

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Strategia przemysłowa dla sektora technologii morskich”****(opinia z inicjatywy własnej)**

(2023/C 100/05)

Sprawozdawca: **Anastasis YIAPANIS**Współsprawozdawca: **Christophe TYTGAT**

Decyzja Zgromadzenia Plenarnego	20.1.2022
Podstawa prawna	Art. 52 ust. 2 regulaminu wewnętrznego Opinia z inicjatywy własnej
Sekcja odpowiedzialna	Komisja Konsultacyjna ds. Przemian w Przemysle
Data przyjęcia przez sekcję	11.11.2022
Data przyjęcia na sesji plenarnej	14.12.2022
Sesja plenarna nr	574
Wynik głosowania (za/przeciw/wstrzymało się)	207/2/4

**1. Wnioski i zalecenia**

1.1. EKES sporządził niniejszą opinię z inicjatywy własnej, aby zwrócić uwagę na brak sektorowych środków z zakresu polityki ułatwiających stawianie czoła wyzwaniom stojącym przed sektorem technologii morskich i zaspokajanie jego potrzeb, a także by przedstawić konkretne propozycje natychmiastowych działań, które pozwolą zwiększyć odporność i autonomię strategiczną sektora morskiego i odzyskać globalną konkurencyjność.

1.2. Komitet jest zaniepokojony przyszłością europejskiego sektora technologii morskich, który zmaga się z nieuczciwą konkurencją, szczególnie ze strony Azji.

1.3. EKES domaga się jak najszybszego uznania technologii morskich za strategiczny sektor UE, a działalności w tym zakresie za infrastrukturę krytyczną, a także wzywa do opracowania strategii rozwoju przemysłu morskiego i przeznaczenia na ten cel wystarczających zasobów w służbach KE. W zrównoważonej europejskiej strategii morskiej należy uwzględnić i ponownie ocenić własność europejskich portów i innej powiązanej infrastruktury krytycznej.

1.4. Komitet apeluje o przyjęcie pilnych środków, które pobudzą popyt krajowy na ekologiczne i zaawansowane technologicznie statki, w tym o unijny program odnowy floty i modernizacji istniejących statków zgodnie z celami Europejskiego Zielonego Ładu oraz o natychmiastowe inwestycje w infrastrukturę i paliwa alternatywne.

1.5. EKES postuluje, by w umowach dwustronnych i umowach o wolnym handlu znalazły się konkretne klauzule zapewniające swobodny dostęp do rynku dla przedsiębiorstw sektora morskiego z UE, zakazujące barier handlowych, wymagające wzajemności i gwarantujące należyta staranność. Jeżeli negocjacje międzynarodowe nie przyniosą rezultatu, UE musi rozważyć działania jednostronne, aby wywrzeć nacisk na międzynarodowych konkurentów.

1.6. Komitet uważa, że w celu zapewnienia zrównoważonego rozwoju gospodarczego i społecznego oraz obronności i strategicznej autonomii morskiej UE, a także zabezpieczenia miejsc pracy i krytycznych zdolności należy stworzyć zachęty zarówno do przenoszenia zakładów produkcyjnych do UE, z wykorzystaniem technologii wyprodukowanych w UE, jak i do utrzymania łańcuchów dostaw i produkcji podkomponentów w UE.

1.7. EKES wzywa KE i państwa członkowskie do wdrożenia na szeroką skalę programów zmiany i podnoszenia kwalifikacji oraz kształcenia i szkolenia zawodowego (VET) oraz do przeprowadzania oceny tych programów i certyfikacji umiejętności, przy pełnym zaangażowaniu partnerów społecznych i środowiska akademickiego, a także zwraca się o wsparcie finansowe dla unijnego paktu na rzecz umiejętności<sup>(1)</sup> oraz dla wyznaczonych kampanii mających na celu zwiększenie atrakcyjności tego sektora, między innymi w oczach kobiet i młodzieży.

1.8. EKES wzywa do dołożenia starań na rzecz zapewnienia wszystkim pracownikom i MŚP **sprawiedliwej transformacji**, na rzecz tworzenia i konsolidacji europejskich rad zakładowych, a także spełnienia najwyższych międzynarodowych standardów społecznych zgodnie z prawodawstwem UE i zasadami MOP. Uważa, że kluczową rolę w tym zakresie i we wzmacnianiu sektora technologii morskich ma komitet sektorowego dialogu społecznego na szczeblu Unii w sprawie przemysłu stoczniowego (SSDC).

1.9. Przedsiębiorstwa sektora technologii morskich, zwłaszcza MŚP, mają bardzo utrudniony dostęp do kredytów bankowych i finansowania publicznego. EKES apeluje o wprowadzenie przepisów w zakresie unijnej systematyki dotyczącej zrównoważonego rozwoju, które będą sprzyjać zrównoważonym inwestycjom w sektorze morskim i jego inkluzywności i które zapewnią pewność prawa w odniesieniu do inwestycji technologicznych.

1.10. Komitet domaga się, aby środki pobierane za naruszenia przepisów rozporządzenia w sprawie FuelEU Maritime<sup>(2)</sup> oraz dochody z unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji<sup>(3)</sup> zostały wykorzystane również na pomoc w finansowaniu sektora transportu wodnego<sup>(4)</sup> i jego łańcucha dostaw. Ponadto wzywa do ustanowienia funduszu gwarancyjnego UE, który ułatwi dostęp do finansowania inwestycji morskich podwyższonego ryzyka.

1.11. EKES uważa, że przedsiębiorstwa zagraniczne, które utrwalają dumping socjalny i zakłócają równe warunki działania na świecie, nie powinny korzystać z narzędzi finansowania unijnego czy też z dostępu do rynku wewnętrznego i że nie należy im ich przyznawać. To europejskie przedsiębiorstwa powinny korzystać ze zwrotu z inwestycji, który oferują te narzędzia.

1.12. By przeprowadzić pełną dekarbonizację sektora technologii morskich, konieczne jest całkowite przejście na paliwa i technologie alternatywne. EKES z zadowoleniem przyjmuje zawarcie partnerstwa współprogramowanego w zakresie bezemisyjnego transportu wodnego.

1.13. Zdaniem Komitetu grupa ekspertów ds. sektora morskiego i europejski sojusz przemysłowy na rzecz sektora technologii morskich mogą zwiększyć i przywrócić konkurencyjność sektora technologii morskich na świecie.

1.14. Ponadto EKES jest gotów bardziej zaangażować się w pomoc dla sektora technologii morskich w stawianiu czoła wyzwaniom i wnosi do Komisji Europejskiej i państw członkowskich o pilne wdrożenie strategii rozwoju przemysłu morskiego. Obawia się, że – bez ukierunkowanego zestawu narzędzi – UE straci potencjał morski, wiedzę fachową i miejsca pracy i całkowicie uzależni się od Azji pod względem statków, okrętów i platform cywilnych i wojskowych oraz sprzętu morskiego i typu offshore. Brak realizacji i szybkiego wdrożenia specjalnej strategii rozwoju przemysłu morskiego byłby istotnym błędem politycznym.

## 2. Wprowadzenie

2.1. EKES przygotował niniejszą opinię z inicjatywy własnej w następstwie przyjętej w 2018 r. opinii CCMI/152 – „Strategia »LeaderSHIP 2020«: wizja przemysłu technologii morskich”<sup>(5)</sup>. Celem jest **podniesienie świadomości na temat poważnych problemów, z którymi boryka się unijny sektor technologii morskich<sup>(6)</sup>, oraz braku działań w zakresie polityki sektorowej ze strony unijnych i krajowych organów publicznych, które mogłyby zapewnić wsparcie w stawianiu czoła wyzwaniom stojącym przed tym sektorem i zaspokajaniu jego potrzeb**. EKES przedstawia konkretne propozycje działań w celu zapewnienia konkurencyjności, a także stworzenia wzrostu i możliwości

<sup>(1)</sup> Pakt na rzecz umiejętności.

<sup>(2)</sup> Wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie FuelEU Maritime.

<sup>(3)</sup> Dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie oraz zmieniająca dyrektywę Rady 96/61/WE (Dz.U. L 275 z 25.10.2003, str. 32).

<sup>(4)</sup> Określenie „sektor transportu wodnego” należy interpretować szeroko jako obejmujący technologię morską, transport morski, żeglugę śródlądową, żeglarsstwo rekreacyjne i jachtowe oraz ich łańcuchy dostaw.

<sup>(5)</sup> Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Strategia »LeaderSHIP 2020«: wizja przemysłu technologii morskich dla innowacyjnego, zrównoważonego i konkurencyjnego przemysłu morskiego w 2020 r. (opinia z inicjatywy własnej) (Dz.U. C 262 z 25.7.2018, s. 8).

<sup>(6)</sup> Sektor technologii morskich obejmuje stocznie i cały łańcuch dostaw producentów i dostawców systemów, urządzeń i technologii morskich. Nie obejmuje dostawców usług morskich (np. przedsiębiorstw żeglugowych, władz portowych i dostawców usług portowych).

rynkowych w sektorze technologii morskich. Wzywa instytucje UE, państwa członkowskie, partnerów społecznych i inne zainteresowane strony do wspólnego określenia i jak najszybszego przyjęcia środków z zakresu polityki w celu ratowania i ochrony tego strategicznego sektora, tak aby zapewnić UE możliwość obrony i ochrony wybrzeża, autonomię morską, dostęp do handlu, niebieską gospodarkę i światowe przywództwo w dziedzinie gospodarki morskiej.

2.2. EKES celowo nawiązuje do struktury komunikatu KE w sprawie strategii „LeaderSHIP” (?), aby podkreślić, jak niewielki postęp poczyniono w czterech proponowanych kierunkach, i podnieść alarm, że konieczna jest natychmiastowa i ukierunkowana interwencja w sektorze technologii morskich, zwłaszcza biorąc pod uwagę wpływ pandemii i wojny w Ukrainie.

### 3. Poprawa dostępu do rynku i uczciwe warunki rynkowe

3.1. Przewiduje się wzrost popytu na żywność, towary i energię, co będzie wymagało rozszerzenia infrastruktury transportu wodnego (morskiego i śródlądowego), zwiększenia przepustowości i liczby statków, a także rozwoju technologii i zarządzania logistycznego. Rośnie również popyt na turystykę i rekreację wodną i przybrzeżną.

3.2. Pandemia COVID-19 i wojna w Ukrainie unaocznily strategiczne zagrożenia dla UE wynikające ze zbytnej zależności od innych krajów, powodujące niedobory i blokady łańcuchów dostaw, jak również wzrost cen surowców i energii, które wywierają dodatkową presję na przedsiębiorstwa sektora technologii morskich. Wojna w Ukrainie przypominała również UE, jak ważne jest posiadanie krytycznych morskich zdolności wojskowych, w tym statków komercyjnych i okrętów wojennych oraz technologii obronnych, bezpieczeństwa i ochrony granic i wybrzeży.

3.3. Producenci unijni zmagają się z bardzo dużą konkurencją na świecie, a firmy z Azji, zwłaszcza z Chin i Korei Południowej, zdobywają coraz więcej rynków dzięki silnemu wsparciu rządowemu, w tym dzięki złożonym programom pomocy państwa, stosując jednocześnie niższe standardy społeczne i środowiskowe. Pozwoliło im to zdobyć tradycyjne rynki UE i zyskać zamówienia od europejskich firm po wyrządzających szkodę cenach. Obecny wzrost inflacji i wysokie ceny energii wywierają dodatkową presję na europejskich producentów. EKES jest zaniepokojony przyszłością sektora technologii morskich i uważa, że konieczne jest natychmiastowe działanie na rzecz wzmocnienia odporności europejskiego sektora morskiego, przywrócenia konkurencyjności na świecie, ochrony silnej pozycji Europy w złożonym przemyśle stoczniowym i żeglarskim rekreacyjnym oraz zabezpieczenia jej strategicznej autonomii morskiej.

3.4. Zrównoważona europejska strategia morska musi uwzględniać własność europejskich portów i infrastruktury krytycznej, z których wiele zostało zakupionych, w całości lub częściowo, przez chińskie przedsiębiorstwa znajdujące się pod bezpośrednią lub pośrednią kontrolą państwa chińskiego. Dla europejskiej strategicznej niezależności zasadnicze znaczenie będzie miała ponowna ocena struktur własności i, w miarę możliwości, przywrócenie własności europejskiej.

3.5. Komitet wzywa do opracowania strategii sektorowej dla sektora technologii morskich, która pozwoli zwiększyć jego konkurencyjność na świecie i wykorzystać możliwości rynkowe wynikające z dwójakiej transformacji – ekologicznej i cyfrowej. Jeżeli UE zamierza nadal konkurować na tym silnie subsydiowanym i niezrównoważonym rynku światowym, na którym jej główni konkurenci nie przestrzegają zasad WTO, powinna niezwłocznie opracować konkretne unijne mechanizmy handlowe, zapewnić dostęp do finansowania oraz opracować programy szkolenia pracowników i programy badawczo-rozwojowe. Ponadto EKES domaga się, by sektor technologii morskich uznano za strategiczny sektor UE, tak jak ma to miejsce w USA, Chinach, Japonii czy Korei Południowej, oraz by na ten sektor przeznaczono wystarczające zasoby ludzkie i finansowe w służbach KE.

3.6. Europejski sektor technologii morskich jest fundamentem obronności i nadzoru w UE oraz transportu towarów, energii i pasażerów, a także elementem niezbędnym do osiągnięcia celów politycznych UE w zakresie Europejskiego Zielonego Ładu i niebieskiej gospodarki. EKES apeluje o przyjęcie pilnych środków, które pobudzą popyt krajowy na ekologiczne i zaawansowane technologicznie statki, w tym o unijny program odnowy floty (np. krajowych flot rybackich, flot bliskiego zasięgu i flot do kabotażu oraz łodzi rekreacyjnych) i modernizacji istniejących statków zgodnie z celami Europejskiego Zielonego Ładu.

(?) LeaderSHIP 2020 – Morze: nowe możliwości na przyszłość.

3.7. Komitet zwraca uwagę, że Europejski Zielony Ład ma bezpośredni wpływ na konkurencyjność tego sektora, ponieważ stanowi zmianę paradygmatu dla całego sektora transportu wodnego. Jego wdrożenie spowoduje szybsze przyjęcie paliw i technologii alternatywnych. Zauważa niemniej, że ograniczona infrastruktura i dostępność paliw alternatywnych utrudniają szybsze przejście na te paliwa, dlatego wzywa do natychmiastowych inwestycji w tym zakresie, na przykład przez stworzenie specjalnego unijnego funduszu morskiego. Należy wziąć pod uwagę szczególne cechy każdego typu statku, wraz z konkretnymi planami działania dotyczącymi układów napędowych, paliw i technologii bezemisyjnych.

3.8. EKES jest zaniepokojony barierami handlowymi w Azji dla przedsiębiorstw europejskich i wzywa do zaktualizowania obowiązujących i przyszłych umów dwustronnych, umów o wolnym handlu oraz partnerstw gospodarczych, tak aby zawierały one klauzule zapewniające swobodny dostęp do rynku dla przedsiębiorstw sektora morskiego z UE, zakazujące barier handlowych, wymagające wzajemności i gwarantujące należyta staranność.

3.9. EKES uważa, że rozmowy i porozumienia międzynarodowe stanowią najlepszy oręż w walce z protekcjonizmem handlowym, i zwraca się do KE o zintensyfikowanie działań międzynarodowych w celu wprowadzenia globalnych zasad. W przeciwnym razie KE musi podejmować działania jednostronne – dopóki będzie to konieczne – aby wywrzeć nacisk na międzynarodowych konkurentów. Zdaniem EKES-u priorytetowe znaczenie ma przeciwdziałanie zagranicznemu subsydiowaniu i wyrządzającym szkodę cenom.

3.10. Przemysł technologii morskich jest podstawą europejskiej niebieskiej gospodarki, gdyż obejmuje budowę i modernizację statków, struktur i technologii, np. na potrzeby rozwoju ekologicznej floty rybackiej, energii z morskich źródeł odnawialnych, akwakultury i górnictwa głębokomorskiego. Aby osiągnąć cele Europejskiego Zielonego Ładu, Unia będzie musiała znacznie zwiększyć swój potencjał przemysłowy w zakresie energii morskiej oraz innych paliw alternatywnych. W przeciwnym wypadku, aby móc rozwinąć ten strategiczny rynek i zrealizować własne cele Europejskiego Zielonego Ładu, UE będzie zmuszona korzystać z potencjału zagranicznego. Chcąc uniknąć tego ryzyka, EKES wzywa KE do natychmiastowego zakwalifikowania strategicznego sektora technologii morskich i działalności w tym zakresie do infrastruktury krytycznej.

3.11. Komitet jest głęboko przekonany, że UE może przejąć przywództwo gospodarcze jedynie dzięki silnym zakładom produkcyjnym działającym na terytorium UE, gdyż jest to jedyna możliwość zapewnienia zrównoważonego rozwoju gospodarczego i społecznego, zagwarantowania obronności i strategicznej autonomii unijnego sektora morskiego, zapewnienia bezpieczeństwa obywatelom UE i zabezpieczenia ich miejsc pracy. Wzywa również do stworzenia specjalnego programu i zachęt dla producentów, którzy chcą przenieść swoje zakłady produkcyjne do UE (repatriacja produkcji).

#### 4. Zatrudnienie i umiejętności

4.1. Sektor technologii morskich odpowiada za ok. 1 mln miejsc pracy w regionach morskich w całej Europie <sup>(8)</sup>.

4.2. Wprowadzenie ekologizacji, cyfryzacji i przełomowych technologii wymaga wyspecjalizowanej siły roboczej. W związku z tym EKES wzywa KE i państwa członkowskie do opracowania i natychmiastowego wdrożenia na szeroką skalę programów zmiany i podnoszenia kwalifikacji oraz kształcenia i szkolenia zawodowego oraz do przeprowadzania oceny tych programów i certyfikacji umiejętności, przy pełnym zaangażowaniu partnerów społecznych i środowiska akademickiego. Ponadto zwraca się o konkretne wsparcie finansowe dla unijnego paktu na rzecz umiejętności oraz dla wyznaczonych kampanii, które zwiększą atrakcyjność tego sektora, między innymi w oczach kobiet i młodzieży oraz osób z niepełnosprawnościami i osób o specjalnych kompetencjach. Zwraca również uwagę, że oprócz szczególnego zapotrzebowania na pracowników fizycznych (np. spawaczy, elektryków, monterów rurociągów) w sektorze technologii morskich występuje zapotrzebowanie na pracowników o podwyższonych kwalifikacjach w zakresie robotyki, sztucznej inteligencji, cyberbezpieczeństwa, wykorzystania czujników, automatyzacji i drukowania przestrzennego, jak również na wysoko wykwalifikowanych inżynierów.

4.3. Przedsiębiorstwa europejskie spełniają najwyższe międzynarodowe standardy społeczne, w pełni zgodne z przepisami UE i zasadami MOP. EKES docenia starania europejskich przedsiębiorstw, by odegrać wiodącą rolę i podnieść międzynarodowe normy pracy, a także uznaje wagę dobrych warunków pracy, godziwych wynagrodzeń i zabezpieczenia społecznego dla siły roboczej w tym sektorze i apeluje o wzmoczone wysiłki na rzecz tworzenia i konsolidacji europejskich rad zakładowych. Ponadto ponownie podkreśla, że pracownicy delegowani do innego państwa członkowskiego muszą mieć prawo do zbioru podstawowych praw przysługujących w przyjmującym państwie członkowskim zgodnie z dyrektywą o delegowaniu pracowników.

<sup>(8)</sup> Przeszła europejska polityka przemysłowa w dziedzinie technologii morskich.

4.4. Jak podkreślono w strategii „LeaderSHIP 2020” (2013 r.), sektor technologii morskich napotyka trudności w zapewnieniu międzypokoleniowego transferu know-how. EKES wyraża głębokie rozczarowanie, że do tej pory nie podjęto żadnych konkretnych działań, i wzywa do opracowania jasnego planu działania w celu zapewnienia sprawiedliwej transformacji, zwiększenia atrakcyjności sektora technologii morskich oraz zbudowania odpowiedniego zaplecza edukacyjnego i szkoleniowego obejmującego nowe programy nauczania i umiejętności dostosowane do nowych tendencji i modeli biznesowych oraz do transformacji ekologicznej i cyfrowej. Ramy sprawiedliwej transformacji muszą opierać się na dialogu społecznym i zapewniać odpowiednie zasoby, aby przyciągnąć nową siłę roboczą i wspierać zmianę pracy oraz przekwalifikowanie i podnoszenie kwalifikacji pracowników, w tym szkolenia BHP z zakresu nowych technologii i procesów. Wszystkie programy powinny być oceniane i certyfikowane, aby treść i poszczególne normy szkoleń były jednolite.

4.5. EKES jest zdania, że SSDC ma do odegrania zasadniczą rolę we wzmacnianiu sektora technologii morskich. Wysokiej jakości dialog społeczny (np. oparty na ambitnych wspólnych działaniach), porozumienia i współpraca między partnerami społecznymi, w tym za pośrednictwem SSDC, mają duże znaczenie i należy je respektować.

## 5. Dostęp do finansowania

5.1. EKES sądzi, że należy koniecznie zadbać o to, by zakłady produkcyjne pozostały w Europie, i zapewnić ich konkurencyjność, oraz wzywa UE i państwa członkowskie do nadania priorytetu finansowaniu przemysłu. Sektor technologii morskich napotyka trudności w dostępie do kredytów bankowych i finansowania publicznego i ma bardzo ograniczone możliwości, jeśli chodzi o inne źródła finansowania, przy czym w najtrudniejszej sytuacji są MSP. EKES apeluje również o wprowadzenie przepisów w zakresie unijnej systematyki dotyczącej zrównoważonego rozwoju, które będą sprzyjać zrównoważonym inwestycjom w sektorze morskim, a jednocześnie nie pozostawią nikogo w tyle i pozwolą uniknąć jakiegokolwiek dyskryminacji między podmiotami w tym sektorze. Kryteria efektywności środowiskowej także muszą być dostosowane do przepisów UE i muszą zapewniać pewność prawa w odniesieniu do inwestycji technologicznych.

5.2. Komitet uważa, że UE powinna oferować unijnym właścicielom statków zachęty finansowe do budowania statków w Europie, utrzymując w jak największym stopniu w UE łańcuchy dostaw i produkcji podkomponentów. Należy rozważyć ustanowienie specjalnych funduszy i opublikowanie specjalnych zaproszeń do składania wniosków, ponieważ umowy partnerstwa czy krajowe plany odbudowy i zwiększania odporności rzadko kiedy dotyczą możliwości w sektorze morskim.

5.3. Komitet wzywa do wykorzystania środków pobieranych za naruszenia przepisów rozporządzenia w sprawie FuelEU Maritime, a także dochodów z unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji również jako dodatkowego, specjalnego źródła finansowania sektora technologii morskich, szczególnie na potrzeby działalności badawczej, rozwojowej i innowacyjnej (BRI). Jest gotów zaangażować się w tworzenie nowych strategii politycznych i systemów finansowania unijnego i zwraca się do instytucji UE o włączenie go do wszystkich przyszłych rozmów na ten temat.

5.4. Ponieważ istniejące instrumenty finansowe nie są wystarczające ani dostosowane do sektorów kapitałochłonnych, EKES ponownie wzywa KE „do uruchomienia instrumentu finansowego, który przyczyni się do zwiększenia inwestycji w sektorze kapitału podwyższonego ryzyka, jakim jest europejski przemysł TM [technologii morskich]”<sup>(9)</sup>, przy czym należy „także rozważyć utworzenie programu finansowego umożliwiającego europejskim zakładom recyklingu złomowanie większych rodzajów statków”. Apeluje o ustanowienie funduszu gwarancyjnego UE, który ułatwi dostęp do finansowania inwestycji morskich podwyższonego ryzyka. Należy również umożliwić demontaż i recykling statków wycofanych z eksploatacji, w tym łodzi rekreacyjnych i rybackich, z wykorzystaniem finansowania UE.

5.5. Wreszcie niedopuszczalne jest to, że przedsiębiorstwa spoza UE, które nie przestrzegają standardów UE, nadal mają dostęp do funduszy UE (np. do finansowania EBI) i rynku wewnętrznego. W związku z tym UE powinna ściśle stosować zasadę wzajemności i należytej staranności w odniesieniu do standardów UE oraz zadbać o to, aby przedsiębiorstwa, które utrwalają dumping socjalny i zakłócają równe warunki działania na świecie, nie korzystały z narzędzi finansowania

---

<sup>(9)</sup> Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Strategia „LeaderSHIP 2020”: wizja przemysłu technologii morskich dla innowacyjnego, zrównoważonego i konkurencyjnego przemysłu morskiego w 2020 r. (opinia z inicjatywy własnej) (Dz.U. C 262 z 25.7.2018, s. 8).



unijnego i dostępu do rynku wewnętrznego ani by nie przyznawano ich takim przedsiębiorstwom. Komisja Europejska powinna stosować rozporządzenie w sprawie subsydiów zagranicznych do zagranicznych subsydiowanych stoczni i producentów sprzętu morskiego oraz rozważyć zmianę rozporządzenia (UE) Parlamentu Europejskiego i Rady 2016/1035<sup>(10)</sup> w sprawie ochrony przed szkodliwymi praktykami cenowymi dotyczącymi statków.

## 6. Badania, rozwój i innowacje (BRI)

6.1. Aby osiągnąć cele Europejskiego Zielonego Ładu i wdrożyć strategię przemysłową UE, potrzebne jest podejście sektorowe, obejmujące konkretne sektorowe środki z zakresu polityki. EKES podkreśla, że od teorii do praktyki jest długa droga, i jest bardzo rozczarowany brakiem działań wspierających postęp przemysłowy UE. Komitet, partnerzy społeczni i producenci lokalni na próżno czekali na bodziec, który zachęci sektor do przejścia na ekologiczne statki, alternatywne paliwa i technologie w celu spełnienia wymogów pakietu „Gotowi na 55”<sup>(11)</sup>.

6.2. Aby zachować przewagę nad konkurencją, należy wdrażać nowe przełomowe technologie (takie jak inteligentne czujniki zarówno dla statków, jak i portów, analiza danych, internet rzeczy, przetwarzanie w chmurze, sztuczna inteligencja). Technologie te pozwolą na większą integrację usług transportu morskiego i łańcuchów dostaw, zwiększone bezpieczeństwo i efektywność energetyczną oraz doskonałe projektowanie. EKES zwraca jednak uwagę, że producenci lokalni już teraz inwestują średnio aż 9 % swoich rocznych obrotów w BRI, i wzywa do realizacji odpowiedniej polityki publicznej i do zwiększenia wsparcia finansowego na rzecz tych czołowych przedsiębiorstw.

6.3. Komitet domaga się również wzmocnienia starań na szczeblu krajowym, unijnym i międzynarodowym na rzecz zwiększenia zdolności w zakresie cyberbezpieczeństwa, ponieważ ryzyko w cyberprzestrzeni wzrosło wraz z rozwojem technologii i wprowadzeniem zautomatyzowanych procesów i statków.

6.4. By zapewnić pełną dekarbonizację sektora technologii morskich, konieczne jest całkowite przejście na paliwa i technologie alternatywne. Choć transport morski jest najbardziej energooszczędny, EKES zwraca uwagę, że nadal istnieje możliwość poprawy w zakresie recyklingu, ekologizacji inwestycji, bezemisyjnych i odpornych na zmiany klimatu portów, infrastruktury dróg wodnych oraz odchudzonych portowych łańcuchów logistycznych. Apeluje o wspieranie badań naukowych i innowacji w sektorze technologii morskich, gdyż mają one kluczowe znaczenie dla opracowywania przełomowych technologii i potencjalnych alternatywnych koncepcji transportu morskiego, a także dla konkurencyjności sektora. W tym względzie należy dążyć do szeroko zakrojonej współpracy z przemysłem obronnym.

6.5. Przyszłość sektora technologii morskich opiera się na gromadzeniu danych i zarządzaniu nimi, jako że analiza danych jest istotną szansą na usprawnienie logistyki, eksploatacji statków i monitorowania przestrzennego dużych obszarów morskich oraz na poprawę efektywności środowiskowej statków.

6.6. Zasadnicze znaczenie dla sektora technologii morskich ma ochrona know-how i własności intelektualnej. Wiedza pochodząca z finansowanej przez UE BRI musi przyczynić się do zwiększania konkurencyjności przedsiębiorstw unijnych i przynieść korzyści społeczeństwu. Zielone i inteligentne technologie morskie opracowywane w ramach projektów unijnych należy zatem uznać za krytyczne dla konkurencyjności i strategicznej autonomii UE i należy umożliwić czasowe ograniczenie dostępu przedsiębiorstw spoza UE do wyników tych projektów, zgodnie z przepisami prawnymi dotyczącymi programu „Horyzont Europa”. Sektory transportu wodnego, które nie zostały jeszcze objęte zakresem istniejących partnerstw, takie jak łodzie rekreacyjne i jachty, powinny również korzystać z finansowania BRI w ramach programu „Horyzont Europa”.

6.7. Ponadto EKES zwraca uwagę, że inwestycje w BRI mogą zapewnić Unii przywództwo na tle światowej konkurencji, i w związku z tym z zadowoleniem przyjmuje zawarcie partnerstwa współprogramowanego w zakresie bezemisyjnego transportu wodnego.

## 7. Uwagi końcowe

7.1. Podobnie jak w przypadku innych rodzajów transportu Komitet uważa, że grupa ekspertów ds. sektora morskiego i europejski sojusz przemysłowy na rzecz sektora technologii morskich mogą pomóc w podniesieniu i przywróceniu konkurencyjności sektora technologii morskich na świecie.

<sup>(10)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1035 z dnia 8 czerwca 2016 r. w sprawie ochrony przed szkodliwymi praktykami cenowymi dotyczącymi statków (Dz.U. L 176 z 30.6.2016, s. 1).

<sup>(11)</sup> „Gotowi na 55»: osiągnięcie unijnego celu klimatycznego na 2030 r. w drodze do neutralności klimatycznej”.

7.2. Jeżeli na szczeblu sektorowym nie zostaną podjęte działania, niniejsza opinia EKES-u może być jednym z ostatnich apeli o natychmiastowe wsparcie sektora technologii morskich w celu ochrony rynku, potencjału przemysłowego i miejsc pracy w Europie oraz podjęcia starań o odzyskanie utraconych rynków. EKES wniósł wkład w podnoszenie świadomości na temat potrzebnych środków z zakresu polityki i jest gotowy do podjęcia dalszych działań w celu zwiększenia konkurencyjności tego sektora. Jeżeli UE nie podejmie pilnych działań, nie opracuje i nie zrealizuje szybko specjalnej strategii rozwoju przemysłu morskiego, może się całkowicie uzależnić od Azji pod względem statków, okrętów i struktur cywilnych i wojskowych oraz sprzętu morskiego i typu offshore. Byłaby to nie tylko wielka strata, lecz i poważny błąd polityczny!

Bruksela, 14 grudnia 2022 r.

Christa SCHWENG  
Przewodnicząca  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

---