

Kinga Kamińska

III rok SS1 MSG Finanse Międzynarodowe i Bankowość

POMOC PUBLICZNA NA PRZYKŁADZIE WYBRANYCH POLSKICH SPÓŁEK

Słowa kluczowe: pomoc publiczna, pomoc de minimis, postępowanie restrukturyzacyjne, spółki Skarbu Państwa

Wstęp

Już od wielu lat w świecie ekonomii i polityki rozważane są kwestie dotyczące roli państwa w sytuacjach nadzwyczajnych. W literaturze możemy znaleźć zarówno zwolenników głoszących wolność jednostki w wymiarze społeczno - ekonomicznym, jak i entuzjastów ingerencji państwa w mechanizmy rynkowe. Z koncepcji „państwa - nocnego stróża” wynika zatem, że pomoc publiczna nie powinna być dopuszczalna w gospodarce wolnorynkowej. Jednak nie da się nie zauważyć, że w szczególnych przypadkach jest ona niezbędna do zatrzymania negatywnych zjawisk gospodarczych. Często pomoc publiczna pomaga przedsiębiorcom w pobudzeniu rozwoju działalności oraz zapobieganiu niekorzystnym zjawiskom społeczno - gospodarczym.

Celem artykułu jest ustalenie zasadności oraz skuteczności udzielanej pomocy publicznej dla upadających przedsiębiorstw. Skupia się na polskich spółkach – PLL LOT oraz Przewozy Regionalne, które były zagrożone bankrutem, a których sytuacja finansowa po otrzymaniu pomocy publicznej wciąż się polepsza.

1. Definicja pomocy publicznej

Pomoc publiczna jest to interwencja państwa, która polega na przyznaniu w różnych formach pomocy poszczególnej jednostce gospodarczej lub grupie podmiotów, która może doprowadzić do zachwiania konkurencji na wolnym rynku¹.

Pomoc publiczna może mieć różne formy. W tabeli nr 1 zostały one wyróżnione oraz pokazane jak kształtowała się ich wartość w latach 2012 – 2016.

¹ J. Choroszczak, M. Mikulec *Pomoc publiczna a rozwój firmy. Szanse i zagrożenia*. Wydawnictwo POLTEXT, Warszawa 2012, s. 11.

Tabela 1. Formy pomocy publicznej w latach 2012 - 2016

Podział pomocy publicznej	Wartość pomocy (w mln zł)					Łącznie w latach 2012-2016
	2012	2013	2014	2015	2016	
Dotacje	15 347,1	15 667,8	16 358,0	12 017,8	15 950,5	75 341,2
Ulgi podatkowe	1 841,4	2 143,1	2 596,1	2 850,6	2 684,9	12 116,1
Wniesienie kapitału	128,4	51,1	251,1	772,8	38,3	1 241,8
Konwersja wierzytelności na kapitał	0,0	0,0	473,5	0,0	0,0	473,5
Pożyczki preferencyjne i warunkowo umorzone	736,0	289,9	399,9	86,8	34,8	1 547,4
Odroczenia i rozłożenia na raty	0,1	0,01	8,8	0,0006	0,0006	8,9
Poręczenia i gwarancje	1,9	2,8	50,7	441,9	135,0	632,3

Źródło: Raport o pomocy publicznej w Polsce udzielonej przedsiębiorstwom w 2016 roku, Warszawa, listopad 2017r.

W 2016r. tak samo jak w latach poprzednich główną formą pomocy publicznej były dotacje. Łącznie wartość tej pomocy wynosiła 15 950,5 mln zł i była większa w stosunku do roku poprzedniego o 3 932,7 mln zł. Największe zmiany można natomiast zaobserwować w wartościach pomocy udzielanej w formie wniesienia kapitału- zmniejszenie o 734,5 mln zł oraz pomocy udzielanej w formie poręczeń i gwarancji- spadek o 306,9 mln zł².

2. Rodzaje pomocy publicznej

Pomoc publiczną można podzielić na trzy główne rodzaje ze względu na cel udzielania pomocy.

- Pomoc horyzontalna- jest adresowana do wszystkich przedsiębiorców, niezależnie od miejsca prowadzenia działalności oraz sektora gospodarki. Pomoc ta jest przeznaczona m.in. na restrukturyzację i ratowanie zagrożonych upadłością przedsiębiorstw,

²Strona internetowa Rzeczypospolitej www.rp.pl Rodzaje pomocy publicznej w okresie 2014-2020 (23.11.2018r.).

badania i rozwój, rozwój małych i średnich przedsiębiorstw czy ochronę środowiska.

- Pomoc regionalna- jest kierowana do najmniej rozwiniętych regionów, w których wspierane są inwestycje lub tworzone nowe miejsca pracy.
- Pomoc sektorowa- udzielana jest jednostkom z danego sektora gospodarczego ale także w sektorach wrażliwych, takich jak np. przemysł stoczniowy, hutnictwo czy przemysł węglowy. Ze względu na ich szczególny charakter oraz częściej występujące problemy (np. kapitałochłonne inwestycje) stosuje się bardziej wymagające zasady udzielania pomocy publicznej.

Szczególnym rodzajem pomocy publicznej jest pomoc *de minimis*. Przyjmuje się, że jej niewielka wartość nie wpływa znacząco na zachwianie konkurencji na rynku, dlatego też *de facto* nie podlega ona definicji pomocy publicznej według art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) i nie musi być notyfikowana przez Komisję Europejską.

Zsumowana wartość pomocy *de minimis* nie może przekraczać 200tys. euro brutto w ciągu trzech lat kalendarzowych, w sektorze transportu drogowego- 100tys. euro³. Pomoc ta nie może być jednak przyznawana wszystkim. Wyłączone z możliwości otrzymania jej są sektory rybołówstwa i akwakultury oraz przedsiębiorcy zajmujący się produkcją podstawową produktów rolnych. Szczególne zasady mają zastosowanie do pomocy *de minimis* przyznawanej przedsiębiorstwom wykonującym usługi w ogólnym interesie gospodarczym⁴. Po zrealizowaniu wszystkich wymogów określonych w rozporządzeniu, przedsiębiorstwo wykonujące usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym może otrzymać pomoc *de minimis* w wysokości nieprzekraczającej 500 tys. euro w okresie trzech lat.

3. Polskie Linie Lotnicze LOT jako beneficjent pomocy publicznej

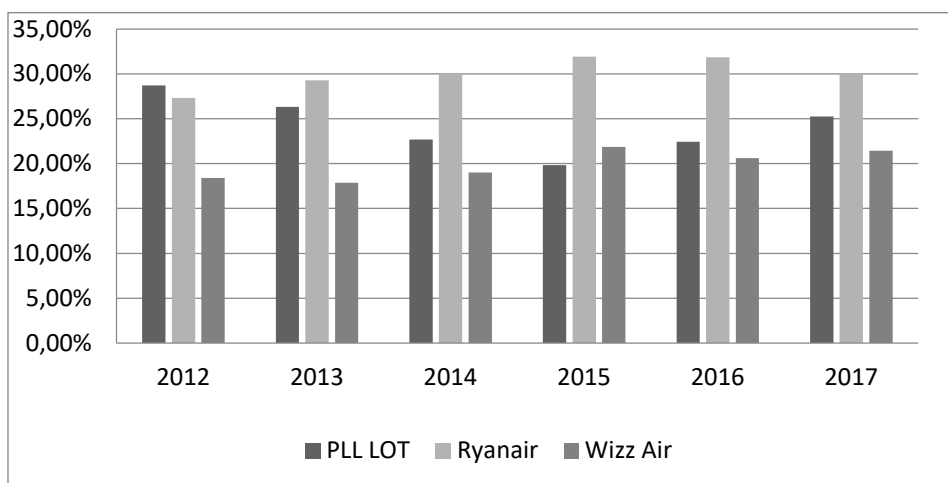
Jednym z beneficjentów pomocy publicznej były Polskie Linie Lotnicze LOT. Jest to największy polski przewoźnik lotniczy. Z jego usług

³ Rozporządzenie Komisji (UE) NR 1407/2013 z dnia 18 grudnia 2013 r. w sprawie stosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy *de minimis*.

⁴ Rozporządzenie Komisji (UE) NR 360/2012 z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie stosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy *de minimis* przyznawanej przedsiębiorstwom wykonującym usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym.

korzysta blisko 7 mln pasażerów rocznie, na obsługiwanych 90 trasach. Przedsiębiorstwo zatrudnia 1100 profesjonalnych członków załogi oraz 620 pilotek i pilotów. Posiada w swojej flocie 70 samolotów, w tym 11 Boeing-ów 787 Dreamliner, 11 Boeing-ów 737, 28 Embraer-ów, 12 Bombardier-ów Q400 oraz 11 Bombardier-ów CRJ we współpracy z Nordic-ą⁵. Polski przewoźnik dociera na cztery kontynenty: Europę, Amerykę Północną, Azję oraz Australię.

W 2015r. LOT otworzył na warszawskim Okęciu pierwszy w Polsce hub. Jest to specjalnie wydzielona strefa odpraw, w której znajduje się 30 stanowisk dostępnych tylko dla pasażerów polskiego przewoźnika. Ma to pomóc w zwiększeniu udziału pasażerów tranzytowych. Ich udział w 2013r. wynosił 38%, w 2014r. 42%, a w 2015r. 45%. Jednym z głównych celów jest utrzymanie stałego poziomu udziału na poziomie ok. 55%. Najczęstszą wspomnianą zaletą okazuje się być znacznie skrócony czas przesiadki- nawet do 30 minut.



Rys.1. Udział pasażerów według przewoźników obsługiwanych w polskich portach lotniczych w krajowym i międzynarodowym ruchu regularnym

Źródło: Opracowanie własne na podstawie statystyk i analiz rynku transportu lotniczego Urzędu Lotnictwa Cywilnego

W porównaniu do linii europejskich, LOT należy jednak uznać za małą linię, której udział na europejskim rynku lotniczym w Stowarzyszeniu Europejskich Linii Lotniczych (AEA) nie przekracza 1%. Jako narodowy przewoźnik LOT wiodł historyczny prym na polskim rynku przewozów pasażerskich, osiągając w 2002r. ponad 55% udziałów. Jeszcze do 2012r.

⁵ Strona internetowa PLL LOT www.lot.pl LOT w liczbach (30.11.2018r.).

LOT był głównym przewoźnikiem wybieranym przez Polaków. Równoległe z wejściem Polski do Unii Europejskiej na rynku pojawiła się ekspansja tanich linii lotniczych co spowodowało stopniowe zmniejszanie się udziałów PLL LOT. Jak wynika z danych zaprezentowanych na rysunku nr 1 już w 2013r. irlandzki Ryanair był na pierwszym miejscu w rankingu pod względem liczby obsłużonych pasażerów według przewoźników, a jego udział do 2017r. regularnie wzrastał.

LOT powstał w 1928r. i jest aktualnie spółką Skarbu Państwa, gdzie głównym udziałowcem jest Polska Grupa Lotnicza z ponad 99% udziałów. Pozostała część należy do Towarzystwa Finansowego Silesia (ok. 0,144%)⁶. Od 2016r. LOT uznawany jest za najszybciej rozwijającą się linię lotniczą na świecie. W tym samym roku została podpisana umowa o strategicznej współpracy z narodowym przewoźnikiem Estonii- Nordica, powstała w 2015r. po upadku linii EstonianAir. LOT pozyskał 49% udziałów w jej spółce córce- Regional Jet, dzięki czemu pozwoli mu to na dostęp do nowoczesnych samolotów Bombardier CRJ.

W 2012r. LOT zwrócił się do państwa o przyznanie pomocy publicznej w wysokości 1mld zł. Był to niespodziewany ruch spółki, ponieważ jej władze jeszcze kilka miesięcy wcześniej zapewniały, że sytuacja finansowa nie jest zła.

Według raportu przygotowanego przez Fundację Republikańską, biorąc pod uwagę lata 2007-2011, przyczyn kryzysu można wymienić wiele. Jego autorzy przede wszystkim zarzucają Ministerstwu Skarbu Państwa brak spójnej polityki właścicielskiej wobec PLL LOT. Jediną propozycją Ministerstwa była sprzedaż udziałów w spółce w formie oferty publicznej. Ówczesny Minister Mikołaj Budzanowski o problemach finansowych spółki dowiedział się dopiero wtedy, kiedy złożono prośbę o pomoc publiczną. Było to efektem nieprowadzenia polityki informacyjnej dotyczącej sytuacji finansowej oraz działalności operacyjnej. Na stronie internetowej przewoźnika i w Krajowym Rejestrze Sądowym widniały dane do 2010r.

Kolejnym problemem były ciągle zmiany na stanowisku Prezesa Zarządu. W ciągu pięciu lat nastąpiło aż pięć zmian. W poddanym analizie okresie spółka nie przyniosła zysku z działalności gospodarczej, tym bardziej zysku netto. Zsumowana strata na działalności gospodarczej w latach 2008 - 2011 wynosiła ponad 1 116mln zł. Rekordowy deficyt miał miejsce w 2008r. i wynosił ponad 732mln zł. Był on spowodowany głównie przez błędną wycenę instrumentów pochodnych zabezpieczających ryzyko cen paliw.

⁶Strona internetowa PLL LOT www.lot.pl *Struktura własnościowa i podstawowe dane przewozowe* (30.11.2018r.).

Dodatkowo za zakupy paliw była odpowiedzialna osoba, która nie miała w tym kierunku odpowiedniego doświadczenia⁷.

W celu zmniejszenia strat spółka sprzedała większość posiadanych aktywów, głównie poprzez wsparcie ze strony spółek kontrolowanych przez Skarb Państwa. W latach 2010-2012 PLL LOT otrzymał z tego źródła ponad 640mln zł. Polityka odsprzedawania majątku nie okazała się jednak skuteczna. Kiedy największym aktywem spółki okazała się być marka, zarząd zwrócił się do państwa z prośbą o udzielenie pomocy publicznej, która ostatecznie została przyznana w grudniu 2012r. w wysokości 400mln zł. Uruchomiło to jednocześnie proces kontrolny dotyczący słuszności otrzymanej zapomogi ze strony Unii Europejskiej⁸.

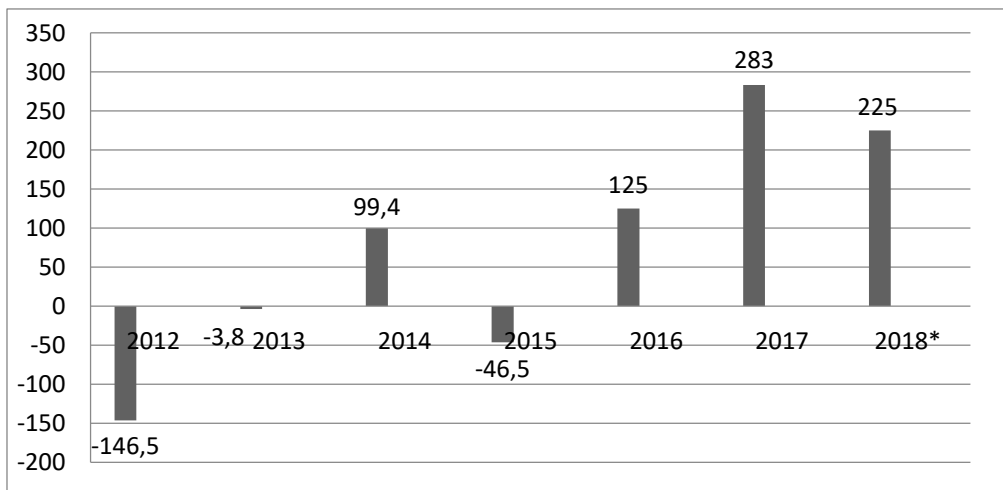
W 2015r. została przeprowadzona w spółce kontrola, która miała na celu ocenę działań administracji rządowej (Ministra Skarbu Państwa) oraz organów Spółki PLL LOT S.A. Była ona przede wszystkim nastawiona na sprawdzenie, czy działania prowadzone przez LOT przebiegały według planu oraz czy pozwalają one Spółce osiągnąć długotrwałą rentowność i zdolność konkurencyjną. Działania NIK objęły lata 2012-2014, jednak niektóre zagadnienia, np. dotyczące kształtowania się sytuacji finansowej były analizowane na podstawie dokumentów z lat wcześniejszych.

Według NIK przeprowadzony proces restrukturyzacyjny podjęty przez Spółkę PLL LOT zaowocował częściową poprawę sytuacji finansowej w latach 2013 - 2014. Jego skutkiem było pierwszy raz od 2007r. uzyskanie zysku na działalności podstawowej. Zostało zaznaczone jednak, że proces ma także słabe strony. Największą słabością według NIK było przyjmowanie zbyt optymistycznych założeń w trakcie realizacji niektórych pomysłów⁹.

⁷Strona internetowa Forbes *Historia upadającego żurawia. Co dalej z PLL lot?* (02.12.2018r.).

⁸Raport Fundacji Republikańskiej, pt. *Nadzór właścicielski nad spółką Polskie Linie Lotnicze LOT S.A. Ocena działalności Ministra Skarbu Państwa w latach 2008 – 2012.*

⁹Informacja o wynikach kontroli Najwyższej Izby Kontroli, pt. *Restrukturyzacja i Prywatyzacja Polskich Linii Lotniczych LOT S.A.*



Rys.2. Wynik finansowy PLL LOT z działalności podstawowej (w mln zł)

Źródło: strona internetowa: www.wyborcza.pl *Kondycja LOT-u nie jest stabilna. Wynikami spółki huśtają ceny paliw i koszty pracy.* (04.12.2018r.)

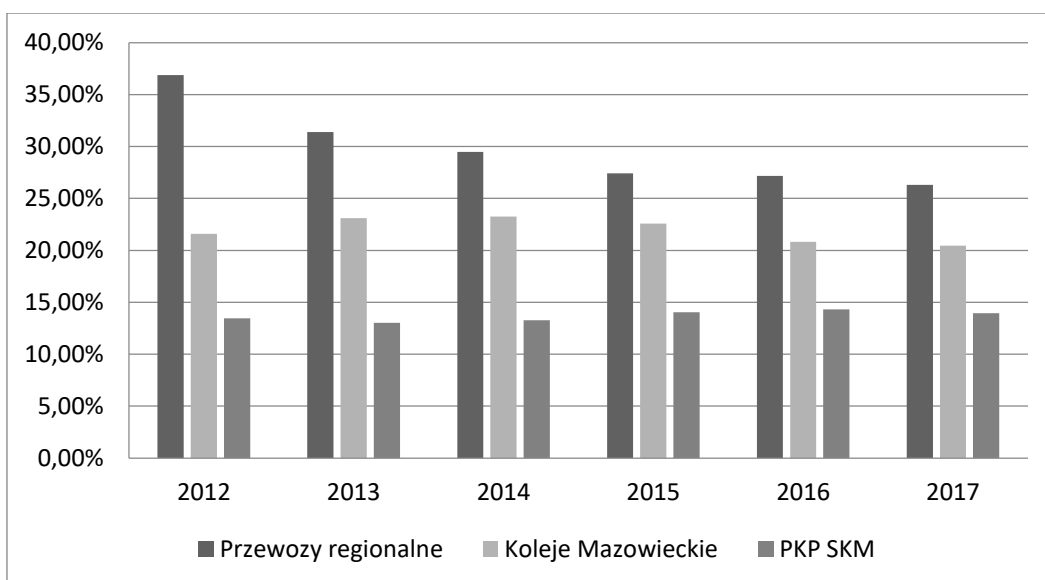
Na rysunku 2. można zauważyć, że sytuacja PLL LOT nie jest stabilna. Pozytywne wyniki finansowe w ostatnich latach to w pewnej części zasługa dobrze zarządzających menadżerów, ale nie można także zapomnieć o ogólnej, sprzyjającej do rozwoju koniunkturze gospodarczej. Przyczynia się do tego m.in. większa liczba pasażerów oraz stosunkowo tanie paliwo lotnicze oraz niski kurs dolara.

Należy zatem pamiętać, że sytuacja PLL LOT jest wciąż niestabilna. Kondycja Spółki jest uzależniona od wielu czynników ale przede wszystkim od wcześniej wspomnianych kursów dolara oraz cen paliw. Kluczową kwestią jest także efektywna polityka zarządzania przez władze największego polskiego przewoźnika.

4. Przewozy Regionalne jako beneficjent pomocy publicznej

Przewozy Regionalne, właściciel marki POLREGIO zostały założone w 2001r. Są największym przewoźnikiem kolejowym w Polsce. Na tory wyjeżdża ok. 1800 pociągów dziennie, które są finansowane i zamawiane przez samorzady wojewódzkie. W przeciągu roku z oferty POLREGIO korzysta prawie 80 mln pasażerów. Pociągi obsługiwane przez POLREGIO zatrzymują się na ponad 1800 stacjach. Firma posiada 27%

udziałów w rynku kolejowych przewozów pasażerskich¹⁰. We wrześniu 2015r. z powodu groźby bankructwa 50%+1 udziałów przejęła Agencja Rozwoju Przemysłu, dzięki czemu przedsiębiorstwo miało otrzymać 770 mln zł pomocy publicznej. Pozostała część jest w posiadaniu samorządów wszystkich województw. Otrzymane pieniądze miały pomóc spółce w spłacie długów oraz sfinansowaniu restrukturyzacji. Jedną z najważniejszych form restrukturyzacji Przewozów Regionalnych miała być wymiana przestarzałego taboru, zwłaszcza elektrycznych zespołów trakcyjnych, których średni wiek szacowany był na około 35 lat.



Rys.3. Udział przewoźników wg liczby pasażerów w poszczególnych latach

Źródło: Opracowanie własne na podstawie raportów Urzędu Transportu Kolejowego

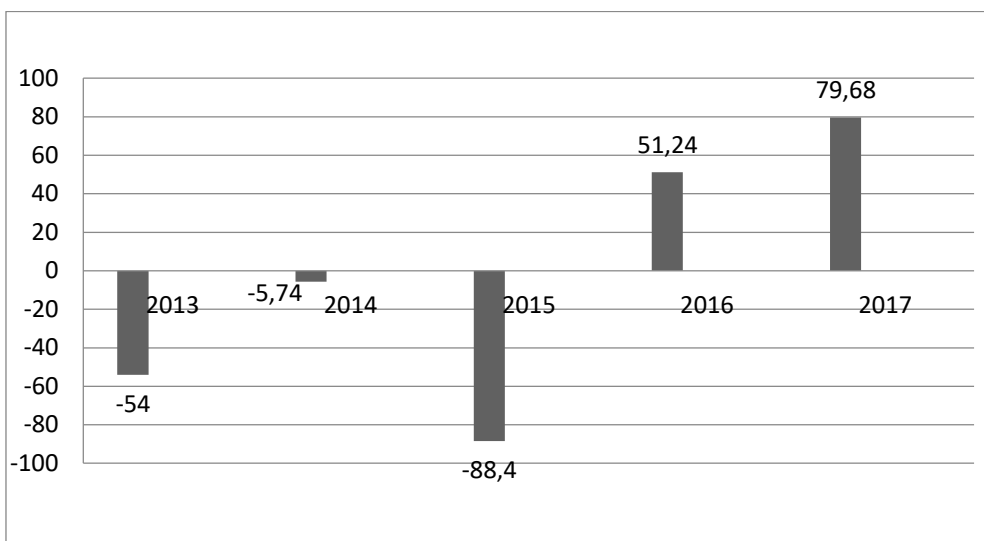
Z rysunku 3. wynika, że Przewozy Regionalne wciąż są liderem w liczbie obsługiwanych pasażerów w ciągu roku. Jednak różnica pomiędzy dalszymi pozycjami Kolei Mazowieckich oraz PKP SKM z roku na rok się zmniejsza.

We wrześniu 2015r. Przewozy Regionalne otrzymały od Agencji Rozwoju Przemysłu – największego udziałowca – 770 mln zł pomocy publicznej. Głównym jej celem była spłata zadłużenia oraz finansowanie Programu Dobrowolnych Odejść (PDO). W 2015r. w spółce można było odczuć przerost liczby pracowników. Na początku planowano dobrowolne

¹⁰Strona internetowa Przewozów Regionalnych www.polregio.pl O firmie-misja (05.12.2018r.).

odejścia około 2100 osób. Jednak w listopadzie 2018r., kiedy program został oficjalnie zakończony, ze spółki odeszło 1248 osób. Według prezesa Przewozów Regionalnych – Krzysztofa Zgorzelskiego - dalsze tego typu programy zwolnień nie są planowane¹¹.

Główną ideą PDO jest zachęta pracowników do dobrowolnego opuszczenia miejsca pracy. Proces ten ma miejsce w zakładach, w których redukcja zatrudnienia jest konieczna. Zazwyczaj kontrakty rozwiązywane są na mocy porozumienia stron z uwzględnieniem przyczyn leżących po stronie pracodawcy. Jest to istotna kwestia, która pozwala się pracownikom starać o zasiłek dla bezrobotnych. Osoby, które zdecydują się na udział w PDO mogą liczyć na większe niż odprawy niż otrzymane podczas zwolnień grupowych¹².



Rys.4. Wynik finansowy netto Przewozów Regionalnych (w mln zł)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie sprawozdań finansowych Przewozów Regionalnych

Wdrożenie planu restrukturyzacyjnego pozwoliło Przewozom Regionalnym w 2016r. po raz pierwszy w historii osiągnąć zysk, o około 20 mln większy niż zakładano. Jest to różnica aż o 139 mln zł w porównaniu z rokiem poprzednim. Zysk spółki rośnie z roku na rok, a prognozy są wciąż optymistyczne.

¹¹Strona internetowa Rynek Kolejowy www.rynek-kolejowy.pl *Przewozy Regionalne kończą program dobrowolny odejść z firmy* (05.12.2018r.).

¹²Strona internetowa Infor www.kadry.infor.pl *Program dobrowolnych odejść. Skutki dla pracowników i pracodawców* (06.12.2018r.).

W styczniu 2018r. Komisja Europejska (KE) wszczęła postępowanie dotyczące słuszności otrzymania przez Przewozy Regionalne otrzymanej w 2015r. pomocy publicznej. Jednym z powodów tej decyzji KE jest fakt otrzymania przez PR pomocy publicznej w latach wcześniejszych, co jest niezgodne z unijną zasadą „pierwszy i ostatni raz”. W toku postępowania poruszona ma być także kwestia stopnia pokrycia części kosztów restrukturyzacyjnych ze środków własnych spółki. Władze Przewozów Regionalnych twierdzą jednak, że jest to typowa procedura Unii Europejskiej i nie stanowi zaskoczenia dla strony polskiej¹³. Tego typu proces wyjaśniający może potrwać nawet ok. 6 lat.

Podsumowanie

W podanych przykładach możemy zauważyć, że udzielona pomoc publiczna była niezbędna do dalszego rozwoju przytoczonych spółek, które stały na skraju bankructwa i planowana była ich sprzedaż. Dzięki tej pomocy zarówno PLL LOT, jak i Przewozy Regionalne spłaciły swoje zadłużenia i dalej mogą kontynuować i rozwijać swoją działalność. Analizowane sprawozdania finansowe pokazują, że po dogłębnych procesach restrukturyzacyjnych obie spółki są w stanie generować zyski. Z podanych przykładów wynika, że w sytuacjach szczególnych pomoc publiczna jest konieczna. Dzięki niej udało się zapobiec niekorzystnym zjawiskom społeczno - gospodarczym, jakimi z pewnością byłyby bankructwa PLL LOT czy Przewozów Regionalnych.

Bibliografia

- Choroszczak J., Mikulec M. *Pomoc publiczna a rozwój firmy. Szanse i zagrożenia*. Wydawnictwo POLTEXT, Warszawa, 2012r.
- Jankowska A. *Pomoc publiczna dla przedsiębiorstw w świetle uregulowań wspólnotowych. Zasady i ograniczenia udzielania*. Warszawa, 2005r.
- Informacja o wynikach kontroli Najwyższej Izby Kontroli *Restrukturyzacja i Prywatyzacja Polskich Linii Lotniczych LOT S.A.*

¹³Strona internetowa Business Insider www.businessinsider.com.pl *Postępowanie KE wobec spółki Przewozy Regionalne* (06.12.2018r.).

Rozporządzenie Komisji (UE) NR 1407/2013 z dnia 18 grudnia 2013 r. w sprawie stosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy de minimis.

Rozporządzenie Komisji (UE) NR 360/2012 z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie stosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy de minimis przyznawanej przedsiębiorstwom wykonującym usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym.

Strona internetowa Rzeczypospolitej www.rp.pl *Rodzaje pomocy publicznej w okresie 2014-2020.*

Strona internetowa PLL LOT www.lot.pl *LOT w liczbach.*

Strona internetowa PLL LOT www.lot.pl *Struktura własnościowa i podstawowe dane przewozowe.*

Strona internetowa Forbes *Historia upadającego żurawia. Co dalej z PLL lot?.*

Strona internetowa Przewozów Regionalnych www.polregio.pl *O firmie-misja.*

Strona internetowa Rynek Kolejowy www.rynek-kolejowy.pl *Przewozy Regionalne kończą program dobrowolny odejść z firmy.*

Strona internetowa Infor www.kadry.infor.pl *Program dobrowolnych odejść. Skutki dla pracowników i pracodawców.*

Strona internetowa Business Insider www.businessinsider.com.pl *Postępowanie KE wobec spółki Przewozy Regionalne.*

Streszczenie

Artykuł został poświęcony tematyce pomocy publicznej. Na początku została przedstawiona definicja pomocy publicznej oraz różne jej formy. Opisane zostały również rodzaje pomocy oraz ważna zasada w tej dziedzinie *de minimis*. Celem artykułu było przybliżenie pojęcia pomocy publicznej oraz stwierdzenie słuszności jej przyznawania upadającym, polskim spółkom.

Jako przykłady pomocy publicznej w ostatniej części posłużyły Polskie Linie Lotnicze LOT oraz Przewozy Regionalne. W tej części artykułu podane zostały informacje ogólne o spółkach oraz przedstawione przyczyny zaistniałych problemów. Ponadto, analizie zostały poddane ich sprawozdania finansowe, zarówno przed, jak i po dokonanych dzięki udzielonej pomocy procesom restrukturyzacyjnym.

STATE AID ON THE EXAMPLE OF SELECTED POLISH COMPANIES

Summary

The article was devoted to the subject of state aid. The first part presents the definition of state aid and its various forms. The types of aid and an important principle in this field *de minimis* have also been described.

The aim of the article was to present the concept of state aid and to state its validity to award it to collapsed Polish companies. As examples of public aid, in the last part were used by LOT Polish Airlines and Przewozy Regionalne. This part of the article provides general information about companies and the cause of the problems. In addition, their financial statements have been analyzed, both before and after the restructuring processes made thanks to the provided state aid.