

Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om ”Den europeiska sektorn för underhåll, reparation och ombyggnad av fartyg: en motståndskraftig bransch, som är konkurrenskraftig på global nivå och stöder EU:s politik för hållbar tillväxt” (yttrande på eget initiativ)

(2014/C 170/06)

Föredragande: **Marian KRZAKLEWSKI**

Medföredragande: **Enrique CALVET CHAMBÓN**

Den 14 februari 2013 beslutade Europeiska ekonomiska och sociala kommittén att i enlighet med artikel 29.2 i arbetsordningen utarbeta ett yttrande på eget initiativ om

”Den europeiska sektorn för underhåll, reparation och ombyggnad av fartyg: en motståndskraftig bransch, som är konkurrenskraftig på global nivå och stöder EU:s politik för hållbar tillväxt”.

Rådgivande utskottet för industriell omvandling (CCMI), som svarat för kommitténs beredning av ärendet, antog sitt yttrande den 21 november 2013. Föredragande var Marian Krzaklewski, och medföredragande Enrique Calvet Chambón.

Vid sin 494:e plenarsession den 10–11 december 2013 (sammanträdet den 10 december) antog Europeiska ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 163 röster för, 3 röster emot och 4 nedlagda röster.

1. Slutsatser och rekommendationer

1.1 Sektorn för underhåll, reparation och ombyggnad av fartyg (nedan kallad ”SMRC-sektorn”) är av strategisk betydelse för Europa och dess hållbara utveckling, eftersom den spelar en avgörande roll på sådana områden som miljöskydd, transporter, säkerhet och energieffektivitet.

1.2 EESK anser att det nuvarande nätet av SMRC-varv i EU med tanke på sitt tekniskt avancerade kunnande är väl rustat och i stånd att möta en ökning av efterfrågan på hållbar utveckling, teknik, innovation, färdigheter hos personalen och utrustning på varven.

1.3 Kommittén anser att det trots de svåra ekonomiska förhållandena uppstår nya chanser för sektorn. Dessa hänger samman med världsfloTTans tillväxt, den allt större andelen äldre fartyg och framför allt ökningen i efterfrågan på ombyggnad och modernisering till följd av miljö-, energi- och klimatkraven. Under den närmaste tiden kommer det att handla om ett ökat behov av fartyg med hög energieffektivitet, drift och utveckling av vindkraftverk till havs och utvinning av naturresurser till havs.

1.4 En annan möjlig chans för sektorn på medellång och lång sikt är de nya sjörutterna i Ishavet och djuphavsutvinningen.

1.5 Den ihållande krisen gör att redarna och SMRC-varven trots de lovande möjligheterna fortfarande kämpar med finansiella flaskhalsar, t.ex. tillgång till lån, eller svåra villkor för verksamheten. En annan utmaning för sektorn är att bibehålla den kritiska massan.

1.6 För att råda bot på denna situation bör SMRC-undersektorn i nära samarbete med den marina värdekedjan verka för att höja sektorns status och få hjälp från EU, medlemsstaterna och regionerna mot bakgrund av den allt större konkurrensen från länder utanför EU.

1.6.1 För sektorn kan det vara nyttigt och nödvändigt att man vidtar bl.a. följande åtgärder:

— Att ge Europeiska investeringsbanken en bredare och mer aktiv roll i förhållande till sektorn med tanke på Europeiska investeringsbankens uppgift att stödja den europeiska industripolitiken. Detta gäller även små och medelstora företag i SMRC-sektorn, där Europeiska investeringsbanken och Europeiska investeringsfonden har stora indirekta handlingsmöjligheter.

- Att anordna workshoppar där Europeiska investeringsbanken, kommissionen och aktörer från sektorn deltar (dessa workshoppar föreslås i LeaderSHIP 2020-initiativet) samt undersöka de finansiella möjligheter som Europeiska investeringsbanken erbjuder.

- Att möjligen använda sig av initiativet med projektobligationer i Europa 2020-strategin på områden med anknytning till transporter och energi. Att i större utsträckning rikta in regionalfonderna (bland annat för smart specialisering) på sjöfartssektorn. Att kommissionen – senast i slutet av 2013 – fattar beslut om att förlänga giltighetstiden för rambestämmelserna (för tillåtna statliga stöd till varvsindustrin) till den tidpunkt då nya bestämmelser föreslås och träder i kraft, bestämmelser som också avser allmänna ramar för forskning, utveckling och innovation samt regionala stöd, som i framtiden tillsammans bör ha samma roll som de nuvarande rambestämmelserna. Man bör vidta åtgärder så att det inte uppstår nya finansiella flaskhalsar när rambestämmelserna löper ut och ersätts med nya bestämmelser samt göra allt man kan för att kompensera SMRC-sektorn för all den ekonomiska skada som detta kan leda till.

- Att – inom ramen för EU:s medel för forskning, utveckling och innovation inom initiativet Horisont 2020 (som är tänkt som en fortsättning på den tekniska plattformen Waterborn) – prioritera riktade havsrelaterade projekt med demonstrationsinslag och innovationspotential (tillsammans med offentlig-privata partnerskap för forskning).

1.7 Arbetstagarna inom SMRC-sektorn i EU har visserligen redan tillräckliga färdigheter, men dessa måste hela tiden bedömas och uppdateras och stödet till dessa åtgärder prioriteras, t.ex. inom ramen för LeaderSHIP 2020-initiativet. Genom att den kvalificerade arbetskraften blir äldre finns det på detta område en reell risk för att man inte längre uppnår en kritisk massa.

1.8 Ansträngningarna för att locka nya och unga arbetstagare till sektorn bör stå i centrum för arbetet och kombineras med åtgärder som leder till att sektorns image förbättras. Detta bör kombineras med finansiellt stöd till skolor som har utbildningar med SMRC-profil.

1.9 Kommittén anser att kommissionen tillsammans med arbetsmarknadsparterna och andra berörda parter (t.ex. inom ramen för ett sektorsråd för färdigheter) bör utarbeta en plan för att på löpande basis anpassa färdigheterna till de nya uppgifter som SMRC-sektorn ställs inför, bl.a. anläggningar till havs (t.ex. plattformar och vindkraftverk), hamnar, nya tekniska fartyg samt anordningar och fartyg för bunkring av flytande naturgas. Detta förutsätter kompetensövervakning, en ständig utveckling inom utbildning samt främjande av rörlighet inom Europa.

1.10 En bred uppsättning av principer och bestämmelser (om miljöskydd, säkerhet, hamnar, bestämmelser om transport, montering och återvinning) har stor inverkan på hur sektorn fungerar och på efterfrågan på dess tjänster. EESK anser därför att SMRC-sektorn och fartygsbyggnadssektorn tillsammans bör föra frekventa och systematiska samråd med Europeiska sjösäkerhetsbyrån (EMSA) för att se till att fartygen blir mer miljövänliga och säkra och att de faktiskt kontrolleras.

1.11 Nya bestämmelser och krav i fråga om avancerad teknik bör inte betraktas som något skadligt eller problematiskt för sektorn utan som en möjlighet för denna. SMRC-sektorn bör i denna fråga samarbeta närmare med fartygsbyggnadssektorn och stålproduktionssektorn för att uppnå bättre effekter. GD Transport och rörlighet bör uppmärksamma SMRC-sektorn i sina arbeten om den strategiska politiken (bl.a. i fråga om närsjöfarten).

Prognoserna på medellång sikt (tre år) vittnar om ett starkt behov av fartygsåtervinning utförd i Europa, och enligt EESK har SMRC-sektorn den utrustning som krävs för att genomföra sådana projekt. Den har också det mänskliga kapital som gör att den kan uppfylla kraven på en människo- och miljövänlig återvinning av fartyg. Inom sektorn noterar man samtidigt att detta är en ny verksamhet som skiljer sig från de övriga och där det finns känsliga aspekter som kräver ett grannliga tillvägagångssätt. Återvinning av fartyg kommer att bli en alltmer strategisk verksamhet för den europeiska industrin.

1.12 Det kommer att behövas offentligt stöd för finansiering av ombyggnad inom SMRC-sektorn i EU och de viktigaste uppgifterna på kort sikt är enligt EESK följande: sköljanordningar och system för behandling av ballastvatten måste installeras (enligt Lloyds register kan detta komma att påverka upp till 65 000 fartyg över hela världen) och energieffektivitetsskäl gör att fartyg måste byggas om (t.ex. med installation av motorer som drivs med flytande naturgas, installation av anordningar för bunkring av flytande naturgas till havs, system för värmeåtervinning och moderniseringskomponenter för minskade hastigheter ("slow steaming")).

1.13 Vi är övertygade om att SMRC-sektorn är av stor betydelse för marinerna i EU:s enskilda stater och att denna fråga bör tas upp i andra EESK-yttranden om rustningssektorn.

1.14 Den faktiska tillämpningen av Internationella sjöfartsorganisationens bestämmelser, framför allt konventionen om hantering av ballastvatten, är av avgörande betydelse för sektorn. Konventionen bör alltså genomföras på ett korrekt och effektivt sätt, och man måste tydligt ange vilka förväntningar som finns.

2. Inledning

Den europeiska industrin för underhåll, modernisering och reparation av fartyg – SMRC

2.1 Varvsindustrin omfattar alla företag som ägnar sig åt konstruktion, underhåll, ombyggnad och reparation av fartyg och andra relevanta marina konstruktioner. Den engelska förkortningen SMRC avser varv som ägnar sig åt underhåll, reparation och ombyggnad av fartyg. Till denna verksamhet hör även klassificeringsbesiktningar. I EU finns det sådana varv i sexton länder och dessa sysselsätter cirka 50 000–55 000 arbetstagare (genomsnittet 2007–2011).

2.2 SMRC-sektorn utgör ett specifikt segment inom varvsindustrin. Denna sektors betydelse ökar inte bara i takt med att världsfloTTan växer och sjötransporterna ökar (även på inre vattenvägar) utan också till följd av fartygsteknikens utveckling och de allt högre krav på hållbar utveckling som ställs på transporter över vatten.

2.3 EU har för närvarande en stark ställning inom denna sektor. Dess andel av världsmarknaden uppgår för närvarande till cirka 35 %. Detta bevisar att denna sektor har strategisk betydelse för Europa. Man måste behålla denna ställning och till och med stärka den så att man säkerställer en hög nivå på säkerheten inom sjöfarten. Detta gäller även de stränga bestämmelserna i fråga om miljöskydd och energieffektivitet.

SMRC-sektorn – en karakterisering

2.4 SMRC-sektorn skiljer sig i många avseenden från industrin för fartygsbyggnad. Sektorn har följande undersektorer: reparation, underhåll samt modernisering och ombyggnad av fartyg.

2.5 Underhåll och reparation är vanligtvis kortvariga verksamheter. Under större delen av tiden, i genomsnitt cirka 10–12 dagar, ligger fartyget i torrdoca.

2.6 Det är relativt enkelt att planera reparationer, och varven kan påverka redarnas val av varv. Oplanerade reparationer, till följd av en systemolycka, en mekanisk eller strukturell olycka, måste utföras av närmaste varv. I dessa fall är det svårt att påverka redarens beslut.

2.7 Enligt en OECD-rapport från 2008 ⁽¹⁾ har valet av lämpligt reparationsvarv blivit utomordentligt viktigt för redarna, som ofta måste välja mellan ett ekonomiskt intressant lågkostnadsalternativ och behovet av tillförlitlighet och teknisk utveckling. De viktigaste faktorerna för beslutet om var ett fartyg repareras brukar vara följande: kostnaderna, tidsåtgången för reparationen (inklusive kostnaderna för ruttändringar) och – i mindre utsträckning – tekniken.

⁽¹⁾ "The interaction between the ship repair, ship conversion and shipbuilding industries report", C/WP6(2008)6c.

2.8 På olika platser i världen kombinerar man fartygsbyggnad och fartygsreparation för att uppnå skaleffekter. De länder som har störst varvsindustri brukar skilja på varv för fartygsbyggnad och SMRC-varv i syfte att öka koncentrationen av arbetskraft och höja produktiviteten.

I vissa EU-länder (t.ex. Polen, Tyskland och Nederländerna) och i Indien finns det funktionella band och företagsband mellan varv för fartygsbyggnad och SMRC-varv. Denna modell har visat sig fungera i de fall där man använder de avdelningar och anordningar (eller andra organisatoriska enheter⁽²⁾) som är gemensamma för de båda typerna av varv och samtidigt diversifierar produkt- och beställningsportföljerna och minimerar riskerna till följd av konjunkturnedgången.

2.9 De verkliga marknadsförhållandena inom sektorn

2.10 Under de senaste 10–20 åren har man i den litteratur som beskriver utvecklingen inom SMRC-sektorn talat om en industri som "alltid är ung". VärldsfloTTans starka tillväxt från 660 miljoner DWT (dödviktston) 1990 till 1 468 miljoner DWT 2011 innebär allt större möjligheter för SMRC-sektorn. Den globala årsomsättningen inom denna sektor uppskattades i slutet av 2010 till cirka 12 miljarder US-dollar⁽³⁾.

2.11 Den europeiska reparationssektorns omsättning uppgick 2010 till 3,16 miljarder euro (rekordet, cirka 4 miljarder euro, uppnåddes 2008). Bilaga 1 visar reparationsvarvens omsättning i olika europeiska länder 2006–2010.

2.12 SMRC-sektorn klarade sig förhållandevis bra före krisen. Sedan 2010 har redarna försökt sänka sina kostnader, gjort kostnadsnedskärningar eller skjtit upp beställningar. Under andra halvåret 2010 lyckades man kompensera förlusterna. Ett tecken på detta är att väntetiden på reparationen återigen steg (från en vecka till tre veckor).

2.13 SMRC-varv finns över hela världen. Även om varven i Asien reparerar fartyg till en lägre kostnad (på grund av de lägre kostnaderna för arbetskraft) väljer många redare dyrare varv eftersom dessa kan erbjuda kortare väntetid (och gör det möjligt att undvika ruttändringar) och mer avancerad kunskap.

Ombyggnad och modernisering på SMRC-varven

2.14 Ombyggnad och modernisering är en process som i flera avseenden uppvisar större likheter med fartygsbyggnad än med reparation och underhåll. En ombyggnad av ett fartyg tar vanligtvis längre tid än en vanlig reparation. Åtgärderna i samband med en ombyggnad kan beskrivas som en produktionsprocess.

2.15 Om man ser till tidsramarna är ombyggnadsarbetet enligt Sea Europe⁽⁴⁾ mer likt arbetet vid varven för fartygsbyggnad. En ombyggnad kräver dock ett helt annat tillvägagångssätt och förutsätter flexibilitet i form av en förmåga att anpassa arbetsschemat efter kundens krav och de särskilda egenskaperna hos det fartyg som ska byggas om.

2.16 Varven för ombyggnad hade strax före krisen en mycket bra marknad. Under 2009 började beställningarna minska och den största minskningen skedde i början av 2010. Under denna tid stod de flesta orderböckerna för ombyggnad tomma. Situationen blev något bättre under andra halvåret 2010. För närvarande finns det dock många redare som begränsar sina ombyggnadsbeställningar på grund av ekonomiska utmaningar.

2.17 På senaste tiden spelar reparation, ombyggnad och modernisering av havsbaserade hjälpfartyg och flytande anläggningar (bl.a. borrhälsplattformar) en allt viktigare roll. Med tanke på de höga kostnaderna för nya fartyg av detta slag (och flytande havsbaserade objekt) och den långa leveranstiden (upp till fyra år) beslutar redarna att omvandla befintliga havsbaserade enheter och flytande anläggningar. I Europa är frestelsen dock fortfarande stor att anlita billigare utländska varv för sådana ombyggnationer.

⁽²⁾ Se fotnot 1.

⁽³⁾ "CESA Annual Report 2010–2011".

⁽⁴⁾ År 2012 gick CESA (de europeiska varvens sammanslutning) och EMEC (rådet för producenter av fartygsutrustning) samman i en sammanslutning för redare och producenter av utrustning – "European Ships and Maritime Equipment Association" (den europeiska sammanslutningen för fartyg och marin utrustning) – även kallad SEA Europe.

3. En analys av den europeiska SMRC-sektorns konkurrenskraft

3.1 De senaste efterforskningarna och undersökningarna av konkurrenskraften hos EU:s SMRC-sektor gjordes inom forskningsprogrammet ECO-REFITEC⁽⁵⁾ inom ramen för det sjunde forskningsprogrammet. Resultaten av dessa efterforskningar presenteras i bilaga 2.

4. Europeisk och internationell lagstiftning med inverkan på SMRC-sektorn (källor: ⁽⁶⁾ ⁽⁷⁾ ⁽⁸⁾)

4.1 På internationell nivå har det ännu inte förts några diskussioner om några multilaterala överenskommelser om konkurrenskraft (t.ex. under WTO:s överinseende) som skulle kunna påverka SMRC-sektorn, och utsikterna till att nå en överenskommelse på kort sikt är ganska små.

4.2 På bilateral nivå har EU förhandlat fram handelsavtal med USA, Kanada, Japan och Sydkorea som indirekt påverkar konkurrenskraften, men deras inverkan på SMRC-sektorn är ganska försumbar.

På europeisk nivå omfattar EU-lagstiftningen rambestämmelserna för statligt stöd till varvsindustrin. Kommissionen kan i detta sammanhang ge sitt tillstånd till att medel ges till innovationer eller till att varv tilldelas regionala bidrag, och när det gäller exportkrediter till att redare ges stöd. När det gäller SMRC-sektorn avser dessa rambestämmelser bidrag till både reparation och ombyggnad i fallen med regionalstöd och stöd till innovation men enbart bidrag till ombyggnad av fartyg i fallet med exportkrediter.

4.2.1 De nuvarande rambestämmelserna gäller under två år från och med den 1 januari 2012. Efter denna period kommer rambestämmelserna för varven enligt kommissionen att kunna integreras i den framtida versionen av EU:s riktlinjer om statliga stöd till forskning och innovation samt regionalstöd, eftersom både EU:s allmänna rambestämmelser och de mer specifika rambestämmelserna om fartygsbyggnad håller på att ses över för närvarande.

4.3 Befintliga bestämmelser som har ratificerats av medlemmarna av Internationella sjöfartsorganisationen och skapar nya möjligheter för SMRC-sektorn

4.4 Konventionen om hantering av ballastvatten

4.4.1 Konventionen om hantering av ballastvatten löser problemet med att invasiva marina arter sprids mellan olika havsområden när fartyg släpper ut ballastvatten. Denna konvention planeras träda i kraft i början av 2014.

4.4.2 Konventionen kommer att få mycket stor inverkan på SMRC-sektorn. Många fartyg kommer nämligen att behöva modernisering eller ombyggnad, och detta kan enligt Lloyds register komma att påverka 65 000 fartyg över hela världen.

4.4.3 Denna konvention kan även få andra konsekvenser för SMRC-varven, framför allt risker till följd av användningen och förvaringen av nya kemikalier och de strängare bestämmelserna för användningen av dem.

4.5 Marpol-konventionen (bilaga VI) – Förhindrande av luftföroreningar från fartyg

4.5.1 Konventionen, som trädde i kraft 2013, syftar till att minska utsläppen av luftföroreningar från fartyg, framför allt i form av SO_x och NO_x.

⁽⁵⁾ "Eco innovative refitting technologies and processes for shipbuilding industry promoted by European Repaire Shipyards" – ett projekt som medfinansieras av kommissionen inom ramen för det sjunde ramprogrammet (2007–2013).

⁽⁶⁾ Se fotnot 5.

⁽⁷⁾ Se fotnot 3.

⁽⁸⁾ Se fotnot 1.

4.5.2 För att sjöfartssektorn inte ska utsättas för onödiga begränsningar fastställs det i bilaga VI till konventionen att man kan minska utsläppen genom att använda sig av alternativa bränslen eller teknik för rening av gaser.

4.5.3 Denna konvention skapar möjligheter för SMRC-varven, eftersom det på fartyg i befintliga flottor måste installeras teknisk utrustning för begränsning av utsläpp. De varv som monterar miljöanordningar kan bland annat ställas inför följande risker: ett ökat beroende av leverantörerna av anordningarna och ett behov av vissa investeringar i varven.

4.6 Konventionen om fartygsåtervinning

4.6.1 Denna konvention syftar till att skapa sådana förhållanden att risken för miljö, hälsa och säkerhet vid återvinning av fartyg ligger på en godtagbar nivå.

4.6.2 Enligt konventionens bestämmelser måste redarna få full information om alla material som används vid underhåll, reparation och ombyggnad och försäkra sig om att inga oönskade material någonsin används vid varven. Detta kan skapa ytterligare möjligheter till nya beställningar av specialisttjänster för EU-varv som utmärker sig genom en hög nivå av kunskande.

4.7 Återvinningen av fartyg kommer att bli en alltmer strategisk verksamhet för att tillvarata och förse tillverkningssektorerna i EU med t.ex. skrot och andra råvaror (stål, aluminium, koppar). Detta minskar både den direkta och indirekta inverkan på miljön och bidrar till att oacceptabla arbetsvillkor och sociala villkor undviks.

5. Förslag till åtgärder och riktlinjer för SMRC-sektorn i LeaderSHIP 2020-initiativet och i det pågående arbetet i kommittén för sektorsdialog i varvsindustrin

5.1 SMRC-sektorn och de företag som har en koppling till denna bör ta hänsyn till de chanser och möjligheter till finansiering som utvidgningen av Europeiska investeringsbankens kreditverksamhet innebär. Man bör stimulera och undersöka åtgärder från Europeiska investeringsbankens sida, framför allt när det gäller projekt med koppling till grön sjöfart ("green shipping"), förnybar energi som utvinns till havs samt ombyggnad. Vi föreslår att GD Näringsliv snarast anordnar workshoppar för att mer konkret undersöka möjligheterna till stöd från Europeiska investeringsbanken.

5.2 Medlemsstaterna och kustregionerna bör undersöka möjligheten att bevilja medel ur strukturfonderna för diversifiering av tekniken inom sjöfartssektorn i samband med nya marknadssektorer. Här handlar det framför allt om regionala strategier för smart specialisering.

5.3 När det gäller eventuella EU-åtgärder för långsiktig finansiering bör kommissionen undersöka möjligheterna till åtgärder för finansiering av konstruktion och modernisering av fartyg. Medlemsstaterna, de finansiella aktörerna, industrin för sjöfartsteknik och andra berörda parter bör undersöka möjligheterna till marknadsgarantier.

5.4 Fartygsindustrin (däribland SMRC) bör i samarbete med kommissionen, medlemsstaterna eller regionerna engagera sig i forskningsåtgärderna och i detta syfte använda sig av bl.a. offentlig-privata partnerskap och ta full hänsyn till de marina sektorernas struktur och relevanta bestämmelser om statliga stöd.

5.4.1 EESK instämmer i det grundläggande argumentet i LeaderSHIP 2020-initiativet: För att uppnå de allmänna målen för varvssektorn när det gäller offentlig-privata partnerskap måste det finnas ett starkt engagemang för forskningsprogrammen. När det gäller målen på kort sikt råder det inga tvivel om att SMRC-sektorns konkurrenskraft bör stödja sig på lämpliga åtgärder för att stimulera innovationer i företagen.

5.5 EESK stöder idén om att involvera kommittén för sektorsdialog i varvsindustrin i arbetet med att fastställa och genomföra politiska strategier inom ramen för LeaderSHIP 2020-initiativet. För närvarande bör kommitténs särskilda roll bestå i att genomföra den del av initiativet som syftar till bättre identifiering och jämförbarhet mellan kvalifikationer och färdigheter i syfte att trygga sektorns långsiktiga välgång.

EESK välkomnar med tillförsikt de positiva framstegen i arbetet inom kommittén för dialog om gemensamma normer inom den europeiska fartygsbyggnadssektorn samt SMRC-sektorn.

Bryssel den 10 december 2013

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande
Henri MALOSSE
