



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 6.5.2003
KOM(2003) 232 endelig

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

INDHOLDSFORTEGNELSE

1.	Indledning	3
2.	Markedsanalyse.....	4
2.1.1.	Ordreaktivitet og markedsandele	4
2.1.2.	Prisudvikling	6
3.	Omkostningsanalyser	9
3.1.1.	Opdatering af tidligere omkostningsanalyser.....	9
3.1.2.	Nye omkostningsanalyser	13
4.	Konklusion	15

1. INDLEDNING

Denne syvende rapport fra Kommissionen til Rådet om situationen inden for verdens skibsbygningsindustri, der dækker markedsudviklingen i 2002, er udarbejdet i medfør af artikel 12 i Rådets forordning (EF) nr. 1540/98¹, hvori Kommissionen forpligtes til at aflægge sådanne rapporter om situationen inden for verdens skibsbygningsindustri, og den er således udarbejdet efter samme mønster som de seks forrige rapporter².

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 for at indgå en mindelig aftale med Sydkorea. Som det fremgår af Kommissionens sjette rapport, var det imidlertid ikke muligt at nå frem til en aftale med Korea.

I mangel af en forhandlingsløsning indledte Kommissionen den 21. oktober 2002 en tvistbilæggelsesprocedure ved WTO, og den fortsætter nu ad denne vej. Derudover og i overensstemmelse med Rådets forordning af 27. juni 2002 trådte en midlertidig defensiv ordning for skibsbygningsindustrien³ i kraft den 2. juli 2002. Den tillader direkte støtte til skibsværfter på maksimum 6 % for visse skibstyper⁴ og finder anvendelse på kontrakter, der indgås efter den 24. oktober 2002.

På OECD-niveau startede forhandlingerne om en ny skibsbygningssaftale i december 2002. Det er dog på nuværende tidspunkt for tidligt at sige noget om udfaldet af disse forhandlinger, der mindst vil fortsætte frem til 2005.

Som svar på en tidligere anmodning fra Rådet, der blev fremsat i Rådets konklusioner af maj 2001, har EU's skibsbygningsindustri i samarbejde med Kommissionen iværksat initiativet LeaderSHIP 2015, som har til formål at udvikle nye arbejdsstrukturer og teknologiske prioriteringer samt støtte Fællesskabets skibsbygningsindustri, især ved at etablere ens konkurrenceforhold for alle både regionalt og på verdensplan. Initiativet samler alle større industrielle aktører, fagforeninger og ledende politiske initiativtagere på EU-niveau fra Kommissionen og Parlamentet. Man vil inden for rammerne af LeaderSHIP 2015 behandle alle relevante skibsbygningsspørgsmål lige fra verdenshandelen til uddannelseskraft, fælles udvikling af skibe og udlicitering. Initiativet har allerede resulteret i udviklingen af ideer for mulige foranstaltninger for at sikre den europæiske skibsbygningsindustri fremtidige konkurrenceevne som et proaktivt svar på situationen inden for verdens skibsbygningsindustri. Resultatet af dette arbejde vil blive forelagt Rådet i løbet af i år.

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 og KOM(2002) 622 endelig.

³ Rådets forordning (EF) nr. 1177/2002.

⁴ Disse skibstyper er containerskibe, produkt- og kemikalietankskibe samt LNG-tankskibe. For denne sidste skibstype skal Kommissionen først på grundlag af undersøgelser, der dækker perioden 2002, bekræfte, at Fællesskabets industri har lidt væsentlig og alvorlig skade inden for dette markedssegment på grund af illoyal koreansk handelspraksis.

Ud over en sammenfatning af markedsudviklingen i 2002 indeholder denne rapport en opdatering af de tidligere foretagne omkostningsanalyser med tilføjelse af en række nye omkostningsanalyser, der er blevet foretaget efter udarbejdelsen af den sjette rapport.

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

2. MARKEDSANALYSE

2.1.1. Ordreaktivitet og markedsandele

De forskellige forhold, der er årsag til problemer på det globale skibsbygningsmarked og i visse segmenter heraf (tidligere tiders for store ordreafgivelser, afmatningen af den amerikanske økonomi, den usikre verdensøkonomi og konsekvenserne af den 11. september), har fortsat gjort sig gældende i hele 2002. Ordretilgangen i 2002 var lavere end i 2000 og 2001 og var på i alt 20.470.000 KBRT (i forhold til 29.430.000 KBRT i 2000 og 23.340.000 KBRT i 2001, kilde: Lloyd's Skibsregister/OECD). Ordretilgangen faldt således med 12,3 % fra 2001 til 2002, efter at være faldet 20,7 % fra 2000 til 2001.

De forringede markedsbetingelser har (som det fremgår af nedenstående figur) især ramt container- og krydstogtsegmenterne. Der er kun blevet afgivet ordre på ét krydstogtskib siden 11. september 2001, og krydstogtindustrien har givet klart udtryk for, at markedskonsolideringsperioden forventes at fortsætte de næste to til tre år, hvilket vil sige, at ordrerne på krydstogtskibe vil være begrænsede og selektive. Hvad angår containerskibe er der blevet registreret enkelte ordrer i post-Panamax-segmentet, men ordreaktiviteten er klart under det tidligere niveau. De større operatører inden for containerskibsfart har haft tab eller et betydeligt fald i overskuddet i 2002, og de forsøger at udvide deres flåde af store fartøjer for at begrænse omkostningerne pr. enhed på mellemlang sigt. Der vil komme et stort antal post-Panamax-containerskibe på markedet i løbet af de næste 24 måneder, hvorfor der kan forventes en yderligere forringelse af fragtraterne i dette markedssegment, og eventuelle investeringer vil således have til formål at konsolidere snarere end at udvide markedet. Da renten i øjeblikket er meget lav, kan visse ejere være tilbøjelige til at investere i nye skibe nu, det vil sige tidligere, end de ellers ville have gjort.

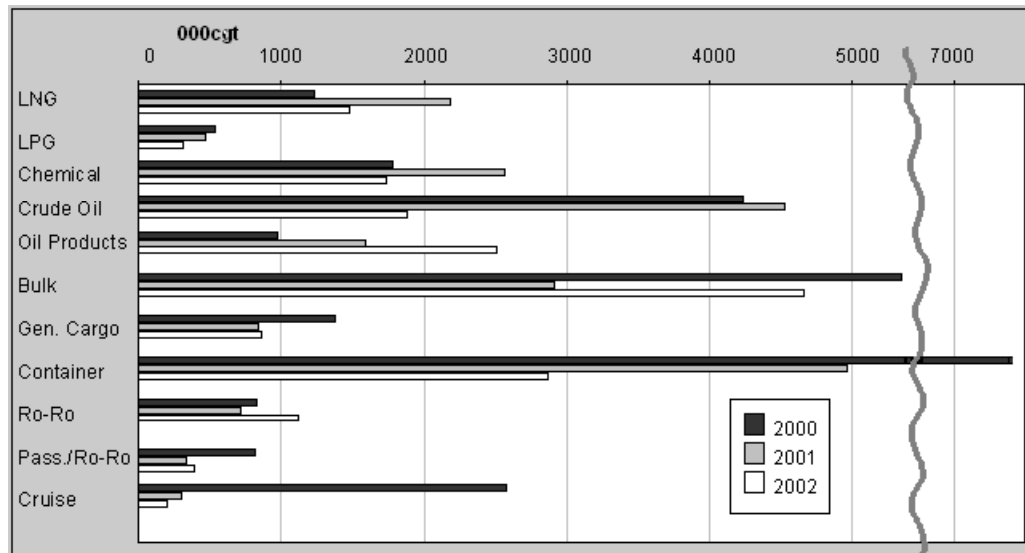
Efterspørgslen efter andre skibstyper, herunder LNG-tankskibe, kemikalietankskibe og råolieskibe, har også været faldende, dog i en mindre grad.

Ordretilgangen har kun været stigende for produkttankskibe og massegodsskibe, hvilket skyldes henholdsvis udskiftningen af ældre tonnager som følge af nye maritime sikkerhedsbestemmelser i EU ("Erika" og "Prestige") og efterspørgslen på de japanske og kinesiske hjemmemarkeder. Hvad angår massegodsskibe har efterspørgslen også været positivt påvirket af nye regler for skibsdesign, der trådte i kraft den 1. juli 2003. Disse regler kræver en forstærkning af visse dele af stålstrukturen på de skibe, der er bestilt efter denne dato, hvilket forventes at føre til en stigning på 5 % i stål vægten og dermed højere produktionsomkostninger. Disse

skibstyper har imidlertid en lav produktionsværdi, og der er en benhård konkurrence om kontrakterne i disse segmenter, hvilket fører til et fortsat pristryk.

Nedenstående figur viser ordreaktiviteternes udvikling i perioden 2000-2002 for de vigtigste skibstyper (kilde: Lloyd's Skibsregister/OECD/figur tilpasset af Kommissionens tjenestegrene).

Udviklingen af nye ordrer fordelt på de vigtigste skibstyper, 2000-2002



LNG = LNG

LPG = LPG

Chemical = Kemikalie

Crude oil = Råolie

Oil products = Olieprodukter

Bulk = Masse gods

Gen. Cargo = Gen. fragt

Container = Container

Ro-Ro = Ro-Ro

Pass./Ro-Ro = Pass./Ro-Ro

Cruise = Krydstogt

Denne udvikling påvirker verdens vigtigste skibsværftsområder forskelligt. Mens de japanske værfter fortsat drager fordel af en stærk indenlandsk efterspørgsel efter massegodsskibe, eftersom ordrer på denne skibstype næsten udelukkende afgives til japanske værfter (hvilket er i overensstemmelse med normal ordrepraksis i Japan men også skyldes den kendsgerning, at de japanske værfter har forbedret seriefremstillingen af denne skibstype), kæmper Sydkorea med Kina om kontrakterne på tankskibe, hovedsagelig fra europæiske ordregivere. Da der næsten udelukkende konkurreres på prisen, kan der ikke forventes særlig store indtægter som følge af disse ordrer, hvilket fremgår af de detaljerede omkostningsanalyser. De europæiske skibsværfter er ikke længere aktive i disse lavværdi-markedssegmenter. Dette medfører en faldende produktionsvolumen for EU-værfterne, hvilket også tydeligt fremgår af nedenstående analyse af udviklingen inden for markedsandele, der forventes at fortsætte, og i alle større europæiske skibsbygningsnationer har man

mistet arbejdspladser og foretaget lukning af værfter. De vigtigste segmenter, hvor der er gode udsigter for de europæiske værfter, er færge-sektoren⁵ (hovedsagelig Ro/Ro passagerfærger) og sektoren for små tankskibe⁶, som efterhånden trænger til udskiftning. Denne udvikling har dog endnu ikke medført noget konkret, og det vil i givet fald være for sent for mange værfter, der vil stå med tomme ordrebøger i 2003 og 2004. Hertil kommer, at det kan forventes, at de koreanske værfter vil forsøge at vinde fodfæste i disse markedssegmenter ved at tilbyde meget lave priser.

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

	2000	2001	2002
Sydkorea	36 %	30 %	28 %
EU	19 %	13 %	7 %
Japan	26 %	33 %	37 %
Kina	7 %	11 %	13 %

Ovenstående udvikling skal ses på baggrund af en betydelig produktionsoverkapacitet inden for skibsbygning, der vurderes til at være mindst 20 % over det niveau, som kræves til at klare den nødvendige udskiftning af ældre tonnage og til at imødekomme en yderligere efterspørgsel som følge af en øget skibstransport⁷. Denne overkapacitet vil fortsat stige som følge af nye værftsinvesteringer, hovedsagelig i Kina og nu også i Vietnam. Samtidig fortsætter de koreanske værfter af udvide den eksisterende produktionskapacitet, hovedsagelig gennem en øget underleverance af skibsbygningsrelateret arbejde, herunder stålarbejde. Dette vil fortsat påvirke priserne i en negativ retning.

2.1.2. Prisudvikling

Skibspriserne ultimo 2002 var generelt lavere end ultimo 2001. Der kunne ifølge Clarkson Research Studies, der er en førende prisoplysningskilde, iagttages følgende tendenser.

[Skibstyperne er angivet som anført af Clarkson.]

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

⁵ Som følge af nylig vedtaget fællesskabslovgivning vedrørende specifikke stabilitetskrav til Ro/Ro-skibe og sikkerhedsregler og -standards for passagerskibe.

⁶ Som følge af nye maritime sikkerhedsbestemmelser i EU, der blev vedtaget eller foreslået efter Erika- og Prestigekatastroferne.

⁷ KSA (Korean Shipbuilders' Association) forventer en overskudskapacitet i 2005 på 16,1 %, mens AWES (Association of European Shipbuilders and Shiprepairers) forventer, at den vil være på 29,3 % (kilde: OECD).

[LNG står for LNG-tankskib (Liquefied Natural Gas carrier), og LPG står for LPG-tankskib (Liquefied Petroleum Gas carrier).]

[VLCC står for VLCC-tankskib (Very Large Crude oil Carrier).]

[Ro-Ro står Ro/Ro-fragtskib.]

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

Prisudviklingen i 2001-2002 fordelt på de væsentligste skibstyper

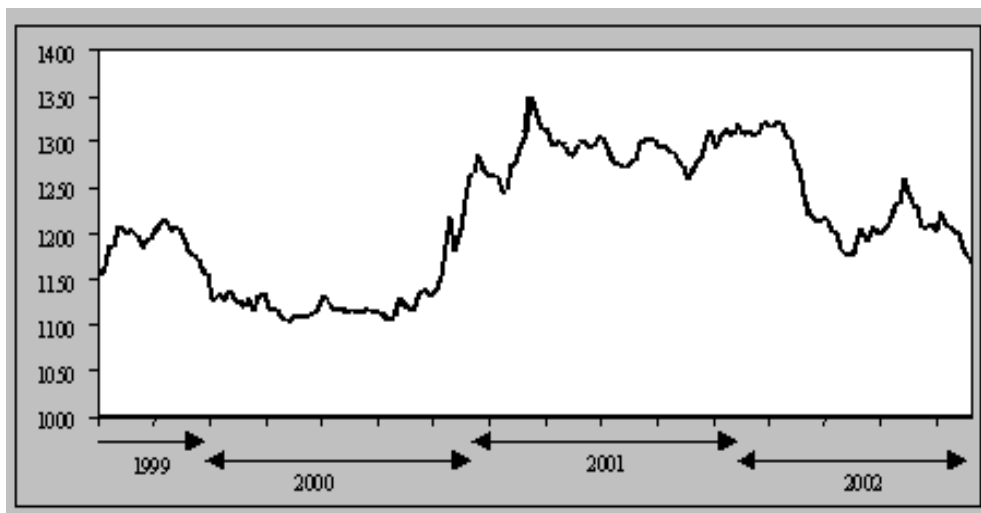
Skibstype	Pris ultimo 2001 (mio. USD)	Pris ultimo 2002 (mio. USD)	Ændring
VLCC-tankskib	70,00	63,50	-9,29 %
Suezmax-tankskib	46,50	43,75	-5,91 %
Aframax-tankskib	36,00	34,75	-3,47 %
Panamax-tankskib	32,00	31,25	-2,34 %
Handysize-tankskib	26,25	27,00	+2,86 %
Capesize massegodsskib	36,00	36,25	+0,69 %
Panamax massegodsskib	20,50	21,50	+4,88 %
Handymax massegodsskib	18,50	19,00	+2,70 %
Handysize massegodsskib	14,50	15,00	+3,45 %
LNG-tankskib	165,00	150,00	-9,09 %
LPG-tankskib	60,00	58,00	-3,33 %
725 TEU containerskib	13,00	13,00	0,00 %
1000 TEU containerskib	15,50	15,50	0,00 %
1700 TEU containerskib	21,50	21,00	-2,33 %
2000 TEU containerskib	28,00	27,00	-3,57 %
2750 TEU containerskib	31,00	29,50	-4,84 %
4600 TEU containerskib	52,00	45,00	-13,46 %
6200 TEU containerskib	72,00	60,00	-16,67 %
Ro/Ro-skib (lille)	27,50	27,50	0,00 %
Ro/Ro-skib (stort)	39,50	39,50	0,00 %

Der kan udledes følgende af denne tabel:

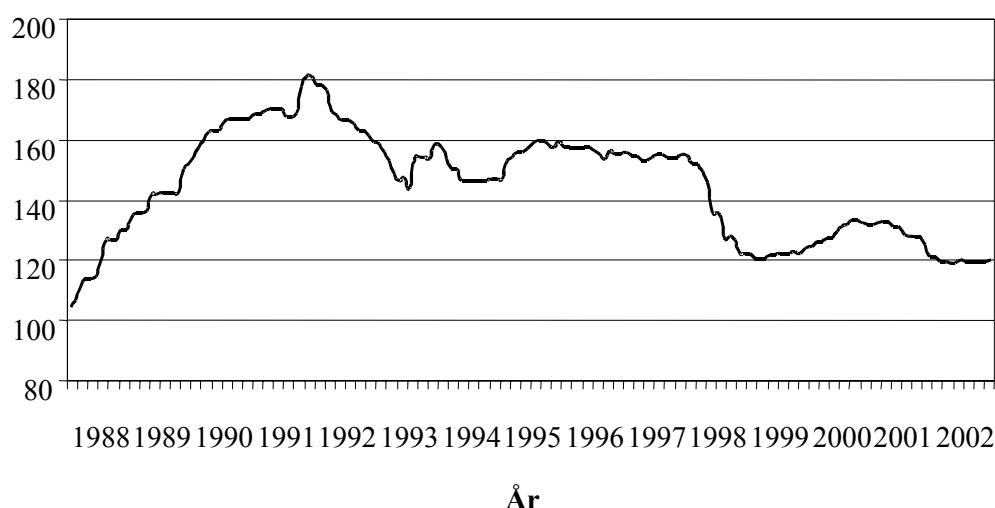
- Priserne har været stabile i de segmenter, hvor EU-værfterne står stærkt og de koreanske værfter ikke er særlig aktive, f.eks. segmenterne for små containerskibe og Ro/Ro-skibe.
- Priserne er steget marginalt (plus 2,9 %) i segmentet for små tankskibe, hvilket skyldes en kraftig efterspørgsel med henblik på udskiftning af ældre fartøjer som følge af de nye maritime sikkerhedsbestemmelser i EU (eller i forventning herom). Denne prisstigning er dog meget beskeden set i lyset af en betydelig stigning i produktionsomkostningerne i Korea og Kina (som er de lande, hvor de fleste af disse ordrer afgives) og en stærk efterspørgsel i dette segment.
- Priserne er steget for alle typer massegodsskibe som følge af en kraftig indenlandsk efterspørgsel i Japan og Kina og de strengere regler for skibsdesign for denne skibstype, der træder i kraft den 1. juli 2003. De fleste ordrer afgives i Japan, hvilket tyder på, at den japanske regerings prispolitik virker, og de kinesiske værfter følger det prisniveau, der er fastsat af de japanske prispførende værfter.
- Priserne er igen blevet betydelig forværret i de segmenter, hvor de koreanske værfter er mest aktive (gastankskibe og store containerskibe), og hvor der er en direkte indbyrdes konkurrence mellem disse værfter. Dette bekræfter den konstatering, som Kommissionen tidligere har fremsat, nemlig at den hårde konkurrence i Sydkorea har en skadelig virkning på verdensmarkedet, og at priserne synes at være fastsat af de vigtigste koreanske værfter uden altid at tage hensyn til de aktuelle produktionsomkostninger.

Det skal bemærkes, at den amerikanske dollars svækkelse i forhold til euro, won og yen burde have ført til en generel prisstigning (i USD). Da denne prisstigning ikke har fundet sted, må det konkluderes, at de generelle skibspriser alt andet lige er faldet yderligere. Nedenstående figur viser, hvorledes won har bevæget sig i forhold til USD i perioden fra andet halvår 1999 til 2002. Den tydelige styrkelse af won i 2002 og især i det sidste kvartal af 2002 burde have tvunget de koreanske producenter til at kræve højere USD-priser, men dette var ikke tilfældet.

Valutakursudviklingen af won i forhold til USD



Kommissionens prisindeks for skibe viser denne udvikling (se figur). Det viser, at de beskedne prisstigninger i 2000 og 2001, hvor der blev afgivet mange ordrer, ikke kunne opretholdes, og at prisniveauet er det laveste i mere end ti år.



Prisindeks for nybygning af skibe (1987 = 100)

3. Omkostningsanalyser

3.1.1. 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. Fremgangsmåden forbedres dog løbende.

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. De opdaterede tal er indtil videre i overensstemmelse med de oprindelige tal.

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

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

VÆRFT	SKIBSTYPE	EJER	KONTRAKT-SUM (MIO. USD)	NORMAL PRIS (MIO. USD)	TAB/GEVINST I % 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	Kemikalietankskib	Cogema	24,5	30,2	-19 %	2
Daedong	2500 TEU	EF Shipping	30,0	31,2	-4 %	4
STX (ex-Daedong)	Produkttankskib	Target Marine	25,5	28,7	-11 %	6
STX (ex-Daedong)	Produkttankskib	Byzantine Marine	29,5	36,0	-18 %	6
STX (ex-Daedong)	LPG-tankskib	Qatar Shipping	30,0	40,1	-25 %	6
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	3500 TEU	Detjen	38,0	53,0	-28 %	1
Halla	Capesize 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
Samho (ex-Halla)	Capesize massegodsskib	Marmaras	36,0	53,6	−33 %	6
HHI	6800 TEU	P&O Nedlloyd	73,5	81,6	−10 %	1
HHI	5600 TEU	K Line	54,3	59,1	−8 %	2
HHI	LNG-tankskib	Bonny Gas	165,0	176,8	−7 %	2
HHI	5500 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	7200 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
HHI	Capesize massegodsskib	Golden Union	36,0	45,2	−20 %	6
HHI	2500 TEU	P&O Nedlloyd	27,5	32,7	−16 %	6
HMD	Kabellægger	Ozone	37,3	46,8	−20 %	1
HMD	Kemikalie-tankskib	Bottiglieri	24,5	26,3	−7 %	4
HMD	Produkttankskib	Schoeller	26,0	27,1	−4 %	6
HHIC	6250 TEU	Niederelbe	62,0	66,2	−6 %	3
HHIC	5608 TEU	Conti	58,0	61,0	−5 %	3
HHIC	1200 TEU	Rickmers	19,5	21,3	−8 %	3
Il Heung	Kemikalie-tankskib	Naviera Quimica	10,5	13,0	−19 %	2
SHI	5500 TEU	Nordcapital	55,0	68,0	−19 %	2
SHI	3400 TEU	CP Offen	36,0	52,4	−31 %	1
SHI	Færge	Minoan	69,5	87,9	−21 %	1
SHI	7400 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

3.1.2. Nye omkostningsanalyser

Der er siden den sjette skibsbygningsrapport foretaget fem nye omkostningsanalyser.

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

- 5 100 TEU containerskib (serie på 6), 40 776 KBRT, bygges af Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering
- 4 900 TEU containerskib (serie på 4), 34 775 KBRT, bygges af Hanjin Heavy Industries and Construction
- Produkt-/kemikalietankskib (serie på 4), 24 480 KBRT, bygges af STX Shipbuilding Co. (ex-Daedong)
- Capesize massegodsskib, 26 250 KBRT, bygges af Hyundai Heavy Industries
- Produkttankskib (serie på 4), 23 200 KBRT, bygges af Hyundai Mipo Dockyard

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
DSME	5100 TEU	Hamburg Süd	58,0	64,5	-10 %
HHIC	4900 TEU	MSC	45,0	48,3	-7 %
STX	Produkt-/kemikalietankskibe	Safmarine Corp.	27,0	37,0	-27 %
HHI	Capesize massegodsskib	Transmed Shipping	36,0	46,4	-22 %
HMD	Produkttankskib	Athenian Sea Carriers	27,8	36,1	-23 %

Disse resultater bekræfter de forrige rapporters tal. De koreanske værfter sælger fortsat skibe til priser, der synes at være under den normale pris (fuld dækning for produktionsomkostninger plus en overskudsmargin på 5 %). Priserne synes typisk at være sat til et niveau, der dækker direkte driftsomkostninger, men som ikke tager

højde for inflation og alle finansieringsomkostninger. Da priserne på skibe fra de koreanske værfter har holdt sig på et historisk lavt niveau i rapporteringsperioden samtidig med, at produktionsomkostningerne er steget, er spændet mellem kontraktsummen og normalprisen blevet udvidet yderligere. Dette spænd er for de seneste analyser på 20 % i gennemsnit (ikke-vægtet), mens det var på 8 % for de omkostningsanalyser, der blev sammenfattet i den femte rapport for et år siden.

De koreanske værfter er med deres enorme produktionskapacitet særlig sårbare over for enhver markedssvingning, fordi de er nødt til at holde deres store dokanlæg i gang og sikre et tilstrækkeligt cashflow til at honorere deres kortsigtede gældsforpligtelser. Der er derfor tegn på, at de koreanske værfter forsøger at få fat på næsten alle ordrer, der opstår på markedet, uanset om disse ordrer vil give overskud på baggrund af de koreanske produktionsomkostninger. Det skal bemærkes, at de koreanske værfters ordrebøger i stigende grad er domineret af tankskibe, til trods for en erklæring fra Hyundai Heavys skibsbygningsafdelings vicepræsident og marketingschef i marts 2001 om, at HHI "agtede at prioritere en stigning i overskudsmarginen ved at være mere selektive ved modtagelsen af ordrer"⁸. Andre værftschefer har ligeledes udtalt, at de koreanske værfter vil nedprioritere tank- og massegodsskibssegmenterne, fordi omkostningsstigningerne som følge af højere lønninger, inflation og valutakurssvingninger ikke længere gør det muligt at tjene på lavværdiskibe. Denne udvikling har ikke fundet sted, og en række koreanske værfter har som følge heraf haft tab i 2002. Andre værfter har meddelt et proforma-overskud.

Af særlig interesse er en ordre på et 5100 TEU containerskib til Hamburg Süd, som er blevet undersøgt. Der blev for denne ordre afgivet tilbud fra et europæisk og to koreanske værfter. DSME fik i sidste instans ordren med et pristilbud på 55,0 mio. USD, hvorefter SHI klagede til den koreanske regering over, at DSME havde foretaget prisdumpning. Den koreanske regering bad derefter DSME om at hæve prisen til samme niveau som SHI, der havde tilbudt en pris på 58,0 mio. USD. Som en begrundelse for dette usædvanlige skridt fra den koreanske regering (der gentagne gange har hævdet over for Kommissionen, at den ikke har nogen indflydelse på de koreanske værfters handelspraksis) erklærede direktøren for skibsbygningsafdelingen under ministeriet for handel, industri og energi, at "Daewoos pristilbud, der forekommer at være for lavt i forhold til markedspriserne, risikerer at være til skade for en loyal konkurrence og de koreanske eksportørers omdømme"⁹. Det er uklart, om DSME hævede sin pris, da Hamburg Süd insisterer på, at kontraktsummen var på 55,0 mio. USD, og at de ikke kunne se nogen grund til at acceptere en sådan betydelig ændring.

⁸ Interview med Reuters af 7.3.2001.

⁹ Lloyd's List af 11.11.2002.

4. KONKLUSION

De alvorlige problemer i verdens skibsbygningsindustri fortsætter med faldende ordretilgang i de vigtigste værftsområder og med meget lave priser. De væsentligste årsager til dette er en produktionsoverkapacitet, at der i de seneste år er blevet leveret for mange skibe, afmatningen i verdensøkonomien og konsekvenserne af den 11. september. Sidstnævnte forhold havde en betydelig virkning på fremtidsudsigterne på kort og mellemlang sigt for krydstogtindustrien og således på efterspørgslen efter nye krydstogtskibe. De trykkede priser for de fleste skibstyper skyldes for det meste den meget hårde interne konkurrence i Korea. Kun de japanske og kinesiske værfter er fortsat i stand til løbende at øge deres salg gennem henholdsvis en stabil indenlandsk efterspørgsel og en god prismæssig konkurrenceevne.

Ordretilgangen for nye skibe i 2002 faldt på verdensplan med ca. 12 % i forhold til 2001. I EU, hvor produktionen i stigende grad blev lagt an på krydstogtskibe, er situationen meget værre, idet ordretilgangen er faldet med over 50 % i forhold til 2001 og med over 70 % i forhold til 2000.

Den faldende ordreaktivitet gør sig mest gældende for containerskibe og krydstogtskibe, men der er også en lavere efterspørgsel på olietankskibe, kemikalietankskibe og LNG-tankskibe. Efterspørgslen er steget inden for produkttankskibssegmentet, hvilket skyldes behovet for udskiftning som følge af nye maritime sikkerhedsbestemmelser i EU, og inden for massegodsskibssegmentet. Denne yderligere efterspørgsel har dog kun haft en meget begrænset virkning på priserne.

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. Der skete ingen prisstigninger i 2002, og der kan heller ikke forventes nogen i 2003.

De sydkoreanske værfter har yderligere sænket deres priser til trods for stigninger af alle væsentlige omkostningsfaktorer, og en række koreanske værfter vil ifølge Kommissionens analyse snart få svært ved at opfylde deres kortsigtede finansielle forpligtelser.

Kommissionens detaljerede omkostningsanalyser for ordrer til sydkoreanske værfter bekræfter de forrige rapporters konklusioner, herunder at skibe udbydes til priser, der ikke til fulde dækker produktionsomkostningerne. De koreanske pristilbud tager typisk ikke højde for inflation og gældsbetjening. Undersøgelserne viser, at der igen er ved at ske en udvidelse af spændet mellem udbudspriser og beregnede normalpriser.