



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 13.11.2002
KOM(2002) 622 endgültig

**SECHSTER BERICHT DER KOMMISSION
AN DEN RAT**

ZUR LAGE DES WELTMARKTES IM SCHIFFBAUSEKTOR

INHALTSVERZEICHNIS

1.	Hintergrund	3
2.	Analyse des Marktes	4
2.1.	Wesentliche Entwicklungen des Marktes	4
2.1.1.	Auftragseingang und Marktanteile.....	4
2.1.2.	Preisentwicklung.....	6
2.2.	Reaktionen auf die Marktentwicklung.....	7
2.2.1.	Europa	7
2.2.2.	Südkorea.....	8
2.2.3.	Japan.....	8
2.2.4.	China	8
2.3.	Kostenanalysen	8
2.3.1.	Aktualisierung früherer Untersuchungen.....	8
2.3.2.	Neue analysierte Aufträge.....	12
3.	Schlussfolgerungen	13

1. HINTERGRUND

Dieser sechste Bericht über die Lage des Weltmarktes im Schiffbausektor wird von der Kommission gemäß Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 1540/98¹ des Rates vorgelegt. Er schreibt die fünf vorangegangenen Berichte² fort. Mit ihm wird ferner dem vom Rat auf seiner Tagung vom 6. Juni 2002 geäußerten Wunsch entsprochen, auf der nächsten Tagung des Rates "Industrie" im November³ über aktuelle Informationen zur Lage auf dem Schiffbausektor zu verfügen.

Am 27. Juni 2002 beschloss der Rat, dass die Kommission einen letzten Versuch unternehmen solle, die von bestimmten Geschäftspraktiken koreanischer Werften herrührenden Probleme zu lösen und bis spätestens 30. September 2002 zu einer gütlichen Einigung mit Südkorea zu gelangen. Sollten die Verhandlungen scheitern, würde die Kommission ermächtigt, bei der WTO ein Streitbeilegungsverfahren zu beantragen. Zugleich wurden befristete Schutzmaßnahmen für bestimmte Marktsegmente erlassen⁴.

Die Kommission führte zwei Gesprächsrunden mit der koreanischen Regierung und Vertretern der Werften (am 26./27. August 2002 in Seoul und vom 24. bis 27. September 2002 in Brüssel), doch konnte dabei keine Einigung erzielt werden. Die Gespräche scheiterten.

In Ermangelung einer Verhandlungslösung hat die Kommission ein Verfahren bei der WTO eingereicht. Der Beschluss der Kommission zu einem WTO-Verfahren wurde im Amtsblatt vom 19. Oktober veröffentlicht und der Antrag auf bilaterale Beratungen mit der Republik Korea wurde am 21. Oktober eingereicht. Ein erstes Beratungsgespräch wird vor Ende November stattfinden.

Da vollständige Marktdaten für das Jahr 2002 erst am Ende des ersten Quartals 2003 vorliegen werden, beschränkt sich dieser Bericht auf die wichtigsten Entwicklungen des Marktes im ersten Halbjahr 2002.

Er enthält ferner eine Aktualisierung der bisher vorgenommenen Kostenanalysen und eine Zusammenfassung der seit Vorlage des fünften Berichts neu vorgenommenen Kostenanalysen.

Auf den Umfang und die Methodik der von der Kommission vorgenommenen Marktüberwachung wird hier nicht näher eingegangen. Angaben dazu finden sich in den früheren Berichten, auf sie wird im fünften Schiffbaubericht verwiesen.

¹ ABl. L 202 vom 18.07.1998, S. 1.

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

³ Nach der vom Europäischen Rat in Sevilla beschlossenen Reorganisation ist dafür nun der Rat "Wettbewerbsfähigkeit" zuständig.

⁴ Verordnung (EG) Nr. 1177/02 des Rates, ABl. L 172 vom 02.07.2002, S. 1.

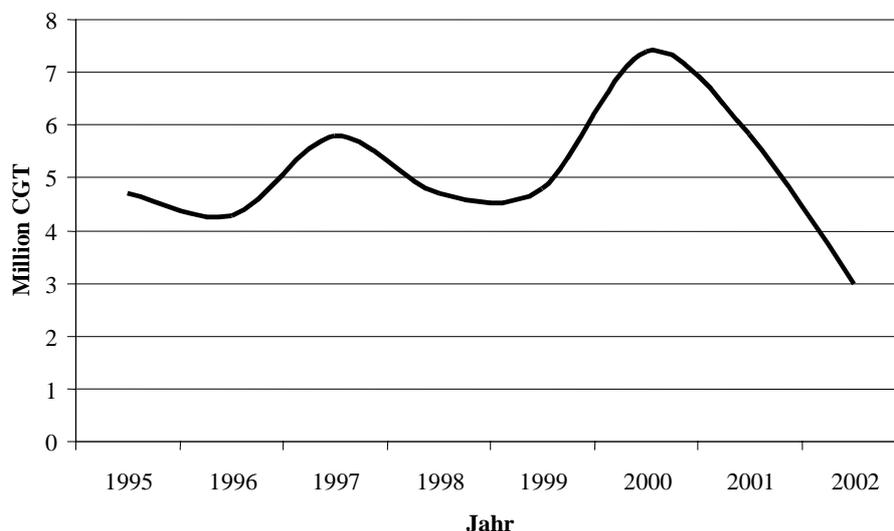
2. ANALYSE DES MARKTES

2.1. Wesentliche Entwicklungen des Marktes

2.1.1. Auftragseingang und Marktanteile

Der Weltschiffbaumarkt leidet zunehmend unter den Folgen der sehr starken Nachfrage der Vergangenheit und der Rezession in den USA sowie unter den Unsicherheiten der Weltwirtschaft und den Nachwirkungen der Terrorangriffe vom 11. September 2001. Im Jahr 2002 gehen Aufträge bisher nur zögernd und nur in bestimmten Marktsegmenten ein. Nach einem Jahrzehnt fast ungebrochenen Wachstums und einem Boom im Jahr 2000 ist der Auftragseingang rapide zurückgegangen (siehe Grafik). Darunter leidet vor allem der Schiffbau in der EU. Da kaum neue Aufträge für Kreuzfahrtschiffe erteilt werden, schrumpft der Auftragsbestand der EU-Werften rasch.

Vierteljährlicher Auftragseingang für Schiffsneubauten



In der ersten Hälfte des Jahres 2002 lag der Auftragseingang (auf Basis der Quartalszahlen) um 60 % unter dem des Rekordjahres 2000 und ist damit auf dem niedrigsten Stand seit 1992. Der Auftragseingang der EU-Werften lag um 77 % unter dem Niveau des Jahres 2000. Parallel zum Auftragsrückgang sanken die Preise um durchschnittlich mehr als 15 % gegenüber 2001, auf ein Niveau, das zuletzt 1999 verzeichnet wurde.

Am stärksten sind von dieser Verschlechterung die Marktsegmente Containerschiffe und Kreuzfahrtschiffe betroffen. Einigermaßen stabil ist nur die Nachfrage nach Produktentankern, weil nach Inkrafttreten neuer Sicherheitsvorschriften (Folge der "Erika"-Havarie) vorhandene Tonnage durch Neubauten ersetzt wird.

Die nachstehende Tabelle gibt das Gesamtauftragsvolumen in gewichteter Bruttotonnage (cgt – compensated gross tonnes) wieder. (Quelle: World Shipbuilding Statistics, LR).

NEUBAUAUFTRÄGE 2000	NEUBAUAUFTRÄGE 2001	NEUBAUAUFTRÄGE 1. HALBJAHR 2002
29 500 000	23 648 000	6 004 280

Noch deutlicher werden die Folgen der beschriebenen Entwicklung, wenn man die einzelnen Schiffstypen betrachtet. (alle Angaben in cgt; Quelle: World Shipbuilding Statistics, LR).

SCHIFFSTYP	NEUBAUAUFTRÄGE 2000	NEUBAUAUFTRÄGE 2001	NEUBAUAUFTRÄGE 1. HALBJAHR 2002
Containerschiffe	7 369 000	4 970 500	519 000
Kreuzfahrtschiffe	2 581 000	0	135 000
Flüssiggastanker	1 238 000	2 196 600	517 600
Produkten-/Chemikalientanker	2 767 900	3 558 100	1 364 900

Die Marktanteile (in cgt) entwickelten sich wie folgt:

	2000	2001	1. HALBJAHR 2002
Südkorea	36 %	33 %	30 %
EU	19 %	12 %	10 %
Japan	26 %	34 %	37 %
China	7 %	8 %	9 %

Die Containerschiff-tonnage wird in den nächsten Monaten weiter zunehmen, wenn die 2000 und 2001 in großer Zahl in Auftrag gegebenen Schiffe in Dienst gestellt werden. Die Frachtraten werden infolge dessen wahrscheinlich weiter sinken, was von der Erteilung neuer Aufträge abschreckt. Von noch größeren Containerschiffen werden nur noch begrenzte Kostenvorteile erwartet, da sie nicht jeden Hafen anlaufen können und die Auslastung der Schiffe auf den wichtigsten Handelsrouten ungleichmäßig ist.

Der Markt für Kreuzfahrtschiffe leidet weiterhin an den Folgen der Ereignisse vom 11. September 2001. Kreuzfahrtreedereien bieten zwar vermehrt Fahrten in Gebiete an, die näher zu den USA liegen (von wo weiterhin der größte Teil der Fahrgäste kommt), und haben ihre Preise gesenkt, es geht ihnen aber in erster Linie um Auslastung der vorhandenen Kapazität und weniger um die Vergrößerung ihrer Flotte. Weil sie damit aber weniger Geld einnehmen, kommen neue Investitionen für

sie nicht in Frage. Ein weiteres Investitionshemmnis ist die anhaltende Diskussion über die mögliche Fusion einiger der größten Kreuzfahrtreedereien.

Die Nachfrage nach Öltankern, einem anderen wichtigen Segment des Weltschiffbaumarktes, leidet unter niedrigen Frachtraten. Dazu kommen jetzt noch Befürchtungen, Öltanker könnten im Nahen Osten Ziel von Kriegshandlungen oder Terrorangriffen werden. Das könnte verschiedene Auswirkungen haben: steigende Ölpreise, sinkende Nachfrage nach Öltransporten (Folge sinkender Nachfrage und verstärkten Bezugs von Öl aus marktnäheren Quellen, daher Rückgang der Transportleistung in tkm) und vermehrte Nutzung anderer Transportsysteme (Pipelines) und alternativer Energien. Außerdem würden die Versicherungsprämien rapide steigen und die Betriebskosten hochtreiben. In dieser unsicheren Lage sind die Reedereien nicht gewillt, in neue Schiffe zu investieren.

Andererseits herrscht recht starke Nachfrage nach Massengutfrachtern in einem bestimmten Größenbereich, weil der Bedarf Chinas und Japans nach Kohle- und Eisenerzimporten wächst.

Im Marktsegment der Produktentanker bleibt die Nachfrage ebenfalls einigermaßen stabil, weil durch neue Sicherheitsvorschriften Bedarf nach Neubauten entstanden ist.

Im Marktsegment der Erdgastanker haben sich die optimistischen Prognosen der Jahre 2000 und 2001 nicht erfüllt, der Auftragseingang liegt weit darunter. Die Kommission äußerte in ihrem fünften Schiffbaubericht bereits leichte Zweifel. Zwar gibt es einen allgemeinen Trend zu sauberer Energie, und immer noch werden für solche Schiffe mehr Aufträge erteilt als im Durchschnitt der früheren Jahre, doch die Marktprognosen sind inzwischen zurückhaltender.

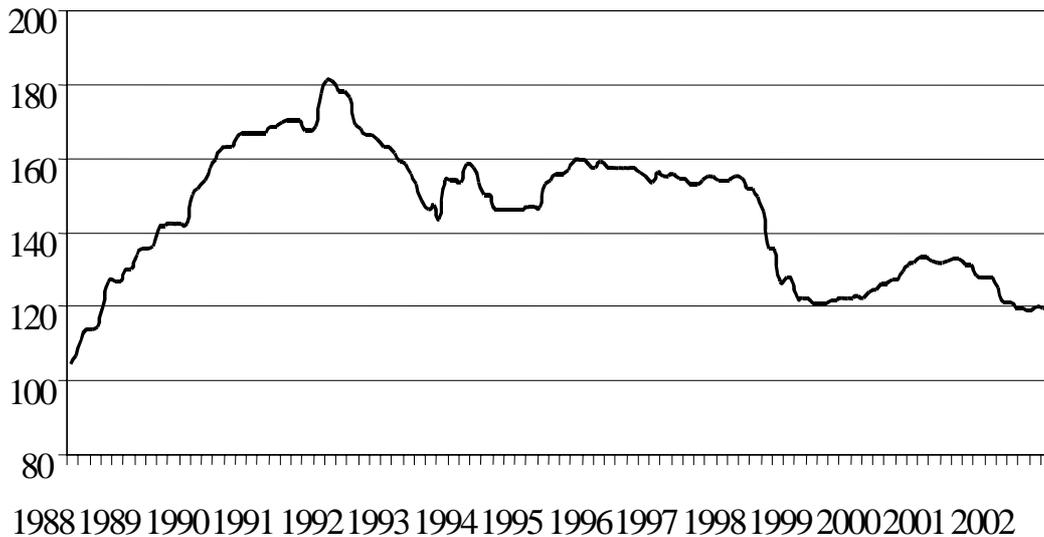
In der Schiffbauindustrie bestehen weiterhin erhebliche Überkapazitäten. Man schätzt, dass die Gesamtkapazität um mindestens 20 bis 30 % über dem liegt, was notwendig ist, um alte Tonnage zu ersetzen und den durch Zunahme des Seeverkehrs entstehenden zusätzlichen Tonnagebedarf zu decken. Diese Überkapazität hat weiterhin eine negative Auswirkung auf die Preise.

2.1.2. Preisentwicklung

Die Schiffspreise sind seit Mitte 2001 um etwa 15 % gefallen. Von dieser Entwicklung sind fast alle Schiffstypen betroffen. Am stärksten war der Preisverfall bei Containerschiffen der 3500 TEU-Klasse (-20 % zwischen Juni 2001 und Juni 2002), großen Massengutfrachtern (-17 %) und großen Öltankern (-15 %). Doch auch bei hochwertigeren Schiffen war durchgängig Preisverfall zu beobachten (Erdgastanker: -9 %, kleine Containerschiffe: -9 %). Am meisten leiden unter dem Preisverfall genau die Marktsegmente, in denen die koreanischen Werften traditionell starke Anbieter sind. Unter dem Zwang, ihre sehr großen Kapazitäten auszulasten, kämpfen die großen koreanischen Werften erbittert um die weniger gewordenen Aufträge, sodass das Preisniveau sehr niedrig bleibt oder gar noch weiter sinkt.

Der von der Kommission regelmäßig ermittelte Schiffspreisindex lässt diese Entwicklung erkennen (siehe Grafik). Die Erholung der Preise im Jahr 2001, eine Folge starker Nachfrage, war nicht von Dauer. Das Preisniveau ist so niedrig wie seit über zehn Jahren nicht mehr.

Preisindex für Schiffsneubauten (1987 = 100)



2.2. Reaktionen auf die Marktentwicklung

Der Schiffbau wird in vielen Ländern weiterhin als Industriezweig von strategischer Bedeutung angesehen, der aus wirtschafts- und verteidigungspolitischen Gründen nicht verloren gehen darf. Deshalb wird das Problem der Überkapazitäten selten angegangen, und mit Fördermaßnahmen werden höhere Kapazitäten vorgehalten, als der Markt erfordert. Allgemein lässt sich sagen, dass die Gesetze des Marktes im Schiffbausektor weltweit nur bedingt gelten. In den folgenden Abschnitten wird dargestellt, mit welchen politischen Maßnahmen die wichtigsten Schiffbauländer auf die derzeitige schwierige Marktlage reagieren.

2.2.1. Europa

Weil die EU-Werften bei Standardschiffen nicht mit den sehr niedrigen Angebotspreisen koreanischer Werften konkurrieren können, sind sie schon seit längerem gezwungen, sich auf Marktsegmente mit höherer Wertschöpfung (Fahrgastschiffe, Spezialschiffe, kleinere Schiffe) zu konzentrieren, in denen die asiatischen Werften weniger aktiv sind. Nachdem die Nachfrage nach Fahrgastschiffen erheblich zurückgegangen ist und sich kein alternatives Marktsegment mit vergleichbarem Volumen anbietet, sind die EU-Werften in einer sehr schwierigen Lage. Infolge dessen mussten seit Veröffentlichung des letzten Schiffbauberichts einige europäische Werften Insolvenz anmelden (in Deutschland, Italien, den Niederlanden, Schweden, Norwegen und Polen) oder Personal entlassen (in Dänemark, Deutschland, Finnland, den Niederlanden, Großbritannien und Polen). Sehr wenige Werften haben Aufträge über 2003/2004 hinaus.

Die EU-Werften versuchen mit verschiedenen Mitteln, ihre Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern (verstärkte Forschung und Entwicklung, Produkt- und Prozessinnovation, Auslagerung von Unternehmensfunktionen, Personalabbau, Ausrüstung zugelieferter

Schiffsrümpfe usw.), doch in Anbetracht des fast daniederliegenden Marktes droht ihnen die Zeit davonzulaufen.

2.2.2. *Südkorea*

Die koreanischen Werften scheinen weiterhin vorzugehen wie in der Vergangenheit, wenn die Nachfrage sinkt. Zum einen versuchen sie, in neuen Marktsegmenten Fuß zu fassen (Gastanker, Offshore-Anlagen und Kreuzfahrtschiffe), zum anderen versuchen sie, die Nachfrage in ihren angestammten Marktsegmenten (Tanker und Containerschiffe) anzuregen. Beides geschieht durch Senkung der Angebotspreise, obwohl die Produktionskosten in Korea in den vergangenen 12 Monaten erheblich gestiegen sind. Die Löhne im koreanischen Schiffbau sind um ca. 6 % gestiegen, die Materialkosten um ca. 5 % (die Stahlpreise jedoch um 10 %), die Inflation beträgt ca. 8 %, und der Wechselkurs des Won gegenüber dem US-Dollar ist um ca. 8 % gestiegen. Lohn- und Materialkosten machen zusammen ca. 90 % der gesamten Produktionskosten im Schiffbau aus, so dass ihre Steigerung stark ins Gewicht fällt.

Infolge dessen droht manchen koreanischen Werften die Insolvenz. Leider scheinen weder die koreanische Regierung noch die koreanischen Werften daran zu denken, Kapazität abzubauen, d. h. unrentable Betriebe zu schließen.

2.2.3. *Japan*

Der japanische Schiffbau befindet sich derzeit in einer tiefgreifenden Umstrukturierung, die eine Konzentration der Werften in wenigen großen Gruppen mit sich bringt. Dank den damit verbundenen Synergieeffekten konnten die japanischen Werften wettbewerbsfähig bleiben (vor allem im Serienbau von Massengutfrachtern), nicht zuletzt weil ca. 50 % ihrer Aufträge aus dem Inland kommen (derzeit überwiegend für Massengutfrachter). Diese Aufträge bilden für die japanischen Werften einen gebundenen Markt. Für Werften anderer Länder ist es so gut wie unmöglich, an Aufträge japanischer Reedereien zu kommen.

2.2.4. *China*

Die chinesischen Werften haben sehr viel niedrigere Arbeitskosten als die Werften anderer bedeutender Schiffbauländer, leiden aber immer noch an organisatorischen Problemen, beschränktem Zugang zu Technologie und Lieferverzögerungen. Der Marktanteil der chinesischen Werften ist in den letzten Jahren beständig gewachsen (hauptsächlich durch günstige Angebote für technisch wenig anspruchsvolle Schiffstypen), und wenn die genannten Probleme ausgeräumt werden können, könnte China eine der bedeutenden Schiffbaunationen werden. Es gibt allerdings Befürchtungen, dass die chinesischen Werften über die Markt- und Rationalisierungserfordernisse hinaus expandieren. Die Kommission wird ihre Entwicklung aufmerksam beobachten und versuchen, mit China innerhalb der OECD und im bilateralen Rahmen einen konstruktiven Dialog aufzunehmen.

2.3. **Kostenanalysen**

2.3.1. *Aktualisierung früherer Untersuchungen*

Wie die vorangegangenen Berichte enthält dieser Bericht eine Aktualisierung aller früheren Kostenanalysen, die die Kommission im Rahmen ihrer Marktbeobachtung vorgenommen hat. Die Methodik dieser Kostenanalysen ist in den ersten zwei

Schiffbauberichten beschrieben und wird hier nicht erneut wiedergegeben. Sie wird laufend verfeinert und scheint zu sehr realitätsnahen Ergebnissen zu führen.

Da der Bau von Schiffen einige Zeit in Anspruch nimmt und die tatsächlichen Baukosten sich in dieser Zeit ändern können, müssen die Kostenanalysen sich auf Annahmen für die künftige Entwicklung stützen. Diese Annahmen werden laufend überprüft, und die Analysen werden korrigiert, sobald neue oder bessere Informationen vorliegen. Die aktualisierten Ergebnisse sind in der nachstehenden Tabelle weidergeben. In der rechten Tabellenspalte ist angegeben, in welchem Schiffbaubericht der jeweilige Auftrag eingehender behandelt wird. Im Zuge der Marktbeobachtung der Kommission kann das verwendete Kostenmodell an früher untersuchten und inzwischen fertiggestellten Schiffbauaufträgen verifiziert werden. Bisher sind die Ergebnisse der Kostenanalysen in keinem Fall nennenswert von den später festgestellten tatsächlichen Produktionskosten abgewichen.

Für die koreanischen Werften werden folgende Abkürzungen verwendet:

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

Die Schiffstypen entsprechen der Klassifizierung von Lloyd's Register.

Für Containerschiffe wird die Ladekapazität in TEU (Twenty-Foot-Equivalent-Unit - 20-Fuß-Container-Äquivalent) angegeben. Schiffe mit mehr als 5000 TEU gehören zur Klasse der so genannten Post-Panamax-Containerschiffe.

VLCC steht für Very Large Crude oil Carrier (sehr große Rohöltanker),

ULCC steht für Ultra Large Crude oil Carrier (ultragroße Rohöltanker).

Aframax, Suezmax, Panamax und Capesize bezeichnen bestimmte Standardgrößen und -spezifikationen für Tanker bzw. Massengutfrachter.

Vergleich der Auftragspreise und der kalkulierten Baupreise von ausgewählten Schiffsneubauten (Stand August 2002)

WERFT	SCHIFFSTYP	EIGNER	AUFTRAGS PREIS(IN MIO. USD)	NORMALER PREIS(IN MIO. USD)	GEWINN / VERLUST IN % DES NORMALEN PREISES	NÄHERES IM SCHIFFBAU- BERICHT NR.
Daedong	Produktentanker	Searland	21,5	25,7	-16 %	1
Daedong	Panamax- Massengutfrachter	Sanama	18,5	26,0	- 29 %	1
Daedong	Chemikalien- tanker		24,5	30,2	-19 %	2
Daedong	2500 TEU- Containerschiff	EF Shipping	30,0	31,2	-4 %	4
DHI	VLCC	Anangel	68,5	74,2	-8 %	1
DHI	Fährschiff	Moby	74,3	88,4	-16 %	2
DHI	Panamax- Massengutfrachter	Chandris	22,5	22,8	-1 %	2
DHI	Erdgastanker	Bergesen	151,1	164,2	-8 %	3
DHI	ULCC	Hellespont	85,0	93,7	-9 %	4
DSME (ex DHI)	Erdgastanker	Exmar	162,0	169,2	-4 %	5
Halla	Panamax- Massengutfrachter	Diana	18,9	31,1	-39 %	1
Halla	3500 TEU- Containerschiff	Detjen	38,0	53,0	-28 %	1
Halla	Capesize- Massengutfrachter	Cargocean	32,0	46,2	-31 %	2
Samho (ex Halla)	Aframax-Öltanker	Chartworld Shipping	33,5	41,5	-19 %	4
Samho (ex Halla)	VLCC	Oldendorff	69,5	90,9	-14 %	5
Samho (ex Halla)	Suezmax-Öltanker	Thenmaris	43,0	55,4	-19 %	5
HHI	6800 TEU- Containerschiff	P&O Nedlloyd	73,5	81,6	-10 %	1

HHI	5600 TEU- Containerschiff	K Line	54,3	59,1	-8 %	2
HHI	Erdgastanker	Bonny Gas	165,0	176,8	-7 %	2
HHI	5500 TEU- Containerschiff	Yang Ming	56,0	63,7	-13 %	2
HHI	Fährschiff	Stena	70,0	88,2	-21 %	4
HHI	Suezmax-Öltanker	Jebsen	43,0	51,2	-16 %	4
HHI	7200 TEU- Containerschiff	Hapag- Lloyd	72,0	79,5	-9 %	3
HHI	Suezmax-Öltanker	Athenian Sea Carriers	43,0	49,9	-14 %	3
HHI	Erdgastanker	Golar	162,6	178,4	-9 %	5
HMD	Kabelleger	Ozone	37,3	46,8	-20 %	1
HMD	Chemikalien- tanker	Bottiglieri	24,5	26,3	-7 %	4
HHIC	6250 TEU- Containerschiff	Niederelbe	62,0	66,2	-6 %	3
HHIC	5608 TEU- Containerschiff	Conti	58,0	61,0	-5 %	3
HHIC	1200 TEU- Containerschiff	Rickmers	19,5	21,3	-8 %	3
Il Heung	Chemikalien- tanker	Naviera Quimica	10,5	13,0	-19 %	2
SHI	5500 TEU- Containerschiff	Nordcapital	55,0	68,0	-19 %	2
SHI	3400 TEU- Containerschiff	CP Offen	36,0	52,4	-31 %	1
SHI	Fährschiff	Minoan	69,5	87,9	-21 %	1
SHI	7400 TEU- Containerschiff	OOCL	79,7	91,5	-13 %	4
SHI	Erdgastanker	British Gas	162,5	176,5	-8 %	5
SHI	5762 TEU- Containerschiff	CP Offen	55,0	66,7	-18 %	5
Shina	Produktentanker	Fratelli D'Amato	21,7	24,1	-10 %	3

2.3.2. *Neue analysierte Aufträge*

Seit Veröffentlichung des fünften Schiffbauberichts wurden die Kosten von sieben weiteren an südkoreanische Werften vergebenen Aufträgen analysiert,

und zwar:

- Capesize-Massengutfrachter (Baureihe von 3 Schiffen, Option auf 1 weiteres Schiff), 26 250 cgt, ausführende Werft: HHI;
- Produktentanker (Baureihe von 6 Schiffen), 19 200 cgt, ausführende Werft: HMD;
- Produktentanker (Baureihe von 2 Schiffen, Option auf 2 weitere Schiffe), 24 880 cgt, ausführende Werft: STX Shipbuilding Co. (ex Daedong);
- Produktentanker (Baureihe von 3 Schiffen, Option auf 4 weitere Schiffe), 24 879 cgt, ausführende Werft: STX;
- Capesize-Massengutfrachter (Baureihe von 2 Schiffen), 26 250 cgt, ausführende Werft: Samho Heavy Industries (ex Halla);
- 2 500 TEU-Containerschiff (Baureihe von 5 Schiffen, Option auf 5 weitere Schiffe), 18 972 cgt, ausführende Werft: HHI;
- Erdgastanker (mit Option für 1 weiteres Schiff), 14 521 cgt, ausführende Werft: STX.

Die Ergebnisse dieser Kostenanalysen sind in der nachstehenden Tabelle wiedergegeben.

Vergleich der Auftragspreise und der kalkulierten Baupreise von ausgewählten Schiffsneubauten (neue Analysen)

WERFT	SCHIFFSTYP	EIGNER	AUFTRAGS PREIS(IN MIO. USD)	NORMALER PREIS(IN MIO. USD)	GEWINN/ VERLUST IN % DES NORMALEN PREISES
HHI	Capesize- Massengut- frachter	Golden Union	36,0	45,2	-20 %
HMD	Produkten- tanker	Schoeller	26,0	27,1	-4 %
STX	Produkten- tanker	Target Marine	25,5	28,7	-11 %
STX	Produkten- tanker	Byzantine Marine	29,5	36,0	-18 %
Samho	Capesize- Massengut- frachter	Marmaras	36,0	53,6	-33 %
HHI	2 500 TEU- Container- schiff	P&O Nedlloyd	27,5	32,7	-16 %
STX	Erdgastanker	Qatar Shipping	30,0	40,1	-25 %

Diese Ergebnisse bestätigen die Aussagen der früheren Berichte. Die koreanischen Werften bieten weiterhin Schiffe zu nicht kostendeckenden Preisen an. Da die Preise koreanischer Werften im Berichtszeitraum bei steigenden Produktionskosten weiter gefallen sind, vergrößert sich die Kluft zwischen dem Auftragspreis und dem normalen Preis. Bei den zuletzt analysierten Aufträgen beträgt die Differenz im (ungewichteten) Mittel 18 %, während sie für die im fünften Bericht wiedergegebenen neu analysierten Aufträge noch bei 8 % lag.

Die Ergebnisse lassen auch erkennen, dass einige Werften wie HMD realistischer kalkulieren als andere. Anzumerken ist auch, dass Samho (ex Halla) und STX (ex Daedong) zu den Werften gehören, die nach der Asienkrise von 1997/98 Insolvenz anmelden mussten.

3. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die weltweite Krise des Schiffbaus hat sich im ersten Halbjahr 2002 infolge des sehr schleppenden Auftragseingangs in den wichtigsten Schiffbauländern verschärft. Ihre Hauptursachen sind das Überangebot der letzten Jahre, die weltweite Rezession und die Nachwirkungen der Ereignisse vom 11. September 2001. Nur die japanischen Werften können ihre Kapazitäten derzeit noch auslasten. Dabei hilft ihnen allerdings sehr die Inlandsnachfrage, insbesondere nach Massengutfrachtern, von der traditionell ausschließlich sie profitieren.

Die Zahl der im ersten Halbjahr 2002 weltweit erteilten Aufträge für Schiffsneubauten ist gegenüber den durchschnittlichen Quartalszahlen für das Jahr 2000 (das allerdings ein Rekordjahr war) um fast 2/3 zurückgegangen. In der EU ist die Lage noch schlimmer, dort beträgt der Rückgang gegenüber 2000 fast 4/5.

Am meisten sind von dieser Entwicklung die Marktsegmente Containerschiffe und Kreuzfahrtschiffe betroffen, doch auch die Nachfrage nach Öl- und Erdgastankern ist zurückgegangen. Einigermaßen stabil blieb nur die Nachfrage nach Produktentankern, weil nach Inkrafttreten neuer Sicherheitsvorschriften vorhandene Schiffe ersetzt werden müssen, und die Nachfrage nach Massengutfrachtern.

Den Werften geht die Arbeit aus, und es ist bereits zu Insolvenzen und Massenentlassungen gekommen, überwiegend in Europa.

Die Preise für Schiffsneubauten sind weiter gefallen und sind nun so niedrig wie seit über zehn Jahren nicht mehr.

Die südkoreanischen Werften haben trotz Anstiegs aller wesentlichen Kostenfaktoren ihre Angebotspreise weiter gesenkt, und einige von ihnen dürften Schwierigkeiten bekommen, ihre Zahlungsverpflichtungen zu erfüllen, wenn nicht bald mehr Aufträge eingehen.

Die eingehende Überprüfung der Kalkulation von Aufträgen an koreanische Werften durch die Kommission bestätigt erneut die Erkenntnisse der früheren Berichte: Schiffe werden zu Preisen angeboten, die nicht die vollen Baukosten decken, und die Kluft zwischen den Angebotspreisen und den kalkulierten Normalpreisen wird wieder größer.