.emec.eu/marine_equipment/index.asp.

⁽⁴⁾ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/maritime/index_en.htm.

⁽⁵⁾ Członkowie Europejskiej Rady Wyposażenia Morskiego (EMEC): Chorwacja, Dania, Finlandia, Francja, Niemcy, Włochy, Polska, Szwecja, Holandia, Norwegia, Turcja i Wielka Brytania.

⁽⁶⁾ http://www.emec.eu/marine_equipment/index.asp.

ZAŁĄCZNIK 2

do opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

Następująca poprawka, która uzyskała poparcie co najmniej jednej czwartej oddanych głosów, została odrzucona w trakcie debaty:

Punkt 1.11

Skreślić

~~Należy ściślej kontrolować praktyki biznesowe armatorów, tak aby nie używali oni subwencji europejskich i krajowych do zakupu statków od stoczni spoza UE.~~

Wynik głosowania

Za: 65

Przeciw: 108

Wstrzymało się: 18
