

**Становище на Европейския икономически и социален комитет относно „Държавни помощи за корабостроенето“ (допълнително становище)**

(2011/С 318/10)

Докладчик: г-н KRZAKLEWSKI

Съдокладчик: г-н CALVET CHAMBON

На 9 декември 2010 г. Европейският икономически и социален комитет реши, в съответствие с член 29, точка а) от Редата и условията за прилагане на Правилника за дейността си, да изготви становище относно

„Държавни помощи за корабостроенето“

(допълнително становище).

Консултативната комисия по индустриални промени (ССМ), на която беше възложено да подготви работата на Комитета по този въпрос, прие своето становище на 7 юни 2011 г.

На 473-ата си пленарна сесия, проведена на 13 и 14 юли (заседание от 13 юли), Европейският икономически и социален комитет прие настоящото становище със 124 гласа „за“, 5 гласа „против“ и 6 гласа „въздържал се“.

## 1. Заключение и препоръки

1.1 Европейският икономически и социален комитет е убеден, че *Рамката за държавните помощи за корабостроенето* е инструмент, който следва да бъде запазен, но съществува необходимост от актуализиране на някои от неговите разпоредби и разширяване на техния обхват. През периода, в който беше прилагана, рамката допринесе за постигането на поставените политически и икономически цели. Главното основание за запазването на рамката е спецификата на сектора, представена във въведението към настоящия текст на рамката.

1.2 Комитетът желае да подчертае, че рамката не е краткосрочна мярка за борба с кризата, а в нея са отчетени специфичните за сектора обстоятелства, и че помощта, отпускана по линията на тази рамка, не бива да компенсира или да насърчава производството на неконкурентоспособни кораби или плавателни съдове с лоши технически характеристики.

1.3 ЕИСК счита, че неотдашното известие за настъпилия след двадесетгодишно обсъждане провал на спонсорираните от ОИСР преговори за многостранно споразумение за създаване на равнопоставени условия на конкуренция в корабостроителната индустрия на световния пазар, е още един аргумент, свидетелстващ за уникалната ситуация в корабостроителната индустрия, която изисква запазването и преразглеждането на рамката.

1.4 По-нататък в становището Комитетът разглежда подробно редица основни въпроси и проблеми, които Комисията представи на заинтересованите страни в рамките на процеса на консултация. ЕИСК предлага и обосновава известен брой изменения, които според него следва да се внесат в преразглеждания вариант на рамката.

1.5 Комитетът счита, че във вида, в който е предвидена в рамката, помощта за научноизследователска, развойна и

иновационна дейност (НИРИД) е от основно значение, тъй като улеснява корабостроителите да приемат **специфичните рискове**, свързани с иновациите.

1.5.1 Комитетът смята, че наличието на **помощ за иновации** има положително въздействие върху оценката на рисковете, свързани с всеки иновационен елемент при разработването на нови продукти и процеси. Това позволява на предприятията да предприемат допълнителни стъпки за намирането на нови решения, като увеличава шансовете за успех на пазара на иновационните продукти и вследствие на това стимулира допълнителни дейности в областта на НИРИД.

1.6 По отношение на въпроса на Комисията дали не би било целесъобразно помощта за иновации да се предоставя само за иновациите, свързани с „по-екологосъобразни“ кораби, Комитетът възприема позицията на социалните партньори и смята, че това би понижило съществено ефективността на инструмента. Поспециално би се загубило изключително положителното му въздействие върху иновациите, свързани с процесите и върху други, свързани с продуктите иновации в области като безопасността или производителността.

1.7 Комитетът отбелязва, че инструментите за подпомагане, насочени към улесняване на навлизането на пазара на „екологосъобразни технологии“ са важни и **следва да се включат в рамката**. Преразглежданата рамка следва да включва набор от подходящи практически разпоредби, свързани с този въпрос, както и изисквания за хоризонтални мерки за опазване на околната среда. Според ЕИСК подобни разпоредби няма да служат за създаване на допълнителен инструмент за държавни помощи, а ще опростят прилагането на рамката и ще направят възможно постигането на основни цели на ЕС.

1.8 По отношение на основния въпрос, поставен от Комисията – дали помощта за НИРИД следва да се запази в рамката поради съществуването на хоризонтални правила за

НИРИД – Комитетът подчертава категорично, че **предвид специфичния характер на корабостроителния сектор помощта за НИРИД следва да се запази във вида, в който е предвидена в рамката, тъй като хоризонталните правила не предлагат подходящи решения за подкрепа на иновациите в корабостроителния сектор.**

1.9 Предвид факта, че в периода между въвеждането на рамката през 2004 г. и кризата от 2009-2010 г. не съществуваша стимули за **прилагане на помощта за закриване** и че през последните години положението се влоши толкова драстично, че поръчките за корабостроителниците на ЕС паднаха до най-ниските си равнища за повече от десетилетие, Комитетът счита, че този тип помощи следва да се запази. Правилата за подобни помощи следва да дават възможност на корабостроителниците да извършват частично реструктуриране, без да е необходимо да се преминава през пълния процес на реструктуриране в съответствие с Насоките за спасяване и реструктуриране.

1.10 Комитетът е убеден, че **регионалните помощи също са благоприятни за корабостроителния сектор. Регионалните помощи** по линия на рамката следва да осигуряват същата интензивност на помощта както действията по линия на Насоките за регионална помощ. ЕИСК счита, че ограничаването на обхвата на подобна помощ в рамката до съществуващите корабостроителници не е нито уместно, нито оправдано.

1.11 Прилагането на рестриктивните правила на ЕС спрямо увеличаването на корабостроителния капацитет доведе до резултати, противоположни на очакваните. Вместо да ограничи приноса в световното свръхпроизводство, то постави европейските корабостроителници в още по-неблагоприятно положение спрямо техните конкуренти на световния пазар. Поради това според Комитета вече няма основания за запазването на правилата, насочени към свеждане до минимум на подкрепата за увеличаване на капацитета.

1.12 Що се отнася до предвидените в рамката правила за **помощта за заетост**, ЕИСК призовава държавите-членки да прилагат тези мерки по-често, отколкото досега, по-специално с цел да подкрепят дейностите на корабостроителите в своите страни в областта на образованието и обучението.

1.13 Комитетът счита, че в рамката трябва да се запази **клаузата относно експортните кредити**. Експортните кредити, отпуснати в съответствие със секторното споразумение на ОИСР, не представляват държавни помощи и подкрепят предприятията, а следователно и регионите, в които те се намират. Клаузата е пряко свързана със запазването и увеличаването на заетостта в сектора и свързаните с него предприятия, както и с предимства за корабостроителниците в ЕС (възможност за получаване на дългосрочни заеми или гарантиране на кредити за закупуване на кораби).

1.14 Комитетът подкрепя разширяването на гамата от продукти, включени в рамката, станало наложително поради развитието на корабостроителния сектор и неговите технологии след 2004 г. ЕИСК счита, че с оглед на тази цел трябва да се използва предложението за актуализиране, което CESA

(Общност на асоциациите на европейските корабостроителни и кораборемонтни заводи) представи в своето становище относно член 2 от рамката<sup>(1)</sup>.

1.15 Комитетът призовава държавите-членки и администрацията на ЕС да посветят специално внимание на политиката за предоставяне на информация за възможностите и условията за използване на държавните помощи, отпуснати по линия на рамката.

## 2. Въведение

*Контекст на становището*

2.1 На 29 април 2010 г. ЕИСК прие становище по собствена инициатива относно „Европейският корабостроителен сектор – справяне с настоящата криза“.

2.2 Като част от своята работна програма за 2011 г. Европейската комисия планира да направи преглед на *Рамката за държавни помощи за корабостроенето*, който може да доведе до нейното преразглеждане или продължаване след 2011 г. Със заинтересованите страни, включително социалните партньори и държавите-членки, бяха проведени официални консултации, които приключиха на 6 декември 2010 г.

2.2.1 Допълнително становище на ЕИСК по този въпрос би било полезно и навременно предвид икономическите и социалните последици от тези правила и значителното им въздействие върху определени региони.

2.3 В Рамката за държавните помощи за корабостроенето са изложени правилата, които следва да се прилагат от Комисията при оценяването на държавните помощи за корабостроенето. Рамката влезе в сила на 1 януари 2004 г. за първоначален период от три години. Оттогава Комисията удължи нейния срок двукратно: през 2006 г. за още две години и през 2008 г. за още три години. По този начин към настоящия момент срокът ѝ изтича на 31 декември 2011 г.

2.4 Общият принцип на рамката е, че корабостроенето може да получава помощи по линията на хоризонталните инструменти за държавна помощ, освен в случаите, в които се прилагат специфичните разпоредби на рамката. Тези специфични разпоредби се отнасят до следните области: помощ за научноизследователска, развойна и иновационна дейност, помощ за закриване, помощ за заетост, експортни кредити, помощ за развитие и регионална помощ.

2.5 Предвид факта, че корабостроенето може да получава помощ и по линията на хоризонталните държавни (и европейски) инструменти, консултациите и становището на ЕИСК, публикувано от името на гражданското общество в ЕС, би трябвало преди всичко да спомогнат да се определи дали специфичните разпоредби на рамката трябва да продължат да се прилагат и дали следва да се изменят – и как да се направи това в случай че срокът им бъде удължен.

<sup>(1)</sup> Преглед на рамката за държавни помощи за корабостроенето – Отговор на CESA (Общност на асоциациите на европейските корабостроителни и кораборемонтни заводи) на документа за консултация – допълнение (2010 г.).

### 3. Преразгледано обобщение на информацията относно европейския корабостроителен сектор в световен план непосредствено преди вземането на решение относно рамката

3.1 Становището на ЕИСК от април 2010 г. съдържа подробно и многоаспектно представяне на европейския корабостроителен сектор. Информацията по-долу е от миналата година.

3.2 След първия етап на кризата е ясно, че корабостроителният сектор беше силно засегнат в целия свят. Настъпи безпрецедентен срив в търговията и всички държави, в които има корабостроителна индустрия, се сблъскаха със съществени трудности поради огромния спад в търсенето. В съчетание с все още нерешения въпрос, свързан с липсата на равнопоставени условия за корабостроенето и морската търговия, в настоящия момент дългосрочните перспективи на Европа в тази област са сериозно застрашени.

3.3 Понастоящем дялът на азиатските страни в световното производство на кораби е над 80 % и те са получили 90 % от световните поръчки. Позициите на тези страни се подобряват за сметка на държавите-членки на ЕС, чийто дял в световното корабостроене понастоящем се е свил до 7-8 %.

3.3.1 През 2009 г. европейският дял от новите поръчки в световен мащаб се срина до 2,7 %, но през първите девет месеца на 2010 г. се покачи до 4,8 %. Въпреки това, ако отчетем обема на поръчките, при положение че през 2010 г. световният индекс леко се повиши, в ЕС той остана на равнище, близко до това от 2009 г. – най-ниското равнище през последното десетилетие.

3.3.2 През последните години общият обем на новите поръчки за кораби беше както следва: през 2007 г. – 85 млн. CGT, през 2008 г. – 43 млн. CGT, през 2009 г. – 16,5 млн. CGT. През първите девет месеца на 2010 г. обаче той се увеличи до 26,3 млн. CGT (прогнозите от края на 2010 г. са за 35 млн. CGT). През 2009 г. планираното производство на много плавателни съдове, за които вече имаше сключени договори, беше отменено, като това се дължеше отчасти и на изключително ниските такси за превоз и липсата на достъп до банкови заеми за финансиране на корабостроенето.

3.3.3 В сравнение с първото тримесечие на 2010 г. (когато достигна най-ниското си ниво за последните десет години) ценовият индекс, изчислен в евро, се повиши с около 17 %, въпреки че промените в обменните курсове оказаха отрицателно въздействие върху цените в някои национални валути. Въпреки че от 2000 г. насам индексът се е повишил с над 20 %, цените в евро се задържаха на същите равнища.

3.4 Ако се абстрахираме от кризата, нестабилното положение в корабостроителния сектор все още се дължи предимно на намесата и протекционизма на онези страни, в които корабостроенето е или се стреми да бъде ключов сектор от икономиката.

Някои корабостроителници, най-вече в Далечния изток, получаващи подкрепа от правителството, могат да предлагат своите продукти и услуги на цени, при които не са отчетени всички рискове и поради това те са по-ниски от цените на техните конкуренти, най-вече в Европа, които трябва да отчитат тези рискове при определянето на цените. Обменният курс също може да бъде инструмент за протекционизъм (тъй като е един от факторите, определящи конкурентоспособността) и до определена степен може да се управлява централно (например в Китай, както и в Южна Корея).

3.5 През декември 2010 г. ОИСП реши да не възобновява преговорите по споразумението за корабостроенето, целящо да осигури спазването на равнопоставени условия на конкуренция на световния пазар. Провалът на тези преговори след двадесетгодишно обсъждане означава, че световният корабостроителен пазар ще продължи да бъде арена на безогледна конкуренция. Това е крайно неблагоприятно развитие на нещата, което окуражи някои страни да прилагат дори още по-широко различни механизми за пазарна намеса. Това доведе до още по-неравнопоставени условия в световната корабостроителна индустрия. Това положение се дължи на неотстъпчивостта на някои държави извън ЕС, които имат корабостроителници: Китай и Южна Корея.

3.5.1 Това развитие се разглежда като реакция на световната криза и осигурява благоприятна почва за въвеждане на протекционистични мерки. Съществува по-голям риск на световния пазар да бъдат произведени кораби, чието съществуване не е икономически оправдано. Пускането на тези плавателни съдове ще задълбочи кризата на пазара за превоз на товари, т.е. твърде много кораби ще се конкурират за същите товари. Многогранното отрицателно въздействие върху всички участници на пазара (свърхкапацитет за производство, натиск за понижаване на цените на корабостроителниците, неизползван тонаж, свиване на чартърните тарифи) вече беше предмет на оплакване от страна на европейските социални партньори от корабостроителния сектор.

3.6 От 2008 г. насам заетостта в сектора рязко е намалела в целия ЕС. Бяха загубени 40 000 работни места и всички заинтересовани страни призовават за въвеждане на програма за непредвидени ситуации, за да се гарантира, че европейският корабостроителен сектор ще запази критичната си маса<sup>(2)</sup>. Тази тенденция се усложнява допълнително от отскоко действащата капиталова рамка за банков надзор „Базел III“, която ограничава условията на финансиране.

3.7 От началото на финансовата криза получаването на финансиране за корабостроенето в ЕС стана значително трудно, тъй като редица основни финансови институции намалиха или направо прекратиха своето финансово участие преди и след доставката на плавателните съдове. С оглед на тази ситуация инструментите за публична гаранция, включително експортните кредити, придобиха много по-голямо значение. Кризата в кредитирането на корабостроителния сектор все още продължава, въпреки първите сигнали за евентуално съживяване на пазара.

<sup>(2)</sup> Становище на ЕИСК – ОВ С 18, 19.1.2011 г., стр. 35.

3.8 Въпреки че кораборемонтният сектор, който се счита за част от корабостроителния, също изпитва периодични трудности, той е в много по-добро положение от заводите, които се специализират в производство. Кораборемонтните заводи работят на пазар, различен от този на корабостроителния сектор (над половината ремонтирани плавателни съдове са от страни извън ЕС). Този подсектор не беше пощаден от световната криза от 2009-2010 г., тъй като корабособствениците намалиха значително разходите за ремонт на корабите, като често пъти ограничаваха тези ремонти до основните и периодичните ремонтни дейности, които се изискват от морското законодателство.

3.8.1 Предвид ожесточената конкуренция на световния пазар, кораборемонтните заводи в редица държави-членки на ЕС предприеха мерки за диверсифициране на своето производство, като се съсредоточиха върху модернизирани (ретрофит) на плавателни съдове или извършване на по-сложни операции като удължаване на корпуса или друго преоборудване, включително за добив на нефт и газ от морското дъно или производство на по-малки плавателни съдове.

3.8.2 Понастоящем кораборемонтните дейности се извършват най-вече в заводи, разположени в съседните на ЕС страни. ЕИСК настойчиво призовава държавите-членки и администрацията на ЕС да изготвят стратегия за насърчване на развитието и изграждането на заводи от този тип в крайбрежните региони на ЕС. В интерес на държавите-членки на ЕС е да поддържат „стратегически минимум“ от ремонтни съоръжения в ЕС, за да обслужват сектора на корабоплаването. Тези заводи биха могли да ремонтират кораби на конкурентни цени, да гарантират съвременното изпълнение на договорите и използването на екологосъобразни методи, като същевременно допринасят за индустриалното възраждане на определени крайбрежни региони.

#### 4. Общи бележки

4.1 Общата цел на преразглеждането на рамката следва да бъде подобряване на условията, при които се конкурират европейските корабостроителници. Всички нейни разпоредби следва да бъдат изготвени в този дух.

4.2 Общата конкурентоспособност на европейския корабостроителен сектор е под огромен натиск в резултат на трудните условия на пазара, които се дължат по-специално на голямата подкрепа в страните конкуренти. Тъй като европейският сектор не може да се конкурира по отношение на цената на труда, той трябва да се стреми да получи предимство, като гарантира възможно най-високо качество по отношение на безопасността на корабите, ефективността и опазването на морската околна среда, както и посредством въвеждането на иновационни процеси, насочени към по-нататъшно повишаване на ефективността. Ясно е, че преразгледаната и преработена рамка ще може да предостави подходящи стимули в тази насока, които са от жизненоважно значение за постигането на целите.

4.3 От основно значение е в актуализираната рамка незабавно да се включи практическа система от стимули, улесняващи инвестициите в нови или модернизирани плавателни съдове с

по-добри екологични характеристики. Неприлагането на подобна система в краткосрочен план би могло да направи невъзможно постигането на бързи икономически печалби от намаляването на емисиите на азотни и серни окиси и парникови газове. В рамката следва да се предвиди, че този вид помощ и предоставените за целта средства се отпускат само на европейски корабостроителници.

4.4 Помощта, отпускана по линията на рамката, е важна както за отделните предприятия, така и за регионите. Това води до необходимост от започване на нови иновационни проекти, които да дадат възможност на корабостроителниците да отговорят на променящите се потребности на пазара по възможно най-бързия и ефективен начин. За да отговорят на критериите за получаване на помощи, проектите ще трябва да включват както научноизследователска, иновационна и развойна дейност, свързана с новите продукти, така и обучение и повишаване на квалификацията на служителите. Това следва да бъде отчетено в обновената рамка.

4.5 Комитетът счита, че преди подробното разглеждане на въпроса за експортните кредити следва да се подчертае, че достъпът до конкурентно финансиране често пъти е от решаващо значение при осигуряване на нови проекти за корабостроенето. През последните години участието на публичните власти, държавните банки и други държавни институции във финансирането преди (предварително финансиране) и след доставката на плавателните съдове се увеличи значително, най-вече в Азия. Може да се предположи, че в краткосрочен и средносрочен план корабостроенето, включително и в ЕС, ще се финансира с подкрепа под формата на публични заеми или гаранции с участието на националните и европейските финансови институции, например ЕИБ (там, където секторът изпитва трудности) <sup>(3)</sup>.

4.6 След създаването на първата Рамка на ЕС за корабостроенето секторът претърпя многобройни структурни промени, които следва да се отчетат при изготвянето на новите разпоредби. Те са както следва:

— европейските корабостроителници постигнаха значителен напредък в посока специализация и този процес трябва да бъде продължен и подкрепен;

— делът на стандартните плавателни съдове в поръчките на европейската корабостроителна индустрия намалва съществено;

— световната конкуренция започва да се усеща и при по-малките плавателни съдове, включително плавателните съдове за вътрешно корабоплаване;

<sup>(3)</sup> Становище на ЕИСК CSMI/069 – ОВ С 18, 19.1.2011 г., стр. 35.

- докато през последните десет години средният размер на европейските корабостроителници се запази или леко намаля (вследствие на затварянето на корабостроителници в Полша, Хърватия, Дания и Испания), в настоящия момент Европа е изправена пред масовото разширяване на корабостроителниците в страните конкуренти, по-специално в Азия;
- значението на екологосъобразните продукти и производствени процеси нарасна значително; тази тенденция следва да се насърчава с необходимите мерки по отношение на емисиите, по-специално на серни и азотни окиси и парникови газове;
- ръстът на крайбрежното корабоплаване означава, че европейската корабостроителна индустрия трябва да намери начин да отговори на местното търсене.

4.7 Подходът на държавите-членки на ЕС при използването на предвидените в Рамката за корабостроенето инструменти за помощ е особено важен. Те следва цялостно и системно да предоставят информация за възможностите и условията за получаване на държавни помощи (не на субсидии), както е предвидено в рамката.

## 5. Специфични бележки

### Помощ за НИРИД

5.1 Научноизследователската, развойна и иновационна дейност е от основно значение, за да могат предприятията да предлагат по-добри продукти и следователно да имат успех на пазара. Въпреки това дейностите в областта на НИРИД могат да се извършват само ако пазарът е готов да приеме **специфичните рискове**, свързани с иновациите

5.2 Както беше подчертано от европейските корабостроители, **рискът, свързан с производството на кораби прототипи, е значителен**. За разлика от повечето други сектори, договорите за продажба в корабостроенето съдържат определения на характеристики на продукти, които не са били тествани към момента на подписването. Дори и малки инциденти, свързани например с някой иновационен елемент, могат да наложат промени, които изискват значителни допълнителни средства и време и водят до сериозни нарушения на производствения процес.

5.2.1 В тази ситуация наличието на **помощ за иновации** има положително въздействие върху оценяването на риска, свързан с всеки иновационен елемент, при разработването на нови продукти и процеси. То позволява на предприятията да предприемат допълнителни стъпки за намиране на нови решения, като увеличава шансовете за успех на пазара на иновационните продукти и вследствие на това стимулира допълнителни дейности в областта на НИРИД.

5.3 Използването на помощите за иновации има ускоряващо въздействие, а това е важен фактор, водещ до по-висока ефективност и конкурентоспособност, което е от жизненоважно значение с оглед на запазването на технологичното лидерство в областта на сложните и иновационни видове кораби. Скоростта,

с която се осъществяват иновациите, е основен елемент на конкурентоспособността, по-специално предвид ограничените възможности за защита на интелектуалната собственост в морските технологии.

5.4 Европейските социални партньори от корабостроителния сектор са единодушни – въз основа на конкретни примери, за това че помощите за иновации определено са допринесли за повишаване на ефективността и конкурентоспособността на корабостроителниците в ЕС. Те улесниха въвеждането и разпространяването на нови производствени методи, технологии и продукти и стимулират НИРИД. Следователно те трябва да се разглеждат като целесъобразен инструмент на политиката на ЕС.

5.5 Предприемачите смятат, че проблемите, свързани с прилагането на правилата относно помощите за иновации, могат да се отстранят, без да се променя текстът на рамката, а по-скоро като се внесат промени в уведомлението за изготвена национална програма с цел промяна на прага за групово освобождаване за иновациите относно продукти, касаещи малките кораби, както и за иновациите, свързани с процесите.

5.6 По отношение на въпроса на Комисията дали не би било по-целесъобразно помощите за иновации да престанат да се прилагат за другите видове иновации и да продължат да се отпускат само за иновациите, свързани с по-екологосъобразните кораби, Комитетът възприема позицията на социалните партньори и смята, че това би понижило съществено ефективността на инструмента. По-специално ще се загуби изключително положителното му въздействие върху свързаните с процеси иновации, насочени към повишаване на конкурентоспособността на европейската промишленост. Освен това няма да може да се оказва подкрепа на редица иновации, свързани с продуктите, насочени например към повишаване на безопасността, сигурността, комфорта на екипажа и пътниците.

5.6.1 Инструментите за подкрепа, насочени към улесняване на навлизането на екологосъобразни технологии на пазара, са важни и заслужават да бъдат включени в рамката като **екологична помощ, която допълва помощта за иновации, но представлява отделен инструмент**.

5.7 В съответствие с рамката за държавни помощи за опазване на околната среда следва да се въведат стимули за допълнителни действия, които да не се ограничават само до покриването на регулаторните изисквания. Не се наблюдава обаче почти никакъв напредък относно прилагането на тази хоризонтална рамка в корабостроителния сектор. Поради това в рамката за корабостроенето, наред с изискванията на хоризонталните правила, следва да се включат целесъобразни практически разпоредби. За тази цел би било подходящо да се направи позоваване на разпоредбите за екологична помощ в рамките на разпоредбите за групово освобождаване, в съчетание със специфичните изисквания по отношение на корабите. Това, на практика, би допринесло за опростяването на правилата за държавни помощи на ЕС.

5.8 Хоризонталната рамка за НИРИД включва и разпоредби, свързани с иновационните дейности, включително „разработването на търговско използваеми прототипи и пилотни проекти [...] ако прототипът е необходим за крайния търговски продукт и производството му е твърде скъпо, за да бъде използвано само за демонстрации и валидиране“<sup>(4)</sup>.

5.8.1 На практика съответните разпоредби предвиждат по-висок интензитет на помощите отколкото рамката и, в известен смисъл, покриването на повече видове допустими разходи. Но те предвиждат също така, че „в случаите на последващо търговско използване на демонстрационни или пилотни проекти, всички приходи от това използване трябва да се приспадат от приемливите разходи“<sup>(5)</sup>.

5.8.2 Въпреки че тази разпоредба е приложима в повечето производствени сектори, тъй като при серийното производство разходите за разработване се изплащат от големия брой продукти, тя е неприменима за прототипите на кораби.

5.9 Казано накратко, Комитетът отбелязва, **че поради спецификите на корабостроителния сектор хоризонталната рамка за НИРИД не предлага подходящо решение относно помощта за иновации за корабостроенето и затова най-доброто решение би било в преразгледаната рамка да се включат съответни разпоредби.**

#### *Помощ за закриване*

5.10 Във времето между въвеждането на рамката през 2004 г. и началото на кризата в корабостроенето имаше период на голямо търсене, което означава, че секторът нямаше стимул да обмисля затварянето на съоръжения. През последните две години ситуацията в областта на търсенето се промени по драматичен начин и поръчките на европейската индустрия достигнаха най-ниските си равнища за повече от десетилетие.

5.10.1 Поради това Комитетът счита, че предвид настоящата ситуация на пазара, запазването на този вид помощи е оправдано<sup>(6)</sup>.

5.11 Разпоредбите относно този тип помощи следва да дават на корабостроителниците възможност за частично реструктуриране<sup>(7)</sup>, без да е необходимо да преминават през процес на пълно реструктуриране в съответствие с Насоките за спасяване и реструктуриране. При преразглеждането на насоките следва

<sup>(4)</sup> Регламент на Комисията (ЕО) № 800/2008 от 6 август 2008 г. (ОВ L 214, 9.8.2008 г.).

<sup>(5)</sup> Пак там.

<sup>(6)</sup> Испания, наред с други страни, планира в близко бъдеще да се възползва от „помощи за закриване“ при реструктурирането на няколко корабостроителници.

<sup>(7)</sup> Помощта за реструктуриране е дефинирана в съответните хоризонтални разпоредби, чиято реформа се планира за 2012 г. Очаква се в рамките на тази реформа да бъде предвидена помощ за частично реструктуриране.

да се възприеме този модел. Ако това беше направено, нямаше да има никаква необходимост от запазване на отделни разпоредби относно помощите за реструктуриране в Рамката за корабостроенето.

#### *Регионална помощ*

5.12 Ако правилата за отпускане на регионална помощ се запазят, обхватът и интензитетът на помощите трябва да се съобразят с тези, които са приложими съгласно Насоките за регионална помощ. Ограничаването на техния обхват до съществуващите съоръжения не е нито подходящо, нито оправдано. Европейската корабостроителна индустрия трябва да инвестира в по-ефективни производствени методи и съоръжения с цел укрепване на своята конкурентна позиция. Това може да породи необходимост от създаване на по-големи производствени единици, с цел използване на синергии, постигане на по-голяма ефективност и използване на икономии от мащаба. Действащите понастоящем правила затрудняват или правят невъзможно предоставянето на регионална помощ за подобни проекти.

5.13 Огромните инвестиции в Азия бяха основният двигател на успешното развитие на тези страни. Тези инвестиции често пъти бяха улеснявани от пряка или непряка държавна подкрепа. Рестриктивните европейски правила относно увеличаването на капацитета на корабостроенето бяха ориентирани в обратната посока; това постави европейската индустрия в още по-неблагоприятно положение в сравнение с това на нейните конкуренти. **Следователно вече не може да има основания за запазването на рестриктивните правила, насочени към свеждане до минимум на подкрепата за увеличаване на капацитета.**

5.14 Основните проблеми, свързани с тълкуването или прилагането на настоящите правила за регионална помощ, се отнасят до рестриктивния характер на определените от рамката правила за регионална помощ в сравнение с хоризонталните разпоредби. По-специално стриктното тълкуване на ограничението, според което помощите могат да се използват само за инвестиции в съществуващи съоръжения, стесни неоснователно обхвата на този инструмент и създаде значителни проблеми при неговото прилагане.

#### *Помощ за заетост*

5.15 ЕИСК е убеден, че помощта за заетост следва да бъде запазена в рамката.

5.15.1 Комитетът е на мнение, че държавите-членки би следвало по-често да използват предвидените в рамката мерки за помощ за заетост, с цел да подкрепят дейностите на корабостроителите в своите страни в областта на образованието и обучението в кризисни ситуации, предизвикани от пазарните цикли, световното свръхпроизводство или нелоялна конкуренция от страна на неевропейски корабостроители.

#### *Помощ за експортни кредити и развитие*

5.16 Експортните кредити, отпуснати от държавни кредитни агенции, са обичайна практика в различни индустриални сектори в цял свят. Секторните споразумения на равнище

ОИСР задават международно приетите стандарти. Всички държави-членки на ЕС изцяло са се задължили да спазват разпоредбите, които в рамките на разпоредбите на ЕС за държавните помощи се разглеждат и като напълно съвместими с единния пазар.

5.17 Инструментите за експортни кредити са важен елемент във финансирането на проекти в корабостроенето. В Европа те имат предназначението да покрият разходите и поради това не представляват субсидии. Наличието им при конкурентни условия допринася съществено за конкурентоспособността на европейската индустрия. Особено като се имат предвид масштабните пакети за финансиране, предоставяни от други корабостроителни

нации, най-вече Китай и Южна Корея, държавите-членки следва да бъдат насърчавани да осигуряват равностойни инструменти на своите корабостроителни предприятия.

5.18 Комитетът смята, че е важно – като се използват възможностите, предлагани от диалога в сектора – да се установи до каква степен е необходимо или полезно позоваването на разпоредбите на ОИСР в Рамката за корабостроенето. По мнението на социалните партньори в сектора на корабостроенето администрацията би трябвало да разгледа този въпрос в случай че непрекъснатата наличност на експортни кредити бъде изложена на риск.

Брюксел, 13 юли 2011 г.

*Председател*  
*на Европейския икономически и социален комитет*  
Staffan NILSSON

---