

**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)**

(2018/C 262/02)

Sprawozdawca: **Marian KRZAKLEWSKI**

Współsprawozdawca: **Patrizio PESCI**

Decyzja Zgromadzenia Plenarnego	1.6.2017
Podstawa prawna	Artykuł 29 ust. 2 regulaminu wewnętrznego Opinia z inicjatywy własnej
Sekcja odpowiedzialna	Komisja Konsultacyjna ds. Przemian w Przemysle (CCMI)
Data przyjęcia przez CCMI	4.4.2018
Data przyjęcia na sesji plenarnej	19.4.2018
Sesja plenarna nr	534
Wynik głosowania	197/1/2
(za / przeciw / wstrzymało się)	

## 1. Wnioski i zalecenia

1.1. EKES zaleca, by wszystkie służby Komisji zwiększyły wysiłki, aby wziąć odpowiedzialność za dokończenie strategii LeaderSHIP 2020 (LS 2020) i za przygotowanie i realizację nowej strategii dla sektora – LeaderShip 2030, współpracując z zainteresowanymi stronami.

1.2. Z uwagi na fakt, że strategia została przyjęta w 2013 r., na konkluzje i zalecenia przyjęte w dokumencie „LeaderSHIP 2020” wpływ wywarły skutki kryzysu gospodarczego z 2008 r. Jednakże na przestrzeni ostatnich lat zaszło wiele zmian i pojawiły się poważne problemy, jak również nowe szanse dla przemysłu morskiego w Europie. Dlatego EKES apeluje do Komisji, aby silniej wspierała przemysł morski w radzeniu sobie z wyzwaniami i możliwościami.

1.3. Ogłaszając strategię LS 2020, Komisja i zainteresowane strony uzgodniły 19 zaleceń, których realizacja miała doprowadzić do wdrożenia strategii. W czasie wysłuchania interesariusze z sektora dokonali oceny realizacji tych zaleceń w ankiecie, której wyniki zostały omówione w rozdziale 3.

1.3.1. EKES stwierdza, że stan realizacji wszystkich zaleceń 4 lata po ogłoszeniu strategii jest nierównomierny i zaawansowany średnio w 25 %. Stosunkowo dobrze realizowane są zalecenia dotyczące filara RDI. Pozytywnie, ale nieco gorzej wygląda realizacja zaleceń filara „umiejętności i zatrudnienie” z wyjątkiem kwestii nieformalnego uczenia. Gorzej przedstawia się realizacja ustaleń dotyczących „poprawy dostępu do rynku i uczciwej konkurencji”, których postęp oceniono tylko na 20 %. Najsłabiej realizowany jest filar „dostęp do finansowania” – średnio 15 %, z wyjątkiem działań dotyczących promowania finansowania przez EBI. EKES apeluje do Komisji i zainteresowanych stron o zwiększenie intensywności realizacji strategii i przeniesienie realizacji kluczowych zaleceń do postulowanej przez interesariuszy nowej strategii dla sektora – LeaderSHIP 2030.

1.4. Podczas wysłuchania podkreślono, że europejski sektor technologii morskich jest jednym z najbardziej strategicznych sektorów w Europie i że znajduje się w stosunkowo dobrej kondycji, pomimo wielu trudności, jakim musiał stawić czoła zwłaszcza po kryzysie gospodarczym. Z kolei stocznice azjatyckie znalazły się w trudnym położeniu m.

in. w wyniku intensywnej polityki pomocy państwa. Ale właśnie z uwagi na obecne kłopoty azjatyccy konkurenci będą zwiększać presję na Europę, co dotyczy szczególnie Chin. EKES zaleca, by Komisja Europejska przyjęła ramy, które zapewniłyby prawdziwie równe warunki w skali światowej dla europejskiego sektora TM.

1.5. Chiński rząd oraz banki zapewnią pełne wsparcie finansowe przedsiębiorstwom państwowym tego kraju w realizacji ogłoszonej niedawno strategii zmierzającej do odebrania Europie pozycji lidera w dziedzinie budowy wysokiej klasy statków, takich jak statki wycieczkowe, oraz w zakresie zaawansowanego technologicznie sprzętu morskiego. W tej sytuacji EKES zaleca, by Komisja Europejska przyjęła silną politykę przemysłową i produkcyjną, opartą na wzajemności, dzięki której europejski przemysł technologii morskich będzie mógł sprostać konkurencji.

1.6. Przemysł morski podlega obecnie presjom o charakterze regulacyjnym i społecznym. Jeśli chodzi o kwestie regulacyjne, od tego sektora wymaga się poprawy efektywności ekologicznej i efektywności w zakresie bezpieczeństwa i ochrony. Z kolei w wymiarze społecznym cyfryzacja, automatyzacja, bezpieczeństwo cybernetyczne lub internet rzeczy są potencjalnie przełomowymi technologiami, które mogą w zasadniczy sposób zmienić przyszłość sektora morskiego. Jednocześnie wyzwania te stwarzają interesujące możliwości dla europejskiego sektora TM. Dlatego EKES zaleca, by Komisja Europejska pobudzała inwestycje europejskiego sektora TM w obszarze RDI – na przykład w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP) – w celu sprostania potrzebom sektora. RDI mają kluczowe znaczenie dla utrzymania konkurencyjnej pozycji europejskiego sektora TM w stosunku do konkurentów na poziomie globalnym.

1.7. Europejskiemu sektorowi TM coraz bardziej zależy na wykorzystaniu potencjału gospodarczego mórz i oceanów w sposób zrównoważony. Produkcja energii wiatrowej na obszarach morskich, wykorzystanie energii mórz i oceanów, czy też akwakultura to tylko niektóre przykłady. W celu pełnego wykorzystania tego potencjału i sięgnięcia po nowe możliwości (jak np. magazynowanie energii na morzu), EKES zaleca Komisji Europejskiej wsparcie europejskiego sektora technologii morskich przy pomocy niebieskich PPP.

1.8. W przeciwieństwie do konkurentów z Azji, dostęp do finansowania stanowi poważny problem dla europejskich stocznicy i europejskich producentów sprzętu morskiego. Istniejące już europejskie instrumenty finansowe są niewystarczająco znane albo w ogóle nie nadają się do zastosowania w tak kapitałochłonnej branży. W związku z tym EKES wzywa Komisję Europejską do uruchomienia instrumentu finansowego, który przyczyni się do zwiększenia inwestycji w sektorze kapitału podwyższonego ryzyka, jakim jest europejski przemysł TM.

1.9. Komitet uważa, że rola podsektora marynarki wojennej jest bardzo ważna dla utrzymania „masy krytycznej” całego europejskiego sektora stoczniowego i dodatkowo stanowi czynnik napędowy dla badań i innowacji w sektorze TM i poza nim. Dlatego EKES apeluje do Komisji, aby w ramach kontynuacji strategii LeaderSHIP morski przemysł obronny był jednym z filarów tej strategii.

1.10. Aby zachować swoją konkurencyjność i innowacyjność, europejski sektor TM musi wdrażać nowe technologie oraz dysponować odpowiednio wykwalifikowanymi i przeszkolonymi pracownikami. EKES zaleca Komisji, by udzielić silnego wsparcia partnerom społecznym z branży stoczniowej, aby mogli kontynuować swoją działalność w ramach Europejskiej Rady ds. Umiejętności w Sektorze Technologii Morskich. EKES zwraca uwagę KE na potrzebę wspierania inicjatyw branżowych i wiedzy fachowej w celu rozwiązywania problemu niedopasowania umiejętności do potrzeb rynku pracy w tym sektorze.

1.11. EKES przyjmuje do wiadomości ustalenia zawarte w sprawozdaniu w sprawie *New trends in the shipbuilding and marine supply industries*<sup>(1)</sup> i wzywa Komisję Europejską do współpracy z SEA Europe i IndustriALL oraz innymi zainteresowanymi stronami w celu wdrożenia zaleceń sformułowanych w tym sprawozdaniu.

## 2. Kontekst opinii

### *Aktualny stan europejskiego przemysłu technologii morskich*

2.1. Europejski przemysł technologii morskich (TM) obejmuje wszystkie przedsiębiorstwa zaangażowane w projektowanie, budowę, utrzymanie i remont statków i innych struktur morskich, włącznie z kompletnym łańcuchem dostaw: systemów, wyposażenia i usług, wspieranym przez instytucje badawcze i edukacyjne. Firmy europejskie są liderem w zakresie innowacji i dostarczają rocznie połowę sprzętu morskiego na całym świecie.

<sup>(1)</sup> „Nowe tendencje w przemyśle stoczniowym i branżach zaopatrzenia morskiego”.

2.2. Stocznie europejskie odnoszą sukcesy w zakresie budowy, naprawy, konserwacji lub przebudowy bardzo złożonych i zaawansowanych technologicznie typów jednostek cywilnych i wojennych, takich jak statki wycieczkowe, promy, statki i instalacje typu offshore, fregaty, okręty podwodne itd. Zajmują się też wytwarzaniem i dostarczaniem technologii związanych z rozwojem „niebieskiego wzrostu” (energetyka typu offshore, akwakultura, wydobywanie surowców z dna morskiego itp.). Realizują roczne obroty rzędu ok. 31 mld euro, zatrudniając bezpośrednio ponad 200 tys. osób a obecnie w Europie istnieje około 300 stoczni<sup>(2)</sup>.

2.3. Producenci i dostawcy urządzeń morskich z UE są liderem na światowym rynku. Skupiają ok. 22 tys. dużych, małych i średnich przedsiębiorstw, które dostarczają rozmaite materiały, systemy, technologie i wyposażenie lub świadczą usługi w zakresie inżynierii i doradztwa. Realizują roczne obroty rzędu ok. 60 mld euro, zatrudniając bezpośrednio ponad 350 tys. osób. Ich udział w światowym rynku wynosi ok. 50 %.

2.4. Europejski sektor technologii morskich inwestuje 9 % swoich zysków ze sprzedaży w badania, rozwój i innowacje – to znaczy ma najwyższą w Europie intensywność inwestycji w RDI.

2.5. Światowy przemysł stoczniowy boryka się z jednym z najpoważniejszych kryzysów od lat, zaś 2016 był najgorszym okresem do tej pory, przy czym oczekuje się, że sytuacja stanie się jeszcze gorsza w nadchodzących dwóch lub trzech latach. Zmniejszony popyt na transport ładunków w Azji doprowadził do znacznego spadku w portfelu zamówień. Jedynie Europa potrafiła od 2012 roku utrzymać trend wzrostu zamówień, nie korzystając przy tym ze wsparcia finansowego lub dotacji. Jednocześnie europejscy producenci wyposażenia morskiego muszą zmierzyć się z negatywnymi skutkami dramatycznego spadku zamówień z Azji.

2.6. W 2016 roku stocznie europejskie osiągnęły wyższą wartość nowych zamówień niż jednostek już dostarczanych. Europejskie umowy na nowe statki osiągnęły wartość 14,7 mld USD, co stanowiło 55 % wartości nowych zamówień w skali światowej.

2.7. Konkurencyjność krajów Azji Wschodniej opiera się w dużej mierze na protekcjonistycznych politykach krajowych, w tym dotacjach oraz innej pomocy finansowej i wymogach dotyczących lokalnych zasobów itp. Ponadto te kraje, w przeciwieństwie do Europy, konsekwentnie zamawiają nowe jednostki w swoich stoczniach. Natomiast europejscy armatorzy przekierowali zamówienia na budowę statków towarowych, a także statków do wspomaganie instalacji offshore z Europy na stocznie z Azji. W związku z tym europejski portfel zamówień zmienił się w ostatniej dekadzie w kierunku budowy zaawansowanych technologicznie typów statków o większej wartości dodanej. Co ciekawe, zmiany te miały miejsce w czasie, kiedy europejski sektor żeglugi sam korzystał z programów wsparcia finansowego lub fiskalnego.

#### Kontekst strategii LeaderSHIP 2020

2.8. Strategia LeaderSHIP 2020<sup>(3)</sup> ma swój początek w inicjatywie LeaderSHIP 2015, która została zainicjowana w 2003 roku a jej celem było zapewnienie skoordynowanej reakcji na wyzwania stojące przed europejskim sektorem przemysłu stoczniowego. Główny nacisk kładziono na działania oparte na wiedzy i potrzebę lepszego zwrotu z inwestycji w stoczniach w dziedzinie badań, rozwoju i innowacji.

2.9. W 2008 r. w europejski sektor stoczniowy uderzył światowy kryzys gospodarczy. Skutki kryzysu są obecne w sektorze do dziś. Dlatego potrzebna była silna reakcja w postaci nowej strategii LeaderSHIP 2020 (LS 2020).

2.10. Dokument prezentujący w 2013 roku strategię LS 2020 został wypracowany przez szeroką grupę interesariuszy na czele z reprezentantami przemysłu, Komisją Europejską, Parlamentem i partnerami społecznymi (SEA Europe i IndustriALL).

<sup>(2)</sup> SEA Europe – The Voice of Maritime Civil & Naval Industries in Europe, 2017 newsletter.

<sup>(3)</sup> [http://ec.europa.eu/growth/sectors/maritime/shipbuilding/ec-support\\_pl](http://ec.europa.eu/growth/sectors/maritime/shipbuilding/ec-support_pl).

2.11. W strategii określono cechy tego przemysłu: innowacyjny, „zielony”, wyspecjalizowany w rynkach zaawansowanych technologii, energooszczędny i zdolny do rozszerzania się na nowe rynki.

2.12. W raporcie prezentującym strategię LS 2020 sformułowano jej następujące cztery filary:

- Zatrudnienie i umiejętności
- Poprawa dostępu do rynku i uczciwe warunki rynkowe
- Dostęp do finansowania
- Badania, rozwój i innowacje (RDI)

### 3. Ocena stanu realizacji zaleceń zawartych w strategii LS 2020

3.1. Ocena realizacji zaleceń zawartych w strategii LS 2020 została dokonana na podstawie ankiety wypełnionej przez uczestników wysłuchania publicznego. Poniżej przedstawiono wyniki ankiety.

3.2. Postęp działań dotyczących filaru LS 2020 „zatrudnienie i umiejętności” należy ocenić jako umiarkowany. Najlepiej wygląda realizacja zaleceń: „utworzenie podgrupy sektora TM w systemie ESCO” oraz „promowanie sektora TM” – ocena 30 %. Źle oceniane są plany dotyczące „studium na temat nieformalnego uczenia się” – ocena „0”! Pozostałe zalecenia z tej grupy mają oceny 15–20 %.

3.3. Wykonanie zaleceń 2. filaru „poprawa dostępu do rynku i uczciwa konkurencja” oceniane jest raczej słabo. Trzy działania ruszyły z miejsca: grupa robocza OECD ds. stoczni, zacieśnienie współpracy przemysłu z KE w kwestii ochrony własności intelektualnej i stosowania regulacji IMO oraz „wykorzystanie rozmaitych instrumentów polityki handlowej i prac prowadzących do umów o wolnym handlu”. Ich zaawansowanie oceniane jest na ok. 20 %. Realizacja innych działań z tej grupy jest znikoma.

3.4. Gdy mowa o filarze „dostęp do finansowania”, strony odnotowały postęp jedynie w punkcie: „zbadanie i promowanie możliwości finansowania i rozszerzenia zakresu udzielania kredytów przez EBI” – ocena to 20–30 %. Realizacja zalecenia „zbadanie możliwości funkcjonowania niebieskiego PPP” oceniana jest na 15 %, a zalecenie dotyczące oceny „szans na długoterminowe finansowanie przez Komisję” praktycznie nie jest realizowane (5 %).

3.5. Wykonanie zaleceń dotyczących RDI napawa umiarkowanym optymizmem. Realizacja trzech zaleceń jest na półmetku, a nawet dalej. Oto oceny w tej grupie:

- zbadanie wykonalności projektów PPP w dziedzinie RDI dla sektora technologii morskich – ocena 50 %,
- wprowadzenie przez Komisję przepisów dotyczących RDI do regulacji UE w związku z zakończeniem funkcjonowania Zasad ramowych dotyczących pomocy dla sektora stoczniowego – 60 %,
- analiza możliwości alokacji funduszy strukturalnych w celu dywersyfikacji sektora TM, szczególnie w kontekście regionalnych strategii na rzecz inteligentnej specjalizacji – 45 %,
- opracowanie przez przemysł TM kompleksowego PPP na poziomie UE w celu skoncentrowania badań morskich m.in. na zerowej emisji i efektywności energetycznej statków – 30 %.

#### 4. Uwagi ogólne i szczegółowe dotyczące realizacji priorytetów strategii LeaderSHIP 2020

##### *Zatrudnienie i umiejętności*

4.1. Istnieje silna potrzeba zniwelowania niedoborów umiejętności i podnoszenia umiejętności pracowników oraz zapewnienia odpowiednich szkoleń i przekwalifikowań z myślą o utrzymaniu krytycznej masy wiedzy i know-how w europejskim przemyśle TM. Dlatego ważne jest wspieranie i kontynuacja prac rozpoczętych przez partnerów społecznych w projekcie Skills Council<sup>(4)</sup>. Ponadto ważne jest, by instytucje europejskie angażowały partnerów społecznych w proces kształtowania polityki i w jakiegokolwiek inicjatywy UE dotyczące tego sektora i by konsultowały się z nimi w tych kwestiach. Równie ważne jest to, aby organizacje zawodowe reprezentujące pracodawców i pracowników były w dalszym ciągu zaangażowane w dialog, w tym w dialog społeczny.

4.2. Pracownicy muszą mieć odpowiednie wykształcenie, aby poradzić sobie z wyzwaniami Przemysłu 4.0 oraz z przyszłymi zmianami technologicznymi (np. cyfryzacją). Przyszli pracownicy przemysłu TM będą musieli posiadać umiejętności pozwalające im funkcjonować w kontekście szans i wyzwań niebieskiej gospodarki.

4.3. Trzeba zdwoić wysiłki, aby poprawić atrakcyjność sektora. Należy zidentyfikować i zebrać różne możliwości kariery pracowników, a także wzmocnić mobilność studentów (tj. program Erasmus dla sektora TM). Komisja Europejska powinna nadal w pełni wspierać działalność SEA Europe i IndustriALL na poziomie europejskim w ramach komitetu dialogu sektorowego.

##### *Poprawa dostępu do rynku i uczciwe warunki konkurencji*

4.4. Europejski przemysł nadal boryka się z nieuczciwą konkurencją ze strony państw trzecich zarówno w przemyśle stoczniowym, jak i – w coraz większym stopniu – w branży sprzętu morskiego. W wyniku kryzysu w Azji, wywołanego nadwyżką mocy produkcyjnych w następstwie ogromnych dotacji państwowych, władze publiczne tych krajów zamierzają wspierać lokalne stocznie a także lokalnych producentów sprzętu morskiego, co oznacza nasilenie eksportu. Tym samym zwiększy się presja konkurencyjna na europejskie stocznie oraz producentów sprzętu morskiego w Europie.

4.5. Stocznie azjatyckie kierują teraz swoją uwagę na odnoszące sukcesy europejskie rynki bardziej zaawansowanych rodzajów statków, takich jak statki wycieczkowe i pasażerskie. Ponadto Chiny zapowiedziały w niedawnych oficjalnych dokumentach „Made in China 2025” i „China manufacturing 2025”, że będą dążyć do zdobycia pozycji światowego lidera w dziedzinie budowy wysokiej klasy statków, w tym statków wycieczkowych, oraz w zakresie zaawansowanego technologicznie sprzętu morskiego, a więc będą bezpośrednio konkurować z odnoszącymi sukcesy rynkami europejskimi. Polityka ta otrzymuje pełne rządowe wsparcie w postaci pomocy państwa. Taka polityka stanowi zagrożenie dla europejskiego sektora TM.

4.6. Rynek amerykański pozostaje zamknięty z powodu ustawy Jonesa. Złagodzenie tej ustawy i otwarcie amerykańskiego rynku mogłoby stworzyć przemysłowi stoczniowemu interesujące możliwości. Unia powinna na to nalegać, mimo że obecny klimat polityczny w USA raczej sprzyja protekcjonizmowi.

4.7. Podobnie jak Chiny, Stany Zjednoczone, Japonia czy Korea Południowa, decydenci w UE i państwach członkowskich powinni zdać sobie sprawę, że europejski przemysł stoczniowy i produkcja sprzętu morskiego stanowią strategiczne sektory gospodarki europejskiej, wymagające specjalnej uwagi i podejścia zarówno do celów cywilnych, jak również w marynarce wojennej.

4.8. Komisja Europejska powinna dążyć do podpisania globalnego porozumienia określającego zasady kontroli dotacji oraz, ewentualnie, dyscypliny cenowej w ramach OECD (włączając Chiny), a także wspierać działania w tym kierunku.

4.9. Wzajemność między Europą a państwami trzecimi ma zasadnicze znaczenie i w związku z tym powinna stanowić zasadę przewodnią w dwustronnych i wielostronnych negocjacjach handlowych i kwestiach związanych z dostępem do rynku. Jest ona fundamentem uczynienia europejskiego przemysłu, w tym sektora TM, bardziej konkurencyjnym w stosunku do światowych konkurentów. A zatem jeśli przedsiębiorstwa europejskie napotkają środki protekcjonistyczne w państwie trzecim, Unia powinna zastosować takie same kroki wobec firm z tych krajów pragnących prowadzić wymianę handlową z Europą. Tylko w ten sposób będzie istniała uczciwsza konkurencja dla europejskich stocznii i europejskiej branży sprzętu morskiego.

<sup>(4)</sup> Rada sektorowa ds. umiejętności.

*Dostęp do finansowania*

4.10. Komisja często przedstawia EFIS – narzędzie finansowe w planie Junckera – jako instrument (finansowy) dla przemysłu, niemniej jego zakres i korzyści nie są w pełni znane (jest skierowany głównie do MŚP). Trzeba lepiej objaśnić i rozpowszechnić to narzędzie oraz płynące z niego korzyści dla przemysłu TM.

4.11. Przemysł stoczniowy wymaga dużej ilości kapitału, a w ostatnim czasie dostęp stoczni europejskich do finansowania stał się utrudniony. Tymczasem zagraniczne stocznie korzystają z istotnych zachęt finansowych, w tym z pomocy państwa. Komisja powinna zatem rozważyć utworzenie specjalnego systemu zapewniającego łatwiejszy dostęp europejskiego kapitałochłonnego przemysłu stoczniowego do finansowania.

4.12. Należy korzystać z zachęt finansowych (np. w ramach europejskich programów finansowania, takich jak instrument „Łącząc Europę”, zachęt dla armatorów do inwestowania w przyjazne dla środowiska statki, sprzęt lub technologie), co przyniesie zwrot z inwestycji w Europie.

4.13. Należy zbadać możliwość przyjęcia specjalnych przepisów sektorowych, które zapewnią bodźce mogące przyczynić się do poprawy globalnej konkurencyjności europejskiego sektora TM, przy jednoczesnym unikaniu sytuacji rodzących napięcia między państwami członkowskimi UE. W tym względzie do pewnego stopnia źródłem inspiracji mogą być przykłady najlepszych praktyk z innych sektorów, w szczególności sektora żegluga.

4.14. UE wraz z Norwegią powinny rozważyć utworzenie specjalnego programu poświęconego stymulowaniu przyjaznej dla środowiska i energooszczędnej żegluga morskiej bliskiego zasięgu za pośrednictwem europejskiego przemysłu stoczniowego i branży sprzętu morskiego. EKES zachęca do wykorzystania przygotowanej w Komitecie dla prezydencji maltańskiej opinii rozpoznawczej „Strategie dywersyfikacji turystyki wodnej i morskiej”<sup>(5)</sup>.

4.15. Należy także rozważyć utworzenie programu finansowego umożliwiającego europejskim zakładom recyklingu złomowanie większych rodzajów statków.

4.16. Dla zaawansowanego technologicznie sektora TM w UE instrumenty finansowe służące realizacji zamówień publicznych dla marynarki wojennej są bardzo ważnym czynnikiem napędowym i przyczyniają się w istotny sposób do utrzymania „masy krytycznej” produkcji całego sektora stoczniowego w UE, stymulując równocześnie badania i innowacje w całym sektorze i w jego otoczeniu. W tym kontekście EKES docenia pozytywną rolę europejskiego planu działań w sektorze obrony opracowanego niedawno przez Komisję.

*Badania, rozwój i innowacje*

4.17. Komisja Europejska powinna ustanowić umowne partnerstwo publiczno-prywatne dla przemysłu morskiego w celu umożliwienia sektorowi dalszego inwestowania w rozwiązywanie problemów regulacyjnych i społecznych sektora żegluga i w wykorzystanie potencjału gospodarczego działalności związanych z niebieskim wzrostem. Europejskie innowacje należy promować za pomocą specjalnego (europejskiego) programu wspierania innowacji.

4.18. Europa powinna zapewnić finansowe wsparcie dla europejskich badań i rozwoju. Innowacje europejskie trzeba zaś odpowiednio chronić w zakresie praw własności intelektualnej. Europejski Urząd Patentowy powinien skutecznie monitorować europejskie patenty, w tym w europejskim sektorze TM, a także nakładać sankcje w wypadku naruszenia przepisów.

4.19. Przyszły program ramowy (9. program ramowy) powinien zapewniać wystarczające wsparcie (finansowe) dla przemysłu morskiego, tak aby poradzić sobie w przyszłości z istotnymi wyzwaniami międzynarodowymi lub europejskimi o charakterze regulacyjnym i społecznym, do których należeć będą m.in. ekologizacja żegluga<sup>(6)</sup>, cyfryzacja, technologie przełomowe oraz połączona lub zautomatyzowana żegluga.

<sup>(5)</sup> Opinia EKES-u (Dz.U. C 209 z 30.6.2017, s. 1).

<sup>(6)</sup> W odniesieniu do ekologizacji transportu morskiego, żegluga i przemysł technologii morskich – jako międzynarodowy sektor konkurujący na poziomie globalnym – preferują rozwiązania na szczeblu międzynarodowym, przy udziale Międzynarodowej Organizacji Morskiej w Londynie.

4.20. Zdaniem EKES-u przyszły 9. program ramowy powinien również zawierać rozdział poświęcony wsparciu finansowemu przemysłu europejskiego z myślą o umożliwieniu mu pełnego wykorzystania gospodarczego potencjału niebieskiej gospodarki w Europie.

Bruksela, dnia 19 kwietnia 2018 r.

Luca JAHIER  
Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

---