

## Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over „De Europese scheepsbouwindustrie in het licht van de huidige crisis”

(2011/C 18/07)

Rapporteur: **de heer KRZAKLEWSKI**

Corapporteur: **de heer CALVET CHAMBON**

Op 16 juli 2009 heeft het Europees Economisch en Sociaal Comité, overeenkomstig art. 29 (2) van zijn reglement van orde, besloten een initiatiefadvies op te stellen over

„De Europese scheepsbouwindustrie in het licht van de huidige crisis”.

De adviescommissie Industriële reconversie, die belast was met de voorbereidende werkzaamheden, heeft haar advies op 9 april 2010 goedgekeurd.

Het Europees Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn 462<sup>e</sup> zitting van 28 en 29 april 2010 (vergadering van 29 april 2010) het volgende advies uitgebracht, dat met 168 stemmen vóór en 14 stemmen tegen, bij 12 onthoudingen, werd goedgekeurd.

### 1. Conclusies en aanbevelingen

1.1 Het Europees Economisch en Sociaal Comité stelt vol ongerustheid vast dat de scheepsbouwindustrie in de EU in een diepe crisis verkeert: de situatie is catastrofaal als men kijkt naar het aantal nieuwe orders; er zijn grote problemen met de financiering van reeds geplaatste orders; er is een overproductie wat de bouw van koopvaardij schepen betreft; er zijn definitief arbeidsplaatsen verloren gegaan, terwijl nog meer ontslagen zijn aangekondigd, en steeds meer scheepswerven en toeleveringsbedrijven gaan failliet en worden opgeheven.

1.2 Het Comité is ervan overtuigd dat deze kritieke situatie vraagt om een gemeenschappelijke Europese strategie. Als we de toekomst van de scheepsbouwindustrie veilig willen stellen, zullen de lidstaten hun maatregelen op elkaar moeten afstemmen. De eerste onderdelen van deze strategie moeten al vóór het midden van 2010 vastgesteld en uitgevoerd worden en dienen betrekking te hebben op de volgende gebieden waar actie het meest dringend geboden is:

- stimuleren van de vraag (zie par. 4.1 en 4.1.1),
- financiering (o.a. voortzetting van de nationale steunmaatregelen ten bate van de scheepsbouwindustrie tot na 2011),
- zorgen voor voldoende middelen ter bescherming van de werkgelegenheid (o.a. steun bij bedrijfs sluitingen),
- voorkomen van scheve concurrentieverhoudingen.

Hierbij moeten negatieve stimuli, die het concurrentievermogen zouden kunnen aantasten, worden vermeden.

1.3 Zolang er wereldwijd geen systeem bestaat met handelsvoorschriften voor de scheepsbouw, zal de Commissie energiever en resoluter moeten optreden om deze strategische sector te beschermen. Gelet op het feit dat er geen internationale overeenkomst op OESO-niveau is, zal de EU kordaat moeten optreden en onverwijld stappen moeten nemen om de Europese scheepsbouwsector te behoeden voor oneerlijke concurrentie.

1.4 De Europese en nationale besluitvormers, de ondernemingen in de sector en de sociale partners moeten dringend werk maken van de uitvoering van een gemeenschappelijk opgezet project <sup>(1)</sup>, waarbij wordt uitgegaan van de volgende politieke doelstellingen:

- zorgen voor een sterke en concurrerende industriële basis voor deze technologisch geavanceerde sector in Europa, die in de toekomst borg kan staan voor een hoog niveau van duurzame werkgelegenheid;
- voorkomen dat er in tijden van laagconjunctuur op kortzichtige wijze mensen worden ontslagen, veilig stellen van arbeidsplaatsen en – wat minstens zo belangrijk is – zorgen dat hooggeschoold personeel voor deze strategische sector behouden blijft;
- bijzondere aandacht schenken aan de milieuvriendelijke en energiebesparende aspecten van het vervoer over zee, gezien de grote mogelijkheden die de Europese scheepvaartsector, en met name de subsector scheepsuitrusting, heeft om de situatie op deze twee gebieden te verbeteren;
- veilig stellen van de samenhang in bedreigde kustregio's waar scheepsbouw wordt bedreven;

<sup>(1)</sup> Tijdens een bijeenkomst van vertegenwoordigers op hoog niveau is binnen het kader van het LeaderSHIP-initiatief reeds een project ter bestrijding van de gevolgen van de crisis ontwikkeld.

- voorkomen dat het productievermogen in de scheepsbouw onder een kritisch niveau komt, anders zal de EU in de toekomst niet meer in staat zijn om schepen te bouwen;
- zeker stellen van de Europese knowhow op het gebied van financiering van de scheepsbouw <sup>(2)</sup>;
- zorgen voor behoud van de Europese maritieme vaardigheden (o.a. in het wetenschappelijk onderzoek en hoger onderwijs);
- waarborgen van de grote mogelijkheden voor groei, innovatie en uitbreiding van O&O-activiteiten in de sector, en
- de mensen ervan overtuigen dat concrete maatregelen die op dit moment worden genomen, uiteindelijk goedkoper uitvallen dan niets doen (zie het voorbeeld van de VS <sup>(3)</sup>).

1.5 Het Comité dringt er bij de Raad, de Commissie en het Europees Parlement op aan ervoor te ijveren dat het behoud van de benodigde kritische massa in de Europese scheepsbouw en -reparatiesector door de EU wordt erkend als een strategische en prioritaire doelstelling. Dit is noodzakelijk om:

- te kunnen nagaan in hoeverre er in het vervoer vooruitgang wordt geboekt t.a.v. milieu-impact, energieverbruik en energie-efficiency;
- de aanzienlijke technologische bijdrage die de sector aan de Europese industrie levert, niet verloren te laten gaan. Deze komt ook ten goede aan andere bedrijfstakken (positieve externe effecten). Als een scheepswerf eenmaal dichtgaat, gaat die nooit meer open;
- te kunnen profiteren van het groeipotentieel in de toekomst (bijv. toepassing van windenergie), waarvan Europa alleen gebruik kan maken als het de beschikbare vaardigheden op het gebied van scheepsbouw benut;
- ervoor te zorgen dat er voldoende capaciteit behouden blijft om te reageren op allerlei cruciale ontwikkelingen (in een crisissituatie kan elk vaartuig dienen als strategisch wapen, wat ook voor koopvaardij schepen geldt), en

<sup>(2)</sup> Tot nu toe heeft Europa een dominerende positie ingenomen op de kredietmarkt voor de scheepsbouw. Om deze knowhow te behouden en hierop voort te bouwen, zal er een Europees garantiesysteem moeten worden ontwikkeld waarmee de financiering van bestaande en toekomstige orders veilig kan worden gesteld. Europa moet zijn rol als centrum van scheepsbouwfinanciering handhaven en verder uitbouwen.

<sup>(3)</sup> Het dalen onder een kritisch niveau in de VS had voor de handel als gevolg dat de kostprijs voor nieuwe vaartuigen na de crisis in de sector met 300 % is gestegen.

- goed opgeleide arbeidskrachten te behouden en het geavanceerde wetenschappelijke onderzoek in de scheepsbouw-industrie op een voldoende niveau te handhaven, omdat anders de knowhow op gebieden als vervoer, duurzame ontwikkeling, milieubescherming en hoogwaardige technologische innovaties geheel in niet-Europese handen zal komen.

1.6 Het Comité waarschuwt ervoor dat het verlies van kritische massa in de scheepsbouwsector zal leiden tot de opheffing en sluiting van instellingen die ingenieurs en gespecialiseerd technisch personeel opleiden, en van beroepsscholen voor toekomstige arbeiders in de scheepsbouw. Dit betekent dat de Europese Unie het risico loopt om haar kritische massa op het gebied van kennis te verliezen en haar positie te verspelen aan haar handelsconcurrenten en politieke rivalen.

1.7 Het Comité wijst erop dat de lidstaten, net als bij andere bedrijfstakken (bijv. de automobiellindustrie), de handen ineen moeten slaan en zich op Europees niveau gezamenlijk moeten inspannen om de scheepsbouwsector in staat te stellen de crisis te boven te komen door deze op korte termijn directe steun te verlenen, met inachtneming van de specifieke situatie in de sector.

1.7.1 Deze steun zal:

- zo snel mogelijk tot nieuwe orders moeten leiden, en
- het mogelijk moeten maken dat in deze tijden van laagconjunctuur de banden tussen de scheepswerven, de hiermee samenwerkende bedrijven en de arbeidskrachten met de vereiste vaardigheden bewaard blijven, zodat het kennispotentieel niet voorgoed verloren gaat door de huidige crisis, die immers van voorbijgaande aard is.

1.8 Met betrekking tot het werkgelegenheidsbeleid in de sector merkt het Comité op dat met alle mogelijke middelen moet worden voorkomen dat er ontslagen vallen in de sector. Goed opgeleid en competent personeel, waaraan ook de afgelopen jaren al een tekort was, moet behouden blijven. Zolang de crisis in de sector voortduurt, moet de overheid een gemeenschappelijk Europees kader voor deeltijdwerk scheppen om in Europa alle bedreigde werknemers gelijke kansen en werkzekerheid te bieden.

1.8.1 Dit kader moet zorgen voor behoud van de werkgelegenheid, handhaving van de koopkracht van de werknemers (voor zover mogelijk) en waarborging van het recht van alle arbeidskrachten op toegang tot en gebruikmaking van opleidings- en herscholingsfaciliteiten. Er is behoefte aan programma's ter opleiding en herscholing van werknemers in de scheepsbouw, zodat die hun individuele vaardigheden kunnen verbeteren en het algehele professionele niveau in de sector kan worden opgevoerd.

*Specifieke aanbevelingen en voorstellen van het Comité*

1.9 Er moeten op Europees niveau dringend maatregelen worden genomen om op korte termijn bestaande vaartuigen te vervangen door milieuvriendelijkere schepen. Daartoe zal gebruik moeten worden gemaakt van de mogelijkheden die worden geboden door de in 2008 uitgevaardigde richtsnoeren voor overheidssteun ter bescherming van het milieu. Ecologische kwesties moeten prioritair op mondiaal niveau worden afgehandeld door de Internationale Maritieme Organisatie. Hiermee is inmiddels al een begin gemaakt.

1.10 De lidstaten van de EU zullen zich bezig moeten houden met het vraagstuk van een duurzame financiering van de scheepsbouwsector. Het zou goed zijn om, samen met de EIB, een Europees instrument voor financiering van de scheepsbouw in het leven te roepen. De sector, de beleidsmakers en de EIB zullen moeten nagaan op welke manier de middelen van de EIB het beste op een zodanige manier kunnen worden doorgesluisd naar de scheepsbouwsector dat wordt bijgedragen aan milieuvriendelijke technologieën en een niet-vervuilend vervoer.

1.11 Er moet nauwlettender worden toegezien op de commerciële praktijken van reders, teneinde te voorkomen dat deze Europese en nationale subsidies gebruiken om orders te plaatsen bij scheepswerven buiten de EU.

1.12 De ecologisch en economisch verantwoorde sloop en modernisering (retrofitting) van oude vaartuigen, met inachtneming van de Europese kwaliteitsnormen op scheepswerven die zich hiermee bezig houden, moeten worden ondersteund en gestimuleerd.

1.13 Het Comité staat achter het initiatief LeaderSHIP 2015, dat alle betrokken partijen een goed raamwerk biedt om gezamenlijk een beleid voor deze sector te ontwikkelen. Ook voor andere economische sectoren zou een dergelijk raamwerk moeten worden ontwikkeld.

1.13.1 Binnen LeaderSHIP 2015 zal er ook een dynamisch en voortvarend actieplan moeten worden opgesteld, dat gericht is op versterking van de Europese scheepsbouwindustrie en behoud van hooggekwalificeerde arbeidsplaatsen en die een antwoord kan bieden op de uitdagingen waarvoor de scheepsbouwindustrie zich m.b.t. de bescherming van het milieu gesteld ziet. De voorstellen die in het kader van LeaderSHIP 2015 door alle betrokken partijen, in de eerste plaats de Europese instellingen en lidstaten, zijn ontwikkeld, moeten in praktijk worden gebracht.

1.14 Het Comité dringt er bij de sociale partners op aan om, zolang de crisis duurt, speciaal gebruik te maken van de in het kader van de sociale dialoog geboden mogelijkheden voor het uitstippelen van gezamenlijke toekomststrategieën. De maatschappelijke dialoog biedt een forum om samen ideeën en oplossingen uit te werken om de bestaande en de toekomstige uitdagingen voor de scheepsbouwsector het hoofd te bieden. In dit verband is het ook van belang dat er sociale normen voor de werknemers in de Europese scheepsbouwindustrie worden overeengekomen en nageleefd.

1.14.1 Toepassing van het principe van maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO) impliceert dat de sector zich duurzaam zou moeten ontwikkelen.

1.14.2 Het Comité zou willen dat er concrete maatregelen worden genomen om de band van de werknemer met zijn bedrijf te bewaren tijdens langdurige periodes van schaarste aan orders (*labour pools*, gesubsidieerde opleidingen e.d.).

1.14.3 Nagegaan zal moeten worden of het nodig is om de sector tijdelijk een bepaald percentage van de middelen uit de „sociale” fondsen (ESF<sup>(4)</sup>, EFRO, globaliseringsfonds) toe te kennen.

1.15 Het Comité pleit ervoor om zo snel mogelijk een raad voor werkgelegenheid en vaardigheden in de scheepsbouwsector op te richten, zulks in overeenstemming met de nieuwe strategie van de Commissie die voorziet in de oprichting van dergelijke organen.

1.16 Gezien het fundamentele belang van de bouw van „groene” en zuinige vaartuigen voor het voortbestaan van de sector, moet er bij scheepsbouwondernemingen, onderwijsinstanties en overheden op worden aangedrongen dat deze zorg dragen voor opleidings- en herscholingsprogramma's die de mensen een adequaat pakket vaardigheden en vakbekwaamheden bijbrengen. Dit is nodig om de overgang naar een situatie van lage uitstoot en zuinige vaartuigen soepel te laten verlopen. Het Comité staat achter het idee van „groene kwalificaties” voor alle werknemers in de sector.

1.16.1 In de sector zal gebruik moeten worden gemaakt van instrumenten als ECVET, EQARF en EQF ter verbetering van de mobiliteit en ter vergroting van het concurrentievermogen en de productiviteit.

1.17 De scheepsbouwsector zou zijn doelstellingen en activiteiten moeten verruimen (maritiem milieu, aquacultuur, *off-shore* productie van energie, arctische dimensie e.d.).

1.18 De technologische inspanningen dienen ook gericht te zijn op nieuwe terreinen (incl. wetenschappelijk onderzoek), terwijl de rol van en de samenwerking tussen de technologische platforms (bijv. *Waterborne*) moet worden versterkt.

1.19 De Commissie wordt opgeroepen meer steun te verlenen en voortvarender te werk te gaan op het gebied van de kustvaart, de maritieme snelwegen en de hiervoor bestemde vaartuigen die voldoen aan de Europese eisen op het gebied van milieubescherming en energie-efficiëntie.

1.20 Het Comité is van mening dat bij het zoeken naar oplossingen voor de Europese scheepswerven niet mag worden vergeten om ook de situatie van de hiermee direct verbonden sector scheepsuitrusting onder de loep te nemen. De positie van deze sector is een stuk sterker dan die van de scheepsbouw (wat onder meer een gevolg is van het feit dat de betrokken ondernemingen hun activiteiten gemakkelijker kunnen verplaatsen). Er zal moeten worden nagedacht over de vraag waarom deze situaties zo verschillend zijn. De conclusies die hieruit moeten worden getrokken, kunnen in aanmerking worden genomen bij het zoeken naar adequate oplossingen voor de Europese scheepswerven.

Het Comité is voornemens een rapport op te stellen over deze sector en de invloed ervan op de scheepsbouwindustrie.

## 2. Inleiding – achtergrond en doel van het advies

2.1 De Europese scheepsbouwindustrie<sup>(5)</sup> ondervindt met name de gevolgen van de huidige crisis door:

— de bijzondere financiële behoeften van de sector, die hoger liggen dan in andere bedrijfstakken;

<sup>(4)</sup> Europees Sociaal Fonds.

<sup>(5)</sup> Een definitie van dit begrip vindt u achter in het advies.

- haar buitengewone kwetsbaarheid bij veranderingen in de wereldhandel, hetgeen op dit moment tot uitdrukking komt in een dramatische teruggang van de vraag naar scheepsbouwproducten; voor een groot deel is dit het gevolg van de ongekeerde toename van het aantal koopvaardij schepen in de wereld, die de uitbreiding van het vervoersvolume over zee ruimschoots overtreft;
- de concurrentie uit m.n. landen die ten opzichte van de scheepsbouwindustrie een interventiebeleid voeren en oog hebben voor het strategische belang van de sector;
- het feit dat de crisis is losgebarsten op een moment dat het fysieke kapitaal in de hele wereld duidelijk een zeer groot overschot vertoonde, waardoor er aanzienlijk minder behoefte was aan nieuwe investeringen;
- het feit dat de crisis zich voordoet op een moment dat veel Europese scheepswerven zich in een vergevorderd stadium van ingrijpende herstructurering, modernisering en technologische ontwikkeling bevinden, een proces dat in menig geval zeer pijnlijk verloopt (zie het voorbeeld van de Poolse scheepswerven), en
- de specifieke kenmerken van de bedrijfstak (grootschalige investeringen, lange productiecyclus, prototypisch karakter van productie, geen massaproductie enz.), die bepaalde onontkoombare beperkingen met zich meebrengen en in tijden van ernstige crisis nopen tot dramatische beslissingen als bedrijfssluitingen.

2.2 Het risico dat de Europese scheepswerven de voor hun productiecapaciteit noodzakelijke kritische massa <sup>(6)</sup> verliezen, is niet denkbeeldig. Hier zal rekening mee moeten worden gehouden en men zal zich bewust moeten zijn van de eventuele schade die een dergelijk verlies in de toekomst voor Europa met zich mee kan brengen – economisch, maatschappelijk, technologisch en strategisch.

2.3 Bovengenoemde factoren vormen het uitgangspunt van onderhavig EESC-advies, waarin de specifieke gevolgen van de crisis voor de scheepsbouwindustrie centraal staan. Het advies is een poging om de thematiek te belichten vanuit een economische, maatschappelijke (werkgelegenheid, kwaliteit van de arbeid, regionale gevolgen), technologische en strategische invalshoek.

2.4 In dit advies geeft het Comité ook een tussentijdse evaluatie van de resultaten van het initiatief LeaderSHIP 2015 en tracht het een antwoord te formuleren op de vraag wat er moet worden gedaan om ervoor te zorgen dat dit initiatief een succes en geen mislukking wordt. Ook wordt ingegaan op de vraag hoe het kan worden aangepast aan de nieuwe ontwikkelingen als gevolg van de economische crisis.

<sup>(6)</sup> Het minimale niveau van de totale productie in de scheepswerven van de EU-lidstaten dat nodig is om het voortbestaan van de scheepssector in de EU te garanderen.

### 3. Specifieke gevolgen van de crisis voor de scheepsbouwindustrie

3.1 Gelet op het zeer bijzondere karakter van de scheepsbouwsector wil het Comité benadrukken dat de opeenstapeling van financiële problemen in deze branche – een gevolg van enerzijds de eeuwige financieringsproblemen in de bedrijfstak <sup>(7)</sup> en anderzijds de ongunstige economische conjunctuur en het feit dat investeerders hun handen aftrekken van de financiering van eerder geplaatste orders (alsmede van de groeiende praktijk van handel in tweedehandsschepen <sup>(8)</sup>) – een groot gevaar inhoudt, zeker als men bedenkt dat deze sector vanouds toch al meer financieringsproblemen kent dan andere sectoren.

3.1.1 De Europese scheepsbouwsector, en meer in het bijzonder de scheepswerven waar grote en middelgrote schepen worden gebouwd, heeft ook te lijden onder scheve concurrentieverhoudingen en de oneerlijke concurrentie uit andere delen van de wereld, iets wat al tientallen jaren speelt. Voor deze bedrijfstak bestaat er nog altijd geen systeem van handelsvoorschriften die overal in de wereld gelden. Verder mogen we niet voorbijgaan aan het feit dat door de crisis het grote overschot aan productiecapaciteit in landen die koste wat het kost streven naar permanente publieke financiering van de nationale productie, aan het licht is gebracht.

3.1.2 Gezien de nooit eerder vertoonde opeenstapeling van ongunstige factoren, zoals hierboven gesignaleerd, kunnen de problemen waarmee de sector op dit moment kampt, niet zomaar worden afgedaan als „een geschiedenis die zich herhaalt”, maar zullen ze moeten worden erkend als een nieuwe en dramatische uitdaging. We moeten vaststellen dat de moeilijkheden hier eerder van financiële dan van structureel industriële aard zijn.

3.1.3 Overigens biedt juist de crisis een goede kans om maatregelen te nemen ter handhaving en waarborging van de kritische massa die nodig is voor het behoud van de hoogwaardige technologie in deze met ondergang bedreigde, maar voor het maritieme vervoer zo vitale sector. Helaas bestaat het gevaar dat de Europese scheepswerven deze kritische massa verliezen.

3.2 De scheepsbouwindustrie heeft de typische neiging om met vertraging te reageren op een opgaande conjunctuurfase. Deze ongunstige omstandigheid maakt dat de sector beslist ondersteuning nodig heeft; zonder steun kan er onherstelbare schade worden aangericht. Dit gevaar bestaat ook als eerder toegekende subsidies te snel worden stopgezet.

3.2.1 In de scheepsbouwsector wordt een periode van groei steevast afgelost door een periode van recessie. Dit verschijnsel doet zich al vele tientallen jaren voor en de EU zal in haar sectorale beleid moeten anticiperen op de gevolgen van deze economische spiraalbeweging.

3.3 Bij het nader bestuderen van de oorzaken en gevolgen van de moeilijke situatie waarin de sector verkeert, zal aandacht moeten worden besteed aan de bijzondere omstandigheden in bijv. Polen en Roemenië.

<sup>(7)</sup> „Steeds grotere problemen met de financiering vanwege de geringe winstmarges” (aldus de CESA).

<sup>(8)</sup> Het aantal koopvaardij schepen in de wereld overtreft ruimschoots het benodigde vervoersvolume over zee. Als alle nieuwe vaartuigen in een rij achter elkaar zouden worden gezet, zou deze 60 zeemijlen lang worden (zie Bloomberg and Clarkson Research Services ).

De dramatische situatie in Polen, waar twee grote werven in Gdynia en Szczecin hun productie hebben moeten stopzetten, is het gevolg van een aantal noodlottige factoren die men enkele jaren geleden nog niet had kunnen voorzien, zoals het feit dat de revitaliserings- en herstructureringsprocessen in de sector vnl. als gevolg van politieke beslissingen in de jaren 2002/2003 zijn afgeremd, en dat er niet is geprofiteerd van de gunstige conjunctuur op de Europese en wereldmarkt tussen 2003 en 2008.

3.4 De scheepsbouwindustrie is, zowel zelfstandig als in verbinding met andere sectoren, alsmede vanuit een oogpunt van werkgelegenheid, een strategische sector. Er zij op gewezen dat dit bijzonder duidelijk tot uiting komt in tijden van crisis. Dit standpunt wordt gedeeld door de Commissie en hopelijk ook door het huidige voorzitterschap van de EU. Van hen mogen we dan ook de nodige beleidsmaatregelen verwachten en verlangen. Helaas geven de meeste lidstaten met een eigen scheepsbouw-industrie tot nu toe geen onvoorwaardelijke steun aan de sector.

3.5 De maatschappelijke gevolgen van de crisis in de scheepsbouwindustrie zijn zeer direct merkbaar op regionaal niveau. De stijging van de werkloosheid in „scheepsbouwregio's” en het verlies van een aanzienlijk deel van het regionale BBP kunnen veel ernstiger vormen aannemen dan in andere industrietakken die over het hele land zijn vertegenwoordigd en gefinancierd worden vanuit een oogpunt van nationaal belang.

3.6 Als een scheepswerf dichtgaat, is dat meestal voorgoed. Daarbij gaan de knowhow en de hightech onherroepelijk verloren. Bijna alle scheepsbouwproducten hebben immers een experimenteel oftewel prototypisch karakter, waarbij elk product is opgebouwd uit eigen O&O-componenten. Als Europa deze troeven verliest, zal de toekomst van het door „schone vaartuigen” verzekerde milieuvriendelijke en koolstofarme vervoer overgaan in vreemde handen met alle onzekerheid van dien. Daarnaast bestaat het gevaar dat, als de kritische massa niet meer wordt gehaald, de toegang tot energiebronnen en grondstoffen uit de oceaan alsmede tot de mineralen die *offshore* worden gewonnen, wordt beperkt.

3.7 De subsector scheepsreparatie verkeert niet in een crisis, maar kan de concurrentie gaan ondervinden van bouwerven die overschakelen op herstelwerkzaamheden. Daarentegen zien we de laatste tijd ook dat reparatiewerven onderdelen van de productie-infrastructuur van bouwerven opkopen (of pachten) en teams van geschoolde arbeidskrachten overnemen van werven die dicht zijn gegaan.

3.8 De bouw en reparatie van vaartuigen en de daarbij benutte technisch geavanceerde apparatuur en materialen zijn ook van vitaal belang voor de Europese defensie, voor de verbetering van de grensbewaking en de veiligheid, voor de bescherming van het milieu en voor de overdracht van technologie naar andere bedrijfstakken. Dit verdient bijzondere aandacht als men op zoek gaat naar wegen om uit de huidige crisis in de sector te geraken.

3.9 Als we kijken naar de situatie in de scheepsbouwsector, m.n. naar die op de werven, mogen we niet vergeten ook de situatie van de hiermee direct verbonden sector scheepsuitrusting onder de loep te nemen. In Europa zijn in deze sector bijna tweemaal zo veel mensen tewerkgesteld als in de scheepsbouw

(de werkgelegenheid in de sector bouw van plezierjachten en recreatievaartuigen, die anderhalf keer zo hoog ligt als in de traditionele scheepsbouw, niet meegerekend). Als we kijken naar het aandeel in de mondiale productie van technisch geavanceerde scheepsapparatuur, dan zien we dat de sector scheepsuitrusting in de EU met zijn 36 % veel belangrijker is dan de sector scheepsbouw (Azië, dat apparatuur van mindere kwaliteit produceert, is goed voor 50 %). De positie van fabrikanten van scheepsuitrustingen is dan ook beduidend beter dan die van de scheepswerven.

3.10 Het is dan ook zinvol om na te denken over de vraag waarom de situaties in deze sectoren zo van elkaar verschillen. Met de conclusies die hieruit worden getrokken, zal rekening moeten worden gehouden bij het zoeken naar adequate oplossingen voor de Europese scheepswerven. De in de sector scheepsuitrusting toegepaste oplossingen en de natuurlijke band van deze sector met de werven kunnen waardevolle en voor de gehele sector bruikbare synergie-effecten opleveren. Tegelijkertijd mogen we de waarschuwende woorden dat de situatie in de Europese sector scheepsuitrusting wel eens aanzienlijk zou kunnen verslechteren als de capaciteit van de Europese scheepswerven onder een kritisch niveau uitkomt, niet in de wind slaan.

#### 4. Mogelijke maatregelen en oplossingen om de huidige crisis in de sector het hoofd te bieden

4.1 Het is dringend noodzakelijk om de vraag naar producten en diensten van de gehele sector (incl. die van scheepsreparatie) te stimuleren. Het Comité is van mening dat hierbij moet worden ingezet op de ecologische modernisering (*retrofitting*) van oude resp. gevaarlijke en ook „milieuvriendelijke” vaartuigen, zelfs met behulp van wettelijke instrumenten en financiële stimulansen.

4.1.1 Om het probleem van de slechte marktsituatie van de sector op te lossen, zouden de EU en haar lidstaten bijv. (financiële) middelen ter beschikking kunnen stellen voor vernieuwing van de koopvaardijvloot in de EU in de richting van meer milieuvriendelijkheid en energie-efficiëntie en hierbij werk kunnen uitbesteden aan onderaannemingen die gespecialiseerd zijn in industriële resp. scheepsuitrusting.

4.1.2 De Europese werven zouden zich moeten concentreren op het bouwen van schepen met een comparatief voordeel, d.w.z. speciale categorieën kwalitatief hoogwaardige en hightechvaartuigen <sup>(9)</sup>.

4.2 Er moet worden nagedacht over de mogelijkheid van specifieke maatregelen in het kader van de zog. interne *flexicurity*, waarbij wordt getracht de werknemers en hun knowhow tijdens de dumpfase van de conjunctuurcyclus <sup>(10)</sup> voor de sector te behouden. Een en ander moet worden ondersteund via onderhandelingen in het kader van de sociale dialoog en met speciaal hiervoor vrijgemaakte overheidsmiddelen.

<sup>(9)</sup> Hoewel deze lijst verre van volledig is, moet daarbij onder meer worden gedacht aan passagiersschepen, cruiseschepen, jachten, pleziervaartuigen, serviceschepen, autoschepen, chemicaliëntankers, LNG/LEG/LPG-tankers, offshoreschepen, ijsbrekers, hotelschepen, visserijbeschermingsvaartuigen, AHTS-boten, booreilanden, offshorewindmolenparken, voor militaire doeleinden bestemde vaartuigen, schepen met technologie voor dubbel gebruik, moderne vrachtschepen voor gemengde lading, sleepboten en onderzoekschepen.

<sup>(10)</sup> Fase waarin de gevolgen van de crisis en het dieptepunt van de conjunctuurcyclus (minimaal aantal orders) voelbaar worden.

4.2.1 Een aantal structurele middelen en steuninstrumenten voor regionale ontwikkeling zouden een nieuwe bestemming kunnen krijgen en op de scheepsbouwsector kunnen worden gericht. Het ziet er naar uit dat via het EFRO<sup>(11)</sup> verschillende van dit soort instrumenten gefinancierd zouden kunnen worden.

4.3 Tot dusverre zijn er geen serieuze en eerlijke pogingen gedaan om faire concurrentieverhoudingen voor de scheepsbouw- en reparatiesector op de internationale markt te realiseren. Binnen Europa zal inderdaad moeten worden gezorgd voor een klimaat van vrije concurrentie, maar een sector die zich moet meten met de rest van de wereld, verdient het om in dezelfde mate te worden beschermd als zijn concurrenten buiten de EU.

4.3.1 Als we de scheepsbouw mogen aanmerken als een sector van strategisch belang, zullen we m.b.t. de kwestie van concurrentie vanuit derde landen op dezelfde wijze te werk moeten gaan als bijv. in het geval van de automobielsector. In de meest recent afgesloten overeenkomst met Korea wordt van dit land niet eens geëist dat het zijn onlangs of reeds eerder aangegane verplichtingen nakomt. Een dergelijke aanpak valt niet serieus te noemen.

4.3.2 Korea moet zich houden aan zijn verplichting om „normale marktprijzen” te hanteren en afzien van de subsidiëring van zijn scheepswerven. Deze aanbeveling zal de Commissie moeten doen tijdens de OESO-vergadering waarop onderhandeld zal worden over een nieuw scheepvaartakkoord.

4.4 Belangrijk voor de toekomst van de sector is ook de bouw van vaartuigen voor defensiedoeleinden. In dit verband zal aandacht moeten worden besteed aan de veelbelovende activiteiten van het Europees Defensieagentschap. Speciale vermelding verdient hier de mogelijkheden die deze subsector worden geboden door technologie voor dubbel gebruik.

4.5 De kansen en mogelijkheden die de scheepvaartsector in het kader van het 7<sup>e</sup> Kaderprogramma O&O worden geboden door het technologische platform „Waterborne” en de samenwerking van dit platform met andere technologieplatforms, zullen verder moeten worden ontwikkeld. Gewaarborgd moet worden dat de voor de scheepswerven zo cruciale activiteiten op het gebied van O&O&I worden voortgezet.

4.6 Het is zaak de kritische massa van de sector op Europees niveau niet verloren te laten gaan als de EU wil beschikken over veilige, „groene” en zuinige vaartuigen, die van doorslaggevende betekenis zijn voor de toekomstige bescherming van het mariene milieu, voor de vervoerskosten in het algemeen en voor de rol die het Europese vervoer speelt bij het veiligstellen van de continuïteit van de energievoorziening (kustvaart, platforms, verblijfsaccommodatie op booreilanden, offshorewindmolenparken e.d.). Een en ander sluit ook aan op het idee van een groen vervoer (korte vaart, zeesnelwegen enz.).

4.6.1 In de „Communautaire richtsnoeren inzake staatssteun voor milieubescherming” (2008/C82/01) wordt expliciet melding gemaakt van de aankoop van milieuvriendelijke vaartuigen.

Deze richtsnoeren moeten soepel en zonder overbodige bureaucratische rompslomp in praktijk worden gebracht.

4.7 Gezien de actuele uitdagingen waarvoor wij ons gesteld zien, zal het algehele systeem van financiering van de in serie-productie gespecialiseerde sectoren via de kaderprogramma's moeten worden aangepast aan de behoeften van de sector, waarbij er zorg voor wordt gedragen dat de middelen gaan naar de hightechproductie van schepen, wat normaal gesproken neerkomt op de fabricage van prototypen en kleinere series.

4.8 Wat het Europese financiële kader voor de sector betreft, kunnen we de door de Europese Commissie opgestelde en sinds 2003 geldende „Kaderregeling inzake staatssteun aan de scheepsbouw”<sup>(12)</sup> beschouwen als een adequaat instrument, dat zou moeten worden verlengd tot de periode na 2011 om een betrouwbaar innovatieklimaat te waarborgen. Met de aangepaste regeling moet beter worden ingespeeld op de specifieke en eigentijdse behoeften van de sector en voor meer stabiliteit worden gezorgd.

## 5. Het initiatief LeaderSHIP 2015 – hoe kunnen we ervoor zorgen dat dit de sector in de huidige crisissituatie ten goede komt en niet uitdraait op een mislukking?

5.1 Toen het initiatief LeaderSHIP 2015 (LS 2015) tussen 2002 en 2003 werd uitgewerkt door de sector en de steun kreeg van de besluitvormers in de EU, leken de vooruitzichten voor de Europese scheepsbouwindustrie weinig rooskleurig. Het aantal nieuwe orders nam zienderogen af, terwijl de prijzen van nieuw te bouwen schepen laag waren en ertoe neigden nog meer te dalen door de sterke groei van de productiviteit in Azië.

5.1.1 Op dit moment zijn we met LS 2015 halverwege en de situatie is nog niet veranderd of is er zelfs, vergeleken met de tijd dat het initiatief werd gelanceerd, slechter op geworden (door de mondiale crisis).

5.1.2 De visie waarvan zes jaar geleden bij het initiatief LS 2015 werd uitgegaan, getuigde van een geloof in de productiecapaciteit en het innovatieve potentieel van de Europese maritieme sectoren en van het vaste voornemen om te vechten voor een betere toekomst. Deze benadering lijkt nog altijd actueel, maar het initiatief zelf zal moeten worden herzien en aangepast aan de eisen van deze tijd, waarbij in het bijzonder lering zal moeten worden getrokken uit de ervaringen die zijn opgedaan tijdens de lancering en uitvoering van het initiatief.

5.2 De heersende mening van de sociale partners in de scheepsbouwsector is dat LS 2015:

- a) als belangrijkste voordelen heeft opgeleverd dat:
- in de sector een mentaliteitsverandering is opgetreden;
  - de besluitvormers en het publiek anders zijn gaan aankijken tegen de sector;
  - er een politiek consistente benadering is ontwikkeld;
  - het Europese karakter van het initiatief aandacht krijgt;

<sup>(11)</sup> Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling.

<sup>(12)</sup> PB C 317 2003, blz. 11.

- er op afzonderlijke terreinen vooruitgang is geboekt (innovaties, maatschappelijke dialoog, intellectuele eigendomsrechten, technische basis van het productieproces);
- b) als belangrijkste tekortkomingen heeft dat:
- bepaalde concrete doelstellingen niet zijn verwezenlijkt (LPF<sup>(13)</sup>, financiering), en
  - bepaalde kwesties niet voldoende aandacht hebben gekregen (industriestructuur).

5.2.1 Alles bij elkaar zijn de sociale partners van mening dat **de op de lange termijn afgestemde benadering moet worden aangevuld met acties die een onmiddellijk antwoord bieden op de crisis.**

5.3 In een voortgangsverslag over de stand van zaken bij de tenuitvoerlegging van LS 2015 twee jaar geleden heeft de Commissie als afsluitende conclusie gesteld dat „LeaderSHIP 2015 een passend kader blijft bieden voor haar beleid voor de scheepsbouwsector. Dit initiatief moet worden voortgezet en waar mogelijk worden versneld, vooral wat de financiering van schepen betreft. Maar ook moet worden opgemerkt dat op veel gebieden de bal in het kamp van de industrie (bijv. industriestructuur) of de lidstaten ligt”. De Commissie verklaart dat ze vasthoudt aan haar engagement voor LeaderSHIP 2015

en blijft streven naar een optimale beleidsmix om de uitdagingen in de toekomst aan te gaan.

5.4 Zonder iets af te willen doen van de essentie of de bedoelingen van de hierboven aangehaalde evaluatie, moeten we toch onomwonden vaststellen dat het programma, nadat meer dan twee jaar zijn verstreken sinds de opstelling ervan, nu dringend moet worden geactualiseerd (grotendeels door de veranderde situatie in de sector als gevolg van de crisis) en dat de instrumenten van het programma moeten worden vernieuwd, ook al lijken de belangrijkste maatregelen m.b.t. de sector in hun algemeenheid nog niets aan actualiteit te hebben ingeboet.

5.4.1 Het ziet ernaar uit dat het welslagen van het initiatief LS 2015 vooral wordt belemmerd door de inefficiënte manier waarop geplande maatregelen worden uitgevoerd, en doordat het maar weinig weerklank vindt in een aantal lidstaten, m.n. de landen die nog maar kort geleden zijn toegetreden tot de EU.

5.5 Als het gaat om de gevolgen van het initiatief LS 2015 voor de werkgelegenheid in de scheepsbouwindustrie, dan vallen er hier en daar nogal wat sceptische geluiden te horen<sup>(14)</sup>. Het verwijt is dat het LS 2015 ontbreekt aan concrete uitvoeringsmaatregelen. Er wordt op gewezen dat het initiatief in de praktijk alleen heeft geleid tot **veranderingen van hoofdzakelijk kwalitatieve aard, die betrekking hebben op nieuwe vaardigheden van de werknemers.**

Brussel, 29 april 2010

*De voorzitter*  
*van het Europees Economisch en Sociaal Comité*  
Mario SEPI

<sup>(13)</sup> Leadership Platform Financing.

<sup>(14)</sup> Bijv. in „Evaluatie van de invloed van het programma LeaderSHIP 2015 op de werkgelegenheid in de scheepsbouwsector” van Jerzy Bieliński en Renata Płoska van de Universiteit van Gdańsk (Polen).

## BIJLAGE 1

**Lijst van gebruikte termen:**

- **Scheepsbouwindustrie (incl. repareren en ombouwen van schepen):** betreft grotere (vnl. zeevarende) schepen, die bestemd zijn voor zowel de koopvaardij-/handelsvloot als de marine. Hieronder vallen ook goederen en diensten die nodig zijn voor het bouwen, ombouwen en onderhouden van deze vaartuigen (zee- en binnenvaart) <sup>(1)</sup>. De twee belangrijkste subsectoren binnen de sector zijn <sup>(2)</sup>:
  - scheepsbouw,
  - scheepsuitrusting.
- **Scheepsbouw:** omvat de bouw en de reparatie (incl. het ombouwen) van vaartuigen, vnl. grotere zeevarende koopvaardijsschepen. Hieronder valt ook de subsector megajachten.
- **Scheepsuitrusting:** omvat alle goederen en diensten die nodig zijn voor het bouwen, ombouwen en onderhouden van schepen (zowel zee- als binnenvaart) en maritieme constructies. Hieronder vallen technische diensten op het gebied van constructie, installatie en inbedrijfstelling alsmede het onderhoud (waaronder de reparatie) van schepen <sup>(3)</sup>.

**Feiten en cijfers:***Scheepswerven:*

Er zijn in Europa ongeveer 150 grote werven, waarvan er zo'n 40 mondiaal een rol spelen op de markt voor grote zeevarende koopvaardijsschepen. De werven (die zowel voor de burgerscheepvaart als voor de marine produceren en gespecialiseerd zijn in hetzij de bouw, hetzij de reparatie van schepen) bieden in de EU rechtstreeks werk aan ca. 120 000 personen. Met een marktaandeel van ongeveer 15 % strijdt Europa nog altijd met de landen in Oost-Azië om de leiderspositie in de wereld als het gaat om de totale waarde van de schepen die worden gebouwd voor de burgerzeevaart (15 miljard euro in 2007) <sup>(4)</sup>.

*Scheepsuitrusting:*

Geschat wordt dat de sector scheepsuitrusting rechtstreeks werk biedt aan ruim 287 000 personen, terwijl er indirect nog eens ca. 436 000 personen dankzij deze sector werk hebben. De jaaromzet van de sector werd voor 2008 geschat op rond de 42 miljard euro <sup>(5)</sup>. Bijna 46 % van de geproduceerde uitrustingen is bestemd voor de export. De sector scheepsuitrusting is de op twee na grootste maritieme sector (na het zeevervoer en de visvangst) <sup>(6)</sup>.

<sup>(1)</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/maritime/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/maritime/index_en.htm).

<sup>(2)</sup> ECORYS, *Study on Competitiveness of the European shipbuilding Industry*, Rotterdam, oktober 2009.

<sup>(3)</sup> [http://www.emec.eu/marine\\_equipment/index.asp](http://www.emec.eu/marine_equipment/index.asp).

<sup>(4)</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/maritime/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/maritime/index_en.htm).

<sup>(5)</sup> Leden van de European Marine Equipment Council (EMEC) zijn: Denemarken, Duitsland, Finland, Frankrijk, Groot-Brittannië, Italië, Kroatië, Nederland, Noorwegen, Polen, Turkije en Zweden.

<sup>(6)</sup> [http://www.emec.eu/marine\\_equipment/index.asp](http://www.emec.eu/marine_equipment/index.asp).



## BIJLAGE 2

bij het Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité

Het volgende wijzigingsvoorstel, dat meer dan een kwart van de uitgebrachte stemmen kreeg, werd tijdens de discussie verworpen:

**Par. 1.11**

In zijn geheel schrappen:

~~„Er moet nauwlettender worden toegezien op de commerciële praktijken van reders, teneinde te voorkomen dat deze Europese en nationale subsidies gebruiken om orders te plaatsen bij scheepswerven buiten de EU.”~~

**Stemuitslag**

Stemmen vóór: 65

Stemmen tegen: 108

Onthoudingen: 18

---