

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om Den europæiske sektor for vedligeholdelse, reparation og ombygning af skibe: en robust, internationalt konkurrencedygtig sektor, som understøtter EU's politikker for bæredygtig vækst (initiativudtalelse)

(2014/C 170/06)

Ordfører: **Marian KRZAKLEWSKI**

Medordfører: **Enrique CALVET CHAMBÓN**

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg besluttede den 14. februar 2013 i henhold til forretningsordenens artikel 29, stk. 2, på eget initiativ at afgive udtalelse om:

»Den europæiske sektor for vedligeholdelse, reparation og ombygning af skibe: en robust, internationalt konkurrencedygtig sektor, som understøtter EU's politikker for bæredygtig vækst«.

Det forberedende arbejde henvistes til Den Rådgivende Kommission for Industrielle Ændringer (CCMI), som udpegede Marian Krzaklewski til ordfører og Enrique Calvet Chambón til medordfører. Den Rådgivende Kommission vedtog sin udtalelse den 21. november 2013.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 494. plenarforsamling den 10.—11. december 2013, mødet den 10. december 2013, følgende udtalelse med 163 stemmer for, 3 imod og 4 hverken for eller imod:

1. Konklusioner og anbefalinger

1.1 Sektoren for vedligeholdelse, reparation og ombygning af skibe (*ship maintenance, repair and conversion* — SMRC) er strategisk vigtig for Europa og dets bæredygtige udvikling, da den spiller en central rolle på områder som miljøbeskyttelse, transport, sikkerhed og energioptimering.

1.2 EØSU mener, at det nuværende net af SMRC-skibsværfter takket være sin højt teknologiske *knowhow* er godt rustet og i stand til at imødekomme den stigende efterspørgsel efter bæredygtig udvikling, teknologi, innovation, arbejdstagernes kvalifikationer og skibsværftsudstyr.

1.3 Udvalget mener, at der for øjeblikket til trods for det vanskelige økonomiske klima tegner sig nogle lovende muligheder for sektoren. Det hænger sammen med udvidelsen af verdensflåden og den stigende andel af ældre skibe samt navnlig den stigende efterspørgsel efter ombygning og modernisering som følge af miljø-, energi- og klimakrav. Dette vil på kort sigt betyde stigende efterspørgsel efter energieffektive fartøjer, drift og udvikling af havvindmølleparker og udvinding af naturressourcer på havet.

1.4 På mellemlang til lang sigt kan åbningen af sejlruter i Det Nordlige Ishav og dybhavsminedrift føre til yderligere muligheder for sektoren.

1.5 Udvalget konstaterer, at den nuværende krise på trods af disse lovende muligheder bevirker, at redere og SMCR-skibsværfter stadig slås med finansielle flaskehalse, som f.eks. adgang til lån og dermed vanskelige driftsbetingelser for virksomhederne. En yderligere udfordring ligger i at opretholde en kritisk masse i sektoren.

1.6 For at afhjælpe denne situation bør SMRC-delsektoren arbejde tæt sammen med den maritime værdikæde med henblik på at øge sektorens synlighed og opnå hjælp fra EU, medlemsstaterne og regionerne i lyset af den stadigt stigende konkurrence fra tredjelande.

1.6.1 Udvalget mener, at det for den pågældende sektor er nyttigt og nødvendigt at iværksætte foranstaltninger som f. eks.:

— En bredere og mere aktiv rolle til EIB i forhold til sektoren inden for rammerne af EIB's målsætninger om at støtte den europæiske industripolitik; det gælder også SMRC-sektorens SMV'er, overfor hvilke EIB og EIF har omfattende indirekte aktionsmuligheder;

- Afholdelse af workshops med deltagelse af EIB, Kommissionen og de berørte parter i sektoren (disse workshops er foreslået i LeaderSHIP-2020-initiativet) og gennemførelse af undersøgelser af udbuddet af finansieringsmuligheder fra EIB;
- Eventuel brug af Europa 2020-initiativet med projektopblik på transport- og energirelaterede områder; tildeling af regionalfondsmidler til den maritime sektor (herunder midler til »intelligent specialisering«); Kommissionen skal — senest inden udgangen af 2013 — træffe beslutning om at forlænge anvendelsen af rammebestemmelserne (om tilladt statsstøtte til skibsbygningsindustrien) indtil fremlæggelse af forslag om og ikrafttrædelse af nye regler om såvel den overordnede ramme for FUI som regionalstøtte, som fremover tilsammen skal erstatte rammebestemmelsernes nuværende rolle; der bør tages skridt til at undgå, at der opstår nye finansielle flaskehalse, når rammebestemmelserne udløber og erstattes med nye regler, og der bør gøres alt for at kompensere SMRC-sektoren for de økonomiske tab, som dette måtte forårsage;
- Prioritering af EU-støtte til FUI-aktiviteter inden for rammerne af Horisont 2020 (som skal være fortsættelsen af den teknologiske platform, Waterborn) til målrettede maritime projekter, som indeholder demonstrationselementer og har innovationspotentiale (herunder offentligt-private forskningspartnerskaber).

1.7 EØSU gør opmærksom på, at selvom arbejdstagerne i EU's SMRC-sektor har tilstrækkelige færdigheder, bør disse løbende vurderes og ajourføres. Disse bestræbelser bør gives prioriteret støtte, f.eks. inden for rammerne af LeaderSHIP-2020-initiativet. Der er i denne sektor en reel risiko for tab af kritisk masse i betragtning af den aldrende faglærte arbejdskraft.

1.8 Efter EØSU's mening bør der være fokus på at tiltrække nye og unge arbejdere til sektoren, hvilket bør kombineres med bestræbelser på at forbedre sektorens image. Dette bør sammenkædes med finansiell støtte til skoler og højere læreanstalter med specialiseringer, der omfatter SMRC.

1.9 Udvalget mener, at Kommissionen sammen med arbejdsmarkedsparterne og andre interessenter (f.eks. inden for rammerne af kvalifikationssektorråd) bør udarbejde en plan for løbende tilpasning af færdighederne til SMCR-sektorens nye opgaver, herunder *offshore*udstyr (platforme, vindmølleparker osv.), havne, nye tekniske flydeenheder, udstyr og skibe til transport af flydende naturgas mv. Dette kræver overvågning af færdigheder og løbende udvikling af uddannelse såvel som fremme af mobilitet inden for EU.

1.10 Et omfattende sæt af regler og bestemmelser (miljøbeskyttelse, sikkerhed, havne, regler om transport, montage og genbrug) har afgørende indflydelse på, hvordan sektoren fungerer, og på efterspørgslen efter dens tjenesteydelser. I betragtning heraf mener EØSU, at SMCR-sektoren og nybygningssektoren hyppigt og systematisk bør rådføre sig med EMSA med det formål at sikre, at skibe er mere sikre og miljøvenlige, og at de overvåges effektivt.

1.11 EØSU mener ikke, at det nye sæt regler og krav vedrørende avanceret teknologi bør ses som noget skadeligt eller problematisk for sektoren, men snarere som en chance. SMRC-sektoren, nybygningsværfterne og stålproduktionssektoren bør i den sammenhæng arbejde tættere sammen for at opnå bedre resultater. Udvalget opfordrer GD MOVE til at tage hensyn til SMRC-sektoren i sit strategiske politikudviklingsarbejde (herunder hvad angår nærskibsfart).

De mellemlange prognoser (3 år) viser en stærk efterspørgsel efter ophugning af skibe i Europa, og EØSU mener i den forbindelse, at SMRC-sektoren har kapacitet til at varetage disse opgaver. Sektoren har også den menneskelige kapital til at opfylde kravene til skibsophugning, der hverken er skadelig for mennesker eller miljøet. Samtidig tages der i sektoren hensyn til, at dette er en ny og anderledes form for aktivitet, som omfatter følsomme aspekter, der kræver en varsom tilgang. Udvalget mener, at ophugning af skibe i stigende grad vil blive en strategisk aktivitet for europæisk industri.

1.12 Efter udvalgets mening er de vigtigste kortsigtede mål, som kræver offentlig støtte til at finansiere ombygninger i EU's SMRC-sektor, installation af rensningsudstyr og systemer til behandling af ballastvand (dette kan ifølge Lloyd's Register berøre op til 65 000 skibe på verdensplan) og ombygninger med henblik på energieffektivitet (herunder installation af naturgasdrevne motorer, installation af anlæg til transport af flydende naturgas til søs og varmegenvindingsanlæg samt moderniseringsudstyr med henblik på langsom sejlads (*slow steaming*) osv.).

1.13 Udvalget er overbevist om, at SMRC-sektoren har virkelig stor betydning for de respektive europæiske orlogsflåder, og at dette emne bør indgå i andre EØSU-udtalelser om forsvarsmaterielsektoren.

1.14 EØSU mener, at den praktiske gennemførelse af IMO-reglerne, navnlig konventionen om håndtering af ballastvand, har afgørende betydning for sektoren. Denne konvention bør derfor gennemføres på en korrekt og effektiv måde, og det bør klart defineres, hvad der forventes.

2. Indledning

Den europæiske sektor for vedligeholdelse, modernisering og reparation af skibe — SMRC

2.1 Skibsbygningsindustrien omfatter alle de virksomheder, der er involveret i bygning, vedligeholdelse, ombygning og reparation af alle slags skibe og andre relevante maritime konstruktioner. Den engelske forkortelse »SMRC« henviser til værfter, der udfører vedligeholdelse, reparation og ombygning af skibe. Dette aktivitetsområde omfatter også klassifikationssyn. Sådanne skibsværfter findes i 16 EU-lande og beskæftiger cirka 50 000-55 000 ansatte (gennemsnittet for 2007-2011).

2.2 SMRC-sektoren udgør et særligt segment af skibsbygningsindustrien. Denne sektors betydning vokser i takt med udvidelsen af den globale flåde og den tiltagende søtransport (og transport ad indre vandveje) samt med udviklingen af skibsteknologi og de øgede krav til vandtransport, hvad angår bæredygtig udvikling.

2.3 EU har for øjeblikket en stærk position i denne sektor. Sektorens nuværende andel af det globale marked ligger på omkring 35 %, hvilket viser, at sektoren er strategisk vigtig for Europa. Denne position bør fastholdes og endog styrkes for at sikre et højt sikkerhedsniveau inden for søtransporten og fastlægge strenge miljø- og energieffektivitetsstandarder.

Karakteristik af SMRC-sektoren

2.4 SMRC-sektoren adskiller sig på mange måder fra nybygningsindustrien. Sektoren er opdelt i følgende delsektorer: reparation, vedligeholdelse og modernisering såvel som ombygning af skibe.

2.5 Vedligeholdelses- og reparationsarbejde tager normalt kun kort tid. Skibet ligger for det meste af tiden i tørdok, og der bliver det gennemsnitligt i cirka 10-12 dage.

2.6 Planlægning af reparationsarbejde er forholdsvis ligetil, og skibsværfterne kan påvirke rederens valg af skibsværft. Ikke-planlagte reparationer, der sker som følge af systemfejl, mekaniske eller strukturelle fejl, skal udføres af det nærmeste skibsværft. I de tilfælde er det vanskeligt at påvirke rederens beslutning.

2.7 Ifølge en rapport fra OECD fra 2008 ⁽¹⁾ er valget af et passende reparationsværft blevet meget vigtigt for skibsredere, som ofte er nødt til at vælge mellem en økonomisk attraktiv løsning og behovet for at sikre driftssikkerhed og avanceret teknologi. De vigtigste faktorer, der spiller ind i beslutningen om, hvor et skib skal repareres, er som regel: udgifterne, reparationstiden (inklusive udgiften til afgang fra ruten) og i mindre grad den anvendte teknologi.

⁽¹⁾ The interaction between the ship repair, ship conversion and shipbuilding industries report, C/WP6(2008)6c. (rapport om samspillet mellem sektorerne for hhv. reparation, ombygning og nybygning af skibe).

2.8 For at opnå stordriftsfordele sammenkædes nybygning og reparation af skibe flere steder rundt omkring i verden. De ledende lande i skibsbygningsindustrien holder oftest nybygningsarbejdet og skibsreparationsarbejdet adskilt for at opnå større arbejdskraftkoncentration og øget produktivitet.

I visse EU-lande (herunder Polen, Tyskland og Holland) og i Indien er der funktionelle og forretningsmæssige forbindelser mellem nybygningsværfter og SMCR-værfter. Denne model har vist sig at fungere effektivt i disse lande, hvor begge typer skibsværfter benytter fælles afdelinger og faciliteter (og andre organisatoriske enheder⁽²⁾) og samtidig nyder godt af en diversificeret portefølje af produkter og ordrer og en minimering af risikoen i forbindelse med den økonomiske afmatning.

2.9 Markedsforholdene i sektoren

2.10 I de seneste årtier har udtrykket »evigt ung« været brugt i litteraturen til at beskrive SMRC-sektorens udvikling. En stærk vækst i den internationale flåde fra 660 mio. tons dødvægt i 1990 til 1 468 mio. tons dødvægt i 2011 har været kilde til tilsvarende stigende muligheder for SMRC-sektoren. Den årlige omsætning på verdensplan i denne sektor blev ved udgangen af 2010 anslået til at ligge på omkring 12 mia. USD⁽³⁾.

2.11 Omsætningen i den europæiske skibsreparationssektor beløb sig til 3,16 mia. EUR i 2010 (og toppede i 2008 med 4 mia. EUR). Bilag 1 viser skibsreparationsværfternes omsætning i forskellige lande mellem 2006 og 2010.

2.12 Den europæiske SMRC-sektor klarede sig ganske godt inden krisen. Siden 2010 har skibsrederne skåret ned på udgifterne eller udsat ordrer i et forsøg på at sænke deres omkostninger. I anden halvdel af 2010 lykkedes det dem at udligne deres tab, hvilket kan ses af den kendsgerning, at ventetiden på reparationsarbejde igen steg (fra én til tre uger).

2.13 Der findes SMRC-værfter over hele verden. Selvom asiatiske skibsværfter foretager skibsreparationer til en lavere pris (på grund af de lave lønomkostninger), vælger mange rederier dyrere skibsværfter, fordi de kan tilbyde kortere frister (hvorved man undgår udgifter til ruteomlægning) og mere avanceret knowhow.

Ombygninger og moderniseringer på SMRC-værfter

2.14 På visse punkter minder ombygnings- og moderniseringsprocessen mere om skibsbygning end reparations- og vedligeholdelsesarbejde. Ombygning af skibe tager som regel længere tid end almindelig reparation. De trin, der er involveret i ombygning af skibe, kan beskrives som en produktionsproces.

2.15 Ifølge Sea Europe⁽⁴⁾ ligger ombygning af skibe tættere på aktiviteterne på nybygningsværfter, når det gælder tidsfrister, men ombygning kræver en helt anden tilgang og fleksibilitet, som sikrer, at der kan foretages ændringer af arbejdsplanen i overensstemmelse med kundens behov og den specifikke karakter af det skib, der skal ombygges.

2.16 Kort før krisen var markedet for de skibsværfter, der udfører ombygninger, virkelig godt. I 2009 begyndte antallet af ordrer dog at falde, og i begyndelsen af 2010 skete det største fald. På det tidspunkt var de fleste ordrebøger for ombygning tomme. Situationen blev noget bedre i anden halvdel af 2010, men på nuværende tidspunkt holder mange rederier igen med at afgive ordrer på ombygninger på grund af økonomiske vanskeligheder.

2.17 Reparation, ombygning og modernisering af *offshore*hjelpefartøjer og flydende enheder (herunder boreplatforme) har på det seneste spillet en stadigt stigende rolle. På grund af de høje priser på nye fartøjer af denne type (og flydende *offshore*udstyr) og de lange leveringstider herpå (helt op til fire år) vælger rederne at ombygge eksisterende *offshore*enheder og flydende udstyr. I Europa er der imidlertid en stærk fristelse til at bruge billigere udenlandske værfter til at udføre sådanne ombygninger.

⁽²⁾ Se fodnote 1.

⁽³⁾ CESA's årsberetning 2010–2011.

⁽⁴⁾ I 2012 gik sammenslutningen af europæiske skibsværfter i EU (CESA) og det europæiske råd for maritimt udstyr (EMEC) sammen i en europæisk sammenslutning af skibsredere og producenter af skibsudstyr, European Ships and Maritime Equipment Association, også kaldet Sea Europe.

3. Analyse af den europæiske SMRC-sektors konkurrenceevne

3.1 Der blev for nylig gennemført en undersøgelse og analyse af konkurrenceevnen i EU's SMRC-sektor inden for rammerne af forskningsprogrammet, ECO-REFITEC⁽⁵⁾, der gennemføres under det 7. forskningsrammeprogram. Resultaterne af denne undersøgelse fremgår af bilag 2.

4. Europæisk og international lovgivning med indvirkning på SMRC-sektoren (kildemateriale⁽⁶⁾,⁽⁷⁾,⁽⁸⁾)

4.1 På internationalt plan har der ikke været ført diskussioner om multilaterale aftaler om konkurrenceevne (f.eks. i WTO-regi), som kunne have indflydelse på SMRC-sektoren, og chancen for på kort sigt at nå frem til sådanne aftaler er temmelig ringe.

4.2 På bilateralt plan har EU forhandlet handelsaftaler, som har indirekte indflydelse på konkurrenceevnen, med USA, Canada, Japan og Sydkorea, men deres indflydelse på SMRC-sektoren er ret minimal.

På europæisk plan indeholder EU-lovgivningen rammer for statsstøtte til skibsbygning. I henhold til disse rammer kan Kommissionen give tilladelse til innovations- eller regionalstøtte til skibsværfter, eller i tilfælde af eksportkreditter, støtte til skibsførere. For SMRC-sektorens vedkommende dækker rammen støtte til reparation og ombygning i tilfælde af regional- og innovationsstøtte, men i tilfælde af eksportkreditter kun støtte til ombygning af skibe.

4.2.1 Den nuværende ramme er gældende i to år fra 1. januar 2012. Kommissionen bebuder, at det efter denne periode vil lykkes at indarbejde rammerne for skibsbygning i den fremtidige udgave af EU-rammebestemmelserne for statsstøtte til forskning og innovation og for regionalstøtte, da både EU-rammebestemmelserne og de mere specifikke rammer for skibsbygning for øjeblikket er ved at blive revideret.

4.3 Eksisterende regler ratificeret af medlemmerne af IMO, der skaber muligheder for SMRC-sektoren

4.4 Konventionen om håndtering af ballastvand

4.4.1 Konventionen om håndtering af ballastvand løser problemet med overførsel af invasive marine arter mellem forskellige havområder ved udledning af ballastvand, der transporteres af skibe. Konventionen skulle efter planen træde i kraft i begyndelsen af 2014.

4.4.2 Konventionen vil få virkelig stor indvirkning på SMRC-sektoren, da mange skibe bliver nødt til at blive moderniseret og/eller ombygget, hvilket ifølge Lloyds Register muligvis berører op til 65 000 fartøjer verden over.

4.4.3 Andre potentielle virkninger af denne konvention for SMRC-skibsværfterne er først og fremmest de risici, der følger af brug og opbevaring af nye kemikalier, og de øgede lovkrav vedrørende deres anvendelse.

4.5 Marpolkonventionen (bilag VI) — forebyggelse af luftforurening fra skibe

4.5.1 Denne konvention, der trådte i kraft i 2013, har til formål at reducere luftforureningen fra skibe, navnlig SO_x og NO_x.

⁽⁵⁾ *Eco innovative refitting technologies and processes for shipbuilding industry promoted by European Repair Shipyards* – (Øko-innovative reparationsteknologier og -processer til værftsindustrien, støttet af de europæiske skibsreparationsværfter) et projekt medfinansieret af Kommissionen under det syvende rammeprogram (2007–2013).

⁽⁶⁾ Se fodnote 5.

⁽⁷⁾ Se fodnote 3.

⁽⁸⁾ Se fodnote 1.

4.5.2 For at undgå at den maritime industri pålægges unødvendige restriktioner, er det i bilag VI til konventionen fastlagt, at emissionerne kan sænkes ved at anvende alternative brændstoffer eller ved at anvende røggasrensningsteknologi.

4.5.3 Konventionen skaber muligheder for SMRC-skibsværfterne, eftersom det vil være nødvendigt at installere emissionsbegrænsende udstyr på skibe, der indgår i de eksisterende fartøjsflåder. Potentielle risici for skibsværfter, der installerer miljøvenligt udstyr, er bl.a. en stigende afhængighed af leverandører af udstyr og behov for visse investeringer i skibsværfterne.

4.6 Konventionen om ophugning af skibe (Hongkongkonventionen)

4.6.1 Denne konvention har til formål at sikre, at risikoen for miljøet, sundheden og sikkerheden i forbindelse med ophugning af skibe holdes på et acceptabelt niveau.

4.6.2 Som følge af konventionens bestemmelser skal rederne være fuldt informeret om alle de materialer, der anvendes til vedligeholdelse, reparation og ombygning, og de skal sikre sig, at uønskede materialer aldrig anvendes på værfterne. Dette kan skabe yderligere muligheder for at sikre nye specialordrer til EU-værfter med et højt niveau af knowhow.

4.7 Ophugning af skibe vil i stigende grad blive en strategisk aktivitet, som tager sigte på at fremskaffe og levere for eksempel metalskrot og andre råvarer til EU's fremstillingssektor (stål, aluminium, kobber) for at reducere både den direkte og indirekte miljøindvirkning og forhindre uacceptable arbejdsmæssige og sociale forhold.

5. Forslag til handling og retningslinjer for SMRC-sektoren i LeaderSHIP-2020-initiativet og i det igangværende arbejde i skibsbygningsindustriens sektordialogudvalg

5.1 SMRC-sektoren og de dertil tilknyttede industrier bør være opmærksomme på de chancer og muligheder for EIB-finansiering, der nu er med bankens øgede udlånsaktiviteter. EIB-tiltag bør fremmes og undersøges, primært til projekter vedrørende »grøn skibsfart«, vedvarende *offshore*energi og ombygninger. Det foreslås, at GD for Erhvervspolitik i første række afholder »workshops« med henblik på at undersøge mulighederne for EIB-støtte nærmere.

5.2 Medlemsstaterne og kystregionerne bør undersøge muligheden for at afsætte strukturfondsmidler til teknologisk diversificering i den maritime branche i forbindelse med nye markedssektorer. Dette gælder navnlig de regionale strategier for intelligent specialisering.

5.3 Hvad angår eventuel langsigtet EU-finansiering, bør Kommissionen undersøge muligheden for at afsætte midler til finansiering af bygning og modernisering af skibe. Medlemsstaterne, de finansielle aktører og den maritime teknologiindustri samt andre interessenter bør se på adgangen til markedsgarantier.

5.4 Skibsbygningsindustrien (herunder SMRC) bør sammen med Kommissionen, medlemsstaterne eller regionerne være involveret i forskningsaktiviteter, bl.a. gennem brug af OPP — offentlig-private partnerskaber — og under fuld hensyntagen til den maritime sektors struktur og de relevante statsstøtteregler.

5.4.1 EØSU er enig i tanken bag LeaderSHIP-2020-initiativet om, at opfyldelse af de overordnede OPP-mål for værftssektoren forudsætter et stærkt engagement i forskningsprogrammerne. Hvad angår de kortsigtede mål, bør SMRC-sektorens varige konkurrenceevne helt sikkert understøttes af passende foranstaltninger til fremme af innovation i virksomhederne.

5.5 EØSU støtter inddragelsen af skibsbygningsindustriens sektordialogudvalg i arbejdet med at fastlægge og gennemføre politikker under LeaderSHIP-2020-initiativet. For øjeblikket bør dette udvalgs særlige rolle handle om at gennemføre den del af initiativet, der vedrører bedre indkredsning og sammenlignelighed af kvalifikationer og kompetencer med henblik på at sikre en velfungerende sektor på længere sigt.

5.6 EØSU ser frem til, at dialogudvalget i sit arbejde gør fornuftige fremskridt, hvad angår sociale standarder i den europæiske skibsbygnings- og SMRC-sektor.

Bruxelles, den 10. december 2013

Henri MALOSSE

Formand

for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg
