

Становище на Европейския икономически и социален комитет относно „Европейският сектор за поддръжка, ремонт и преустройство на кораби: устойчив и конкурентоспособен на световно равнище отрасъл, насочен към изпълнение на политиките на ЕС за устойчив растеж“ (становище по собствена инициатива)

(2014/C 170/06)

Докладчик: г-н **Marian KRZAKLEWSKI**

Съдокладчик: г-н **Enrique CALVET CHAMBON**

На 14 февруари 2013 г. Европейският икономически и социален комитет реши, в съответствие с член 29, параграф 2 от Правилника за дейността, да изготви становище по собствена инициатива относно:

„Европейският сектор за поддръжка, ремонт и преустройство на кораби: устойчив и конкурентоспособен на световно равнище отрасъл, насочен към изпълнение на политиките на ЕС за устойчив растеж“.

Консултативната комисия по индустриални промени (CCMI), на която беше възложено да подготви работата на Комитета по този въпрос, прие своето становище на 21 ноември 2013 г. (докладчик: г-н Krzaklewski, съдокладчик: г-н Calvet Chambón).

На 494-ата си пленарна сесия, проведена на 10 и 11 декември 2013 г. (заседание от 10 декември), Европейският икономически и социален комитет прие настоящото становище със 163 гласа „за“, 3 гласа „против“ и 4 гласа „въздържал се“.

1. Заключение и препоръки

1.1 Секторът за поддръжка, ремонт и преустройство на кораби (ПРПК) е от стратегическо значение за Европа и нейното устойчиво развитие, тъй като изпълнява ключова роля в области като опазване на околната среда, транспорт, сигурност и енергийна ефективност.

1.2 ЕИСК счита, че поради своето напреднало техническо ноу-хау съществуващата понастоящем мрежа от заводи за ПРПК е добре подготвена и може да отговори на растящите нужди от устойчиво развитие, технологии, иновации, умения на работниците и корабостроително оборудване.

1.3 Според Комитета възможности за сектора се появяват въпреки сложния икономически климат. Това е свързано с увеличаването на световния флот, все по-големия дял на старите кораби и по-специално растящите нужди от преустройство и модернизация, дължащи се на екологични, енергийни и климатични изисквания. В непосредствено бъдеще това включва растящата потребност от енергийнонефективни плавателни съдове, функционирането и развитието на разположените в морето вятърни електрогенератори и извличане на природни ресурси от морето.

1.4 В средносрочен и дългосрочен план откриването на арктическите морски пътища и дълбоководният добив предоставят допълнителни възможности за сектора.

1.5 Комитетът посочва, че въпреки тези обещаващи възможности, поради текущата криза корабособствениците и заводите за ПРПК все още срещат финансови затруднения, например при достъп до кредити, и поради това предприятията развиват своята дейност при трудни условия. Друго предизвикателство е свързано със запазването на достатъчна критична маса в сектора.

1.6 За да пристъпи към решаване на тези проблеми, подсекторът за ПРПК следва да работи в тясно сътрудничество с морската верига за създаване на стойност, с цел да укрепи своите позиции и да получи подкрепа от ЕС, държавите членки и регионите, предвид непрестанно засилващата се конкуренция от трети страни.

1.6.1 Комитетът счита, че следните мерки ще бъдат от полза за този сектор:

— разширяване и активизиране на ролята на ЕИБ в сектора в рамките на целите на ЕИБ за подкрепа на европейската индустриална политика; това се отнася и до МСП в сектора на ПРПК, където ЕИБ и Европейският форум за интеграция (ЕИФ) имат значително непряко поле за действие;

- организирането на семинари с участието на ЕИБ, Европейската комисия и заинтересованите страни в сектора (тези семинари са предложени в инициативата „LeaderSHIP 2020“), и мерки за проучване на възможностите за финансиране от ЕИБ;
- евентуалното използване на „Облигации за проекти по стратегията „Европа 2020“ в области, свързани с транспорта и енергетиката; предоставяне на регионално финансиране (включително на финансиране във връзка с интелигентната специализация) на морския сектор; решение от Комисията, което трябва да се вземе до края на 2013 г., за разширяване на рамката на разрешените държавни помощи за корабостроителния сектор, докато не бъдат предложени и не влязат в сила нови правила както за общата рамка за НИРДИ, така и за регионалните помощи, които в бъдеще следва заедно да изпълняват ролята на настоящата рамка; следва да се предприемат стъпки, с които да се гарантира, че изтичането на срока на рамката и нейното заместване с нови правила няма да доведат до финансови затруднения и следва да се направят всички усилия за компенсиране на евентуалните икономически щети на сектора за ПРПК;
- отдаването на приоритетно значение на финансирането на ЕС за НИРДИ по линията на „Хоризонт 2020“ (което следва да бъде продължение на технологичната платформа Waterborne) за целенасочени морски проекти с демонстрационни елементи и потенциал за иновации (включително ПЧП за научноизследователски цели).

1.7 ЕИСК посочва, че макар и работниците в сектора за ПРПК на ЕС да притежават необходимите умения, тези умения трябва непрекъснато да се оценяват и актуализират. Тези мерки следва да се подкрепят приоритетно, например в рамките на инициативата „LeaderSHIP 2020“. Съществува реален риск от загуба на критична маса в този сектор предвид застаряването на квалифицираната работна ръка.

1.8 Според ЕИСК създаването на интерес към този сектор у новите и по-младите работници следва да бъде основна грижа и да е свързано с мерки, насочени към подобряване на имиджа на сектора. Това би трябвало да бъде придружено от финансова подкрепа за училищата и университетите със специализации, покриващи ПРПК.

1.9 Комитетът смята, че Комисията съвместно със социалните партньори и другите заинтересовани страни (например като използва концепцията за секторен съвет за уменията) следва да изготви план за непрестанно адаптиране на уменията към новите задачи на сектора за ПРПК, които наред с другото обхващат съоръженията в морето (платформи, вятърни паркове и др.), пристанищата, новите технически плаващи докове, съоръженията и корабите за зареждане с втечен природен газ (ВПГ) и др. Това изисква мониторинг на уменията, непрекъснато усъвършенстване на обучението и насърчаване на мобилността в Европа.

1.10 Един широк набор от принципи и правила (относно опазването на околната среда, сигурността, пристанищата, правилата за транспортиране, монтаж и рециклиране) има изключително важно въздействие върху начина, по който секторът функционира и върху търсенето на неговите услуги. С оглед на това ЕИСК счита, че секторът за ПРПК и корабостроенето следва да провеждат чести и системни консултации с Европейската агенция за морска безопасност (ЕАМБ), за да осигурят по-безопасни и по-екологосъобразни кораби, които да бъдат наблюдавани ефективно.

1.11 Според ЕИСК наборът от нови правила и изисквания във връзка със съвременните технологии не бива да се разглежда като вреден или проблемен за сектора, а по-скоро като възможност. С оглед на това заводите за ПРПК, корабостроителните заводи и секторът за производство на стомана следва да си сътрудничат по-тясно, за да постигнат по-добри резултати. Комитетът призовава ГД „Мобилност и транспорт“ да обърне внимание на сектора за ПРПК в работата си по своята стратегическа политика (включително в областта на плаванията на къси разстояния).

ЕИСК смята, че в съответствие със средносрочните прогнози (за 3 години), според които ще има голямо търсене на услуги за рециклиране на кораби в Европа, секторът за ПРПК разполага с мощности за изпълняването на такива проекти. Той разполага и с човешки ресурси, с които да отговори на изискванията за рециклиране на кораби по начин, който не причинява вреди на човешките същества и на околната среда. Същевременно в сектора се отчита фактът, че това е нова и различна форма на дейност, която има чувствителни аспекти и изисква внимателен подход. Комитетът счита, че рециклирането на кораби ще придобива все по-голямо стратегическо значение за европейската индустрия.

1.12 Според Комитета ключовите краткосрочни цели, които изискват публична подкрепа с оглед на финансирането на преустройството на сектора на ПРПК на ЕС, са установяването на пречиствателни съоръжения и системи за пречистване на баластните води (съгласно данните в Регистъра на Lloyd това може да засегне до 65 000 кораба в целия свят) и преобразувания, свързани с енергийната ефективност (включително установяване на двигатели, работещи с ВПГ, установяване на съоръжения за зареждане с ВПГ в морето и системи за възстановяване на топлината, а така също и модернизирани на системите за движение на бавен ход и др.).

1.13 Комитетът е твърдо убеден, че секторът за ПРПК е от огромно значение за съответните европейски военни флоти и че този въпрос следва да се включи в други становища на ЕИСК относно въоръженията.

1.14 ЕИСК смята, че прилагането на практика на правилата на ММО, по-специално на Конвенцията за управление на баластните води, е от ключово значение за сектора. Поради това тази конвенция следва да се прилага правилно и ефективно с ясни очаквания.

2. Въведение

Европейският сектор за поддръжка, ремонт и преустройство на кораби — ПРПК

2.1 Корабостроенето включва всички предприятия, участващи в производството, поддръжката, преустройството и ремонта на всички видове кораби и други свързани с това морски съоръжения. Съкращението за завод за поддръжка, ремонт и преустройство на кораби е ПРПК. Проучванията за класифициране също спадат към тази сфера на дейност. Такива предприятия има в 16 държави от ЕС и в тях са заети около 50-55 хиляди души (средно за периода 2007-2011 г.).

2.2 Секторът на ПРПК представлява специфичен сегмент от корабостроителната индустрия. Значението на този сектор нараства успоредно с развитието на световния флот и морския (и вътрешноводния) транспорт, с развитието на корабните технологии и с увеличаването на свързаните с устойчивото развитие изисквания за водния транспорт.

2.3 Понастоящем ЕС има силни позиции в този сектор. Неговият сегашен дял от световния пазар е около 35%, което показва, че секторът е от стратегическо значение за Европа. Тези позиции следва да се запазят и дори да се подобрят, за да се осигури високо равнище на безопасност на морския транспорт и за да се установят твърди критерии за екологосъобразност и енергийна ефективност.

Основни характеристики на сектора за ПРПК

2.4 Секторът за ПРПК се отличава от корабостроителния сектор в много отношения. ПРПК включва следните подсектори: ремонт на кораби, поддръжка и модернизация, а също и преустройство.

2.5 Поддръжката и ремонтът обикновено са краткосрочни операции. През по-голямата част от времето корабът се намира в сух док и остава там средно за около 10-12 дни.

2.6 Планирането на кораборемонтната дейност е сравнително просто и корабостроителниците могат да оказват влияние върху избора на корабостроителница от страна на корабособственика. Непланираните ремонти, които се извършват в случай на системна, механична или структурна авария, трябва да се правят в най-близката корабостроителница. В този случай е трудно да се повлияе върху решението на собственика на кораба.

2.7 Според доклада на ОИСР за 2008 г.⁽¹⁾, изборът на подходящ кораборемонтен завод е станал изключително важен за корабособствениците, които често трябва да избират между финансово привлекателен нискобюджетен вариант и необходимостта да осигурят надеждност и високо технологично равнище. Най-важните фактори, които определят къде ще се ремонтира даден кораб, обикновено са: цената, срокът за извършване на ремонта (включително разходите заради смяната на маршрута) и в по-малка степен — типът на използваната технология.

⁽¹⁾ „The interaction between the ship repair, ship conversion and shipbuilding industries report“ („Доклад за взаимодействието между кораборемонтния сектор, сектора за преустройство на кораби и корабостроителния сектор“), C/WP6(2008)6с.

2.8 За да се реализират икономии от мащаба, на различни места в света корабостроенето и кораборемонтната дейност се свързват. Страните, които имат водещи позиции в корабостроенето, обикновено отделят производството на нови кораби от заводите за ПРПК, за да постигнат по-голяма концентрация на работна сила и да увеличат производителността.

В някои държави — членки на ЕС (например в Полша, Германия и Нидерландия), а също и в Индия, съществуват функционални и корпоративни връзки между корабостроителните заводи и заводите за ПРПК. Изглежда, че този модел функционира ефективно в тези страни посредством използването на съвместни звена и съоръжения (а също и на други организационни структури⁽²⁾), които са общи за заводите от двата вида, като същевременно се извлича предимство от разнообразната гама продукти и поръчки и се свеждат до минимум рисковете, дължащи се на спада в икономиката.

2.9 Положението на пазара в сектора

2.10 През последните десетилетия за описание на развитието на сектора за ПРПК в литературата се използва изразът „вечно млад“. Голямото нарастване на световния флот от 660 милиона тона товароподемност (DWT) през 1990 г. до 1 468 милиона тона товароподемност (DWT) през 2011 г. е източник на съпътстващ ръст на възможности за сектора за ПРПК. В края на 2010 г. световният годишен оборот в този сектор се оценяваше на около 12 милиарда USD⁽³⁾.

2.11 През 2010 г. оборотът на европейския кораборемонтен сектор беше 3,16 милиарда EUR (след като през 2008 г. достигна рекордна стойност от 4 милиарда EUR). В Приложение 1 е показан оборотът на кораборемонтния сектор в различни европейски страни между 2006 г. и 2010 г.

2.12 Преди кризата европейският сектор за ПРПК като цяло беше в добро състояние. От 2010 г. насам корабособствениците орязват разходите си или отлагат поръчките в опит да намалят разходите си. През втората половина на 2010 г. те успяха да компенсират загубите си, което проличава от факта, че времето, през което се чака за извършване на ремонт, отново се увеличи (от една седмица на три седмици).

2.13 Заводи за ПРПК има в целия свят. Въпреки че азиатските корабостроителници ремонтират кораби на по-ниски цени (заради ниските разходи за труд), много корабособственици избират по-скъпи корабостроителници, тъй като те могат да предложат по-кратки срокове за изпълнение на проектите (като по този начин се избягват разходите за промяна на маршрута) и по-задълбочени знания.

Преустройство и модернизация в заводите за ПРПК

2.14 В някои отношения процесът на преустройство и модернизация прилича повече на корабостроене, отколкото на ремонт или поддръжка. Преустройството на кораб обикновено продължава по-дълго, отколкото конвенционалната ремонтна дейност. Дейностите, извършвани в рамките на преустройството, могат да се опишат като производствен процес.

2.15 Според Sea Europe⁽⁴⁾, от гледна точка на сроковете преустройството на кораби е по-близко до дейностите, извършвани в корабостроителниците, но то изисква съвсем друг подход, който включва гъвкавост. Този подход гарантира възможност за внасяне на промени в плана на работата в зависимост от изискванията на клиента и специфичния характер на кораба, който трябва да се преустрои.

2.16 Малко преди кризата пазарът за заводите, извършващи преустройство на кораби, беше много благоприятен. Въпреки това броят на поръчките започна да намалява през 2009 г., като най-големият спад настъпи в началото на 2010 г. По онова време повечето графици с поръчки за преустройство бяха празни. Положението се подобри малко през втората половина на 2010 г. В момента обаче много корабособственици ограничават поръчките за преустройство поради финансови предизвикателства.

2.17 В последно време все по-важна роля придобиват ремонтът, преустройството на кораби и модернизацията на плаващите докове в морето (включително на сондажните платформи). Предвид високата цена на новите кораби от този тип (и на плаващите докове в морето) и дългите срокове за тяхната доставка (които могат да достигнат дори до четири години) корабособствениците предпочитат да преустроят съществуващите плаващи докове и съоръжения. В Европа обаче съществува силно изкушение при извършването на преустройства да се използват предлагащи по-ниски цени заводи в чужбина.

⁽²⁾ Вж. бележка под линия № 1.

⁽³⁾ Вж. Годишния доклад на Комитета на европейските сдружения на корабостроителите (CESA) за 2010-2011 г.

⁽⁴⁾ През 2012 г. Комитетът на европейските сдружения на корабостроителниците (CESA) и Европейският съвет за морско оборудване (ЕМЕС) създадоха Европейско сдружение за кораби и морско оборудване, наречено SEA Europe.

3. Анализ на конкурентоспособността на европейския сектор за ПРПК

3.1 Неотдавна бяха осъществени изследвания и анализи на конкурентоспособността на сектора за ПРПК на ЕС по линията на изследователската програма ECO REFITEC⁽⁵⁾ в контекста на Седмата рамкова програма за научни изследвания. Резултатите от тези проучвания се съдържат в Приложение 2.

4. Европейско и международно законодателство, което оказва въздействие върху сектора за ПРПК (източници⁽⁶⁾ ⁽⁷⁾ ⁽⁸⁾)

4.1 На международно равнище не са водени дискусии относно многостранни споразумения за конкурентоспособността (под егидата на СТО), които биха могли да оказат въздействие върху сектора за ПРПК. Изгледите за постигане на такова споразумение в краткосрочен план са по-скоро слаби.

4.2 На двустранно равнище ЕС е договорил със САЩ, Канада, Япония и Южна Корея споразумения за търговия, които оказват непряко въздействие върху конкурентоспособността, но тяхното въздействие върху сектора за ПРПК е по-скоро минимално.

На европейско равнище законодателството на ЕС включва Рамката за държавните помощи за корабостроенето. В съответствие с тази рамка Комисията може да разреши отпускането на помощи за иновации и на регионални помощи за корабостроителниците или, в случая с експортните кредити — помощ на корабособствениците. По отношение на сектора за ПРПК тази рамка се отнася до помощта за ремонт и преустройство на кораби в случая с регионалните помощи и помощите за иновации и само за преустройството на кораби — в случая с експортните кредити.

4.2.1 Действащата понастоящем рамка е в сила от 1 януари 2012 г. и се прилага две години. Комисията прогнозира, че след изтичането на този срок ще има възможност за включване на рамката за корабостроенето в бъдещата версия на Насоките на ЕС за държавните помощи за научни изследвания и иновации и за регионалните помощи, тъй като понастоящем се преразглеждат както общата Рамка на ЕС, така и по-конкретната рамка за корабостроенето.

4.3 Съществуващи правила, ратифицирани от членовете на ММО, които създават възможности за сектора за ПРПК

4.4 Конвенцията за управление на баластните води

4.4.1 Конвенцията за управление на баластните води решава проблема, свързан с преноса на инвазивни морски видове между различните морски зони посредством изхвърлянето на транспортираните от корабите баластни води. Влизането в сила на тази конвенция е планирано за началото на 2014 г.

4.4.2 Конвенцията относно сектора за ПРПК ще окаже много съществено въздействие, тъй като много кораби ще се нуждаят от модернизация и/или преустройство и това според Регистъра на Lloyd може да засегне до 65 000 плавателни съда в целия свят.

4.4.3 Други потенциални въздействия на тази конвенция върху сектора за ПРПК включват преди всичко рисковете от използването и съхраняването на новите химикали и по-големите законови изисквания относно тяхната употреба.

4.5 Конвенция на MARPOL (Приложение VI) — превенция на замърсяването на въздуха от корабите

4.5.1 С конвенцията, която влезе в сила през 2013 г., се цели да се намали замърсяването на въздуха от корабите, по-специално със SOx и NOx.

⁽⁵⁾ „Eco innovative refitting technologies and processes for shipbuilding industry promoted by European Repair Shipyards“ („Екологосъобразни и иновативни технологии и процеси за преоборудване, насърчавани от европейските кораборемонтни заводи“) — Проект, съфинансиран от Европейската комисия по линията на Седмата рамкова програма (2007-2013 г.).

⁽⁶⁾ Вж. бележка под линия № 5.

⁽⁷⁾ Вж. бележка под линия № 3.

⁽⁸⁾ Вж. бележка под линия № 1.

4.5.2 За да се избегнат ненужните ограничения върху морската индустрия, в Приложение VI на конвенцията се казва, че емисиите могат да се намалят, като се използват алтернативни горива или като се възприемат технологии за пречистване на газове.

4.5.3 Конвенцията създава възможности за заводите за ПРПК, тъй като технологиите, ограничаващи емисиите, ще трябва да се инсталират на корабите, включени в настоящите флотилии. Потенциалните рискове за заводите, установяващи екологосъобразните устройства, включват все по-голяма зависимост от доставчиците на устройства и необходимостта от определени инвестиции в корабостроителниците.

4.6 Конвенция за рециклирането на кораби

4.6.1 С тази конвенция се цели да се гарантира, че по време на рециклирането на корабите рискът за околната среда, здравето и безопасността се задържа на допустимо равнище.

4.6.2 В резултат на предвидените в конвенцията разпоредби корабособствениците трябва да бъдат напълно информирани за всички материали, които се използват по време на поддръжката, ремонта и преустройството, и да са сигурни, че нежелателните материали никога не се използват в корабостроителните заводи. Това може да създаде допълнителни възможности за осигуряване на нови специализирани поръчки за корабостроителници в ЕС, разполагащи с високо равнище на ноу-хау.

4.7 Рециклирането на кораби ще се превърща в дейност с все по-голямо стратегическо значение, насочена към осигуряването и доставката например на скрап и други суровини за производствения сектор на ЕС (стомана, алуминий, мед) с оглед на намаляване както на прякото, така и на непрякото въздействие върху околната среда, и предотвратяване на недопустимите условия на труд и социални условия.

5. Предложения и насоки за сектора за ПРПК в инициативата „LeaderSHIP 2020“ и в настоящата работа на Комитета за секторен диалог в корабостроенето

5.1 Секторът за ПРПК и свързаните с него сектори трябва да отчетат възможностите за финансиране от ЕИБ благодарение на засиленото отпускане на заеми от банката. Мерките на ЕИБ би трябвало да бъдат насърчени и разглеждани, най-вече за проекти, свързани със „зеленото корабостроене“, разположените в морето възобновяеми енергийни източници и преустройствата. Предлага се ГД „Околна среда“ да включи сред своите приоритети организирането на семинари за по-подробно проучване на перспективите за подкрепа от ЕИБ.

5.2 Държавите членки и крайбрежните региони следва да разглеждат възможността за отпускане на средства от структурните фондове за диверсифициране на технологиите в морската индустрия във връзка с новите пазарни сектори. Това е свързано по-специално с регионалните стратегии за интелигентна специализация.

5.3 По отношение на потенциалното дългосрочно финансиране от ЕС, Европейската комисия следва да разгледа възможността да се въведат мерки за финансиране на корабостроенето и модернизацията на корабите. Държавите членки, финансовите оператори, морските технологии и другите заинтересовани страни следва да преразглеждат наличието на пазарни гаранции.

5.4 Корабостроенето (включително ПРПК) в сътрудничество с Европейската комисия, държавите членки или регионите следва да бъде включено в научноизследователската дейност, наред с останалото посредством използването на публично-частни партньорства (ПЧП), като се отчита напълно структурата на морските сектори и съответните принципи за държавните помощи.

5.4.1 ЕИСК е съгласен с основната идея на инициативата „LeaderSHIP 2020“, според която за да се постигнат общите цели на публично-частните партньорства в сектора на корабостроенето, трябва да има силна ангажираност по отношение на научноизследователските програми. Що се отнася до краткосрочните цели, устойчивата конкурентоспособност на сектора за ПРПК следва несъмнено да се подкрепя с подходящи мерки за насърчаване на иновациите в предприятията.

5.5 ЕИСК подкрепя включването на комитета за секторен диалог в корабостроенето в работата по определяне и прилагане на политиките в рамките на инициативата „LeaderSHIP 2020“. Понастоящем специалната роля на комитета следва да включва прилагане на тази част от инициативата, която е свързана с по-доброто идентифициране и сравнимостта на квалификациите и уменията с оглед на осигуряване на дългосрочен просперитет на сектора.

5.6 ЕИСК с нетърпение очаква да види положителен напредък от страна на Комитета за диалог във връзка със социалните стандарти в европейското корабостроене и сектора за ПРПК.

Брюксел, 10 декември 2013 г.

Председател
на Европейския икономически и социален комитет
Henri MALOSSE
