EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 21.11.2003
KOM(2003) 717 slutlig

**MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN
TILL RÅDET, EUROPAPARLAMENTET,
EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN
OCH REGIONKOMMITTÉN**

LeaderSHIP 2015

Framtiden för varvs- och reparationsvarvsindustrin inom eu – konkurrenskraft genom spetskompetens

1. Inledning 3
2. Rättvisa konkurrensregler inom varvsindustrin i världen 6
3. Ökade investeringar i forskning, utveckling och innovation 7
4. Utveckla avancerade finansierings- och garantisystem 9
5. Främja säkrare och mer miljövänliga fartyg 11
6. Ett europeisk synsätt på örlogsvarvens behov 13
7. Skydd av immateriella rättigheter 15
8. Säkrad tillgång till kvalificerad arbetskraft 16
9. Bygga en hållbar industristruktur 18
10. Slutsatser 20

1. INLEDNING

1.1. Den politiska ramen för LeaderSHIP 2015

I sitt meddelande ”Industripolitiken i ett utvidgat Europa”[1] presenterade kommissionen de övergripande politiska insatser som krävs för att utvecklingen mot en konkurrenskraftigare europeisk ekonomi ska gå snabbare, särskilt med tanke på utvidgningen av EU. Tre nyckelfaktorer förtjänar särskild uppmärksamhet: kunskap, innovation och entreprenörskap. I meddelandet framhålls också att det övergripande angreppssättet måste kompletteras med sektorsspecifika insatser. Situationen i sektorerna måste övervakas noggrant för att man i samråd med berörda parter ska nå fram till en lämplig policymix.

EU:s industri står en rad utmaningar, som beror på den globala utvecklingen och ekonomiska förändringar inom EU, och nu läggs nya krafter på att få fart på ekonomin i EU. Som en del av sin önskan att utforma en integrerad strategi för EU:s konkurrenskraft efterlyste Europeiska rådet vid sitt möte den 16–17 oktober 2003 att politiken utformas så att den konsekvent bidrar till att målet att förbättra företagens och industrins konkurrenskraft kan uppnås. När det gäller industripolitiken har europeiska ledare uppmanat rådet och kommissionen att ta itu med behoven i särskilda industrisektorer, särskilt tillverkningssektorn, bl.a. mot bakgrund av dessa sektorers väsentliga bidrag till den ekonomiska tillväxten.

LeaderSHIP 2015 speglar tillämpningen av ovannämnda synsätt på varvsindustrin och följer ett liknande arbete som redan genomförts när det gäller läkemedel (G 10 Medicines) och i rymdindustrin (STAR21).

1.2. EU:s varvsindustris initiativ – LeaderSHIP 2015

1.2.1. Bakgrund

Med initiativet ”LeaderSHIP 2015” har den europeiska varvsindustrin inlett ett ambitiöst program för att på lång sikt säkerställa framgång på en dynamisk tillväxtmarknad. Initiativet har sitt ursprung i rådets slutsatser av den 14 maj 2001, i vilka rådet uppmanade EU:s varvsindustri att fortsätta att förbättra konkurrenskraften. Syftet är att förbättra den europeiska varvsindustrins nuvarande tekniska ledarställning inom utvalda marknadssegment, främja och skydda innovation och kunnande, öka kundanpassningen, förbättra industrins struktur och gå mot en kunskapsbaserad produktion samt göra varven och leverantörerna av marin utrustning i EU världsledande inom deras respektive områden senast 2015.

I mars 2002 lade branschen fram förslaget till ett sådant initiativ för kommissionens ordförande Romano Prodi som reagerade positivt och bad kommissionsledamoten med ansvar för näringslivet att skapa en lämplig arbetsorganisation och förse den med en detaljerad arbetsplan. En rådgivande högnivågrupp för LeaderSHIP 2015[2] upprättades därför och kompletterades med arbetsgrupper inom åtta centrala områden.

---

1 KOM(2002) 714 slutlig, 11.12.2002.

2 Rådgivande högnivågruppen består av ledande personligheter inom branschen – från enskilda företag till branschförbund och fackföreningar – samt sju kommissionsledamöter med ansvarsområden som hänger samman med varvsindustrin och två medlemmar av Europaparlamentet.

1.2.2. LeaderShip 2015-rapporten

I sin rapport[3] lade rådgivande högnivågruppen för LeaderSHIP 2015 fram konkreta rekommendationer inom dessa åtta områden. Dessa rekommendationer måste nu kompletteras med riktade åtgärder och de måste backas upp av ett starkt politiskt stöd för att se till att de på ett optimalt sätt bidrar till att öka de berörda branschernas konkurrenskraft.

Genom LeaderSHIP 2015 beaktas de särskilda omständigheter som beror på varvsindustrins särdrag.

I detta meddelande förklaras och bedöms de centrala frågor som rådgivande gruppen för LeaderSHIP 2015 tagit upp, och här fastställs också en rad politiska åtgärder. Dessa gäller särskilt följande centrala frågor: ett integrerat synsätt på industri- och transportpolitik, ökad kunskapsintensitet, högkvalificerat humankapital, organisatoriska förändringar, teknisk och icke-teknisk innovation samt skydd av immateriella rättigheter.

Detta meddelande är inledningen på en långsiktig ansträngning att säkra framtida konkurrenskraft i denna viktiga sektor av den europeiska tillverkningsindustrin. Denna sektor spelar också en viktig roll i vissa av de anslutande länderna. Kommissionen kommer att fortsätta att utveckla och genomföra sin sektorsspecifika politik, i nära samarbete med de berörda parterna och med hänsyn tagen till de reaktioner som medlemsstaterna och de andra EU-institutionerna lämnat i dessa frågor. Syftet med meddelandet är att underlätta denna process.

1.3. De framtida utmaningarna för EU:s varvsindustri

1.3.1. Analys

EU:s varvsindustri har utmärkt sig under århundraden när det gäller konstruktion och produktion av fartyg. De europeiska länderna är historiskt och geografiskt sjöfartsnationer och de har alltid varit stolta över att kunna tillverka havsgående fartyg som gett dem möjlighet att delta i den globala handeln och försvara sina vitala intressen.

Varvsindustrin är en väsentlig del i EU:s industristruktur. Den omfattar örlogsvarv och kommersiella varv, industrin för marin utrustning, reparationsvarvs- och ombyggnadsektorn samt en rad kunskapsleverantörer som t.ex. universitet, provningsrännor, konstruktionsbyråer och klassificeringssällskap. Inom varvsindustrin utvecklas avancerad teknik som ger betydande spinoffeffekter för andra sektorer. Den tillhandahåller viktiga transportmedel för internationell handel och levererar tekniskt avancerade krigsfartyg, som är en förutsättning för effektiva militära operationer. Varvsindustrin är därför en viktig del i Europas strategiska ekonomiska beredskap.

Varven levererar komplexa produkter, som kräver kvalifikationer på många områden, ett omfattande vetenskapligt kunnande och avancerad produktionsteknik. Fartyg är den största rörliga konstruktion som människan skapat och deras långa livscykel i kombination med stor operationell autonomi, trots att de utsätts för väder och vind, gör dem till en av de mest sofistikerade kapitalvarorna som finns.

Korta produktionsserier, kundanpassning som generell princip och global konkurrens tvingar varven att ständigt leta efter innovativa lösningar när det gäller konstruktion och

---

[3] ”LeaderSHIP 2015” *Enterprise publications*, oktober 2003.

produktionsteknik. På grund av att fartyg är så komplicerade måste varven anlita många underleverantörer för komponenter, delsystem och kunskapsbaserade tjänster, även specialiserade finanstjänster. Dagens varv måste betraktas som storskaliga helhetsverksamheter i en högteknologisk bransch vars viktigaste aktörer ofta är mycket specialiserade små och medelstora företag; de är inte längre tillverkningsanläggningar inom den tunga industri.

Med tanke på att varvsindustrin av naturliga orsaker är begränsad till kustregioner med tillträde till djupt vatten, är den moderna varvsindustrin beroende av ett branschnätverk av företag, som ofta beskrivs som ett regionalt kluster. I ett industrikluster samlas ett stort antal olika företag och organisationer i syfte att utbyta strategiska kunskaper som är viktiga för att man ska kunna slutföra projekt. Om projekten ska vara framgångsrika och vinstgivande är timing och kvaliteten på tjänsterna av avgörande betydelse.

Varvsindustrin är ett exempel på en bransch som speglar styrkan och svagheterna i EU:s ekonomi i en särskild sektor, samtidigt som den tar itu med avgörande utmaningar genom sin proaktiva inställning på en lång rad områden. Varvsindustrin i världen har upplevt strukturella och cykliska problem ända sedan den första oljekrisen (som tydliggjorde överkapaciteten), men de europeiska varven har trots motgångarna upprepade gånger lyckats ”komma på fötter igen”.

Varvsindustrin inom EU har ändrats i mycket stor utsträckning sedan mitten av 70-talet. Två av tre varv har försvunnit och sysselsättningen i sektorn har sjunkit från ungefär 460 000 varvsanställda 1975 till de ungefär 100 000 människor som idag arbetar inom varvs- och reparationsvarvsindustrin (siffrorna för EU:s nuvarande 15 medlemsstater är 400 000 respektive 85 000). Produktionen av nya fartyg har under de senaste tio åren legat på en stabil nivå på ungefär 4,6 miljoner kompenserade bruttoton vilket bekräftar den betydande produktivitetshöjningen inom varvsindustrin i Europa (motsvarande siffror för EU:s nuvarande 15 medlemsstater är 3,5 miljoner kompenserade bruttoton). Dessutom visar det de europeiska varvens förmåga att gå över till mer sofistikerade och kunskapsbaserade produkter och att avlägsna sig från massmarknaden där priset är den dominerande faktorn.

Såsom LeaderSHIP 2015-rapporten tydligt klargör är snedvriden konkurrens idag ett av de mest akuta problemen inom EU:s varvsindustri. Denna snedvridning kan endast delvis kompenseras av bättre konkurrenskraft och begränsar möjligheterna att införa förändringar på ett mer varaktigt sätt. För att komma tillrätta med dessa problem vidtar Europeiska kommissionen därför åtgärder på WTO- och OECD-nivå. Mot bakgrund av de europeiska varvens allt mindre marknadsandelar krävs ytterligare åtgärder för att ta itu med denna situation och för att bevara produktionskapaciteten i Europa.

Situationen måste angripas på ett ändamålsenligt sätt annars finns det en risk för att kunskapen i de europeiska varven inte längre driver på tillverkningsverksamheten i EU, utan gagnar de östasiatiska konkurrenterna. Detta gäller redan idag för mycket stora containerfartyg och i mindre utsträckning för LNG-fartyg. Det finns risk för att situationen kan upprepa sig när det gäller moderna passagerarfartyg där det tekniska kunnandet i EU hittills i mycket stor utsträckning bidragit till att den europeiska industrin lyckats behålla sin ledande position.

Den nuvarande marknadssituationen påverkas i mycket hög grad av de strategier som nya konkurrentländer tillämpar. De lockas av varvsindustrin som inkörsport till fortsatt industrialisering och hoppas att den ska säkra deras ekonomiska bas. Medan nya konkurrenter alltid är välkomna måste snedvriden konkurrens till följd av illojala affärsmetoder kraftigt

bekämpas inom berörda internationella organ, dvs. WTO och OECD. Att sätta priserna på en nivå som inte täcker produktionskostnaderna för att kapa åt sig särskilda marknadssegment kan anses vara en normal affärsmetod, men om det görs systematiskt kan detta snedvrida konkurrensen. Sådan snedvridning kan skada livskraftiga industriella strukturer, leda till att sysselsättningsmöjligheter går förlorade vilket i sin tur innebär ökade sociala kostnader, och påverka kvaliteten på sjöfarten.

Att betrakta fartyg som vanliga handelsvaror med instabila priser eller som ett sätt att uppnå skattefördelar och inte som kapitalvaror och strategiska tillgångar kommer endast att medföra kortsiktiga fördelar för vissa redare och investerare, och kan medföra problem på längre sikt för sjöfartsindustrins bärkraftighet.

1.3.2. Kommissionens hållning

Kommissionen kommer tillsammans med de nuvarande och de kommande medlemsstaterna samt berörda parter inom industrin att fortsätta att försöka lösa dessa problem. Snedvriden konkurrens måste avskaffas och utrotas i framtiden. Fartygen värde återfå sitt normala värde för att man ska kunna uppnå en hållbar och effektiv transportsektor. Samtidigt måste åtgärder vidtas för att säkra framtiden för varvs- och varvsreparationsindustrin genom förbättrad konkurrenskraft. Dessa åtgärder, som baseras på rapporten från rådgivande högnivågruppen för LeaderSHIP 2015, beskrivs i följande kapitel.

2. RÄTTVISA KONKURRENSREGLER INOM VARVSINDUSTRIN I VÄRLDEN

2.1. Analys av rapporten från rådgivande gruppen för LeaderSHIP

Varv som konstruerar eller reparerar handelsfartyg verkar på en verkligt global nivå. Denna omfattande exponering för världsomfattande konkurrens och det faktum att WTO:s handelsnormer inte i alla fall kan tillämpas i denna sektor, gör varvsindustrin väsentligt annorlunda från de flesta andra tillverkningsindustrier.

Statsstödda strategiska investeringar i Asien, särskilt omstruktureringsstöd, har resulterat i en obalans mellan tillgång och efterfråga. Strukturell överkapacitet förväntas förbli ett allvarligt problem för industrin, med negativa konsekvenser för den fria handeln som kännetecknar den mycket cykliska marknaden inom varvsindustrin.

Marknaden fungerar därför inte optimalt och oskäliga metoder i form av dumpning och statligt stöd tillämpas i flera länder. Inom EU tillämpas en sträng disciplin när det gäller statligt stöd, men så är inte fallet på internationell nivå. Ohållbart hög kapacitet bibehålls vilket leder till att varven accepterar förlustorder för att kunna utnyttja sin produktionskapacitet.

Mycket låga och sjunkande priser, särskilt i kombination med låga räntor och fördelaktiga skattesystem sporrar rederierna att göra nya beställningar. Men låga priser på nybyggda fartyg har också en negativ effekt på det bokförda värdet av den befintliga flottan, som beställts till högre priser. Även om förnyelse av flottan givetvis måste ses som något positivt ur sjöfartssäkerhetssynpunkt, medför kraftiga svängningar på marknaden för nybyggnationer spekulationer och man avlägsnar sig från de grundläggande ekonomiska principerna inom sjöfartsindustrin, dvs. utvecklingen av fraktrater. Eftersom följderna av överdriven orderingång när det gäller nya fartyg märks först flera år senare är det svårt att bedöma effekterna på sjöfartsmarknaden, men marknadsobservatörer har redan registrerat vissa tecken på framtida utbudsöverskott, t.ex. inom containerfrakt.

De flesta sektorer omfattas av gällande multilaterala handelsbestämmelser, men dessa bestämmelser är inte lätta att tillämpa på varvsindustrin p.g.a. dess särdrag. Sammanfattningsvis är varvssektorn praktiskt taget den enda sektor som inte har denna form av effektivt skydd mot illojala handelsmetoder.

2.2. Rekommendationer från rådgivande gruppen för LeaderSHIP 2015

Rådgivande gruppen för LeaderSHIP 2015 rekommenderar följande när det gäller handel:

– Att konsekvent fortsätta EU:s nuvarande handelspolitik.

– Att fullt ut tillämpa gällande WTO-bestämmelser inom varvsindustrin.

– Att vidareutveckla OECD-sanktioner genom ett nytt varvsavtal senast 2005 och att tolka gällande bestämmelser på ett enhetligt sätt.

2.3. Kommissionens hållning

Kommissionen välkomnar dessa rekommendationer som överensstämmer med den politik som kommissionen hittills fört. Kommissionen anser att ett internationellt varvsavtal, som ska ingås på OECD-nivå och som också involverar de viktigaste varvsnationerna som inte är medlemmar av organisationen, bör reglera både stöd och dumpning. Mer i detalj bör ett sådant avtal innehålla bestämmelser som fastställer att omstruktureringsstöd ska kontrolleras noga och endast beviljas om det mottagande varvets produktionskapacitet minskar betydligt. Denna princip tillämpas redan i EU. Ett sådant avtal ska också innehålla bestämmelser om effektiva sanktioner om avtalet inte följs. Det är särskilt viktigt att Folkrepubliken Kina undertecknar avtalet eftersom kinesiska varv för närvarande har en stor marknadsandel och de försöker dessutom öka sin kapacitet ytterligare och utvidga sitt produktsortiment.

Det finns också ett behov av en tydlig och enhetlig tolkning av den befintliga OECD-sektorsöverenskommelsen om exportkrediter för fartyg, och andra OECD-överenskommelser, för att utesluta all tänkbar snedvridning av konkurrensen eller diskriminering av varven inom EU. Kommissionen anser att EU bör sträva efter att dessa bestämmelser genomförs på samma sätt i alla undertecknande länder och de bör utvidgas till att gälla alla varvsregioner.

Inom WTO bör man utarbeta ytterligare föreskrifter för att få till stånd rättvisa konkurrensvillkor inom varvsindustrin i världen. Dessutom bör WTO-avtalet om subventioner och kompensationsåtgärder tillämpas fullt ut inom varvsindustrin. Kommissionen är särskilt aktiv inom detta område och fortföljer tvistlösningsförfarandet mot Republiken Korea.

3. ÖKADE INVESTERINGAR I FORSKNING, UTVECKLING OCH INNOVATION

3.1. Analys av rapporten från rådgivande gruppen för LeaderSHIP

Det är allmänt känt att investeringar i forskning, utveckling och innovation är nödvändiga för att öka konkurrenskraften. Detta gäller i ännu högre grad för en specialiserad kapitalvaruindustri som varvsindustrin. Investeringar i forskning, utveckling och innovation måste göras både när det gäller produktutveckling och produktionsmetoder.

Även om de europeiska varven idag redan investerar en betydande del av sin omsättning i forskning, utveckling och innovation varje år, krävs ytterligare ansträngningar för att uppnå gemenskapens mål på detta område.

I detta avseende medges att EU:s ramprogram för forskning i allt högre grad gett bidrag till forskning, utveckling och innovation inom den europeiska varvsindustrin. Detta stöd är särskilt fördelaktigt eftersom det skapar den kritiska massa av europeisk forskning som behövs för att utveckla långsiktiga lösningar på frågor som rör utbildning, miljö, säkerhet och konkurrenskraft, och samtidigt tar de vidare kommersiella, miljömässiga och lagstiftningsmässiga perspektiven med i beräkningen. ”InterSHIP”-projektet kan tjäna som ett gott exempel eftersom det är det största integrerade projektet som får stöd från gemenskapens ramprogram på området yttransport.

Mot bakgrund av de uppmuntrande resultaten från forumet för sjöfartsindustrin och de växande tekniska kraven, är det viktigt att fokusera på en långsiktig strategisk vision för forskning, utveckling och innovation inom varvsindustrin. Denna vision ska stå i proportion till fartygens långa livscykel och man ska uppmuntra alla berörda parter inom sjöfartsindustrin att fortsätta att delta aktivt så att alla aspekter (industriella, lagstiftningsmässiga, operativa osv.) när det gäller varvsrelaterad forskning, utveckling och innovation kan tas upp i ett bredare sammanhang. En sådan vision kan användas till att styra politisk utveckling, fördela resurserna på ett effektivt sätt och säkerställa maximala långsiktiga fördelar för den europeiska varvsindustrin.

Tillämpningen av den gällande EG-lagstiftningen utgör ett grundläggande hinder för att förbättra investeringarna i forskning, utveckling och innovation. Gemenskapens ramar för statligt stöd till forskning och utveckling har varit effektiva när det gäller att se till att EU:s konkurrensregler tillämpas, men varvsindustrin har på grund av vissa särdrag inom sektorn inte kunnat ta emot adekvat stöd för FoU från medlemsstaterna. Därför behövs nya sätt och nya medel för att främja forskning, utveckling och innovation inom sektorn samtidigt som man säkerställer att principerna för den inre marknaden följs till punkt och pricka.

Man skulle kunna hitta möjliga lösningar i det faktum att en stor del av innovationsverksamheten inom varvsindustrin integreras i själva konstruktions- och produktionsprocessen, medan forskning, utveckling och innovation i många andra sektorer utförs innan serieproduktionen inleds. Den största delen av produktutvecklingen och innovationsverksamheten genomförs följaktligen efter det att köpeavtalen undertecknats.

Aktuella driftsvillkor lägger en betydande ekonomisk och finansiell börda på EU:s varvsindustri. Ett allt större antal europeiska varv verkar i och är beroende av högteknologiska marknadsnischer och de kräver ständigt större investeringar i forskning, utveckling och innovation för att kunna behålla den ledande ställning de har idag.

Samtidigt som man behåller grundkonceptet i det nuvarande regelverket och utan att skada konkurrensen på den inre marknaden, får varvsindustrins särdrag inte utgöra ett hinder för tillämpningen av stödnivåer som motsvarar de som tillämpas i andra sektorer för liknande verksamhet. Detta kan medföra att man måste tydliggöra de stödberättigande utgifterna, även kostnader för prototyper, och tillhandahålla incitament för att innovativa tekniska lösningar ska antas i hela den europeiska varvsindustrin och industrin för marin utrustning.

Avsaknaden av ett effektivt regelverk gör att de europeiska varven har färre möjligheter att erbjuda högteknologiska lösningar, vilket resulterat i att utveckling av nya typer av fartyg inte längre skulle vara lönande. Med tanke på den risk som finns i samband med forskning, utveckling och innovation i allmänhet och den ökande oviljan hos de finansiella institutionerna att finansiera innovativa projekt under sådana omständigheter, kommer varven kanske inte att kunna leva upp till de allt högre kraven från kunderna. De redan låga intäkterna skulle kunna minska ännu mer och det finns en allvarlig risk för att tekniken inom

EU:s varvsindustri hamnar i en nedåtgående spiral om inga lämpliga åtgärder vidtas för att främja investeringar i forskning, utveckling och innovation.

3.2. Rekommendationer från rådgivande gruppen för LeaderSHIP 2015

När det gäller forskning, utveckling och innovation rekommenderade rådgivande gruppen för LeaderSHIP 2015 följande:

- Den europeiska dimensionen av forskning, utveckling och innovation inom varvsindustrin måste stärkas med målsättningen att skapa tekniska plattformar. Arbetet inom forumet för sjöfartsindustrin bör utgöra basen för denna strategi.

- Varvsindustrin bör på alla väsentliga punkter kunna verka på samma villkor som andra industrier som genomför motsvarande verksamhet när det gäller forskning, utveckling och innovation.

- Stödnivåerna ska spegla de faktiska tekniska risker som tas i alla faser under utformningen, utvecklingen och produktionen.

- Nya definitioner, särskilt när det gäller innovationsstöd ska utvecklas vid behov.

- Stödet till investeringar i forskning, utveckling och innovation måste syfta till att stärka EU:s tekniska ledarposition och man bör belöna risktagande.

3.3. Kommissionens hållning

Kommissionen är medveten om de problem som uppkommit och den håller på att anpassa de gällande reglerna, särskilt när det gäller innovationsstöd. Dessutom kommer kommissionen att noga övervaka effekterna av de nuvarande villkoren för gemenskapsfinansierad forskning och utveckling i sektorn och vid behov föreslå ytterligare anpassningar.

4. UTVECKLA AVANCERADE FINANSIERINGS- OCH GARANTISYSTEM

4.1. Analys av rapporten från rådgivande gruppen för LeaderSHIP

För att få till stånd ett fartygsbyggnadsprojekt är det nödvändigt att man säkrar finansieringen, både för konstruktionsfasen (före leverans) och för den operativa fasen (efter leverans). Finansiering av fartygsbyggnadsprojekt omfattar nästan alltid garantier som antingen utfärdats av privata banker eller av statliga institutioner.

Ett varvs årliga produktionsvärde överstiger normalt sett dess substansvärde, och ett delvis byggt fartyg räknas inte som en kapitaltillgång. När stora mängder utrustning köps in utgör det värde som tillförs genom varvets egen verksamhet den minsta delen av det totala kontraktsbeloppet, även om varvet har hela ansvaret för projektet. De flesta redarna kräver bankgarantier för att göra kontantinsatser under den period då fartyget byggs, och detta höjer beloppet för den totala projektfinansieringen ytterligare.

Flera affärsbanker har mist intresset för varvsindustrin och också viljan att engagera sig i denna vitala men instabila sektor. Minskat intresse kommer också att leda till minskade expertkunskaper vilket i sin tur påskyndar denna process.

Alla dessa faktorer leder till ökade svårigheter att finna finansiering för fartygskonstruktioner. Även om problemen kan skifta beroende på fartygstyp, är de ett allvarligt hot mot de europeiska varvens konkurrenskraft.

Tre frågor är av central betydelse för de europeiska varvens finansieringsbehov: garantier som täcker skillnaden mellan finansieringsplanen efter leverans och affärsbankernas normala inteckningslån; garantier för projektets finansiering före leverans, som omfattar arbetskapital och återbetalningsgarantier som utställts av varvets bank; samt ett instrument för att hantera valutarisken.

För att ta itu med dessa frågor måste vissa viktiga principer tillämpas: Alla instrument måste vara öppna och kompletta i sig. Gällande premier måste spegla den risk som tas. Användningen av instrumenten måste vara effektiv och besluten ska vara tydliga och förutsägbara. Alla föreslagna åtgärder måste överensstämma med EU-reglerna och WTO- och OECD-bestämmelserna ska också tillämpas fullt ut.

I de flesta medlemsstater är det möjligt att få garantier från exportkreditorgan för finansiering av fartygsbyggnadsprojekt. Exportkreditorganens uppgift är dock att ge lån vid exportorder till länder som innebär en stor politisk eller ekonomisk risk. För de allra flesta rederier som beställer fartyg från varv inom EU finns ingen sådan ”landsrisk”. I dessa fall är det antingen inte möjligt att få exportkreditgaranti eller också är det inte den bästa lösningen för att täcka skillnaden mellan redarens faktiska finansieringsbehov och de lån som affärsbankerna erbjuder.

Det vore därför bra att undersöka möjligheten att inrätta en EU-omfattande garantifond. Fonden skulle drivas av ett europeiskt organ i överensstämmelse med reglerna för den inre marknaden och OECD:s principer. Premierna skulle spegla rederiets kvalitet, typen av ägande, fartygets användning, befraktningen och andra faktorer som skulle kunna påverka lånets risknivå. Här skulle ett system med ett begränsat antal bedömningsgrunder kunna tillämpas. Avgifter som beror på riskbedömningen skulle säkerställa att garantisystemet överensstämmer med OECD-bestämmelserna.

En alternativ lösning kan vara att införa en gemensam (eller harmoniserad) standard för garantisystem i alla EU-medlemsstater i enlighet med de viktiga principer som nämnts ovan. Det är dock mycket svårt att harmonisera sådana finansiella instrument. De verktyg som tillämpas ska i vilket fall som helst spegla praktiska krav och garantera en snabb och effektiv beslutsprocess.

En liknande metod kan tillämpas när det gäller finansiering före leverans. Det är absolut nödvändigt att ha en garanti som täcker skillnaden mellan den faktiska kostnaden och de kontantinsatser som gjorts av redaren plus värdet av de obetalda bankgarantierna för kontantinsatserna. Även i detta fall skulle det vara önskvärt att ha ett europeiskt garantiinstrument som alternativ, med gemensamma eller likartade standarder i alla EU:s medlemsstater.

När det gäller hanteringen av valutariskerna varierar situationen i de olika EU-länderna stort. För att kunna säkerställa rättvisa och lika villkor är det nödvändigt med en försäkring som täcker riskerna i samband med bud och kontrakt i utländsk valuta. Eftersom bankerna inte tillhandahåller detta till ett rimligt pris är det naturliga valet företag som erbjuder exportkreditförsäkringar som omfattas av en lämplig återförsäkring. Eftersom växelkurserna i hög grad styrs av räntepolitiken hos de största aktörerna på valutamarknaden kan en europeisk instans spela en viktig roll när det gäller återförsäkringen av valutariskerna.

4.2. Rekommendationer från rådgivande gruppen för LeaderSHIP 2015

Rådgivande gruppen för LeaderSHIP 2025 ägnade särskilt stort intresse åt frågan om finansiering och rekommenderade följande:

– Man bör undersöka möjligheten att inrätta en EU-omfattande garantifond för finansiering före och efter leverans. Alternativet att införa harmoniserade standarder i EU-medlemsstaterna, i enlighet med OECD-regler och reglerna för den inre marknaden, bör också övervägas även om det kan vara svårt att genomföra fullt ut. Alla sådana redskap måste vara lätta att tillämpa.

– Företag som erbjuder exportkreditförsäkringar som omfattas av en lämplig återförsäkring bör erbjuda instrument för att hantera valutarisken.

4.3. Kommissionens hållning

Mot bakgrund av det ovannämnda åtar sig kommissionen att tillsammans med branschen undersöka huruvida en europeisk instans som t.ex. Europeiska investeringsbanken kan spela en ledande roll när det gäller finansiering före och efter leverans. Man bör prioritera frågan om finansiering före leverans eftersom det har visat sig att det är mest besvärligt. Det är normalt sett lättare att säkra finansiering efter leverans eftersom det färdiga fartyget kan användas som garanti och ett antal specialiserade banker är verksamma inom detta särskilda område. Kommissionen är också beredd att i samarbete med berörda parter undersöka om och hur återförsäkring av valutariskerna kan åstadkommas på europeisk nivå.

5. FRÄMJA SÄKRARE OCH MER MILJÖVÄNLIGA FARTYG

5.1. Analys av rapporten från rådgivande gruppen för LeaderSHIP

Under de senaste tio åren har EU stärkt sin profil när det gäller sjöfartssäkerhet och skydd av den marina miljön genom att man antagit ett stort antal rättsakter.

Varvs- och reparationsvarvsindustrin i EU har alltid välkomnat dessa rättsakter, i synnerhet inrättandet av Europeiska sjösäkerhetsbyrån och förbättringen av gemenskapens system för hamnstatskontroll.

Industrin anser att moderna fartyg är konstruerade så att de utan problem ska kunna kan stå emot väder och vind och att den senaste tidens ekologiska katastrofer skulle ha kunnat förhindras om tillförlitliga varv stått för underhållet av fartygen. Dessvärre kännetecknas den aktuella situationen i varvs- och sjöfartsindustrin av mycket svängande fraktrater och en betydande minskning av nybyggnadspriserna under de senaste åren. Dessa tendenser riskerar att påverka de nya fartygens kvalitet och kvaliteten på underhållet av den befintliga flottan. Vid de senaste fartygsförlisningarna hade fartygen betydande konstruktions- och funktionsbrister. Det finns en klar tendens inom varvsindustrin att minska konstruktions- och driftskostnaderna. Man bör analysera i hur hög grad sådana förändringar kan skada fartygen och lasten under hårda väderförhållanden.

Mot bakgrund av detta krävs en rad åtgärder, bl.a. att förbjuda fartyg som inte motsvarar normerna från EU:s farvatten, öka operatörernas ansvar, förbättra de tekniska undersökningarna och upprätta ett system för kvalitetsbedömning för varv över hela världen. EU:s varvsindustri har en viktig roll att spela på alla dessa punkter.

När det gäller att få bort de fartyg som inte motsvarar normerna har varvsindustrin viktig expertkunskap som kan vara av intresse för Europeiska sjösäkerhetsbyrån och en gemensam expertkommitté bör inrättas. Kommittén kommer främst att ha följande uppgifter: Att bedöma effekterna på branschen av befintlig eller kommande EU-lagstiftning om sjötransport och i synnerhet sjösäkerhet; att analysera eventuella ytterligare förslag till förbättring av sjösäkerheten; och att stödja EU inom Europeiska sjösäkerhetsbyrån. De första ansträngningarna inom detta område har gjorts inom ramen för LeaderSHIP 2015.

Att öka operatörernas ansvar bör främja ”kvalitetssjöfart” och därigenom ge incitament som stimulerar investeringar i bättre och säkrare fartyg. Varven inom EU kan tillhandahålla lämpliga konstruktioner som uppfyller högre krav än minimistandarderna.

I arbetet med att främja ett mer transparent, enhetligt, effektivt och oberoende system av tekniska bedömningar av fartyg kan man också stödja sig på den expertkunskap som finns inom varvsindustrin i EU, särskilt inom industrin för marin utrustning och hos de kunskapsleverantörer som är världsledande inom sina respektive områden.

Att uppmuntra högre säkerhet, bättre miljöstandarder och ge en nyttig vägledning för redare, operatörer och inspektörer för att kartlägga vilka varv som tillverkar fartyg som snabbt riskerar att förfalla eller dra på sig höga kostnader för underhåll och reparationer är ett långsiktigt mål. EU:s varv kan bidra på ett meningsfullt sätt genom att fastställa god industripraxis.

Dessa åtgärder bör utvecklas på EU-nivå men också inom ramen för behöriga internationella fora, t.ex. Internationella sjöfartsorganisationen (IMO).

Dessutom har varvsindustrin i EU en viktig roll att spela när det gäller att öka transportsäkerheten i EU och minska de negativa effekterna på miljön genom närsjöfart. Närsjöfarten och EU:s varvsindustri kan ge varandra nya marknadsmöjligheter. Närsjöfarten och dess samverkan med andra transportslag kräver generellt sett nya eller särskilt anpassade fartyg och avancerade och flexibla fartygskonstruktioner, något som varven i EU är specialiserade på. Att dessa fartyg är förhållandevis små ger de inhemska varven en fördel.

5.2. Rekommendationer från rådgivande gruppen för LeaderSHIP 2015

- Befintlig och kommande EU-lagstiftning måste genomföras fullt ut och ”exporteras” till övriga världen.
- Ett mer öppet, enhetligt, effektivt och oberoende system för teknisk bedömning av fartyg bör införas.
- Ett kvalitetsbedömningssystem för varv och reparationsvarv över hela världen bör utarbetas.
- Det är viktigt att upprätthålla och förbättra fartygsreparationskompetensen i EU för att säkra transportsäkerhet och miljöskydd.
- En expertkommitté ska upprättas för att ge kommissionen och Europeiska sjösäkerhetsbyrån tekniskt bistånd.
- Närsjöfarten måste utnyttjas fullt ut genom lämpliga politiska och ekonomiska ramvillkor.

5.3. Kommissionens hållning

Kommissionen stöder dessa rekommendationer fullt ut och de överensstämmer med dess befintliga politik inom detta område. När det gäller närsjöfarten uppmanar kommissionen alla beslutsfattare att till fullo utveckla och utnyttja denna möjlighet till ett hållbart yttransportsystem över hela Europa genom lämpliga ramar, inom vilka man tar hänsyn till de särskilda förhållanden som råder vid de kustnära vattnen i EU och bestämmelserna om statligt stöd i gemenskapen.

6. ETT EUROPEISK SYNSÄTT PÅ ÖRLOGSVARVENS BEHOV

6.1. Analys av rapporten från rådgivande gruppen för LeaderSHIP

Örlogsvarven utgör på många sätt en mycket speciell del av varvsindustrin i EU. Denna sektor har ett ännu högre teknikinnehåll än det man normalt sett finner inom sektorn för konstruktion av handelsfartyg. Underleverantörsindustrin spelar en avgörande roll för örlogsvarvsindustrin vars marknad är uppdelad i två skilda delar – exportmarknaden och den inhemska marknaden. Till skillnad från varven som tillverkar handelsfartyg har örlogsvarven hittills inte utsatts för systematisk illojal internationell konkurrens, trots att det normalt sett råder hård konkurrens om exportorderna mellan de europeiska tillverkarna. Till följd av detta är vinstmarginalerna högre och många varv som konstruerar handelsfartyg vill gärna komplettera sin verksamhet med militära kontrakt. I framtiden kan vi vänta oss att varv som arbetar globalt kan dra fördel av att vara verksamma inom båda sektorerna.

När det gäller tekniskt avancerade produkter har de europeiska örlogsvarven en ohotad ledarställning inom vissa områden som konventionella ubåtar och snabba patrullbåtar. Denna tätposition beror till viss del på omfattande ömsesidiga kontakter mellan örlogsvarven och den mycket konkurrenskraftiga handelsfartygssektorn, en fördel som måste utnyttjas fullt ut.

I jämförelse med andra försvarssektorer produceras dock de flesta örlogsfartygen i EU av nationella varv. Om inte samarbetet och konsolideringen ökar riskerar de europeiska aktörerna att marginaliseras på världsmarknaden. Detta kan i sin tur leda till att EU:s möjligheter på försvarsområdet begränsas. Om man kan skapa starka, integrerade europeiska aktörer kommer detta att bidra till att EU:s konkurrenskraft stärks, också i förhållande till dess nuvarande dominerande ställning på den internationella exportmarknaden för örlogsfartyg. Tre centrala områden kräver omedelbar uppmärksamhet: industriellt samarbete mellan varv samt mellan varv och underleverantörer, tillgång till exportmarknader och konsolidering av industrin.

Ett mer omfattande samarbete mellan varven hämmas fortfarande av de nationella flottornas olika operativa krav. Standardisering av komponenter och delsystem kan och bör förbättras kraftigt, vilket kan leda till betydande minskningar av de totala ägandeomkostnaderna. Varierande upphandlingscykler ger också varven en ojämn arbetsbelastning. Den första erfarenheten med gemensamma program, som inleddes i syfte att minska kostnaderna och dela engångskostnaderna har gett uppmuntrande resultat, men det finns fortfarande möjlighet att göra stora förbättringar.

Därför måste medlemsstaterna och deras flottor acceptera ett visst antal gemensamma driftskrav och en harmonisering av upphandlingscyklerna i överensstämmelse med kommissionens meddelande om ”Europeiskt försvar – industri- och marknadsfrågor” från

mars 2003[4]. Dessa minimikrav ska baseras på Petersberguppdragen och Helsinki-målen. De första ansträngningarna mot gemensamma krav bör fokusera på örlogsfartyg som är mindre än fregatter, för att senare också utvidgas till att gälla större fartyg.

Standardiseringen av komponenter och delsystem bör baseras på frivilliga och systematiska åtgärder. Standardiseringen bör till viss del också omfatta en gemensam modell för kvalitetssäkring och service under produktens hela livscykeln. Klassificeringssällskap spelar en viktig roll i standardiseringsprocessen eftersom de kan bygga vidare på sina tidigare erfarenheter när det gäller konstruktion av handelsfartyg. Det slutliga målet med dessa ansträngningar är att uppnå driftskompatibilitet mellan system, fartyg och flottor, vilket leder till väsentligt minskade ägandeomkostnader. Samarbetet bör organiseras runt ett begränsat antal större projekt, användning av FoU-resurser och en gemensam europeisk marknad för försvarsutrustning.

Exportmarknaderna kan vara ganska smala och specifika. Men det är på dessa marknader man kan hämta in de ursprungliga utvecklingskostnaderna. Bristen på harmoniserade exportregler i medlemsstaterna till följd av skiftande traditioner och olika geopolitiska mål har medfört snedvriden konkurrens och hindrat ett ökat industriellt samarbete. Det faktum att reglerna för den inre marknaden inte tillämpas fullt ut vid handel inom EU kan ha liknande negativa effekter. Därför måste exportreglerna (och deras tillämpning och tolkning) harmoniseras bättre mellan medlemsstaterna.

De europeiska örlogsvarven har i första hand ett begränsat antal inhemska kunder. Marknaden kännetecknas av skräddarsydda beställningar och stränga specifika krav från flottan. I ett antal medlemsstater ägs eller kontrolleras örlogsvarven av staten, även om detta inte utesluter att marknadsprinciper tillämpas. Det finns betydande strukturella skillnader mellan europeiska tillverkare. Stora statsägda enheter konkurrerar på samma marknad som medelstora privatägda varv som hävdar att privat ägande är en förutsättning för lyckad konsolidering.

6.2. Rekommendationer från rådgivande gruppen för LeaderSHIP 2015

- Gemensamma krav bör inrättas för att forma en rad större projekt. Detta skulle underlätta samarbetet mellan varven och göra det möjligt att uppnå driftskompatibilitet när det gäller system, fartyg och flottor.

- Medlemsstaterna bör harmonisera exportreglerna.

- Man bör utveckla gemensamma regler för att skapa en EU-marknad för försvarsutrustning, på grundval av rådets anmodan om att skapa ett mellanstatligt organ för utveckling av försvarsresurser, forskning, anskaffning och försvarsmateriel.

6.3. Kommissionens hållning

Kommissionen stöder dessa rekommendationer som överensstämmer med den strategi den utvecklade i försvarsmeddelandet från mars 2003.

Lösningen är att inrätta en gemensam marknad för försvarsutrustning och upprätta ett gemensamt organ för offentlig upphandling. I detta avseende har medlemsstaterna och de europeiska institutionerna sedan Europeiska rådets möte i Thessaloniki i juni 2003, aktivt förberett inrättandet av ett europeiskt försvarsorgan under 2004. Detta organ kommer att

---

[4] KOM(2003) 113 slutlig, 11.3.2003.

verka inom områden som utveckling av försvarsresurser, forskning samt anskaffning och försvarsmateriel. Alla medlemsstaterna ska vara välkomna att medverka i organet vars mål bl.a. kommer att vara att stärka det europeiska försvarets industriella och tekniska bas och skapa en konkurrenskraftig europeisk marknad för försvarsutrustning genom att främja europeiska samarbetsprogram. Om organet lyckas genomföra flera program med tillräckligt många deltagare för att uppnå stordriftsfördelar, kan det möjliggöra och främja den nödvändiga konsolideringen av industrin, även inom örlogsvarvssektorn. Statligt stöd som beviljas örlogsvarv får dock inte överföras till konstruktioner av handelsfartyg.

7. SKYDD AV IMMATERIELLA RÄTTIGHETER

7.1. Analys av rapporten från rådgivande gruppen för LeaderSHIP

Konkurrenskraften inom varvsindustrin och industrin för marin utrustning i EU kan endast upprätthållas och förbättras genom innovativa fartygskoncept, optimerade delsystem samt avancerad utformning, produktion och planering. Dessa ”immateriella rättigheter” i ordets vidaste bemärkelse måste därför skyddas mot konkurrenter som erbjuder liknande eller t.o.m. helt piratkopierade produkter utan att de måste täcka utgifter för forskning och utveckling. Tyvärr är omfattningen av piratkopiering i sektorn inte känd och det finns mycket få bevis. Därför krävs en genomtänkt och innovativ metod om man ska kunna komma tillrätta med problemet.

Kunskapsdriven teknik skapas i ett mycket tidigt skede i samarbetet mellan varven och deras underleverantörer. Varven tvingas avslöja detaljerade tekniska krav och lösningar för sina underleverantörer för att de ska kunna göra en precis beräkning av projektet, både tekniskt och kommersiellt. Varven måste också dela sin kunskap med klassificeringssällskap som utför en rad olika uppgifter. Förhållandet mellan varv och redare kännetecknas också av ett direkt och brett utbyte av kunskapsbaserade uppgifter om fartyget. Varven samarbetar också med universitet och andra experter, särskilt på området datorstödd konstruktion, datorintegrerad tillverkning och andra IT-komponenter för att utnyttja FoU-resultat, och därmed avslöjar de relevant kunskap som varven besitter. Till följd av detta riskerar varven ständigt intrång i deras och tredje parters immateriella rättigheter.

Idag är upphovsrätter, formskydd, varumärken och patent de viktigaste instrumenten när det gäller skydd av immateriella rättigheter. Ytterligare åtgärder inom detta område är överenskommelser om att inte avslöja uppgifter samt särskilda samarbetsavtal, även om de för varvsindustrin typiska ”engångs”-projekten kan göra sådana avtal dyra och mindre lönsamma.

För att utnyttja dessa befintliga instrument fullt ut måste varven och deras underleverantörer bli mer medvetna om de hot som finns mot deras kunskaper och de konkurrensmässiga nackdelar som följer om dessa kunskaper avslöjas. Upprättandet av kunskapsdatabaser skulle kunna bli en central verksamhet för de europeiska varven för att nå målet att skydda kunskaperna. Dessa databaser skulle inte enbart omfatta fartygens särskilda kännetecken och komponenter, utan också innehålla namn på nyckelpersoner och viktiga relationer mellan kund och leverantör. Kunskapsdatabaser skulle hjälpa till att upprätta en instans för immateriella rättigheter som skulle ha till uppgift att skydda den kunskap de europeiska varven besitter. Den skulle ge varven och underleverantörerna information om den internationellt tillgängliga kunskapen (dokumenterad och icke-dokumenterad) om särskilda fartygskomponenter, kraven på skydd av immateriella rättigheter när det gäller särskilda tekniska lösningar, befintliga patent på relevanta tekniska områden, konkurrenternas tekniska

ställning och varvens och leverantörernas eventuella exponering för piratkopiering och andra hot.

Eftersom patenten är giltiga under en relativt lång tid och erkända internationellt, är de fortfarande ett nödvändigt instrument som varven inom EU måste utnyttja i största möjliga mån, även i de länder där deras viktigaste konkurrenter är verksamma. Dessutom borde redarna hindras från att hålla fartyg som har utrustning ombord som konstruerats genom intrång i befintliga patent. Den komplexa och globaliserade varvsmarknaden passar dock inte in i den nuvarande internationella ramen för patentskydd, som infördes 1925 och som i grunden aldrig ändrats sedan dess. Idag verkar många av de regler som fastställdes 1925 otidsenliga och obefogade. En genomgång av den nuvarande ramen, som inte ger nationella myndigheter rätt att vidta åtgärder mot ett fartyg som har utrustning ombord som framställts genom intrång i ett befintligt patent och som lägger till i en hamn där ett sådant patent är registrerat och skyddat, skulle kunna ge varven ett verktyg för att skydda sina uppfinningar och innovationer, främja investeringar i FoU och stimulera varvens intresse för patentskydd.

7.2. Rekommendationer från rådgivande gruppen för LeaderSHIP 2015

- De gällande instrumenten för skydd av immateriella rättigheter (upphovsrätter, formskydd, varumärken, patent, åtgärder för att inte avslöja uppgifter och särskilda samarbetsavtal) måste utnyttjas till fullo.

- Kunskapsdatabaser för varvsindustrin som innehåller uppgifter om modern teknik, gällande patent, den särskilda konkurrenssituationen för vissa produkter, lösningar och nyckelpersoner, bör byggas upp och förvaltas av instanser för immateriella rättigheter.

- De internationella patentreglerna för varvsindustrin måste ses över och eventuellt förstärkas.

7.3. Kommissionens hållning

Kommissionen anser att dessa rekommendationer bör följas. Kommissionen kommer att göra sin del och uppmanar branschen att utnyttja befintliga bestämmelser om immateriella rättigheter och upprätta lämpliga databaser, vars potential ytterligare bör undersökas genom bl.a. expertutvärderingar.

8. SÄKRAD TILLGÅNG TILL KVALIFICERAD ARBETSKRAFT

8.1. Analys av rapporten från rådgivande gruppen för LeaderSHIP

I Lissabonstrategin uppmärksammade kommissionen särskilt frågan om kvalifikationer och livslångt lärande. För alla tillverkningssektorer, men särskilt för varvsindustrin, är det av största vikt att behålla kvalificerad arbetskraft och att locka till sig unga människor. Varvsindustrin lider liksom många andra sjöfartssektorer av en negativ image som skapar allvarliga problem i detta avseende.

Behörighetsfördelningen när det gäller allmän och yrkesinriktad utbildning begränsar visserligen möjligheterna för initiativ på EU-nivå, men det borde vara möjligt att stödja verksamhet som utförs i samarbete med organisationer som är intresserade av att främja kunnandet inom branschen.

EU främjar redan utbyte och utveckling av kunskap bland forskare och mellan forskningssektorn och industrin. Det huvudsakliga instrumentet för detta ändamål är Marie Curie-programmet, som stöder utbildning utomlands och kunskapsöverföring genom stipendier på doktorand och post-doktorand nivå. Sjöfartsindustrin kan dra nytta av detta stöd för att utbilda forskare, skapa möjligheter för utveckling av kommersiellt tillämplig forskning, överföra forskningskunskap till industrin samt underlätta kunskapsutbytet mellan industrin och universitetsvärlden.

Initiativ som kan utvecklas på EU-nivå kan också röra upprättandet av forsknings- och undervisningscenter för doktorander eller skapandet av regionala kunskapscenter där både företag och utbildningsinstitutioner kan delta. Denna lösning skulle kunna underlätta studentutbyte, kunskapsöverföring, spridning av goda lösningar och erkännandet av kvalifikationer inom hela EU. Den skulle också bidra till att utveckla erfarenhetsutbyten mellan teknisk personal inom sjöfartssektorn.

Sektorns utveckling mot en struktur med några få stora företag och många underleverantörer medför i allt högre grad krav på nya ledarskapsmetoder för att främja anpassningsförmåga och innovation. Ledningen måste stärka sin förmåga att driva företag baserade på projektrelaterade roller snarare än på statiskt organiserade funktioner. Detta skulle kunna främja de organisationsmässiga och tekniska innovationer som krävs för att industrin ska kunna fortsätta att erbjuda högkvalificerad sysselsättning på längre sikt.

Som första sektor inom metallsektorn har varvsindustrin nu formellt upprättat en kommitté för en branschspecifik social dialog som kommissionen godkänt i linje med sitt meddelande om social dialog och i enlighet med artikel 138 i fördraget. Denna positiva utveckling kan leda till gemensamma initiativ och avtal när det gäller kvalifikationer och innovation på arbetsmarknaden i vidast möjliga betydelse, särskilt när det gäller arbetstagarnas och företagens anpassningsförmåga och genomförandet av strategier för livslångt lärande.

Fyra nyckelaspekter bör beaktas oavsett vilken metod som väljs: Ledarskapsutbildning; främjande av utbyte av varvsspecialister, stöd till kompetensutveckling och en lämplig kommunikationspolitik för att locka till sig kvalificerade industriarbetare och tjänstemän.

Ledarskapsutbildning bör erbjudas både på regional och på internationell nivå. Samspel mellan erfarna och unga företagsledare måste etableras. Kunskapsutbytet är viktigt, och även en viss grad av standardisering av kunskapen. Slutligen borde ledarskapsutbildning omfatta kunskap om EU:s politik och lagstiftning.

Teknisk personal, ledare och forskare inom varvsindustrin och även utrustningstillverkare och tjänsteleverantörer bör ha möjlighet att arbeta och utbilda sig var som helst i EU. Det samma gäller studerande och lärare på olika nivåer.

Ett specifikt EU-forum där arbetsgivare och anställda möts, t.ex. inom ramen för en branschspecifik social dialog, skulle kunna främja utvecklingen av färdigheter och innovation på arbetsmarknaden i enlighet med regionala behov.

En reklamkampanj på EU-nivå skulle kunna bidra till att betona betydelsen av att bevara och vidareutveckla varvs- och reparationsvarvsindustrin. Regionala pr-kampanjer skulle kunna läggas till för att säkra effekten av den EU-omfattande kampanjen, i syfte att uppnå Lissabonmålen inom varvsindustrin.

8.2. Rekommendationer från rådgivande gruppen för LeaderSHIP 2015

- Program för ledarutbildning måste utvecklas inom varvsindustrin.
- Nya kvalifikationskrav måste analyseras och angripas, helst genom en branschspecifik social dialog.
- Personalutbyten och utbyte av kunnande måste organiseras på alla nivåer, från verkstadsgolvet till universiteten.
- En reklamkampanj som visar vitaliteten och hållbarheten i varvsindustrin måste genomföras.
- Regionala kunskapscenter skulle kunna ge ett viktigt bidrag till genomförandet av ovanstående rekommendationer.

8.3. Kommissionens hållning

Kommissionen instämmer och uppmanar berörda parter att aktivt följa dessa rekommendationer. Kommissionen har redan upprättat en kommitté för branschvis social dialog som bör stå i centrum för de relevanta verksamheterna.

9. BYGGA EN HÅLLBAR INDUSTRISTRUKTUR

9.1. Analys av rapporten från rådgivande gruppen för LeaderSHIP

En hållbar industristruktur måste stå i centrum för varje insats för att förbättra konkurrenskraften inom varvs- och reparationsvarvsindustrin i EU. När det gäller nybyggnationer är de östasiatiska konkurrenterna mycket mer koncentrerade. I Korea och Japandomineras scenen av en handfull stora företag. I Europa har varven också slagits samman till större grupper som omfattar ett antal produktionsanläggningar, men mer än 30 stora varv är fortfarande oberoende företag och det finns många mindre varv som tillverkar fiskefartyg och liknande. Inom reparationssektorn är fragmenteringen ännu mer uttalad. Också inom örlogsvarvssektorn verkar det som mer koncentration är önskvärd för att uppnå samverkan och begränsa problem när det gäller FoU-utgifter, markandsställning eller tillgång till finansiering.

Diskussionen om den framtida strukturen för den europeiska varvsindustrin måste därför omfatta alla verksamhetsområden, från byggandet av alla typer av handels- och militärfartyg via reparations- och ombyggnadsprojekt till tillverkning av nyckelkomponenter och system, eftersom alla dessa aktiviteter är så nära sammankopplade. Ur ett militärt säkerhetsperspektiv behövs vissa typer av fartygsbyggnad, både när det gäller handelsfartyg och militärfartyg. Underhålls- och reparationsvarv måste anses som oumbärliga med tanke på EU:s säkerhetskrav och geografi.

Hörnstenarna för en sund och hållbar utveckling av industrin i världen är förnuftiga investeringar som svarar mot den verkliga efterfrågan på marknaden. Ekonomiskt mindre lönsamma varv bör försvinna från marknaden och investeringarna bör koncentreras på marknadssegment som är tillräckligt lönsamma.

De stora svängningarna på marknaden och industrins cykliska karaktär tvingar varven att uppfylla motstridiga mål: För att optimera produktiviteten måste varven specialisera sig; för

att kunna klara de stora svängningarna på marknaden och ekonomins cykliska karaktär måste varven diversifiera sig. Att varven i EU är förhållandevis små kan vara en konkurrensfördel om de specialiserar sig på vissa produkter. Samtidigt är marknadens instabilitet ett svårt hot mot mycket specialiserade varv. Då efterfrågan sjunker inom särskilda marknadssegment tvingas specialiserade varv att tillverka alternativa produkter som de är mindre lämpade för, för att kunna hålla jämna steg med andra varv.

På företagsnivå pågår strukturförändringar. De beror i synnerhet på förhållandet mellan varven och underleverantörerna, men konsolideringar genom sammanslagningar och uppköp är också att vänta. I framtiden kommer förhållandet mellan varven och underleverantörerna att utvecklas från det traditionella förhållandet mellan kund och leverantör mot regelrätta projekpartnerskap. Den senaste utvecklingen på marknaden tyder på att denna utveckling kan öka dramatiskt om ansträngningarna att slå samman ett antal örlogsvarv, eventuellt under ledning av en viktig tillverkare av marin utrustning, blir framgångsrika. Eftersom några av de inblandade varven också konstruerar handelsfartyg, kan en mycket mäktig koncern, som omfattar alla de viktigaste verksamheterna inom varvsindustrin uppstå.

Det finns en stor mångfald av varv och produkter i Europa, särskilt när man också tar hänsyn till situationen i de framtida EU-medlemsstaterna. Den totala sysselsättningen inom sektorn för handelsfartyg i de anslutande länderna är omkring 20 % högre än i EU-15, men produktionsresultaten ligger endast strax över en fjärdedel av referenssiffran för EU-15. Eftersom arbetskraftskostnaderna fortfarande är mycket lägre fokuserar varven i de anslutande länderna på ett annat produktutbud. Skillnaderna i konkurrensfördelarna talar redan för ett omfattande samarbete mellan varven i de nuvarande och de framtida EU-medlemsstaterna. Man kan dock inte dölja att EU:s utvidgningsprocess kommer att öka behovet av en övergripande konsolidering av industrin i Europa. Tidigare erfarenheter av grundläggande omstruktureringsprocesser, t.ex. i Östtyskland, visar att politiken ännu inte är optimal i detta avseende. Vid industriell omstrukturering måste man lägga större vikt vid kommersiella investerare som kan bidra med ytterligare kunskaper och bättre marknadstillgång. När varvsnedläggning inte går att undvika bör varven få stöd i syfte att skapa nya investeringsmöjligheter.

Den framtida sektorspolitiken borde ses över objektivt och med en klar insikt om konsekvenserna. Två extrema scenarier som båda är oönskade illustrerar de möjliga fallgroparna. Avsaknaden av särskilda åtgärder och särskild politik för varvsindustrin skulle kunna resultera i att sektorn för handelsfartyg i EU försvinner inom mindre än tio år och att utvecklandet av en europeisk säkerhets- och försvarsidentitet hindras. Å andra sidan skulle protektionism, som tillämpas på andra ställen, t.ex. i USA, ofrånkomligen leda till att konkurrenskraften försämrades inom sektorn för handelsfartyg och extremt höga anskaffningskostnaderna för örlogsfartyg.

9.2. Rekommendationer från rådgivande gruppen för LeaderSHIP 2015

- Varken protektionism eller underlåtenhet att vidta åtgärder är bra alternativ. I ett EU med 25 medlemsstater måste sektorspolitiken vidareutvecklas, i enlighet med de industripolitiska principerna.

- Man bör främja ett konsolideringsförfarande bland europeiska tillverkare som skulle kunna ge incitament att frigöra resurser för nya investeringar.

- De nuvarande nedläggningsstödet i EU borde ses över i syfte att underlätta för en mer proaktiv metod, baserad på tanken om att ge stöd för att stärka.

9.3. Kommissionens hållning

Kommissionen anser att ytterligare konsolidering, inom ramen för vad konkurrensreglerna tillåter, kan medföra fördelar för alla verksamhetsnivåer, såväl reparationsvarv och varv för konstruktion av handelsfartyg som varv för konstruktion av örlogsvarv. Detta är dock i huvudsak branschens eget ansvar, och när det gäller försvarsangelägenheter har medlemstaterna också en viktig roll att spela. Kommissionen är villig att bidra med sitt kunnande och sin erfarenhet för att främja processen.

10. SLUTSATSER

Ett omfattande arbete har gjorts inom ramen för initiativet LeaderSHIP 2025 och kommissionen godkänner strategin att förbättra konkurrenskraften i enskilda sektorer genom en intensiv dialog mellan berörda parter. Kommissionen uppmanar de andra EU-institutionerna att noga undersöka de frågor som uppkommit, i linje med deras vilja att stödja tillverkningsindustrierna i Europa, att samarbeta med kommissionen för att utveckla sektorsspecifika lösningar som ska öka den industriella konkurrenskraften och att vidta åtgärder inom de områden som faller under deras befogenhet. Mer specifikt vill kommissionen betona följande aspekter:

- Medlemsstaterna bör erkänna varvs- och reparationsvarvsindustrins viktiga strategiska betydelse för EU, särskilt när det gäller försvarsbehov, handel med råvaror och bearbetade varor för import och export, sysselsättningsmöjligheter och bevarandet av kunskap. Den viktiga roll som industrin för marin utrustning spelar i tillverkningen av handels- och örlogsfartyg bör särskilt uppmärksammas.

- WTO-regler, särskilt de som rör subventioner och kompensationsåtgärder, måste tillämpas för att upprätta rättvisa konkurrensvillkor.

- Senast 2005 bör man genom ett nytt internationellt varvsavtal införa regler som kan genomdrivas och en entydig tolkning av befintliga OECD-regler om exportkrediter. Alla sådana avtal bör också gälla Folkrepubliken Kina. Medlemsstaterna uppmanas fortsätta att ge sitt stöd till de mål som gemenskapen strävar efter i de nuvarande OECD-förhandlingarna.

- När det gäller investeringar i innovation kommer bestämmelserna om statligt stöd att ytterligare anpassas till de särskilda villkor som råder inom varvsindustrin i EU. Medlemsstaterna uppmanas anpassa sina stödåtgärder efter de nya reglerna.

- Man bör undersöka huruvida en europeisk instans som t.ex. Europeiska investeringsbanken kan spela en ledande roll i fartygskonstruktionsprojekt när det gäller finansiering före och efter leverans. Man bör prioritera frågan om finansiering före leverans eftersom det har visat sig att det är mest besvärligt. Kommissionen är villig att i samarbete med berörda parter undersöka om och hur återförsäkring av valutariskerna kan åstadkommas på europeisk nivå.

- I samarbete med gemenskapsinstitutionerna och medlemsstaterna bör varvsindustrin i EU spela en avgörande roll när det gäller att förbättra sjöfartssäkerheten och miljöskyddet genom att tillhandahålla teknisk expertkunskap till berörda organ, utveckla högkvalitativa produkter som uppfyller högre krav än de nuvarande minimistandarderna och fastställa god industripraxis, särskilt när det gäller

fartygsreparationer. Detta sistnämnda skulle kunna vara ett kvalitetsbedömningssystem för varv över hela världen.

- Ytterligare marknadsmöjligheter för varven inom EU skulle kunna uppnås genom närsjöfart och samverkan med andra transportslag, vilket kräver nya eller särskilt anpassade fartyg och transportkoncept. EU:s beslutsfattare i rådet och parlamentet uppmanas stödja kommissionen i dess ansträngningar att underlätta denna trafikomställning.

- Medlemsstaterna och deras flottor måste enas om ett visst antal gemensamma driftskrav och en harmonisering av upphandlingscyklerna i överensstämmelse med kommissionens meddelande om ”Europeiskt försvar – industri- och marknadsfrågor” från mars 2003. Dessa minimikrav ska baseras på Petersberguppdragen och Helsinki-målen. Samarbetet mellan varven bör organiseras runt ett begränsat antal större projekt som användning av gemensamma FoU-resurser och en gemensam europeisk marknad för försvarsutrustning, samtidigt som EU:s konkurrensregler respekteras.

- Exportreglerna (och deras tillämpning och tolkning) för örlogsfartyg och deras komponenter måste harmoniseras medlemsstaterna emellan.

- Att inrätta en gemensam marknad för försvarsutrustning, och upprätta ett gemensamt organ för offentlig upphandling skulle främja industriell konsolidering på lång sikt, och i enlighet med de strategier som den fastställde i sitt meddelande vill kommissionen stödja relevanta insatser för att uppnå detta mål.

- Omfattningen av problemet när det gäller intrång i immateriella rättigheter inom varvssektorn kommer att undersökas ytterligare. Mot bakgrund av resultatet måste man beakta nya strategier för att skydda immateriella rättigheter. De första idéerna rör upprättandet av en omfattande kunskapsdatabas, vars genomförbarhet bör undersökas, och en genomgång av gällande patentlagar som verkar föråldrade och olämpliga.

- När det gäller kompetens och utbildning kräver fyra områden omedelbar uppmärksamhet: utbilda företagsledare i syfte att stärka deras förmåga att driva företag baserade på projektrelaterade roller; främja utbyte av specialister i syfte att underlätta kunskapsöverföring, spridning av goda lösningar och erkännande av kvalifikationer inom hela EU; stödja kompetensutveckling, särskilt när det gäller arbetstagarnas och företagens förmåga att anpassa sig till förändringar; och genomföra strategier för livslångt lärande och en kommunikationspolitik som ska locka kvalificerade industriarbetare och tjänstemän. Man föreslår att utveckla målinriktade åtgärder inom alla dessa områden, helst genom den sociala dialog som upprättats för sektorn. Åtgärder bör vidtas på såväl regional nivå som på EU-nivå.

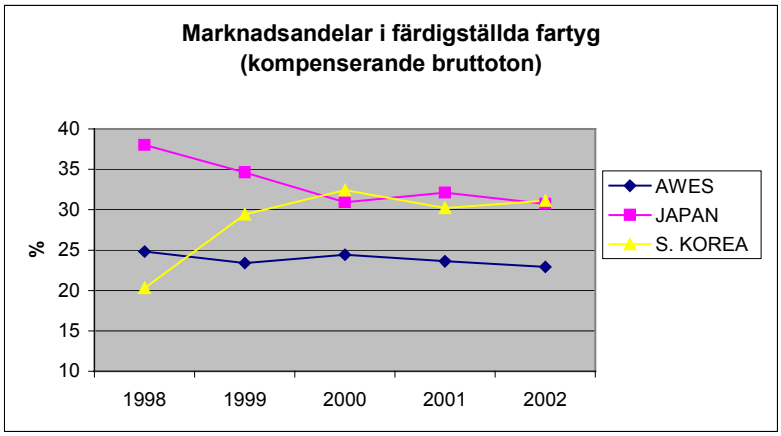
- En stödpolitik för sektorn bör bevaras, i överensstämmelse med målet att säkra den industriella konkurrenskraften. En konsolidering bland europeiska tillverkare, inom ramen för vad EU:s konkurrensregler tillåter, skulle öka den industriella konkurrenskraften genom att det skulle kunna ge incitament att avlägsna mindre effektiv produktionskapacitet och därigenom frigöra resurser för nya investeringar. Bättre samarbete mellan marinen och varvsresurserna i EU, baserat på en rad ledande företag inom områdena för konstruktion av handelsfartyg och örlogsfartyg och marin utrustning, kan också bidra till att konkurrenskraften ökar.

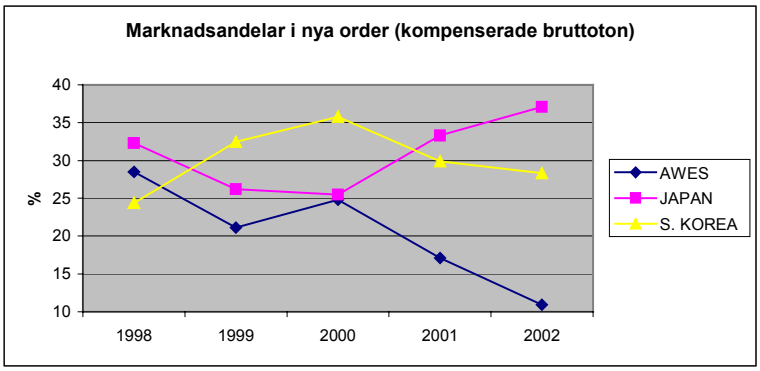
BILAGA

Den europeiska varvs- och reparationsvarvsindustrin – nyckeluppgifter

Den information som ges här grundar sig på uppgifter från årsrapporten från det europeiska varvsförbundet AWES (*Association of European Shipbuilders and Shiprepairers*) för 2002. AWES är en sammanslutning av europeiska varv och reparationsvarv, med medlemmar i Norge, Finland, Polen, Tyskland, Nederländerna, Danmark, Storbritannien, Frankrike, Spanien, Portugal, Italien, Kroatien, Grekland och Rumänien. Alla uppgifterna kommer från AWES och omfattar endast verksamheten vid varv och reparationsvarv. Siffrorna för industrin för marin utrustning ingår inte.

1. Marknadsandelar





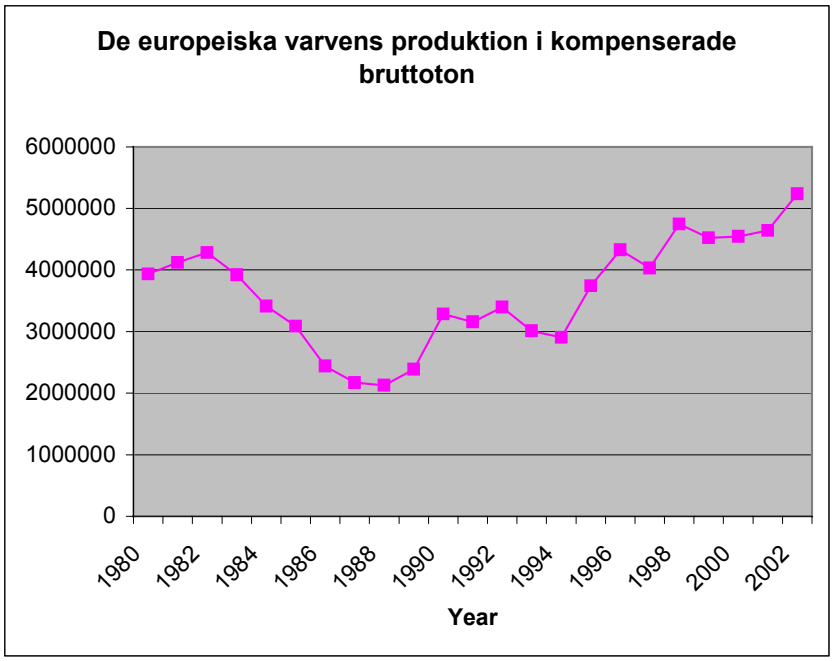
När det gäller färdigställda fartyg, dvs. levererat tonnage under perioden i fråga, kunde de europeiska tillverkarna bibehålla sin andel t.o.m. 2002. Korea ökade sin produktion, men på bekostnad av Japan. Antalet färdigställda fartyg 2002 speglar beställningar som tagits emot 2-3 år tidigare och det bör noteras att mot slutet av 2000 ökade orderingången vid de europeiska varven p.g.a. att driftsstödet avskaffades. När det gäller nya order förändrades situationen efter år 2000: orderingången till de europeiska varven minskade medan de japanska varven återhämtade sig tack vare en stor inhemsk efterfrågan. Om man kombinerar tabellerna ser man att de europeiska producenterna efter 2000 inte tagit del av den ökade orderingången i lika hög grad som deras huvudsakliga konkurrenter, men att de dock haft fullt upp med att färdigställa tidigare order. Det finns många anledningar till att de europeiska varven inte lyckats behålla en stor del av marknadsandelarna: Efter den 11 september 2001 sjönk orderingången när det gäller kryssningsfartyg (en stöttepelare i den europeiska produktionen), de koreanska varven tillämpade en aggressiv prispolitik, särskilt vad gäller LNG-fartyg (ett

annat starkt fäste för de europeiska varven), Kina utvecklades till en viktig varvsnation, stor inhemsk orderingång i Japan som traditionellt sett är otillgängligt för icke-japanska producenter och order för oljetankfartyg (en mycket enkel fartygstyp vars produktion inte längre är relevant för de europeiska varven) ökade plötsligt till följd av den senaste lagstiftningen om europeisk sjösäkerhet.

2. Sysselsättning och produktion

ANTAL SYSSELSATTA INOM DEN EUROPEISKA VARVS- OCH REPARATIONSVARVSINDUSTRIN

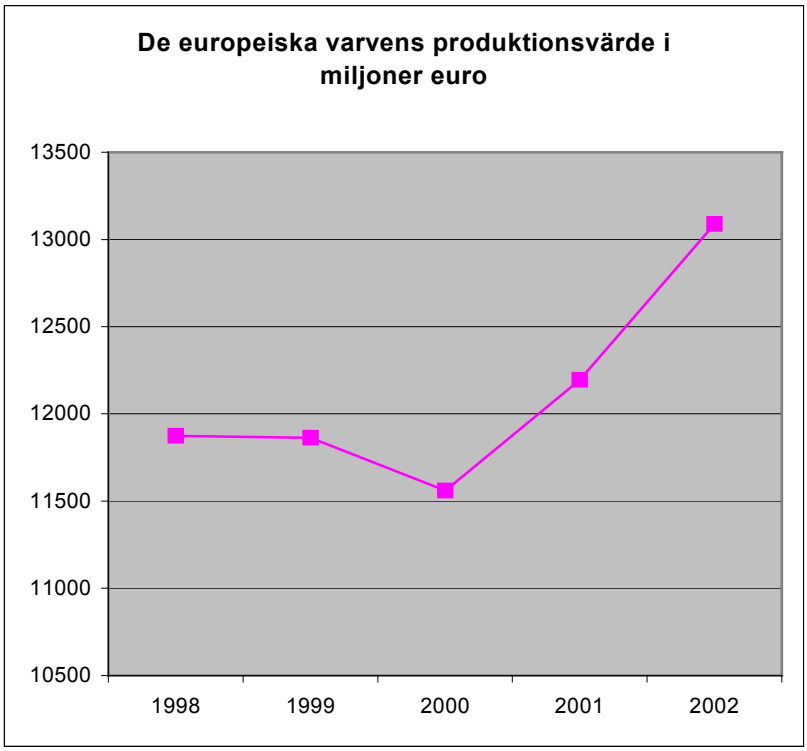
	1975		2002		Minskning I procent	
Land	Totalt	Nybyggnationer	Totalt	Nybyggnationer	Total	Nybyggnationer
BELGIEN	10245	6586	0	0	100%	100%
KROATIEN			10957	8464		
DANMARK	18900	15300	3360	2820	82%	82%
FINLAND	18000	17000	6150	6000	66%	65%
FRANKRIKE	40354	24938	6800	5200	83%	79%
TYSKLAND	105988	71598	23300	16800	78%	77%
GREKLAND	10159	2316	3000	750	70%	68%
IRELAND	1633	1427	0	0	100%	100%
ITALIEN	36260	21460	13438	9606	63%	55%
NEDERLÄNDERNA	39850	20850	9000	3800	77%	82%
NORGE	29000	16500	5266	3707	82%	78%
POLEN			20132	15073		
PORTUGAL	17100	7000	2350	1284	86%	82%
RUMÄNIEN	47000	27800	20400	19100	57%	31%
SPANIEN			7876	6234		
SVERIGE	31500	25000			100%	100%
STORBRITANNIEN	55999	48272	7000	2500	87%	95%
TOTAL T	**461988**	**306047**	**139029**	**101338**	**70%**	**67%**

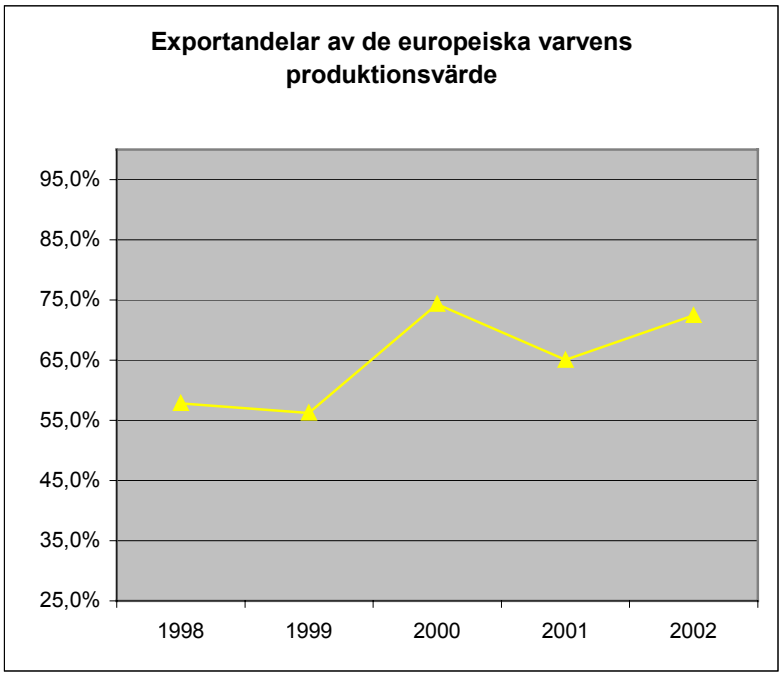


Uppgifterna visar att sysselsättningen inom varvsindustrin i EU har minskat med nära 70 % sedan 1975, och ett antal länder har lagt ner all varvsverksamhet för gott. Samtidigt har produktionen legat kvar på en mycket hög nivå och den har ökat ytterligare sedan 2001 då kryssningsfartyg som beställts innan den 11 september levererades. Anledningen till denna dramatiska produktivitetshöjning är nya förbättrade produktionsmetoder, avvecklingen av många mindre effektiva varv och en betydande ändring av produktportföljen, från

standardfartyg som tankfartyg och bulkfartyg till sofistikerade fartyg som kryssningsfartyg. Det bör dock noteras att det är mycket svårt att dra några slutsatser om konkurrenskraften inom branschen p.g.a. sektorns cykliska karaktär, samspelet med den mycket instabila sjöfartsindustrin, teknisk utveckling när det gäller nya fartygstyper, ökningen av fartygsstorleken, utbredd snedvriden konkurrens, den långa tid som förflyter mellan order och leverans som kännetecknar varvsindustrin och ett enormt stort antal olika produkter. Allt detta bidrar till att det är svårt att göra direktjämförelser mellan konkurrenter.

3. Produktionsvärde och marknadsandelar





I överensstämmelse med de uppgifter som gavs under punkt 2 visar ovanstående tabell (överst) utvecklingen av de europeiska varvens produktionsvärde sedan 1998. Färdigställandet av ett stort antal kryssningsfartyg har särskilt bidragit till ökningen av produktionsvärdet sedan 2000, något som också avspeglas i exportandelen (dvs. order från utländska kunder) som uppgick till nära 75 % av det totala produktionsvärdet.