

## Yttrande från Europeiska regionkommittén — En ny europeisk agenda för att påskynda utvecklingen av den havsrelaterade industrin

(2019/C 404/09)

**Föredragande:** Christophe CLERGEAU (FR–PES), ledamot, regionfullmäktige, Pays-de-la-Loire

### I. POLITISKA REKOMMENDATIONER

1) Viktiga politiska rekommendationer för att påskynda utvecklingen av den europeiska havsrelaterade industrin

### Att bli medveten om utmaningarna och välja en ny mer offensiv industripolitik

#### EUROPEISKA REGIONKOMMITTÉNS STÅNDPUNKT

1. Europeiska regionkommittén efterlyser ökad medvetenhet om utvecklingsmöjligheterna för men även om hoten mot den europeiska havsrelaterade industrin. Denna industri måste, med stöd av myndigheter på europeisk, nationell och regional nivå, samla sig för att lyckas med sin omställning på miljö- och energiområdet och även lyckas med sin digitala omvandling och industriella revolution samt utveckla en ny attraktionskraft hos de yrken som den omfattar. Dessa utmaningar måste antas just vid en tidpunkt när den europeiska havsrelaterade industrin hotas av ny asiatisk konkurrens i de segment som avser fartyg med ett högt mervärde, där EU är ledande. Denna konkurrens, genom vilken det görs försök att tillskansa sig europeisk teknik, är illojal och kännetecknas av social och miljömässig dumpning, samtidigt som den i hög utsträckning finansieras genom statsstöd, i strid med reglerna för internationell handel. Detta är en fråga som de europeiska myndigheterna måste ta itu med för att skapa lika villkor. Det bör noteras att denna illojala konkurrens nu också drabbar fiskerisektorn.

2. Kommittén understryker mångfalden bland den havsrelaterade industrins sektorer, vilket är en fördel när det gäller att stärka synergierna mellan branscher och den territoriella inverkan: civil och militär varvs-, skrotnings- och reparationsindustri, (från kryssningsfartyg till nöjesfartyg, från fiskefartyg till försörjnings- eller passagerarfartyg, och militära flottor icke att förglömma), förnybar havsenergi, olje- och gasindustri, hamn- och kustinfrastruktur samt havsbaserad infrastruktur, fiske, vattenbruk, skaldjursfiske och blå bioekonomi.

3. Kommittén efterlyser ett fortsatt åtagande om att utveckla fiske, skaldjursfiske och vattenbruk med avseende på balans och miljömässig, social och ekonomisk hållbarhet, och understryker även behovet av ett generationsskifte, vars två viktigaste komponenter är utbildning och förbättrade villkor ombord på båtarna.

4. Kommittén anser att den havsrelaterade industrin, på samma sätt som rymd- och flygindustrin, bör bli föremål för en ambitiös industriell strategi och en konkret genomföranderam som anpassats efter dess särdrag: suveränitetsfrågan, hög kapitalintensitet, produktion av korta serier, lång livscykel och hög risknivå samt stora behov av forskning, innovation och utbildning.

5. ReK uppmärksammar behovet av att stödja utvecklingen av vindkraft till havs på djupt vatten som en metod för att minska etableringen i grunda kustnära havsområden, till förmån för andra aktiviteter som förekommer inom den blå ekonomin.

6. Kommittén påminner om att den havsrelaterade industrin är den näst största sektorn i fråga om arbetstillfällen inom den blå ekonomin. I ett sammanhang av global tillväxt är EU ledande på många områden inom denna industri, och skapar många högkvalificerade och hållbara industriarbetstillfällen.

7. Kommittén uppmärksammar den viktiga roll som innehas av hamnar, vilka utgör en strategisk infrastruktur som inte begränsar sig till handels- och transportnav, utan alltmer hävdar sig som industri- och innovationsplattformar där gränssnittet till angränsande städer skulle kunna utnyttjas mer. Därför är det viktigt att planera lämpligt stöd till alla företag på land (!) som redan bedriver verksamhet med anknytning till den blå ekonomin eller som kan utveckla en sådan med vedertagna diversifieringsåtgärder.

8. Kommittén betonar den socioekonomiska betydelsen av fisket och den maritima verksamheten när det gäller att tillhandahålla säkra livsmedel av hög kvalitet och påminner om deras kulturella och kulturarvsmässiga dimension, som är av grundläggande betydelse för att giuta ny kraft i turismen. ReK framhåller de nödvändiga synergieffekterna och komplementariteten mellan dessa traditionella verksamheter och de nya sektorer som ska utvecklas, i syfte att främja sysselsättning och hållbar utveckling.

(!) NAT-V-044 – "Innovation i den blå ekonomin: Utnyttjande av havens potential för sysselsättning och tillväxt" – föredragande: Adam Banaszak.

9. Kommittén betraktar den havsrelaterade industrin som en av de viktiga hävstångarna för att uppnå målen för hållbar utveckling i Europa. Dess produkter, tjänster och innovationer är nämligen ett avgörande stöd för de verksamheter som är absolut nödvändiga för att man ska lyckas med omställningarna, i synnerhet följande:

- Utforskning av haven, utveckling av kunskapen om havet och havsbotten.
- En förstärkning av kampen mot klimatförändringarna, framför allt via sjötransport.
- Utveckling av förnybar havsenergi och havsbaserad vindkraft, liksom av elförbindelser mellan EU-länderna, för att stärka den förnybara energins betydelse i elmixen och dess integration på EU-nivå.
- Närvaro till sjöss, övervakning och säkerhet, insatser till havs, inbegripet kampen mot plast.
- Kunskap om och tillvaratagande av marina biologiska resurser, hållbar utveckling av fiske, vattenbruk och den cirkulära blå ekonomin.

10. Kommittén instämmer i slutsatserna från den utvärdering av initiativet "LeaderSHIP 2020" som antogs av EESK 2018 <sup>(?)</sup>, i vilka man understryker de begränsningar vid genomförandet som framkommit och avsaknaden av tydliga och kvantifierbara mål.

11. Kommittén efterlyser införandet av en ny grundligen omarbetad "LeaderSHIP 2030-strategi", med en blå "ny giv" för EU där tre beståndsdelar förenas: en handels- och konkurrenspolitik som syftar till att skydda våra intressen och bygga upp europeiska toppföretag, en mobilisering och anpassning av all EU-politik till den havsrelaterade industrins behov och särskilda egenskaper samt antagandet av följande sex operativa mål som lokala, nationella och europeiska aktörer ska engageras i under perioden 2020–2027:

- Utfasning av fossila bränslen från sjöfarten och byggande av rena fartyg med nollutsläpp, nollavfall i haven och nollnivå vad gäller buller.
- Bortskaffande av avfall, och då i synnerhet plast, som finns i haven.
- Den havsrelaterade industrin 4.0, en övergripande strategi till förmån för prestationer och kvalitet vad gäller arbetstillfällena inom all havsrelaterad industri.
- Världsledarskap för EU i fråga om all teknik för förnybar havsenergi.
- En europeisk strategi för en ny blå bioekonomi som stimulerar fisket, vattenbruket och tillvaratagandet av bioresurser i havet.
- Igångsättning av ett EU-uppdrag för att utforska världshaven med syftet att inhämta kunskap om havsmiljöer i alla världens hav.

Dessa sex mål kräver konkreta industriinsatser och måste också ingå i det öppna samrådet om ett "havsuppdrag" inom ramen för Horisont Europa.

12. Kommittén uppmuntrar antagandet av strategier för den havsrelaterade industrin i EU:s yttersta randområden och öar, i syfte att påskynda framsteg på tre prioriterade områden: hamnar, koldioxidsnål energisjälvförsörjning till en lägre kostnad samt en blå bioekonomi som inbegriper fiske och vattenbruk.

13. Kommittén erinrar om betydelsen för den havsrelaterade industrins framtid av att havsinsatser ställs i centrum för EU:s framtida politik och i centrum för användningen av de regionalpolitiska fonderna.

### **European Sea Tech: att bygga upp europeiska nätverk för att sammanföra de regionala innovationsekosystemen och mobilisera regionerna i syfte att strukturera de industriella värdekedjorna**

14. Europeiska regionkommittén anser att den havsrelaterade industrin i första hand kännetecknas av en lokal förankring i kustområdena, som har utvecklat regional spetskompetens och innovationsekosystem med inriktning på denna industri. Det är först och främst på dessa regionala innovationsekosystem och på tillhörande strategier för smart specialisering som den nationella politiken och EU:s politik bör stödja sig för att kunna vara smidig och effektiv.

<sup>(?)</sup> <https://www.eesc.europa.eu/sv/node/56116>

15. Kommittén föreslår att en åtgärd med namnet "European Sea Tech" ska inledas för att sammanföra de regionala innovationsekosystemen genom bildandet av flera samarbetsnätverk för att

- gjuta liv i delsektorer och strukturera de europeiska värdekedjorna,
- på ett bättre sätt identifiera och stödja målen i fråga om industriell omvälvning, framför allt på områdena ekologi, energi och digitalisering,
- utveckla nya tjänster, produkter och ekonomiska modeller som är mer integrerade och bättre rustade mot den globala konkurrensen.

Kommissionen skulle utfärda uppmaningar att inkomma med intresseanmälan för att bilda de tematiska nätverken. Varje regionalt (eller interregionalt) ekosystem skulle kunna ansöka om att få tillhöra flera nätverk i överensstämmelse med den egna regionens strategier för smart specialisering. Ekosystemen, som skulle förena många olika kompetenser och samla flera nätverk, skulle bilda "centrala ekosystem" inom åtgärden "European Sea Tech".

Varje nätverk skulle sträva efter att vara så inkluderande som möjligt genom att anlita all den kompetens som finns i EU:s olika regioner. I nätverken skulle frågor beträffande hållbar utveckling, FoU, industrins prestanda, finansiering och kompetens systematiskt avhandlas.

Dessa nätverk skulle, på ett effektivare sätt än en centraliserad EU-plattform, bilda den grund utifrån vilken samarbete mellan regioner kan utvecklas och utifrån vilken operativa projekt av relevans för unionens olika politikområden kan upprättas.

"European Sea Tech" skulle också stimulera överföringen av teknikformer, erfarenhet och kompetens mellan olika nätverk och branscher inom den havsrelaterade industrin.

16. Kommittén fäster uppmärksamheten på betydelsen av åtgärden European Sea Tech för att skapa en övergripande strategi för den havsrelaterade industrin och påskynda övergången till en grön och digital havsrelaterad industri genom att samla all den teknik och kompetens som finns inom den havsrelaterade industrins alla branscher och göra den tillgänglig för övriga branscher.

17. Kommittén bekräftar på nytt sitt stöd för kunskaps- och innovationsgruppen för havsfrågor, men konstaterar att detta projekt är inriktat på hållbar förvaltning av havets resurser, och att det därför i bästa fall bara kan utgöra ett av de nätverk som ingår i åtgärden "European Sea Tech".

18. Kommittén önskar att projekt som drivs av nätverken för innovationsekosystem i "European Sea Tech" stöds som europeiska partnerskap och samfinansieras genom Horisont Europa och andra tillgängliga fonder. Sådana projekt ska kunna innefatta finansiering av pilot-, prototyp- och demonstrationsanläggningar.

19. Kommittén upprepar också sin begäran om en färdplan för havet inom ramen för Horisont Europa, och om att den havsrelaterade industrins vetenskapliga och tekniska insatser uttryckligen ska ingå i den andra pelaren samt om att 10 % av Horisont Europa ska avsättas för finansiering av projekt av signifikant betydelse för den blå ekonomin och den havsrelaterade industrin.

II) *Konkreta förslag för att mobilisera och anpassa EU:s politik efter 2020 till förmån för den havsrelaterade industrin*

### **Världshandel och konkurrens**

20. Europeiska regionkommittén understryker med avseende på den havsrelaterade industrin och de havsrelaterade tjänsterna, nödvändigheten av en ny "realistisk" handelspolitik som grundar sig på ömsesidighet, i syfte att försvara arbetstillfällen och EU:s suveränitet gentemot aggressiva och illojala strategier från stora sjöfartsnationer, framför allt i Asien. När så är möjligt och effektivt bör denna politik främja ett stabilt och multilateralt handelssystem som bygger på rättvisa och öppna regler som garanterar förutsättningar för lojal konkurrens, samt eftersträva gynnsamma avtal med handelspartner och stödja sig på WTO:s roll.

21. Kommittén anser att konkurrenspolitiken, då det här är fråga om världsomspännande och globala marknader, bör möjliggöra utvecklingen av europeiska toppföretag, samtidigt som man alltid säkerställer en rättvis och balanserad konkurrens inom unionen. Vi bekräftar mervärdet av riktlinjerna för statligt stöd till sjötransport och behovet av en enkel, stabil och konkurrenskraftig beskattningsram för att uppnå detta mål.

22. Kommittén uppmärksammar kommissionen på betydelsen av att på ett bättre sätt kontrollera de utländska investeringsflödena och begränsa och minska de eventuella negativa effekter som tekniköverföringarna, inte minst sådana som ingår i stora internationella kontrakt, kan få för den europeiska industrin.

23. Vi vill att man gör tydliga åtaganden i samband med civila och militära offentliga upphandlingar, med till exempel fasta krav på tillhandahållande av vissa produkter och tjänster som på förhand definierats som strategiska eller som särskilt sårbara på grund av den globala konkurrensen.

### Finansiering av projekt

24. Europeiska regionkommittén vill se ett skyndsamt slutförande av projektet avseende en investeringsplattform för blå ekonomi, som bör inbegripa en stödåtgärd men även en särskild investeringsfond för finansiering av innovativa och riskfyllda projekt. Huvudmålsättningen för plattformen bör vara att tillhandahålla finansiering på förmånliga villkor till projekt som traditionella aktörer anser alltför riskfyllda, för att på så sätt ta itu med marknadens brister. Detta instrument bör verka i nära samarbete med medlemsstaterna och regionerna, i syfte att sörja för komplementaritet vad gäller interventionsverktygen och kontinuitet i fråga om beledsagningen av projekt. Denna plattform kommer framför allt att behöva stödja sig på nätverken och de "centrala ekosystemen" inom ramen för åtgärden "European Sea Tech".

25. Vi uppmanar dessutom kommissionen att fastställa ett mål och en metod för att till förmån för den blå ekonomin och den havsrelaterade industrin mobilisera de europeiska investeringsverktyg som kommer att skapas inom ramen för InvestEU, i synnerhet med koppling till programmet Horisont Europa.

26. Kommittén betonar nödvändigheten av verktyg med hjälp av vilka det går att minska finansieringskostnaden för strukturerande projekt och möjliggöra effektiv förhandsfinansiering av de största köpen och investeringarna (kryssningsfartyg, utrustning för flytande naturgas, förnybar havsenergi etc.).

27. Kommittén upprepar behovet av särskilt stöd till de yttersta randområdena, med hänsyn till deras begränsningar och särdrag. Dessa områden tillför Europa en exceptionell maritim och havsrelaterad dimension tack vare sitt strategiska läge i Atlanten, Indiska oceanen samt Karibiska havet, och såsom kommissionen själv konstaterar utgör de unika naturtillgångar.

28. ReK understryker intresset av att underlätta innovativ upphandling som gör det möjligt att lätta på anbudsreglerna när det handlar om att förvärva ny teknik som ännu inte finns tillgänglig i standardiserad form på marknaden. Detta kommer att påskynda utsläppandet på marknaden av innovationer genom att göra det möjligt för företaget som erbjuder nya tjänster och produkter att hitta sina första kunder snabbare.

29. Kommittén understryker att bestämmelserna i sjöfartssektorns egna regelverk och de administrativa handläggningstiderna utgör stora hinder för ansökningar om att få utföra test och provningar till havs. Vi föreslår att en arbetsgrupp inrättas med deltagande av kommissionen, medlemsstaterna, regionerna samt de ekonomiska aktörerna för att sprida god praxis och främja en gynnsam utveckling inom de nationella referensramarna.

30. Kommittén anser att man bör överväga att gå ännu längre och på sikt skapa en "byrå för avancerade havsforskningsprojekt", där man hämtar inspiration från den amerikanska byrån DARPA, och på så sätt inom en särskild finansieringsram stödja banbrytande innovation, där man erkänner rätten att misslyckas och helt tar hänsyn till hindren för små och medelstora företags utveckling.

31. Kommittén föreslår att den havsrelaterade industrins aktörer, i ett sammanhang efter brexit, ska få tillgång till en del av de särskilda medel som anslås till stöd för de hårdast drabbade områdena, i syfte att där bygga upp nya utsikter till utveckling och sysselsättning.

32. Kommittén uppmärksammar betydelsen av åtgärden "European Sea Tech" för att skapa en övergripande strategi för den havsrelaterade industrin och skynda på övergången till en grön och digital havsrelaterad industri genom att samla all den teknik och kompetens som finns inom den havsrelaterade industrins samtliga branscher för att ställa dem till övriga branschers förfogande. Denna övergripande strategi bör också främjas mellan havs- och kustverksamhet och andra industriella och digitala sektorer som skapar innovationer som kan användas direkt eller som med fördel kan anpassas till det havsrelaterade området.

### Den havsrelaterade industrin 4.0

33. Europeiska regionkommittén påminner om utmaningarna med industri 4.0 med anknytning till omställningen på miljö- och energiområdet, industrins prestanda, digitaliseringen, däribland av produktionsprocesserna, liksom till samarbeten inom lokala och europeiska värdekedjor. Kommittén stöder i detta avseende målet "green shipyard 2050" för de skeppsvarv som är föregångare inom omställningen på miljö- och energiområdet.

34. Kommittén påminner även om att livslångt lärande, utveckling av och kvalitet vad gäller arbetstillfällen, arbetsförhållanden samt mobilisering av de anställdas erfarenhet och kreativitet oupplösligen hänger samman med denna industriella omvandling.
35. Kommittén anser att produktiva innovationer och investeringar på området bör vara en prioritering inom EU:s politik till stöd för den havsrelaterade industrin och framför allt beröra små och medelstora företag.
36. Kommittén betonar den hävstång för gemensamma framsteg som samarbetet mellan civila och militära sektorer utgör genom att i synnerhet – och i båda riktningarna – främja överföring av teknik och sakkunskap samt rörlighet i fråga om mänsklig kompetens.
37. Kommittén framhåller intresset av att uppmuntra de havsbaserade olje- och gasföretagens omställning och deras strategier för diversifiering inom andra sektorer av den blå ekonomin. Dessa företag har nämligen förstahandsexpertis om havsmiljön, viktig erfarenhet av att leda långa och komplexa projekt och värdefull kompetens för att bidra till utvecklingen av den havsrelaterade industrin (stödfartyg, undervattensrobotar, förankringssystem, automatik etc.). De skulle med framgång tillsammans kunna återinvestera en del av oljevinsterna i fonder som investerar i den blå ekonomin och förnybar havsenergi.
38. Kommittén framhåller att den tekniska revolutionen innebär att fartyg går från att vara analoga enheter till att vara digitaliserade transportplattformar, vilket skapar möjligheter till ökad integration och samkörning av olika digitala system. Detta ändrar arbetsmetoderna inom sektorn, t.ex. vid interaktionen mellan fartyg och landbaserade kontor samt kontakten mellan fartyg och myndigheter. Det är i detta avseende viktigt att den europeiska havsrelaterade industrin och myndigheterna utnyttjar de möjligheter som digitaliseringen skapar i den internationella konkurrensen.
39. Kommittén understryker det tvingande behovet av att ta hänsyn till och stödja digitaliseringen och mer allmänt nya AI-baserade tekniker inom havsinnovationen.
40. Vi föreslår att en uppsättning frågor som inte bara är av teknisk karaktär utan som även hör ihop med utvecklingen av nya tjänster beaktas i programmen för stöd och finansiering, till exempel autonoma undervattensrobotar, övervakning till havs och prediktivt underhåll, där avtalsåtaganden gällande resultat och prestanda alltmer kommer att prioriteras framför anslag av medel. Man bör också uppmuntra inrättandet av plattformar som gör det möjligt att säkerställa konvergensen mellan olika tekniker för övervakning till havs i olika medlemsstater i syfte att öka övervakningsverksamheternas kompatibilitet, effektivisera verksamheten till havs, underlätta genomförandet av EU:s lagstiftning och politik på detta område, och därmed främja en bättre kontroll av det europeiska havsområdet.

### **Sysselsättning, kompetens och utbildning**

41. Kommittén erkänner betydelsen av att uppmuntra den sociala dialogen inom sektorn och av att organisera förhållandet mellan sysselsättning och utbildning inom den havsrelaterade industrins branscher. Vi efterlyser att särskilda plattformar ska fullgöra dessa uppdrag inom såväl områdena sjötransport och bioresurser i havet som områdena tillverkningsindustri och skeppsvarv. Kommittén framhåller särskilt behovet av att anpassa och främja utbildningen inom den havsrelaterade industrin och fiskeindustrin på ett sätt som stöder generationsskiftet inom fisket, vattenbruket och skaldjursfisket, samt behovet av att anpassa och främja universitetsutbildningar för högre tjänster inom handelsflottan. Det är dessutom nödvändigt att etablera ett system för att utvärdera huruvida utbildningsprogrammen är ändamålsenliga och utbildarna har lämpliga kvalifikationer.
42. Kommittén understryker att utvecklingen av den havsbaserade verksamheten innebär mobilisering av anställda som har stor kompetens på sjöfartsområdet eller anordnande av omfattande kompletterande utbildning för dem som inte har kunskap om livet till sjöss. I detta avseende är det uppenbart att kampanjer måste genomföras bland ungdomar för att locka talanger och få in nya yrkesverksamma inom sektorn, både inom den landbaserade och den havsbaserade industrin, och inom handels- och fiskenäringen.
43. Vi välkomnar de framsteg som gjorts tack vare de direktiv som nyligen antagits om utstationering av arbetstagare, vilket är mycket vanligt inom den havsrelaterade industrin, och efterlyser ett system för erkännande av yrkeskvalifikationer, och inte bara examensbevis och certifikat, för att uppfylla principen om lika lön för lika arbete.
44. Kommittén anser att rörligheten för arbetstagare inom EU är en positiv aspekt för att på bästa sätt organisera värdekedjorna i den havsrelaterade industrin och bemöta verksamhetens utveckling. Detta mål bör beaktas samtidigt som man bevarar och förstärker den kompetens som är nödvändig för att tillgodose företagets behov, först på lokal nivå och sedan på EU-nivå.

### III) *En strategi och särskilda förslag för den havsrelaterade industrins stora sektorer*

#### **Digitalisering av den havsrelaterade industrin**

45. ReK understryker att det är absolut nödvändigt att ta hänsyn till och stödja digitaliseringen och mer allmänt den nya tekniken med artificiell intelligens (AI) inom havsinnovationen.

ReK föreslår att ett antal frågor som inte bara är av teknisk art utan också avser utveckling av nya tjänster tas upp i programmen för stöd och finansiering, till exempel fartyg och autonoma undervattensrobotar eller tjänster för övervakning till havs och prediktivt underhåll.

#### **Den blå bioekonomin**

46. Kommittén understryker den blå bioekonomisektorns lovande men fortfarande föga utvecklade potential, med många tillämpningar på marknaderna (livsmedel och foder, farmakologi, kosmetika, energi) och stor territoriell inverkan. Vi betonar att de mest utvecklade och viktigaste ekonomiska sektorerna måste prioriteras: fiske, vattenbruk och havsodlingar.

47. Kommittén välkomnar mobiliseringen kring denna framväxande bransch, framför allt tack vare "forum för den blå bioekonomin" under ledning av GD Havsfrågor och fiske. Kommittén anser att man efter en omfattande etapp av FoU-investeringar bör prioritera industrialisering och saluföring av nya processer som man testat och lärt sig kontrollera i liten skala.

48. Kommittén vill se en ny prioritering för denna bransch genom investeringar i hela värdekedjan, från utvinning av eller kontrollerad produktion av bioresurser ända till den etapp där produkter bearbetas och utnyttjas.

49. ReK föreslår i detta avseende att man skapar kopplingar till mognare havsrelaterade branscher, såsom fisket eller vattenbruket, med sikte på värde- och bearbetningskedjan nedströms för fiskeprodukter, som ger mest mervärde.

50. ReK understryker den cirkulära havsekonomis betydelse för att stödja utvecklingen av den blå bioekonomin (inga utkast inom fisket, återvinning av avfall på land som friläggs vid ebb, rester från tillvaratagande av alger, behandling av avfall och plast etc.).

51. Kommittén uppmanar EU att stödja utforskningen av världens alla hav, i synnerhet för att förbättra kunskaperna om havsmiljön och klimatforskningen (kolcykel och koldioxidupptagning, försurning av haven och den stigande havsytan etc.) och kartlägga olika energitillgångar och andra tillgångar för att bättre kunna utvärdera potentialen att ta tillvara dessa havsresurser (jordvärme, strategiska mineraler etc.).

#### **Civil och militär varvsindustri**

52. Kommittén bekräftar den strategiska karaktären hos EU:s investeringar i differentieringsfaktorer inom varvsindustrisektorn, framför allt med anknytning till digitaliseringen och omställningen på miljö- och energiområdet. Det handlar om att genom innovationer förbättra konkurrenskraften och återerövra marknadsandelar. Finansieringsfrågorna är också väsentliga för varvsindustrin.

53. Kommittén uppmärksammar de nya marknader som har anknytning till dessa omställningar: integration av ren framdrivning i fartyg, innovativa framdrivningssystem utan fossila bränslen (nya typer av segel), försörjningsfartyg, elfärjor, fartyg som är avsedda för korta varutransporter, servicefartyg som används i hamn- och kustområden etc.

54. Kommittén understryker betydelsen av att stärka banden och det lokala samarbetet mellan varven och deras kedja för gemensam upphandling inom ramen för sjöfartskluster. Vi understryker även behovet av att stödja regioner med varvsverksamhet, där ett stort antal små och medelstora företag är verksamma. Kommittén vill se särskilt stöd till utrustningstillverkarsektorns värdekedjor, som står för 50 % av världsmarknadens andelar och en omsättning som är dubbelt så stor som varvsindustrins. I sin handels- och finansieringspolitik bör EU också gynna användningen av europeisk utrustning i fartyg som byggs utanför unionen.

55. ReK uppmanar inom ramen för "European Sea Tech" till ett systematiskt arbete för att i varvsindustrins värdekedjor få med nya aktörer som kan bidra till att stärka produktionskapaciteten, kompetensutnyttjandet och den europeiska konkurrenskraften.

56. Kommittén betonar att tillverkning och underhåll av små fartyg är industriella aktiviteter av strategisk betydelse för de yttersta randområdena, eftersom de flottor och den flytande utrustning som är i bruk i dessa vatten berörs av områdenas ökaraktär och avstånd från det europeiska fastlandet, som får betydande konsekvenser för deras logistik samt underhållet och ersättningen av små fartyg. För att stödja en effektiv tillväxt av havsrelaterad verksamhet i dessa regioner måste specifikt stöd ges till denna typ av industriell verksamhet.

57. Kommittén anser att havsrelaterade frågor bör ställas i centrum för den nya försvars- och säkerhetspolitiken, vilket innebär att den militära varvsindustrin ägnas en alldeles särskild uppmärksamhet. Kommittén föreslår i detta avseende ett större hänsynstagande till utvecklingsstödet till teknik med dubbla användningsområden som kan tas tillvara inom både den civila och den militära sektorn.

58. ReK understryker behovet av att förstärka kapaciteten hos de flottor som utför statliga övervaknings- och säkerhetsuppdrag, och anser att dessa suveräna uppdrag bör utföras av fartyg som byggs i Europa. Vi menar att en bra organisation av dessa uppdrag, i synnerhet mot bakgrund av brexit och migrationsutmaningarna, innebär att man förlitar sig på de befintliga nationella flottorna i nära partnerskap med Frontex, via en europeisk solidaritetsinsats för att stödja de länder som är mest engagerade i dessa uppdrag som är av stort gemensamt intresse.

### Förnybar havsenergi

59. ReK betraktar förnybar havsenergi som en bransch med stor potential att på samma gång bidra väsentligt till produktionen av förnybar energi, strukturera en industriell värdekedja som i många regioner skapar hållbara lokala arbetstillfällen och uppvisa exportframgångar. Kommittén påminner om att projekt till havs måste genomföras på ett miljövänligt sätt som är förenligt eller till och med samverkar med befintlig verksamhet.

60. Kommittén betonar att kostnaderna har sjunkit kraftigt för de havsbaserade vindkraftparkerna i Europa sedan de första parkerna togs i bruk 1991, och framför allt tack vare uppbyggnaden av en fungerande europeisk industrisektor under de senaste tio åren.

61. Kommittén påminner om vikten av de reparationer och inspektioner som krävs för fartyg och att fartygen måste skrotas när de inte längre kan användas. Därför rekommenderar kommittén att kommissionen ska utarbeta en plan för att utrusta EU med lämpliga anläggningar för att utveckla dessa funktioner, inklusive de budgetåtaganden som krävs för att nå dessa mål.

62. Kommittén påminner om att vidareutvecklingen av denna sektor innebär en förlängning av den insats som man åtagit sig på EU-nivå, framför allt avseende FoU (investeringar på mer än tre miljarder euro), men numera kräver tydliga politiska val som främst måste göras av medlemsstaterna: att fastställa ambitiösa volymer och tidsplaner för anbudsinfordringar för vindkraftverk som står på ett fundament – den teknik som är mest utvecklad för närvarande – men även för ny teknik såsom flytande vindkraftverk och tidvattenkraftverk, eller vågkraftverk, som är i stort behov av tillräckliga och garanterade intäkter för att investeringar ska komma igång och industrialiseringen av dem ska påbörjas.

63. ReK uppmuntrar inrättandet på EU-nivå av verktyg som är avsedda att stödja investeringar, men också att försäkra projekt och hantera risker. Inrättandet av dessa verktyg skulle väsentligt kunna sänka finansieringskostnaden och alltså även snabbare sänka produktionskostnaden för den el som genereras.

64. ReK välkomnar de betydande framsteg som under de senaste åren gjorts i fråga om test av prototyp- och demonstrationsanläggningar med ny teknik under verkliga användningsförhållanden, särskilt beträffande tidvattenkraftverk, med utsikt till kostnadsänkningar i takt med att de blir allt mer kontrollerbara och tillförlitliga, vilket bör göra det möjligt att verkligen öppna upp marknaden med hjälp av tillämpade inmatningspriser för att på så sätt stärka de europeiska aktörernas världsledande ställning.

65. ReK uppmuntrar med eftertryck till att EU sätter som mål att bli världsledande inom flytande vindkraftverk, och rekommenderar kommissionen och medlemsstaterna att utforska idén om samordnade eller gemensamma anbudsförfrågningar för att på så sätt erbjuda en marknad med större volym och synlighet. En liknande strategi kan utvecklas för tidvattenkraftverk och vågkraftverk beträffande pilotanläggningar före det kommersiella stadiet.

66. Kommittén understryker betydelsen av att anta en särskild strategi i områden som inte är sammankopplade, särskilt i ömråden, för att därigenom kunna erbjuda helhetslösningar för koldioxidsnål energisjälvförsörjning genom att olika slags teknik, däribland förnybar havsenergi, kombineras i enlighet med särdragen hos varje område. Mot denna bakgrund bör insatserna för att utveckla maskiner med medelhög effekt ökas.

67. ReK föreslår att utvecklingen av dessa lösningar för energisjälvförsörjning också ska testas och utvärderas i projekt som omfattar anläggningar till havs med flera användningsområden, eftersom dessa är förelöpare till en ökande havsanpassning inte bara av industriverksamheten utan också när det gäller mänskligt liv i vid mening. Det bör påpekas att dessa mycket långsiktiga perspektiv måste uppfylla högt ställda krav i fråga om hållbarhet och hantering av miljöeffekter under projektens hela livscykel.

#### IV) *Hamnarna, en viktig utmaning för den havsrelaterade industrins dynamik*

#### **Hamnplattformar samt hamn- och kustinfrastruktur och havsbaserad infrastruktur**

68. Kommittén vill rikta uppmärksamheten mot att hamnarna, tack vare kombinationen av verksamhet och potential, har kapacitet att bli områden för utveckling av projekt för blå tillväxt, som kan tjäna som förebilder och byggas ut i alla kustregioner.

69. Kommittén insisterar på att hamnar, oavsett deras status, också fortsättningsvis ska betraktas som strategiska tillgångar som de offentliga myndigheterna ännu har till uppgift att investera i och på att reglerna för konkurrens och statligt stöd ska medge sådana investeringar.

70. Kommittén betonar behovet av att med hjälp av EU-finansiering stödja hamninfrastrukturen i de yttersta randområdena, med hänsyn till bristen på alternativ när det gäller varutransporter och med tanke på att statligt stöd till sådan infrastruktur inte innebär en snedvridning av konkurrensen på EU:s inre marknad eftersom det har en rent lokal dimension.

71. Kommittén framhåller hamnarnas uppgift att på samma gång vara nav för sjöfarten och värplattformar för den havsrelaterade industrin och tillhörande innovations- och utbildningsåtgärder. Kommittén uppmärksammar den regionala attraktivitetsfaktor som hamnarna står för när det gäller att locka till sig ny industriverksamhet både i själva hamnområdena och i deras omgivningar.

72. ReK understryker betydelsen av logistik- och sjöfartsservicesektorerna i hamnar och betonar intresset av att, utöver tekniska innovationer, ta fram nya ekonomiska modeller och servicemodeller i hamnar, till exempel på grundval av en successiv digitalisering av dessa (smarta hamnar), och utveckla potentialen att förbättra och optimera de processer som gör det möjligt att utvärdera data (stor-data).

73. Kommittén rekommenderar att man främjar en bättre sammanflätning mellan hamnarna och de stadsområden som omger dem, samtidigt som man stärker hamnsamhällets beslutsautonomi och ser till att bevara hamnområdena för att möjliggöra framtida utveckling.

74. Kommittén föreslår att man inom "European Sea Tech" inrättar ett nätverk av hamnar som är verksamma inom utvecklingen av den blå ekonomin som en förlängning av arbetet i europeiska hamnforumet och dess undergrupper "hamnar som nav för blå tillväxt" och "gröna hamnar".

75. Kommittén understryker betydelsen av väg- och vattenbyggnads- samt miljöteknikbranschen i hamnar och kustområdena för planeringen av anläggningarna och kustlinjen och för att stödja anpassningen till klimatförändringarna.

76. ReK föreslår att man gör hamnarna till en plats för inkubation och potentiellt, på sikt, till aktörer som driver projekt för nya infrastrukturer till havs, oavsett om det handlar om offshore-hamnar eller mer allmänt om delade plattformar för blå ekonomisk verksamhet (omlastning, logistiknav, produktion av förnybar havsenergi, vattenbruk, reparation av fartyg, vetenskaplig forskning etc.).

77. ReK föreslår ett samråd med inriktning på funktionen hos så kallade sekundärhamnar, alltifrån specialisering på marknader med mindre volym till förstärkning/komplementaritet i förhållande till närliggande stora industrihamnar.

#### **Utfasningen av fossila bränslen i hamnarna och från sjöfarten**

78. ReK ser det som ytterst angeläget att stärka stödet till investeringar i hamnar för tankning av fartyg med flytande naturgas (LNG) och mer allmänt i infrastruktur som bidrar till att minska fartygens ekologiska fotavtryck (elektrisk laddning vid kajen etc.). Kommittén betraktar en sådan övergång till nya energikällor som en prioritering för genomförandet av målen om minskade utsläpp av växthusgaser och gaser som är skadliga för människors hälsa, och anser att redarna bör erhålla stöd för att anpassa och förnya sina flottor. Kommittén betonar att biogas som produceras från bioresurser (från växter, från jordbruket och från livsmedel) också kan bidra till värdekedjan för LNG i syfte att minska utsläppen av växthusgaser ytterligare jämfört med nuvarande lösningar.

79. Kommittén föreslår en utvärdering av möjligheterna att inrätta en blå LNG-korridor för Europas öar och de yttersta randområdena i linje med Europaparlamentets resolution av den 25 oktober 2018 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen i Europeiska unionen: dags att handla! (2018/2023(INI));

Kommittén påminner i detta sammanhang om behovet av lämpliga finansieringsinstrument för att stödja sådana investeringar, som fortfarande är relativt stora i dessa områden.



80. ReK uppmärksammar behovet av att stödja forskning och utveckling av offshore-vattenbruk som integrerar den befintliga kunskapen om havsteknik på djupt vatten och industri 4.0. Därmed minskas närvaron av vattenbruksanläggningar i kustnära havsområden till förmån för andra aktiviteter som förekommer inom den blå ekonomin och som behöver ta samma havsområde i anspråk.

81. Kommittén anser att FoU-verksamheten öppnar upp en möjlighet att börja använda syntetiska flytande bränslen som produceras med hjälp av värdekedjan för kol och förnybar energi. Denna möjlighet bör undersökas med försiktighet och tekniken måste visa på sin relativa konkurrenskraft gentemot andra alternativa lösningar samt på ett lågt miljöavtryck, och positivt bidra till att bekämpa växthuseffekten under hela cykeln. Än så länge har inga sådana bevis lagts fram.

82. Kommittén medger att användningen av LNG bara kan fungera under en mellanperiod, och uppmanar till att utveckla användningen av elförsörjning av fartyg i hamnläge, elfartyg, mobilisera sol- och vindenergi på fartygen och sträva efter en konkurrenskraftig produktion och användning av väte från förnybara källor inom sjöfarten (detta i anslutning till utveckling av förnybar havsenergi och i synnerhet av de branscher som har en stark produktionspotential såsom havsbaserad vindkraft från anläggningar som står på fundament eller är flytande).

83. På samma sätt efterlyses utveckling av infrastruktur för smarta nät i hamnarna för att integrera decentraliserade källor för förnybar elenergi, elförsörjning av fartyg i hamnläge, elektrisk rörlighet och annan teknik som är relaterad till smarta nät.

Bryssel den 27 juni 2019.

Karl-Heinz LAMBERTZ  
*Europeiska regionkommitténs  
ordförande*

---