KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 21.11.2003
KOM(2003) 717 endelig

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET, EUROPA-PARLAMENTET, DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG REGIONSUDVALGET

LeaderSHIP 2015

Fremtiden for den europæiske skibsbygnings- og skibsreparationsindustri – konkurrenceevne gennem ekspertise

1. Indledning 3
2. Skabelse af lige konkurrencevilkår på verdensplan inden for skibsbygning 6
3. Øgede investeringer i forskning, udvikling og innovation 8
4. Udvikling af avancerede finansierings- og garantiordninger 10
5. Fremme af sikrere og mere miljøvenlige skibe 12
6. En europæisk metode til afdækning af orlogsværfternes behov 13
7. Beskyttelse af intellektuelle ejendomsrettigheder 15
8. Sikring af adgang til en kvalificeret arbejdsstyrke 17
9. Opbygning af en bæredygtig industristruktur 19
10. Konklusioner 20

1. INDLEDNING

1.1. Rammerne for LeaderSHIP 2015-politikken

I sin meddelelse "Industripolitik i et udvidet Europa"[1] skitserede Kommissionen de horisontale foranstaltninger, der er nødvendige for at sikre en hurtigere udvikling hen imod en mere konkurrencedygtig europæisk økonomi, særlig med henblik på Fællesskabets udvidelse. Viden, innovation og iværksætterånd blev fastlagt som centrale elementer. Desuden blev det i meddelelsen anerkendt, at denne horisontale fremgangsmåde nødvendigvis skal suppleres med sektorspecifikke metoder baseret på en omhyggelig overvågning af den særlige situation i en sektor og fyldestgørende samråd med de involverede parter med henblik på at nå frem til den mest hensigtsmæssige "policy mix".

På baggrund af de udfordringer, som den europæiske industri står over for, og som kan tilskrives den globale udvikling og skiftende økonomiske mønstre i Europa selv, har mulighederne for at puste nyt liv i den europæiske økonomi tiltrukket sig yderligere fornyet opmærksomhed. Som led i sit ønske om at sikre en integreret strategi til fremme af de europæiske landes konkurrenceevne opfordrede Det Europæiske Råd på sit møde den 16.-17. oktober 2003 til, at de forskellige politikker føres på en sådan måde, at der ydes et sammenhængende bidrag til målet om at forbedre virksomhedernes og industriens konkurrenceevne. Med hensyn til industripolitikken opfordrede de europæiske ledere Rådet og Kommissionen til at tage sig af de behov, der er fremherskende i visse industrisektorer, navnlig forarbejdningssektoren, især på baggrund af disses vigtige bidrag til den økonomiske vækst.

"LeaderSHIP 2015" afspejler anvendelsen af denne fremgangsmåde på skibsbygning og følger et lignende arbejde, der allerede er indledt for lægemidler (G10 Medicines) og luftfart (STAR21).

1.2. Den europæiske skibsbygningsindustris LeaderSHIP 2015-initiativ

1.2.1. Baggrund

Med "LeaderSHIP 2015"-initiativet har den europæiske skibsværftsindustri iværksat et ambitiøst program for at sikre fremgang på lang sigt på et dynamisk vækstmarked. Initiativet går tilbage til Rådets konklusioner af 14. maj 2001, hvor Rådet opfordrede EU's skibsbygningsindustri til at vedblive med at forbedre konkurrenceevnen. Sigtet er at forbedre den allerede eksisterende teknologiske lederstilling på udvalgte delmarkeder, at fremme og beskytte innovation og knowhow, at forstærke kundefokuseringen, at forbedre branchens struktur og at gøre afgørende skridt hen imod en videnbaseret produktion, som kan gøre EU's værftsindustri og leverandører af udstyr til skibe førende på verdensplan på deres område senest i 2015.

I marts 2002 præsenterede industrien Kommissionens formand Romano Prodi for tanken om et sådant initiativ, og denne reagerede positivt og anmodede kommissæren med ansvar for virksomheder om at oprette en arbejdsstruktur baseret på en detaljeret arbejdsplan. Der blev i

[1] KOM(2002) 714 endelig af 11.12.2002.

overensstemmelse dermed nedsat en rådgivningsgruppe på højt plan for LeaderSHIP 2015[2] støttet af arbejdsgrupper vedrørende otte centrale områder.

1.2.2. LeaderSHIP 2015-rapporten

I sin rapport[3] afgav rådgivningsgruppen på højt plan for LeaderSHIP 2015 konkrete henstillinger på disse otte særlige områder. Disse henstillinger skal nu suppleres med målrettede aktioner og den fornødne stærke politiske opbakning for at sikre, at målet dermed i form af et optimalt bidrag til den pågældende sektors konkurrenceevne rent faktisk føres ud i livet.

Gennem LeaderSHIP 2015 tages der hensyn til de specifikke forhold, der gør sig gældende inden for skibsbygningssektoren.

I denne meddelelse gennemgås og vurderes de centrale spørgsmål, som rådgivningsgruppen for LeaderSHIP 2015 behandlede, og der fastlægges en række politikaktioner. Disse vedrører navnlig centrale spørgsmål såsom en integreret metode for industri- og transportpolitikken, forstærket videnintensitet, højt kvalificeret menneskelig kapital, organisatoriske ændringer, teknologisk og ikke-teknologisk innovation og beskyttelse af intellektuelle ejendomsrettigheder.

Denne meddelelse er starten på en mere langsigtet indsats, der tager sigte på at sikre den fremtidige konkurrenceevne for denne vigtige sektor i EU's forarbejdningsindustri, der også spiller en betydelig rolle i en række af de tiltrædende lande. Kommissionen vil vedblivende udbygge og gennemføre sin særlige politikmetode for sektoren i tæt samarbejde med alle interesserede parter og under skyldig hensyntagen til medlemsstaternes og de øvrige EU-institutioners reaktioner på de spørgsmål, der tages op. Formålet med meddelelsen er at lette denne proces.

1.3. De fremtidige udfordringer for den europæiske skibsbygningsindustri

1.3.1. Analyse

Den europæiske skibsbygningsindustri kan se tilbage på århundreders ekspertise med hensyn til konstruktion og produktion af skibe. De europæiske nationer er både historisk og geografisk bundet til havet og har altid været stolte af deres kvalifikationer med hensyn til fremstilling af søgående skibe, idet disse kvalifikationer har gjort det muligt for dem at drive handel på verdensplan og forsvare deres vitale interesser.

Skibsbygning i form af værfters bygning af skibe til erhvervsflåde og søværn, fremstilling af udstyr til skibe, skibsreparations- og skibsombygningsvirksomhed og en bred vifte af leverandører af viden såsom universiteter, slæbetanke, konstruktionsvirksomheder og klassifikationsselskaber udgør en vigtig del af Europas erhvervsstruktur. Sektoren udvikler avancerede teknologier, som har betydelige eftervirkninger i andre sektorer, den sikrer vigtige transportmidler for den international handel, og den forsyner det moderne søværn med

---

[2] Rådgivningsgruppen på højt plan er sammensat af ledende personligheder på området - fra enkeltstående virksomheder, erhvervssammenslutninger og fagforeninger - syv medlemmer af Europa-Kommissionen med ansvarsområder, der har tilknytning til skibsbygning, og to medlemmer af Europa-Parlamentet.

[3] "LeaderSHIP 2015", Erhvervspublikationer, oktober 2003.

teknologisk avancerede fartøjer, der er helt afgørende for effektive militære operationer. Skibsbygning dækker derfor en vigtig del af Europas strategiske økonomiske behov.

Skibsværfterne leverer overordentlig komplekse produkter, som kræver kvalifikationer på mange områder, en omfattende videnskabelig baggrund og avancerede produktionsteknologier. Skibene er de største menneskeskabte bevægelige genstande, der findes, og deres lange levetid kombineret med betydelig operationel autonomi i et uvenligt naturligt miljø gør dem til en af de mest sofistikerede investeringsgoder, der findes.

Korte produktionsserier, kundetilpasning som generelt princip og global konkurrence tvinger værfterne til bestandig at tilstræbe innoverende løsninger med hensyn til konstruktion og produktionsteknologier. Som følge af produktets komplekse karakter er værfterne nu afhængige af et betydeligt antal leverandører af komponenter, delsystemer og videnbaserede tjenesteydelser, også sådanne, som leveres af specialister i den finansielle sektor. Nutidens værfter må betragtes som store samlevirksomheder i en stærkt teknologisk præget sektor, hvis vigtigste aktører er ofte stærkt specialiserede små og mellemstore virksomheder; de er ikke længere produktionssteder for sværindustrien.

Eftersom skibsbygning af naturlige årsager er begrænset til kystregioner med adgang til dybt vand, er en moderne skibsbygningsindustri afhængig af et industrielt net af virksomheder, ofte beskrevet som en regional klynge. I en virksomhedsklynge samles en bred vifte af virksomheder og organisationer med det formål at udveksle strategisk viden med henblik på virkeliggørelse af projekter. Hvis projekterne skal være vellykkede og profitable, skal timingen og kvaliteten af den ydede service være i orden.

Skibsbygning er et eksempel på en sektor, der er præget af de særlige stærke og svage sider ved Europas økonomiske situation på en given sektormæssig baggrund, samtidig med at den tager de afgørende udfordringer op via en proaktiv metode på en bred vifte af områder. Verdens samlede skibsbygningsindustri har haft struktur- og konjunkturbetingede problemer lige siden den første oliekrise (som afslørede overinvesteringerne i sektoren), men de europæiske værfter har midt i modgangen flere gange været i stand til at "komme på benene igen".

Den europæiske skibsbygning har siden midten af 1970'erne undergået massive forandringer. To ud af tre skibsværfter er forsvundet, og beskæftigelsen er faldet fra ca. 460 000 værftsarbejdere i 1975 til rundt regnet 100 000 i dag inden for nybygning og reparation (tallene for EU's nuværende 15 medlemsstater er på henholdsvis 400 000 og 85 000). Produktionen af nye skibe har i de seneste ti år ligget på et stabilt niveau på 4,6 mio. K.BRT (kompenserede bruttoregistertons), hvilket viser, at sektoren i EU har haft en betydelig produktivitetsfremgang (de tilsvarende tal for EU's nuværende 15 medlemsstater er 3,5 mio. K.BRT). Desuden demonstrerer det de europæiske værfters evne til at gå over til mere sofistikerede og videnbaserede produkter og bort fra massemarkedet, hvor prisen er den dominerende faktor.

I dag er handelsfordrejning som fastslået i LeaderSHIP 2015-rapporten et af de mest presserende problemer for EU's skibsbygningsindustri. Denne fordrejning kan kun til dels opvejes af forbedret konkurrenceevne og begrænser mulighederne for at opnå ændringer på en mere bæredygtig måde. Europa-Kommissionen fører derfor en aktiv politik på både WTO- og OECD-niveau for at løse disse problemer. På baggrund af de aftagende markedsandele for de europæiske værfter er det nødvendigt med yderligere indgreb for at rette op på denne situation og beskytte produktionskapaciteten i Europa.

Hvis situationen ikke tages op på passende vis, vil den europæiske knowhow på skibsbygningsområdet ikke længere frembringe fremstillingsaktiviteter i Europa, men snarere være til gavn for konkurrenterne i Fjernøsten. I dag er dette allerede tilfældet for meget store containerskibe og i mindre omfang for gastankskibe; der er betydelig risiko for, at det samme kan blive tilfældet for moderne passagerskibe, hvor det hidtil i kraft af den europæiske teknologiske knowhow i vid udstrækning er lykkedes den europæiske industri at opretholde en førende position.

Den foreliggende markedssituation påvirkes meget stærkt af de strategier, der følges af nye konkurrenter, som lokkes til af det forhold, at skibsbygning kan være den indgang, der åbner mulighed for yderligere industrialisering og derved sikrer deres økonomiske grundlag. Selv om frisk konkurrence altid er velkommen, skal markedsfordrejning via illoyal markedspraksis bekæmpes beslutsomt i de relevante internationale organer, dvs. WTO og OECD. Det er muligvis normal handelspraksis at sætte priserne til et niveau, der er lavere end produktionsomkostningerne, med det formål at komme ind på specifikke delmarkeder, men hvis det gøres på systematisk vis, kan det virke konkurrenceforvridende. Sådanne konkurrenceforvridninger kan være til skade for de levedygtige industristrukturer, føre til tabte beskæftigelsesmuligheder med efterfølgende betydelige velfærdsmæssige omkostninger samt forringe skibsfartens kvalitet.

Ved ikke at behandle skibe som et investeringsgode og et strategisk aktiv, men som en global råvare med et stærkt variabelt prisniveau eller som et middel til opnåelse af skattefordele, opnås der ligeledes kun kortsigtede fordele for visse redere og investorer, og det vil på lang sigt skabe problemer for transportsektorens levedygtighed.

1.3.2. Kommissionens holdning

Kommissionen vil vedblivende beslutsomt behandle disse problemer i samarbejde med de nuværende og de kommende medlemsstater og industrien. Handelsfordrejning skal afskaffes, afhjælpes og udelukkes i fremtiden. Skibenes værdi skal atter fastsættes til det normale niveau med henblik på at sikre en bæredygtig og effektiv transportsektor. Samtidig skal der træffes foranstaltninger til sikring af fremtiden for den europæiske skibsbygnings- og skibsreparationsindustri ved forbedring af konkurrenceevnen. Disse foranstaltninger, der baseres på rapporten fra LeaderSHIP 2015-rådgivningsgruppen på højt plan, er skitseret i de følgende kapitler.

2. SKABELSE AF LIGE KONKURRENCEVILKÅR PÅ VERDENSPLAN INDEN FOR SKIBSBYGNING

2.1. Analyse fra rapporten fra LeaderSHIP-rådgivningsgruppen

Bygning og reparation af handelsskibe finder sted på et virkeligt globalt marked. Denne omfattende eksponering for en konkurrence på verdensplan og den kendsgerning, at WTO-reglerne ikke altid er egnet til denne sektor, gør, at skibsbygning i væsentlig grad adskiller sig fra de fleste andre forarbejdningsindustrier.

Statsstøttede strategiske investeringer i Asien, navnlig i form af støtte til strukturomlægning, har ført til en ubalance mellem udbud og efterspørgsel. Den strukturelle overkapacitet vil antagelig vedblivende være et alvorligt problem for industrien, fordi den påvirker det åbne handelssystem, som kendetegner det stærkt konjunkturprægede internationale marked for skibsbygning, i negativ retning.

Som følge heraf fungerer markedet ikke optimalt, og i adskillige lande anvendes der illoyal forretningspraksis i form af skadevoldende priser og subsidiering. Selv om der hersker stram disciplin for statsstøtte i EU, er det samme ikke tilfældet på internationalt plan. Der holdes ikke-bæredygtig kapacitet i live, hvilket fører værfterne til at acceptere tabsgivende ordrer for at udnytte produktionskapaciteten.

Meget lave og faldende prisniveauer, navnlig kombineret med lave rentesatser og den fortsatte eksistens af gunstige beskatningsordninger, tilskynder rederne til at afgive nye ordrer. Men lave priser på nybygninger har også negativ indflydelse på den bogførte værdi af den eksisterende flåde, der er bestilt til højere priser. Selv om en fornyelse af flåden givetvis må hilses velkommen af hensyn til sikkerheden til søs, fører kraftige svingninger på markedet for nybygninger til spekulation og afkobling fra shippingbranchens afgørende økonomiske parameter, dvs. udviklingen i fragtraterne. Da følgerne af en overdreven ordregivning for nye skibe først slår igennem efter nogle år, er det vanskeligt at vurdere konsekvenserne på shippingmarkedet, men markedsobservatører har allerede registreret visse tegn på et fremtidigt overudbud, f.eks. i containerbranchen.

Selv om de fleste industrier rent konkret er omfattet af de eksisterende multilaterale handelsbestemmelser, er det som følge af skibsbygningssektorens særtræk ikke let at bringe denne sektor ind under de pågældende regler. Det kan konkluderes, at skibsbygningssektoren praktisk taget er den eneste industri, som ikke har denne type konkret beskyttelse mod illoyal handelspraksis.

2.2. Anbefalinger fra LeaderSHIP 2015-rådgivningsgruppen

LeaderSHIP 2015-rådgivningsgruppen anbefaler følgende vedrørende handelsrelaterede spørgsmål:

- En beslutsom videreførelse af EU's nuværende handelspolitiske metode.
- En fuldstændig håndhævelse af gældende WTO-regler for skibsbygning.
- En udvikling af OECD-discipliner, der kan håndhæves, via en ny aftale om skibsbygning senest i 2005 og en utvetydig fortolkning af de eksisterende regler.

2.3. Kommissionens holdning

Kommissionen tilslutter sig disse anbefalinger, der er i fuld overensstemmelse med den politik, som den har ført hidtil. Efter dens opfattelse bør en international skibsbygningsaftale, der skal forhandles på OECD-plan og omfatte de større skibsbygningsnationer, der ikke er medlem af OECD, omhandle subsidier og skadevoldende prisfastsættelsespraksis. Mere specifikt bør en aftale indeholde bestemmelser om, at støtte til strukturomlægning skal være underlagt meget streng kontrol og forudsætte en samtidig mærkbar nedsættelse i det modtagende skibsværfts produktionskapacitet. Denne fremgangsmåde finder allerede anvendelse i Fællesskabet. En aftale skal også indeholde bestemmelser om effektive modforanstaltninger, hvis de i aftalen fastsatte forpligtelser tilsidesættes. Det er vigtigt, at Folkerepublikken Kina deltager i en sådan aftale, da de kinesiske værfter i øjeblikket har en væsentlig markedsandel og har planer om både at udbygge kapaciteten og udvide produktsortimentet.

Desuden er det stærkt tiltrængt med en klar og utvetydig fortolkning af OECD's sektoraftale (Sector Understanding) vedrørende eksportkreditter for skibe og de dermed beslægtede

OECD-aftaler for at udelukke enhver potentiel markedsfordrejning og forskelsbehandling til ugunst for værfterne i EU. Efter Kommissionens opfattelse bør EU tilstræbe én fælles fortolkning af disse regler i alle signatarstaterne og en udvidelse af reglerne, så de gælder i alle skibsbygningsregioner.

En række yderligere elementer, som bør føre til lige konkurrencevilkår på verdensplan inden for skibsbygning, skal bekræftes på WTO-plan ved anvendelse af aftalen om subsidier og udligningsforanstaltninger på skibsbygning. Kommissionen bestræber sig særligt aktivt på at følge denne vej via en tvistbilæggelsesprocedure over for Republikken Korea.

3. ØGEDE INVESTERINGER I FORSKNING, UDVIKLING OG INNOVATION

3.1. Analyse fra rapporten fra LeaderSHIP-rådgivningsgruppen

Der er almindelig enighed om, at investeringer i forskning, udvikling og innovation (FUI) er vigtige midler til at forbedre konkurrenceevnen. Dette gælder i særlig grad for en specialiseret investeringsgodeindustri som skibsbygningsindustrien. FUI-investeringerne skal både fokusere på produktudvikling og produktionsmetoder.

Selv om de europæiske skibsbyggere allerede i dag investerer en betydelig del af deres omsætning i FUI, er det nødvendigt med en ekstra indsats for at leve op til EU's mål for forskning og innovation.

I den henseende anerkendes det, at der gennem Det Europæiske Fællesskabs rammeprogrammer for forskning er ydet voksende støtte til FUI-indsatsen inden for den europæiske skibsbygningsindustri. Denne støtte giver særlige fordele, idet man samler en kritisk masse af europæisk forskning med henblik på at udvikle mere langsigtede løsninger rettet mod spørgsmål om uddannelse, miljø, sikkerhed og konkurrenceevne, idet der tages hensyn til de bredere kommercielle, miljømæssige og forskriftsmæssige perspektiver. Et udmærket eksempel er "InterSHIP"-projektet, det største integrerede projekt, der modtager støtte under Fællesskabets rammeprogram inden for afsnittet om overfladetransport.

Baseret på de opmuntrende erfaringer inden for rammerne af de maritime erhvervs forum og de voksende teknologiske krav er det vigtigt fortsat at fokusere på en langsigtet strategisk vision for skibsbygningsrelateret FUI. Denne vision skal stå i et rimeligt forhold til den lange driftsperiode for skibe og bør anspore til en fortsat aktiv deltagelse af alle interesserede parter på søfartsområdet, således at alle aspekter (industrielle, forskriftsmæssige, operationelle osv.) tages op i den bredere sammenhæng for skibsbygningsrelateret FUI. En sådan vision kan anvendes til at styre den politiske udvikling, fordele ressourcerne effektivt og sikre maksimale langsigtede fordele for den europæiske skibsbygningsindustri.

En grundlæggende hindring for forbedrede FUI-investeringer hænger sammen med anvendelsen af den gældende EU-forordning. EU-rammen for statsstøtte til forskning og udvikling har vist sig effektiv, når det drejer sig om at sikre EU's konkurrenceregler, men skibsbygningsindustrien har som følge af visse sektorspecifikke forhold ikke kunnet modtage passende FUI-støtte fra medlemsstaterne. Det er derfor nødvendigt med nye metoder, når der skal anspores til FUI i sektoren, idet der samtidig skal sikres fuld overensstemmelse med det indre markeds principper.

En mulig løsning kan måske udledes af det forhold, at en betydelig del af innovationsarbejdet inden for skibsbygning integreres i selve konstruktions- og produktionsprocessen, medens FUI-arbejdet i mange andre industrier udføres, før serieproduktionen begynder. Størstedelen

af produktudviklingen og innovationsarbejdet udføres derfor først efter, at salgskontrakten er underskrevet.

De nuværende driftsbetingelser udgør en væsentlig økonomisk og finansiel belastning for EU's skibsbygningsindustri. Et voksende antal europæiske skibsbyggere er aktive inden for og afhængige af højteknologiske markedsnicher, der kræver bestandigt voksende FUI-investeringer, hvis den nuværende førende stilling skal bevares.

Samtidig med, at grundkoncepterne i den nuværende forskriftsramme bevares, og på betingelse af, at konkurrencen i det indre marked ikke lider skade, bør særtrækkene ved skibsbygningsindustrien ikke være nogen hindring for en anvendelse af støtteintensiteter af samme omfang som i andre sektorer med tilsvarende aktiviteter. Dette kan gøre det nødvendigt at klarlægge de støtteberettigede udgifter inkl. udgifterne til udarbejdelse af prototyper og udgøre et incitament for at søge at finde innoverende tekniske løsninger i hele den europæiske skibsbygningsindustri og industri for udstyr til skibe.

I mangel af en forskriftsramme, som kan anvendes effektivt, har de europæiske skibsbyggere færre muligheder for at tilbyde højt udviklede teknologiske løsninger, og resultatet heraf er, at det måske ikke længere vil være rentabelt at udvikle nye skibstyper. Som følge af den risiko, der knytter sig til FUI-aktiviteter i almindelighed, og de finansielle institutioners voksende uvilje mod at finansiere innoverende projekter under sådanne omstændigheder vil det måske ikke længere være muligt for værfterne at imødekomme en stadig voksende efterspørgsel fra kundernes side. Indtægterne kan meget vel aftage yderligere fra det i forvejen lave niveau, og der er alvorlig fare for, at EU's skibsbygningsteknologier kan blive fanget i en nedadgående spiral, hvis der ikke træffes egnede foranstaltninger til at fremme investeringerne i FUI.

3.2. Anbefalinger fra LeaderSHIP 2015-rådgivningsgruppen

Med hensyn til FUI foretog LeaderSHIP 2015-rådgivningsgruppen følgende specifikke anbefalinger:

- Den europæiske dimension af skibsbygningsrelateret FUI bør styrkes ved at integrere og koncentrere indsatsen med henblik på at oprette teknologiplatforme. Arbejdet inden for forummet for søfartsindustrien bør danne grundlag for denne fremgangsmåde.

- Skibsbygning bør grundlæggende underlægges de samme betingelser som andre brancher, der gennemfører tilsvarende FUI-aktiviteter.

- Støtteintensiteten skal afspejle de faktiske teknologiske risici, der tages i alle faser af konstruktionen, udviklingen og produktionen.

- Nye definitioner, navnlig med hensyn til innovationsstøtte, skal udvikles, hvor det er nødvendigt.

- Støtten til FUI-investeringer skal sigte mod at styrke Europas teknologiske førerrolle og belønne risikovillighed.

3.3. Kommissionens holdning

Kommissionen har kendskab til de beskrevne problemer og er i overensstemmelse dermed i færd med at tilpasse de relevante regler, navnlig med hensyn til innovationsstøtte. Den vil

desuden nøje overvåge virkningerne af de nuværende betingelser for fællesskabsstøttet forskning og udvikling inden for sektoren og om fornødent foreslå yderligere tilpasninger.

4. UDVIKLING AF AVANCEREDE FINANSIERINGS- OG GARANTIORDNINGER

4.1. Analyse fra rapporten fra LeaderSHIP-rådgivningsgruppen

Det er af afgørende betydning for virkeliggørelsen af skibsbygningsprojekter, at finansieringen er sikret, og det gælder både for fartøjets konstruktionsfase (før levering) og dets driftsfase (efter levering). Finansiering af skibsbygning omfatter næsten altid garantier, der enten er afgivet af private banker eller statslige institutioner.

Et skibsværfts årlige produktionsværdi overstiger typisk dets egen værdi i aktiv drift, og et delvis færdigbygget skib anerkendes ikke som et kapitalaktiv. Når der indkøbes store mængder udstyr, udgør den forædlingsværdi, der tilføres gennem værftets egne aktiviteter, den mindste del af det samlede kontraktbeløb, selv om værftet har det fulde ansvar for hele projektet. De fleste redere kræver bankgarantier for acontobetalinger under bygningen af fartøjet, hvilket gør det beløb, der er nødvendigt til den samlede projektfinansiering, endnu højere.

En række forretningsbanker udviser mindre interesse for skibsbygning og mindsker dermed deres engagement i en industri, der er vital, men også kendetegnet af store udsving. Mindre interesse vil føre til mindre ekspertise, hvilket yderligere fremskynder denne proces.

Alle disse faktorer skaber voksende problemer med tilrettelæggelsen af skibsfinansering. Selv om problemerne kan variere afhængigt af skibstype, er de en alvorlig hæmsko for EU-skibsbyggernes konkurrenceevne.

Tre spørgsmål har central betydning for de europæiske skibsværfters finansieringsbehov: garantier, der dækker hullet mellem finansieringsordningen efter levering og forretningsbankernes normale pantelån, garantier for projektfinansiering før levering, der dækker arbejdskapital og tilbagebetalingsgarantier udstedt af værftets banker, samt et instrument til kurssikring.

Visse nøgleprincipper skal nødvendigvis finde anvendelse ved behandlingen af disse spørgsmål: alle instrumenter skal være selvfinansierende og åbne. De gældende præmier skal afspejle den foreliggende risiko. Anvendelsen af instrumenterne skal være effektiv, og beslutningerne skal være klare og forudsigelige. Alle foreslåede foranstaltninger skal være i nøje overensstemmelse med EU-reglerne. WTO- og OECD-bestemmelserne skal ligeledes respekteres fuldt ud.

I de fleste medlemsstater er der mulighed for garantier fra eksportkreditagenturer til finansiering af skibsbygningsprojekter. Men eksportkreditagenturerne er oprettet for at yde lån i forbindelse med eksportordrer fra lande, hvor der er tale om en politisk eller økonomisk risiko. Der findes ikke nogen sådan "landerisiko" for langt størstedelen af de redere, der afgiver ordrer til europæiske værfter. I disse tilfælde er der enten ikke mulighed for eksportkreditgarantier, eller også er disse ikke den rette løsning til at dække hullet mellem rederens faktiske finansieringskrav og de pantebaserede lån fra forretningsbankerne.

Det er derfor ønskeligt, at man undersøger mulighederne for at etablere en EU-dækkende garantifond, der skal drives af en europæisk instans i overensstemmelse med reglerne for det indre marked og OECD-principperne. Præmierne skal afspejle skibsrederens kvalitet,

ejerskabstypen, skibets anvendelse, befragtningsaftalens form og varighed samt andre faktorer, der kan påvirke lånets risikoniveau. Med henblik herpå kan man anvende et ratingsystem med et begrænset antal kategorier. Gebyrer, der afhænger af ratingen, skal sikre, at garantiordningen er i overensstemmelse med OECD-reglerne.

En fælles (eller tilnærmet) standard for garantiordninger, der indføres af alle EU-medlemsstater i henhold til de ovenfor skitserede nøgleprincipper, kan udgøre en alternativ løsning. Men det er meget vanskeligt at harmonisere sådanne finansieringsinstrumenter. Under alle omstændigheder skal de anvendte værktøjer afspejle de praktiske krav og sikre en hurtig og effektiv beslutningsproces.

En tilsvarende fremgangsmåde kan anvendes til finansiering før leveringen. Det er absolut nødvendigt med en garanti, der dækker forskellen mellem den faktiske kostpris og acontobetalinger foretaget af ejeren plus værdien af de udestående bankgarantier for acontobetalinger. Også i dette tilfælde vil det være ønskeligt med et europæisk garantiinstrument med fælles eller tilnærmede standarder i EU's medlemsstater som et alternativ.

Med hensyn til forvaltningen af kursrisikoen er situationen i EU meget uensartet. For at sikre retfærdige og lige vilkår synes det at være vigtigt at have en forsikring, der dækker risici i forbindelse med bud og kontrakter i udenlandsk valuta. Eftersom bankerne ikke tilbyder en sådan facilitet til en rimelig pris, er selskaber, der tilbyder eksportkreditforsikring, og som er dækket af passende genforsikring, et indlysende valg. Eftersom kurserne i høj grad styres af rentepolitikken hos de største aktører på valutamarkedet, kan en europæisk instans spille en nøglerolle med hensyn til genforsikring af kursrisici.

4.2. Anbefalinger fra LeaderSHIP 2015-rådgivningsgruppen

LeaderSHIP 2015-rådgivningsgruppen lagde særlig vægt på spørgsmålet om finansiering og nåede frem til følgende anbefalinger:

- Mulighederne for at etablere en EU-dækkende garantifond til finansiering før og efter levering bør undersøges. Alternativet med en harmonisering af standarderne i EU's medlemsstater i henhold til reglerne for det indre marked og OECD-reglerne kan også overvejes, men vil være vanskeligt at gennemføre fuldt ud. Alle sådanne værktøjer skal være lette at anvende.

- Selskaber, der tilbyder eksportkreditforsikring, og som er dækket af passende genforsikring, bør tilbyde instrumenter til dækning af kursrisikoen.

4.3. Kommissionens holdning

På baggrund af det ovenstående påtager Kommissionen sig arbejdet med sammen med industrien at undersøge, om en europæisk instans såsom Den Europæiske Investeringsbank kan spille en ledende rolle inden for finansiering før og efter levering. Den højeste prioritet bør tillægges spørgsmålet om finansiering før levering, fordi dette har vist sig at være det mest problematiske element. Det er normalt lettere at sikre finansiering efter levering, fordi det færdigbyggede fartøj kan anvendes som sikkerhed, og fordi et antal specialiserede banker er aktive på dette særlige område. Kommissionen er også rede til i samarbejde med de interesserede parter at undersøge, om og hvorledes der på EU-plan kan sikres genforsikring af kursrisikodækning.

5. FREMME AF SIKRERE OG MERE MILJØVENLIGE SKIBE

5.1. Analyse fra rapporten fra LeaderSHIP-rådgivningsgruppen

I det seneste årti har Den Europæiske Union styrket sin profil inden for sikkerhed til søs og beskyttelse af havmiljøet gennem vedtagelse af et betydeligt antal retsakter.

EU's skibsbygnings- og skibsreparationsindustri har altid støttet vedtagelsen af denne lovgivning, navnlig hvad angår oprettelsen af Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA) og styrkelsen af ordningen med havnestatskontrol.

Industrien har den holdning, at moderne skibe er udformet og bygget til sikkert at klare de værste vejrforhold, og at korrekt vedligeholdelse udført på pålidelige værfter kunne have forhindret de seneste miljøkatastrofer. Desværre er den aktuelle situation inden for shipping- og skibsbygningssektoren kendetegnet af meget svingende fragtrater og et betydeligt fald i nybygningspriserne i løbet af de senere år. Disse tendenser kan øve indflydelse på kvaliteten af nye skibe og vedligeholdelsen af den eksisterende flåde. De seneste skibsforlis har vist, at der findes betydelige strukturelle og operationelle mangler. Der er en klar tendens inden for skibskonstruktion til at reducere udgifterne til bygning og/eller drift. Det skal analyseres, i hvor høj grad sådanne ændringer skader fartøjets og lastens integritet under hårde vejrforhold.

På denne baggrund er det nødvendigt med en række konkrete foranstaltninger, nemlig et forbud mod, at fartøjer, der ikke overholder standarderne, sejler ind i EU-farvand, placering af et større ansvar på transportvirksomhederne, forbedrede tekniske undersøgelser og en kvalitetsvurderingsordning på verdensplan for værfter. På alle disse områder spiller EU's skibsbygningsindustri en vigtig rolle.

Hvad angår forbuddet mod fartøjer, der ikke overholder standarderne, kan skibsbygningsindustrien levere afgørende ekspertise til Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed. I dette øjemed bør der nedsættes et fælles ekspertudvalg, som navnlig skal have følgende opgaver: Vurdering af virkningerne i industrien af gældende eller planlagt EU-lovgivning om søtransport og navnlig om sikkerhed til søs, analyse af mulige yderligere forslag til forbedring af sikkerheden til søs og støtte til EU i IMO's regi. Den første indsats i denne sammenhæng er gjort inden for LeaderSHIP 2015-rammen.

Ved at gøre transportvirksomhederne mere ansvarlige anspores der til "kvalitetsshipping", hvilket er et incitament til at investere i bedre og sikrere skibe. De europæiske værfter er rede til at tilbyde egnede konstruktioner, som mere end overholder de nuværende minimumsstandarder.

I arbejdet med at fremme et mere åbent, ensartet, effektivt og uafhængigt system for tekniske tilsyn med fartøjer kan der ligeledes trækkes på den skibsbygningsekspertise, der findes i den europæiske skibsbygningsindustri. Dette gælder især for industrien for udstyr til skibe og de leverandører af knowhow, der er førende på verdensplan på deres respektive områder.

Ansporing til højere sikkerheds- og miljøstandarder og udarbejdelse af en nyttig vejledning til brug for redere, transportvirksomheder og skibsinspektører med angivelse af værfter, hvis skibe hurtigt risikerer at falde under standarden eller lider under høje vedligeholdelses- og reparationsomkostninger, er en langsigtet målsætning, som EU's værfter kan yde et meningsfyldt bidrag til ved fastlæggelse af god industriel praksis.

Disse foranstaltninger bør både udvikles på EU-plan og i de kompetente internationale fora såsom IMO.

Desuden har EU's skibsbygningsindustri en vigtig rolle at spille med hensyn til at øge den overordnede transportsikkerhed i Europa og formindske de negative miljømæssige virkninger ved hjælp af nær linjefart. Den nære linjefart og den europæiske skibsbygning kan sikre hinanden nye markedsmuligheder. Den nære linjefart og den intermodale integrering deraf kræver generelt nye eller særligt tilpassede fartøjer og en avanceret og fleksibel udformning af skibene, hvilket er de europæiske skibsværfters specialitet. Disse fartøjers forholdsvis mindre størrelse giver de hjemlige værfter en fordel.

5.2. Anbefalinger fra LeaderSHIP 2015-rådgivningsgruppen

- Den gældende og fremtidige EU-lovgivning skal gennemføres fuldt ud og "eksporteres" til det internationale niveau.
- Et mere åbent, ensartet, effektivt og uafhængigt system for teknisk inspektion af fartøjer bør nyde fremme.
- Der bør udvikles en kvalitetsvurderingsordning for skibsværfter på verdensplan omfattende nybygning og reparation.
- Det er vigtigt at opretholde og styrke faciliteterne til skibsreparation i Europa for at sikre en høj grad af transportsikkerhed og miljøbeskyttelse.
- Der vil blive nedsat en eksportkomité, der skal yde teknisk bistand til Europa-Kommissionen og EMSA.
- Det store potentiale ved den nære linjefart skal udnyttes ved hjælp af hensigtsmæssige politiske og økonomiske rammebetingelser.

5.3. Kommissionens holdning

Kommissionen støtter fuldt ud disse anbefalinger, der er i overensstemmelse med den politik, som den i øjeblikket fører på området. Med hensyn til nær linjefart opfordrer den alle involverede parter til i fuld udstrækning at udvikle og udnytte denne mulighed for at indføre et bæredygtigt overfladetransportsystem overalt i Europa via en hensigtsmæssig ramme, hvor der tages hensyn til de særlige forhold, der kendetegner de kystnære farvande i Europa og de gældende fællesskabsbestemmelser om statsstøtte.

6. EN EUROPÆISK METODE TIL AFDÆKNING AF ORLOGSVÆRFTERNES BEHOV

6.1. Analyse fra rapporten fra LeaderSHIP-rådgivningsgruppen

Bygning af orlogsfartøjer er i mange henseender en særskilt del af den europæiske skibsbygningsindustri. Denne sektor har et endnu højere teknologiindhold end det, der i almindelighed ses inden for bygning af handelsskibe, leverandørindustrien spiller en særdeles vigtig rolle, og markedet består af to meget forskellige delmarkeder – eksportmarkedet og hjemmemarkedet. Bygning af orlogsfartøjer har ikke hidtil været udsat for systematisk illoyal international konkurrence, som det har været tilfældet i sektoren for handelsskibe, selv om eksportordrer i almindelighed gøres til genstand for intens konkurrence mellem europæiske producenter. Som følge deraf er avancerne højere, og mange værfter for handelsskibe vil gerne supplere deres aktiviteter med militære kontrakter. I fremtiden kan det imødeses, at globalt opererende skibsbygningsselskaber kan drage fordel af at være aktive på begge områder.

Med hensyn til teknologisk avancerede produkter indtager de europæiske orlogsværfter en klar førerposition på nogle områder såsom konventionelle u-både og hurtige patruljebåde. Dette skyldes til en vis grad den omfattende gensidige inspiration og synergi mellem orlogsværfterne og den yderst konkurrencedygtige sektor for bygning af handelsskibe, hvilket er en fordel, der skal udnyttes til det yderste.

Men sammenlignet med andre forsvarssektorer domineres bygningen af orlogsfartøjer i Europa af nationale virksomheder. Uden øget samarbejde og konsolidering risikerer de europæiske aktører at blive marginaliseret på verdensmarkedet, hvilket endvidere kan begrænse EU's muligheder på forsvarsområdet. Hvis der kan skabes stærke integrerede europæiske aktører, vil det bidrage til Europas konkurrenceevne, også i henseende til Europas nuværende fortrinsstilling på de internationale markeder for orlogsfartøjer. Tre nøgleområder kræver øjeblikkelig opmærksomhed: industrielt samarbejde mellem værfter indbyrdes og mellem værfter og underleverandører, adgang til eksportmarkeder og konsolidering af industrien.

Et omfattende samarbejde mellem værfter hæmmes fortsat af forskellige operationelle krav fra de nationale søværn. Standardisering af komponenter og delsystemer kan og bør forbedres kraftigt, hvilket vil føre til en betydelig reduktion af omkostningerne for ejerne. Anskaffelsesintervallerne er ligeledes forskellige, hvilket giver værfterne en ujævn arbejdsmængde. De første erfaringer med fælles programmer, som er iværksat med henblik på at reducere omkostningerne og deles om engangsomkostningerne, har givet opmuntrende resultater, men der er mulighed for betydelige forbedringer.

Medlemsstaterne og deres søværn skal derfor nå til enighed om et minimumssæt af fælles operationelle krav og en harmonisering af anskaffelsesintervaller i overensstemmelse med Kommissionens meddelelse om "Europæisk forsvar - industri- og markedsspørgsmål" fra marts 2003[4]. Disse minimumskrav skal være baseret på Petersberg-opgaverne og Helsingfors-målene. De første bestræbelser i retning af fælles krav bør fokusere på mindre overfladefartøjer under fregatstørrelse og senere gælde større fartøjer.

Standardiseringen af komponenter og delsystemer bør baseres på en frivillig og systematisk metode. Standardiseringen bør i en vis udstrækning også dække en fælles metode for kvalitetssikring og service i hele livscyklen. Klassifikationsselskaberne spiller en vigtig rolle i forbindelse med standardisering, hvor de kan bygge videre på deres erfaringer med bygning af handelsskibe. Det endelige mål med disse bestræbelser skal være interoperabilitet for systemer, fartøjer og flåder, hvilket vil medføre betydelige reduktioner i omkostningerne for ejerne. Samarbejdet bør baseres på et begrænset antal større projekter, anvendelse af fælles F&U-ressourcer og et fælles europæisk marked for forsvarsudstyr.

Eksportmarkederne kan være ret smalle og specifikke. Men disse markeder udgør stadig nøglen til dækning af de oprindelige udviklingsomkostninger. Manglende harmonisering af eksportregler i medlemsstaterne som følge af forskellige traditioner og geopolitiske mål fører til konkurrencefordrejning og hindringer for et forstærket industrielt samarbejde. Mangelen på en fuldstændig anvendelse af reglerne for det indre marked på samhandelen inden for EU kan have tilsvarende negative virkninger. Derfor må eksportreglerne (og deres anvendelse og fortolkning) harmoniseres medlemsstaterne imellem.

---

4 KOM(2003) 113 endelig af 11.3.2003.

De europæiske orlogsværfter betjener hovedsagelig et begrænset nationalt marked med hyppig forekomst af særlige løsninger samt strenge og specifikke krav fra søværnet. I en række medlemsstater er orlogsværfterne statsejede eller statskontrollerede, selv om dette ikke udelukker, at der anvendes kommercielle kriterier. Der findes betydelige strukturelle forskelle mellem de europæiske producenter, hvor store statsejede enheder konkurrerer på de samme markeder som mellemstore privatejede værfter, der hævder, at privat ejerskab er en forudsætning for vellykkede konsolideringsbestræbelser.

6.2. Anbefalinger fra LeaderSHIP 2015-rådgivningsgruppen

- Der bør indføres fælles krav for at forme en række større projekter, som gør et samarbejde mellem værfterne muligt og sikrer interoperabilitet mellem systemer, fartøjer og flåder.

- Medlemsstaterne bør tage stilling til spørgsmålet om harmonisering af eksportreglerne.

- Der skal udvikles fælles regler med henblik på at skabe et europæisk marked for forsvarsudstyr baseret på Rådets opfordring til, at der oprettes et mellemstatsligt agentur for udvikling af forsvarsevne, forskning, indkøb og våben.

6.3. Kommissionens holdning

Kommission støtter disse anbefalinger, som er i overensstemmelse med den fremgangsmåde, der blev udviklet i dens meddelelse fra marts 2003 om forsvar.

Skabelsen af et indre marked for forsvarsudstyr, herunder oprettelsen af et fælles indkøbsagentur, er af central betydning. I den henseende har medlemsstaterne og EU's institutioner siden Det Europæiske Råds møde i juni 2003 i Thessaloniki aktivt forberedt oprettelsen af et europæisk forsvarsagentur i 2004. Dette agentur vil virke på områderne udvikling af forsvarsevne, forskning, indkøb og våben. Dette agentur, der vil være åbent for deltagelse af samtlige medlemsstater, vil bl.a. have til formål at styrke det europæiske forsvars industrielle og teknologiske grundlag og skabe et konkurrencedygtigt europæisk marked for forsvarsudstyr ved fremme af europæiske samarbejdsprogrammer. Hvis det lykkes for dette agentur at gennemføre programmer med tilstrækkeligt mange deltagere til, at der opnås stordriftsfordele, kan det muliggøre og stimulere den nødvendige industrielle konsolidering, også i sektoren for bygning af orlogsfartøjer. Statsstøtte til orlogsværfter må dog ikke overføres til kommercielle skibsbygningsaktiviteter.

7. BESKYTTELSE AF INTELLEKTUELLE EJENDOMSRETTIGHEDER

7.1. Analyse fra rapporten fra LeaderSHIP-rådgivningsgruppen

Den europæiske skibsbygningsindustri og industri for udstyr til skibe kan kun bevare og forbedre sin konkurrenceevne via innoverende fartøjskoncepter, optimerede delsystemer og sofistikerede konstruktions-, produktions- og planlægningsmetoder. Denne "intellektuelle ejendom" i bred forstand skal derfor beskyttes mod konkurrenter, der tilbyder produkter, som ligner meget eller endog er fuldt piratkopierede produkter, uden at skulle dække udgifterne til forskning og udvikling. Desværre er omfanget af piratkopiering i sektoren ikke kendt, og tilkendegivelserne derom er usikre. Det er derfor nødvendigt med en tilbundsgående og opfindsom metode, hvis problemet skal løses.

Videnbaseret teknologi skabes i en meget tidlig fase i forholdet mellem værfter og deres leverandører. Værfterne skal afsløre detaljerede tekniske krav og løsninger for deres leverandører for at kunne foretage en præcis beregning af projektet, både teknisk og kommercielt. Skibsværfterne skal også dele deres viden med klassifikationsselskaber, som udfører en række forskellige opgaver. Forholdet mellem værfter og skibsredere er ligeledes kendetegnet af en direkte og bred udveksling af videnbaserede oplysninger om fartøjet. Endelig har værfterne et tæt samarbejde med universiteter og andre eksperter, navnlig på områderne edb-støttet konstruktion, computerintegreret produktion og andre IT-komponenter med henblik på at udnytte F&U-resultater, og dermed afdækker de relevant viden, som de ligger inde med. Resultatet er, at værfterne står over for en permanent risiko for krænkelse af deres egne og tredjemands intellektuelle ejendomsrettigheder.

I dag er ophavsrettigheder, mønsterbeskyttelse, varemærker og patenter de vigtigste instrumenter til beskyttelse af intellektuelle ejendomsrettigheder. Yderligere foranstaltninger er aftaler om fortroligholdelse og specifikke samarbejdsaftaler, selv om den kendsgerning, at skibsbygningsprojekter ofte er unikke og meget specifikke, kan gøre sådanne aftaler dyre og mindre tiltrækkende.

For at udnytte disse eksisterende instrumenter fuldt ud skal værfter og leverandører blive mere opmærksomme på truslen mod deres knowhow og de deraf følgende konkurrencemæssige ulemper. Oprettelse af videndatabaser kan blive en central aktivitet for de europæiske værfter med henblik på at nå dette mål. Disse databaser skal ikke blot omfatte specifikationer for og komponenter til fartøjerne, men også angive centrale personer og vigtige specifikke relationer mellem kunde og leverandør. Videndatabaser kan bidrage til oprettelse af en instans for intellektuelle ejendomsrettigheder, der kan få til opgave at sikre og beskytte den europæiske viden om skibsbygning. Den kan give værfter og leverandører oplysninger om den internationalt tilgængelige viden (dokumenteret og ikke-dokumenteret) om specifikke fartøjskomponenter, kravene til beskyttelse af intellektuelle ejendomsrettigheder til specifikke tekniske løsninger, eksisterende patenter på relevante tekniske områder, konkurrenternes teknologiske stade og værfternes og leverandørernes potentielle eksponering for piratkopiering af produkter og andre trusler.

Som følge af patenters forholdsvis lange gyldighedsperiode og internationale anerkendelse er de fortsat et vigtigt instrument, som de europæiske skibsbyggere skal udnytte mest muligt, også i de lande, hvor deres største konkurrenter hører hjemme. Desuden skal rederne afskæres fra at benytte skibe, der har udstyr ombord, som udgør en overtrædelse af eksisterende patenter. Men det komplekse og globaliserede marked for skibsbygning står i kontrast til de nuværende internationale rammer for beskyttelse af patenter, der blev indført i 1925, og som ikke er ændret i særlig grad siden. I dag forekommer mange af reglerne fra dengang forældede og ubegrundede. En gennemgang af den nuværende ramme, som ikke giver nationale myndigheder mulighed for at gribe ind over for et skib, som medfører en anordning, der er fremstillet i strid med et patent, og som lægger til i en havn, hvor et sådant patent er registreret og beskyttet, kan udstyre værfterne med det rette værktøj til at beskytte deres opfindelser og innovation, fremme investeringer i F&U og stimulere værfternes interesse i at udtage patenter.

7.2. Anbefalinger fra LeaderSHIP 2015-rådgivningsgruppen

- De eksisterende instrumenter til beskyttelse af intellektuelle ejendomsrettigheder (ophavsret, mønsterbeskyttelse, varemærker, patenter, aftaler om fortroligholdelse og om specifikt samarbejde) skal udnyttes fuldt ud.

- Videndatabaser vedrørende skibsbygning med oplysninger om det seneste teknologiske stade, eksisterende patenter, den specifikke konkurrencesituation for bestemte produkter og løsninger samt centrale indehavere af viden bør opbygges og drives at særlige instanser for intellektuelle ejendomsrettigheder.

- De internationale patentregler vedrørende skibsbygning skal undersøges og eventuelt strammes.

7.3. Kommissionens holdning

Efter Kommissionens opfattelse bør anbefalingerne føres ud i livet. Den vil udføre sin del af arbejdet og opfordrer industrien til at udnytte de eksisterende regler om intellektuelle ejendomsrettigheder og oprette de relevante databaser, hvis potentiale bør udforskes via yderligere undersøgelser, bl.a. ekspertundersøgelser.

8. SIKRING AF ADGANG TIL EN KVALIFICERET ARBEJDSSTYRKE

8.1. Analyse fra rapporten fra LeaderSHIP-rådgivningsgruppen

I sin Lissabon-strategi lagde Kommissionen særlig stor vægt på spørgsmålet om kvalifikationer og livslang læring. For alle forarbejdningssektorer, men især for skibsbygning, er det af stor betydning, at det kvalificerede personale bevares, og at der tiltrækkes unge. Skibsbygning lider på linje med andre søfartsrelaterede sektorer under et negativt image, som skaber alvorlige problemer i denne henseende.

Selv om decentraliseringen af kompetence inden for almen og faglig uddannelse begrænser mulighederne for topstyrede initiativer på EU-plan, bør det være muligt at støtte aktiviteter, der udføres i fællesskab af organisationer, som er interesserede i at fremme knowhow.

EU fremmer allerede udveksling og udvikling af viden blandt forskere samt mellem forskningssektoren og erhvervslivet. Det vigtigste instrument i den henseende er Marie Curie-programmet, hvorunder der ydes støtte til uddannelse i udlandet samt til videnoverførsel gennem stipendier på kandidat- og doktorniveau. Søfartsindustrien kan nyde godt af denne støtte til uddannelse af forskere inden for sektoren, til at skabe mulighed for udvikling af kommercielle forskningskundskaber, overførsel af forskningsmæssig viden til branchen samt lette udveksling af viden mellem erhvervslivet og læreanstalterne.

Initiativer, som eventuelt kan udvikles på EU-plan, kan eventuelt også kædes sammen med oprettelse af centre for færdige kandidater med forsknings- og undervisningsaktiviteter eller med oprettelse af regionale videncentre med deltagelse af både erhvervsvirksomheder og uddannelsesinstitutioner. Denne fremgangsmåde kan lette udvekslingen af studenter, overførslen af viden, udbredelsen af god praksis og anerkendelsen af kvalifikationer overalt i EU. Desuden kan det bidrage til at fremme udvekslingen af erfaringer mellem teknisk personale i søfartssektoren.

Sektorens udvikling i retning af en struktur med få store virksomheder og mange underleverandører medfører i stigende grad krav om nye ledelsesmetoder med henblik på at fremme tilpasningsevne og innovation. Ledelsen skal styrke sin evne til at drive virksomhed på basis af projektrelaterede roller snarere end statisk organiserede funktioner. Denne fremgangsmåde vil kunne fremme den arbejdsmarkedsmæssige og tekniske innovation, der er nødvendig for at give branchen mulighed for på længere sigt at tilbyde beskæftigelse af høj kvalitet.

Som den første i metalbranchen har skibsbygningssektoren nu formelt nedsat et udvalg for sektorbaseret social dialog, som er anerkendt af Kommissionen i henhold til dens meddelelse om den sociale dialog og i overensstemmelse med traktatens artikel 138. Denne glædelige udvikling kan føre til fælles virksomheder og aftaler vedrørende kvalifikationer og innovation på arbejdsmarkedet i bredeste forstand, navnlig vedrørende arbejdstagernes og virksomhedernes tilpasningsevne over for forandringer og gennemførelse af strategier for livslang læring.

Uafhængigt af den valgte fremgangsmåde skal der tages stilling til fire nøgleaspekter: Uddannelse af ledere, fremme af udveksling af skibsbygningsspecialister, støtte til udvikling af kvalifikationer og en egnet kommunikationspolitik, som kan tiltrække kvalificerede arbejdere og funktionærer.

Der bør tilbydes lederuddannelse i både regional og international sammenhæng. Der skal etableres et samspil mellem topledere og mellemledere. Udveksling af viden er vigtig, og det samme gælder i en vis udstrækning standardisering af viden. Endelig skal lederuddannelsen omfatte viden om EU-politikker og -lovgivning.

Teknisk personale, ledelse og forskere inden for skibsbygningsindustrien, herunder udstyrsproducenter og tjenesteleverandører, bør have mulighed for at arbejde og lære andre steder i EU. Det samme gælder studerende og undervisere på forskellige niveauer.

En specifik EU-platform, hvor arbejdsgivere og arbejdstagere mødes, f.eks. inden for rammerne af den sektorbaserede sociale dialog, kan fremme udviklingen af færdigheder og innovation på arbejdsmarkedet i overensstemmelse med regionale behov.

En pr-kampagne på EU-plan kan bidrage til at understrege betydningen af at bevare og videreudvikle skibsbygnings- og skibsreparationsindustrien. Regionale pr-kampagner kan tilføjes for at styrke virkningerne af den EU-dækkende kampagne med henblik på at føre Lissabon-målene ud i livet i skibsbygningssektoren.

8.2. Anbefalinger fra LeaderSHIP 2015-rådgivningsgruppen

- Der skal udvikles og gennemføres programmer for lederuddannelser, der er specifikke for skibsbygningssektoren.
- Nye kvalitetskrav skal analyseres og behandles, ideelt set gennem en sektorbaseret social dialog.
- Der skal arrangeres udveksling af personale og knowhow på alle niveauer lige fra manuelle arbejdstagere til akademikere.
- Der bør gennemføres en pr-kampagne, der viser skibsbygningsindustriens vitalitet og levedygtighed.
- Regionale videncentre kan levere et vigtigt bidrag til gennemførelsen af ovenstående anbefalinger.

8.3. Kommissionens holdning

Kommissionen er enig i disse anbefalinger og opfordrer de berørte parter til aktivt at følge dem op. Kommissionen har allerede nedsat et udvalg for sektorbaseret social dialog, som efter dens opfattelse bør stå i centrum for de relevante aktiviteter.

9. OPBYGNING AF EN BÆREDYGTIG INDUSTRISTRUKTUR

9.1. Analyse fra rapporten fra LeaderSHIP-rådgivningsgruppen

En levedygtig industristruktur skal stå i centrum for enhver indsats for at forbedre EU's skibsbygnings- og skibsreparationsindustris konkurrenceevne. På nybygningsområdet er konkurrenterne i Fjernøsten langt mere koncentrerede, idet kun en håndfuld store virksomheder dominerer scenen i Korea og Japan. I Europa er værfterne også blevet reorganiseret i store koncerner, der har en række produktionsanlæg, men der er mere end 30 store værfter, som vedblivende er selvstændige virksomheder, og der er talrige mindre værfter, som er beskæftiget med fremstilling af fiskefartøjer og lignende. I reparationssektoren er opsplitningen endnu mere udtalt. Også inden for bygning af orlogsfartøjer synes det at være ønskeligt med større koncentration for derved at opnå en vis synergi og begrænse problemerne med F&U-udgifter, markedsposition eller adgang til finansiering.

Overvejelserne vedrørende den europæiske skibsbygningsindustris fremtidige struktur skal derfor dække alle aktivitetsområder lige fra bygning af alle typer handels- og orlogsfartøjer til reparations- og ombygningsprojekter og fremstilling af vigtige komponenter og systemer, da alle disse aktiviteter er meget nært forbundne. Af sikkerhedsmæssige årsager er det klart nødvendigt med en vis skibsbygningskapacitet til brug for både kommerciel skibsfart og forsvarsrelaterede opgaver. Vedligeholdelses- og reparationskapaciteten er helt uundværlig som følge af sikkerhedskravene og de topografiske forhold i Europa.

Hjørnestenen i en sund og bæredygtig udvikling af industrien på verdensplan er fornuftige investeringer, som imødekommer den aktuelle markedsefterspørgsel. Økonomisk mindre effektive anlæg bør fjernes fra markedet, og investeringerne bør koncentreres om delmarkeder, hvor der kan opnås en tilstrækkelig aflønning.

De kraftige svingninger på markedet og industriens store konjunkturafhængighed tvinger værfterne til at opfylde indbyrdes modstridende mål: For at optimere produktiviteten må værfterne specialisere sig; for at kunne modstå svingningerne på markedet og konjunkturudviklingen må værfterne have et stort produktsortiment. De europæiske værfters forholdsvis beskedne størrelse kan være en konkurrencemæssig fordel, når det drejer sig om at specialisere sig om visse produkter. Samtidig udgør markedssvingningerne en alvorlig trussel for de stærkt specialiserede værfter: Faldende efterspørgsel på bestemte delmarkeder kan tvinge et specialiseret værft til at give sig i kast med alternative produkter, som det er mindre velegnet til at producere, og at indlede et samarbejde med andre værfter.

På virksomhedsplan er der strukturelle ændringer i gang. De vedrører navnlig forbindelserne mellem værft og leverandører, men konsolidering via fusioner og erhvervelser er også på agendaen. I fremtiden vil forbindelserne mellem værft og leverandører udvikle sig hen imod projektpartnerskaber og bort fra de traditionelle kunde/leverandør-forbindelser. Den seneste udvikling på markedet tyder på, at denne udvikling kan tage dramatisk til, hvis indsatsen for at fusionere et antal orlogsværfter, eventuelt under ledelse af en stor producent af udstyr til skibe, bliver en succes. Da nogle af de involverede værfter også beskæftiger sig med bygning af handelsskibe, kan der opstå en magtfuld koncern, der dækker alle de vigtigste former for skibsbygning.

Værfter og produkter i Europa er kendetegnet af stor forskelligartethed, navnlig når der også tages hensyn til situationen i de nye EU-medlemsstater. Den samlede beskæftigelse inden for bygning af handelsskibe i tiltrædelseslandene er omkring 20 % højere end i EU15 som

helhed, mens produktionsresultaterne kun ligger en smule over en fjerdedel af referencetallet for EU15. Idet arbejdsomkostningerne er langt lavere, fokuserer skibsværfterne i tiltrædelseslandene på en anden produktportefølje. De forskellige typer af konkurrencefordele giver allerede anledning til et omfattende samarbejde mellem værfter i nuværende og kommende EU-medlemsstater. Men dette kan ikke skjule det forhold, at EU's udvidelsesproces vil øge behovet for en overordnet konsolidering af industrien i Europa. Tidligere erfaringer med grundlæggende omstruktureringsprocesser som f.eks. i Østtyskland viser, at politikkerne endnu ikke er optimeret i denne henseende. Ved industriel omstrukturering skal der lægges større vægt på kommercielle investorer, som tilbyder supplerende knowhow og bedre markedsadgang. Når værftslukninger bliver uundgåelige, skal de gennemføres og støttes med henblik på at skabe nye investeringer.

Den fremtidige politik for sektoren bør gennemgås fordomsfrit og med en klar forståelse for følgerne. To yderpunkter, der begge er uønskede, illustrerer de mulige faldgruber. Mangelen på specifikke foranstaltninger og politikker for skibsbygning kan føre til, at bygning af handelsskibe i Europa må opgives i løbet af mindre end et tiår, og at opbygningen af en europæisk forsvarsidentitet hæmmes alvorligt. På den anden side vil protektionisme, således som det er påvist andetsteds, f.eks. i USA, uundgåeligt føre til et irreversibelt tab af konkurrenceevne inden for bygning af handelsskibe og til ekstremt høje anskaffelsesomkostninger for orlogsfartøjer.

9.2. Anbefalinger fra LeaderSHIP 2015-rådgivningsgruppen

- Manglende handling er ikke en mulighed og ej heller protektionisme: Et EU med 25 lande må i henhold til sine principper for industripolitik videreudvikle sin sektorspecifikke metode for politikken på området.

- Konsolideringsprocessen blandt de europæiske producenter bør lettes, idet der skabes incitamenter til fjernelse af mindre effektiv produktionskapacitet, hvorved man frigør ressourcer til nye investeringer.

- De nuværende regler om lukningsstøtte i EU bør gennemgås med henblik på at fremme en mere proaktiv metode baseret på idéen om "støtte til konsolidering".

9.2. Kommissionens holdning

Efter Kommissionens opfattelse kan en yderligere konsolidering under skyldig hensyntagen til de gældende konkurrenceregler skabe fordele på alle aktivitetsniveauer, dvs. såvel bygning af handelsskibe og orlogsfartøjer som skibsreparation. Dette er dog først og fremmest industriens eget ansvar, og i forsvarsanliggender spiller også medlemsstaterne en central rolle. Kommissionen er rede til at tilbyde sin viden og sine erfaringer med henblik på at fremme processen.

10. KONKLUSIONER

Kommissionen anerkender det store arbejde, der er gjort inden for rammerne af LeaderSHIP 2015-initiativet, og støtter den fremgangsmåde, der har været anvendt for at forbedre konkurrenceevnen i enkeltsektorer via en intens dialog mellem de involverede parter. Den opfordrer de øvrige EU-institutioner til omhyggeligt at gennemgå de rejste spørgsmål og i overensstemmelse med deres tilsagn om at støtte forarbejdningsindustrierne i Europa, at samarbejde med Kommissionen om udvikling af specifikke sektorreaktioner, der er egnede til at fremme industriens konkurrenceevne, og at være aktive i spørgsmål, der falder ind under

deres kompetenceområder. Mere specifikt ønsker Kommissionen at understrege følgende aspekter:

- Skibsbygningens og skibsreparationens betydelige strategiske dimension i Europa bør anerkendes af medlemsstaterne, for så vidt angår forsvarsbehov, handel med rå- og færdigvarer til import og eksport, beskæftigelsesmuligheder og bevaring af knowhow. Den vigtige rolle, som industrien for udstyr til skibe spiller i forbindelse med fremstilling af handelsskibe og orlogsfartøjer, bør tiltrække sig særlig opmærksomhed.

- WTO-reglerne, navnlig reglerne vedrørende subsidier og udligningsforanstaltninger, skal anvendes til at medvirke til etableringen af lige konkurrencevilkår.

- Der bør hurtigst muligt og senest i 2005 indføres discipliner, som kan håndhæves, via en ny international aftale om skibsbygning og en klar fortolkning af de gældende OECD-regler om eksportkredit. Alle sådanne aftaler bør også gælde for Folkerepublikken Kina. Medlemsstaterne opfordres til at vedblive med urokkeligt at støtte de mål, som Fællesskabet søger at føre ud i livet under de igangværende forhandlinger i OECD.

- Med hensyn til investeringer i innovation vil statsstøttereglerne blive yderligere tilpasset de særlige vilkår for den europæiske skibsbygningsindustri. Medlemsstaterne opfordres til at tilpasse deres støtteforanstaltninger til de nye regler.

- Det skal undersøges, om en europæisk myndighed som f.eks. Den Europæiske Investeringsbank kan påtage sig at spille en førende rolle inden for finansiering af skibsbygningsprojekter før og efter leveringen. Der bør tillægges spørgsmålet om finansiering før leveringen særlig høj prioritet, fordi denne har vist sig at være det mest problematiske element. Kommissionen er villig til sammen med de involverede parter at undersøge, om og hvorledes der på europæisk plan kan sikres genforsikring af kursrisiko.

- I samarbejde med EU's institutioner og medlemsstaterne bør den europæiske skibsbygningsindustri spille en vigtig rolle i bestræbelserne for at forbedre sikkerheden til søs og miljøbeskyttelsen ved levering af teknisk ekspertise til de relevante organer, ved udvikling af produkter af høj kvalitet, der er bedre end de nuværende minimumsstandarder, og ved indførelse af god industriel praksis, navnlig i forbindelse med skibsreparation. Det sidstnævnte aspekt kunne konkret have form af en kvalitetsvurderingsordning for skibsværfter på verdensplan.

- Der kan skabes yderligere afsætningsmuligheder for EU's værfter via nær linjefart og intermodal integrering, som kræver nye eller særligt tilpassede fartøjer og transportkoncepter. EU's beslutningstagere i Rådet og Europa-Parlamentet opfordres til at støtte Kommissionen i sine bestræbelser på at fremme denne trafikoverflytning.

- Det er nødvendigt, at medlemsstaterne og deres søværn når til enighed om et minimalt sæt fælles driftsmæssige krav og en harmonisering af indkøbsprocedurerne i overensstemmelse med Kommissionens meddelelse fra marts 2003 om "Europas forsvar - industri- og markedsspørgsmål". Disse minimumskrav bør baseres på Petersberg-opgaverne og Helsingfors-målene. Samarbejdet mellem værfterne bør baseres på et begrænset antal vigtige projekter ved anvendelse af fælles F&U-

ressourcer og indførelse af ét europæisk marked for udstyr til forsvaret under skyldig hensyntagen til de gældende fællesskabsbestemmelser på konkurrenceområdet.

- Eksportreglerne (og anvendelsen og fortolkningen deraf) for orlogsfartøjer og disses komponenter skal harmoniseres medlemsstaterne imellem.

- Indførelsen af et indre marked for udstyr til forsvaret, herunder oprettelsen af et fælles indkøbsagentur, vil på længere sigt fremme den industrielle konsolidering, og Kommissionen vil i fuld overensstemmelse med sin metode, som der er gjort rede for i dens meddelelse, give relevante foranstaltninger til virkeliggørelse af dette mål sin fulde opbakning.

- Omfanget af problemerne med krænkelse af intellektuelle ejendomsrettigheder i skibsbygningssektoren vil blive undersøgt yderligere. Alt efter resultatet af disse undersøgelser vil det være nødvendigt at overveje nye metoder for beskyttelsen af de intellektuelle ejendomsrettigheder. Umiddelbart kan det overvejes at oprette en omfattende videndatabase, hvis gennemførlighed bør undersøges, og at underkaste patentlovgivningen, der forekommer forældet og uhensigtsmæssig, en fornyet undersøgelse.

- Med hensyn til viden og uddannelse kræver fire spørgsmål øjeblikkelig opmærksomhed: uddannelse af ledere med det formål at øge mulighederne for at drive virksomhed baseret på projektrelaterede opgaver; fremme af udveksling af specialister med det formål at lette overførslen af viden, udbredelsen af god praksis og anerkendelsen af kvalifikationer overalt i EU; støtte til udvikling af færdigheder, navnlig hvad angår arbejderes og virksomheders evne til at tilpasse sig ændringer, og gennemførelse af strategier for livslang læring; og en kommunikationspolitik, der tager sigte på at tiltrække kvalificerede arbejdere og funktionærer. Det foreslås, at der udvikles målrettede aktiviteter på alle disse områder, helst via den sociale dialog, der er indført i sektoren. Foranstaltningerne bør både træffes på regionalt plan og på EU-plan.

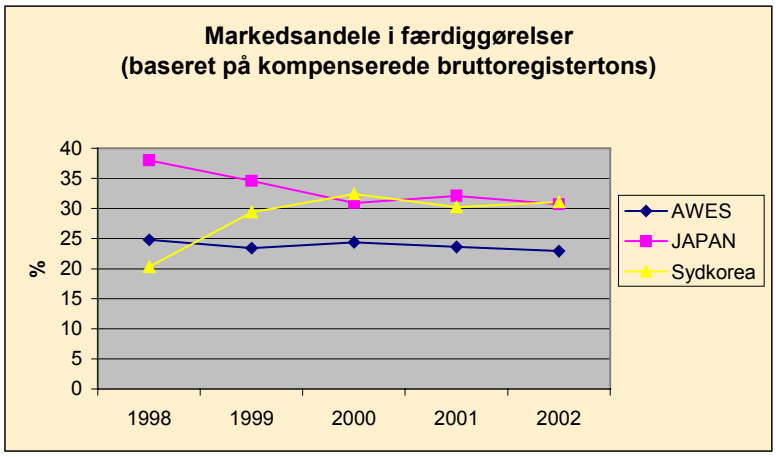
- Det er nødvendigt at opretholde en erhvervsfremmende politikmetode for sektoren i overensstemmelse med dens mål om at sikre industriens konkurrenceevne. En konsolideringsproces for europæiske producenter under skyldig hensyntagen til de gældende fællesskabsbestemmelser på konkurrenceområdet vil forbedre industriens konkurrenceevne, fordi den indebærer et incitament til at opgive mindre effektiv produktionskapacitet og derved frigør ressourcer til nye investeringer. Et bedre samarbejde mellem søværnet og skibsbygningsressourcerne i Europa baseret på et antal førende virksomheder på områderne bygning af handelsskibe og orlogsfartøjer og udstyr til skibe kan ligeledes bidrage til at forbedre konkurrenceevnen.

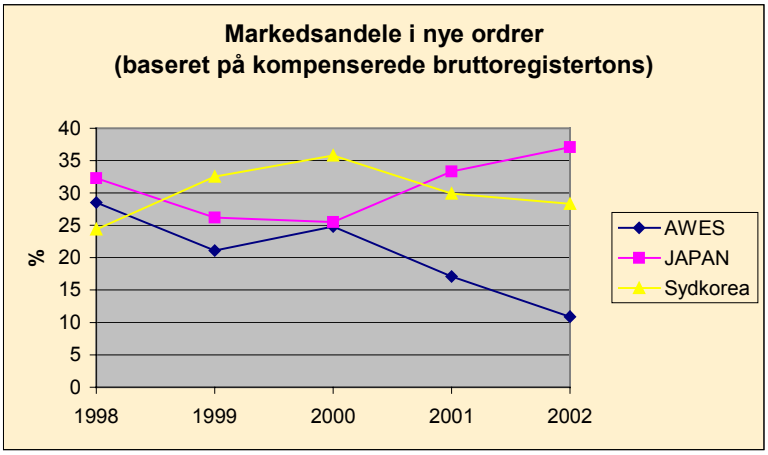
BILAG

Den europæiske skibsbygnings- og skibsreparationsindustri – Nøgletal

Nærværende oplysninger bygger på AWES årsberetningen for 2002. AWES er sammenslutningen af europæiske skibsbyggere og skibsreparatører (Association of European Shipbuilders and Shiprepairers) med medlemmer i Norge, Finland, Polen, Tyskland, Nederlandene, Danmark, Det Forenede Kongerige, Frankrig, Spanien, Portugal, Italien, Kroatien, Grækenland og Rumænien. Alle oplysningerne vedrører AWES og dækker udelukkende skibsbygnings- og skibsreparationsaktiviteter. Tallene omfatter således ikke skibsudstyrsindustrien.

1. Markedsandele





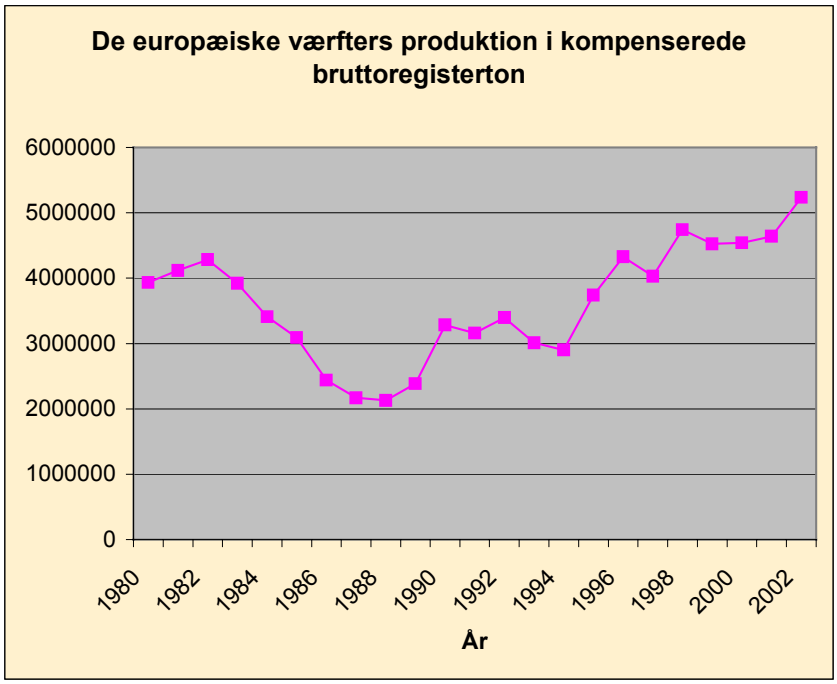
Hvad angår antallet af færdigbyggede skibe, dvs. den leverede tonnage i de pågældende perioder, var de europæiske producenter i stand til at fastholde deres markedsandel indtil 2002. Korea øgede sin produktion, men på Japans bekostning. Antallet af færdigbyggede skibe i 2002 afspejler de ordrer, der blev afgivet 2-3 tidligere, og det skal bemærkes, at de europæiske værfters ordretilgang i slutningen af 2000 steg som følge af afskaffelsen af driftsstøtte. Hvad angår nye ordrer ændrede situationen sig efter 2000: Den europæiske ordretilgang faldt, mens ordretilgangen i Japan var stigende som følge af en stærk national efterspørgsel. Det fremgår af en kombination af figurerne, at de europæiske producenter ikke deltog i den stigende ordreaktivitet efter 2000 i samme omfang som deres vigtigste konkurrenter, og at de fortsat er beskæftiget med at færdiggøre tidligere ordrer. Den manglende evne til at sikre sig en betydelig andel af de nye ordrer skyldes mange faktorer: den faldende ordreaktivitet vedrørende krydstogtskibe (der er en af hjørnestenene i den europæiske produktion) efter begivenhederne den 11. september 2001, de koreanske værfters agressive prispolitik, særlig med hensyn til gastankskibe (et andet centralt produkt for de europæiske værfter), bekræftelsen af Kinas status som en af de større

skibsbygningsnationer, den stærke nationale efterspørgsel i Japan, der traditionelt er utilgængelig for ikke-japanske producenter og den voldsomme stigning i ordretilgangen vedrørende olietankskibe (en meget simpel skibstype, som det ikke længere er relevant for de europæiske værfter at producere), som følge af den seneste fællesskabslovgivning om søfartssikkerhed.

2. Beskæftigelse og produktion

ARBEJDSSTYRKE I EUROPÆISK SKIBSBYGNING

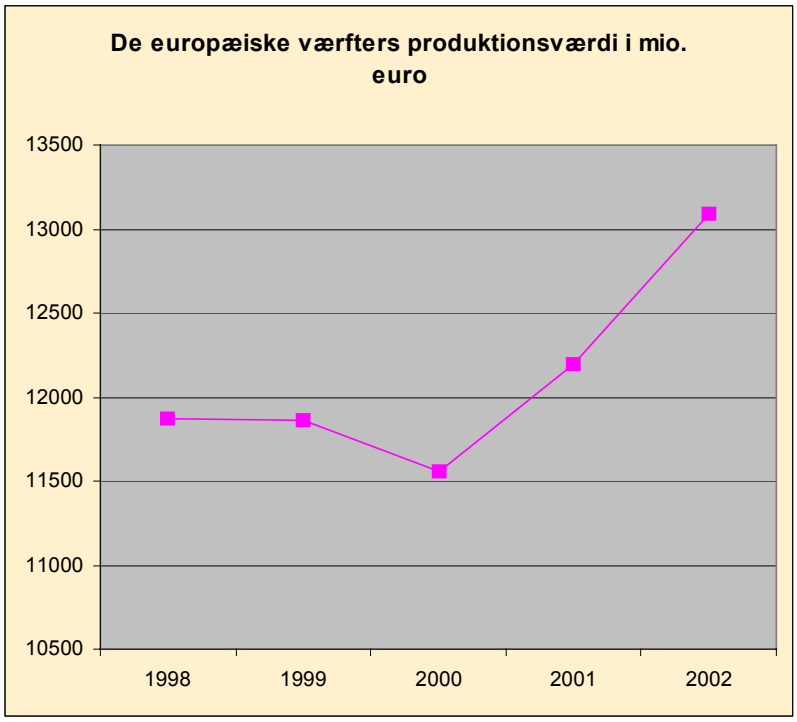
	1975		2002		Fald i %	
Land	**I alt**	**Nybygning**	**I alt**	**Nybygning**	**I alt**	**Nybygning**
BELGIEN	10245	6586	0	0	100%	100%
KROATIEN			10957	8464		
DANMARK	18900	15300	3360	2820	82%	82%
FINLAND	18000	17000	6150	6000	66%	65%
FRANKRIG	40354	24938	6800	5200	83%	79%
TYSKLAND	105988	71598	23300	16800	78%	77%
GRÆKENLAND	10159	2316	3000	750	70%	68%
IRLAND	1633	1427	0	0	100%	100%
ITALIEN	36260	21460	13438	9606	63%	55%
NEDERLANDENE	39850	20850	9000	3800	77%	82%
NORGE	29000	16500	5266	3707	82%	78%
POLEN			20132	15073		
PORTUGAL	17100	7000	2350	1284	86%	82%
RUMÆNIEN	47000	27800	20400	19100	57%	31%
SPANIEN			7876	6234		
SVERIGE	31500	25000			100%	100%
DET FORENEDE KONGERIGE	55999	48272	7000	2500	87%	95%
I ALT	**461988**	**306047**	**139029**	**101338**	**70%**	**67%**

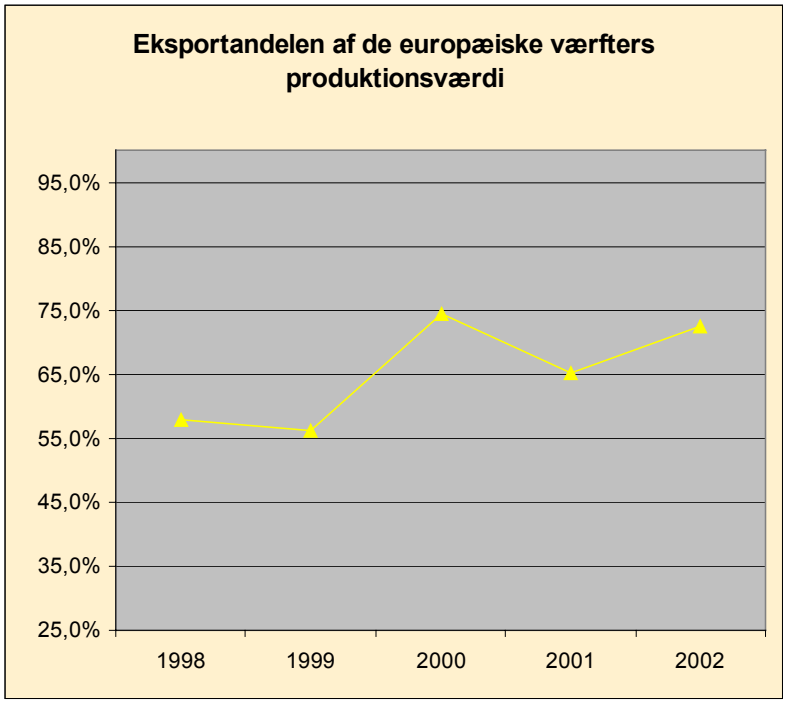


De tilgængelige oplysninger viser, at beskæftigelsen inden for den europæiske skibsbygningsindustri er faldet med næsten 70 % siden 1975, og at en række lande helt har ophørt med at udøve skibsbygningsaktiviteter. Samtidig har produktionen holdt sig på et meget højt niveau med en yderligere stigning efter 2001, hvor de ordrer på krydstogtskibe, der blev afgivet før den 11. september 2001, skulle leveres. Årsagerne til denne voldsomme stigning i produktionen skal findes i de nye og forbedrede produktionsmetoder, lukningen af mange mindre effektive værfter og en betydelig omlægning af produktporteføljen fra standardskibstyper som f.eks. tankskibe og massegodsskibe til mere specialiserede skibe som f.eks. krydstogtskibe. Det skal dog bemærkes, at det som regel er vanskeligt at drage nogen konklusioner med hensyn til industriens konkurrenceevne på grund af

sektorens cykliske karakter, samspillet med den stærkt svingende søfartsbranche, den teknologiske udvikling inden for nye skibstyper og den massive stigning i skibsstørrelser, omfattende handelsforvridninger og de lange frister mellem ordreafgivelsen og leveringen, der kendetegner skibsbygningsindustrien, samt de yderst forskelligartede produktudvalg, der gør det svært at sammenligne konkurrenterne.

3. Produktionsværdi og eksportandel





Ovenstående figur (øverst) viser i overensstemmelse med oplysningerne i afsnit 2 udviklingen i de europæiske værfters produktionsværdi siden 1998. Især færdiggørelsen af en lang række krydstogtskibe har bidraget til stigningen i produktionsværdi siden 2000, hvilket også afspejles i

eksportandelen (dvs. ordrer fra udenlandske kunder), der er på næsten 75 % af den samlede produktionsværdi.