



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 25.4.2007
KOM(2007) 220 endelig

KOMMISSIONENS ARBEJDSDOKUMENT

Statusrapport om LeaderSHIP 2015-initiativet

{SEK(2007) 517}

Indledning

Da strategien for LeaderSHIP 2015 blev udarbejdet af skibsbygningsindustrien og fik støtte i 2002-2003 af de politiske beslutningstagere i EU, var perspektiverne for den europæiske skibsbygningsindustri temmelig dystre. Der var mangel på nye ordrer, og priserne på nye skibe var lave og på vej ned som følge af de store kapacitetsforøgelser i Asien. På baggrund af denne nedgang blev LeaderSHIP 2015 udtænkt som en vision, der byggede på en tro på Europas søfartsindustriens kapacitet og innovative potentiale samt på en vilje til at kæmpe for industriens fremtid.

Som led i initiativet blev der udpeget 8 emner, nemlig:

- Skabelse af lige konkurrencevilkår på verdensplan inden for skibsbygning
- Øgede investeringer i forskning, udvikling og innovation
- Udvikling af avancerede finansierings- og garantiordninger
- Fremme af sikrere og mere miljøvenlige skibe
- En europæisk metode til afdækning af orlogsværfternes behov
- Beskyttelse af intellektuelle ejendomsrettigheder
- Sikring af adgang til en kvalificeret arbejdsstyrke
- Opbygning af en bæredygtig industristruktur.

Vi kan nu med tilfredshed konstatere, at der i løbet af de seneste få år er fremkommet generelt positive tal for nye ordrer. De europæiske skibsværfter har kunnet konstatere, at værdien af de nye ordrer er mere end tredoblet mellem 2002 og 2005, og at værdien i 2004 og 2005 er steget hurtigere end i en hvilken som helst anden region i verden. Og med en produktivitet, der er mere end firedoblet i de seneste to årtier, er den europæiske højt specialiserede skibsbygningsindustri konkurrencedygtig, fleksibel og godt rustet til fortrøstningsfuldt at kunne se fremtiden i møde. Imidlertid er det sandsynligt, at den seneste kraftige forøgelse af den globale skibsbygningskapacitet – især i Asien – kan betyde, at handelssituationen for de europæiske skibsværfter bliver endnu mere vanskelig i den nærmeste fremtid. I bilaget findes der yderligere oplysninger om de seneste markedsudviklinger.

Skibsbygningsindustrien drager fordel af to andre gunstige udviklingstendenser inden for EU-politikkerne, nemlig fornyet fokus på konkurrenceevne i den reviderede Lissabonstrategi – om vækst og beskæftigelse – og Kommissionens lancering af en vision for så vidt angår havene, som bygger på en helhedsorienteret havpolitik.

LeaderSHIP 2015-initiativet er blevet nævnt i den seneste meddelelse om industripolitik. Rent faktisk har Europas skibsbygningsindustri været banebrydende i forbindelse med den moderne anvendelse af industripolitikken og har inspireret til en lignende tilgang i andre industrisektorer. De europæiske skibsbyggere, som arbejder med producenter af udstyr, leverer ikke kun "standardskibe", som mange af de asiatiske konkurrenter foretrækker, men derimod specialsyede løsninger, som opfylder kundernes stigende krav. Med sin moderne tilgang til industripolitikken, som tager sigte på at styrke den internationale konkurrenceevne

og kohærens inden for forskellige politikområder, søger Kommissionen at gøre det samme. Det medvirker til at skabe et erhvervmiljø, som ikke bare er tolerant, men direkte favorabelt.

Denne tilgang passer som hånd i handske med Kommissionens indsats for at etablere en helhedsorienteret havpolitik med offentliggørelsen i 2006 af en grøn bog om havpolitik, hvori LeaderSHIP præsenteres som en integreret del af de europæiske søfartsindustriers konkurrenceevne og som et eksempel, der generelt bør efterlignes. I grønbogen indtager skibsbygning også en central rolle i et levende og indbyrdes forbundet europæisk søfartsrum. Den nye dimension og øgede fokus på havpolitik styrker folks bevidsthed omkring skibsbygning og sektorens image. Men større opmærksomhed betyder, at alle parter har et større ansvar for at få det bedste ud af det i øjeblikket gunstige scenarie med gode markeder og et godt politisk miljø for at kunne opfylde de relevante henstillinger.

Kapitel 1: Skabelse af lige konkurrencevilkår på verdensplan inden for skibsbygning

Skibsbygningsindustrien er i sandhed en global industri, og skibsredere kan købe skibe overalt i verden uden store tekniske, handelsmæssige eller retlige restriktioner. Imidlertid er de globale handelsbestemmelser for denne sektor ofte ulige, ufuldstændige eller uanvendelige.

Desværre er der endnu ingen konkrete resultater på dette område til trods for store anstrengelser inden for OECD og andre fora og den vilje, der blev konstateret i forbindelse med WTO-sagen mod Korea. Denne sag understregede de nuværende handelsbestemmelser begrænsning med hensyn til skibsbygning, hvor begrebet import og eksport rent faktisk ikke eksisterer, og hvor subsidiering ofte forbindes med producenten frem for produktet. I den henseende var der ikke megen hjælp at hente i denne sag for den europæiske skibsbygningsindustri.

I mellemtiden blev OECD-forhandlingerne om en aftale inden for skibsbygning, som skulle behandle både problemer med subsidier og ikke-bæredygtige lave priser på det globale skibsbygningsmarked, "sat i bero" i oktober 2005, uden at man nåede frem til en fornuftig aftale, der kan håndhæves. Den relevante arbejdsgruppe nr. 6 (WP6) er siden blevet reaktiveret for en begrænset periode, og Kommissionen fortsætter med at engagere sig i og bidrage til denne vanskelige men prisværdige proces. Vores hovedkonkurrenter synes imidlertid ikke for øjeblikket at være tilstrækkeligt motiveret til at give det nødvendige tilsagn, der skal sikre en aftale. I den nærmeste fremtid forventes der ikke noget gennembrud med hensyn til at genoptage de omfattende OECD-forhandlinger. Ikke desto mindre bør man undersøge situationen igen for at se, om det er muligt at genoptage drøftelserne.

Desuden føres der i øjeblikket aktive bilaterale drøftelser. I den forbindelse er der sket fremskridt med hensyn til etablering af en omfattende bilateral dialog om skibsbygning med Kina, som vil behandle alle relevante emner. Det første møde mellem Kommissionens tjenestemænd og deres kinesiske forhandlingspartnere blev holdt den 20. december 2006. Der er opnået bred enighed om omfanget og indholdet af dialogen, og det forventes, at der senest til sommer vil blive undertegnet et aftalememorandum på højt plan. I mellemtiden har man også påbegyndt arbejdet i forbindelse med den eventuelle indledning af forhandlinger med Korea om en frihandelsaftale. Det siger sig selv, at skibsbygning som følge af Koreas fremtrædende rolle på det globale marked bør indgå i disse forhandlinger.

En levedygtig og bæredygtig europæisk, og også global skibsbygningsindustri, kan ikke bygge på overkapacitet, protektionisme eller subsidier, og Kommissionen fortsætter med at

arbejde på at overbevise sine handelspartnere om, at de skal tage disse emner lige så alvorligt, som man gør i Europa. Der lægges også særlig vægt på årsagerne til og virkningerne af de globale forskelle i udgifterne til visse råmaterialer for de europæiske skibsværfters konkurrenceevne.

Kapitel 2: Øgede investeringer i forskning, udvikling og innovation

En forbedring af forskning, udvikling og innovation er et centralt aspekt af LeaderSHIP 2015-initiativet. Europas konkurrencemæssige fordel har været og vil stadig være baseret på evnen til at bygge de mest avancerede skibe. Rent faktisk tegner Europa sig for næsten alle skibsfornyelser. Det skyldes den vellykkede og løbende udvikling og anvendelse af innovation og forskning.

I den nuværende og kommende videnbaserede økonomi har LeaderSHIP-initiativet fremmet en målretning af den tilladte støtte til innovation ved at tilpasse EU's bestemmelser til sektorens behov. Ajourførte bestemmelser om innovationsstøtte til skibsværfter – hvor støtteintensiteten er tilpasset, således at den afspejler og belønner intelligent risikoberedvillighed og øger Europas teknologiske forspring - har været i kraft siden den 1. januar 2004. Der kan gives innovationsstøtte til industriel anvendelse af innovative produkter og processer. Disse nye bestemmelser er skræddersyet til at opfylde skibsværfternes særlige behov – hvor én ud af fire leverancer er baseret på helt nyt og innovativt design eller nye og innovative prototyper. Og de vidner om, at de europæiske skibsværfter er ægte kraftcentre inden for ingeniørområdet.

Tyskland, Frankrig, Spanien og på det seneste Nederlandene og Italien har benyttet sig af lejligheden i forbindelse med de nye statsstøtterammer til at udvikle og finansiere nationale ordninger for at støtte innovation. I betragtning af tidsforskydningen mellem vedtagelsen af rammerne og etableringen af de nationale ordninger er der behov for mere tid, for at industrien og medlemsstaterne kan gennemføre disse ordninger og forelægge deres resultater for Kommissionen. Følgelig har man forlænget rammen indtil den 31. december 2008 for at skaffe mere tid til en vurdering af effektiviteten. Det er også værd i den forbindelse at fremhæve det konstruktive samarbejde mellem industrien og Kommissionen om udfærdigelsen af anvendelige bestemmelser, som gjorde det nemmere at lancere ordningen i de pågældende medlemsstater.

Den anden centrale LeaderSHIP-henstilling i dette kapitel, nemlig opfordringen til at oprette en teknologiplatform (TP) for at fremme den europæiske dimension inden for forskning, udvikling og innovation, er blevet realiseret med lanceringen af projektet WATERBORNE TP. Mens skibsbygningsindustrien sørger for sekretariatsbistand, samles i denne platform alle grene inden for søfartsindustriene, medlemsstaterne og andre berørte parter. Da Fællesskabets finansiering af transport til lands og til vands er næsten fordoblet – til ca. 1,3 mia. EUR – mellem det sjette (FP6, 2002-06) og syvende (FP7, 2007-13) rammeprogram, er det imidlertid muligt for søtransporten at få øget støtte – selv i sammenligning med de ca. 200 mio. EUR, som den fik tildelt via FP6. FP7 omfatter også sikkerhed som nyt forskningstema – herunder udviklingen af særlige løsninger til søfartssektoren. Det er vigtigt at man får størst mulig fordel af FP7 og andre finansieringskilder i Europa ved at undgå dobbelt anvendelse, skabe synergieffekter og optimere koordineringen mellem politiske beslutningstagere, industri og videnskab. Skibsbygningsindustriens højteknologiske karakter understreges yderligere af, at værfterne i gennemsnit investerer mere end 10 % af deres omsætning i forskning, udvikling og innovation.

Som det blev understreget i grønbogshøringen, spiller virksomhedsklynger i denne sammenhæng også en væsentlig rolle i søfartsindustrierne som følge af virksomhedernes placering og den omfattende outsourcing og de indbyrdes forbindelser mellem sektorer. Virksomhedsklynger er en væsentlig drivkraft for innovation og konkurrenceevne. Kommissionen er rede til i den henseende at følge op på grønbogen om en fremtidig havpolitik og udpege de vigtigste drivkræfter og kendetegn, herunder også de sektorer inden for søfarten, hvor der findes en god klyngedannelse, og fastlægge Kommissionens rolle sammen med nationale og regionale myndigheder i forbindelse med fremme af klyngedannelsen.

Kapitel 3: Udvikling af avancerede finansierings- og garantiordninger

På skibsværfterne behandles store, dyre og komplekse projekter. I de fleste tilfælde overstiger et skibsværfts årlige produktionsværdi typisk dets egen værdi i aktiv drift, og dog skal det påtage sig det fulde ansvar for hvert enkelt skib, der bygges. På skibsværfter udvikles derfor ikke bare innovative projekter, men man er også nødt til at organisere den nødvendige arbejdskapital og de tilbagebetalingsgarantier, der normalt forlanges af ejerne. Det kræver tid og tærer på ressourcerne og har negativ indvirkning på de europæiske skibsværfters konkurrenceevne over for deres konkurrenter, som i de fleste tilfælde drager fordel af statsstøttede skibsfinansieringsordninger.

Følgelig har Kommissionen arbejdet intenst med dette spørgsmål med henblik på at finde en pragmatisk løsning, som opfylder skibsbygningsindustriens behov og samtidig er i nøje overensstemmelse med konkurrencereglerne og OECD- og WTO-bestemmelserne. I den forbindelse er fokus rettet mod finansiering inden leveringen (tilbagebetalingsgarantier), da ejerne generelt ikke har problemer med at sikre finansiering på markedet efter leveringen.

Derfor har Kommissionen taget initiativ til omfattende kontakter med Den Europæiske Investeringsbank for at undersøge, om det kan lade sig gøre at påtage sig en ledende rolle med hensyn til at udarbejde og gennemføre en passende ordning.

Investeringsbanken har været hjælpsom og konstruktiv og bidraget aktivt til at finde en tilfredsstillende løsning, men den har anført, at der er betydelige begrænsninger, bl.a. dens vedtægter, de ressourcer og den sektorspecifikke ekspertise, der er til rådighed, hvilket vil gøre det til en udfordring for banken at påtage sig en førende rolle i forbindelse med oprettelsen og driften af den planlagte EU-garantifond.

Kommissionen har også undersøgt sagen grundigt sammen med eksperter fra andre banker og samlet alle interesserede parter ved en række lejligheder for at undersøge, om en sådan ordning kan gennemføres.

Disse bestræbelser førte til en workshop den 20. oktober 2006 med medlemsstaterne, industrien, Den Europæiske Investeringsbank og de relevante tjenestegrene i Kommissionen. Skibsbygningsindustrien har skønnet, at det kræver mindst 300 mio. EUR at kunne garantere fonden. Ved afslutningen af workshoppen opfordrede Kommissionen alle deltagere, især medlemsstaterne, til at kommentere skibsbygningsindustriens forslag for at fremskynde sagen. Der er imidlertid endnu ikke indkommet noget svar.

I mellemtiden har Kommissionen også undersøgt muligheden for at få tildelt de midler, der er nødvendige for at sikre en garantifond for skibsværfter over Fællesskabets budget. Det vil imidlertid kræve en særlig retsakt og finansiering af det nødvendige beløb, hvilket indebærer,

at en løsning måske kun kan findes ved en revision af budgetrammerne. Det bør også bemærkes, at begrundelsen for en EU-ordning stadig er den samme til trods for oprettelsen af nationale ordninger i mange lande. Skibsbygningsindustrien ser en europæisk ordning som en supplerende ordning og ikke som et alternativ til nationale foranstaltninger.

I lyset af denne vurdering kan Kommissionen kun gøre yderligere fremskridt på dette område, hvis der er en klar politisk vilje også hos medlemsstaterne til at finde en hensigtsmæssig løsning på problemet. Den er man nødt til at vise ved at give et klart mandat og støtte fra budgetmyndigheden og Investeringsbanken til den påkrævede tilbagebetalingsgarantiordning.

Kapitel 4: Fremme af sikrere og mere miljøvenlige skibe

Skibe, der produceres i Europa, er af den højeste kvalitet med hensyn til kompleksitet, sikkerhed og miljøpåvirkning – og opfylder ofte mere end de lovfæstede krav. Endvidere er den løbende innovation inden for design og konstruktion ofte foranlediget af markedet og samfundsmæssige krav til sikrere og mere miljøforsvarlige skibe. Men europæiske værfter konkurrerer på et virkeligt globalt marked, hvor kvalitet, viden og service ikke altid værdsættes efter fortjeneste, og hvor skibe af og til behandles som en "vare". Kommissionen og skibsbygningsindustrien hilser derfor højere standarder på verdensplan velkomne, som skal sikre en fair konkurrence på et globalt marked.

Man skal imidlertid være omhyggelig med at sikre, at globale bestemmelser ikke misbruges eller har uheldige bivirkninger. For eksempel kræver drøftelserne i Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) om målrettede nye skibsbygningsstandarder omhyggelige overvejelser for at sikre, at de fordele inden for kvalitet og sikkerhed, som de måtte medføre, ikke fører til en utilsigtet teknologioverførsel gennem obligatorisk skibsbygningsdokumentation. På samme måde tager Den Internationale Sammenslutning af Klassifikationsselskabers (IACS) nye ensartede bestemmelser om skrogkonstruktion sigte på at fremme sikrere skibe, men man skal være opmærksom på at undgå uønsket lækage af intellektuel ejendomsret eller specialviden.

Kommissionen erkender, at der er behov for at tage hensyn til sikkerhed og miljø i sine initiativer inden for konkurrencepolitik og arbejder med at sikre, at de globale konkurrenter og handelspartnere gør det samme. Det betyder også mere forskning i teknologien om miljøforsvarlige skibe og en tilskyndelse til mere og bedre skibsvedligeholdelse på Europas mange forskellige skibsreparationsværfter. I den forbindelse forelagde Kommissionen for nylig en tredje pakke om sikkerhed til søs for at styrke den gældende lovgivning, især med hensyn til klassifikationsselskaber, havnestatskontrol, overvågning af søfartstrafik, flagstaternes ansvar, undersøgelser af søfartsulykker og skibsejeres ansvar.

Ophugning af skibe er også et emne, som skal behandles i en grøn bog fra Kommissionen.

Skibsbygningsindustrien, der bistår Kommissionen og Det Europæiske Agentur for Søfarts-sikkerhed (EMSA) med teknisk ekspertise, har sluttet sig sammen med andre skibsbygningsregioner og dannet en organisation til koordinering af tekniske bidrag til regeludstedende myndigheder for at sikre, at producenternes synspunkter i højere grad tilgodeses. Sidst men ikke mindst spiller skibsbygnings- og shippingindustrien en stadig vigtigere rolle med hensyn til at formindske forureningen ved transport og øge sikkerheden ved at fremme og anvende nærskibsfart. Den europæiske skibsbygningsindustri bør fortsat føre an inden for teknologien om miljøforsvarlige skibe, herunder anvendelsen af teknologier til reduktion af energiforbrug,

luftemissioner og anvendelse af farlige materialer og mere miljøvenlig antifouling-beskyttelse. Det vil bidrage til yderligere anvendelse af konceptet om "miljøforsvarlige skibe". Godstransport på skibe er allerede mere brændstoffeffektivt end andre transportformer, og de europæiske værfter er rede til at yde et endnu større bidrag til deres succes ved at levere hensigtsmæssigt, innovativt og fleksibelt skibsdesign. Det vil være i overensstemmelse med strategien om reduktion af atmosfæriske emissioner fra søgående skibe og de tematiske EU-strategier om bæredygtig anvendelse af de naturlige ressourcer og om havmiljøet. Initiativer som Marco Polo og motorveje til søs, hvorved der indføres nye intermodale logistikkæder i Europa, som bygger på søtransport, for at flytte fragten fra vej- til søtransport, videreføres. Skibenes centrale rolle med hensyn til at sørge for materiale, der skal lette udviklingen af hensigtsmæssige midler i denne sammenhæng, kan yderligere styrkes til fordel for både værfter og Europas transportmålsætninger.

Kapitel 5: En europæisk metode til afdækning af orlogsværfternes behov

Søfartsindustriernes centrale rolle med hensyn til at bidrage med materialer til EU's sikkerheds- og forsvarsstrategier kræver, at man er meget omhyggelig med at udforme og gennemføre politikkerne. Kvaliteten og omkostningseffektiviteten af de europæiske orlogsværfter er et aktiv, der skal plejes og udnyttes. Kommissionen undersøger fortsat, hvordan man bedre kan udnytte Europas konkurrencefordel inden for fremstillingen af orlogsfartøjer, f.eks. ved at reducere markedsfragmenteringen og gøre det lettere at udnytte potentielle synergieffekter, både inden for anvendelsen af industripolitik, men også inden for politikker om sikkerhed, forsvar og offentlige indkøb.

Stærke integrerede europæiske aktører vil styrke konkurrenceevnen i sektoren for europæiske orlogsfartøjer. Kommissionen er tilfreds med den nye tendens med hensyn til konsolidering og samarbejde mellem orlogsværfter på nationalt plan, selvom den hverken fremmer eller bremser denne proces, forudsat at det er et skridt i retning af etableringen af et europæisk forsvars industrielle og teknologiske basis (EDTIB) i sektoren for orlogsfartøjer.

Der er stadigvæk lang vej, inden man kan blive enig om fælles driftskrav og harmonisere indkøbsprocesser for at kunne opfylde den ultimative målsætning om interoperabilitet i forbindelse med fartøjer og flåder.

Begrebet interoperabilitet får også større betydning i forbindelse med det nye krav om sammenhængende paneuropæisk søfartsovervågning. Udviklingen af anlæg hertil i overensstemmelse med begrebet "systems of systems" vil stimulere behovet for platforme og bidrage til de europæiske orlogsværfters konkurrenceevne.

Derfor advarer Kommissionen om, at de konkurrencemæssige fordele, som den europæiske forsvars- og orlogsindustri har, er i farezonen, hvis ikke der sker betydelige ændringer. Dobbeltarbejde og uudnyttede stordriftsfordele gennem det såkaldte "Ikke-Europa" inden for sikkerhed og forsvar er en del af de udfordringer, som orlogsværfterne står over for, i form af en fragmenteret industriel basis, som kun tjener de nationale markeder.

Det europæiske forsvarsagentur (EDA), der blev oprettet i 2004 - oprettelsen blev også anbefalet i LeaderSHIP 2015-initiativet - arbejder på at opfylde sine målsætninger og på at bidrage til opfyldelsen af de ovenfor behandlede mål.

Kommissionen har til hensigt i de kommende måneder at forelægge en omfattende forsvarspakke med initiativer i forbindelse med forsvarsrelaterede indkøb og overførsel af forsvarsudstyr inden for EU.

Kapitel 6: Beskyttelse af intellektuelle ejendomsrettigheder

Den europæiske skibsbygningsindustri fremtid afhænger af dens teknologiske førerskab. Europas maritime ekspertise og konkurrenceevne inden for skibsbygning og marineudstyr bygger på, at man har de bedste produkter og den bedste industri, og de politiske beslutningstagere skal arbejde på at sikre, at den viden og erfaring, som er medvirkende hertil, værdsættes og beskyttes. Kommissionen samarbejder med industrien i den forbindelse om at øge bevidstheden om intellektuelle ejendomsrettigheder, om bedre at udnytte eksisterende værktøjer og prøve at sikre, at alle konkurrenter overholder spillereglerne.

I den henseende indledte Kommissionen i december 2006 en undersøgelse af et års varighed af spørgsmål vedrørende intellektuelle ejendomsrettigheder inden for skibsbygning. Hovedformålet er at opnå en dybere forståelse for problemerne med at beskytte den europæiske skibsbygningsindustri intellektuelle ejendomsrettigheder. Det omfatter de kvalitative og kvantitative aspekter af problemet og de metoder, hvorved knowhow inden for europæisk skibsbygning kanaliseres til konkurrenterne (legalt og illegalt).

I undersøgelsen afgrænses problemerne mere præcist, og der foretages en vurdering af deres økonomiske indvirkning med henblik på at udforme særlige politikhenstillinger. En arbejdsgruppe inden for De Maritime Industriers Forum, som beskæftiger sig med love, bestemmelser og rettigheder, behandler også spørgsmål om intellektuelle ejendomsrettigheder. Og som anført ovenfor har Kommissionen til hensigt at medtage dette spørgsmål i dialogen om skibsbygning med Kina såvel som i de relevante multilaterale og bilaterale handelsforhandlinger.

Skibsbygningsindustrien arbejder også med at opbygge interne strukturer for at forberede sin holdning ordentligt i den forbindelse.

Kapitel 7: Sikring af adgang til en kvalificeret arbejdsstyrke

I Europas teknologisk avancerede skibsbygningsindustri er en højt kvalificeret arbejdskraft en nøglefaktor, når det handler om at omdanne viden til velstand og sikre produktivitet, innovation og konkurrenceevne. Kommissionen deler arbejdsmarkedsparternes synspunkt om, at succes skabes af skibsværftsarbejderne, der anvender deres viden og erfaring. Skibsværfterne er nødt til at ansætte, holde på og videreuddanne arbejdstagere for at vedligeholde deres færdigheder og knowhow og sikre en langsigtet succes.

Komitéen af Skibsbygningssammenslutninger i Den Europæiske Union (CESA) og Den Europæiske Metalarbejdersammenslutning (EMF) nedsatte i september 2003 et udvalg vedrørende dialogen mellem arbejdsmarkedets parter inden for den europæiske skibsbygnings- og skibsreparationsindustri. Det er det første af sin slags inden for metalområdet i EU og vidner om, at arbejdsmiljøet på de fleste europæiske værfter er karakteriseret af professionalisme og gensidig respekt.

I den forbindelse har CESA og EMF fået status af europæiske arbejdsmarkedsparter. De bliver hørt i den egenskab om forslag på området, og såfremt de ønsker det, kan deres dialog

føre til kontraktforhold, herunder også overenskomster. Indtil videre har udvalget nedsat tre arbejdsgrupper om sektorens image, arbejdstagernes uddannelse og kvalifikationer samt cykliske aktiviteter og omstruktureringsanliggender.

Udvalget har taget praktiske initiativer som f.eks. den europæiske skibsværftsuge i marts 2006. Hovedformålet med "skibsværftugen" var at styrke og udbrede budskabet om LeaderSHIP 2015, gøre skibsværfterne mere attraktive som arbejdsplads for unge nyuddannede akademikere og højt-kvalificerede fagfolk og fremme et positivt image for sektoren. En lignende aktion er allerede ved at blive planlagt for 2008.

Imidlertid eksisterer problemet med skibsbygningsindustriens image stadigvæk, og den fremstilles ofte som en gammel industri med en usikker fremtid, og det kræver, at man fortsat beskæftiger sig med problemet. Unge nyuddannede akademikere og højt-kvalificerede arbejdstagere er ikke altid klar over de muligheder, der findes som følge af den dynamiske udvikling, der har fundet sted på skibsværfterne inden for de seneste år.

I mellemtiden opfordrede De Maritime Industriers Forum i sine henstillinger fra det seneste plenarmøde i Oslo i oktober 2006 til at afholde en europæisk søfartsdag.

Udvalget vedrørende dialogen mellem arbejdsmarkedets parter forbereder i øjeblikket et nyt projekt for at udfærdige en samlet alders- og kvalifikationsprofil, som vil kunne bruges til at fastslå fremtidige uddannelses- og rekrutteringskrav. Udvalget har også til hensigt at analysere og behandle problemet med en aldrende arbejdskraft, som er særlig udtalt i nogle medlemsstater, og vil kunne supplere fremtidige initiativer fra Kommissionen inden for området maritime færdigheder.

Kapitel 8: Opbygning af en bæredygtig industristruktur.

Kommissionen har ikke mandat til at fastlægge strukturen for den europæiske skibsbygningsindustri, lige som det heller ikke er dens opgave. Det er op til markedet og de kræfter og principper, som gælder der. Men hvis fragmenteringen fortsætter inden for den europæiske skibsbygningsindustri, kan det gå ud over konkurrenceevnen. Kommissionen udtrykker derfor tilfredshed med den seneste udvikling i retning af fusioner, overtagelser og joint ventureforetagender. Stærke grupper inden for den europæiske skibsbygningsindustri med den krævede finansielle og teknologiske kapacitet vil være bedre rustet til at kunne konkurrere på et stadig mere konkurrencepræget verdensmarked. LeaderSHIP 2015-initiativet har bestemt gjort det nemmere at sikre en vis konvergens inden for de nationale politikker for skibsbygningsindustrien ved at opstille benchmark i forbindelse med sektorens konkurrenceevne. Der er imidlertid stadigvæk plads til yderligere fremskridt i den retning.

Den europæiske skibsbygningsindustri er sammenlignet med sine største konkurrenter, Japan og Korea, mere differentieret, har flere små og mellemstore værfter, og konsoliderings- og omstruktureringsprocessen er endnu ikke afsluttet.

Konklusioner og fremtidsudsigter

LeaderSHIP 2015-initiativet viser resultater i alle sammenhænge. Det har bidraget til en ændring i den europæiske politik over for sektoren og i offentlighedens opfattelse heraf. Mens skibsbygning normalt blev anset for at være en subsidieret industri på tilbagetog, anerkendes

den nu som en del af en moderne og effektiv europæisk fremstillingssektor, som rent faktisk skaber nye arbejdspladser og medfører vækst inden for transport, handel, turisme og andre områder. LeaderSHIP-initiativet er et konkret eksempel på anvendelsen af strategien om vækst og beskæftigelse inden for en bestemt sektor. Bistået af positive markedsudviklinger har det mobiliseret de berørte parter, hjulpet skibsbygningsindustrien med at tilpasse sig indstillingen af driftsstøtten i 2000 og sørget for, at der blev forelagt en generelt accepteret køreplan for nødvendige ændringer.

Vi bør heller ikke undervurdere den samlende/mobiliserende virkning, som det har haft på skibsbygningsindustrien selv (succes på markedet afhænger jo i sidste ende heraf) med hensyn til at tilskynde den til at udvikle fælles strategier og strukturer for at kunne klare udfordringerne på alle områder. Desuden understøttes denne indsats af grønningen om havpolitik, som fremhæver betydningen af den europæiske søfartssektor.

Kommissionen er af den opfattelse, at LeaderSHIP 2015-initiativet fortsat skaber hensigtsmæssige rammer for dens politikker for skibsbygningssektoren. Initiativet bør fortsættes og fremskyndes, hvor det er muligt, især med hensyn til skibsfinansiering. Men det bør også bemærkes, at bolden i mange tilfælde ligger på skibsbygningsindustriens banehalvdel (f.eks. med hensyn til industriens struktur) eller hos medlemsstaterne. Markedssituationen for de europæiske skibsværfter af verdensklasse forventes at blive vanskeligere i de kommende år, men Kommissionen føler sig fortsat forpligtet af LeaderSHIP 2015-initiativet og vil fortsat søge at sikre, at den bedste kombination af forskellige politikker udarbejdes og anvendes på EU-plan for at kunne møde fremtidens udfordringer.