



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 13.11.2002
KOM(2002) 622 endelig

SJETTE RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET
OM SITUATIONEN INDEN FOR VERDENS SKIBSBYGNINGSINDUSTRI

INDHOLDSFORTEGNELSE

1.	Indledning	3
2.	Markedsanalyse.....	4
2.1.	Væsentligste markedsudviklinger	4
2.1.1.	Ordreaktivitet og markedsandele	4
2.1.2.	Prisudvikling	6
2.2.	Tilpasning i forhold til markedsudviklingen.....	7
2.2.1.	Europa	7
2.2.2.	Sydkorea.....	8
2.2.3.	Japan.....	8
2.2.4.	Kina	8
2.3.	Omkostningsanalyser	8
2.3.1.	Opdatering af tidligere omkostningsanalyser.....	8
2.3.2.	Nye omkostningsanalyser	11
3.	Konklusion	13

1. INDLEDNING

Denne sjette rapport fra Kommissionen til Rådet om situationen inden for verdens skibsbygningsindustri er udarbejdet i medfør af artikel 12 i Rådets forordning (EF) nr. 1540/98¹, hvori Kommissionen forpligtes til at aflægge sådanne rapporter, og den er således udarbejdet efter samme mønster som de fem forrige rapporter². Den er desuden en opfølgning på den anmodning, som Rådet fremsatte på sit møde den 6. juni 2002, om at der inden Rådets møde (industri) i november³ blev rapporteret om den seneste udvikling inden for skibsbygning.

Rådet besluttede den 27. juni 2002, at Kommissionen skulle gøre en sidste indsats for at løse de problemer, der skyldes visse forretningsmetoder, som anvendes af de koreanske værfter, og indgå en mindelig aftale med Sydkorea senest den 30. september 2002. Hvis resultaterne ikke gav noget resultat, skulle Kommissionen have beføjelse til at anmode Verdenshandelsorganisationen om tvistbilæggelse. Samtidig skulle der gives tilladelse til anvendelse af en midlertidig defensiv ordning⁴ inden for afgrænsede markedssegmenter i et begrænset tidsrum.

Kommissionen har haft to forhandlingsrunder med den koreanske regering og repræsentanter for skibsværfterne (26.-27. august 2002 i Seoul og 24.-27. september 2002 i Bruxelles), men parterne kunne ikke blive enige, og forhandlingerne er strandet.

Da man ikke har kunnet nå frem til en aftale, har Kommissionen nu henvendt sig til Verdenshandelsorganisationen. Kommissionens beslutning om at henvende sig til Verdenshandelsorganisationen blev offentliggjort i De Europæiske Fællesskabers Tidende den 19. oktober, og anmodningen om bilaterale forhandlinger med Republikken Korea blev indgivet den 21. oktober. Den første høring vil finde sted inden udgangen af november 2002.

Da der ikke vil foreligge fuldt konsoliderede data om markedsudviklingen for 2002 før slutningen af det første kvartal af 2003, er rapporten begrænset til de væsentligste markedsudviklinger i den første halvdel af 2002.

Den indeholder desuden en opdatering af de tidligere foretagne omkostningsanalyser og en sammenfatning af de nye omkostningsanalyser, der er foretaget efter udarbejdelsen af den femte rapport.

Ligesom i de forrige rapporter vil visse underliggende nøgleelementer, f.eks. om omfanget og metoden for Kommissionens markedsovervågning, ikke blive beskrevet i rapporten. Disse elementer er beskrevet i de forrige rapporter og fremgår af indledningen i den femte rapport om verdens skibsbygningsindustri.

¹ EFT L 202 af 18.7.1998, s.1.

² KOM(1999) 474 endelig udg., KOM(2000) 263 endelig, KOM(2000) 730 endelig, KOM(2001) 219 endelig, KOM(2002) 205 endelig.

³ Som følge af den omfordeling, man enedes om på Det Europæiske Råd i Sevilla, er det nu Rådet (konkurrence), der er ansvarligt for dette område.

⁴ Rådets forordning (EF) nr. 1177/2002, EFT L 172 af 2.7.2002, s.1.

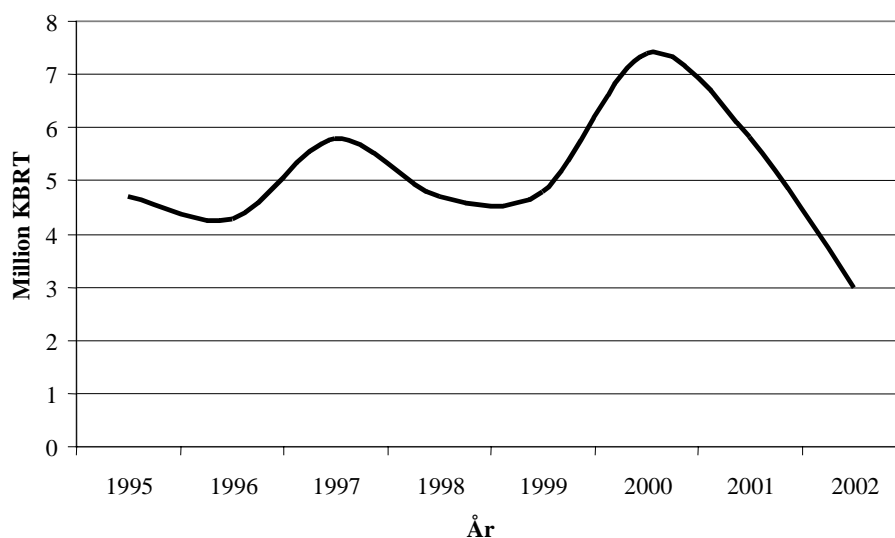
2. MARKEDSANALYSE

2.1. Væsentligste markedsudviklinger

2.1.1. Ordreaktivitet og markedsandele

Det samlede skibsbygningsmarked er nu i stigende grad mærket af konsekvenserne af de seneste års for høje ordreafgivelsesniveau, recessionen i USA, den usikre verdensøkonomi og virkningerne af terrorangrebet den 11. september. Ordretilgangen i 2002 har været meget træg og selektiv. Efter et årti med næsten fortsat vækst og et boom i 2000, er genereringen af nye ordrer faldet markant (se figur). Denne ændring har især påvirket skibsbygningsindustrien i EU. Ordrebogsbeholdningen (dvs. den aktuelle arbejdsbyrde) i EU svinder hastigt ind, fordi der ikke er nogen ordreaktivitet af betydning med hensyn til krydstogtskibe.

Genereringsrate for nye skibsbygningsordrer pr. kvartal



Genereringsraten for nye ordrer i det første halvår af 2002 var ca. 60 % lavere end i 2000, hvor raten var den højeste (ved en sammenligning af tallene for hvert kvartal), og den har nået det laveste niveau siden 1992. Ordretilgangen til værfter i EU var 77 % lavere end niveauet i 2000. Dette fald i ordreafgivelsen har været ledsaget af et fald i priserne på mere end 15 % i gennemsnit i forhold til niveauet i 2001, således at priserne nu ligger på et niveau, der sidst blev set i 1999.

De forringede markedsbetingelser har især ramt container- og krydstogtsegmenterne. Det er kun med hensyn til produkttankskibe, at efterspørgslen har været relativt stabil, hvilket skyldes udskiftningen af ældre tonnager som følge af ikrafttrædelsen af nye maritime sikkerhedsbestemmelser i EU ("Erika").

Nedenstående tabel viser de samlede ordrer i kompenseret bruttoregisteret (KBRT) (kilde: World Shipbuilding Statistics, LR).

NYE ORDRE I 2000	NYE ORDRE I 2001	NYE ORDRE I DET FØRSTE HALVÅR AF 2002
29 500 000	23 648 000	6 004 280

Konsekvenserne af ovenstående udvikling fremstår endnu tydeligere, hvis man ser på bestemte skibstyper (alle tal i KBRT, kilde: World Shipbuilding Statistics, LR).

SKIBSTYPE	NYE ORDRE I 2000	NYE ORDRE I 2001	NYE ORDRE I DET FØRSTE HALVÅR AF 2002
Containerskibe	7 369 000	4 970 500	519 000
Krydstogtskibe	2 581 000	0	135 000
LNG-tankskibe	1 238 000	2 196 600	517 600
Produkt-/kemikalietankskibe	2 767 900	3 558 100	1 364 900

Markedsandelene har udviklet sig som følger (på grundlag af KBRT):

	2000	2001	FØRSTE HALVÅR AF 2002
Sydkorea	36 %	33 %	30 %
EU	19 %	12 %	10 %
Japan	26 %	34 %	37 %
Kina	7 %	8 %	9 %

Containerskibstonnagen vil i de kommende måneder blive udbygget endnu mere (som følge af de omfattende ordreafgivelser for denne skibstype i 2000 og 2001), hvilket sandsynligvis vil føre til lavere fragtrater og dermed et faldende incitament til at afgive nye ordrer. De forventede stordriftsfordele ved endnu større containerskibe viser sig nu at være begrænsede på grund af restriktioner i visse havne og en ubalance i fragtvolumen på de store fragtruter.

Hvad angår markedet for krydstogtskibe, er stemningen til en vis grad stadig præget af begivenhederne den 11. september. Krydstogtselskaberne har reageret ved at omlægge krydstogterne til områder, der ligger tættere på USA (hvorfra de fleste krydstogtpassagerer fortsat kommer), og ved at sænke priserne på krydstogter. Det gælder i første række om at udnytte den eksisterende kapacitet snarere end at udvide flåden yderligere. Dette resulterer i faldende indtægter, hvilket virker hæmmende for nye investeringer. De løbende forhandlinger om en eventuel sammenlægning af de største krydstogtselskaber har også bidraget til at gøre investorerne tilbageholdende med hensyn til dette markedsegment.

Markedet for olietankskibe, der også er en af grundpillerne inden for skibsbygning, lider under lave fragtrater. Tilmed hersker der i øjeblikket frygt for militæraktioner og terroristangreb på olietankskibe i Mellemøsten, hvilket kan have forskellige konsekvenser: Stigende oliepriser, der fører til lavere efterspørgsel på olietransport (på grund af lavere efterspørgsel og levering fra kilder tættere på de store markeder, hvilket reducerer den samlede tonnage pr. mil), og en højere anvendelse af andre

kilder (olie via pipelines, alternative energikilder). Desuden vil forsikringspræmierne stige kraftigt og skruer driftsomkostningerne i vejret. Denne meget ustabile situation gør rederierne tilbageholdende med hensyn til at investere i nye skibe.

På den anden side har efterspørgslen efter styrtgodscontainerskibe af en vis størrelsesorden været ret stor på grund af øget behov for import af kul og jernmalm til Kina og Japan.

Inden for produkttankskibssegmentet, hvor nye maritime sikkerhedsbestemmelser i EU har gjort det nødvendigt at udskifte ældre skibe, har efterspørgslen også været relativ stabil.

Markedet for LNG-tankskibe har ikke levet op til visse af de optimistiske prognoser, der blev udarbejdet i 2000 og 2001, og ordrerne ligger langt under det niveau, der den gang blev forudset. Kommissionen gav i sin femte rapport udtryk for, at der var grund til at være forsigtig med hensyn til dette segment, og selv om der er en generel tendens i retning af renere energi, og selv om ordrerne på nye skibe fortsat er et godt stykke over gennemsnittet for de seneste år, er markedsprognoserne nu mere tilbageholdende.

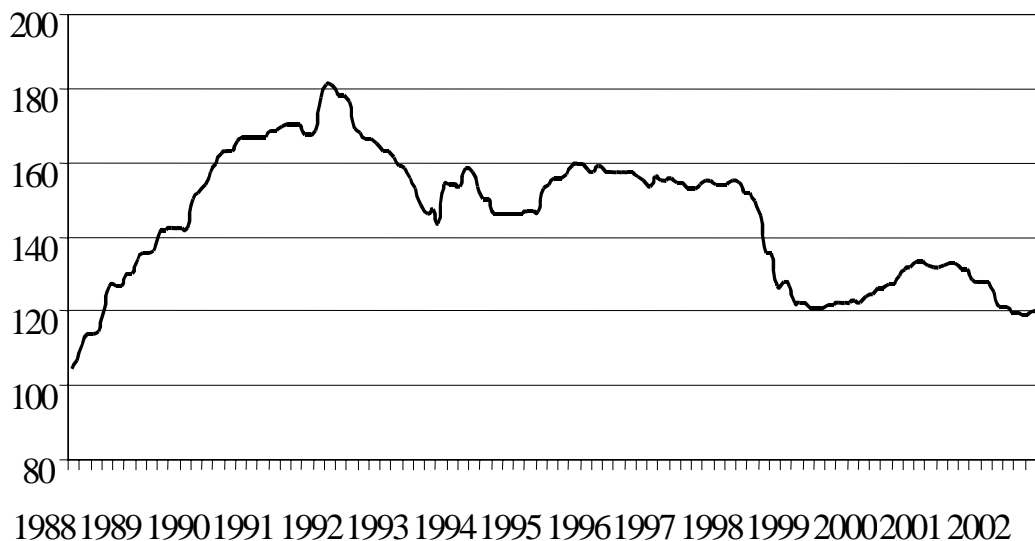
Der findes fortsat en betydelig produktionsoverkapacitet inden for skibsbygning, og den vurderes til at være mindst 20-30 % over det niveau, som kræves til at klare den nødvendige udskiftning af gammel tonnage og til at imødekomme en yderligere efterspørgsel som følge af en øget skibstransport. Denne overkapacitet påvirker fortsat priserne i en negativ retning.

2.1.2. *Prisudvikling*

Skibspriserne er faldet ca. 15 % siden medio 2001 for næsten alle skibstyper. Det største fald er sket inden for containerskibe i 3 500 TEU-klassen (minus 20 % fra juni 2001 til juni 2002), store massegodsskibe (minus 17 %) og store olietankskibe (minus 15 %). Der er dog også sket et generelt prisfald inden for højværdiskibssegmentet (LNG-tankskibe: minus 9 %, små containerskibe: minus 9 %). Det skal bemærkes, at det er de markedssegmenter, hvor de koreanske værfter har deres traditionelle produktudbud, som har været mest berørt, hvilket viser, at behovet for at holde de store produktionsanlæg i Korea beskæftiget fører til en hård konkurrence mellem de koreanske værfter for at opnå de få ordrer, hvilket fastholder priserne på et meget lavt niveau eller fører til et yderligere fald.

Kommissionens prisindeks for skibe viser denne udvikling (se figur). Det viser, at prisstigningerne i 2001, hvor der blev afgivet mange ordrer, ikke kunne opretholdes, og at prisniveauerne er de laveste i mere end ti år.

Prisindeks for nybygning af skibe (1987 = 100)



2.2. Tilpasning i forhold til markedsudviklingen

Mange lande betragter fortsat skibsbygning som en strategisk industri, som de ikke kan tillade sig at miste på grund af deres handels- og forsvarsinteresser. Der gøres derfor meget lidt for at afskaffe overkapaciteten, og der træffes tværtimod forskellige foranstaltninger for at fastholde den eksisterende skibsbygningskapacitet til trods for den lavere efterspørgsel på markedet. Det kan generelt siges, at markedsmekanismerne kun finder selektivt anvendelse på skibsbygningsindustrien. I de næste afsnit beskrives, hvorledes de vigtigste skibsbygningsregioner tilpasser sig de nuværende problemer på markedet.

2.2.1. Europa

Skibsværfterne i EU har allerede i længere tid været nødsaget til primært at fokusere på markedssegmenter med en højere merværdi, hvor de asiatiske skibsbyggere har været mindre aktive (passagerskibe, specialiserede og små fartøjer), da de ikke har været i stand til at konkurrere med de meget lave priser for standardskibe hos de koreanske værfter. De europæiske værfter står i en meget vanskelig situation, fordi passagerskibssegmentet er blevet meget trængt, og fordi der ikke er udsigt til noget alternativt markedssegment af samme størrelse. En række europæiske værfter er gået konkurs (i Tyskland, Italien, Nederlandene, Sverige, Norge og Polen) eller har måttet afskedige medarbejdere (i Danmark, Tyskland, Finland, Nederlandene, Det Forenede Kongerige og Polen) siden Kommissionens sidste rapport blev forelagt. Meget få værfter har ordrebøger, der strækker sig længere end 2003/2004.

Værfterne i EU har iværksat en række foranstaltninger for at forbedre deres konkurrenceevne (øget forskning og udvikling, produkt- og procesinnovation, udlicitering og reduktion af arbejdsstyrken, levering af skrog til udrustning osv.), men de er ved at blive indhentet af tiden på grund af et næsten dødt marked.

2.2.2. *Sydkorea*

De koreanske værfter synes at gøre brug af de metoder, som de tidligere har anvendt i tilfælde af faldende efterspørgsel. På den ene side forsøger de at komme ind på nye markedssegmenter (gastankskibe, offshore-konstruktioner og krydstogtskibe), og på den anden side forsøger de at skabe en større efterspørgsel inden for deres traditionelle markedssegmenter (tankskibe og containerskibe). Begge dele gøres ved at sænke priserne til trods for betydelige omkostningsstigninger i den koreanske produktion i løbet af de seneste 12 måneder. Lønningerne på de koreanske værfter er steget ca. 6 %, materialeomkostningerne er steget ca. 5 % (stål er imidlertid steget 10 %), inflationen er på ca. 8 %, og den koreanske won er steget 8 % i forhold til den amerikanske dollar. Løn- og materialeomkostninger repræsenterer tilsammen ca. 90 % af de samlede produktionsomkostninger inden for skibsbygning, og ovennævnte omkostningsstigninger har derfor stor betydning.

På grund af dette vil en række koreanske værfter eventuelt være tvunget til at gå i betalingsstandsning. Hverken den koreanske regering eller skibsværfterne selv synes desværre at ville overveje at reducere kapaciteten, f.eks. ved at lukke ikke-udbyttegivende skibsbygningsanlæg.

2.2.3. *Japan*

Japans skibsbygningsindustri er for tiden genstand for en omfattende omstrukturering, hvor en række værfter samles under nogle enkelte store paraplygrupper. Den synergi, der således er opnået, har hjulpet de japanske værfter med at forblive konkurrencedygtige (især med hensyn til seriefremstillingen af massegodsskibe), men dette skyldes ligeledes, at ca. 50 % af ordretilgangen stammer fra den nationale efterspørgsel (i øjeblikket mest massegodsskibe). Det er næsten umuligt for værfter fra andre lande at opnå disse ordrer fra de japanske rederier, og det japanske marked udgør således et konkurrenceneutraliseret marked for de japanske værfter.

2.2.4. *Kina*

De kinesiske værfter nyder godt af meget lave lønomkostninger i forhold til de øvrige store skibsbygningsnationer, men de lider fortsat af organisatoriske problemer, begrænset adgang til teknologi og leveringsforsinkelser. De kinesiske værfters markedsandele er steget uafbrudt i løbet af de seneste år (mest på grund af de meget konkurrencedygtige priser på simple skibstyper), og når først ovenstående problemer er løst, vil Kina blive en sværvægter på verdensmarkedet for skibsbygning. Det giver dog anledning til bekymring, at værfterne synes at have udvidet for meget i forhold til markedsf forholdene, og fordi det er nødvendigt at forbedre de eksisterende anlæg. Kommissionen vil følge nøje med i denne udvikling og forsøge at inddrage Kina i en konstruktiv dialog om disse aspekter både bilateralt og i OECD-regi.

2.3. **Omkostningsanalyser**

2.3.1. *Opdatering af tidligere omkostningsanalyser*

Denne rapport indeholder ligesom de forrige rapporter en opdatering af alle tidligere omkostningsanalyser, som Kommissionen har foretaget i forbindelse med sin

markedsovervågning. Den metodologi, der ligger til grund for disse omkostningsanalyser, er blevet beskrevet i de to første rapporter om skibsbygning, og gentages derfor ikke i denne rapport. Metoden forbedres løbende, og resultaterne synes at være meget virkelighedstro.

Da det tager lang tid at færdiggøre et skibsbygningsprojekt, og da de relevante omkostninger kan variere, indtil fartøjet leveres, skal omkostningsanalyserne bygge på antagelser med hensyn til fremtiden. Disse antagelser revideres løbende, og resultaterne opdateres, når der foreligger nye eller bedre oplysninger. Dette fremgår af nedenstående tabel. Hvad angår detaljerne om en bestemt ordre, henvises der til den relevante skibsbygningsrapport, som dækker den pågældende ordre. Efterhånden som Kommissionens markedsovervågning skrider frem, kan skibsordrer, der tidligere er blevet analyseret og nu er færdige, anvendes til at kontrollere omkostningsmodellerne. Det er indtil videre ikke sket, at omkostningsanalyserne har afvejet væsentligt fra de aktuelle produktionsomkostninger.

De anvendte forkortelser henviser til følgende koreanske skibsværfter:

DHI: Daewoo Heavy Industries

DSME: Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering

HHI: Hyundai Heavy Industries

HMD: Hyundai Mipo Dockyard

HHIC: Hanjin Heavy Industries and Construction

SHI: Samsung Heavy Industries

Skibstyperne er i overensstemmelse med Lloyd's skibsregister.

For containerskibe er containertransportkapaciteten angivet i TEU (tyvefodsækvivalentenhed), idet skibe over 5 000 TEU er omfattet af kategorien af såkaldte post-Panamax containerskibe.

LNG står for LNG-tankskib (Liquefied Natural Gas Carrier).

ULCC står for supertankskib eller ULCC-tankskib (Ultra Large Crude oil Carrier), og VLCC står for VLCC-tankskib (Very Large Crude oil Carrier).

Betegnelserne Aframax, Suezmax, Panamax og Capesize angiver visse standardstørrelser og -specifikationer for henholdsvis tankskibe og massegodsskibe.

Sammenligning af indberettede ordrepriser og beregnede konstruktionspriser på udvalgte nye skibsbygningskontrakter (opdateret i august 2002)

VÆRFT	SKIBSTYPE	EJER	KONTRAKT-SUM (MIO. USD)	NORMAL PRIS (MIO. USD)	TAB/GEVINST 1 % AF NORMAL PRIS	HENVISNING TIL SKIBSBYGNINGS-RAPPORT NR.
Daedong	Produkttankskib	Seaarland	21,5	25,7	-16 %	1
Daedong	Panamax massegodsskib	Sanama	18,5	26,0	-29 %	1
Daedong	Kemikalie-tankskib	Cogema	24,5	30,2	-19 %	2
Daedong	2 500 TEU	EF Shipping	30,0	31,2	-4 %	4
DHI	VLCC-tankskib	Anangel	68,5	74,2	-8 %	1
DHI	Færge	Moby	74,3	88,4	-16 %	2
DHI	Panamax massegodsskib	Chandris	22,5	22,8	-1 %	2
DHI	LNG-tankskib	Bergesen	151,1	164,2	-8 %	3
DHI	ULCC-tankskib	Hellespont	85,0	93,7	-9 %	4
DSME (ex-DHI)	LNG-tankskib	Exmar	162,0	169,2	-4 %	5
Halla	Panamax massegodsskib	Diana	18,9	31,1	-39 %	1
Halla	3 500 TEU	Detjen	38,0	53,0	-28 %	1
Halla	Panamax massegodsskib	Cargocean	32,0	46,2	-31 %	2
Samho (ex-Halla)	Aframax olietankskib	Chartworld Shipping	33,5	41,5	-19 %	4
Samho (ex-Halla)	VLCC-tankskib	Oldendorff	69,5	90,9	-14 %	5
Samho (ex-Halla)	Suezmax olietankskib	Thenmaris	43,0	55,4	-19 %	5
HHI	6 800 TEU	P&O Nedlloyd	73,5	81,6	-10 %	1
HHI	5 600 TEU	K Line	54,3	59,1	-8 %	2
HHI	LNG-tankskib	Bonny Gas	165,0	176,8	-7 %	2

HHI	5 500 TEU	Yang Ming	56,0	63,7	-13 %	2
HHI	Færge	Stena	70,0	88,2	-21 %	4
HHI	Suezmax olietankskib	Jebsen	43,0	51,2	-16 %	4
HHI	7 200 TEU	Hapag-Lloyd	72,0	79,5	-9 %	3
HHI	Suezmax olietankskib	Athenian Sea Carriers	43,0	49,9	-14 %	3
HHI	LNG-tankskib	Golar	162,6	178,4	-9 %	5
HMD	Kabellægger	Ozone	37,3	46,8	-20 %	1
HMD	Kemikalie- tankskib	Bottiglieri	24,5	26,3	-7 %	4
HHIC	6 250 TEU	Niederelbe	62,0	66,2	-6 %	3
HHIC	5 608 TEU	Conti	58,0	61,0	-5 %	3
HHIC	1 200 TEU	Rickmers	19,5	21,3	-8 %	3
Il Heung	Kemikalie- tankskib	Naviera Quimica	10,5	13,0	-19 %	2
SHI	5 500 TEU	Nordcapital	55,0	68,0	-19 %	2
SHI	3 400 TEU	CP Offen	36,0	52,4	-31 %	1
SHI	Færge	Minoan	69,5	87,9	-21 %	1
SHI	7 400 TEU	OOCL	79,7	91,5	-13 %	4
SHI	LNG-tankskib	British Gas	162,5	176,5	-8 %	5
SHI	5 762 TEU	CP Offen	55,0	66,7	-18 %	5
Shina	Produkttankskib	Fratelli D'Amato	21,7	24,1	-10 %	3

2.3.2. Nye omkostningsanalyser

Der er efter den femte skibsbygningsrapport blevet iværksat syv nye omkostningsanalyser.

De vedrører følgende ordrer, der blev afgivet til værfter i Sydkorea:

- Capesize massegodsskib (serie på 3 plus 1 option), 26 250 KBRT, bygges af HHI

- Produkttankslib (serie på 6), 19 200 KBRT, bygges af HMD
- Produkttankslib (serie på 3 plus 4 optioner), 24 880 KBRT, bygges af STX Shipbuilding Co. (ex-Daedong)
- Produkttankslib (serie på 2 plus 2 optioner), 24 879 KBRT, bygges af STX
- Capesize massegodsslib (serie på 2), 26 250 KBRT, bygges af Samho Heavy Industries (ex-Halla)
- 2 500 TEU containerslib (serie på 5 plus 5 optioner), 18 972 KBRT, bygges af HHI
- LPG-tankslib (Liquefied Product Gas Carrier) (plus 1 option), 14 521 KBRT, bygges af STX.

Resultaterne af disse omkostningsanalyser er sammenfattet nedenfor.

Sammenligning af indberettede ordrepriser og beregnede konstruktionspriser på udvalgte nye skibe (nye analyser)

VÆRFT	SKIBSTYPE	EJER	KONTRAKT-SUM (MIO. USD)	NORMAL PRIS (MIO. USD)	TAB/GEVINST I % AF DEN NORMALE PRIS
HHI	Capesize massegodsslib	Golden Union	36,0	45,2	-20 %
HMD	Produkttankslib	Schoeller	26,0	27,1	-4 %
STX	Produkttankslib	Target Marine	25,5	28,7	-11 %
STX	Produkttankslib	Byzantine Marine	29,5	36,0	-18 %
Samho	Capesize massegodsslib	Marmaras	36,0	53,6	-33 %
HHI	2 500 TEU containerslib	P&O Nedlloyd	27,5	32,7	-16 %
STX	LPG-tankslib	Qatar Shipping	30,0	40,1	-25 %

Disse resultater bekræfter de forrige rapporters konklusioner. De koreanske værfter tilbyder fortsat skibe til under kostpris. Da der er sket et yderligere prisfald på skibe fra de koreanske værfter i løbet af rapporteringsperioden samtidig med, at produktionsomkostningerne er steget, er spændet mellem kontraktsummen og den normale pris blevet udvidet yderligere. Dette spænd er for de seneste analyser på 18 % i gennemsnit (ikke-vægtet), mens det var på 8 % for de nye omkostningsanalyser, der blev sammenfattet i den femte rapport.

Resultaterne bekræfter ligeledes, at visse værfter, f.eks. HMD, følger en mere forsigtig forretningsstrategi end andre. Det skal bemærkes, at Samho (ex-Halla) og STX (ex-Daedong) var blandt de værfter, der gik i betalingsstandsning efter den asiatiske krise i 1997/1998.

3. KONKLUSION

Krisen inden for verdens skibsbygningsindustri bliver stadig værre, idet ordretilgangen i de store skibsbygningsregioner har været meget træg i de første seks måneder af 2002. De væsentligste årsager til dette er, at der i de seneste år er blevet leveret for mange skibe kombineret med afmatningen i verdensøkonomien og konsekvenserne af den 11. september. Det er kun de japanske værfter, der har været i stand til løbende at udnytte deres byggekapalet. Dette skyldes dog i høj grad den nationale efterspørgsel, især på massegodsskibe, hvilket har været praksis i mange år i denne region.

Den samlede ordreafgivelse på nye skibe på verdensplan er i første halvdel af 2002 faldet med næsten 2/3 i forhold til de gennemsnitlige kvartalsvise tal for 2000, som på den anden side var det bedste år nogensinde for skibsbygningsindustrien. I EU er situation endog værre, idet ordretilgangen er faldet med næsten 4/5 i forhold til 2000.

Dette gør sig mest gældende for containerskibe og krydstogtskibe, men der er også en lavere efterspørgsel på olietankskibe og LNG-tankskibe. Efterspørgslen har kun været forholdsvis stabil inden for produkttankskibssegmentet, hvilket skyldes behovet for udskiftning som følge af nye maritime sikkerhedsbestemmelser i EU, og inden for massegodsskibssegmentet.

Værfterne står efterhånden med tomme ordrebøger, og der har allerede været en række konkurser og nedskæringer i arbejdsstyrken, hovedsagelig i Europa.

Priserne på nye skibe er faldet yderligere, og de er nu på det laveste niveau i ti år.

De sydkoreanske værfter har yderligere sænket deres priser til trods for stigninger af alle væsentlige omkostningsfaktorer, og en række koreanske værfter vil få svært ved at opfylde deres finansielle forpligtelser, hvis ikke ordretilgangen accelererer.

Kommissionens detaljerede omkostningsanalyser for ordrer til sydkoreanske værfter bekræfter de forrige rapporters konklusioner, nemlig at skibe udbydes til priser, der ikke til fulde dækker produktionsomkostningerne. Undersøgelserne viser, at der igen er ved at ske en udvidelse af spændet mellem udbudspriser og beregnede normalpriser.