

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k tématu Evropské odvětví údržby, oprav a přestavby lodí – odolné odvětví, konkurenceschopné ve světovém měřítku a uplatňující strategie EU pro udržitelný růst (stanovisko z vlastní iniciativy)

(2014/C 170/06)

Zpravodaj: **pan KRZAKLEWSKI**

Spoluzpravodaj: **pan CALVET CHAMBÓN**

Dne 14. února 2013 se Evropský hospodářský a sociální výbor, v souladu s čl. 29 odst. 2 jednacího řádu, rozhodl vypracovat stanovisko z vlastní iniciativy k tématu

Evropské odvětví údržby, oprav a přestavby lodí – odolné odvětví, konkurenceschopné ve světovém měřítku a uplatňující strategie EU pro udržitelný růst.

Poradní komise pro průmyslové změny (CCMI), kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 21. listopadu 2013. Zpravodajem byl pan KRZAKLEWSKI a spoluzpravodajem pan CALVET CHAMBÓN.

Na 494. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 10. a 11. prosince 2013 (jednání dne 10. prosince 2013), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 163 hlasy pro, 3 hlasy byly proti a 4 členové se zdrželi hlasování.

1. Závěry a doporučení

1.1 Odvětví údržby, oprav a přestavby lodí (*ship maintenance, repair and conversion – SMRC*) je pro Evropu a její udržitelný rozvoj strategicky důležité, neboť hraje klíčovou roli v takových oblastech, jako je ochrana životního prostředí, doprava, bezpečnost a energetická účinnost.

1.2 EHSV se domnívá, že stávající síť loděnic SMRC v EU je vzhledem k technicky pokročilému *know-how* dobře připravena a je schopna pokrýt zvyšující se poptávku po udržitelném rozvoji, technologiích, inovacích, dovednostech pracovníků a vybavení loděnic.

1.3 Výbor je toho názoru, že přes složitou hospodářskou situaci pro toto odvětví vznikají nové příležitosti. Souvisí to s rozšiřováním světového loďstva a s rostoucím podílem starších lodí, a zejména se stále větší poptávkou po přestavbě a modernizaci z důvodu ekologických, energetických a klimatických požadavků. V nejbližší době se to týká zvyšující se poptávky po energeticky účinných plavidlech, provozu a rozvoje zařízení využívajících větrnou energii na moři a získávání přírodních zdrojů z moře.

1.4 Ve střednědobém až dlouhodobém horizontu tomuto odvětví skýtají další příležitosti plavební trasy v Severním ledovém oceánu a podmořská těžba.

1.5 Výbor poukazuje na to, že přes tyto slibné příležitosti mají majitelé lodí a loděnice SMRC kvůli pokračující krizi i nadále problémy s financováním, např. s přístupem k úvěrům, v důsledku čehož podniky provozují svou činnost v nesnadných podmínkách. Další výzvou je udržení kritického množství v tomto odvětví.

1.6 Pro vyřešení této situace by pododvětví SMRC mělo úzce spolupracovat s hodnotovým řetězcem v námořní oblasti, aby vzhledem ke stále větší konkurenci třetích zemí posílilo své postavení a získalo podporu ze strany EU, členských států a regionů.

1.6.1 Výbor se domnívá, že pro toto odvětví bude přínosné a potřebné, aby:

— EIB hrála v tomto odvětví rozsáhlejší a aktivnější úlohu v rámci svých úkolů týkajících se podpory evropské průmyslové politiky – vztahuje se to rovněž na malé a střední podniky v odvětví SMRC, u nichž mají EIB a EIF značné nepřímé možnosti působení;

- byly pořádány workshopy za účasti EIB, Evropské komise a subjektů z tohoto odvětví (tyto workshopy jsou navrhovány v iniciativě LeaderSHIP 2020) a aby byly prozkoumány možnosti financování ze strany EIB;
- byla případně využita iniciativa projektových dluhopisů strategie Evropa 2020 v oblastech souvisejících s dopravou a energetikou; byly na námořní odvětví vyčleněny prostředky z regionálních fondů (včetně prostředků na „inteligentní specializaci“); Komise do konce roku 2013 rozhodla o prodloužení platnosti příslušného rámce (pro přípustnou státní podporu loďařského průmyslu), než budou navrženy a vstoupí v platnost nové předpisy týkající se jak obecného rámce pro výzkum, vývoj a inovace, tak regionální podpory, které by dohromady v budoucnu měly plnit úlohu stávajícího rámce. Je třeba podniknout takové kroky, aby v okamžiku vypršení tohoto rámce a jeho nahrazení novými předpisy nevznikly nové finanční překážky, a vynaložit veškeré úsilí, aby byly odvětví SMRC kompenzovány hospodářské škody, které to může způsobit;
- byly prostředky EU určené na výzkum, vývoj a inovace v rámci iniciativy Horizont 2020 (jež má být pokračováním technologické platformy Waterborne) přednostně zaměřeny na specializované námořní projekty, jež obsahují demonstrační prvky a mají inovační potenciál (včetně partnerství veřejného a soukromého sektoru pro výzkum).

1.7 EHSV poukazuje na to, že i když pracovníci odvětví SMRC v EU mají odpovídající kvalifikaci, je třeba ji neustále vyhodnocovat a aktualizovat. Tato opatření by se měla přednostně podporovat, např. v rámci iniciativy LeaderSHIP 2020. Vzhledem ke stárnutí kvalifikovaných pracovníků je zde reálné nebezpečí, že v tomto odvětví dojde ke ztrátě kritického množství.

1.8 EHSV je toho názoru, že je třeba soustředit pozornost na přilákání nových a mladých pracovníků do tohoto odvětví, což by mělo být spojeno s opatřeními zaměřenými na zlepšení pověsti tohoto odvětví. Zároveň by měly být finančně podporovány školy a vysoké školy, které se specializují na odvětví SMRC.

1.9 Výbor se domnívá, že by Evropská komise spolu se sociálními partnery a dalšími zainteresovanými subjekty (např. v rámci koncepce odvětvové rady pro dovednosti) měla vypracovat plán nepřetržitého přizpůsobování dovedností novým úkolům v odvětví SMRC, kam mimo jiné patří zařízení umístěná na moři (platformy, větrné parky atd.), kotviště, nové technické plovoucí jednotky, zařízení a lodě pro doplňování LNG atd. To vyžaduje monitorování dovedností, neustálé zlepšování odborné přípravy a podporu mobility v rámci Evropy.

1.10 Komplexní soubor zásad a pravidel (ochrana životního prostředí, bezpečnost, přístavy, pravidla v oblasti dopravy, montáž, recyklace) má určující vliv na to, jakým způsobem toto odvětví funguje, a na poptávku po jeho službách. Z tohoto důvodu se EHSV domnívá, že by odvětví SMRC a odvětví stavby lodí měla často a systematicky konzultovat Evropskou agenturu pro námořní bezpečnost (EMSA), aby byly lodě bezpečnější a ekologičtější a daly se účinně monitorovat.

1.11 EHSV je toho názoru, že na soubor nových pravidel a požadavků ohledně pokročilých technologií je třeba nahlížet spíše jako na příležitost, a nikoli jako na něco, co tomuto odvětví škodí nebo mu způsobuje problémy. V tomto ohledu je nutná užší spolupráce odvětví SMRC, odvětví stavby lodí a ocelářského průmyslu, aby se dosáhlo lepších výsledků. Výbor vyzývá k tomu, aby GR MOVE odvětví SMRC zohlednilo při přípravě strategických politik (rovněž co se týče pobřežní plavby).

EHSV se domnívá, že v souladu se střednědobými prognózami (na dobu 3 let), které předpovídají značnou poptávku po recyklaci lodí prováděné v Evropě, je odvětví SMRC vybaveno na realizaci těchto projektů. Disponuje rovněž lidským kapitálem, díky němuž může plnit požadavky na recyklaci lodí, která neškodí lidem ani životnímu prostředí. Současně se v tomto odvětví přihlíží k tomu, že se jedná o nový a odlišný druh činnosti, s nímž jsou spojeny citlivé aspekty vyžadující opatrný přístup. Výbor je toho názoru, že recyklace lodí bude mít pro evropský průmysl stále strategičtější význam.

1.12 Podle Výboru jsou klíčovými krátkodobými cíli, které vyžadují podporu z veřejných prostředků s ohledem na financování přestaveb v odvětví SMRC v EU, instalace čističek a systémů pro úpravu lodní zátěžové vody (podle Lloydova rejstříku se to může týkat až 65 000 lodí po celém světě) a přestavby související s energetickou účinností (včetně instalace motorů poháněných LNG, instalace zařízení pro doplňování LNG na moři, systémů zpětného získávání tepla a modernizačních jednotek pro pomalou plavbu atd.).

1.13 Výbor je přesvědčen o tom, že odvětví SMRC má obrovský význam pro evropské vojenské námořní loďstvo jednotlivých zemí a že by toto téma mělo být zahrnuto do jiných stanovisek EHSV týkajících se zbrojního průmyslu.

1.14 EHSV se domnívá, že pro toto odvětví má zásadní význam praktické uplatňování pravidel Mezinárodní námořní organizace (IMO), obzvláště úmluvy o nakládání s lodní zátěžovou vodou. Tato úmluva by tedy měla být řádně a účinně prováděna a měla by být jasně formulována očekávání.

2. Úvod

Evropské odvětví údržby, modernizace a oprav lodí – SMRC

2.1 Loďařský průmysl zahrnuje veškeré podniky zabývající se stavbou, údržbou, přestavbou a opravami všech typů lodí a dalších příslušných námořních konstrukcí. Pro loděnice provádějící údržbu, opravy a přestavbu lodí se používá anglická zkratka SMRC. Do této oblasti činnosti spadají také klasifikační prohlídky. Takoveto loděnice fungují v 16 zemích EU a zaměstnávají zhruba 50–55 tisíc osob (průměr za období 2007–2011).

2.2 Odvětví SMRC je zvláštním segmentem loďařského průmyslu. Význam tohoto odvětví roste s tím, jak se rozšiřuje světové loďstvo a námořní doprava (i doprava po vnitrozemských vodních cestách) a jak se rozvíjejí lodní technologie a zvyšují požadavky na vodní dopravu v oblasti udržitelného rozvoje.

2.3 EU v tomto odvětví momentálně zaujímá významné postavení. Na světovém trhu se v současnosti podílí asi 35 %, což dokládá, že toto odvětví má pro Evropu strategický význam. Je třeba si toto postavení udržet a dokonce ho i posílit, aby byla zajištěna vysoká úroveň bezpečnosti námořní dopravy a byly stanoveny přísné ekologické normy a normy energetické účinnosti.

Charakteristika odvětví SMRC

2.4 Odvětví SMRC se od odvětví stavby lodí liší v mnoha ohledech. Dělí se na tato pododvětví: opravy lodí, jejich údržba a modernizace a přestavba lodí.

2.5 Údržba a opravy jsou obvykle krátkodobou záležitostí. Loď je po většinu času umístěna v suchém doku a v průměru v něm zůstává zhruba 10 až 12 dní.

2.6 Plánování oprav je poměrně jednoduché a loděnice mohou ovlivnit to, kterou loděnici si majitel lodí vybere. Neplánované opravy, které se provádějí po systémové, mechanické či konstrukční poruše, musejí být vykonány v nejbližší loděnici. V těchto případech se dá těžko ovlivnit rozhodnutí majitele lodí.

2.7 Podle zprávy OECD z roku 2008 ⁽¹⁾ se volba vhodné loděnice k opravě lodí stala pro majitele lodí mimořádně důležitou. Ti se často musejí rozhodovat mezi finančně zajímavou nabídkou za nízkou cenu a potřebou zajistit spolehlivost a technologickou propracovanost. K nejvýznamnějším faktorům, které určují to, kde bude loď opravena, obvykle patří náklady, doba trvání oprav (včetně nákladů na změnu trasy) a – v menší míře – druh používané technologie.

⁽¹⁾ *The interaction between the ship repair, ship conversion and shipbuilding industries report* (Zpráva o interakci odvětví oprav, přestavby a stavby lodí), C/WP6(2008)6c.

2.8 Za účelem dosažení úspor z rozsahu dochází na různých místech po celém světě ke spojování stavby a oprav lodí. Země, které v loďařském průmyslu hrají prim, obvykle činnost loděnic zabývajících se stavbou lodí a loděnic SMRC oddělují, aby tak posílily koncentraci pracovní síly a zvýšily produktivitu.

V některých zemích EU (např. Polsko, Německo a Nizozemsko) a v Indii existují mezi loděnicemi zabývajících se stavbou lodí a loděnicemi SMRC funkční a korporátní vazby. Zdá se, že tento model v těchto zemích funguje efektivně díky tomu, že oba druhy loděnic využívají oddělení a zařízení (a další organizační jednotky⁽²⁾), jež mají společné, a současně těží z rozmanitého portfolia produktů a zakázek a minimalizují rizika vyplývající ze zpomalení hospodářského růstu.

2.9 Situace na trhu v tomto odvětví

2.10 Pokud jde o rozvoj odvětví SMRC, hovořilo se o něm v uplynulých desetiletích v literatuře jako o „věčně mladém“ odvětví. Se silným nárůstem světového loďstva z 660 milionů DWT v roce 1990 na 1 468 milionů DWT v roce 2011 paralelně vzrostly příležitosti pro odvětví SMRC. Světový roční obrat v tomto odvětví byl koncem roku 2010 odhadnut na přibližně 12 miliard USD⁽³⁾.

2.11 Obrat v evropském odvětví oprav lodí činil v roce 2010 3,16 miliard EUR (v roce 2008 byl zaznamenán rekordní obrat ve výši 4 miliard EUR). V příloze 1 je uveden obrat loděnic zabývajících se opravami lodí v různých evropských zemích v letech 2006 až 2010.

2.12 Evropské odvětví SMRC si před krizí vedlo docela dobře. Od roku 2010 začali majitelé lodí zkracovat výdaje nebo odkládat zakázky ve snaze snížit své náklady. Ve druhé polovině roku 2010 se jim podařilo vyrovnat ztráty, což dokládá skutečnost, že se čekací doby na opravy lodí opět prodloužily (z jednoho na tři týdny).

2.13 Loděnice SMRC existují po celém světě. Ačkoli asijské loděnice provádějí opravy lodí za nízkou cenu (kvůli nízkým nákladům na práci), vybírají si mnozí majitelé lodí dražší loděnice, protože jsou jim schopny nabídnout kratší dodací lhůty (a také umožňují vyhnout se nákladům na změnu trasy) a lepší *know-how*.

Přestavba a modernizace lodí v loděnicích SMRC

2.14 Proces přestavby a modernizace lodí se v určitých aspektech více podobá stavbě lodí než jejich opravám a údržbě. Přestavba lodí obvykle zabere více času než běžná oprava. Činnosti týkající se přestavby lodí lze označit za výrobní proces.

2.15 Podle sdružení Sea Europe⁽⁴⁾ má přestavba lodí blíže k činnostem prováděným v loděnicích zabývajících se stavbou lodí, pokud jde o časové lhůty, přestavba však vyžaduje zcela jiný, pružný přístup. Díky tomu je možné provést změny v pracovním plánu v souladu s požadavky zákazníka a zvláštními znaky lodí, která má být přebudována.

2.16 Krátce před krizí byl na tom trh loděnic, jež vykonávají přestavby lodí, velice dobře. Počet zakázek však začal v roce 2009 klesat, přičemž k největšímu propadu došlo začátkem roku 2010. V té době zela většina knih s objednávkami přestavby lodí prázdnotou. Situace se poněkud zlepšila ve druhé polovině roku 2010. V současnosti však mnozí majitelé lodí omezují zakázky na přestavbu lodí kvůli finančním problémům.

2.17 V poslední době hrají stále důležitější roli opravy, přestavba a modernizace pomocných plavidel typu *off-shore* a plovoucích zařízení (včetně vrtných plošin). Vzhledem k tomu, že nová plavidla tohoto typu (a plovoucí zařízení na moři) jsou velmi drahá a na jejich dodání se musí dlouho čekat (až čtyři roky), se majitelé lodí rozhodují pro přestavbu stávajících plavidel a těchto zařízení. V Evropě však existuje výrazná tendence využívat pro tyto přestavby levnější zahraniční loděnice.

⁽²⁾ Viz poznámka č. 1.

⁽³⁾ Výroční zpráva Společenství evropských sdružení loděnic (CESA), 2010–2011.

⁽⁴⁾ V roce 2012 utvořily Společenství evropských sdružení loděnic (CESA) a Evropská rada námořního vybavení (EMEC) Evropské sdružení loďního a námořního vybavení pod názvem SEA Europe.

3. Analýza konkurenceschopnosti evropského odvětví SMRC

3.1 Konkurenceschopnost odvětví SMRC v EU byla prozkoumána a zanalyzována nedávno ve výzkumném programu ECO-REFITEC⁽⁵⁾, který je realizován v rámci 7. rámcového programu pro výzkum. Výsledky tohoto zkoumání jsou uvedeny v příloze 2.

4. Evropské a mezinárodní právní předpisy mající vliv na odvětví SMRC (zdroj: ⁽⁶⁾, ⁽⁷⁾, ⁽⁸⁾)

4.1 Na mezinárodní úrovni neproběhla žádná jednání o vícestranných dohodách týkajících se konkurenceschopnosti (pod záštitou WTO), které by mohly ovlivnit odvětví SMRC. Naděje na dosažení takovéto dohody v krátkodobém horizontu jsou poněkud mizivé.

4.2 Na dvoustranné úrovni vyjednala EU obchodní dohody, které mají nepřímý vliv na konkurenceschopnost, s USA, Kanadou, Japonskem a Jižní Koreou. Jejich dopad na odvětví SMRC je spíše minimální.

Na evropské úrovni existuje v právu EU rámec pro státní podporu loďařského průmyslu. V tomto rámci může Evropská komise schválit přidělení prostředků na inovace nebo na regionální podporu loděnic a – v případě vývozních úvěrů – poskytnutí podpory majitelům lodí. Pokud jde o odvětví SMRC, týká se tento rámec podpory na opravy a přestavbu lodí v případě regionální podpory a podpory inovací a pouze podpory na přestavbu lodí v případě vývozních úvěrů.

4.2.1 Stávající rámec platí od 1. ledna 2012 po dobu dvou let. Evropská komise předpokládá, že po uplynutí této doby bude možné začlenit rámec pro loděnice do budoucí verze pokynů EU pro státní podporu výzkumu a inovací a pro regionální podporu, protože v současnosti probíhá přezkum jak obecného rámce EU, tak konkrétnějšího rámce pro stavbu lodí.

4.3 Stávající pravidla ratifikovaná členy IMO, která vytvářejí příležitosti pro odvětví SMRC

4.4 Úmluva o nakládání s lodní zátěžovou vodou

4.4.1 Úmluva o nakládání s lodní zátěžovou vodou řeší problém přenosu invazních mořských druhů mezi různými mořskými oblastmi způsobeného vypouštěním lodní zátěžové vody, již lodě přepravují. Dle plánu má tato úmluva vstoupit v platnost počátkem roku 2014.

4.4.2 Úmluva bude mít na odvětví SMRC podstatný dopad, poněvadž bude nutné modernizovat nebo přestavět spoustu lodí, což se podle Lloydova rejstříku může týkat až 65 000 plavidel po celém světě.

4.4.3 Dalšími potenciálními důsledky této úmluvy pro loděnice SMRC jsou v první řadě rizika, jež vyplývají z používání a skladování nových chemikálií, a vyšší právní požadavky ohledně jejich používání.

4.5 Úmluva MARPOL (příloha VI) – zabránění znečišťování ovzduší z lodí

4.5.1 Cílem této úmluvy, která vstoupila v platnost v roce 2013, je snížit znečištění ovzduší pocházející z lodí, především emise SO_x a NO_x.

⁽⁵⁾ *Eco innovative refitting technologies and processes for shipbuilding industry promoted by European Repair Shipyards* (Ekologicky inovativní technologie a procesy přestavby pro loďařský průmysl podporované evropskými loděnicemi pro opravy lodí) – projekt spolufinancovaný Evropskou komisí v rámci 7. rámcového programu (2007–2013).

⁽⁶⁾ Viz poznámka č. 5.

⁽⁷⁾ Viz poznámka č. 3.

⁽⁸⁾ Viz poznámka č. 1.

4.5.2 Aby se zamezilo zbytečným omezením pro námořní průmysl, stanoví příloha VI této úmluvy, že emise lze snížit používáním alternativních paliv či zavedením technologií pro čištění plynů.

4.5.3 Úmluva přináší loděnicím SMRC příležitosti, jelikož bude nutné nainstalovat na palubách lodí, jež jsou součástí stávajících loďstev, technologie pro snížení emisí. K potenciálním rizikům pro loděnice, jež instalují ekologická zařízení, patří rostoucí závislost na dodavatelských zařízeních a nutnost učinit v loděnicích určité investice.

4.6 Úmluva o recyklaci lodí

4.6.1 Cílem této úmluvy je zajistit, aby bylo riziko pro životní prostředí, zdraví a bezpečnost, které vzniká během recyklace lodí, udržováno na přijatelné úrovni.

4.6.2 Na základě ustanovení této úmluvy musejí být majitelé lodí plně informováni o veškerých materiálech, jež se používají při údržbě, opravách a přestavbě lodí, a musejí se ujistit, že v loděnicích nebudou nikdy používány nežádoucí materiály. Loděnicím v EU, jež mají rozsáhlé *know-how*, to může přinést další příležitosti k získání nových zakázek na specializované služby.

4.7 Recyklace lodí bude stále strategičtější činností, jejímž úkolem bude zabezpečovat a dodávat např. šrot a jiné suroviny zpracovatelským odvětvím v EU (ocel, hliník, měď) s cílem snížit přímý i nepřímý dopad na životní prostředí a zamezit nepřijatelným pracovním a sociálním podmínkám.

5. Návrhy a pokyny pro odvětví SMRC, jež byly formulovány v iniciativě LeaderSHIP 2020 a v rámci probíhající činnosti výboru pro odvětvový dialog v loďařském průmyslu

5.1 Odvětví SMRC a související odvětví by měla vzít v úvahu příležitosti a možnosti financování ze strany EIB díky rozšířené úvěrové činnosti této banky. Opatření EIB je třeba podpořit a prozkoumat, zejména u projektů týkajících se ekologické lodní dopravy, obnovitelných zdrojů energie na moři a přestavby lodí. Navrhujeme, aby GR ENT co nejdříve uspořádalo workshopy, jež se budou podrobněji zabývat možnostmi podpory ze strany EIB.

5.2 Členské státy a pobřežní regiony by měly prozkoumat možnost přidělení prostředků ze strukturálních fondů na diverzifikaci technologií v námořním průmyslu v souvislosti s novými sektory trhu. Týká se to obzvláště regionálních strategií inteligentní specializace.

5.3 Pokud jde o potenciální dlouhodobé financování ze strany EU, měla by Evropská komise prozkoumat možná opatření k financování stavby a modernizace lodí. Členské státy, finanční instituce, odvětví námořních technologií a další zainteresované subjekty by měly přezkoumat dostupnost tržních záruk.

5.4 Loďařský průmysl (včetně SMRC) by se ve spolupráci s Evropskou komisí, členskými státy či regiony měl zapojit do výzkumné činnosti, přičemž by se mělo mimo jiné využívat partnerství veřejného a soukromého sektoru a měla by se plně zohledňovat struktura námořních odvětví a příslušné zásady pro státní podporu.

5.4.1 EHSV souhlasí se základní tezí iniciativy LeaderSHIP 2020, že pro splnění obecných cílů partnerství veřejného a soukromého sektoru pro loďařský průmysl bude nutné se výrazně angažovat ve výzkumných programech. Co se týče krátkodobých cílů, měla by být udržitelná konkurenceschopnost odvětví SMRC bezpochyby podepřena odpovídajícími opatřeními na podporu inovací v podnicích.

5.5 EHSV podporuje zapojení výboru pro odvětvový dialog v lodářském průmyslu do činnosti při definování a zavádění opatření v rámci iniciativy LeaderSHIP 2020. Zvláštní úloha tohoto výboru by v současnosti měla zahrnovat provádění té části iniciativy, která se týká lepší identifikace a srovnatelnosti kvalifikací a dovedností s cílem zajistit dlouhodobou prosperitu tohoto odvětví.

5.6 EHSV očekává, že výbor pro dialog dosáhne pozitivních výsledků ohledně sociálních norem v evropském odvětví stavby lodí a odvětví SMRC.

V Bruselu dne 10. prosince 2013

předseda
Evropského hospodářského a sociálního výboru
Henri MALOSSE
