

## Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Valstybės pagalbos laivų statybai (papildomoji nuomonė)

(2011/C 318/10)

Pranešėjas **Marian KRZAKLEWSKI**

Bendrapranešėjis **Enrique CALVET CHAMBON**

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas, vadovaudamasis Darbo tvarkos taisyklių įgyvendinimo nuostatų 29 straipsnio A dalimi, 2010 m. gruodžio 9 d. nusprendė parengti nuomonę dėl

*Valstybės pagalbos laivų statybai*

(papildomoji nuomonė).

Pramonės permainų konsultacinė komisija, kuri buvo atsakinga už Komiteto parengiamąjį darbą šiuo klausimu, 2011 m. birželio 7 d. priėmė savo nuomonę.

473-iojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2011 m. liepos 13–14 d. (liepos 13 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 124 nariams balsavus už, 5 – prieš ir 6 susilaukė.

### 1. Išvados ir rekomendacijos

1.1 Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas mano, kad *Valstybės pagalbos laivų statybai programa* yra priemonė, kurią reikėtų išsaugoti; tačiau kai kurias jos nuostatas reikia atnaujinti ir išplėsti. Programa jos taikymo laikotarpiu padėjo siekti politinių ir ekonominių tikslų. Programos tęsimą labiausiai pateisina sektoriui būdingos aplinkybės, išdėstytos dabartinės programos įvade.

1.2 Komitetas norėtų pabrėžti, kad programa nėra trumpalaikė priemonė, skirta kovoti su krize; joje atsižvelgiama į konkrečias sektoriaus aplinkybes ir pagal programą teikiama pagalba neturi būti remiama ar skatinama nekonkurencingų laivų ar prastų techninių specifikacijų laivų statyba.

1.3 EESRK mano, kad naujausios žinios apie tai, kad po dvidešimties metų diskusijų žlugo OECD remiamos derybos dėl daugiašalio susitarimo, nustatančio normalias konkurencines sąlygas komercinės laivų statybos sektoriuje, yra dar vienas argumentas, liudijantis ypatingą laivų statybos padėtį, dėl kurios būtina išsaugoti ir persvarstyti šią programą.

1.4 Toliau nuomonėje Komitetas išsamiau nagrinėja keletą esminių problemų ir klausimų, kuriuos Komisija, vykdydama konsultacijas, pateikė suinteresuotiesiems subjektams. EESRK remia ir pateisina nemažai pakeitimų, kurie, jo manymu, turėtų būti padaryti naujoje programos redakcijoje.

1.5 Komitetas mano, kad pagalba moksliniams tyrimams, technologinei plėtrai ir inovacijoms, teikiama pagal programą, labai svarbi, kadangi ji padeda laivų statytojams prisiišti **tam tikrą** su inovacijomis susijusią **riziką**.

1.5.1 Komitetas mano, jog **pagalba inovacijoms** turi teigiamą poveikį kiekvienos novatoriškos sudėtinės naujų produktų ar procesų vystymo dalies rizikos vertinimui. Tai leidžia bendrovėms imtis papildomų veiksmų ir jais siekti naujų sprendimų, kurie padidina novatoriškų produktų sėkmės rinkoje galimybes ir skatina tolesnę mokslinių tyrimų, technologinės plėtros ir inovacijų veiklą.

1.6 Atsakydamas į Komisijos klausimą, ar būtų tinkama nustatyti, kad kitų rūšių inovacijos neatitinka pagalbos inovacijoms tinkamumo kriterijų, ir inovacijas palikti tik tuo atveju, kai jos susijusios su ekologiškesniais laivais, Komitetas pritaria socialinių partnerių pozicijai ir mano, kad tai labai sumažintų šios priemonės veiksmingumą. Visų pirma būtų prarastas jos itin teigiamas poveikis procesų ir kitų produktų inovacijoms, pavyzdžiui, saugos arba našumo srityse.

1.7 Komitetas atkreipia dėmesį, kad pagalbos priemonės, kuriomis siekiama palengvinti ekologiškų technologijų skverbimąsi į rinką, yra svarbi priemonė ir jos **turėtų būti įtrauktos į programą**. Į atnaujintą programą turėtų būti įtrauktos tinkamos ir praktinės su šiuo klausimu susijusios nuostatos, kartu su reikalavimais taikyti horizontalias aplinkos apsaugos priemones. EESRK nuomone, tokiomis nuostatomis nebus sukurta papildoma valstybės pagalbos priemonė, bet bus supaprastintas programos taikymas ir bus galima pasiekti pagrindinius ES tikslus.

1.8 Kalbant apie esminį Komisijos keliamą klausimą – ar pagalba moksliniams tyrimams, technologinei plėtrai ir inovacijoms turėtų išlikti programoje, nes galioja horizontaliosios pagalbos moksliniams tyrimams, technologinei plėtrai ir inovacijoms taisyklės – Komitetas tvirtai pabrėžia, kad, **atsižvelgiant į specifinį laivų statybos sektoriaus pobūdį, pagalba moksliniams tyrimams, technologinei plėtrai ir inovacijoms turi**

**būti išsaugota, nes horizontaliosiose taisyklėse nepateikiama tinkamų sprendimų, palaikančių inovacijas laivų statybos sektoriuje.**

1.9 Atsižvelgiant į tai, kad nebuvo paskatos **taikyti pagalbą uždarymui** per laikotarpį nuo programos įgyvendinimo pradžios 2004 m. iki 2009–2010 m. krizės, ir kad padėtis pastaraisiais metais pablogėjo taip drastiškai, kad užsakymai ES laivų statyklose sumažėjo iki žemiausio lygio per dešimtmetį, Komitetas mano, kad tokios formos pagalba turi būti palikta. Pagal tokiai pagalbai taikomas taisykles turi būti leidžiama laivų statykloms vykdyti dalinį restruktūrizavimą nereikalaujant vykdyti visavertį restruktūrizavimo procesą, nustatytą Gairėse dėl valstybės pagalbos sunkumus patiriančioms įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti.

1.10 Komitetas yra įsitikinęs, kad **regioninė pagalba taip pat naudinga laivų statybos sektoriui. Regioninė pagalba** pagal šią programą turėtų būti užtikrintas toks pat pagalboms intensyvumas, kaip ir numatytas pagal Regioninės pagalbos gaires. EESRK mano, kad nei tinkama, nei pateisinama, kad programoje tokios pagalbos taikymo sritis apribota ir įtraukti tik esami laivų statyklų įrenginiai.

1.11 Tai, kad laivų statyklų pajėgumų išplėtimui taikytos ribojamosios ES taisyklės, turėjo priešingą, negu tikėtasi, poveikį. Užuoat apribojusios visuotinės perprodukcijos didinimą, jos Europos laivų statyklas įstūmė į dar nepalankesnę padėtį, palyginti su jų pasauliniais konkurentais. Todėl, Komiteto nuomone, taisyklių, kuriomis siekiama kuo labiau sumažinti paramą pajėgumų didinimui, tolesnis taikymas nebepateisinamas.

1.12 Dėl **užimtumo pagalbos** pagal šią programą EESRK ragina valstybes nares dažniau taikyti šias priemones, nei jos taikė iki šiol, visų pirma siekiant remti laivų statytojų veiksmus jų šalyse, švietimo ir mokymo srityse.

1.13 Komitetas mano, kad programoje turi būti paliktas **straipsnis dėl eksporto kreditų**. Eksporto kreditai, suteikti vadovaujantis OECD sektorinio susitarimo taisyklėmis, nėra valstybės pagalba, jais remiamos įmonės, taigi ir regionai, kuriuose šios įmonės yra. Tai tiesiogiai susiję su sektoriaus ir su juo susijusių įmonių užimtumo išsaugojimu ar didinimu ir naudinga ES laivų savininkams (galimybė gauti ilgalaikes paskolas ar kredito garantijas perkant laivus).

1.14 Komitetas remia į programą įtrauktų produktų asortimento išplėtimą, nes jis būtinas turint omenyje laivų statybos sektoriaus ir jo technologijų raidą nuo 2004 metų. EESRK mano, kad tuo tikslu turėtume pasinaudoti Europos Sąjungos laivų statytojų asociacijų komiteto (angl. CESA) atnaujintu pasiūlymu, pateiktu nuomonėje dėl programos 2 straipsnio (1).

(1) Valstybės pagalbos laivų statybai sistemos peržiūra. CESA atsakymai į konsultacijų dokumentą, papildymas (2010).

1.15 Komitetas ragina ES valstybes nares ir ES administraciją skirti ypatingą dėmesį informavimo apie valstybės pagalbos naudojimo galimybes ir sąlygas politikai, kaip numatyta šioje programoje.

## 2. Įvadas

### *Nuomonės aplinkybės*

2.1 2010 m. balandžio 29 d. EESRK savo iniciatyva priėmė nuomonę dėl Europos laivų statybos pramonės dabartinės krizės sąlygomis.

2.2 Įgyvendindama savo 2011 m. darbo programą Europos Komisija planuoja atlikti *Valstybės pagalbos laivų statybai sistemos peržiūrą* ir galbūt ją atnaujinti ar pratęsti po 2011 m. Su suinteresuotaisiais subjektais, įskaitant socialinius partnerius ir valstybes nares, surengtos oficialios konsultacijos, baigtos 2010 m. gruodžio 6 d.

2.2.1 Atsižvelgiant į šių taisyklių ekonomines ir socialines pasekmes ir į jų poveikio konkreitiems regionams svarbą, papildoma EESRK nuomonė šiuo klausimu būtų naudinga ir aktuali.

2.3 Valstybės pagalbos laivų statybai programoje nustatomos taisyklės, kurias Komisija turi taikyti vertindama valstybės pagalbą laivų statybai. Programa įsigaliojo 2004 m. sausio 1 d., pradinis jos galiojimo laikotarpis – treji metai. Vėliau Komisija jos galiojimą pratęsė du kartus – 2006 m. dvejų metų laikotarpiui ir 2008 m. dar trejų metų laikotarpiui. Programa baigia galioti 2011 m. gruodžio 31 d.

2.4 Bendrasis programos principas – laivų statyba atitinka tinkamumo kriterijus, taikomus pagalbai, teikiamai pagal horizontaliąsias valstybės pagalbos priemones, išskyrus atvejus, kai taikomos programos specialiosios nuostatos. Specialiosios nuostatos taikomos šioms sritims: pagalba moksliniams tyrimams, technologinei plėtrai ir inovacijoms, pagalba uždarymui, pagalba užimtumui, eksporto kreditai, pagalba vystymuisi ir regioninė pagalba.

2.5 Atsižvelgiant į tai, kad laivų statyba taip pat atitinka kriterijus, taikomus pagalbai, teikiamai pagal horizontaliąsias valstybės (ir ES) pagalbos priemones, konsultacijos ir EESRK nuomonė, pateikta ES pilietinės visuomenės vardu, turėtų padėti nustatyti, ar reikėtų toliau taikyti specialiąsias programos nuostatas, ir nuspręsti, ar jos turėtų būti iš dalies keičiamos tuo atveju, jei bus pratęstos, ir jei taip – kaip tai turėtų būti daroma.

### 3. Atnaujinta glausta informacija apie Europos ir laivų statybos sektorius padėtį pasaulyje, kol laukiama sprendimo dėl programos

3.1 2010 m. balandžio mėn. EESRK nuomonėje pateiktas išsamus ir platus Europos laivų statybos sektoriaus aprašymas. Toliau pateikta informacija yra susijusi su praėjusiais metais.

3.2 Pasibaigus pirmam krizės laikotarpiui akivaizdu, kad laivų statybos sektorius labai nukentėjo visame pasaulyje. Prekybos sutrikimai pasiekė precedento neturintį mastą ir visos laivus statančios šalys susidūrė su didžiuliais sunkumais dėl milžiniško paklausos sumažėjimo. O prisidėjus vis dar neišspręstai problemai dėl vienodų sąlygų laivų statybai ir jūrų prekybai nebuvimo, Europos ilgalaikėms perspektyvoms šioje srityje dabar kyla rimtas pavojus.

3.3 Azijos šalims dabar tenka daugiau kaip 80 proc. pasaulio laivų statybos dalies, o jų užsakymų portfelis sudaro 90 proc. viso pasaulio užsakymų. Tų šalių pozicija plečiasi ES valstybių, kurių laivų statybos dalis dabar sumažėjo iki 7–8 proc. viso pasaulio laivų statybos, sąskaita.

3.3.1 Pasaulinė Europos naujų užsakymų dalis 2009 m. sumažėjo iki 2,7 proc., bet per pirmus tris 2010 m. ketvirčius atsigavo iki 4,8 proc. Tačiau, jei užsakymus skaičiuosime pagal tūrį, nors pasaulinis indeksas 2010 m. truputį padidėjo, Europos Sąjungoje jis tebebuvo panašaus lygio kaip ir 2009 m., o tai yra žemiausias per dešimtmetį lygis.

3.3.2 Bendras pasaulinis naujų laivų užsakymų skaičius, išreikštas tūriu, pastaraisiais metais buvo toks: 2007 m. – 85 mln. kompensuotojo bruto tonažo (angl. CGT), 2008 m. – 43 mln. CGT, 2009 m. – 16,5 mln. CGT. Tačiau per pirmuosius tris 2010 m. ketvirčius jis padidėjo iki 26,3 mln. CGT (prognozė 2010 m. pabaigai – maždaug 35 mln. CGT). 2009 m. planuota daugelio laivų statyba, dėl kurios sutartys jau buvo pasirašytos, atšaukta dėl, be kita ko, labai mažų frachto tarifų ir dėl to, kad bankai laivų statybai neteikė paskolų.

3.3.3 Nuo pirmojo 2010 m. ketvirčio (kai pasiekė žemiausią lygį per dešimt metų) kainų indeksas, apskaičiuotas eurais, padidėjo maždaug 17 proc., nors dėl valiutų kurso svyravimų kainos, nurodytos tam tikra nacionaline valiuta, buvo sumažintos. Nors indeksas nuo 2000 m. padidėjo daugiau kaip 20 proc., kainos eurais išliko statiškos.

3.4 Be krizės, didžioji dalis nestabilumo laivų statybos sektoriuje tebėra tų šalių, kuriose laivų statyba yra – ar siekiama, kad

būtų – pagrindinis ekonomikos sektorius, intervencijų ir protekcionizmo rezultatas. Tam tikros laivų statyklos, pirmiausia Tolumų Rytų, gaunančios vyriausybės paramą, gali siūlyti savo produktus ir paslaugas kainomis, kurias nustatant neatsižvelgiama į visų rūšių riziką ir kurios dėl to yra mažesnės negu jų konkurentų, pirmiausia Europoje, kurie apskaičiuodami savo kainas privalo atsižvelgti į tokios rūšies riziką. Valiutos keitimo kursas gali būti dar viena protekcionizmo priemonė (kaip ir vienas iš veiksnių, lemiančių konkurencingumą) ir tam tikru mastu ji gali būti reguliuojama centriniu lygmeniu (pvz., Kinijoje, taip pat Pietų Korėjoje).

3.5 2010 m. gruodžio mėn. OECD nusprendė nerekomenduoti derybų dėl susitarimo, kuriuo komercinės laivų statybos sektoriuje būtų laikomasi įprastos konkurencijos sąlygų. Šių derybų žlugimas po 20 metų diskusijų reiškia, kad pasaulinė laivų statybos rinka ir toliau bus negailestingos konkurencijos arena. Tai itin neigiama raida, paskatinusi kai kurias šalis dar plačiau taikyti įvairias intervencijos į rinką priemones. To rezultatas – pasauliniame laivų statybos sektoriuje sukurtos nevienodos sąlygos. Kaltė dėl tokios padėties tenka tam tikrų ne ES valstybių, turinčių laivų statyklų, nesutaikomumui: Kinijos ir Pietų Korėjos.

3.5.1 Toks įvykių posūkis vertinamas kaip reakcija į pasaulinę krizę ir sudaro palankias sąlygas protekcionistinių priemonių įvedimui. Kyla pavojus, kad pasaulinėje rinkoje bus statomi laivai, kurie ekonominiu požiūriu yra nereikalingi. Šie naujai pastatyti laivai pasunkins krizę frachto rinkoje, t. y. per daug laivų konkuruos dėl tų pačių krovinių. Dėl daugybinio neigiamo poveikio visiems rinkos dalyviams (perteklinė gamyba, spaudimas mažinti laivų statyklų kainas, perteklinis tonažas, sumažinti užsakomųjų darbų įkainiai) Europos laivų statybos sektoriaus socialiniai partneriai jau skundėsi.

3.6 Užimtumas sektoriuje visoje ES nuo 2008 m. mažėjo. Prarasta maždaug 40 000 darbo vietų, visi suinteresuotieji subjektai reikalauja taikyti nenumatytų atvejų programas, kad būtų užtikrintas kritinės masės išlaikymas Europos laivų statybos sektoriuje (?). Šią tendenciją sustiprina ir neseniai pradėtas taikyti bankininkystės priežiūros susitarimas dėl kapitalo taisyklių „Bazelis III“, kuriuo griežtinamos finansavimo sąlygos.

3.7 Prasidėjus finansų krizei, tapo daug sunkiau gauti finansavimą laivų statybai ES, nes daugelis pagrindinių finansų įstaigų sumažino ar visai atšaukė išankstinį finansavimą prieš pradėdant laivų statyti arba finansavimą pastačius jį. Esant tokiai situacijai, gerokai padidėjo valstybės garantijų priemonių, įskaitant eksporto kreditus, svarba. Kreditų krizė laivų statybos sektoriuje tebesitęsia, nepaisant ankstyvų ženklų, kad rinka gali atsigauti.

(2) EESRK nuomonė, OL C 18, 2011 1 19, p. 35.

3.8 Nors laivų remonto pasektorius, laikomas laivų statybos sektoriaus dalimi, taip pat periodiškai patiria sunkumų, jo padėtis gerokai geresnė negu tų laivų statyklų, kurių specializacija – statyba. Laivų remonto dirbtuvės veikia kitokioje rinkoje negu laivų statyklos (daugiau kaip pusė visų remontuojamų laivų yra ne iš ES). Pasaulinė 2009–2010 m. krizė neaplenkė šio pasektoriaus, nes laivų savininkai labai apkarpė išlaidas laivų remontui, dažnai apsiribodami tik būtiniausiais ar periodiniais remonto darbais, kurių reikalaujama pagal jūrų teisės aktus.

3.8.1 Atsižvelgdamos į aršią konkurenciją pasaulinėje rinkoje, laivų remonto dirbtuvės keliose ES valstybėse narėse ėmėsi veiksmų savo produkcijai įvairinti dėmesį sutelkdamos į laivų modernizavimą (modifikavimą) ir sudėtingesnes operacijas, pavyzdžiui: korpuso padidinimą, taip pat kitokį atnaujinimą, įskaitant įrangos gilia vandeniui naftos ir dujų gavybai konstravimą ar mažų laivų statybą.

3.8.2 Dabar laivų remontas daugiausia atliekamas ES kaimyninėse šalyse esančiose laivų statybose. EESRK ragina ES valstybes narys ir ES administraciją parengti tokių rūšių laivų statyklų vystymo ir statybos ES pakrantėse skatinimo strategiją. Valstybėms narėms pačioms būtų naudinga Europos Sąjungoje išsaugoti ES laivininkystės sektoriui aptarnauti reikalingą remonto įmonių „strateginį minimumą“. Tokios statyklos galėtų remontuoti laivus konkurencinėmis kainomis, užtikrinti greitą sutarčių vykdymą ir naudoti ekologiškus metodus, kartu prisidedamos prie pramoninio tam tikrų pakrančių regionų regeneravimo.

#### 4. Bendrosios pastabos

4.1 Pagrindinis programos peržiūros tikslas turėtų būti pagerinti Europos laivų statyklų konkurencines sąlygas. Ši mintis turi vyrauti visose jos nuostatose.

4.2 Dėl sudėtingų rinkos sąlygų, ypač dėl didelės paramos konkurentų šalyse, pasaulinis Europos laivų statybos sektoriaus konkurencingumas patiria didžiulį spaudimą. Kadangi Europos sektoriui negali konkuruoti darbo jėgos kaina, jam reikia siekti pasinaudoti pranašumu užtikrinant kuo geresnę kokybę laivų saugos, efektyvumo ir jūrų aplinkos apsaugos požiūriu, taip pat taikant novatoriškus procesus, kuriais siekiama padidinti efektyvumą. Akivaizdu, kad pagal atnaujintą ir pataisytą programą bus galima suteikti atitinkamų paskatų to siekti, ir tai labai svarbu, jei norima pasiekti tikslus.

4.3 Svarbu, kad atnaujintoje programoje iškart būtų sukurta praktiška paskatų sistema, palengvinanti investicijas į naujai

pastatytus ar modernizuotus laivus, atitinkančius griežtesnes aplinkos apsaugos specifikacijas. Nesugebėjus įdiegti tokios sistemos per trumpąjį laikotarpį, gali būti neįmanoma gauti jokios greitos ekonominės naudos dėl sumažinto išmetamo azoto oksidų, sieros oksidų ar šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio. Programoje turi būti nustatyta, kad šios rūšies pagalba ir jai skirti ištekliai turėtų būti teikiami tik Europos laivų statytojams.

4.4 Pagal programą teikiama pagalba svarbi ir atskiroms bendrovėms, ir regionams. Atitinkamai, reikia pradėti įgyvendinti naujus novatoriškus projektus, leidžiančius laivų statykloms kuo greičiau ir veiksmingiau reaguoti į kintančius rinkos poreikius. Kad atitiktų pagalbos teikimo kriterijus, novatoriški projektai turės apimti investicijas ir į naujų produktų mokslinius tyrimus, technologinę plėtrą bei inovacijas, ir į darbuotojų įgūdžių ugdymą ir tobulinimą. Atnaujintoje programoje į tai turėtų būti atsižvelgta.

4.5 Komitetas mano, kad prieš išsamiai nagrinėjant eksporto kreditų klausimą (žr. specialiąsias pastabas), reikėtų pabrėžti, kad galimybė gauti konkurencingą finansavimą dažnai turi lemiamos svarbos užtikrinant naujus laivų statybos projektus. Valdžios institucijų, valstybei priklausančių bankų ir kitų valstybės institucijų dalyvavimas finansuojant laivų prieš jo statybą (išankstinis finansavimas) ir jį pastačius gerokai išsaugo, visų pirma Azijoje. Turbūt pagrįsta teigti, kad per trumpąjį ir vidutinį laikotarpį laivų statybos finansavimo forma bus valstybės paskolos ar garantijos, taip pat ir ES, dalyvaujant nacionalinėms ir ES finansų įstaigoms, pvz., EIB (kur sektoriui patyrė sunkumų) (?).

4.6 Nuo tada, kai pirmą kartą patvirtinta ES laivų statybos programa, sektoriuje įvyko didelių struktūrinių pokyčių, į kuriuos reikėtų atsižvelgti formuluojant naujas nuostatas. Būtent:

- Europos laivų statyklos padarė didžiulę pažangą specializacijos požiūriu, šį procesą reikia tęsti ir remti,
- Europos laivų statybos sektoriaus užsakymų portfelyje gerokai sumažėjo standartinių laivų dalis,
- taip pat tampa akivaizdi mažesnių laivų pasaulinė konkurencija, įskaitant vidaus vandens kelių laivus,

(?) EESRK nuomonė CCMI/069, OL C 18, 2011 1 19, p. 35.

— nors vidutinis Europos laivų statyklų dydis pastaruosius dešimt metų tebėra pastovus arba nežymiai sumažėjo (uždarius laivų statyklas Lenkijoje, Kroatijoje, Danijoje ir Ispanijoje), Europa dabar turi susitaikyti su konkuruojančių šalių, visų pirma Azijos, laivų statyklų masiniu didėjimu,

— labai išaugo aplinkai nekenksmingų produktų ir procesų svarba; šią tendenciją reikėtų skatinti būtiniais veiksmais, susijusiais su išmetamų teršalų, visų pirma sieros oksidų, azoto oksidų ir šiltnamio efektą sukeliančių dujų, kiekio mažinimu,

— pakrantės laivybos augimas reiškia, kad Europos laivų statybos pramonė turi rasti būdų, kaip patenkinti vietos paklausą.

4.7 Ypač svarbus ES valstybių narių požiūris į pagal programą taikomas valstybės pagalbos priemonės; jos turi sistemingai ir nuosekliai informuoti apie galimybes ir sąlygas gauti valstybės pagalbą (bet ne subsidijas), kaip numatyta programoje.

## 5. Konkrečios pastabos

*Pagalba moksliniams tyrimams, technologicinei plėtrai ir inovacijoms*

5.1 Mokslinių tyrimų, technologinės plėtros ir inovacijų veikla labai svarbi, jei bendrovės nori siūlyti geresnius produktus, taigi, ir sėkmingiau veikti rinkoje. Tačiau su moksliniais tyrimais, technologine plėtra ir inovacijomis susijusi veikla įmanoma tik tada, jei rinka yra pasirengusi priimti **konkrečias** su inovacijomis susijusias **rizikos rūšis**.

5.2 Kaip pabrėžė Europos laivų statytojai, **statant laivų prototipus tenka susidurti su didele rizika**. Kitaip nei daugumoje kitų sektorių, laivų statybos sektoriuje pardavimo sutartyse nustatomi produkto eksploataciniai parametrai, kurių pasirašymo metu išbandyti negalima. Net dėl menkiausių incidentų, susijusių, pavyzdžiui, su vienu novatorišku elementu, gali tekti padaryti pakeitimus, o tam gali prireikti didžiulių papildomų išteklių ir laiko, ir tai gali iš esmės sužlugdyti gamybos procesą.

5.2.1 Komitetas mano, jog **pagalba inovacijoms**, turi teigiamą poveikį kiekvieno novatoriško naujų produktų ar procesų plėtros elemento rizikos vertinimui. Tai leidžia bendrovėms imtis papildomų veiksmų ir jais siekti naujų sprendimų padidinant novatoriškų produktų sėkmės rinkoje galimybes, taigi, ir skatinant tolesnę mokslinių tyrimų, technologinės plėtros ir inovacijų veiklą.

5.3 Pagalba inovacijoms turi greitinimo poveikį, o tai svarbus veiksnys, leidžiantis veikti efektyviau ir konkurencingiau, ir tai labai svarbu siekiant išsaugoti technologinio lyderio vaidmenį

sudėtingų ir novatoriškų laivų srityje. Inovacijų greitis – labai svarbus konkurencingumo elementas, visų pirma atsižvelgiant į tai, kad jūrų technologijų intelektinės nuosavybės apsaugos galimybės labai ribotos.

5.4 Visi Europos laivų statybos sektoriaus socialiniai partneriai sutinka – remdamiesi konkrečiais pavyzdžiais – kad pagalba inovacijoms aiškiai prisidėjo prie ES laivų statyklų efektyvumo ir konkurencingumo didinimo. Dėl jos palengvėjo naujų gamybos metodų, technologijų ir produktų diegimas ir platinimas ir skatinami moksliniai tyrimai, technologinė plėtra ir inovacijos. Atitinkamai, ji turėtų būti vertinama kaip tinkama ES politikos priemonė.

5.5 Verslininkai mano, kad problemos, kurių kyla dėl pagalbos inovacijoms taisyklių taikymo, gali būti išspręstos nekeičiant programos teksto, bet pataisius paskelbtą nacionalinę programą, siekiant pakeisti bendrosios išimties ribą, taikomą produktų inovacijoms mažų laivų ir procesų inovacijų atveju.

5.6 Atsakydamas į Komisijos klausimą, ar būtų tinkama nustatyti, kad kitų rūšių inovacijos neatitinka pagalbos inovacijoms tinkamumo kriterijų, ir inovacijas palikti tik tuo atveju, kai jos susijusios su „žalesniais“ laivais, Komitetas pritaria socialinių partnerių pozicijai ir mano, kad tai labai sumažintų šios priemonės veiksmingumą. Visų pirma būtų prarastas jos labai teigiamas poveikis proceso inovacijoms, kuriomis siekiama padidinti Europos pramonės konkurencingumą. Be to, nebebūtų galima remti nemažai produktų inovacijų, pvz., susijusių su saugos, saugumo ir keleivių ir įgulos komforto didinimu.

5.6.1 Paramos priemonės, kuriomis siekiama palengvinti ekologiškų technologijų skverbimąsi į rinką, yra svarbios priemonės, ir pagalbą inovacijoms papildanti **pagalba aplinkos apsaugai, kaip atskira priemonė** turėtų būti įtraukta į programą.

5.7 Paskatos, apimančios daugiau negu tik norminius reikalavimus, turėtų būti diegiamos vadovaujantis valstybės pagalbos aplinkos apsaugai programa. Tačiau vargu ar padaryta bent kokia pažanga taikant šią horizontaliąją programą laivų statybos sektoriuje. Todėl į laivų statybos programą turėtų būti įtrauktos tinkamos ir praktinės nuostatos, kartu su reikalavimais taikyti horizontaliąsias taisykles. Vienas veiksmingų būdų tai padaryti – remtis pagalbos aplinkai taisyklėmis pagal bendrosios išimties reglamentą kartu su specifiniais laivams taikomais reikalavimais. Taip būtų veiksmingai prisidėta prie ES valstybės pagalbos taisyklių supaprastinimo.

5.8 Į horizontaliąją mokslinių tyrimų, technologinės plėtos ir inovacijų programą taip pat įtrauktos novatoriškos veiklos nuostatos, įskaitant „komerciniais tikslais naudojamų prototipų ir bandomųjų projektų kūrimą, jeigu prototipas yra galutinis komercinis produktas ir jeigu būtų pernelyg brangu tokį produktą gaminti siekiant jį panaudoti tik demonstravimo ir tvirtinimo tikslais“<sup>(4)</sup>.

5.8.1 Pagal atitinkamas nuostatas faktiškai numatomas didesnis pagalbos intensyvumas negu pagal programą ir, tam tikru mastu, įvairesnės reikalavimus atitinkančios išlaidos. Tačiau jomis taip pat numatoma, kad „jeigu jie yra toliau panaudojami komerciniais tikslais juos demonstruojant arba bandomuosiuose projektuose, visos iš tokio naudojimo gautos pajamos turi būti atimamos iš reikalavimus atitinkančių sąnaudų“<sup>(5)</sup>.

5.8.2 Nors ši nuostata dėl serijinės gamybos tinka daugelyje gamybos sektorių, kur plėtos išlaidos amortizuojamos dėl labai didelio produktų skaičiaus, laivų prototipams ji netinka.

5.9 Apibendrinant galima pasakyti, kad Komitetas atkreipia dėmesį į tai, **kad dėl laivų statybos sektoriaus specifikos horizontali mokslinių tyrimų, technologinės plėtos ir inovacijų programa nepateikia tinkamo sprendimo dėl pagalbos inovacijoms laivų statybos sektoriuje, todėl geriausias sprendimas būtų įtraukti šį klausimą į atitinkamas atnaujintos programos nuostatas.**

#### *Pagalba uždarymui*

5.10 Laikotarpis nuo programos įgyvendinimo pradžios 2004 m. iki krizės pradžios laivų statybos sektorius išgyveno didelės paklausos laikotarpį, o tai reiškia, kad pramonė nebuvo verčiama svarstyti apie gamyklų uždarymą. Per pastaruosius dvejus metus ši paklausos padėtis dramatiškai pasikeitė, o Europos pramonės užsakymų skaičius yra mažiausias per daugiau kaip dešimtmetį.

5.10.1 Todėl Komitetas mano, kad dėl dabartinės padėties rinkoje yra pateisinamas dabartinės pagalbos formos tęsimas<sup>(6)</sup>.

5.11 Tokiomis nuostatomis turi būti leista laivų statykloms vykdyti dalinį restruktūrizavimą<sup>(7)</sup> ir neturėtų būti reikalaujama, kad būtų vykdomas visavertis restruktūrizavimo procesas, nustatytas Gairėse dėl valstybės pagalbos sunkumus patiriančioms

įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti. Jei tai būtų padaryta, žinoma, laivų statybos programoje nereikėtų išsaugoti atskirų pagalbos restruktūrizavimui nuostatų.

#### *Regioninė pagalba*

5.12 Jei regioninės pagalbos taisyklės būtų išsaugotos, taikymo sritis ir pagalbos intensyvumas turėtų būti suderinti su tuo, kas nustatyta Regioninės pagalbos teikimo gairėse. Būtų nepateisinama ir netinkama jos taikymo sritį apriboti ir įtraukti tik esamus laivų statyklų įrenginius. Europos laivų statybos pramonė turi investuoti į efektyvesnius gamybos metodus ir įrenginius, kad sustiprintų savo konkurencinę poziciją. Dėl to gali prireikti sukurti didesnius gamybos padalinius, kad būtų panaudota sąveika, padidėtų efektyvumas ir atsirastų masto ekonomija. Dabar dėl galiojančių taisyklių tokiems projektams teikti regioninę pagalbą yra sudėtinga arba išvis neįmanoma.

5.13 Didžiulės investicijos Azijoje yra pagrindinis šių šalių sėkmingo vystymosi variklis. Šios investicijos dažnai palengvinamos suteikiant tiesioginę arba netiesioginę valstybės pagalbą. Laivų statyklų pajėgumų išplėtimui taikydami ribojamąsias ES taisykles, pasukome priešinga kryptimi; dėl to Europos pramonė atsidūrė dar nepalankesnėje padėtyje, palyginti su jos pasauliniais konkurentais. **Todėl, Komiteto nuomone, tolesnis taisyklių, kuriomis siekiama kuo labiau sumažinti paramą pajėgumų didinimui, taikymas nebepateisinamas.**

5.14 Pagrindinės problemos, susijusios su dabar galiojančių regioninės pagalbos taisyklių aiškinimu ir taikymu, yra ribojantis programos regioninės pagalbos taisyklių pobūdis, palyginti su horizontaliosiomis nuostatomis. Visų pirma, griežtas aiškinimas, kad pagalba gali būti teikiama tik esamiems įrenginiams, nepagrįstai susiaurino šios priemonės taikymo sritį ir sukėlė didelių problemų dėl jos taikymo.

#### *Pagalba užimtumui*

5.15 EESRK yra įsitikinęs, kad programoje reikėtų palikti pagalbą užimtumui.

5.15.1 Komitetas mano, kad valstybės narės turėtų dažniau taikyti programoje nustatytas pagalbos užimtumui priemones nei jos taikė iki šiol, visų pirma siekiant remti laivų statytojų veiksmus jų šalyse, švietimo ir mokymo srityse, kai krizinė padėtis dėl rinkos ciklų, pasaulinės perprodukcijos ar nesąžiningos konkurencijos su ne ES laivų statyklomis.

#### *Pagalba eksporto kreditams ir vystymuisi*

5.16 Valstybei priklausančių eksporto kreditų agentūrų teikiami eksporto kreditai yra įprasti įvairiuose pramonės sektoriuose visame pasaulyje. Sektoriniai susitarimai OECD lygiu

<sup>(4)</sup> 2008 m. rugpjūčio 6 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 800/2008 (OL L 214, 2008 8 9).

<sup>(5)</sup> Žr. ten pat.

<sup>(6)</sup> Be kitų šalių ir Ispanija planuoja artimiausioje ateityje taikyti pagalbą uždarymui keletui laivų statyklų (dalinis restruktūrizavimas).

<sup>(7)</sup> Restruktūrizavimo pagalba yra apibrėžta atitinkamose horizontaliosiose taisyklėse, kurių pakeitimas numatomas 2012 m. Tikimasi, kad pakeitimas apims ir dalinį restruktūrizavimą.

užtikrina priimtinius tarptautinius standartus. Visos ES valstybės narės yra įsipareigojusios visapusiškai laikytis šių taisyklių, kurios, atsižvelgiant į ES valstybės pagalbos taisykles, visapusiškai atitinka vidaus rinkos nuostatas.

5.17 Eksporto kreditų priemonė yra svarbi laivų statybos projektų finansavimo dalis. Europoje jie taikomi sąnaudoms padengti ir todėl nelaikomi subsidijomis. Galimybė juos gauti konkurencingomis sąlygomis svariai prisideda prie Europos pramonės konkurencingumo. Kai kitos laivus statančios

valstybės, visų pirma Kinija ir Pietų Korėja, skiria tokius didelius finansavimo paketus, valstybės narės taip pat turi lygiavertėmis priemonėmis skatinti savo įmones.

5.18 Komitetas mano, jog svarbu nustatyti – naudojantis sektorinio dialogo teikiamomis galimybėmis – ribą, iki kurios OECD nuostatos laivų statybos programoje yra būtinos ar naudingos. Laivų statybos sektoriaus socialinių partnerių manymu, tai yra svarbiausias klausimas, kurį administracija turi išnagrinėti, jei iškilų grėsmė galimybėms naudotis dabartinėmis eksporto kreditų sistemomis.

2011 m. liepos 13 d., Briuselis

*Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto  
pirmininkas*  
Staffan NILSSON

---