

**Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru na tému „Európske odvetvie údržby, opráv a konverzie lodí: odvetvie, ktoré je odolné, konkurencieschopné vo svetovom meradle a zohľadňuje politiky EÚ na podporu udržateľného rastu“ (stanovisko z vlastnej iniciatívy)**

(2014/C 170/06)

Spravodajca: **Marian Krzaklewski**

Pomocný spravodajca: **Enrique Calvet Chambón**

Európsky hospodársky a sociálny výbor sa 14. februára 2013 rozhodol v súlade s článkom 29 ods. 2 svojho rokovacieho poriadku vypracovať stanovisko z vlastnej iniciatívy na tému

„Európske odvetvie údržby, opráv a konverzie lodí: odvetvie, ktoré je odolné, konkurencieschopné vo svetovom meradle a zohľadňuje politiky EÚ na podporu udržateľného rastu“

Poradná komisia pre priemyselné zmeny (CCMI) poverená vypracovaním návrhu stanoviska výboru v danej veci prijala svoje stanovisko 21. novembra 2013. Spravodajcom bol Marian KRZAKLEWSKI a pomocným spravodajcom Enrique CALVET CHAMBÓN.

Európsky hospodársky a sociálny výbor na svojom 494. plenárnom zasadnutí 10. a 11. decembra 2013 (schôdza z 10. decembra 2013) prijal 163 hlasmi za, pričom 3 členovia hlasovali proti a 4 sa hlasovania zdržali, nasledujúce stanovisko:

## 1. Závbery a odporúčania

1.1 Odvetvie údržby, opráv a konverzie lodí (*ship maintenance, repair and conversion – SMRC*) má pre Európu a jej udržateľný rozvoj strategický význam, pretože zohráva kľúčovú úlohu v oblastiach, ako sú ochrana životného prostredia, doprava, bezpečnosť a optimalizácia energie.

1.2 EHSV sa domnieva, že súčasná sieť lodeníc SMRC v EÚ je vzhľadom na svoje vysoko technologické know-how dobre pripravená a schopná uspokojiť rastúci dopyt, pokiaľ ide o udržateľný rozvoj, technológie, inovácie, odborné zručnosti a vybavenie lodeníc.

1.3 Výbor sa domnieva, že napriek zložitej hospodárskej situácii sa pre toto odvetvie rysujú príležitosti súvisiace s tým, že svetová flotila sa rozrastá, podiel starších lodí sa zvyšuje, a predovšetkým rastie dopyt po rekonštrukcii a modernizácii v dôsledku environmentálnych, energetických a klimatických požiadaviek. V najbližšom časovom horizonte sa rastúci dopyt zameria na: lode vyznačujúce sa energetickou účinnosťou, fungovanie a rozvoj zariadení pre výrobu veternej energie na mori (*off-shore*) a ťažbu prírodných zdrojov v mori.

1.4 V strednodobej a dlhšej časovej perspektíve môže byť ďalšou príležitosťou pre toto odvetvie otvorenie námorných trás v Severnom ľadovom oceáne a hlbokomorská ťažba surovín.

1.5 Výbor konštatuje, že vzhľadom na prebiehajúcu krízu majitelia lodí i lodenice SMRC aj napriek sľubným príležitostiam stále čelia finančným problémom, ako je prístup k úverom, čo znamená, že podniky majú ťažké prevádzkové podmienky. Ďalšou výzvou je udržať v odvetví kritický objem.

1.6 V záujme zlepšenia tejto situácie by malo podotvetvie SMRC úzko spolupracovať s námorným hodnotovým reťazcom, s cieľom zvýšiť prestíž odvetvia a získať pomoc z prostriedkov EÚ, členských štátov a regiónov vzhľadom na stále rastúcu konkurenciu z tretích krajín.

1.6.1 Výbor sa domnieva, že pre sektor bude prospešné a nevyhnutné prijať napríklad tieto opatrenia:

— rozšíriť a zintenzívniť úlohu EIB vo vzťahu k odvetviu, ktorá sa prejavuje pri plnení úloh EIB v rámci podpory európskej priemyselnej politiky; to sa vzťahuje aj na malé a stredné podniky zo sektora SMRC, v prípade ktorých majú EIB a EIF rozsiahle možnosti nepriamo konať,

- organizovať workshopy s účasťou EIB, Európskej komisie a zainteresovaných strán z tohto odvetvia (semináre navrhnuté v iniciatíve LeaderSHIP 2020) a analyzovať finančné služby, ktoré ponúka EIB,
  
- možnosť využiť iniciatívu projektové dlhopisy v rámci stratégie Európa 2020 v oblasti dopravy a energetiky; nasmerovať regionálne fondy (vrátane „inteligentnej špecializácie“) do odvetvia námornej dopravy; Komisia by mala nevyhnutne do konca roka 2013 prijať rozhodnutie o predĺžení platnosti rámcovej úpravy štátnej pomoci pre lodné staviteľstvo, kým nebudú navrhnuté a nenadobudnú účinnosť nové pravidlá týkajúce sa všeobecného rámca pre výskum, vývoj a inovácie, ako aj regionálnej pomoci, ktoré by v budúcnosti mali plniť funkciu súčasnej rámcovej úpravy; prijať také opatrenia, aby po uplynutí platnosti rámcovej úpravy a jej nahradení novými predpismi nedošlo znova k nedostatku finančných prostriedkov, a vynaložiť všetko úsilie na kompenzáciu prípadných hospodárskych škôd, ktoré by tým mohli sektoru SMRC vzniknúť,
  
- prioritne zamerať fondy EÚ pre výskum, vývoj a inovácie zahrnuté do iniciatívy „Horizont 2020“ (ktorá má byť pokračovaním technologickej platformy Waterborne) na ciele námorné projekty, ktoré obsahujú demonštračné prvky a majú inovačný potenciál (vrátane verejno-súkromných partnerstiev na výskumné účely).

1.7 EHSV konštatuje, že hoci súčasné zručnosti pracovníkov v odvetví SMRC v EÚ sú postačujúce, mali by byť priebežne vyhodnocované a aktualizované, a tieto snahy by mali byť prednostne podporované, napríklad v rámci iniciatívy LeaderSHIP 2020. V tomto odvetví existuje reálne riziko straty kritického objemu v dôsledku starnutia kvalifikovanej pracovnej sily.

1.8 EHSV sa domnieva, že stredobodom pozornosti by mala byť snaha prilákať do tohto odvetvia nových a mladých pracovníkov, ktorú treba spojiť s opatreniami zameranými na zlepšenie imidžu sektora. Mala by sa k tomu pridať finančná podpora škôl a univerzít so špecializáciou zahŕňajúcou profil SMRC.

1.9 Výbor sa domnieva, že Komisia by mala v spolupráci so sociálnymi partnermi a ďalšími zainteresovanými stranami (napr. v rámci koncepcie sektorovej rady pre zručnosti) vypracovať plán pre priebežné prispôbovanie zručností novým úlohám SMRC, ktoré zahŕňajú okrem iného zariadenia na otvorenom mori (*off-shore*) (plošiny, veterné elektrárne atď.), prístavy, nové technické plavidlá, zariadenia a cisternové lode na zásobovanie skvapalneným zemným plynom LNG (*bunkering*) atď. To si vyžaduje monitorovanie zručností, nepretržitý vývoj školení a podporu mobility v rámci Európy.

1.10 Komplexný súbor zásad a predpisov (ochrana životného prostredia, bezpečnosť, prístavy, predpisy týkajúce sa dopravy, montáž, recyklácia) má zásadný vplyv na fungovanie sektora a dopyt po jeho službách. z tohto dôvodu sa EHSV domnieva, že SMRC a sektor stavby lodí by mali často a pravidelne spoločne konzultovať s Európskou námornou bezpečnostnou agentúrou (EMSA), s cieľom zaručiť ekologickejšie a bezpečnejšie lode a ich efektívnu kontrolu.

1.11 EHSV sa domnieva, že súbor nových pravidiel a požiadaviek týkajúci sa vyspelých technológií by nemal byť považovaný za škodlivý alebo problematický pre tento sektor, ale skôr za príležitosť preň. V tomto ohľade by SMRC a odvetvie stavby lodí ako aj sektor výroby ocele mali v záujme dosiahnutia lepších výsledkov užšie spolupracovať. Výbor navrhuje, aby GR MOVE zohľadnilo SMRC vo svojej činnosti týkajúcej sa strategickej politiky (napr. v oblasti prístavnej námornej dopravy).

EHSV sa nazdáva, že v súlade so strednodobými prognózami (na 3 roky) poukazujúcimi na výraznú potrebu recyklácie lodí v Európe je SMRC vybavený na to, aby dokázal zrealizovať takéto projekty. Má tiež ľudský kapitál umožňujúci vyhovieť požiadavkám takej recyklácie lodí, ktorá by nebola škodlivá pre ľudí, ani životné prostredie. Zároveň sa v sektore zohľadňuje skutočnosť, že ide o nový druh činnosti, ktorý je iný než doterajšie a s ktorým súvisia citlivé aspekty vyžadujúce si opatrný prístup. Podľa názoru výboru bude recyklácia lodí pre európsky priemysel stále strategickejšou činnosťou.

1.12 Výbor sa nazdáva, že medzi hlavné krátkodobé úlohy, ktoré potrebujú verejnú podporu na financovanie konverzií uskutočňovaných v SMRC v EÚ, patria: inštalácia čističiek a systémov na úpravu balastnej vody (čo sa môže podľa údajov registra spoločnosti Lloyd týkať až 65 000 lodí na svete), konverzie súvisiace so zvýšením energetickej účinnosti, vrátane inštalácie motorov na pohon skvapalneným zemným plynom (LNG), inštalácia cisternových zariadení na tankovanie LNG na mori (*bunkering*) a systémov s rekuperáciou tepla a modernizácia vybavenia pre pomalú plavbu (*slow steaming*) atď.

1.13 Výbor je presvedčený, že priemysel SMRC má veľký význam pre európsku vojenskú námornú flotilu jednotlivých krajín a že táto otázka by mala byť zahrnutá do iných stanovísk EHSV zaoberajúcich sa zbrojným priemyslom.

1.14 EHSV sa domnieva, že skutočné uplatnenie predpisov Medzinárodnej námornej organizácie (IMO), najmä dohovor o balastných vodách, má pre toto odvetvie rozhodujúci význam. Dohovor by preto mal byť správne a účinne implementovaný a je potrebné jasne stanoviť, čo sa očakáva.

## 2. Úvod

### *Európske odvetvie údržby, opráv a konverzie lodí*

2.1 Lodiarsky priemysel zahŕňa všetky podniky zapojené do konštrukcie, údržby, konverzie a opravy všetkých typov lodí a iných príslušných morských štruktúr. Anglická skratka „SMRC“ sa vzťahuje na lodenice, ktoré sa zaoberajú údržbou, opravou a konverziou lodí. Do tejto oblasti činnosti spadá aj preskúvanie klasifikácie. Takéto lodenice pôsobia v šestnástich krajinách EÚ a zamestnávajú približne 50 až 55 000 pracovníkov (priemer za obdobie rokov 2007 – 2011).

2.2 Odvetvie SMRC je špecifickým segmentom lodiarskeho priemyslu. Význam tohto sektora sa zvyšuje zároveň s rastom celosvetovej flotily a námornej (i vnútrozemskej vodnej) dopravy a s rozvojom lodnej technológie a zvýšenými nárokmi na vodnú dopravu so zreteľom na trvalo udržateľný rozvoj.

2.3 EÚ má v súčasnosti v tomto sektore silné postavenie. Jej podiel na svetovom trhu predstavuje okolo 35 %, z čoho vyplýva strategický význam tohto sektora pre Európu. Treba si toto postavenie udržať, a dokonca posilniť, aby sa zabezpečila vysoká úroveň bezpečnosti v námornej doprave, ako aj prísne normy v oblasti ochrany životného prostredia a energetickej účinnosti.

### *Profil SMRC*

2.4 SMRC sa v mnohých aspektoch líši od odvetvia stavby lodí. Delí sa na tieto pododvetvia: oprava, údržba, modernizácia a konverzia lodí.

2.5 Údržba a opravy sú zvyčajne krátkodobými činnosťami. Väčšinu času je loď v suchých dokoch a priemerne tam zostáva asi 10 až 12 dní.

2.6 Plánovanie údržby je pomerne jednoduché a lodenice môžu ovplyvniť rozhodnutie majiteľov plavidiel pri výbere lodenice. Pokiaľ ide o neplánované opravy v dôsledku mechanického alebo štruktúrného zlyhania systému, tie musia byť vykonané v najbližšej lodenici. V takýchto prípadoch je ťažké ovplyvniť rozhodovanie majiteľa lode.

2.7 Podľa správy OECD z roku 2008<sup>(1)</sup> sa voľba vhodnej opravárenskej lodenice stala veľmi dôležitou pre majiteľov lodí, ktorí sa často musia rozhodovať medzi výberom finančne atraktívnej nízkonákladovej možnosti a potrebou zaručiť spoľahlivosť a technologický pokrok. Medzi najdôležitejšie faktory, ktoré vplývajú na to, kde bude opravená loď, zvyčajne patria: náklady, čas opravy (vrátane nákladov na zmenu trasy) a – v menšej miere – typ technológie.

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

2.8 V snahe dosiahnuť úspory z rozsahu na rôznych miestach vo svete dochádza k prepojeniu stavby a opráv lodí. Krajiny zo silným lodiarskym priemyslom obvykle oddeľujú činnosť lodeníc zameraných na stavbu lodí a lodeníc SMRC s cieľom dosiahnuť väčšiu koncentráciu pracovnej sily a vyššiu produktivitu.

V niektorých krajinách EÚ (napr. v Poľsku, Nemecku a Holandsku) ako aj v Indii dochádza k funkčnému a firemnému zlučovaniu lodeníc zabezpečujúcich stavbu lodí a ich údržbu, opravu a konverziu. Ukazuje sa, že tento model funguje efektívne, keď sa pre oba typy lodeníc využívajú spoločné oddelenia a zariadenia (a ďalšie organizačné jednotky <sup>(2)</sup>), pričom sa zároveň využíva diverzifikácia portfólia výrobkov a zákaziek a minimalizuje riziko vyplývajúce z cyklu hospodárskeho poklesu.

## 2.9 Trhová situácia sektora

2.10 Pri opise rozvoja priemyslu SMRC v posledných desaťročiach sa v literatúre používa označenie „večne mladý“ priemysel. Silný rast svetovej flotily zo 660 miliónov DWT v roku 1990 na 1 468 miliónov DWT v roku 2011 je zdrojom súčasných rastových príležitostí pre priemysel SMRC. Ročný celosvetový obrat v tomto odvetví sa odhaduje na približne 12 miliárd USD na konci roka 2010 <sup>(3)</sup>.

2.11 Obrat v európskom sektore opráv predstavoval v roku 2010 3,16 mld. EUR (rekordný výsledok okolo 4 miliárd EUR sa zaznamenal v roku 2008). Príloha č 1 ukazuje obrat v lodeniach na opravu lodí v rôznych európskych krajinách v rokoch 2006 – 2010.

2.12 Pred krízou bol na tom SMRC v Európe celkom dobre. Od roku 2010 majitelia lodí v snahe znížiť náklady robili škrty vo výdavkoch alebo odkladali objednávky. V druhej polovici roka 2010 sa podarilo dohnať stratu, o čom svedčí skutočnosť, že čakacia lehota na opravu sa opäť predĺžila (z jedného týždňa na tri týždne).

2.13 Lodenice SMRC sú rozmiestnené po celom svete. Hoci lodenice v Ázii robia opravy lodí za nižšiu cenu (z dôvodu nízkych nákladov na pracovnú silu), mnohí majitelia si volia drahšie lodenice, pretože sú schopné ponúknuť kratšie čakacie lehoty (a umožňujú tiež vyhnúť sa zmene trasy) a sofistikovanejšie poznatky.

### Konverzia a modernizácia v lodeniach SMRC

2.14 Proces konverzie a modernizácie sa v niektorých ohľadoch podobá skôr na stavbu lodí, než na činnosti vykonávané v rámci opráv a údržby. Konverzia lodí trvá zvyčajne dlhšie než bežná oprava. Činnosti patriace do konverzie možno považovať za výrobný proces.

2.15 Podľa Sea Europe <sup>(4)</sup> má konverzia lodí bližšie k činnosti stavebných lodeníc z časového hľadiska, ale vyžaduje si úplne odlišný prístup založený na flexibilitě, ktorá umožňuje vykonať zmeny v pracovnom pláne podľa požiadaviek zákazníka a konkrétnej povahy lode určenej na konverziu.

2.16 Lodenice, ktoré vykonávali konverziu v čase bezprostredne pred začatím krízy, mali veľmi dobrý trh. V roku 2009 začal počet objednávok klesať a k najväčšiemu poklesu došlo na začiatku roka 2010. V tom čase bola väčšina zoznamov objednávok na konverziu prázdna. k určitému zlepšeniu situácie došlo v druhej polovici roka 2010, ale v súčasnosti mnoho majiteľov lodí obmedzuje objednávky na konverziu pre finančné problémy.

2.17 V poslednom čase je stále dôležitejšia úloha opráv, konverzie a modernizácie podporných lodí na otvorenom mori (typu *off-shore*) a plávajúcich zariadení (vrátane vrtných plošín). Vzhľadom na vysoké náklady na nákup nových lodí tohto typu (a plávajúcich zariadení na otvorenom mori), ako aj dlhé čakacie lehoty na ich dodanie (až štyri roky), sa lodieri rozhodujú pre konverziu existujúcich *off-shore* plavidiel a plávajúcich zariadení. V Európe však existuje silné pohnutie využiť na uskutočnenie takejto konverzie lacnejšie zahraničné lodenice.

<sup>(2)</sup> Pozri poznámku pod čiarou č. 1.

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

<sup>(4)</sup> V roku 2012 sa Spoločenstvo európskych združení lodeníc (CESA) a Rada výrobcov lodných zariadení (EMEC) zlúčili do združenia lodiarov a výrobcov zariadení European Ships and Maritime Equipment Association, nazývaného SEA Europe.

### 3. Analýza konkurencieschopnosti európskeho SMRC

3.1 Prieskumy a analýzy konkurencieschopnosti SMRC v EÚ boli uskutočnené nedávno, prostredníctvom výskumného programu EKO-REFITEC<sup>(5)</sup> realizovanom v rámci 7. rámcového programu pre výskum. Výsledky týchto prieskumov sú prezentované v prílohe 2.

### 4. Európske a medzinárodné právne predpisy s vplyvom na SMRC (podkladové materiály<sup>(6)</sup> <sup>(7)</sup> <sup>(8)</sup>)

4.1 Na medzinárodnej úrovni sa neuskutočnili rokovania o mnohostranných dohodách o konkurencieschopnosti (napr. pod záštitou WTO), ktoré by mohli mať vplyv na SMRC, a vyhliadky na dosiahnutie dohody v krátkodobom časovom horizonte sú pomerne slabé.

4.2 Na bilaterálnej úrovni Európska únia uzavrela obchodné dohody s USA, Kanadou, Japonskom a Južnou Kóreou, ktoré nepriamo ovplyvňujú konkurencieschopnosť, ale ich vplyv na SMRC je pomerne zanedbateľný.

Na európskej úrovni právne predpisy EÚ zahŕňajú rámcovú úpravu štátnej pomoci pre lodné staviteľstvo. V tejto súvislosti môže Komisia schváliť poskytovanie pomoci na inovácie a regionálne dotácie lodeníc, a v prípade exportných úverov udelenie podpory majiteľom plavidiel. V oblasti SMRC sa tento rámec týka dotácií na opravy a konverziu v prípade regionálnej pomoci a podpory inovácií, avšak v prípade exportných úverov len dotácií na konverziu plavidiel.

4.2.1 Existujúca rámcová úprava platí dva roky od 1. januára 2012. Komisia oznámila, že po uplynutí tohto obdobia bude rámec pre lodenice začlenený do budúcej verzie usmernení EÚ pre štátnu pomoc pre výskum a inovácie, rovnako ako pre regionálnu pomoc, keďže v súčasnosti prebieha revízia jednak všeobecných rámcových predpisov EÚ, jednak špecifickejšieho rámca pre stavbu lodí.

### 4.3 Existujúce predpisy ratifikované členmi IMO, ktoré vytvárajú nové príležitosti pre SMRC

#### 4.4 Dohovor o balastných vodách

4.4.1 Dohovor o balastných vodách rieši problém prenosu inváznych druhov morských živočíchov medzi jednotlivými morskými oblasťami v dôsledku vypúšťania balastných vôd z lodí. Nadobudnutie účinnosti tohto dohovoru je naplánované na začiatok roka 2014.

4.4.2 Vplyv dohovoru na odvetvie SMRC bude veľmi výrazný, pretože mnoho lodí bude potrebovať modernizáciu a/alebo konverziu, čo sa môže podľa údajov registra spoločnosti Lloyd týkať až 65 000 lodí na svete.

4.4.3 Ďalšími dôsledkami dohovoru pre lodenice SMRC by mohli byť hlavne riziká vyplývajúce z používania nových chemických látok a ich skladovania a zvýšené regulačné požiadavky na ich používanie.

#### 4.5 Dohovor MARPOL (príloha VI) – Zabrániť znečisťovaniu ovzdušia loďami

4.5.1 Cieľom dohovoru, ktorý vstúpil do platnosti v roku 2013, je dosiahnuť zníženie emisií látok znečisťujúcich ovzdušie pochádzajúcich z lodí, najmä SOx a NOx.

<sup>(5)</sup> *Eco innovative refitting technologies and processes for shipbuilding industry promoted by European Repaire Shipyards* – projekt spolufinancovaný Európskou komisiou v rámci 7. rámcového programu pre výskum.(2007 – 2013).

<sup>(6)</sup> Pozri poznámku pod čiarou č. 5.

<sup>(7)</sup> Pozri poznámku pod čiarou č. 3.

<sup>(8)</sup> Pozri poznámku pod čiarou č. 1.

4.5.2 Aby sa zabránilo zbytočným obmedzeniam uvaleným na odvetvie námornej dopravy, príloha VI dohovoru stanovuje, že zníženie emisií možno dosiahnuť použitím alternatívnych pohonných hmôt alebo technológie čistenia odpadových plynov.

4.5.3 Tento dohovor vytvára príležitosti pre lodenice SMRC, keďže technológie znižujúce emisie budú musieť byť inštalované na palube lodí, ktoré sú súčasťou existujúcich flotíl. Potenciálnou hrozbou pre lodenice vykonávajúce montáž ekologických zariadení je okrem iného zvyšujúca sa závislosť od dodávateľov zariadení a potreba určitých investícií v lodeniach.

#### 4.6 Dohovor o recyklácii lodí („Ship Recycling“)

4.6.1 Cieľom dohovoru je zabezpečiť také podmienky, aby riziká pre životné prostredie, zdravie a bezpečnosť počas recyklácie lodí boli obmedzené na prijateľnú úroveň.

4.6.2 V nadväznosti na ustanovenia dohovoru musia byť vlastníci plavidiel v plnej miere informovaní o všetkých materiáloch, ktoré sa používajú počas údržby, opravy a konverzie, a uistiť sa, že sa v lodeniach nikdy nepoužijú nežiaduce materiály. Tak môžu vzniknúť ďalšie príležitosti ako získať nové objednávky na špecializované služby lodeníc EÚ, pre ktoré je príznačná vysoká úroveň know-how.

4.7 Recyklácia lodí sa stáva čoraz strategickejšou činnosťou zameranou na zabezpečenie a poskytovanie napr. kovového šrotu a ďalších surovín pre odvetvia spracovateľského priemyslu EÚ (oceľ, hliník, meď), s cieľom znížiť priame aj nepriame vplyvy na životné prostredie a zabrániť neprijateľným pracovným a sociálnym podmienkam.

### 5. Návrhy na opatrenia a usmernenia pre SMRC obsiahnuté v iniciatíve LeaderSHIP 2020 a aktuálnych prácach výboru pre sektorový dialóg lodiarskeho priemyslu

5.1 SMRC a jeho prostredie by mali brať do úvahy príležitosti a možnosti financovania zo strany EIB prostredníctvom rozšírenia jej úverovej aktivity. Treba podnietiť a preskúmať činnosť EIB predovšetkým so zreteľom na projekty v oblasti ekologickej námornej dopravy, energie z obnoviteľných zdrojov získavanej zo zariadení na otvorenom mori a konverzie. Ako jedno z naliehavých opatrení sa navrhuje, aby GR ENT zorganizovalo workshopy, na ktorých by sa stanovili konkrétne formy podpory zo strany EIB.

5.2 Členské štáty a pobrežné regióny by mali preskúmať možnosť pridelovania prostriedkov zo štrukturálnych fondov na diverzifikáciu technológie v námornom odvetví v súvislosti s novými segmentmi trhu. Ide najmä o kontext regionálnych stratégií pre inteligentnú špecializáciu.

5.3 Čo sa týka možných krokov EÚ v oblasti dlhodobého financovania, Európska komisia by mala preskúmať možnosť prípadných opatrení na financovanie stavby a modernizácie plavidiel. Členské štáty, finančné subjekty a odvetvie námorných technológií a ďalšie zainteresované strany by mali preveriť dostupnosť trhových záruk.

5.4 Lodiarsky priemysel (vrátane SMRC) v spolupráci s Európskou komisiou, členskými štátmi a regiónmi by mal byť zapojený do výskumu, a na tento účel využívať okrem iného verejno-súkromné partnerstvá (PPP), pričom treba plne zohľadniť štruktúru námorných odvetví a príslušné pravidlá poskytovania štátnej pomoci.

5.4.1 EHSV súhlasí s myšlienkou iniciatívy LeaderSHIP2020, že na splnenie celkových cieľov týkajúcich sa PPP pre lodiarsky sektor bude potrebné výrazné úsilie v oblasti výskumných programov. Pokiaľ ide o krátkodobé ciele, rozhodne by konkurencieschopnosť SMRC mala byť založená na vhodnom stimulovaní inovácií na podnikovej úrovni.

5.5 EHSV podporuje začlenenie výboru pre sektorový dialóg lodiarskeho priemyslu do činnosti v oblasti koncipovania a zavádzania opatrení v rámci iniciatívy LeaderSHIP 2020. V súčasnosti by malo byť osobitnou úlohou výboru zamerať sa na naplnenie tej časti programu, ktorá sa týka lepšieho vymedzenia a porovnateľnosti kvalifikácií a zručností s cieľom zabezpečiť dlhodobú prosperitu odvetvia.

EHSV víta pozitívny pokrok, ktorý výbor pre dialóg dosiahol vo veci sociálnych noriem v európskom sektore stavby lodí a SMRC.

V Bruseli 10. decembra 2013

*Predseda*  
*Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru*  
Henri MALOSSE

---