



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 21.11.2003
KOM(2003) 717 lopullinen

**KOMISSION TIEDONANTO
NEUVOSTOLLE, EUROOPAN PARLAMENTILLE,
EUROOPAN TALOUS- JA SOSIAALIKOMITEALLE
JA ALUEIDEN KOMITEALLE**

LeaderSHIP 2015

**Euroopan laivanrakennus- ja laivankorjausteollisuuden tulevaisuus –
Huippuosaamiseen perustuva kilpailukyky**

1.	Johdanto	3
2.	Tasavertaisten toimintaedellytysten luominen maailman laivanrakennusalalle	6
3.	Investointien lisääminen tutkimus- ja kehitystyöhön ja innovaatiotoimintaan.....	8
4.	Kattavien rahoitus- ja takausjärjestelyjen kehittäminen	10
5.	Turvallisempien ja ympäristöystävällisempien alusten tukeminen.....	12
6.	Eurooppalainen lähestymistapa merivoimien laivanrakennustarpeisiin	14
7.	Teollis- ja tekijänoikeuksien suojele.....	16
8.	Ammattitaitoisten työntekijöiden saannin turvaaminen.....	17
9.	Kestävän teollisuusrakenteen luominen.....	19
10.	Päätelmät.....	21

1. JOHDANTO

1.1. LeaderSHIP 2015 – politiikan puitteet

Tiedonannossaan ”Teollisuuspolitiikka laajentuneessa unionissa”¹ komissio esitti suunnitelman laaja-alaisiksi poliittisiksi toimiksi, joita nopea eteneminen nykyistä kilpailukykyisempään Euroopan talouteen edellyttää, erityisesti kun otetaan huomioon yhteisön laajentuminen. Tieto, innovaatiotoiminta ja yrittäjyys ovat siinä avainasemassa. Tiedonannossa todetaan lisäksi, että tällaista laaja-alaista lähestymistapaa on tarpeen täydentää alakohtaisilla toimilla, jotka perustuvat alan tilanteen tarkkaan seurantaan ja kattavaan sidosryhmien kuulemiseen, jotta saadaan aikaan tarkoituksenmukaisin toimintatapojen yhdistelmä.

Koska Euroopan teollisuus joutuu kohtaamaan haasteita, jotka johtuvat sekä maailmanlaajuisista kehityssuunnista että talouden muuttuvista rakenteista Euroopassa, uuden vauhdin antaminen Euroopan taloudelle on saanut osakseen aiempaa enemmän huomiota. Osana Euroopan kilpailukykystrategiaa koskevaa vaatimustaan Eurooppa-neuvosto peräänkuulutti kokouksessaan 16. ja 17. lokakuuta 2003 toimintalinjoja, joilla edistetään johdonmukaisesti yritysten ja koko teollisuuden kilpailukykyä. Euroopan johtajat kehottivat neuvostoa ja komissiota ottamaan teollisuuspolitiikassa huomioon tarpeet, joita tietyillä teollisuudenaloilla on erityisesti tuotantoteollisuudessa, koska ne vaikuttavat merkittävästi talouskasvuun.

LeaderSHIP 2015 on tällaisen lähestymistavan sovellus laivanrakennusosalalla. Vastaavia toimenpiteitä ovat lääkkeiden (G10 Medicines) ja ilmailu- ja avaruusalan (STAR21) jo toteutetut toimet.

1.2. Euroopan laivanrakennusteollisuuden LeaderSHIP 2015 –aloite

1.2.1. Tausta

Euroopan laivanrakennusteollisuus on LeaderSHIP 2015 –aloitteella käynnistänyt kunnianhimoisen ohjelman varmistukseensa pitkällä aikavälillä menestymisensä dynaamisen kasvun markkinoilla. Aloite sai alkunsa 14. toukokuuta 2001 annetuista neuvoston päätelmistä, joissa kehoitettiin EU:n laivanrakennusteollisuutta edelleen parantamaan kilpailukykyään. Tavoitteena on parantaa nykyistä teknologista johtoasemaa tietyillä markkinalohkoilla, edistää ja suojata innovaatiotoimintaa ja taitotietoa, vahvistaa asiakaskeskeisyyttä, parantaa teollisuuden rakennetta ja edetä päättäväisesti kohti tietopohjaisia tuotantoprosesseja, toisin sanoen tavoitteena tehdä EU:n laivanrakentajista ja merenkulkualan laitevalmistajista alansa johtajia koko maailmassa vuoteen 2015 mennessä.

Maaliskuussa 2002 laivanrakennusala esitti tällaista aloitetta koskevan ajatuksensa komission puheenjohtaja Romano Prodille, joka suhtautui asiaan myönteisesti ja pyysi yritystoiminnasta vastaavaa komissaaria laatimaan yksityiskohtaiseen työsuunnitelmaan perustuvan

¹ KOM(2002) 714 lopullinen, 11.12.2002.

toimintarakenteen. LeaderSHIP 2015 –aloitetta varten perustettiin korkean tason neuvoa-antava ryhmä², jonka apuna on kahdeksaa avainalaa edustavat työryhmät.

1.2.2. LeaderSHIP 2015 -raportti

LeaderSHIP 2015 –aloitteen korkean tason neuvoa-antava ryhmä esitti raportissaan³ kyseisiä kahdeksaa alaa koskevia konkreettisia suosituksia. Näitä suosituksia on nyt täydennettävä kohdennetuilla toimilla ja vahvalla poliittisella tuella, jotta varmistetaan tavoitteen saavuttaminen eli edistetään kyseisten teollisuudenalojen kilpailukykyä parhaalla mahdollisella tavalla.

LeaderSHIP 2015 –aloitteen avulla otetaan huomioon laivanrakennusalan ominaispiirteistä johtuvat erityisvaatimukset.

Tässä tiedonannossa selostetaan ja arvioidaan tärkeimmät LeaderSHIP 2015 -aloitteen neuvoa-antavan ryhmän käsittelemät asiakokonaisuudet sekä määritellään poliittiset toimet. Nämä liittyvät erityisesti avainkysymyksiin, jotka koskevat integroitua lähestymistapaa teollisuus- ja liikennepoliittikkaan, osaamisvaltaisuuden lisäämistä, päteviä henkilöstöresursseja, organisaatiomuutoksia, teknistä ja muuta innovaatiotoimintaa sekä teollis- ja tekijänoikeuden suojaa.

Tämä tiedonanto merkitsee alkua prosessissa, jonka tavoitteena on auttaa pitkällä aikavälillä varmistamaan kilpailukyky tällä tärkeällä eurooppalaisen tuotantoteollisuuden alalla, jolla on merkittävä asema myös joissakin Euroopan unioniin liittyvissä maissa. Komissio aikoo jatkaa alakohtaisen lähestymistavan kehittämistä ja täytäntöönpanoa tiiviissä yhteistyössä sidosryhmien kanssa ja ottaa samalla huomioon jäsenvaltioilta ja muilta EU:n toimielimiltä saadun, käsiteltyjä kysymyksiä koskevan palautteen. Tiedonannon tavoitteena on helpottaa tätä prosessia.

1.3. Euroopan laivanrakennusteollisuuden haasteet tulevaisuudessa

1.3.1. Analyysi

Euroopan laivanrakennusteollisuudella on alusten suunnittelun ja valmistuksen huippuosaamisen perinne vuosisatojen ajoilta. Euroopan kansat ovat historiallisista ja maantieteellisistä syistä aina olleet erityisen yllepitäviä kyvystään valmistaa aluksia, koska näiden taitojen avulla ne ovat voineet käydä maailmanlaajuisia kauppaa ja puolustaa elintärkeitä etujaan.

Laivanrakennusteollisuus on Euroopan teollisuusrakenteen olennainen osa. Se koostuu kaupallisia ja sota-aluksia rakentavista telakoista, merenkulkualan laitevalmistajista, alusten korjaus- ja muuntamisalasta sekä suuresta määrästä erilaisia asiantuntemuksen tarjoajia, kuten korkeakouluista, hinausaltaista, suunnittelutoimistoista ja luokitusjärjestöistä. Alalla kehitetään edistyksellistä teknologiaa, joka tarjoaa huomionarvoisia sivutuotteita muillekin sektoreille, tuotetaan kuljetusvälineitä kansainvälisen kaupan käyttöön sekä tarjotaan nykyaikaisille merivoimille edistyksellisiä aluksia, jotka ovat keskeisellä sijalla tehokkaissa

² Korkean tason neuvoa-antavaan ryhmään kuuluu alan johtavia henkilöitä (yksittäisten yritysten, teollisuudenalan yhdistysten ja ammattijärjestöjen edustajia), seitsemän EU-komissaaria, joiden vastuualueet liittyvät laivanrakennukseen, sekä kaksi Euroopan parlamentin jäsentä.

³ ”LeaderSHIP 2015”, Yritystoimintajulkaisut, lokakuu 2003.

sotilaallisissa operaatioissa. Näistä syistä laivanrakennusteollisuus on merkittävä osa Euroopan strategisia taloudellisia tarpeita.

Telakat valmistavat erittäin monimutkaisia tuotteita, jotka edellyttävät valtavasti erilaisia taitoja, erinomaista tieteellistä asiantuntemusta ja älykkäitä tuotantotekniikoita. Alukset ovat suurimpia liikkuvia ihmiskäden tuotoksia, ja niiden pitkä elinkaari ja suuri toiminnallinen autonomia vaikeissa luonnonoloissa tekevät niistä kehittyneimpiin tuotantohyödykkeisiin kuuluvia.

Lyhyet tuotantosarjat, tuotannon keskittyminen tilaustöihin sekä maailmanlaajuinen kilpailu pakottavat telakat jatkuvasti etsimään innovatiivisia ratkaisuja suunnittelu- ja tuotantotekniikoihinsa. Tuotteen monimutkaisuuden vuoksi telakat ovat nykyisellään riippuvaisia monista komponenttien, järjestelmänosien ja osaamispalvelujen tarjoajista, myös rahoitusalan asiantuntijapalveluista. Nykyisiä telakoita on pidettävä huipputekniikkaa käyttävän teollisuuden suuren luokan integroijina. Alan avaintoimijat ovat usein pitkälle erikoistuneita pk-yrityksiä; ne eivät ole enää raskaan teollisuuden tuotantolaitoksia.

Koska laivanrakennus rajoittuu luonnollisesti rannikkoalueille syvien vesien tuntumaan, nykyaikainen laivanrakennusteollisuus on riippuvainen teollisuusyritysten verkostosta, jota usein kuvataan termillä alueellinen klusteri. Teollisuusklusterissa monet erilaiset yritykset ja järjestöt yhdistävät voimansa tavoitteenaan vaihtaa strategisia tietoja hankkeiden suorittamiseksi. Ajoitus ja palvelun laatu ovat hankkeen onnistumisen ja tuottavuuden kannalta olennaisen tärkeitä.

Laivanrakennus on esimerkki teollisuudenalasta, joka heijastaa tiettyjä Euroopan taloudellisen tilanteen vahvuuksia ja heikkouksia alakohtaisessa ympäristössä, vaikka se samalla kohtaa tärkeimmät haasteet ennakoivan ja aktiivisen lähestymistavan varassa monilla aloilla. Maailman laivanrakennusteollisuudella on ollut rakenteellisia ja suhdanneongelmia ensimmäisestä öljykriisistä lähtien (joka paljasti alan liialliset investoinnit), mutta eurooppalaiset telakat ovat vaikeuksien edessä kyenneet uudistamaan toimintojaan useaan kertaan.

Euroopan laivanrakennusteollisuus on muuttunut merkittävästi 1970-luvun puolivälistä lähtien. Kaksi kolmasosaa telakoista on kadonnut, ja työntekijöiden määrä on pudonnut noin 460 000 henkilöstä vuonna 1975 nykyiseen noin 100 000 henkilöön uusien alusten rakentamisessa ja alusten korjaamisessa (nykyisten EU:n 15 jäsenvaltion vastaavat luvut ovat 400 000 ja 85 000). Uusien alusten tuotanto on pysynyt viime vuosikymmenen ajan vakaana, 4,6 miljoonan tasatun bruttovetoisuustonnin tuntumassa, mikä vahvistaa eurooppalaisen teollisuuden parantaneen merkittävästi tuottavuuttaan (nykyisten EU:n 15 jäsenvaltion vastaava luku on 3,5 milj. tasattua bruttovetoisuustonnina). Lisäksi luku osoittaa, että yhteisön laivanrakentajat kykenevät siirtymään kehittyneempien ja suuremman määrän tietoon perustuvien tuotteiden valmistukseen ja pois massamarkkinoilta, joissa hinta on määräävä tekijä.

Kuten LeaderSHIP 2015 –raportista käy selvästi ilmi, kaupan vääristymät kuuluvat nykyisiin EU:n laivanrakennusteollisuuden suurimpiin ongelmiin. Tällaisista vääristymistä päästään vain osittain eroon kilpailukykyä parantamalla, ja ne rajoittavat telakoiden mahdollisuuksia kestävämpään muutokseen. Tämän vuoksi Euroopan komissio ajaa aktiivisesti toimia WTO:n ja OECD:n tasolla näiden ongelmien ratkaisemiseksi. Eurooppalaisten telakoiden markkinaosuuksien yhä pienentyessä tarvitaan lisätoimia, jotta tilanne voidaan korjata ja turvata Euroopan tuotantovalmiudet.

Jollei tilanteeseen puututa riittävän tarmokkaasti, Euroopan laivanrakennukseen liittyvä taitotieto ei enää tulevaisuudessa edistä valmistusteollisuuden toimintaa Euroopassa vaan hyödyttää pikemminkin kilpailijoita Kaukoidässä. Tämä koskee jo nykyisin hyvin suuria konttialuksia ja vähemmässä määrin myös kaasusäiliöaluksia, ja on vaarana, että tilanne toistuu nykyaikaisten matkustaja-alusten kohdalla. Niiden osalta Euroopan teollisuus on teknisen taitotietonsa ansiosta onnistunut tähän asti säilyttämään johtoasemansa.

Uusien kilpailijoiden strategiat vaikuttavat merkittävästi nykyiseen markkinatilanteeseen. Tulokkaita houkuttelee se, että laivanrakennus voi avata tietä muulle teollisuudelle ja turvata siten niiden taloudellisen perustan. Uusi kilpailu on aina tervetullutta, mutta hyvän kauppataivan vastaisten käytäntöjen aiheuttamia markkinavääristymiä on päättäväisesti vastustettava asianmukaisissa kansainvälisissä elimissä, kuten WTO:ssa ja OECD:ssä. Hintojen asettaminen kustannuksia alemmalle tasolle, jotta päästäisiin tietyille markkinalohkoille, saattaa olla tavallinen kauppakäytäntö, mutta järjestelmällisesti käytettynä se saattaa vääristää kilpailua. Tällaiset kilpailun vääristymät voivat vahingoittaa toimivia teollisuusrakenteita, johtaa työpaikkojen menetykseen ja aiheuttaa siten merkittäviä sosiaaliturvamenoja sekä heikentää alusten laatua.

Samoin jos aluksia ei pidetä tuotantohyödykkeinä ja strategisena voimavarana vaan maailmanlaajuisena hyödykkeenä, jonka hinta on altis vaihteluille, tai verohelpotusten välineenä, hyödytetään ainoastaan lyhyellä aikavälillä joitain varustamoja ja sijoittajia, mutta saatetaan aiheuttaa pitkän aikavälin ongelmia meriliikenteen harjoittamiselle.

1.3.2. Komission kanta

Komissio jatkaa näiden ongelmien käsittelyä päättäväisesti yhdessä nykyisten ja tulevien jäsenvaltioiden ja alan teollisuuden kanssa. Kaupan vääristymät on tarpeen poistaa ja tehdä niiden esiintyminen mahdottomaksi tulevaisuudessa. Alusten hinnat on palautettava kestäväen ja tehokkaan liikennealan edellyttämälle normaalitasolle. Samalla on toteutettava toimenpiteitä, joilla parannetaan Euroopan laivanrakennusteollisuuden kilpailukykyä ja varmistetaan sen tulevaisuus. Nämä toimenpiteet, jotka perustuvat LeaderSHIP 2015 -aloitteen korkean tason neuvoa-antavan ryhmän raporttiin, on esitetty seuraavissa kappaleissa.

2. TASAVERTAISTEN TOIMINTAEDELLYTYSTEN LUOMINEN MAAILMAN LAIVANRAKENNUSALALLE

2.1. LeaderSHIP-aloitteen neuvoa-antavan ryhmän raportin tarkastelu

Kaupallista laivanrakennus- ja korjaustoimintaa harjoitetaan aidosti globaaleilla markkinoilla. Koska ala altistuu maailmanlaajuiselle kilpailulle näin kattavasti ja koska WTO:n säännöt eivät kaikissa tapauksissa ole alalle sovellettavissa, laivanrakennus eroaa merkittävästi useimmista muista tuotantoteollisuuden aloista.

Valtion tukemat strategiset investoinnit Aasiassa, erityisesti rakenneuudistustuet, ovat johtaneet tarjonnan ja kysynnän väliseen epätasapainoon. Rakenteellisesta ylikapasiteetista aiheutuva vakava ongelma haittaa alan toimintaa jatkossakin ja heikentää erittäin suhdanneherkille maailman laivanrakennusmarkkinoille ominaista avointa kaupankäyntiympäristöä.

Tämän tuloksena markkinat eivät toimi tehokkaasti, ja monissa maissa turvaudutaan hyvän kauppataivan vastaisiin käytäntöihin, kuten vahinkoa aiheuttavaan hinnoitteluun ja tukitoimiin.

EU:ssa valtiontukea säännellään voimakkaasti, mutta kansainvälisesti ei sovelleta mitään erityisiä kurinpitomenettelyjä. Kestämätöntä kapasiteettia ylläpidetään, ja telakat joutuvat ottamaan vastaan tappiollisia tilauksia pitääkseen tuotantolaitoksensa käynnissä.

Erittäin alhainen ja laskeva hintataso, erityisesti yhdistyneenä matalaan korkokantaan ja edelleen edullisiin verotusjärjestelmiin, kannustaa varustamoja tekemään uusia tilauksia. Alhaiset uusien alusten hinnat laskevat kuitenkin myös korkeammilla hinnoilla aiemmin tilattujen alusten kirjanpitoarvoa. Vaikka aluskannan uudistaminen epäilemättä edistää merenkulun turvallisuutta, epävakaut uusien alusten rakennusmarkkinat johtavat keinotteluun ja murentavat merenkulkualan taloudellisen perustan, toisin sanoen rahtimaksujen kehityksen. Koska uusien alusten ylisuurten tilausten seuraukset tuntuvat vasta vuosia myöhemmin, merenkulkualan markkinoille aiheutuvia vaikutuksia on vaikea arvioida, mutta markkina-asiantuntijat ovat jo havainneet merkkejä tulevasta ylitarjonnasta esimerkiksi konttialusten osalta.

Useimmat teollisuudenalat on tehokkaasti katettu nykyisillä monenvälisillä kauppasäännöillä, mutta laivanrakennusala ei sen ominaispiirteiden takia ole helppo saada soveltamaan kyseisiä sääntöjä. Laivanrakennusala on siis käytännössä ainoa teollisuudenala, jolla ei ole olemassa tämäntyyppistä tehokasta suojaa epäoikeudenmukaisia kauppakäytäntöjä vastaan.

2.2. LeaderSHIP 2015 –aloitteen neuvoa-antavan ryhmän suositukset

LeaderSHIP 2015 –aloitteen neuvoa-antava ryhmä antaa seuraavat kauppaa koskevat suositukset:

- EU:n nykyisen kauppapoliittista lähestymistapaa jatketaan päättäväisesti
- Laivanrakennusalaan sovellettavat WTO:n säännöt pannaan täysimääräisesti täytäntöön
- Kehitetään täytäntöönpanokelpoiset OECD:n kurinpitomenettelyt laatimalla vuoteen 2005 mennessä uusi laivanrakennusta koskeva sopimus ja tulkitsemalla nykyisiä sääntöjä yksiselitteisesti.

2.3. Komission kanta

Komissio suhtautuu myönteisesti näihin suosituksiin, jotka ovat sen tähän asti noudattaman politiikan mukaisia. Se katsoo, että kansainvälisessä laivanrakennusta koskevassa sopimuksessa, joka neuvotellaan OECD:n tasolla ja johon liittyvät myös sellaiset merkittävät laivanrakennusmaat, jotka eivät ole kyseisen järjestön jäseniä, olisi puututtava sekä tukiin että haitalliseen hinnoittelukäytäntöön. Sopimuksen olisi erityisesti sisällettävä sääntöjä, joiden mukaan rakenneuudistustukien myöntämistä valvotaan tiukasti ja tukea saavan telakan tuotantokapasiteettia vähennetään merkittävästi. Tätä periaatetta sovelletaan jo nykyisellään Euroopan yhteisössä. Sopimuksessa on myös määrättävä tehokkaista oikaisukeinoista, joita sovelletaan, jos sopimuksen mukaisista velvoitteista on poikettu. Kiinan kansantasavallan osallistuminen sopimukseen on tärkeää, koska kiinalaisilla telakoilla on nykyisin merkittävä markkinaosuus ja ne valmistautuvat lisäämään tuotantokapasiteettiaan ja laajentamaan tuotevalikoimaansa.

Nykyistä alusten vientiluottoja koskevaa alakohtaista OECD:n sopimusta ja muita asiaan liittyviä OECD:n sopimuksia on tulkittava selkeästi ja yksiselitteisesti mahdollisten markkinavääristymien ja EU:n telakoiden syrjinnän estämiseksi. Komissio katsoo, että EU:n

olisi otettava tavoitteekseen sääntöjen yhdenmukainen soveltaminen kaikissa allekirjoittajavaltiossa ja sääntöjen ulottaminen kaikille laivanrakennusalueille.

WTO:ssa on vahvistettava myös muita keinoja tasavertaisten toimintaedellytysten turvaamiseksi maailman laivanrakennusallalla, ja samalla tukia ja tasoitustullee koskevaa sopimusta on sovellettava täysimääräisesti myös laivanrakennusalaan. Komissio pyrkii tähän erityisen aktiivisesti aloittamalla riitojen ratkaisumenettelyn Korean tasavaltaa vastaan.

3. INVESTOINTIEN LISÄÄMINEN TUTKIMUS- JA KEHITYSTYÖHÖN JA INNOVAATIOTOIMINTAAN

3.1. LeaderSHIP-aloitteen neuvoa-antavan ryhmän raportin tarkastelu

Laajalti ollaan yksimielisiä siitä, että kilpailukyvyn parantaminen edellyttää investointeja tutkimus- ja kehitystyöhön sekä innovaatiotoimintaan. Tämä koskee varsinkin laivanrakennuksen kaltaista erikoistunutta tuotantohyödykealaa. Tutkimus- ja kehitystyöhön ja innovaatiotoimintaan suunnatut investoinnit on kohdistettava sekä tuotekehitykseen että tuotantomenetelmiin.

Vaikka EU:n telakat investoivat nykyisin merkittävän osan liikevaihdostaan tutkimus-, kehitys- ja innovaatiotoimintaan, lisätoimet ovat tarpeen, jotta alaa koskevat yhteisön tavoitteet saavutettaisiin.

Tässä yhteydessä on annettava tunnustusta siitä, että Euroopan yhteisön tutkimuksen puiteohjelmista on myönnetty yhä enemmän tukea Euroopan laivanrakennusteollisuuden tutkimus-, kehitys- ja innovaatiotoimille. Tuki on erityisen hyödyllistä sikäli, että se tuo yhteen eurooppalaisen tutkimuksen kriittisen massan, jonka ansiosta voidaan kehittää pidemmän aikavälin ratkaisuja koulutukseen, ympäristöön, turvallisuuteen ja kilpailukykyyn liittyviin kysymyksiin ja ottaa huomioon laajemmat kauppaa, ympäristöä ja sääntelyä koskevat tulevaisuudennäkymät. Hyvä esimerkki tästä on InterSHIP-hanke, joka on laajin yhteisön puiteohjelman pintaliikennettä koskevasta osiosta tukea saanut yhdennetty hanke.

Meriteollisuusfoorumin yhteydessä saatujen kannustavien kokemusten pohjalta ja kasvavat tekniset vaatimukset huomioon ottaen on ratkaisevan tärkeää, että laivanrakennusalan tutkimus- ja kehitystyötä ja innovaatiotoimintaa koskevan pitkän aikavälin strateginen visio on jatkuvasti huomion keskipisteenä. Visiossa on otettava huomioon alusten pitkä toiminnallinen elinkaari ja sen tulisi kannustaa kaikkia merenkulkualan sidosryhmiä osallistumaan jatkuvasti ja aktiivisesti erilaisten ongelmien (teollisten, sääntelyyn liittyvien, toiminnallisten jne.) käsittelyyn laajemmassa laivanrakennusalan kehitys-, tutkimus- ja innovaatiotyöstä muodostuvassa kehityksessä. Visiota voidaan käyttää ohjaamaan politiikan kehittämistä, helpottamaan tehokasta varojen myöntämistä ja varmistamaan mahdollisimman suuri pitkän aikavälin hyöty Euroopan laivanrakennusteollisuudelle.

Nykyinen yhteisön lainsäädäntö asettaa perustavanlaatuisen esteen tutkimus- ja kehitystyöhön ja innovaatiotoimintaan suunnattujen investointien lisäämiselle. Tutkimus- ja kehitystyöhön myönnettävää valtiontukea koskeva yhteisön lainsäädäntö on taannut tehokkaasti EU:n kilpailusääntöjen noudattamisen, mutta laivanrakennusteollisuus ei ole eräiden alakohtaisten ominaispiirteidensä vuoksi saanut sen nojalla riittävästi tutkimus-, kehitys- ja innovaatiotukea jäsenvaltioilta. Tarvitaankin uusia tapoja ja keinoja, joiden avulla kannustetaan alan tutkimus- ja kehitystyötä ja innovaatiotoimintaa ja samalla varmistetaan sisämarkkinoiden periaatteiden täysimääräinen noudattaminen.

Mahdollisia ratkaisuja voitaisiin etsiä siitä, että laivanrakennusalan innovaatiotoimet sisältyvät hyvin usein varsinaiseen suunnittelu- ja tuotantoprosessiin, kun taas monilla muilla teollisuudenaloilla tutkimus- ja kehitystyö ja innovaatiotoiminta edeltävät sarjatuotannon aloittamista. Niinpä suurin osa tuotekehityksestä ja innovaatiotoiminnasta toteutetaan vasta myyntisopimuksen allekirjoittamisen jälkeen.

Nykyinen toimintaympäristö rasittaa EU:n laivanrakennusteollisuuden taloutta ja rahoitusta. Yhä useammat eurooppalaiset laivanrakentajat toimivat huipputeknologian kapeilla markkinasektoreilla ja ovat niistä riippuvaisia. Tämä edellyttää jatkuvasti suurempia investointeja tutkimus- ja kehitystyöhön ja innovaatiotoimintaan, jotta nykyinen johtoasema pystyttäisiin säilyttämään.

Laivanrakennusalan erityispiirteet eivät saisi estää muiden alojen vastaaviin toimintoihin sovellettujen tuki-intensiteettien soveltamista, muuttamatta kuitenkaan nykyisen sääntelykehyksen peruseriaatteita ja rajoittamatta kilpailua sisämarkkinoilla. Tämä saattaa edellyttää tukikelpoisten menojen määrittämistä tarkemmin, koerakentamiskustannukset mukaan luettuina, ja innovatiivisten teknisten ratkaisujen käyttöönoton kannustamista Euroopan laivanrakennusosalalla ja merenkulkualan laitevalmistajien keskuudessa yleensä.

Asianmukaisen, tehokkaasti täytäntöön pantavan sääntelykehyksen puuttuessa yhteisön laivanrakentajilla ei ole juurikaan keinoja tarjota pitkälle kehitettyjä teknologisia ratkaisuja, mikä johtaa siihen, että uusien alustyyppien kehittäminen ei enää ole kustannustehokasta. Kun otetaan huomioon tutkimukseen, kehitykseen ja innovaatiotoimintaan yleensä liittyvät riskit ja rahoituslaitosten kasvava haluttomuus rahoittaa innovatiivisia hankkeita tällaisissa olosuhteissa, telakat eivät ehkä pystyisi vastaamaan asiakkaiden yhä kasvaviin vaatimuksiin. Tulot saattaisivat entisestään laskea, ja on suuri vaara, että EU:n laivanrakennustekniikka joutuu syöksykierteeseen asianmukaisten tutkimus-, kehitys- ja innovaatioinvestointeja tukevien toimenpiteiden puuttuessa.

3.2. LeaderSHIP 2015 –aloitteen neuvoa-antavan ryhmän suositukset

LeaderSHIP 2015 –aloitteen neuvoa-antava ryhmä antoi seuraavat tutkimus- ja kehitystyötä ja innovaatiotoimintaa koskevat suositukset:

- Laivanrakennusalan tutkimus- ja kehitystyön ja innovaatiotoiminnan eurooppalaista ulottuvuutta olisi vahvistettava toteuttamalla integroivia ja keskitettyjä toimia, joilla pyritään luomaan teknologiafoorumia. Meriteollisuusfoorumin toteuttama työ olisi otettava tämän lähestymistavan perustaksi.
- Laivanrakennusalaan olisi sovellettava käytännössä samoja ehtoja kuin muihin vastaaviin tutkimus-, kehitys- ja innovaatiotoimintoihin toteutaviin teollisuudenaloihin.
- Tuki-intensiteetissä on otettava huomioon suunnittelu-, kehitys-, ja tuotantovaiheessa syntyvät tosiasialliset teknologiset riskit.
- Tarvittaessa on laadittava esimerkiksi innovaatiotukeen liittyviä uusia määritelmiä.
- Tutkimukseen, kehitykseen ja innovaatiotoimintaan suunnatun investointituen tavoitteena on oltava Euroopan teknologisen johtoaseman vahvistaminen, ja sen on palkittava riskinotto.

3.3. Komission kanta

Komissio on tietoinen esitetyistä ongelmista ja vastauksena niihin se on parhaillaan mukauttamassa alaan sovellettavia sääntöjä erityisesti innovaatiotuen osalta. Lisäksi se aikoo seurata tarkasti yhteisön rahoittaman tutkimus- ja kehitystyön ehtojen vaikutuksia alalla sekä ehdottaa tarvittaessa uusia mukautuksia.

4. KATTAVIEN RAHOITUS- JA TAKAUSJÄRJESTELYJEN KEHITTÄMINEN

4.1. LeaderSHIP-aloitteen neuvoa-antavan ryhmän raportin tarkastelu

Rahoituksen varmistaminen sekä aluksen rakennusvaiheessa (ennen luovutusta) että sen toimintavaiheessa (luovutuksen jälkeen) on olennaisen tärkeää laivanrakennushankkeiden onnistumiselle. Laivanrakennuksen rahoitus sisältää lähes aina takuut, joko yksityisten pankkien tai valtion laitosten myöntäminä.

Telakan vuotuinen tuotannon arvo ylittää yleensä sen oman toimivan yrityksen arvon, eikä osittain rakennettua alusta lasketa käyttöomaisuudeksi. Kun hankittua laitteistoa on runsaasti, telakan oman toiminnan tuottama lisäarvo kattaa vain pienemmän osuuden sopimuksen kokonaissummasta, vaikka telakan on kannettava täysi vastuu koko hankkeesta. Useimmat varustamot vaativat pankkitakauksia kaikista aluksen rakentamisen yhteydessä maksetuista ennakkomaksuista, jolloin hankkeen kokonaisrahoitustarve kasvaa vieläkin suuremmaksi.

Eräät kaupalliset pankit ovat vähentäneet kiinnostustaan laivanrakennukseen ja samalla sitoutumistaan tähän elinvoimaiseen mutta ailahtelevaan teollisuudenalaan. Vähentynyt mielenkiinto johtaa asiantuntemuksen vähentymiseen, mikä vuorostaan vauhdittaa tätä prosessia.

Kaikki nämä tekijät vaikeuttavat entisestään alusten rahoitusjärjestelyjä. Ongelmat saattavat vaihdella alustyyppin mukaan, mutta ne heikentävät joka tapauksessa suuresti EU:n laivanrakentajien kilpailukykyä.

Eurooppalaisten telakoiden rahoitustarpeeseen liittyy kolme ratkaisevaa kysymystä: takuut, jotka kattavat luovutuksen jälkeisen rahoitusohjelman ja kaupallisten pankkien myöntämien normaalien kiinnitysluottojen välisen eron, hankkeen luovutusta edeltävän rahoituksen takuut, jotka kattavat käyttöpääoman ja rakentajan pankkien myöntämät takaisinmaksutakaukset sekä valuuttariskiltä suojautumisen keinot.

Näitä kysymyksiä käsiteltäessä on noudatettava tiettyjä peruseriaatteita. Kaikkien välineiden on oltava itseään ylläpitäviä ja avoimia. Sovellettavissa maksuissa on otettava huomioon riski. Välineitä on käytettävä tehokkaasti ja päätösten on oltava selkeitä ja ennustettavissa olevia. Kaikkien ehdotettujen toimien on oltava tarkasti EU:n sääntöjen mukaisia. Myös WTO:n ja OECD:n säännöksiä on noudatettava täysimääräisesti.

Useimmissa jäsenvaltioissa laivanrakennushankkeiden rahoittamiseen voi saada vientiluottolaitosten myöntämiä takauksia. Vientiluottolaitosten tarkoituksena on kuitenkin myöntää lainaa sellaisten maiden vientitilauksia varten, joihin liittyy erityinen poliittinen tai taloudellinen riski. Valtaosa eurooppalaisilta telakoilta tilauksia tekevästä varustamoista on maista, joissa tällaista maakohtaista riskiä ei ole. Näissä tapauksissa vientiluottotakausta ei voi saada tai se ei ole oikea keino kattaa omistajan tosiasiallisen rahoitusvaatimuksen ja kaupallisilta pankeilta saatavien kiinnitysluottojen välinen erotus.

Siksi olisikin toivottavaa, että pohdittaisiin mahdollisuutta perustaa EU:n laajuinen takuurahasto, jota jokin yhteisön elin hallinnoisi yhteismarkkinasääntöjen ja OECD:n periaatteiden kanssa yhteensopivalla tavalla. Maksuissa olisi otettava huomioon varustamon laatu, omistussuhteen tyyppi, aluksen käyttötapa, sen rahtaus sopimuksen tyyppi ja kesto sekä muut lainan riskitasoon mahdollisesti vaikuttavat tekijät. Tätä tarkoitusta varten voitaisiin soveltaa järjestelmää, jossa olisi tietty määrä luokitusasteita. Luokituksesta riippuvien maksujen avulla varmistetaan, että takausjärjestely on OECD:n sääntöjen mukainen.

Toinen vaihtoehto voisi olla yhteinen (tai lähennetty) normi, joka koskisi kaikissa EU:n jäsenvaltioissa toteutettavia takausjärjestelyjä ja jossa otettaisiin huomioon edellä mainitut peruseriaatteet. Tällaisten rahoitusvälineiden yhteensovittaminen on kuitenkin hyvin vaikeaa. Käytettävissä välineissä on joka tapauksessa otettava huomioon käytännön sanelemat vaatimukset ja taattava nopea ja tehokas päätöksentekoprosessi.

Myös luovutusta edeltävän rahoituksen osalta voitaisiin käyttää vastaavaa lähestymistapaa. Takuu, joka kattaa todellisten omakustannusten ja varustamon maksamien ennakkomaksujen välisen eron, johon on lisätty ennakkomaksujen maksamattojen pankkitakauksien arvo, on ehdottoman välttämätön. Tässä tapauksessa olisi suotavaa saada käyttöön yhteisönlaajuinen takausväline, jossa vaihtoehtona olisivat EU:n jäsenvaltioiden yhteiset tai lähennetyt normit.

Valuutariskien hallintaan liittyvä tilanne vaihtelee suuresti EU:n sisällä. Oikeudenmukaisten ja tasavertaisten edellytysten takaamiseksi olisi välttämätöntä saada aikaan vakuutus, joka kattaa ulkomaisilla valuutoilla tehtyihin tarjouksiin ja sopimuksiin liittyvät riskit. Pankit eivät tarjoa tällaista mahdollisuutta kohtuullisella hinnalla, joten luonnolliseksi vaihtoehdoksi nousevat vientiluottovakuutusyhtiöt, jotka on katettu tarvittavin jälleenvakuutuksin. Koska vaihtokursseja hallitaan valtaosin suurimpien valuuttojen ohjailijoiden korkopolitiikalla, yhteisön tason elin voisi olla tärkeässä roolissa valuuttariskien jälleenvakuuttajana.

4.2. LeaderSHIP 2015 –aloitteen neuvoa-antavan ryhmän suositukset

LeaderSHIP 2015 –aloitteen neuvoa-antava ryhmä kiinnitti erityistä huomiota rahoitukseen ja päätyi seuraaviin suosituksiin:

- Tutkitaan mahdollisuutta perustaa EU:n laajuinen takuurahasto luovutusta edeltävää ja luovutuksen jälkeistä rahoitusta varten. Vaihtoehtoinen ratkaisu olisi EU:n jäsenvaltioiden normien yhdenmukaistaminen yhtenäismarkkinoiden ja OECD:n sääntöjen mukaisesti, mutta sen täysimääräinen toteuttaminen on vaikeaa. Välineiden on joka tapauksessa oltava helppokäyttöisiä.
- Vientiluottovakuutusyhtiöt, jotka on katettu riittävillä jälleenvakuutuksilla, voisivat tarjota suojavälineitä valuuttariskejä vastaan.

4.3. Komission kanta

Edellä esitetyt seikat huomioon ottaen komissio ryhtyy tutkimaan yhdessä teollisuudenalan kanssa, voisiko jokin yhteisön tason elin, kuten Euroopan investointipankki, toimia johtavassa asemassa luovutusta edeltävän ja luovutuksen jälkeisen rahoituksen osalta. Etusija olisi kuitenkin oltava luovutusta edeltävällä rahoituksella, koska se on osoittautunut suurimmaksi ongelmaksi. Luovutuksen jälkeinen rahoitus on tavallisesti helpompi järjestää, koska valmista alusta voidaan käyttää vakuutena ja monet erikoistuneet pankit ovat kiinnostuneita tällaisesta toiminnasta. Komissio on lisäksi valmis tarkastelemaan yhdessä asianosaisten kanssa, voidaanko valuuttariskin jälleenvakuutus järjestää Euroopan tasolla ja miten se tapahtuisi.

5. TURVALLISEMPIEN JA YMPÄRISTÖYSTÄVÄLLISEMPIEN ALUSTEN TUKEMINEN

5.1. LeaderSHIP-aloitteen neuvoa-antavan ryhmän raportin tarkastelu

Euroopan unioni on viime vuosikymmenen aikana nostanut profiiliaan meriturvallisuuden ja meriympäristön suojelun aloilla antamalla huomattavan määrän lainsäädäntöä.

EU:n laivanrakennus- ja laivankorjausteollisuus on aina tukenut tämän lainsäädännön täytäntöönpanoa ja erityisesti Euroopan meriturvallisuusviraston perustamista ja satamavaltioiden valvontajärjestelmän vahvistamista.

Teollisuus katsoo, että nykyaikaiset alukset suunnitellaan ja rakennetaan kestävästi turvallisesti ankarimmatkin sääolosuhteet ja että luotettavien telakoiden suorittama asianmukainen kunnossapito olisi voinut estää viime aikoina sattuneet ekologiset katastrofit. Valitettavasti laivausalan ja laivanrakennusteollisuuden nykyinen tilanne on sellainen, että rahtimaksut ovat hyvin vaihtelevia ja uusien alusten rakennushinnat ovat laskeneet merkittävästi viime vuosien aikana. Nämä suuntaukset uhkaavat heikentää uusien alusten laatua ja käytössä olevien alusten kunnossapitoa. Viimeaikaiset alusten uppoamiset ovat paljastaneet suuria rakenteellisia ja toiminnallisia puutteita. Alusten suunnittelussa suuntauksena on selvästi rakennus- ja/tai käyttökustannusten alentaminen. On syytä analysoida, missä määrin tällaiset muutokset vaarantavat aluksen ja sen rahdin mahdollisuudet selvittää vahingoittumatta ankarissa sääoloissa.

Näin ollen on tarpeen toteuttaa erilaisia toimia, kuten vaatimusten vastaisten alusten poistaminen EU:n vesiltä, alan toimijoiden vastuun lisääminen, teknisten tutkimusten lisääminen sekä maailmanlaajuisen telakoiden laadunarviointijärjestelmän perustaminen. EU:n laivanrakennusteollisuudella on keskeinen asema kaikissa näissä toiminnaissa.

Vaatimusten vastaisten alusten poistamisen osalta laivanrakennusteollisuus voi antaa ratkaisevan tärkeää asiantuntija-apua Euroopan meriturvallisuusvirastolle. Tätä varten perustetaan yhteinen asiantuntijakomitea, jolle uskotaan seuraavat pääasialliset tehtävät: voimassa tai käsiteltävänä olevan meriliikennettä ja erityisesti meriturvallisuutta koskevan EU:n lainsäädännön teollisuuteen kohdistuvien vaikutusten arviointi, meriturvallisuuden parantamiseksi tehtävien muiden mahdollisten ehdotusten analysointi ja EU:n tukeminen Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO:ssa). Ensimmäisiin tähän liittyviin toimiin on ryhdytty LeaderSHIP 2015 –aloitteen puitteissa.

Lisävastuun antaminen alan toimijoille todennäköisesti kannustaisi laadukkaaseen merenkulkuun ja rohkaisisi siten investoimaan parempiin ja turvallisempiin aluksiin. Yhteisön telakat ovat valmiita tarjoamaan tarkoituksenmukaisia alusmalleja, jotka ylittävät nykyiset vähimmäisvaatimukset.

Kun edistetään sellaisen alusten teknisiä tutkimuksia koskevaa järjestelmää, joka on nykyistä avoimempi, yhdenmukaisempi, tehokkaampi ja riippumattomampi, voidaan lisäksi tukeutua yhteisön laivanrakennusteollisuuden asiantuntemukseen. Tämä koskee etenkin merenkulkualan laitevalmistajia ja osaamisen tarjoajia, jotka ovat alansa huippuja maailmassa.

Hyviä teollisuuskäytäntöjä määrittelemällä EU:n telakat voivat merkittävästi edistää pitkän aikavälin tavoitteen saavuttamista, nimittäin tiukempien turvallisuus- ja ympäristönsuojeluvaatimusten käytön kannustamista sekä neuvonnan antamista varustamoille, alan toimijoille ja tutkimusten suorittajille siitä, minkä telakoiden alukset

muuttuvat nopeasti vaatimusten vastaisiksi tai kärsivät korkeista kunnossapito- ja korjauskustannuksista.

Näitä toimia olisi kehitettävä sekä yhteisön tasolla että toimivaltaisilla kansainvälisillä foorumeilla, kuten Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä.

Lisäksi EU:n laivanrakennusteollisuus voi merkittäväällä tavalla parantaa Euroopan liikenneturvallisuutta ja vähentää kielteisiä ympäristövaikutuksia lähimerenkulun avulla. Lähimerenkulku ja yhteisön laivanrakennusala voivat tarjota toisilleen uusia markkinanäkymiä. Lähimerenkulku ja sen intermodaalisuus edellyttää yleensä uusia tai tarkoitukseen mukautettuja aluksia sekä edistyksellistä ja joustavaa alusten suunnittelua, joka on eurooppalaisten telakoiden erikoisalaa. Alusten suhteellisen pieni koko antaa etulyöntiaseman yhteisön telakoille.

5.2. LeaderSHIP 2015 –aloitteen neuvoa-antavan ryhmän suositukset

- Nykyinen ja tuleva EU:n lainsäädäntö on pantava tiukasti täytäntöön ja ”vietävä” kansainväliselle tasolle.
- On tuettava nykyistä avoimemman, yhdenmukaisemman, tehokkaamman ja riippumattomamman alusten teknisen tarkastusjärjestelmän käyttöönottoa.
- Olisi kehitettävä maailmanlaajuisesti sovellettava telakoiden laadunarviointijärjestelmä, joka kattaa uusien alusten rakentamisen ja korjaukset.
- Alusten korjausta koskevan asiantuntemuksen säilyttäminen ja vahvistaminen yhteisössä on tärkeä keino varmistaa liikenteen turvallisuuden ja ympäristönsuojelun korkea taso.
- On perustettava asiantuntijakomitea antamaan teknistä apua Euroopan komissiolle ja Euroopan meriturvallisuusvirastolle.
- Lähimerenkulun tarjoamia merkittäviä mahdollisuuksia on tarpeen hyödyntää luomalla tarvittava poliittinen ja taloudellinen toimintakehys.

5.3. Komission kanta

Komissio antaa täyden tukensa suosituksille, jotka vastaavat sen omia toimintalinjoja tällä alalla. Lähimerenkulun osalta komissio kehottaa kaikkia poliittisia päättäjiä kehittämään ja hyödyntämään Euroopan laajuista pintaliikennejärjestelmää luomalla asianmukaisen kehyksen ja ottaen samalla huomioon Euroopan rannikkovesien erityisolosuhteet ja sovellettavat EU:n valtioneuvoston päätökset.

6. EUROOPPALAINEN LÄHESTYMISTAPA MERIVOIMIEN LAIVANRAKENNUSTARPEISIIN

6.1. LeaderSHIP-aloitteen neuvoo-antavan ryhmän raportin tarkastelu

Merivoimien laivanrakennus on monella tapaa erillinen osa Euroopan laivanrakennusalaan. Sen teknologiasisältö on jopa korkeampi kuin kaupallisessa laivanrakennuksessa yleensä, toimittajateollisuudella on merkittävä rooli ja markkinat koostuvat kahdesta hyvin erilaisesta ympäristöstä: vienti- ja kotimaanmarkkinoista. Merivoimien laivanrakennuksessa ei ole toistaiseksi koettu sellaista järjestelmällisesti epätervettä kansainvälistä kilpailua, jota on nähty kaupallisella sektorilla. Vientitilauksista tosin käydään yleensä raivokasta kilpailua Euroopan tuottajien välillä. Voittomarginaalit ovat siis kaupallista laivanrakennusta suurempia, ja monet kaupalliset laivanrakentajat mielisivätkin täydentää toimintaansa puolustus sopimuksilla. Voidaan olettaa, että tulevaisuudessa maailmanlaajuisesti toimivat laivanrakennusyrietykset hyötyisivät toiminnasta kummallakin alalla.

Sota-aluksia valmistavat eurooppalaiset telakat ovat ylivoimaisia johtajia teknologisesti edistyskellisten perinteisten sukellusveneiden ja nopeiden partioveneiden kaltaisten tuotteiden alalla. Tämä on jossain määrin sotilaallisen laivanrakennusalan ja erittäin kilpailukykyisen kaupallisen laivanrakennusalan tiiviiden yhteyksien ansiota, ja tätä etua on hyödynnettävä täysimittaisesti.

Toisin kuin muilla puolustusaloilla, sota-alusten rakentamista hallitsevat kuitenkin Euroopan kansalliset yhtiöt. Jos yhteistyötä ja yhdistymistä ei lisätä, eurooppalaiset toimijat saattavat jäädä maailmanlaajuisesti katsottuna marginaalisiksi. Tämä taas voi vähentää EU:n tulevia puolustusvaihtoehtoja. Vahvojen, yhdentyneiden eurooppalaisten toimijoiden luominen lisää Euroopan kilpailukykyä ja toimintamahdollisuuksia ja vahvistaa myös sen nykyistä johtoasemaa kansainvälisillä sota-alusten vientimarkkinoilla. Seuraaviin kolmeen keskeiseen seikkaan on kiinnitettävä huomiota välittömästi: teollinen yhteistyö telakoiden välillä ja telakoiden ja tavarantoimittajien välillä, pääsy vientimarkkinoille ja teollisuudenalan yhdistäminen.

Telakoiden laaja-alaisen yhteistyön esteenä ovat edelleen kansallisten merivoimien asettamat erilaiset toiminnalliset vaatimukset. Komponenttien ja järjestelmänosien standardointia voitaisiin ja pitäisi edistää laajalti, sillä se vähentää huomattavasti kokonaiskustannuksia. Myös hankintasyklit ovat erilaisia, joten telakoiden työmäärä jakautuu epätasaisesti. Yhteisistä kokeiluohjelmista, joiden tavoitteena oli vähentää kustannuksia ja jakaa kertaluonteisia kustannuksia, saatiin rohkaisevia alustavia tuloksia, mutta huomattaviin parannuksiin on vielä varaa.

Jäsenvaltioiden ja niiden merivoimien onkin sovittava yhteisistä toiminnallisista vähimmäisvaatimuksia ja hankintasykliä yhdenmukaistamisesta komission maaliskuussa 2003 antaman tiedonannon ”Euroopan puolustus – teollisuus- ja markkinanäkökohtia”⁴ suuntaisesti. Vähimmäisvaatimusten pohjaksi olisi asetettava Petersbergin tehtävät ja Helsingissä asetetut yleistavoitteet. Pyrkimykset yhteisten vaatimusten määrittämiseksi koskisivat aluksi fregattia pienempiä pinta-aluksia ja myöhemmin myös suurempia aluksia.

Komponenttien ja järjestelmänosien standardoinnin olisi oltava vapaaehtoista ja järjestelmällistä. Standardointi voisi jossain määrin kattaa myös yhteisen lähestymistavan

⁴ KOM(2003) 113 lopullinen, 11.3.2003.

laadunvarmistukseen ja käyttöään pidentämiseen. Luokittelulaitokset ovat tärkeässä asemassa standardoinnin suhteen, sillä niillä on kokemusta kaupallisesta laivanrakennuksesta. Ponnistelujen perimmäisenä tavoitteena on oltava järjestelmien, alusten ja laivastojen yhteentoimivuus, mikä vähentää kokonaiskustannuksia huomattavasti. Yhteistyötä olisi tehtävä tiettyjen suurten hankkeiden yhteydessä hyödyntämällä yhdistettyjä T&K-voimavaroja ja Euroopan yhteisiä puolustustarvikemarkkinoita.

Vientimarkkinat saattavat olla melko kapea-alaiset ja erikoistuneet. Ne tarjoavat kuitenkin mahdollisuuden välittömien kehityskustannusten takaisinsaantiin. Jäsenvaltioiden vientisäännöt pohjautuvat erilaisiin perinteisiin ja poikkeaviin geopolittisiin tavoitteisiin eikä niitä ole yhteensovitettu. Tämä vääristää kilpailua ja estää teollisen yhteistyön kehittymistä. Vastaavia kielteisiä vaikutuksia voi olla myös sillä, ettei yhteismarkkinasääntöjä sovelleta täysimääräisesti EU:n sisäiseen kauppaan. Jäsenvaltioissa sovellettavat vientisäännöt (myös niiden täytäntöönpano ja tulkinta) onkin sovitettava yhteen.

Eurooppalaiset sota-alustelakat valmistavat yleensä tuotteita vain rajatuille tarkoin kansallisille markkinoille, ja niiden tuotteet ovat räätälöityjä ja merivoimien tiukkojen ja yksityiskohtaisten vaatimusten mukaisia. Joissakin jäsenvaltioissa sota-alustelakat ovat valtion omistamia tai valtion valvomia, mutta niissä saatetaan silti käyttää kaupallisia toimintamalleja. Eurooppalaisten valmistajien välillä on suuria rakenteellisia eroja, ja suuret valtion omistamat yksiköt kilpailevat samoilla markkinoilla keskikokoisten yksityisomistuksessa olevien telakoiden kanssa, jotka katsovat, että yksityisomistus on ennakkoodellytys yhdistymispyrkimysten onnistumiselle.

6.2. LeaderSHIP 2015 -aloitteen neuvoa-antavan ryhmän suositukset

- Olisi määritettävä yhteiset vaatimukset joukolle merkittäviä hankkeita, mikä mahdollistaisi telakoiden yhteistyön ja johtaisi järjestelmien, alusten ja laivastojen yhteentoimivuuteen.
- Jäsenvaltioiden olisi ryhdyttävä käsittelemään vientisääntöjen yhdenmukaistamista.
- Puolustustarvikkeiden eurooppalaisten markkinoiden luomiseksi on laadittava yhteisiä sääntöjä neuvoston esittämän pyynnön pohjalta, joka koskee hallitustenvälisen viraston perustamista puolustusvalmiuden kehittämisen, tutkimuksen, hankintojen sekä asevarustelun alalle.

6.3. Komission kanta

Komissio tukee näitä suosituksia, jotka ovat yhdensuuntaisia komission maaliskuussa 2003 antaman, puolustusta käsittelevän tiedonannon kanssa.

Puolustustarvikkeiden yhteismarkkinoiden luominen sekä yhteisen hankintaviraston perustaminen ovat keskeisiä toimia. Thessalonikissa 2003 kokoontuneen Eurooppa-neuvoston pohjalta jäsenvaltiot ja Euroopan toimielimet valmistelevatkin parhaillaan aktiivisesti Euroopan puolustusviraston perustamista vuonna 2004. Virasto toimisi puolustusvalmiuden kehittämisen, tutkimuksen, hankintojen sekä asevarustelun alalla. Sen toimintaan voivat osallistua kaikki jäsenvaltiot, ja tavoitteena on mm. vahvistaa Euroopan puolustuksen teollista ja teknologista perustaa sekä luoda kilpailukykyiset Euroopan puolustustarvikemarkkinat tukemalla Euroopan yhteistyöohjelmia. Jos virasto onnistuneesti toteuttaa useita ohjelmia, joihin saadaan riittävästi osallistujia ja joissa saavutetaan tarvittavat mittakaavaedut, se voi sekä mahdollistaa puolustusteollisuuden yhdistymisen että edistää sitä. Tämä koskee myös

sota-alusten sektoria. Sota-aluksia valmistaville telakoille mahdollisesti myönnettävää valtiontukea ei saa kuitenkaan siirtää kaupalliseen laivanrakennustoimintaan.

7. TEOLLIS- JA TEKIJÄNOIKEUKSIEN SUOJELU

7.1. LeaderSHIP-aloitteen neuvoa-antavan ryhmän raportin tarkastelu

Euroopan laivanrakennusala ja merenkulkualan laitevalmistajat voivat säilyttää kilpailukykynsä ja kehittää sitä vain innovatiivisen alussuunnittelun, optimoitujen järjestelmänosien ja kehittyneiden muotoilu-, tuotanto- ja suunnittelumenetelmien avulla. Kyseessä ovat laajasti ymmärretyt teollis- ja tekijänoikeudet. Näitä oikeuksia onkin suojeltava kilpailijoilta, jotka tarjoavat hyvin samanlaisia tuotteita tai jopa piraattituotteita, jolloin niiden ei tarvitse kattaa tutkimus- ja kehityskustannuksia. Tuotepiratismiin laajuutta alalla ei kuitenkaan ole valitettavasti selvitetty, ja näyttö koskee lähinnä yksittäistapauksia. Ongelman ratkaisu edellyttääkin perinpohjaista ja innovatiivista toimintatapaa.

Tietopohjaista teknologiaa luodaan hyvin aikaisessa vaiheessa telakoiden ja tavarantoimittajien välisten suhteiden kautta. Telakoiden on paljastettava yksityiskohtaisia teknisiä vaatimuksia ja ratkaisuja tavarantoimittajilleen voidakseen laskea luotettavasti hankkeen tekniset ja kaupalliset kustannukset. Telakoiden on myös jaettava tietonsa monenlaisia tehtäviä hoitavien luokittelulaitosten kanssa. Telakan ja varustamon suhteeseen kuuluu samaten aluksen yksityiskohtia koskevan osaamistiedon välitöntä ja laaja-alaista vaihtoa. Lisäksi telakat tekevät läheistä yhteistyötä korkeakoulujen sekä muiden, erityisesti tietokoneavusteisen suunnittelun, tietokoneintegroidun valmistuksen ja muun tietotekniikan asiantuntijoiden kanssa voidakseen hyödyntää T&K-tuloksia, ja paljastavat näin merkittävää telakan taitotietoa. Tämän seurauksena syntyy jatkuva riski telakoiden ja kolmansien osapuolten teollis- ja tekijänoikeuksien loukkaamisesta.

Tärkeimmät keinot teollis- ja tekijänoikeuksien suojaamiseksi ovat nykyisin tekijänoikeussuoja, rekisteröidyt mallit, tavaramerkit ja patentit. Muita keinoja ovat salaamissopimukset ja erityiset yhteistyösopimukset, mutta laivanrakennushankkeille usein tyypillinen kertaluonteisuus saattaa tehdä sopimuksista kalliita ja vähemmän palkitsevia.

Jotta telakat ja tavarantoimittajat voisivat hyödyntää täysimääräisesti näitä suojautumiskeinoja, niiden on nykyistä paremmin tiedostettava taitotietoonsa kohdistuvat uhkat ja niistä aiheutuvat kilpailuhaitat. Yksi keskeinen keino, jonka avulla eurooppalaiset telakat voisivat saavuttaa tämän tavoitteen, on osaamistietokantojen perustaminen. Tietokannat eivät kattaisi vain alusten erityispiirteitä ja komponentteja, vaan niissä pitäisi myös olla tietoa avainhenkilöistä ja tärkeistä asiakkaan ja hankkijan välisistä suhteista. Osaamistietokannat voisivat edistää sellaisen teollis- ja tekijänoikeusyksikön muodostamista, jonka tehtäväksi voitaisiin antaa Euroopan laivanrakennusalan osaamisen turvaaminen ja suojeleminen. Se välittäisi telakoille ja tavarantoimittajille tietoa kansainvälisesti saatavilla olevasta, tiettyä aluksen komponenttia koskevasta (dokumentoidusta ja dokumentoimattomasta) osaamisesta, tietyn teknisen ratkaisun suojaamiseen liittyvistä vaatimuksista, kullakin tekniikan alalla voimassa olevista patenteista, kilpailijoiden teknologisesta asemasta sekä telakoiden ja tavarantoimittajien mahdollisesta altistumisesta laittomalle kopioinnille tai muille uhkille.

Patentit ovat suhteellisen pitkän voimassaoloaikansa ja kansainvälisen tunnustettavuutensa ansiosta edelleen olennainen väline, jota Euroopan laivanrakentajien on hyödynnettävä mahdollisimman laajasti ja myös niissä maissa, joissa niiden tärkeimmät kilpailijat toimivat.

Lisäksi varustamoja pitäisi estää liikennöimästä aluksilla, joissa on voimassa olevia patentteja loukkaavia laitteita. Nykyiset monitahoiset ja täysin globaalit laivanrakennusmarkkinat eroavat kuitenkin vuonna 1925 säädetyistä patenttisuojan kansainvälisistä puitteista, joita ei ole tähän mennessä kertaakaan muutettu olennaisesti. Monet tuolloin laadituista säännöistä vaikuttavat nyt ikääntyneiltä ja perusteettomilta. Nykyisten puitteiden mukaisesti kansalliset viranomaiset eivät voi ryhtyä toimiin sellaista alusta vastaan, jossa on patenttia loukkaava laite, vaikka alus käy sen maan satamassa, jossa kyseinen patentti on rekisteröity ja suojattu. Puitteita voitaisiin tarkistaa siten, että telakat saisivat kunnollisen välineen keksintöjensä ja innovaatioidensa suojaamiseksi, T&K-investoinnit lisääntyisivät ja telakoiden kiinnostus hankkia patentteja kasvaisi.

7.2. LeaderSHIP 2015 -aloitteen neuvoa-antavan ryhmän suositukset

- Nykyisiä teollis- ja tekijänoikeuksien suojauskeinoja (tekijänoikeus, rekisteröidyt mallit, tavaramerkit, patentit sekä salassapitosopimukset ja erityiset yhteistyösopimukset) on hyödynnettävä täysimääräisesti.
- Teollis- ja tekijänoikeuksiin erikoistuneen elimen olisi koottava ja hallinnoitava laivanrakennusalan osaamistietokantaa, johon sisältyy tietoja alan huippuosaamisesta, voimassaolevista patenteista, tiettyjen tuotteiden ja ratkaisujen kilpailutilanteesta sekä keskeisistä osaamisen haltijoista.
- Laivanrakennusosalalla sovellettavia kansainvälisiä patenttisääntöjä olisi tarkasteltava ja mahdollisesti vahvistettava.

7.3. Komission kanta

Komissio uskoo, että suosituksia olisi noudatettava. Komissio toteuttaa suositukset, jotka koskevat sitä itseään, ja kehottaa alan teollisuutta hyödyntämään nykyisiä teollis- ja tekijänoikeussääntöjä ja perustamaan tarvittavia tietokantoja, joiden tarjoamia mahdollisuuksia olisi selvitettävä lisätutkimuksin ja asiantuntijoiden avulla.

8. AMMATTITAITOISTEN TYÖNTEKIJÖIDEN SAANNIN TURVAAMINEN

8.1. LeaderSHIP-aloitteen neuvoa-antavan ryhmän raportin tarkastelu

Lissabonin strategiassa komissio kiinnitti huomiota erityisesti ammattitaitoon ja elinikäiseen oppimiseen. Tuotantoteollisuudessa, ja erityisesti laivanrakennusosalalla, on äärimmäisen tärkeää säilyttää ammattitaitoinen henkilöstö ja houkutella nuoria alalle. Laivanrakennuksella kuten muillakin merenkäyntiin liittyvillä aloilla on huono imago, mikä aiheuttaa alalle suuria ongelmia.

Koska koulutukseen liittyvä toimivalta on hajautettu, EU-tasojen, ylhäältä alas suuntautuvien aloitteiden toteuttamismahdollisuudet ovat rajalliset. Taitotiedon edistämisestä kiinnostuneiden järjestöjen yhteistoimia voitaisiin kuitenkin tukea.

EU tukee jo nyt tiedonvaihtoa ja osaamisen kehittämistä tutkijoiden keskuudessa sekä tutkijoiden ja teollisuuden välillä. Tärkein väline tällä alalla on Marie Curie -ohjelma, josta tuetaan ulkomailla tapahtuvaa koulutusta ja tiedonsiirtoa apurahoilla, joita myönnetään jatko-opintoihin ja tohtorin tutkinnon jälkeisiin opintoihin. Meriteollisuus voi hyötyä tästä tuesta, jolla voidaan kouluttaa tutkijoita teollisuuden piirissä, kehittää kaupallista tutkimustietoa,

siirtää tutkimustietoa teollisuudelle ja edistää teollisuuden ja yliopistomaailman välistä tiedonsiirtoa.

EU:n tasolla toteutettavat aloitteet voivat liittyä myös tutkimus- ja opetustoimintaa tarjoavien jatko-opintokeskusten perustamiseen tai yritysten ja koulutuslaitosten yhteisten alueellisten huippuosaamiskeskusten perustamiseen. Tällaiset järjestelyt voivat helpottaa opiskelijavaihtoa, tiedonsiirtoa, hyvien käytäntöjen levittämistä ja tutkintojen tunnustamista kaikkialla EU:ssa. Myös kokemustenvaihto merenkulkualan teknisen henkilöstön välillä helpottuisi.

Teollisuudenalan kehittyminen kohti rakennetta, jossa on vain muutamia suuryrityksiä ja lukuisia alihankkijoita, edellyttää uudenlaista johtamispolitiikkaa sopeutumiskyvyn ja innovaatioiden tueksi. Johdon on kehitettävä valmiuksiaan hoitaa yrityksiä, joissa työtehtävät ovat projektiluontoisia eivätkä pysyvästi organisoituja. Tällainen lähestymistapa mahdollistaisi ne tarvittavat sosiaaliset ja tekniset innovaatiot, joiden avulla tämä teollisuudenala voi tarjota korkealaatuisia työpaikkoja myös pitkällä tähtäimellä.

Ensimmäisenä metalliteollisuuden sektorina laivanrakennusala on parhaillaan virallisesti perustamassa työmarkkinaosapuolten välisestä vuoropuhelusta vastaavaa alakohtaista komiteaa, jonka komissio on tunnustanut työmarkkinaosapuolten vuoropuhelua koskevan tiedonantonsa ja EY:n perustamissopimuksen 138 artiklan mukaisesti. Tämä tervetullut edistysaskel saattaa johtaa yhteisyritysten syntymiseen sekä ammattitaitoa ja sosiaalista innovaatiota niiden laajimmassa merkityksessä koskeviin sopimuksiin, joiden aiheena on erityisesti työntekijöiden ja yritysten kyky sopeutua muutoksiin ja elinikäisten oppimisstrategioiden toteuttaminen.

Riippumatta siitä, mikä lähestymistapa valitaan, on pohdittava neljää keskeistä kysymystä: johtajien kouluttaminen, laivanrakennusalan asiantuntijavaihdon edistäminen, ammattitaidon kehittämisen tukeminen ja asianmukainen viestintäpolitiikka, jolla houkutellaan ammattitaitoisia teollisuus- ja johtohenkilöstöä.

Johtajakoulutusta olisi tarjottava sekä alueellisesti että kansainvälisesti. Ylemmän ja keskijohdon välinen tiedonvaihto on järjestettävä. Tiedonvaihto, myös sen jonkinasteinen standardointi, on tärkeää. Johtamiskoulutukseen on lisäksi kuuluttava perehdyttäminen EU:n toimintalinjoihin ja lainsäädäntöön.

Laivanrakennusalan teknisellä henkilöstöllä, johtohenkilöstöllä ja tutkijoilla, myös laitevalmistajilla ja palveluntarjoajilla, tulisi olla mahdollisuus työskennellä ja opiskella muualla EU:ssa. Tämä koskee myös opiskelijoita ja opettajia kaikilla tasoilla.

Ammattitaidon ja alueellisiin tarpeisiin mukautetun sosiaalisen innovaation kehittymistä voisi edistää erityinen EU-foorumi, jossa työnantajat ja työntekijät kohtaavat esim. alakohtaisen työmarkkinaosapuolten vuoropuhelun puitteissa.

EU:n tasoisella tiedotuskampanjalla voitaisiin osaltaan korostaa laivanrakennus- ja laivankorjausteollisuuden säilyttämisen ja kehittämisen merkitystä. EU:n laajuisen kampanjan vaikutusta voitaisiin vahvistaa siihen liittyvillä alueellisilla tiedotuskampanjoilla, jotta Lissabonin tavoitteet saavutettaisiin laivanrakennusala.

8.2. LeaderSHIP 2015 -aloitteen neuvoa-antavan ryhmän suositukset

- On perustettava ja kehitettävä laivanrakennusalan johtajien erityiskoulutusohjelmia.

- Uusia osaamistarpeita on analysoitava ja niihin on vastattava, mieluiten työmarkkinaosapuolten alakohtaisen vuoropuhelun kautta.
- Henkilöstön ja osaamisen vaihtoa on järjestettävä kaikilla tasoilla, teollisuustyöntekijöistä aina korkeakouluihin.
- On järjestettävä tiedotuskampanja, jolla kerrotaan laivanrakennusteollisuuden elinvoimasta ja kestävydestä.
- Alueelliset huippuosaamiskeskukset voisivat antaa tärkeän panoksen näiden suositusten toteutumiselle.

8.3. Komission kanta

Komissio hyväksyy nämä suositukset ja kehottaa sidosryhmiä noudattamaan niitä aktiivisesti. Komissio on jo perustanut työmarkkinaosapuolten välisestä vuoropuhelusta vastaavan alakohtaisen komitean, joka voisi olla alan koulutustoiminnan keskipisteessä.

9. KESTÄVÄN TEOLLISUUSRAKENTEN LUOMINEN

9.1. LeaderSHIP-aloitteen neuvoa-antavan ryhmän raportin tarkastelu

Elinkelpoisen teollisen perustan on oltava keskeisellä sijalla kaikissa pyrkimyksissä EU:n laivanrakennus- ja aluskorjausalan kilpailukyvyn parantamiseksi. Uusien alusten osalta Kaukoidän kilpailijat ovat huomattavasti pidemmälle keskittyneitä: Korean ja Japanin markkinoita hallitsee muutama suuryritys. Myös Euroopan telakat ovat järjestäytyneet suuremmiksi ryhmiksi, joihin kuuluu useita tuotantolaitoksia, mutta yli 30 suurta telakkaa toimii edelleen itsenäisinä yrityksinä ja lukuisat pienemmät telakat valmistavat kalastus- ja muita vastaavia aluksia. Aluskorjausten alalla hajanaisuus on vieläkin suurempaa. Myös merivoimien laivanrakentamisen osalta alan keskittyminen vaikuttaa toivottavalta, jotta voitaisiin saavuttaa synergiaetuja ja rajoittaa T&K-menoihin, markkina-asemaan tai rahoituksen saantiin liittyviä ongelmia.

Euroopan laivanrakennusteollisuuden tulevan rakenteen pohtimisessa onkin otettava huomioon kaikki toiminta-alat kaikenlaisten kauppa- ja sota-alusten rakentamisesta korjaus- ja muuntamishankkeisiin sekä keskeisten komponenttien ja järjestelmien valmistamiseen, sillä ne ovat kaikki tiiviisti yhteydessä toisiinsa. Turvallisuusnäkökohdat asettavat selkeitä vaatimuksia, jotka liittyvät laivanrakennusalan valmiuksiin sekä kaupallisen meriliikenteen että puolustustehtävien osalta. Kunnossapito- ja korjauskapasiteettia voidaan epäilemättä pitää välttämättömänä jo turvallisuusvaatimusten ja Euroopan maantieteen vuoksi.

Teollisuudenalan terveen ja kestäväen maailmanlaajuisen kehityksen kulmakiviä ovat kohtuulliset investoinnit, jotka kohtaavat todellisen markkinakysynnän. Taloudellisesti tehottomat toiminnot olisi poistettava markkinoilta ja sijoitustoiminnassa olisi keskityttävä markkinalohkoihin, joilta voidaan saada riittävästi tuottoa.

Markkinoiden suuret heilahtelut ja alan syklisyys pakottavat telakat vastaamaan keskenään ristiriitaisiin haasteisiin: tuottavuuden optimoimiseksi niiden on erikoistuttava, mutta markkinavaihtelujen ja suhdanteiden sietämiseksi niiden olisi monipuolistettava toimintaansa. Koska Euroopan telakat ovat kooltaan muita pienempiä, niiden kilpailuetuna voi olla tiettyihin tuotteisiin erikoistuminen. Markkinoiden ailahtelevuus uhkaa kuitenkin pitkälle erikoistuneita telakoita. Kysynnän vähentyminen erikoisalan markkinalohkoilla voi pakottaa

erikoistuneen telakan tuottamaan vaihtoehtoisia tuotteita, joiden valmistukseen se ei sovellu yhtä hyvin, ja tekemään yhteistyötä muiden telakoiden kanssa.

Yritystasolla toteutetaan jatkuvasti rakennemuutoksia. Ne liittyvät ennen kaikkea telakan ja tavarantoimittajien väliseen suhteeseen, mutta näkyvissä on myös merkkejä tulevista sulautumista ja yritysostoista. Tulevaisuudessa telakoiden ja tavarantoimittajien suhde kehittyy kohti hankekumppanuuksia eikä enää perustu niinkään perinteiseen, asiakkaan ja toimittajan väliseen suhteeseen. Markkinoiden viimeaikaiset muutokset osoittavat, että tällainen kehitys voi merkittävästi nopeutua, jos pyrkimyksissä sulauttaa useita sotalustelakoita keskeisen meriteollisuuden laitetoimittajan johdolla, onnistutaan. Koska osa tähän osallistuvista telakoista harjoittaa myös kaupallista laivanrakennustoimintaa, tuloksena voi syntyä voimakas toimija, joka kattaa kaikki keskeiset laivanrakennustoiminnot.

Eurooppalaiset telakat ja tuotteet ovat hyvin erilaisia, etenkin jos otetaan huomioon myös EU:n tulevien jäsenvaltioiden tilanne. Kaupallinen laivanrakennus työllistää tulevissa jäsenvaltioissa noin 20 prosenttia enemmän työvoimaa kuin 15:ssä EU:n jäsenvaltiossa yhteensä, mutta niiden tuotannon tulos on vain hieman yli neljännes 15 EU:n jäsenvaltion vertailuluvusta. Tulevien jäsenvaltioiden telakoilla keskitytään vielä varsin erilaiseen tuotevalikoimaan, sillä työvoimakustannukset ovat siellä selvästi pienemmät. Nämä erilaiset kilpailuedut suosivat jo nyt laajaa yhteistyötä EU:n nykyisten ja tulevien jäsenvaltioiden telakoiden välillä. Tämä ei kuitenkaan kumoa sitä tosiseikkaa, että EU:n laajentuminen lisää tarvetta yhdistää teollisuudenalaa kaikkialla Euroopassa. Perinpohjaisista rakenneuudistusprosesseista aiemmin saadut kokemukset (esim. Itä-Saksasta) osoittavat, että menettelytavoissa vielä parantamisen varaa. Teollisuuden rakenneuudistuksessa on nykyistä enemmän painotettava kaupallisia sijoittajia, jotka voivat tarjota täydentävää taitotietoa ja helpottaa markkinoille pääsyä. Jos telakan sulkeminen ei ole vältettävissä, se olisi toteutettava ja sitä olisi tuettava tavalla, joka luo uusia investointeja.

Alan tulevaa politiikkaa olisi arvioitava ennakkoluulottomasti ja seuraukset mielessä pitäen. Ääripään vaihtoehdot, joista kumpikaan ei ole toivottava, kuvaavat hyvin mahdollisia sudenkuoppia. Jos laivanrakennusala ei toteuteta erityistoimia, kaupallinen laivanrakennusala saattaa jopa kadota Euroopasta alle vuosikymmenessä, mikä johtaisi vakaviin vaikeuksiin Euroopan puolustusidentiteetin rakentamisessa. Toisaalta protektionismi, kuten mm. Yhdysvalloista saadut kokemukset osoittavat, jäytää vääjäämättä kaupallisen laivanrakennuksen kilpailukykyä ja johtaa erittäin korkeisiin sotalusten hankintakuluihin.

9.2. LeaderSHIP 2015 -aloitteen neuvoa-antavan ryhmän suositukset

- Toiminnasta pidättäytyminen ei ole vaihtoehto sen enempää kuin protektionismikaan: 25 jäsenvaltion EU:n on kehitettävä laivanrakennusalan toimintalinjojaan teollisuuspolitiikan periaatteiden mukaisesti.
- Euroopan tuottajien yhdistymisprosessia olisi tuettava kannustamalla vähemmän tehokkaasta tuotantokapasiteetista luopumista ja vapauttamalla näin voimavaroja uusiin investointeihin.
- EU:n nykyisiä sulkemistukisääntöjä olisi tarkastettava, jotta voitaisiin tukea nykyistä aktiivisempaa lähestymistapaa, joka perustuu ”yhdistymistuen” ajatukseen.

9.3. Komission kanta

Komissio uskoo, että kilpailusääntöjen puitteissa tapahtuva alan toimijoiden yhdistyminen voi hyödyttää kaikkia kaupallisten ja sota-alusten rakentamiseen sekä alusten korjaamiseen liittyviä toimintatasoja. Tämä on kuitenkin lähinnä teollisuuden vastuulla, ja puolustuskysymysten osalta myös jäsenvaltioilla on keskeinen rooli. Komissio on valmis tarjoamaan osaamisensa ja asiantuntemuksensa prosessin tueksi.

10. PÄÄTELMÄT

Komissio antaa tunnustusta LeaderSHIP 2015 –aloitteesta tehdystä merkittävästä työstä ja ilmaisee tukensa toimintatavalle, jolla pyritään parantamaan alan kilpailukykyä eri sidosryhmien välisen kiinteän vuoropuhelun avulla. Se kehottaa muita EU:n toimielimiä tarkastelemaan esille tuotuja kysymyksiä tarkoin ja Euroopan tuotantoteollisuuden tukemista koskevan sitoumuksensa mukaisesti tekemään yhteistyötä komission kanssa sellaisten alakohtaisten toimien suunnittelemiseksi, joilla voidaan parhaiten kohentaa teollisuuden kilpailukykyä ja puuttua kysymyksiin, jotka kuuluvat niiden toimialaan. Komissio haluaa erityisesti korostaa seuraavia seikkoja:

- Jäsenvaltioiden on tunnustettava Euroopan laivanrakennuksen ja -korjauksen merkittävä strateginen ulottuvuus puolustustarpeiden, raaka-ainekaupan, teollisuustuotteiden viennin ja tuonnin, työllisyysmahdollisuuksien sekä osaamisen säilyttämisen kannalta. Erityishuomiota olisi kiinnitettävä merenkulkualan laitevalmistajien suureen merkitykseen kauppa- ja sota-alusten tuotannossa.
- WTO:n sääntöjä, erityisesti tukia ja tasoitustulleja koskevia sääntöjä, on käytettävä tasapuolisten toimintaedellytysten luomiseksi.
- Uudella kansainvälisellä laivanrakennussopimuksella ja OECD:n nykyisten, vientiluottoja koskevien sääntöjen selkeällä tulkinnalla on mahdollisimman pian ja viimeistään vuoteen 2005 mennessä luotava alalle säännöt, joiden täytäntöönpanoa voidaan valvoa. Kaikkiin tällaisiin mahdollisesti tehtäviin sopimuksiin on liitettävä myös Kiinan kansantasavalta. Jäsenvaltioita kehoitetaan edelleenkin antamaan vankkumaton tukensa yhteisön tavoitteille käynnissä olevissa OECD-neuvotteluissa.
- Innovaatioinvestointien osalta valtiontukisääntöjä on edelleen mukautettava Euroopan laivanrakennusteollisuuden erityisolaja vastaaviksi. Jäsenvaltioita kehoitetaan sopeuttamaan omat tukitoimenpiteensä uusiin sääntöihin.
- On tarpeen selvittää, voiko eurooppalainen toimija, kuten Euroopan investointipankki, omaksua johtavan aseman laivanrakennushankkeiden luovutusta edeltävässä ja luovutuksen jälkeisessä rahoituksessa. Etusijalle olisi asetettava luovutusta edeltävä rahoitus, koska se on osoittautunut ongelmallisimmaksi tekijäksi. Komissio on valmis avoimesti ja yhteistyössä sidosryhmien kanssa tutkimaan, voidaanko Euroopan tasolla toteuttaa valuuttariskin uudelleenvakuutus ja miten se tapahtuisi.
- Yhdessä yhteisön toimielinten ja jäsenvaltioiden kanssa Euroopan laivanrakennusteollisuudella pitäisi olla merkittävä tehtävä meriturvallisuuden ja ympäristönsuojelun kehittämisessä. Tämä voisi tapahtua tarjoamalla teknistä asiantuntemusta alan elimille, kehittämällä korkealuokkaisia tuotteita, jotka ylittävät nykyiset vähimmäisvaatimukset ja laatimalla alan hyviä toimintatapoja, erityisesti

aluskorjausten osalta. Viimeksi mainitussa toiminnassa voitaisiin maailmanlaajuisesti toteuttaa telakoiden laadunarviointiohjelma.

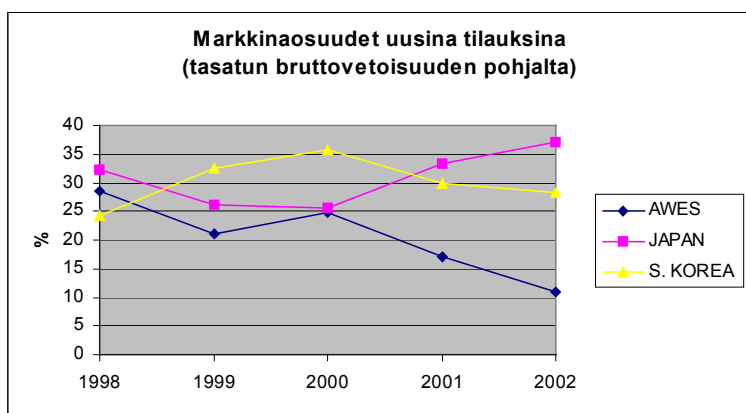
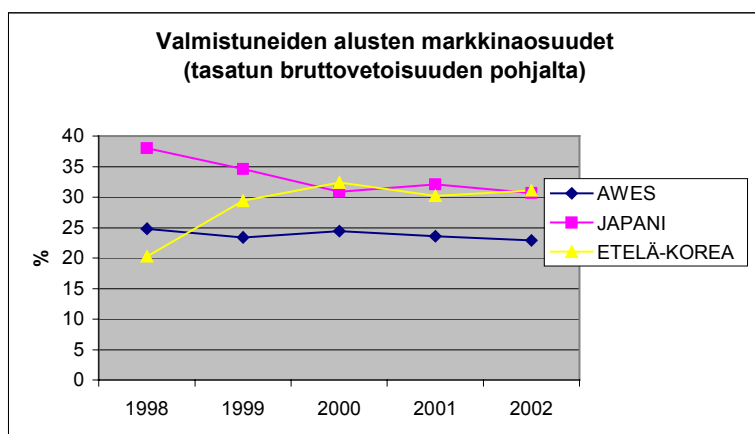
- EU:n telakoille voi avautua uusia markkinamahdollisuuksia lähimerenkulun ja intermodaalikuljetusten kautta, joissa tarvitaan uusia tai tähän tarkoitukseen muunnettuja aluksia ja kuljetustapoja. EU:n poliittisia päätöksentekijöitä neuvostossa ja parlamentissa kehoitetaan antamaan tukensa komissiolle, kun se pyrkii helpottamaan tätä kuljetusmuodon vaihtoa.
- Jäsenvaltioiden ja niiden merivoimien on sovittava yhteisistä toiminnallisista vähimmäisvaatimuksia ja hankintasykliä yhdenmukaistamisesta komission maaliskuussa 2003 antaman tiedonannon ”Euroopan puolustus – teollisuus- ja markkinanäkökohtia” suuntaisesti. Vähimmäisvaatimusten pohjaksi olisi asetettava Petersbergin tehtävät ja Helsingissä asetetut yleistavoitteet. Telakoiden yhteistyötä olisi tehtävä tiettyjen suurten hankkeiden yhteydessä hyödyntämällä yhdistettyjä T&K-voimavaroja ja Euroopan yhteisiä puolustustarvikemarkkinoita samalla kuitenkin EY:n kilpailusääntöjä noudattaen.
- Jäsenvaltioissa sovellettavat alusten ja niiden komponenttien vientisäännöt (myös niiden täytäntöönpano ja tulkinta) on sovittava yhteen.
- Puolustustarvikkeiden yhteismarkkinoiden luominen, mihin sisältyy myös yhteisen hankintaviraston perustaminen, tukisi pitkällä aikavälillä alan yritysten yhdistymistä, ja tiedonannossa esittelemänsä lähestymistavan mukaisesti komissio aikookin antaa täyden tukensa kaikille toimille, jotka edistävät tämän tavoitteen saavuttamista.
- Olisi tarkemmin selvitettävä teollis- ja tekijänoikeusrikkomuksiin liittyvien ongelmien laajuutta laivanrakennusalalla. Saatavien tulosten pohjalta on tarkasteltava teollis- ja tekijänoikeuksien suojelussa käytettäviä uusia toimintatapoja. Ensimmäiset uudet ideat liittyvät kattavan osaamistietokannan perustamiseen, mistä olisi tehtävä toteutettavuustutkimus. Myös nykyistä patenttilainsäädäntöä, joka vaikuttaa vanhentuneelta ja huonosti soveltuvalta, olisi tarkasteltava uudelleen.
- Ammattitaidon ja koulutuksen osalta neljä keskeistä kysymystä kaipaa huomiota: johtajien kouluttaminen, jotta vahvistettaisiin johtajien valmiuksia hoitaa yrityksiä projektiluonteisten tehtävien pohjalta; asiantuntijavaihtojen edistäminen osaamisen siirron, hyvien toimintatapojen leviämisen sekä tutkintojen tunnustamisen tukemiseksi kaikkialla EU:ssa; ammattitaidon kehittämistuki, erityisesti työntekijöiden ja yritysten kyky sopeutua muutoksiin ja elinikäisten oppimisstrategioiden toteuttaminen sekä viestintäpolitiikka, jolla houkutellaan ammattitaitoista teollisuus- ja johtohenkilöstöä. Näille aloille ehdotetaan kohdennettuja toimia, jotka mieluiten toteutetaan toimialalle luodun työmarkkinaosapuolten vuoropuhelun puitteissa. Toimet olisi toteuttava alueellisella ja EU:n tasolla.
- Alalla on edelleen jatkettava tukea antavaa poliittista toimintamallia, joka vastaa teollisuuden kilpailukyvyn ylläpitoon liittyviä tavoitteita. Euroopan tuottajien yhdistymisprosessia olisi tuettava EY:n kilpailusääntöjä noudattaen ja siten, että kannustetaan vähemmän tehokkaasta tuotantokapasiteetista luopumista ja näin vapautetaan voimavaroja uusiin investointeihin. Euroopan meripuolustuksen ja laivanrakennuksen voimavarat olisi saatava laajempaan yhteistyöhön, joka voisi rakentua johtavien kaupallisten laivanrakentajien, sota-alusten rakentajien ja merenkulkualan laitevalmistajien varaan. Tämä voi edistää myös kilpailukyvyn parantamista.

LIITE

Euroopan laivanrakennus- ja korjausala – avaintiedot

Tässä annettavat tiedot perustuvat AWES:in vuosiraportissa 2002 annettuihin tietoihin. AWES on Euroopan laivanrakentajien ja –korjaajien yhdistys, jossa on jäseniä Norjasta, Suomesta, Puolasta, Saksasta, Alankomaista, Tanskasta, Yhdistyneestä kuningaskunnasta, Ranskasta, Espanjasta, Portugalista, Italiasta, Kroatiaista, Kreikasta ja Romaniasta. Kaikki tiedot viittaavat AWES:iin ja koskevat ainoastaan laivanrakennus- ja korjaustoimintaa. Merenkulkualan laitevalmistajien tiedot eivät sisälly lukuun.

1. Markkinaosuudet

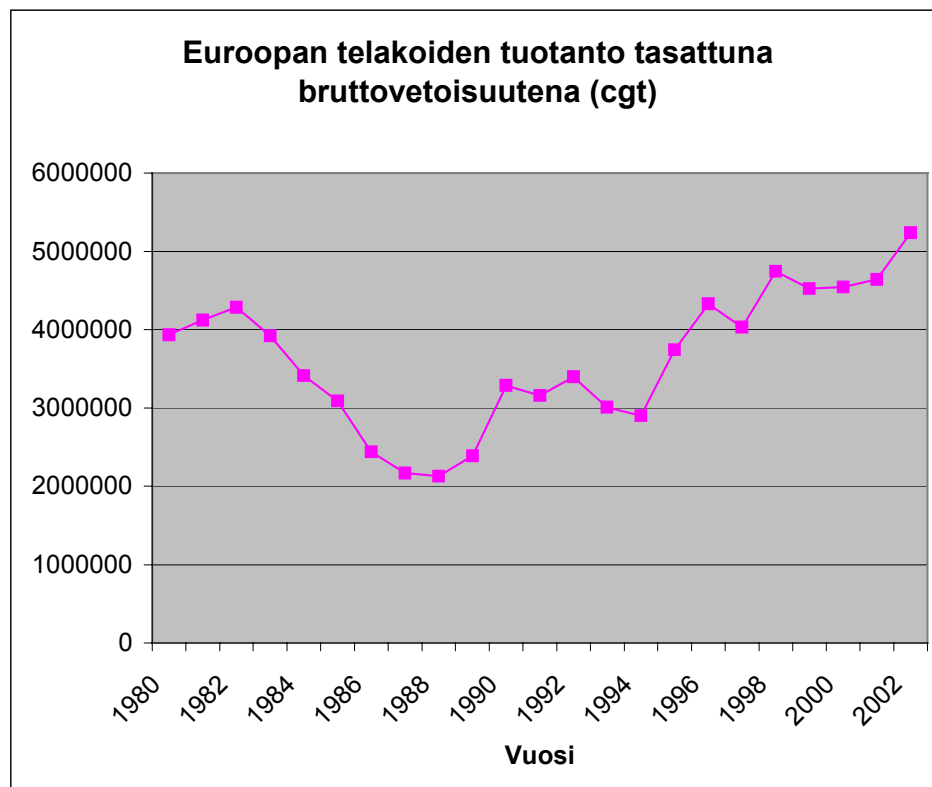


Valmistuneina aluksina eli kyseisenä kautena toimitettuna tonnistonä mitattuna Euroopan tuottajat pystyivät säilyttämään markkinaosuutensa vuoteen 2002 asti. Korea kasvatti tuotantoaan, mutta pikemminkin Japanin kustannuksella. Vuoden 2002 toimitukset kuvastavat 2–3 vuotta aiemmin saatuja tilauksia, ja on huomattava, että vuoden 2000 loppua kohden Euroopan telakoiden tilauskanta vahvistui toimintatuen poistamisen myötä. Uusien tilauksien osalta tilanne muuttui vuoden 2000 lopun jälkeen: Eurooppaan saatujen uusien tilausten määrä väheni ja samalla Japani elpyi voimakkaan kotimaisen kysynnän ansiosta. Kaavioiden yhdistelmästä käy ilmi, että Euroopan telakat eivät päässeet osallisiksi tilausten vilkastumisesta vuoden 2000 jälkeen samassa määrin kuin tärkeimmät kilpailijansa mutta aiempien tilausten valmistaminen piti ne edelleen toiminnassa. Siihen, että merkittävän markkinaosuuden säilyttäminen uusista tilauksista ei onnistunut, on useita syitä: risteilyalusten tilaukset (yksi Euroopan tuotannon kulmakivistä) vähentyivät syyskuun 11. päivän 2001 tapahtumien jälkeen, Korean telakat harjoittavat aggressiivista hinnoittelua, erityisesti nestekaasusäiliöalusten (LNG-säiliöalusten) markkinoilla (myös Euroopan telakoiden vahvuusalue), Kiinasta on muodostunut merkittävä laivanrakentaja, Japanin voimakas kotimainen kysyntä on perinteisesti Japanin ulkopuolisten telakoiden saavuttamattomissa, ja Euroopan tuoreimman meriturvallisuutta koskevan

lainsäädännön seurauksena öljytankkereiden tilaukset kasvoivat voimakkaasti (erittäin yksinkertainen alustyyppi, joka ei enää ole merkittävä Euroopan telakoiden kannalta).

2. Työllisyys ja tuotanto

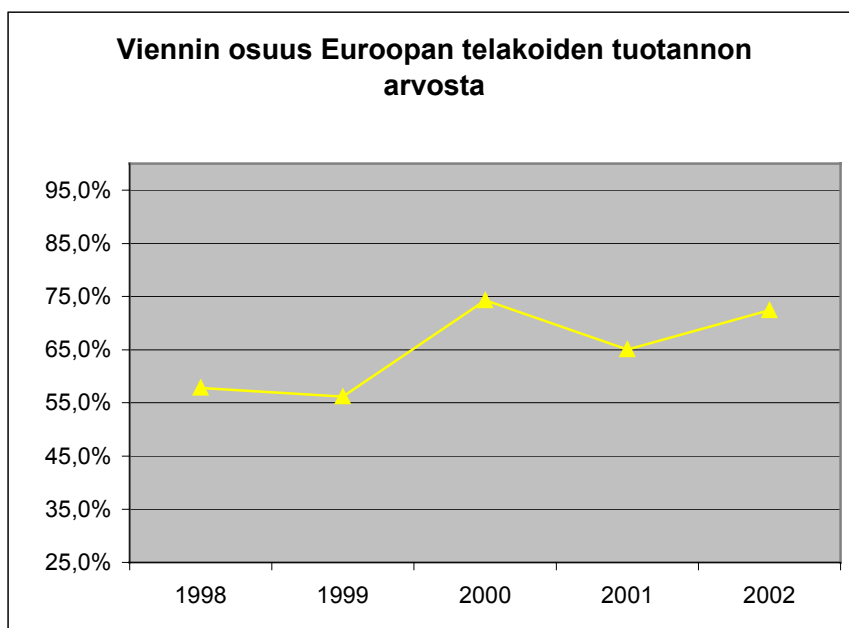
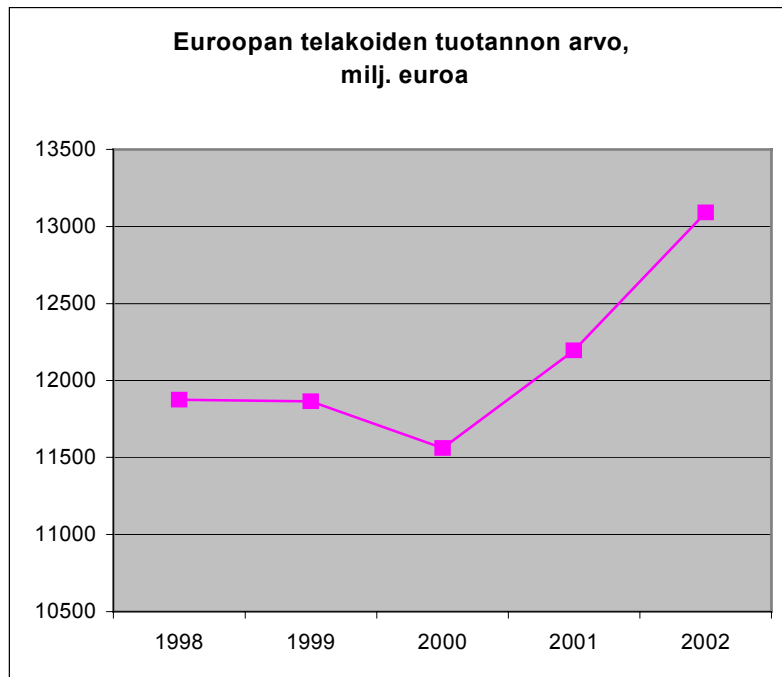
EUROOPAN LAIVANRAKENNUS- JA KORJAUSALAN TYÖLLISYYS						
Maa	1975		2002		Pudotus %	
	Yhteensä	Uudet alukset	Yhteensä	Uudet alukset	Yhteensä	Uudet alukset
BELGIA	10245	6586	0	0	100 %	100 %
KROATIA			10957	8464		
TANSKA	18900	15300	3360	2820	82 %	82 %
SUOMI	18000	17000	6150	6000	66 %	65 %
RANSKA	40354	24938	6800	5200	83 %	79 %
SAKSA	105988	71598	23300	16800	78 %	77 %
KREIKKA	10159	2316	3000	750	70 %	68 %
IRLANTI	1633	1427	0	0	100 %	100 %
ITALIA	36260	21460	13438	9606	63 %	55 %
HOLLANTI	39850	20850	9000	3800	77 %	82 %
NORJA	29000	16500	5266	3707	82 %	78 %
PUOLA			20132	15073		
PORTUGALI	17100	7000	2350	1284	86 %	82 %
ROMANIA	47000	27800	20400	19100	57 %	31 %
ESPANJA			7876	6234		
RUOTSI	31500	25000			100 %	100 %
YHDISTYNYT KUNINGASKUNTA	55999	48272	7000	2500	87 %	95 %
YHTEENSÄ	461988	306047	139029	101338	70 %	67 %



Käytettävissä olevat tiedot osoittavat, että Euroopan laivanrakennusalan työllisyys on supistunut lähes 70 % vuodesta 1975 ja että useissa maissa kaikki laivanrakennustoiminta on täysin päättynyt. Samalla tuotanto on säilynyt erittäin korkealla tasolla, ja se edelleen kasvoi vuonna 2001, kun ennen 11. syyskuuta 2001 tehdyt risteilyalusten tilaukset tulivat toimitusvaiheeseen. Tämän huomattavan

tuottavuuden kasvun syitä ovat uudet kehittyneet tuotantomenetelmät, monien tehottomien telakoiden sulkeminen sekä merkittävä tuotevalikoiman muutos perusalustyypeistä, kuten säiliöaluksista ja rahtialuksista, kehittyneisiin alustyypeihin, kuten risteilyaluksiin. On kuitenkin huomattava, että teollisuuden kilpailukykyä koskevia päätelmiä on erittäin vaikea tehdä: ala on suhdanneherkkä, se on vuorovaikutuksessa erittäin muutosherkän merenkulkualan kanssa, uusiin alustyypeihin liittyy tekniikan kehitystä, aluskoko on kasvanut valtavasti, kaupassa on laajamittaisia vääristymiä ja laivanrakennusalan luonteeseen kuuluvat pitkät aikavälit tilauksen ja sen toimittamisen välillä sekä erittäin laaja tuotevalikoima, mikä tekee kilpailijoiden suoran vertailun ongelmalliseksi.

3. Tuotannon arvo ja viennin osuus



Edellä kohdassa 2 annettujen tietojen mukaisesti yllä oleva kaavio osoittaa Euroopan telakoiden tuotannon arvon kehittymisen vuodesta 1998. Erityisesti suurten risteilyalusten valmistuminen on

kasvattanut tuotannon arvoa vuodesta 2000, mikä näkyy myös viennin osuudessa (eli ulkomaisissa tilauksissa), jotka ovat lähes 75 % koko tuotannon arvosta.