

SV

SV

SV



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 25.4.2007
KOM(2007) 220 slutlig

KOMMISSIONENS ARBETSDOKUMENT

LeaderSHIP 2015 – lägesrapport

{SEK(2007) 517}

Inledning

Under åren 2002–2003, när strategin LeaderSHIP 2015 utarbetades av varvsindustrin och fick stöd av EU:s beslutsfattare, såg framtiden för EU:s varvsindustri ganska dystert ut. Det rådde brist på nya beställningar och priserna på nya fartyg var låga och sjunkande till följd av de stora kapacitetsökningarna i Asien. LeaderSHIP 2015 var mot bakgrund av detta en vision baserad på en tilltro till EU:s sjöfartsindustris kapacitet och innovativa potential, samt en vilja att kämpa för industrins framtid.

I initiativet föreslås åtgärder på följande åtta områden:

- Rättvisa konkurrensregler inom varvsindustrin i världen.
- Ökade investeringar i forskning, utveckling och innovation.
- Utveckling av avancerade finansierings- och garantisystem.
- Säkrare och mer miljövänliga fartyg.
- Ett europeisk synsätt på örlogsvarvens behov.
- Skydd av immateriella rättigheter.
- Säkrad tillgång till kvalificerad arbetskraft.
- Uppbyggnad av en hållbar industristruktur.

Det är glädjande att notera att vi under de senaste åren sett en positiv tendens när det gäller nya beställningar. De europeiska varven har kunnat konstatera att värdet av deras nya beställningar har mer än tredubblats mellan 2002 och 2005, och mellan 2004 och 2005 ökade beställningsvärdet snabbare i EU än i någon annan del av världen. Med en produktivitet som mer än fyrdubblats under de senaste två decennierna är EU:s mycket specialiserade varvsindustri konkurrenskraftig, flexibel och väl rustad för att möta framtiden med tillförsikt. Den stora ökningen av den globala fartygsbyggnadskapaciteten – främst i Asien – på senare tid kan dock innebära att handelssituationen för EU:s varvsindustri kommer att förvärras inom den närmaste framtiden. Ytterligare uppgifter om den senaste marknadsutvecklingen finns i bilagan.

Varvsindustrin drar nytta av två andra positiva tendenser inom EU:s politik, nämligen den vikt som på nytt läggs vid konkurrenskraften i den reviderade Lissabonstrategin för tillväxt och sysselsättning, samt kommissionens lansering av en europeisk vision för oceanerna och haven baserad på en heltäckande havspolitik.

LeaderSHIP 2015 har nämnts i de senaste meddelandena om industripolitiken. EU:s varvsindustri har bidragit till att bana väg för denna moderna tillämpning av industripolitiken och inspirerat till ett liknande tillvägagångssätt inom andra industrisektorer. De europeiska varv som arbetar med utrustningstillverkare gör mer än att bara leverera standardfartyg, som många av deras asiatiska konkurrenter gör, genom att de tillhandahåller skräddarsydda lösningar som motsvarar kundernas högt ställda krav. Med denna moderna industripolitik som strävar efter att stärka den internationella konkurrenskraften och samstämmigheten med andra

politikområden, försöker kommissionen att göra likadant och att på så sätt bidra till att skapa en företagsmiljö som inte bara är tolerant utan också gynnsam.

Detta sammanfaller med kommissionens ansträngningar för att etablera en heltäckande havspolitik genom offentliggörandet av en grönbok om en framtida havspolitik i juni 2006. I grönboken beskrivs LeaderSHIP 2015 som en central pelare för konkurrenskraften inom EU:s sjöfartsindustri och ett exempel som bör följas inom andra sektorer. I grönboken ges varvsindustrin en framskjuten roll i ett aktivt europeiskt sjöfartsområde där alla delar är sammanbundna med varandra. Denna nya dimension och den ökade vikten vid sjöfartsområdet bidrar till att allmänheten blir mer medveten om varvsindustrin och får en mer positiv bild av den. Men mer uppmärksamhet medför också mer ansvar för alla parter att ta vara på detta för närvarande positiva scenario som kännetecknas av goda marknader och ett positivt politiskt sammanhang, för att kunna uppfylla de relevanta rekommendationerna.

Kapitel 1: Rättvisa konkurrensregler inom varvsindustrin i världen.

Varvsindustrin är en verkligt global industri och redare kan köpa fartyg var som helst i världen utan några större tekniska, handelsmässiga eller rättsliga begränsningar. De globala handelsbestämmelser som reglerar varvsindustrin är dock ofta orättvisa, ofullständiga eller icke tillämpliga.

Tyvärr finns det ännu inga konkreta resultat inom detta område, trots de ansträngningar som gjorts inom OECD och andra organ och den beslutsamhet som konstaterades i samband med WTO-ärendet mot Korea. Det ärendet betonade de nuvarande handelsbestämmelsernas begränsningar när det gäller varvsindustrin, där begreppet import och export i praktiken inte existerar och där subventioner ofta snarare är kopplade till tillverkaren än till produkten. Därför har beslutet i detta ärende knappast hjälpt EU:s varvsindustri.

Samtidigt avbröts i oktober 2005 OECD-förhandlingarna om ett varvsavtal för att komma tillrätta med de två problemen med bidrag och ohållbart låga priser på varvsindustrimarkanden, utan att man nått fram till ett tillfredsställande och genomförbart avtal. Den behöriga arbetsgruppen nr 6 (WP6) har sedan dess återuppstått för en begränsad period och kommissionen fortsätter att engagera sig i och bidra till denna svåra men väldigt värdefulla process. Våra huvudsakliga konkurrenter verkar dock för närvarande inte vara tillräckligt motiverade att göra de åtaganden som krävs för att få till stånd ett avtal. Inget genombrott när det gäller återupptagandet av konkreta OECD-förhandlingar förväntas inom den närmaste framtiden. Situationen bör dock ses över igen för att se om det finns möjligheter att återuppta diskussionerna.

Dessutom pågår för närvarande aktiva bilaterala diskussioner. Framsteg har gjorts med att få till stånd en omfattande bilateral dialog med Kina om varvsindustrin, där man kommer att ta upp alla relevanta frågor. Det första mötet mellan kommissionens tjänstemän och deras kinesiska motparter hölls den 20 december 2006. En bred enighet nåddes när det gäller dialogens omfattning och innehåll, och ett samförståndsavtal bör undertecknas på hög nivå senast i sommar. Under tiden har man också påbörjat arbetet med att försöka ta upp förhandlingarna med Korea om ett frihandelsavtal. Med tanke på Koreas dominerande ställning på världsmarknaden bör varvsindustrin avhandlas i dessa förhandlingar.

En lönsam och bärkraftig europeisk, och även global varvsindustri, kan inte baseras på överkapacitet, protektionism eller bidrag och kommissionen fortsätter sitt arbete för att

övertyga sina handelspartner om att ta itu med dessa frågor på ett lika seriöst sätt som i Europa. Det läggs också särskild vikt vid de globala skillnaderna när det gäller kostnaderna för vissa råmaterial, särskilt deras orsaker och effekter på de europeiska varvens konkurrenskraft.

Kapitel 2: Ökade investeringar i forskning, utveckling och innovation.

Att öka investeringarna i forskning, utveckling och innovation är en av hörnstenarna i LeaderSHIP 2015. EU:s konkurrensfördelar har varit och kommer även i fortsättningen att vara baserade på dess förmåga att tillverka de mest avancerade fartygen. EU står faktiskt för nästan all innovation när det gäller fartygskonstruktion, eftersom man framgångsrikt och kontinuerligt utvecklat och tillämpat innovation och forskning.

I den nuvarande och framtida kunskapsbaserade ekonomin stimulerar LeaderSHIP målinriktat, berättigat innovationsstöd genom att EU:s regler anpassats till de behov som finns inom sektorn. Uppdaterade bestämmelser om innovationsstöd till skeppsvarv – med stödbelopp som skräddarsytts för att spegla och belöna intelligent risktagande och öka EU:s tekniska uppsving – trädde i kraft i januari 2004. Innovationsstöd kan beviljas för industriell tillämpning av innovativa produkter och processer. Dessa nya bestämmelser är skräddarsydda för att svara mot skeppsvarvens särskilda behov – där en av fyra leveranser är en helt ny och innovativ konstruktion eller prototyp. Bestämmelserna vittnar också om att EU:s varv är verkliga tekniska kraftcentrum.

Tyskland, Frankrike, Spanien, och på senare tid även Nederländerna och Italien, har tillvaratagit de tillfällen som uppkommit till följd av de nya ramarna för statligt stöd för att utveckla och finansiera nationella innovationsfrämjande system. På grund av fördröjningen mellan antagandet av ramarna och upprättandet av de nationella systemen, behövs det mer tid för att industrin och medlemsstaterna ska hinna genomföra dessa system och lägga fram resultaten för kommissionen. Därför har man förlängt giltighetstiden för ramarna till den 31 december 2008 för att få mer tid att utvärdera dess effektivitet. Det är också värt att betona det konstruktiva samarbetet mellan industrin och kommissionen när det gäller utarbetandet av tillämpliga regler som underlättade lanseringen av systemet i de berörda medlemsstaterna.

Den andra viktiga LeaderSHIP-rekommendationen i detta kapitel, det vill säga uppmaningen att skapa teknikplattformar för att stärka den europeiska aspekten av forskning, utveckling och innovation, kom till uttryck genom lanseringen av plattformen Waterborne. Genom att varvsindustrin ansvarar för plattformens sekretariat, samlar plattformen alla grenar inom sjöfartsindustrin, medlemsstaterna och andra berörda parter. Eftersom gemenskapens finansiering av yttransport nästan har fördubblats (till ungefär 1,3 miljarder euro) mellan det sjätte (2002—2006) och det sjunde ramprogrammet (2007—2013), finns det möjlighet för sjötransportsektorn att få ytterligare stöd – även i jämförelse med de cirka 200 miljoner euro som den fick från det sjätte ramprogrammet. Inom det sjunde ramprogrammet ingår även säkerhet som ett nytt forskningstema, och också utvecklingen av särskilda lösningar för sjöfartssektorn. Det är viktigt att man drar största möjliga fördel av det sjunde ramprogrammet och andra finansieringskällor i Europa genom att undvika dubbelarbete, skapa samverkan och optimera samordningen mellan beslutsfattarna, industrin och forskarna. Varvsindustrins högteknologiska natur betonas ytterligare av att varven i genomsnitt investerar mer än 10 % av sin omsättning i forskning, utveckling och innovation.

Liksom vid samrådet om grönboken måste det här betonas att industrikluster också spelar en viktig roll inom sjöfartsindustrin, till följd av lokaliseringen av företagen och den omfattande utläggningen på entreprenad samt de inbördes förbindelserna mellan sektorerna. Kluster är en viktig drivkraft för innovation och konkurrenskraft. Kommissionen är redo att följa upp grönboken om en framtida havspolitik och kartlägga drivkrafter och deras kännetecken, även i sektorer inom sjöfartsindustrin där det finns framgångsrika kluster. Kommissionen vill också klarlägga sin egen roll, i samverkan med nationella och regionala myndigheter, när det gäller att främja kluster.

Kapitel 3: Utveckling av avancerade finansierings- och garantisystem

Varven hanterar stora, kostsamma och komplicerade projekt. Ett varvs årliga produktionsvärde överstiger i de allra flesta fall dess substansvärde, och ändå måste varven ta fullt ansvar för varje fartyg som byggs. Varven utvecklar därför inte bara innovativa projekt, utan de måste också organisera det nödvändiga arbetskapalet och de återbetalningsgarantier som ägarna i allmänhet kräver. Detta tar mycket tid och stora resurser i anspråk och påverkar de europeiska varvens konkurrenskraft negativt jämfört med konkurrenterna, som i de allra flesta fall kan dra fördel av statliga stödordningar.

Kommissionen har därför arbetat intensivt med denna fråga i syfte att finna en pragmatisk lösning som svarar mot industrins behov, utan att strida mot konkurrensreglerna och OECD:s och WTO:s bestämmelser. Fokus har här placerats på finansiering före leverans (återbetalningsgarantier) eftersom ägarna i allmänhet inte har några problem med att säkra finansiering efter leverans på marknaden.

Därför har kommissionen tagit initiativ till omfattande kontakter med Europeiska investeringsbanken (EIB) för att undersöka om kommissionen i praktiken kan ta en ledande roll när det gäller att utarbeta och genomföra ett lämpligt system.

Investeringsbanken har varit mycket samarbetsvillig och har aktivt försökt hitta en tillfredsställande lösning, men den har angett att det finns allvarliga hinder, bl.a. när det gäller EIB:s stadga, tillgängliga resurser och sektorsspecifika expertkunskaper, som gör det svårt för banken att ta en ledande roll när det gäller att inrätta och förvalta den planerade EU-garantifonden.

Kommissionen har också tillsammans med experter från andra banker undersökt frågan grundligt och den har vid ett antal tillfällen samlat alla berörda parter för att undersöka om det är genomförbart att inrätta ett sådant system.

Dessa ansträngningar ledde fram till en workshop den 20 oktober 2006 med medlemsstaterna, industrin, Europeiska investeringsbanken och berörda enheter på kommissionen. Varvsindustrin uppskattade att det skulle krävas minst 300 miljoner euro för att garantera fonden. I slutsatserna från workshopen uppmanade kommissionen alla deltagarna, särskilt medlemsstaterna, att kommentera varvsindustrins förslag för att påskynda frågan. Hittills har dock inga svar inkommit.

Kommissionen har under tiden också undersökt om det är möjligt att få bidrag från gemenskapens budget för att få de medel som är nödvändiga för att finansiera en garantifond för skeppsvarv. Detta skulle dock kräva en särskild rättsakt och finansiering av det nödvändiga beloppet, vilket innebär att det kanske endast går att hitta en lösning genom en

revision av budgetramarna. Det bör också noteras att grunden för ett EU-system fortfarande är densamma trots upprättandet av nationella system i många länder. Varvsindustrin menar att ett EU-system ska ses som ett komplement snarare än som ett alternativ till nationella åtgärder.

Mot bakgrund av denna bedömning kan kommissionen endast göra ytterligare framsteg i denna fråga om det finns en tydlig politisk vilja hos medlemsstaterna att hitta lämpliga lösningar på problemet. Detta ska visas genom att man får ett tydligt mandat och stöd från budgetmyndigheten och EIB för det krävda återbetalningsgarantisystemet.

Kapitel 4: Säkrare och mer miljövänliga fartyg

Fartyg som tillverkas i Europa är av högsta kvalitet i fråga om komplexitet, säkerhet och miljöpåverkan, och tillverkarna går ofta ett steg längre än vad som behövs enligt de gällande bestämmelserna. Den kontinuerliga innovationen när det gäller utformning och konstruktion föranleds av marknadens och samhällets krav på säkrare och miljövänligare fartyg. Men de europeiska varven konkurrerar på en verkligt global marknad där inte alltid kvalitet, kunskap och tjänster värderas och där fartyg ibland betraktas som en simpel vara. Kommissionen och varvsindustrin välkomnar därför strängare världsomfattande standarder för att garantera en sund konkurrens på världsmarknaden.

Det gäller dock att försäkra sig om att de världsomfattande bestämmelserna inte missbrukas eller får snedvridande bieffekter. Till exempel krävs det efter diskussionerna inom Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) om målinriktade nya standarder för fartygskonstruktioner att man gör noggranna överväganden för att garantera att de fördelar i fråga om kvalitet eller säkerhet som de kan medföra, inte leder till en oavsiktlig tekniköverföring genom obligatorisk tillverkningsdokumentation för fartyg. På samma sätt syftar de nya harmoniserade reglerna för skrovkonstruktioner från den internationella föreningen för klassificeringssällskap (IACS) till att främja säkrare fartyg, men man måste vara uppmärksam för att undvika oönskat läckage av immateriella rättigheter eller spetskompetens.

Kommissionen inser att den måste ta hänsyn till säkerhet och miljö i sina konkurrenspolitiska initiativ och arbetar för att garantera att våra konkurrenter och handelspartner på världsmarknaden gör det samma. Det betyder också mer forskning i teknik för miljövänligare fartyg och en satsning på mer och bättre fartygsunderhåll på Europas många olika reparationsvarv. Kommissionen lade nyligen fram ett tredje sjösäkerhetspaket för att skärpa den befintliga lagstiftningen, bl.a. i fråga om klassificeringssällskap, hamnstatskontroll, övervakning av sjöfarten, flaggstaternas ansvar, utredning av olyckor till sjöss och fartygsägarnas ansvar.

Frågan om fartygsupphuggning kommer också att tas upp i en grönbok från kommissionen.

Varvsindustrin förser kommissionen och Europeiska sjösäkerhetsbyrån med tekniska expertråd och slöt sig samman med andra varvsregioner för att bilda en organisation som ska samordna tekniska inlägg till de organ som utformar reglerna för att säkra att tillverkarnas åsikter tillgodoses i större utsträckning. Sist men inte minst spelar varvs- och sjöfartsindustrin en allt viktigare roll när det gäller att minska föroreningarna från transport och höja säkerheten genom att främja och använda närsjöfart. EU:s varvsindustri bör även i fortsättningen inta en ledande roll i fråga om teknik för miljövänligare fartyg och

antifoulingprodukter, inklusive användningen av teknik för att minska energiförbrukningen, luftutsläpp och användningen av farliga material. Detta kommer att bidra till en bredare användning av begreppet ”miljövänliga fartyg”. Godstransport på vattenvägar är redan bränsleeffektivare än andra transportmedel och varven i EU är redo att bidra i ännu högre grad till deras framgång genom att leverera lämpliga, innovativa och flexibla fartygskonstruktioner. Detta överensstämmer med strategin för att minska utsläppen till atmosfären från havsgående fartyg och med EU:s tematiska strategier för hållbart utnyttjande av naturtillgångarna och havsmiljön. Initiativ som Marco Polo och sjömotorvägar introducerar nya, intermodala sjöfartsbaserade logistikkedjor i Europa för att minska vägtransporter till förmån för transporter på vattenvägar. Fartygens centrala roll när det gäller att underlätta utvecklingen av lämpliga transportmedel i detta sammanhang kan utnyttjas i större utsträckning till fördel för både varven och EU:s transportmålsättningar.

Kapitel 5: Ett europeisk synsätt på örlogsvarvens behov

Sjöfartsindustrins centrala roll när det gäller att bidra med nödvändigt material till EU:s säkerhets- och försvarsstrategier kräver särskild uppmärksamhet när politiken utformas och genomförs. De europeiska örlogsvarvens kvalitet och kostnadseffektivitet är en tillgång som bör tas om hand och utnyttjas. Kommissionen fortsätter att undersöka hur den bättre ska kunna utnyttja EU:s konkurrensfördelar inom tillverkningen av örlogsfartyg genom att t.ex. minska fragmenteringen av marknaden och göra det lättare att utnyttja eventuella synergieffekter vid tillämpningen av industripolitiken, men också inom andra politikområden som näringspolitik, säkerhet, försvar och upphandling.

Starka integrerade europeiska aktörer kommer att stärka konkurrenskraften inom EU:s örlogsvarvssektor. Även om den varken driver på eller bromsar processen ser kommissionen positivt på den nya tendensen med konsolidering och samarbete mellan örlogsvarv på nationellt plan, förutsatt att detta bidrar till det europeiska försvarets industriella och tekniska bas (EDTIB) inom örlogsvarvssektorn.

Mycket arbete återstår för att man ska kunna enas om gemensamma driftskrav och harmonisera upphandlingscyklerna för att nå det slutliga målet om driftskompatibilitet mellan fartyg och flottor.

Begreppet driftskompatibilitet får också större betydelse i samband med de allt tydligare kraven på en sammanhängande europeisk havsövervakning. Utvecklingen av de motsvarande tillgångarna enligt begreppet ”system av system” kommer att öka behovet av örlogsplattformar och bidra till att öka konkurrenskraften för EU:s örlogsvarv.

Kommissionen varnar därför för att de konkurrensfördelar som EU:s försvars- och örlogsvarvsindustri har är i farozonen om inga betydande ändringar sker. Dubbelarbete och förlust av stordriftsfördelar på grund av det så kallade Icke-Europa inom området säkerhet och försvar omfattar de utmaningar som örlogsvarven står inför, i form av en fragmenterad industriell bas som endast försörjer nationella marknader.

I juli 2004 inrättades emellertid det europeiska försvarsorganet, något som också rekommenderades i LeaderSHIP 2015. Organet arbetar med att uppfylla sina målsättningar och bidrar till att uppfylla de ovannämnda målen.

Under de kommande månaderna tänker kommissionen lägga fram ett omfattande försvarspaket som omfattar initiativ som rör försvarsrelaterade upphandlingar och överföringar av försvarsutrustning inom EU.

Kapitel 6: Skydd av immateriella rättigheter

Framtiden för EU:s varvsindustri hänger på dess ledarroll på det tekniska området. Europas maritima kompetens och konkurrenskraften inom varvsindustrin och industrin för marin utrustning bygger på att vi har de bästa produkterna och den bästa industrin, och beslutsfattarna måste arbeta för att garantera att den kunskap och erfarenhet som bidrar till detta värdesätts och skyddas. Kommissionen samarbetar med varvsindustrin på detta område för att höja medvetenheten om immateriella rättigheter, och för att man bättre ska utnyttja de befintliga instrumenten och försöka att se till att alla våra konkurrenter följer spelreglerna.

Kommissionen inledde därför i december 2006 en årslång undersökning om frågor som rör immaterialrättsliga frågor inom varvsindustrin. Det huvudsakliga syftet med undersökningen är att få en djupare förståelse för problemen med att skydda EU:s varvsindustris immateriella rättigheter. Den omfattar de kvalitativa och kvantitativa aspekterna av problemet och de metoder genom vilka sakkunskaper inom den europeiska varvsindustrin lagligt och olagligt kanaliseras till dess konkurrenter.

I undersökningen definieras problemen mer utförligt och det görs en bedömning av deras ekonomiska effekter för att man ska kunna utarbeta särskilda politiska riktlinjer. En arbetsgrupp inom forumet för sjöfartsindustrin som sysslar med frågor som rör lagar, bestämmelser och rättigheter arbetar också med immaterialrättsliga frågor. Som angavs ovan har kommissionen för avsikt att inkludera denna fråga både i dialogen om varvsindustrin med Kina och i relevanta multilaterala och bilaterala förhandlingar.

Varvsindustrin arbetar också med att upprätta interna strukturer för att ordentligt förbereda sin ståndpunkt i denna fråga.

Kapitel 7: Säkrad tillgång till kvalificerad arbetskraft

Inom EU:s tekniskt avancerade varvsindustri är tillgången till en högkvalificerad arbetskraft en central faktor när det gäller att omvandla kunskap till välbefinnande och att garantera produktivitet, innovation och konkurrenskraft. Kommissionen delar den åsikt som arbetsmarknadens parter uttryckte, att framgång skapas av de varvsanställda som använder sin kunskap och erfarenhet. Varven behöver rekrytera, behålla och vidareutbilda arbetstagare för att bibehålla den kompetens- och kunskapsbas som krävs för att säkra långsiktig framgång.

Den europeiska varvssammanslutningen CESA (*The Community of European Shipyards Associations*) och det europeiska metallarbetarförbundet EMF (*European Metalworkers Federation*) inrättade i september 2003 en kommitté för social dialog inom varvs- och reparationsvarvsindustrin. Kommittén är den första i sitt slag inom EU:s metallsektor och vittnar om att arbetsmiljön på de flesta europeiska varv kännetecknas av professionalism och ömsesidig respekt.

I detta sammanhang har CESA och EMF getts status som europeiska arbetsmarknadsparter. De kommer i den egenskapen att bli rådfrågade när det gäller socialpolitiska förslag och om

de så önskar, kan deras dialog också leda till avtalsförhållanden, inklusive överenskommelser. Så här långt har kommittén inrättat tre arbetsgrupper som ska syssla med sektorns image, arbetstagarnas utbildning och kvalifikationer samt konjunkturaktiviteter och omstruktureringsfrågor.

Kommittén har tagit praktiska initiativ som t.ex. den europeiska varvsveckan i mars 2006. Huvudsyftet med varvsveckan var att förstärka och sprida budskapet från LeaderSHIP 2015, göra varvsjobben mer attraktiva för unga nyutexaminerade akademiker och högkvalificerade fackmän samt att sprida en positiv bild av varvssektorn. Man håller redan på att planera för en liknande aktion under 2008.

Problemet är att varvsindustrin ofta framställs som en gammal industri med en osäker framtid och dess image måste därför förbättras. Unga nyutexaminerade akademiker och högkvalificerade fackmän är inte alltid medvetna om de möjligheter som den dynamiska utvecklingen inom varvsindustrin har skapat på senare år.

I sina rekommendationer från det senaste plenarsammanträdet i Oslo i oktober 2006 förordar forumet för sjöfartsindustrin att man organiserar en europeisk sjöfartsdag.

Kommittén för den sociala dialogen förbereder för närvarande ett nytt projekt för att utveckla en samlad ålders- och kvalifikationsprofil som skulle kunna användas för att kartlägga framtida utbildnings- och rekryteringskrav. Kommittén har också för avsikt att analysera och ta upp problemet med en åldrande arbetskraft, som är särskilt stort i vissa medlemsstater. Den skulle också kunna komplettera framtida initiativ från kommissionen när det gäller kunnandet på sjöfartsområdet.

Kapitel 8: Uppbyggnad av en hållbar industristruktur

Kommissionen har varken befogenhet eller avsikt att fastställa strukturen för den europeiska varvsindustrin, utan det är en sak för marknaden och de krafter och principer som råder där. Men om fragmenteringen av EU:s varvsindustri fortsätter skulle detta kunna hämma konkurrenskraften. Kommissionen välkomnar därför den senaste utvecklingen i form av sammanslagningar, uppköp och samriskföretag. Starka grupper inom den europeiska varvsindustrin som har den ekonomiska och tekniska kapacitet som krävs kommer att vara bättre rustade att framgångsrikt konkurrera på den alltmer konkurrensutsatta världsmarknaden. LeaderSHIP 2015 har gjort det lättare att säkra en viss konvergens när det gäller nationella politiska initiativ inom varvsindustrin genom att det nu finns en ram för riktmärkning av konkurrenskraften inom sektorn. Det finns dock fortfarande utrymme för förbättringar.

I jämförelse med sina huvudsakliga konkurrenter, Japan och Korea, är EU:s varvsindustri mer diversifierad, den har fler små och medelstora varv och konsoliderings- och omstruktureringsprocessen har ännu inte avslutats.

Slutsatser och framtidsutsikter

LeaderSHIP 2015 har uppnått resultat på alla fronter. LeaderSHIP har bidragit till en förändring av EU:s politik på sjöfartsområdet och av allmänhetens bild av varvssektorn. Varvsindustrin betraktades tidigare som en subventionerad industri på nedgång men har nu

nått ett brett erkännande som en del av en modern och effektiv europeisk tillverkningssektor som faktiskt erbjuder nya arbetstillfällen och som främjar tillväxt inom transport, handel, turism och andra sektorer. LeaderSHIP är ett konkret exempel på hur strategin för tillväxt och sysselsättning har tillämpats inom en specifik sektor. Med hjälp av den positiva marknadsutvecklingen har den mobiliserat de berörda parterna, hjälpt varvsindustrin att anpassa sig till avskaffandet av driftsstödet år 2000 och lagt fram en generellt accepterad färdplan för nödvändiga förändringar.

Vi bör heller inte underskatta den samlande effekt som strategin haft på varvsindustrin i sig – vars framgång när allt kommer omkring är beroende av marknaden – genom att den uppmuntrar att utarbeta gemensamma strategier och strukturer för att möta de utmaningar den står inför på alla områden. Denna insats får dessutom stöd i grönboken om EU:s framtida havspolitik, där vikten av de havsanknutna sektorerna i EU betonas.

Kommissionen anser att LeaderSHIP 2015 fortsätter att tillhandahålla en lämplig ram för dess politik för varvssektorn. Initiativet bör förföljas och om möjligt trappas upp, särskilt när gäller frågan om fartygsfinansiering. Man bör dock också notera att på många områden är det varvsindustrin (t.ex. när det gäller industristrukturen) eller medlemsstaterna som måste agera. Situationen på marknaden för EU:s varv i världsklass kommer förmodligen att bli kärvare under de kommande åren, men kommissionen står fast vid LeaderSHIP och kommer att fortsätta att sträva efter att garantera att den bästa möjliga politiken utarbetas och tillämpas på EU-nivå för att möta de utmaningar som ligger framför oss.