

ARCHIVES HISTORIQUES DE LA COMMISSION

COLLECTION RELIEE DES
DOCUMENTS "COM"

COM (84) 550

Vol. 1984/0218

Disclaimer

Conformément au règlement (CEE, Euratom) n° 354/83 du Conseil du 1er février 1983 concernant l'ouverture au public des archives historiques de la Communauté économique européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (JO L 43 du 15.2.1983, p. 1), tel que modifié par le règlement (CE, Euratom) n° 1700/2003 du 22 septembre 2003 (JO L 243 du 27.9.2003, p. 1), ce dossier est ouvert au public. Le cas échéant, les documents classifiés présents dans ce dossier ont été déclassifiés conformément à l'article 5 dudit règlement.

In accordance with Council Regulation (EEC, Euratom) No 354/83 of 1 February 1983 concerning the opening to the public of the historical archives of the European Economic Community and the European Atomic Energy Community (OJ L 43, 15.2.1983, p. 1), as amended by Regulation (EC, Euratom) No 1700/2003 of 22 September 2003 (OJ L 243, 27.9.2003, p. 1), this file is open to the public. Where necessary, classified documents in this file have been declassified in conformity with Article 5 of the aforementioned regulation.

In Übereinstimmung mit der Verordnung (EWG, Euratom) Nr. 354/83 des Rates vom 1. Februar 1983 über die Freigabe der historischen Archive der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. L 43 vom 15.2.1983, S. 1), geändert durch die Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1700/2003 vom 22. September 2003 (ABl. L 243 vom 27.9.2003, S. 1), ist diese Datei der Öffentlichkeit zugänglich. Soweit erforderlich, wurden die Verschlussachen in dieser Datei in Übereinstimmung mit Artikel 5 der genannten Verordnung freigegeben.

COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

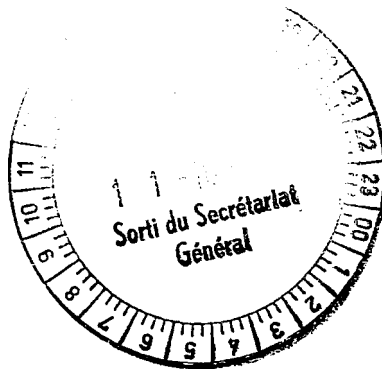
COM(84) 550 def.

Brussel, 10 oktober 1984

VERSLAG VAN DE COMMISSIE VAN DE RAAD

over de toestand van de scheepsbouw in de Gemeenschap

(situatie begin 1984)



COM(84) 550 def.

INHOUD

Samenvatting	blz
1. Inleiding	1
2. Algemene economische achtergrond	2
3. Ontwikkeling van het zeevervoer	3
4. Toestand van de scheepsbouw	8
4.1. Algemene tendensen	8
4.2. Toestand in de Gemeenschap	10
4.2.1. Produktie	10
4.2.2. Nieuwe opdrachten	11
4.2.3. Orderportefeuilles	17
4.2.4. Werkgelegenheid	18
4.3. Vooruitzichten	19
5. Richtlijnen voor acties op Gemeenschapsniveau	20

Aanhangsel

SAMENVATTING

Dit is het zesde verslag dat de Commissie aan de Raad voorlegt over de ontwikkeling van de crisis in de scheepsbouwsector.

De situatie van de sector is in 1983 verslechterd. Op wereldniveau heeft de in 1981 ingetreden achteruitgang van het zeevervoer zich voortgezet, waardoor de storende gevolgen van de overcapaciteit van de vloten werden versterkt.

Anders dan uit hoofde van deze negatieve ontwikkelingen mocht worden verwacht, is de wereldvraag naar schepen in 1983 niet opnieuw teruggelopen, zulks ten gevolge van speculatieve orders welke werden aangemoedigd door een nieuwe prijsdaling uitgaande van de Japanse en Koreaanse scheepswerven. Daar in deze vraag in veel grotere mate dan vroeger werd voorzien door deze scheepswerven, heeft de Europese scheepsbouw zijn marktpositie zien instorten, zodat zij zich thans geplaagd ziet tegenover een situatie die ongetwijfeld nog nooit zo moeilijk is geweest.

Het lijkt niet dat de scheepswerven in de nabije toekomst een verbetering van de situatie kunnen verwachten : ten gevolge van het vlootoverschot kan aan de behoeften van het vervoer, zelfs indien deze zouden toenemen, worden voldaan, terwijl de daling van de opdrachten door zal werken op de produktie. Bovendien kan -indien de Japanse en Koreaanse producenten, die 65 % van de wereldvraag bestrijken, er niet mee akkoord gaan een gedeelte van deze inkrimping van de vraag voor hun rekening te nemen - de situatie zeer penibel worden in de gebieden waarin deze bedrijfstak het meest kwetsbaar is, met name in Europa.

In de Gemeenschap ging de daling van de nieuwe opdrachten in 1983 met 21 % overigens reeds gepaard met een vermindering van de werkgelegenheid met 9 %. Het is waarschijnlijk dat deze op korte termijn nog verder teruggeloopt, daar de orderportefeuilles van talrijke scheepswerven sinds de herfst van 1983 onvoldoende gevuld zijn en ontslagen van arbeidskrachten werden aangekondigd.

Deze ontwikkeling zal een nadrukkelijke voortzetting van de pogingen van de Gemeenschapsindustrie om zich aan de markt aan te passen verlangen, met name door zich te richten op de verbetering van het mededingingsvermogen, en in voorkomende gevallen door de afstelling van de begeleidingsmaatregelen van de overheid op dit doel.

VERSLAG OVER DE TOESTAND VAN DE SCHEEPSBOUW IN DE GEMEENSCHAP

Situatie begin 1984

1. Inleiding

In de resolutie van de Raad van 19 september 1978^(*) werd in beginsel vastgelegd dat de Commissie periodiek een verslag over de ontwikkeling van de toestand in deze sector zou uitbrengen. Dit document moet tegen deze achtergrond worden gezien; het vormt het zesde verslag van de Commissie. Evenals de voorgaande verslagen^(**) beoogt het de toestand in de scheepsbouw te beschrijven en de ontwikkelingstendensen aan te geven.

In 1983 was de conjunctuur voor de scheepsbouw ongunstig : de teruggang van het zeevervoer en de versturende werking van de overcapaciteit van de vlooten zetten zich voort. De industrie van de twee voornaamste scheepsbouwende landen in de wereld heeft echter van de sterke positie op de markt gebruik gemaakt om haar bedrijvigheid in stand te houden, waardoor de lasten van de crisis werden afgewenteld op de Europese scheepswerven : zo is het wereld-aandeel van de Gemeenschapsindustrie in het totaal van de nieuwe opdrachten abrupt teruggevallen op 11 %, hoewel het voordien nooit minder dan 17 % had bedragen.

Onder deze omstandigheden hebben de communautaire scheepswerven niet kunnen voorkomen, ondanks de voortzetting van de sinds meer dan 10 jaar ondernomen duidelijke pogingen tot aanpassing, dat hun situatie opnieuw grondig werd ontwricht. Voor de meeste hunner was een nieuwe golf van reorganisatiemaatregelen, sluitingen en afvloeiingen derhalve noodzakelijk. De overheidsautoriteiten werden genoopt in talrijke gevallen de steunmaatregelen in stand te houden teneinde te voorkomen dat de storingen al te rampzalige gevolgen zouden hebben, waarbij de sociale criteria al naar de omstandigheden soms de overhand hadden over de economische.

(*) PB C 229 van 27.9.1978

(**) Supplement 7/79 op het Bulletin van de Europese Gemeenschappen;
doc. COM (80) 443 def.; doc. COM (81) 432 def.; doc. COM (82) 564 def.;
COM (83) 483 def.

De Japanse en Koreaanse scheepsbouwers oefenen, al was het ook slechts door hun aandeel van 65 % in de wereldmarkt, een dominerende invloed uit op de marktvoorwaarden. Het is voor de Gemeenschap moeilijk aanvaardbaar dat hun gedragslijn haar scheepswerven op onbillijke wijze in het nadeel brengt. Om deze reden is er, naast de inspanningen die van de scheepswerven moeten worden geëist op het vlak van de verbetering van hun mededelingsvermogen, aanleiding de internationale discipline te stimuleren die moet waarborgen dat de Japanse en Koreaanse scheepswerven een billijk aandeel van de gevolgen van de mondiale crisis voor hun rekening nemen. Een dergelijke discipline heeft op bepaalde moeilijke ogenblikken van de crisis zijn nut bewezen, en het is gewenst haar te heractiveren en aan te passen aan de nieuwste stand van zaken, met name door Korea, waarvan de industrie intussen medeverantwoordelijk is geworden voor de ontwikkeling van de marktvoorwaarden, uit te nodigen zich daarbij aan te sluiten. Indien geen vooruitgang wordt bereikt bij de verbetering van de sectoriële efficiency en de internationale samenwerking, lijkt het niet dat in de komende jaren de Europese scheepsbouw geleidelijk uit de moeilijkheden kan komen.

2. Algemene economische achtergrond.

De economische situatie is in 1983 ten opzichte van 1982 verbeterd; zo steeg het BBP naar volume in de OESO-zone in 1983 met 2,4 %. Bij de produktie naar volume deed zich min of meer dezelfde ontwikkeling voor, met een algemene consolidatie in de tweede helft van het jaar.

Hoewel uit de laatste prognoses van de Commissie voor 1984 de mogelijkheid van een verder herstel blijkt, moet er wel aan worden herinnerd dat deze te allen tijde weer heroverweging zouden kunnen behoeven. Zo kan het BBP naar raming in 1984 in de OESO-zone met 4,4 % stijgen; zijn ontwikkeling op mondiaal niveau zou in dezelfde orde van grootte liggen, en ook de wereldhandel zou op invoerbasis met 4,4 % toenemen. In de Gemeenschap wordt voor 1984 een toeneming met 2,2 % - dus beperkter - van het BBP voorzien. Het groeitempo zal echter in 1985 afnemen.

De zorgwekkende realiteit waartegenover de wereld van het zeevervoer, dat een overheersend gedeelte van het wereldhandelsverkeer voor zijn rekening neemt, zich in 1983 zag gesteld maakte aan het eind van het jaar plaats voor een voorzichtig optimisme.

3. Ontwikkeling van het zeevervoer

De in 1980 begonnen vrijwel algemene verslechtering van de markt van het zeevervoer heeft zich nog gedurende een zeer groot deel van 1983 doen voelen. De gevolgen van het overschot aan vervoercapaciteit, nog versterkt door de geringe omvang van het handelsverkeer over zee, bleven de situatie volkomen overheersen. De totale overzee vervoerden bruto-tonnage is namelijk sinds 1979 met 16 % gedaald, terwijl het gebruik van de vloten in tonmijlen met 25 % terugliep gedurende deze periode. Daarnaast stagneerde de vloot uitbreiding, doch deze status quo verhinderde niet dat de marktsituatie gedurende het gehele jaar 1983 nog verder verslechterde. De spanningen werden met name vergroot door een duidelijk en toenemend overschot aan vervoercapaciteit. Dit gebrek aan evenwicht heeft rampzalige gevolgen gehad voor de vrachtprijzen, waarvan de in 1981 aangevangen sterke daling zich heeft voortgezet en vrijwel geen enkel marktsegment heeft gespaard.

Deze hoofdtendensen komen tot uiting in de volgende tabel:

TABEL 1 ZEEVERVOER EN WERELDKOOPVAARDIJVLOOT								
	Aardolieprodukten				Andere goederen			
	Zeevervoer		Vloot (*)		Zeevervoer		Vloot (*)	
	miljard tonmijl	%	miljoen dwt	%	miljard tonmijl	%	miljoen dwt	%
1973	10.217	100	234,3	100	5.187	100	205,6	100
1975	9.730	95	313,0	134	5.636	109	230,7	112
1977	11.467	112	356,1	152	6.050	117	268,5	131
1978	10.646	105	352,9	151	6.388	123	279,8	136
1979	10.659	107	350,9	150	7.016	135	287,0	140
1980	9.405	92	348,4	149	7.372	142	292,9	142
1981	8.371	82	342,4	146	7.469	144	305,9	149
1982	6.482	63	322,5	138	7.217	139	320,6	155
1983 v	6.250	61	301,6	129	6.930	134	331,0	156

*) eind van het jaar

v =voorlopig

Bron : Fearnleys Oslo

Op grond van deze gegevens kan tevens worden geconstateerd dat de ontwikkeling, al naargelang de deelmarkten, verschillend is geweest. Bij de olietankers is het vervoer in tonmijl van aardolieprodukten aldus in 1983 t.o.v. 1981 met 25 % afgenomen, waardoor de totale daling in de vijf afgelopen jaren op meer dan 40 % wordt gebracht. Deze situatie is voornamelijk te wijten aan de verdere vermindering van het aardolieverbruik met circa 9 % en de toenemende bevoorrading uit dichterbij de verbruikscentra liggende winningsplaatsen, waardoor de traditionele vaarafstanden werden verkort.

Hoewel de olietankervloot, die reeds sinds verscheidene jaren een overschot vertoont in 1983 opnieuw met 12 % is ingekrompen, is dit niet voldoende geweest om de grote daling van de vervoerde tonnage te compenseren en een halt toe te roepen aan de verslechtering van de markt. Uit de nog grotere onttrekking van schepen aan vervoerstaken in 1983 ten opzichte van 1982 blijkt duidelijk hoe gedeprimeerd deze markt wel is : de tonnage van de voor sloop verkochte tankers is toegenomen en die van opgelegde tankers is eerst begin 1984 begonnen te dalen. Sommige deskundigen becijferen het overschot aan olietankercapaciteit op bijna 50 %, waarvan een gedeelte eveneens toe te schrijven valt aan een minder efficiënt gebruik van de schepen, met name door de praktijk van het langzaam varen en de slechts gedeeltelijke beladingen.

De betrokken kringen zijn het er over het algemeen over eens dat de overcapaciteit van de olietankervloot nog gedurende verschillende jaren zal aanhouden, daar het olievervoer op korte en zelfs op middellange termijn lijkt te stagneren. De schepen van grote tonnage lijken het meest onder deze omstandigheden te lijden.

Voor zover de gegevens inzake deze ontwikkeling statistisch konden worden vastgelegd zijn zij opgenomen in de volgende tabel :

TABEL 2 - AAN DE VAART ONTTROKKEN TONNAGE 1000 BRT - DWT

Opgelegde tonnage				Gesloopte tonnage			Opslagtonnage				
maand	Aant.	BRT	DWT	Aant.	BRT	DWT	maand	aant.	DWT		
1978 VII	765	29.651	55.289	1978	1.088	12.840	21.703	1979 I	40	7.856	
X	737	25.486	47.507						VII	37	6.668
									X	37	6.672
1979 I	595	16.678	30.290	1979	904	6.997	11.137	1980 I	39	7.112	
VII	417	11.206	20.063						VII	45	9.199
X	353	7.490	12.518						X	67	14.266
1980 I	298	6.204	10.603	1980	887	9.184	15.940	1981 I	74	16.866	
VII	268	6.767	12.249						VII	77	15.668
X	233	5.371	9.512						X	149	35.950
1981 I	229	4.840	8.288	1981	824	9.789	17.517	1982 I	120	28.757	
VII	246	8.618	15.562						VII	79	18.295
X	287	10.399	19.014						X	64	13.860
1982 I	353	14.111	26.391	1982	1.081	18.086	32.160	1983 I	58	11.812	
VII	624	25.437	49.122						VI	70	13.482
X	1071	35.293	67.260						X	78	14.868
1983 I	1292	40.657	77.168	1983	1.323	20.299	36.881	1983 I	58	11.812	
VII	1403	45.093	85.755						VI	70	13.482
X	1429	42.641	80.959						X	78	14.868

Bronnen : Institute of Shipping Economics Bremen ; Howard Houlder Chartering Ltd.

Ondanks deze ontwikkeling zijn de pogingen van de betrokken economische kringen om dit marktsegment te saneren betrekkelijk beperkt gebleven ; het is echter onbetwistbaar dat een resoluut optreden er veel toe zou kunnen doen om de situatie in het reine te brengen. Zo zou, aangezien een groot deel van 150 miljoen overbodige dwt op min of meer lange termijn zal moeten gesloopt, een versnelling van het slooptempo tot een snellere terugkeer van het marktevenwicht bijdragen.

Het vervoer van droge stortladingen is in de twee afgelopen jaren met bijna 10 % gedaald. De situatie bij de bulkcarriers is echter zoals moest worden verwacht plotseling ernstig verslechterd ; het eind 1981 bestaande capaciteitsoverschot werd ineens aanzienlijk vergroot t.g.v. de indienststelling van schepen waarvoor in het recente verleden opdracht was gegeven tegen de door teruglopende vervoerbehoefden gekenmerkte markttenens in. Dit capaciteitsoverschot zou thans bijna 20 % van de vloot belopen, met name in de vorm van opgelegde schepen en een aanzienlijke vermindering van de beladingsgraad van de vloot.

Wat de voornaamste segmenten van de markt voor droge stortladingen betreft is de situatie in de sector ijzerertsvervoer blijven verslechteren, die van het kolenvervoer heeft haar belofte niet waargemaakt en die van de andere grondstoffen is over het algemeen soms aanzienlijk achteruitgegaan; zelfs het graanvervoer is teruggevallen. Voor 1984 wordt derhalve geen herstel verwacht doch hoogstens het behoud van een status quo.

De overcapaciteit bij de bulkcarriers zal derhalve waarschijnlijk niet op korte termijn kunnen worden weggewerkt, te meer waar de vergroting van de vloot ten gevolge van de oplevering van nieuwe schepen nog niet tot een einde lijkt te zijn gekomen en bepaalde met name Japanse reders, soms massale orders blijven plaatsen voor dit type schepen, waardoor in het bijzonder gevaar voor een vertraging van het herstel van de vrachtprijzen ontstaat. In dit marktsegment hebben derhalve talrijke belangrijke deelnemers aan de markt geopteerd voor speculatie in plaats van voor een type vlootbeheer dat terugkeer tot het evenwicht van aanbod en vraag kan bevorderen.

In de meer gespecialiseerde sectoren van het zeevervoer, evenals in de lijnvaart, is de in 1981 opgetreden marktverslechtering in de meeste gevallen in 1983 zoals in 1982 nog aanzienlijk groter geworden, daar de overcapaciteit van de meeste vlootcategoriën zoals gastankers, RO-RO-schepen, containers en vrachtschepen zich nog uitbreidt en de algemene economische recessie de ontwikkeling van het vervoer op deze deelmarkten verlamt. Deze overcapaciteit lijkt echter niet zo belangrijk te zijn als bij de olietankers en de bulkcarriers, zodat zij met enige uitzonderingen zou kunnen verdwijnen zodra het algemeen economisch klimaat verbetert, en mits bij de orders voor nieuwe schepen van een realistische instelling wordt uitgegaan.

Op Gemeenschapsniveau werd de circa vijf jaar geleden begonnen afkalving van de vloot onder de vlag van de Lid-Staten nog sterker, terwijl de wereldvloot en die van vrijwel alle zeevarende landen op hetzelfde peil bleef of in 1983 zelfs licht toenam. Het percentage opgelegde en gesloopte schepen in verhouding tot de actieve vloot was in de Gemeenschap hoger. De gemiddelde ouderdom van de Gemeenschap's vloot ligt thans iets boven die van de wereldvloot.

De reders hebben, vooral indien zij olietankers en bulkcarriers exploiteren, zich geconfronteerd gezien met vrachtprijzen die de exploitatiekosten van de schepen niet dekken, hetgeen tot een verslechtering van hun financiële positie heeft geleid. Bij een activiteit die zich over het algemeen kenmerkt door een hoge kapitaalintensiviteit, een grote schuldenlast en een vrij geringe financiële armslag, hebben zij, na de tamelijk geringe mogelijkheden voor diversificatie te hebben benut, in vele gevallen hun vloot moeten inkrimpen om te overleven. Volledige samenvattende gegevens over de verschillende vlootbewegingen van de Lid-Staten zijn niet beschikbaar; de hiernavolgende statistische gegevens geven echter wel voldoende blijk van het grootteverlies van deze vloot.

TABEL 3 - WERELDVLOOT EN VLOOT VAN DE GEMEENSCHAP

A. Vloot per 1 juli (miljoen brt)										
	1960	1970	1975	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
Wereld	129,8	227,5	342,2	393,7	406,0	413,0	419,9	420,8	424,7	422,6
EEG	48,1	68,3	96,8	105,9	110,9	110,4	111,1	109,9	104,5	95,9
% EEG	37,1	30,0	28,3	26,9	27,3	26,7	26,5	26,1	24,6	22,7
Wereld										

B. Vloot der Lid-Staten (1000 brt) per vlag									
	Vloot per 1.7.			Sloop			Opgelegde schepen		
	1981	1982	83	1981	1982	83	1981	1982	1983
							déc.	déc.	déc.
Duitsland	7708	7707	6897	143	185	250	17	409	501
België	1917	2271	2274	..	..	58	..	..	..
Denemarken	5048	5214	5115	110	144	..	144	793	843
Frankrijk	11455	10771	9868	397	479	658	297	519	1343
Griekenland	42005	40035	37478	1691	3027	2931	2308	10248	9937
Ierland	268	239	223	...	...	...	...	...	...
Italië	10641	10375	10015	210	259	705	206	1610	1635
Nederland	5468	5393	4940	65	548	394	...	...	462
Verenigd Koninkrijk	25419	22505	19122	1026	1107	932	770	2591	2272

Bron : Bestaande vloot : Lloyd's Register of Shipping

Andere gegevens : Institute of Shipping Economics, Bremen

Uit deze gegevens blijkt dat de situatie in bepaalde Lid-Staten relatief minder achteruitgaat; het betreft hier over het algemeen landen die in de een of andere vorm een steunregeling voor de reders hanteren. In ieder geval leidt de verslechtering van de situatie van de Gemeenschaps-reders over het algemeen tot een vermindering van hun ordercapaciteit voor nieuwe schepen, hetgeen negatieve gevolgen heeft voor de scheepswerven van de Gemeenschap.

4. Toestand van de scheepsbouw (1)

4.1. Algemene tendensen

De crisis in de sector is in 1983 versterkt, hetgeen voornamelijk tot uiting kwam in een toenemend gebrek aan orde op de markt : de in 1982 plaats gevonden daling van de contractprijzen heeft zich doorgezet, en een speculatieve vraag onderbouwd waardoor de onzekerheid in de sector nog is toegenomen, gezien ook de hierboven genoemde overcapaciteit van de vloten. De hoofdoorzaak van deze ontwikkeling is het gedrag van de Japanse scheepswerven, en in toenemende mate ook van de Zuidkoreaanse, die gezien hun machtspositie op de markt verantwoordelijk zijn voor de daar geldende marktvoorwaarden. Dit heeft tevens tot resultaat gehad dat zij hun aandeel van de wereldmarkt aanzienlijk hebben kunnen vergroten (64 % in 1983 t.o.v. van 50 % in 1982 van het totaal aan nieuwe orders, in hoofdzaak ten nadele van de Westeuropese werven (16 % in 1983, t.o.v. 26 % in 1982), die naar hun mening terechtgekomen zijn in een "crisis in de crisis".

(1) Voor de betekenis en de interpretatie van de eenheden en de bronnen van de gegevens die in het hoofdstuk van het verslag zijn gebruikt, zie het aanhangsel. Vooral moet worden opgemerkt dat beschouwingen zijn gebaseerd op gegevens in gbrt met als bron Lloyds Register of Shipping (LRS). Griekenland is bij gebrek aan gegevens voor wat de Gemeenschap betreft opgenomen met ingang van 1981, behalve in de OESO-reeksen.

Paradoxaal is het peil van de nieuwe orders in 1983 in de gehele wereld met 28 % toegenomen. Daar deze toeneming voortvloeit uit de eerder genoemde speculatieve operaties, houdt zij naar algemeen inzicht niet de aanzet van een nieuwe start voor deze sector in. Zij kan daarentegen zeer negatieve effecten hebben voor de toekomstige ontwikkeling : daar bij de plaatsing van een aanzienlijk deel van de opdrachten voor schepen is geanticipeerd op de toekomstige behoeften, zullen zij zeer waarschijnlijk op korte termijn de vraag verminderen. De betrokken kringen verwachten overigens niet dat de toestand in de twee komende jaren zal verbeteren.

De in Europa ondernomen aanpassingsinspanningen worden doorkruist door de lage prijzenpolitiek van de Japanse en Koreaanse scheepswerven, en ook door de uitbreiding van de capaciteiten van de laatstgenoemden. Deze ontwikkelingen zijn ook schadelijk voor de toeleveringsindustrieën van de scheepsbouw. Met name in Europa komen de uitrustingsindustrieën steeds meer in moeilijkheden ten gevolge van de afnemende activiteit voor de scheepsbouw en de daling van de prijzen.

TABEL 4 - CONTRACTPRIJZEN BIJ ORDERS VOOR NIEUWE SCHEPEN 1976-1983

(prijs in mln USD per eind van het jaar van de Japanse en Koreaanse scheepswerven)

	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
30.000 brt produktentanker	15.0	15.0	16.0	23.0	26.0	25.0	17.0	16.0
87.000 brt aardolietanker	16.0	16.0	20.0	30.0	36.0	40.0	25.0	24.0
96.000 brt OBO-carrier	23.0	21.0	24.0	35.0	47.0	44.0	30.0	28.0
30.000 brt bulkcarrier	11.0	11.0	12.0	15.5	20.0	19.0	13.0	12.0
70.000 brt bulkcarrier	16.0	16.0	19.0	26.0	30.0	29.0	19.0	18.0
120.000 brt bulkcarrier	24.0	22.0	26.0	33.0	44.0	42.0	26.0	25.0
125.000 brt LNG-tanker	105.0	115.0	115.0	125.0	150.0	175.0	150.0	150.0
75.000 brt LPG-tanker	42.0	40.0	45.0	60.0	75.0	75.0	53.0	50.0
5.000 brt Ro-ro-schip	10.0	10.0	12.0	14.0	16.0	20.0	15.0	12.0

Bron : Fearnleys

4.2. Toestand in de Gemeenschap

4.2.1. Productie

In 1983 beliep de scheepsproductie in de Gemeenschap 2,7 mln gbri, een toename met circa 6 % ten opzichte van 1982, hetgeen ten aanzien van 1976 de teruggang op 48 % brengt. De redenen voor deze toename zijn van technische aard, en houden geen teken in voor een verbetering van het bezettingsplan van de scheepswerven, die overigens hun personeelsbestand met 9 % hebben teruggebracht : daar het aantal in opdracht gegeven nieuwe schepen afneemt, is een groter deel van de arbeidskrachten betrokken geweest bij de afbouw van in aanbouw zijnde schepen, waardoor het tempo hiervan werd versneld; alleen het Verenigd Koninkrijk, waar sneller en in grotere maten dan in de andere Lid-Staten gebruik is gemaakt van de opheffing van arbeidsplaatsen vormt een uitzondering op deze tendens. De in 1983 verkregen nieuwe opdrachten vormen overigens nog slechts 60 % van het produktieniveau van dit jaar, of 32 % van dat van 1976. De produktie zal derhalve in talrijke communautaire scheepswerven in de toekomst duidelijk inkrimpen.

TABEL 5 - PRODUKTIE (gereedgekomen) in 1000 gbri

	1976		1978		1980		1982		1983	
	LRS coeff.	OESO coeff.	LRS coeff.	OESO coeff.	LRS coeff.	OESO coeff.	LRS coeff.	OESO coeff.	LRS coeff.	OESO coeff.
	AWES	1967								
Duitsland	1468,0	1630,0	1029,1	1059,6	596,2	618,5	757,3	763,5	811,3	925,5
België	139,8	141,0	165,2	154,8	129,6	126,7	83,0	85,5	173,2	153,3
Denemarken	560,6	425,0	362,5	378,7	382,4	267,9	329,2	313,3	338,5	405,9
Frankrijk	672,4	1117,0	430,6	440,2	267,8	301,8	353,3	319,0	356,8	376,8
Griekenl.	.XX	XX	.XX	.XX	.XX	.XX	61,8	.	35,7	.
Ierland	20,3	14,0	5,0	-	3,0	-	-	-	19,2	17,7
Italië *	353,9	314,0	305,2	283,1	345,5	287,4	156,2	176,6	217,0	128,8
Nederland	940,0	507,0	513,9	455,0	249,5	239,6	390,0	366,0	415,8	406,5
Ver.Kon.	985,1	824,0	718,4	708,9	458,6	513,2	394,0	420,8	319,3	349,2
EEG	5140,1	4972,0	3529,9	3480,3	2432,7	2355,1	2524,8	2444,7	2686,8	2763,7

* De gegevens van de OESO van 1976 en 1978 hebben alleen betrekking op de grote werven; vanaf 1980 is in de cijfers het geheel van de werven opgenomen.

** Geen gegevens beschikbaar

4.2.2. Nieuwe opdrachten

De tonnage van de nieuwe orders is in 1983 in de Gemeenschap aanzienlijk gedaald en wel tot 1,6 mln gbrr, of 21 % minder dan in 1982, terwijl het orderpeil tezelfdertijd op wereld niveau met 29 % toenam. De hoofdredenen voor deze ontwikkeling zijn sub 4.1. genoemd. Hierbij moet worden aangetekend dat de orders in de Gemeenschap aldus in de twee laatste jaren met in totaal 36 % zijn teruggelopen, terwijl zij tezelfdertijd in de gehele wereld met 5 % stegen.

In alle Lid-Statén, met uitzondering van Denemarken, maakt het peil van de nieuwe orders het niet meer mogelijk het produktietempo van 1983 aan te houden. Het effect van eerder door de scheepswerven getroffen aanpassingsmaatregelen wordt steeds weer in gevaar gebracht door de verergering van de situatie, wat een bron is van onzekerheid en van spanningen op alle niveaus en met name op het sociale vlak.

TABEL 6 - NIEUWE OPDRACHTEN IN 1000 gbrr

	1976		1978		1980		1982		1983	
	LRS	OESO	LRS	OESO	LRS	OESO	LRS	OESO	LRS	OESO
	Coeff.	Coeff.	nieuwe	nieuwe	nieuwe	nieuwe	nieuwe	nieuwe	nieuwe	nieuwe
	AWES	67	Coeff.	Coeff.	Coeff.	Coeff.	Coeff.	Coeff.	Coeff.	Coeff.
Duitsland	726,1	511,0	535,8	448,6	613,0	619,0	716,7	844,3	550,4	561,4
België	75,0	54,0	59,4	40,9	53,8	138,0	43,3	56,2	58,7	63,2
Denemarken	317,1	220,0	263,8	306,6	284,6	349,0	250,6	265,8	428,9	344,0
Frankrijk	63,6	37,0	214,1	175,6	556,4	353,0	175,9	180,6	136,4	135,7
Griekenl.	.XX	.XX	.XX	.xx	.XX	.XX	10,3	.XX	4,6	.
Ierland	19,2	.	3,0	-	1,3	-	1,3	-	-	-
Italië *	301,5	281,0	330,0	265,6	231,2	285,0	243,2	218,8	57,1	68,0
Nederland	626,4	259,0	376,5	311,9	373,3	323,0	309,0	296,8	237,3	446,6
Ver. Konink.	627,6	421,0	230,2	338,5	350,2	384,0	301,5	282,2	150,4	226,5
EEG TOTAAL	2756,6	1783,0	2012,6	1887,7	2463,8	2451,0	2051,8	2144,7	1623,8	1845,4

* De gegevens van de OESO van 1976 en 1978 hebben alleen betrekking op de grote werven; vanaf 1980 is in de cijfers het geheel van de werven opgenomen.

** Geen gegevens beschikbaar

Het aandeel van de scheepswerven in de gemeenschap in de nieuwe opdrachten in 1983 over de gehele wereld is dramatisch ingekrompen : het is gedaald tot 11 %, terwijl het zelfs in de meest kritieke perioden van de crisis nooit minder dan 17 % had bedragen. De andere landen van Westeuropa hebben hun marktaandeel min of meer evenredig zien dalen. Het aandeel van de door Japan in de gehele wereld verkregen opdrachten is in 1983 gestegen tot 50 %, tegenover 42 % in 1982; het aandeel van Korea is eveneens in 1983 duidelijk toegenomen, n.l. tot 14 % ten opzichte van 9 % in 1982.

Door deze ontwikkeling zijn de onzekerheid en de ongerustheid in de Europese scheepsbouw toegenomen, terwijl zij voorts aanleiding heeft gegeven tot een toenemende veroordeling van enerzijds het prijsbeleid van de Japanse en Koreaanse concurrenten, en anderzijds van de aanhoudende capaciteitsuitbreiding van de laatstgenoemden, gezien de stagnering van de behoeften op een aanzienlijke lager niveau.

**TABEL 7 - ONTWIKKELING VAN DE MARKTAANDELEN VAN DE VOORNAAMSTE
SCHEEPSBOUWGEBIEDEN**

	1976		1978		1980		1982		1983	
	1000 GBRT	%	1000 GBRT	%	1000 GBRT	%	1000 GBRT	%	1000GBRT	%
Produktie										
EG (1) (1)	5140,1	23,3	3529,9	21,3	2432,7	19,2	2524,8	17,3	2686,8	19,8
Rest AWES-landen	3145,7	14,2	2303,1	13,9	1499,0	11,9	1760,2	12,1	1688,8	12,5
Westeuropa	8285,8	37,5	5832,9	35,2	3931,8	31,1	4285,0	29,4	4375,6	32,3
Japan	8348,8	37,8	6120,5	37,0	5207,2	41,2	5811,1	39,8	4908,2	36,2
Rest v.d.wereld	5444,4	24,7	4593,4	27,8	3496,3	27,7	4491,7	30,8	4268,5	31,5
Oostblok	2755,4	12,5	2132,3	12,9	1213,5	9,6	1678,4	11,5	1634,8	12,1
Zuidkorea	-		-		445,7	3,5	880,3	6,0	985,5	7,3
Totaal	22078,2	100	16546,7	100	12635,2	100	14587,8	100	13552,3	100
<u>Nieuwe bestellingen</u>										
EG	2756,6	17,2	2012,6	18,6	2463,8	17,2	2051,8	17,8	1623,8	10,9
Rest AWES-landen	1903,0	11,9	1367,8	12,7	2049,5	14,3	913,7	7,9	780,7	5,3
Westeuropa	4659,6	29,1	3380,6	31,3	4513,3	31,5	2965,5	25,7	2404,5	16,2
Japan	7337,5	45,9	4333,9	40,1	6708,3	46,7	4859,4	42,1	7389,1	49,8
Rest v.d.wereld	3985,3	25,0	3081,8	28,6	3136,1	21,8	3708,3	32,2	5056,5	34,0
waarvan										
Oostblok	1896,9	11,9	1146,8	10,6	467,9	3,3	1069,0	9,3	1544,0	10,4
Zuidkorea	-		-		939,3	6,5	1002,5	8,7	2147,1	14,4
Totaal	15982,4	100	10796,5	100	14357,5	100	11533,2	100	14850,1	100

(1) 1976-1978-1980 zonder Griekenland

Bron : Lloyd's Register of Shipping

(2) AWES : Association of West European Shipbuilders.

Leden buiten de EEG zijn de scheepsbouwersverenigingen van Finland, Zweden, Noorwegen, Spanje en Portugal.

In 1983 hebben de reders van de Gemeenschap in totaal orders geplaatst voor een min of meer met dat van 1982 overeenkomend tonnage, waarvan echter slechts 51 % naar scheepswerven van Lid-Statens ging, terwijl dit percentage in de voorgaande jaren gemiddeld 70 % bedroeg. Deze opdrachten zijn derhalve naar tonnage aanzienlijk teruggelopen tot 1,1 miljoen gbrt in 1983 ten opzichte van 1,6 miljoen gbrt in 1982.

De Griekse reders plaatsten in 1983 minder dan 1 % van hun orders bij communautaire scheepswerven en de reders van het Verenigd Koninkrijk 39 %; in de andere Lid-Staten belooft dit percentage circa 70 % (Nederland, Frankrijk) en 90 % (Duitsland, Italië, Denemarken, België). Bij deze gegevens wordt geen rekening gehouden met de orders van dochterondernemingen van deze reders die onder niet-communautaire en met name onder open register vlag varen; dit bij gebrek aan betrouwbare inlichtingen om deze orders te beoordelen.

Anderzijds hebben de communautaire scheepswerven in 1983 hun uitvoer naar landen buiten de Gemeenschap min of meer kunnen handhaven. Derhalve is het afzet verlies dat de achteruitgang heeft veroorzaakt voornamelijk tot stand gekomen binnen de Gemeenschap.

TABEL 8 - ONDERVERDELING NAAR VLAG

	1976			1978 (x)		1980			1982			1983		
	Thuismarkt	Andere EEG Landen	Derde Landen	Totaal EEG	Derde Landen	Thuismarkt	Andere EEG Landen	Derde Landen	Thuismarkt	Andere EEG Landen	Derde Landen	Thuismarkt	Andere EEG Landen	Derde Landen
Door de reders van de Gemeenschap geplaatste orders	64%	5%	31%	80%	20%	63%	7%	30%	77%	1%	22%	49,9%	1,3%	48,8%
TOTAAL	3027			2063		2381			1876			2222,4		
Door werven in de Gemeenschap geboekte orders	70%	5%	25%	74%	26%	61%	7%	32%	73%	1%	26%	68,3%	1,8%	29,9%
TOTAAL	2756			2233		2476			1988			1623,8		

(1) Voor 1978 is geen verdeling voor de Gemeenschap beschikbaar

Bron : LRS

N.B. Met ingang van 1981 omvatten de gegevens betreffende de Gemeenschap Griekenland. De totalen kunnen lichte verschillen vertonen ten opzichte van overeenkomstige gegevens van andere tabellen.

Ook moet worden vastgesteld dat in iedere Lid-Staat de tendens dat de werven opmerkelijk weinig orders ontvangen van reders uit andere Lid-Staten, wat zich in 1982 duidelijker aftekende, zich in 1983 heeft voortgezet. Hieruit kan worden afgeleid dat een communautaire reder zich over het algemeen richt tot hetzij een nationale werf hetzij een werf in een derde land. Het feit dat de communautaire reders slechts 1 % van hun orders hebben geplaatst bij andere werven van de Gemeenschap dan die van hun eigen land vormt een duidelijk bewijs dat met de openstelling van de gemeenschappelijke Markt op het gebied van de scheepsbouw in 1983 geen vooruitgang is gemaakt.

Op wereldniveau werd de verdeling van de vraag over verschillende scheepstypen gekenmerkt door een spectaculair herstel van de orders voor bulkcarriers, waarvan bijna 90 % werd geplaatst in Korea en Japan. De twijfels betreffende de rechtvaardiging van deze orders, gezien het gebrek aan evenwicht bij de vloten, werden reeds toegelicht. Ook bij de opdrachten voor olietankers deed zich een zekere opleving voor, doch deze hadden voornamelijk betrekking op schepen van geringe tonnage, met name voor het vervoer van aardolieprodukten, waar de spanningen wat de omvang van de vloten betreft minder sterk zijn. Bij de andere schepen herstelden de orders voor containerschepen en roro-schepen zich, hetgeen weinig verenigbaar is met de voor deze typen schepen toenemende overcapaciteit van de vloten.

TABEL 9 - ONTWIKKELING VAN DE NIEUWE OPDRACHTEN PER SCHEEPSTYPE

in 1 000 gbrt	Olietankers (%)	Bulkcarriers (%)	Stukgoed- schepen (%)	Geen lading vervoerende schepen (%)	TOTAAL (waaron- der begr. onge- specif. schepen) (%)
1977 Wereld	790,6	1783,2	8497,3	2969,8	14040,9
waarvan EG	30,9 (3,9)	75,1 (4,2)	1764,4 (20,8)	670,5 (22,6)	2540,9 (18,1)
1978 Wereld	1185,4	534,8	6163,8	2912,7	10796,7
waarvan EG	56,2 (4,7)	23,6 (4,4)	1341,3 (21,8)	591,5 (20,3)	2012,6 (18,6)
1979 Wereld	3364,8	2744,9	5148,4	2949,8	14207,9
waarvan EG	168,1 (5,0)	466,5 (17)	1172,6 (22,8)	747,6 (25,3)	2554,8 (18,0)
1980 Wereld	2960,2	4325,3	4780,1	2291,9	14357,5
waarvan EG	273,7 (9,2)	425,9 (9,8)	1023,4 (21,4)	740,8 (32,3)	2463,8 (17,2)
1981 Wereld	1166,7	4934,9	4967,9	2433,0	14053,1
waarvan EG	75,1 (6,4)	487,9 (9,9)	1342,7 (27,0)	606,4 (24,9)	2525,2 (18,0)
1982 Wereld	662,6	2335,3	5679,9	2135,4	10813,2
waarvan EG	70,3 (10,6)	197,5 (8,5)	1093,2 (22,0)	628,0 (29,4)	1989,0 (18,4)
1983 Wereld	1682,1	5370,3	5910,8	1886,9	14850,1
waarvan EG	92,3 (5,5)	110,7 (2,1)	1039,9 (17,6)	380,9 (20,2)	1623,8 (10,9)

Bron : LRS

Hierbij moet overigens worden aangetekend dat op communautair niveau in 1983 bij de scheepswerven, wat scheepstypen betreft waarvoor zij opdrachten ontvingen, een nogal van die van 1982 afwijkende ontwikkeling heeft plaatsgehad, waarbij de kwalitatieve gemeenschapsproductie gericht blijft op de bouw van schepen van hoger technologisch niveau.

4.2.3. Orderportefeuilles

De vermindering van de nieuwe opdrachten heeft doorgewerkt in de orderportefeuilles, die op abrupte wijze zijn ingekrompen : een daling van 28 %. Zij lagen eind 1983 op het zorgwekkende niveau van 3,4 miljoen gbrt, terwijl zij zelfs gedurende de crisis nooit minder dan 4,7 miljoen gbrt hadden belopen.

TABEL 10 - ORDERPORTEFEUILLES - 1000 gbrt

	31.12.78		31.12.80		31.12.82		31.12.83	
	LRS	OESO	LRS	OESO	LRS	OESO	LRS	OESO
EEG	5087,2	4870	4911,9	4799,6	4738,3	4358,2	3418,9	3313,5
Overige AWES-landen	3957,2	3834	4398,1	3975,1	3474,3	3185,7	2481,9	2407,3
Westeuropa	(9044,4)	(8704)	(9310,0)	(8774,7)	(8212,6)	(7543,9)	(5900,8)	(5720,8)
Japan	5464,6	4938	7297,8	6541,0	6640,2	6622,6	8477,9	8389,1
Oostblok	2121,7		1964,9		2206,2		2546,0	
Zuidkorea	615,1		1320,3		1854,9		2898,4	
Overige gebieden	6172,8		5699,2		4817,6		4295,4	
Totaal	23418,6		25592,2		23731,5		24118,5	

De daling van de orderportefeuilles deed zich in alle Lid-Staten voor, met uitzondering van Denemarken, waar de werven de voordelen ondervinden van de nauwere banden die zij met nationale reders onderhouden. Het aantal scheepswerven die leegloop onder ogen moeten zien neemt toe. Onder deze omstandigheden wordt een groot deel van de gedane inspanningen ter verbetering van het mededingingsvermogen tot nul terug gebracht als gevolg van de produktiviteitsverliezen door de toenemende leegstand van het produktieapparaat en het ontbreken van werk voor de arbeidskrachten; zulks ondanks het feit dat de communautaire scheepswerven in talrijke gevallen hun capaciteiten in 1983 opnieuw hebben moeten verminderen, hetgeen over het algemeen ook in 1984 het geval zal zijn. Dit valt niet gemakkelijk te aanvaarden, aangezien de Japanse en Koreaanse scheepswerven tot nog toe geen enkele regeling overwegen op het gebied van de capaciteiten, en aldus de ontwrichting van de markt in stand houden; het voornemen van de Koreaanse scheepsbouwers hun capaciteiten niet verder uit te breiden is eerst zeer onlangs bekendgemaakt.

TABEL 11 - ORDERPORTEFEUILLES IN DE EEG

1 000 gbrt

	L R S					OESO				
	Prod.	Totaal order-	voor levering			Prod.	Totaal order-	voor levering		
	1983	bestand op 31.12.83	1984	1985	1986	1983	bestand op 31.12.83	1984	1985	1986
Duitsland	1811,3	649,5	474,5	160,6	14,4	925,5	704,7	514,0	190,7	-
België	173,2	143,7	90,5	53,2	-	153,3	147,9	85,0	62,9	-
Denemarken	338,5	707,7	366,7	290,3	50,7	405,9	690,5	316,0	298,0	76,5
Frankrijk	356,8	598,6	479,1	119,5	-	376,8	548,3	425,0	123,3	-
Griekenland	35,7	146,1	100,0	40,5	5,6	.	.	.	.	.
Ierland	19,2	2,1	-	2,1	-	17,7	-	-	-	-
Italië	217,0	356,3	290,1	66,2	-	128,8	263,1	200,0	54,0	9,1
Nederland	415,8	308,8	241,0	67,8	-	406,5	481,6	322,0	159,6	-
Ver. Koninkr.	319,3	506,1	383,5	104,2	18,4	349,2	477,4	357,0	103,4	17,0
Gemeenschap	2686,8	3418,9	2425,4	904,4	89,1	2763,7	3313,5	2219,0	991,9	102,6

4.2.4. Werkgelegenheid

Nadat zij sinds 1980 slechts geringe veranderingen had vertoond, is de werkgelegenheid in de Gemeenschap in 1983 opnieuw met 9 % gedaald, als gevolg van de in het voorgaande uiteengezette situatie. Deze inkrimping vond in alle Lid-Staten plaats. Zij was met name groot in het Verenigd Koninkrijk, en geringer in Denemarken, Duitsland en Frankrijk; in het laatstgenoemde land zijn echter programma's voor de opheffing van een groot aantal arbeidsplaatsen vastgesteld, die waarschijnlijk onverwijld ten uitvoer zullen worden gelegd.

TABEL 11 - WERKGELEGENHEID IN DE SCHEEPSBOUW IN DE GEMEENSCHAP (1 000 gbrt)

	1975	1978	1979	1980	1981	1982	1983
België *	7467	6614	6258	6523	6119	5.031	4388
Denemarken	16630	12000	9900	11400	11350	11800	11200
Frankrijk	32500	25300	23000	22200	22200	21600	21000
Duitsland	46839	31113	27369	24784	26521	27600	25966
Griekenland	.	.	.	.	3393	3696	.
Ierland	869	840	750	750	762	882	550
Italië	25000	20000	19000	18000	16500	13750	12800
Nederland	22662	17540	14540	13100	13100	13100	12000
Ver. Koninkr.	54550	41050	31200	24800	25345	25000	20486
Subtotaal zonder Griekenl.	206517	154457	132017	121551	121897	118763	108390
Totaal					125290**)	122459	

(Tabel opgesteld aan de hand van nationale bronnen)

*) Herziene reeks

**) Met ingang van 1981 omvatten de gegevens Griekenland op basis van een door het bedrijfsleven opgestelde raming. Volgens deze raming was het aantal arbeidskrachten in 1975 overigens 2316 en in 1980 2.616

De werkgelegenheid is in de Gemeenschap derhalve sinds het begin van de crisis met 48 % verminderd, d.i. in dezelfde orde van grootte als de produktie. De aanpassing op werkgelegenheidsniveau valt steeds moeilijker te verwezenlijken, aangezien de mogelijkheden voor de herplaatsing van de arbeidskrachten in andere activiteiten door de vroegere capaciteitsverminderingen zijn uitgeput.

Eind 1983 vertoont de situatie van de werkgelegenheid in deze sector nog lang geen tekenen van stabilisatie. In talrijke gevallen is de partiële technische werkloosheid sinds de herfst van 1983 derhalve aanzienlijk toegenomen, in bepaalde ondernemingen tot 40 % van de overblijvende arbeidskrachten. Ook voor 1984 zijn afvloeiingen voorzien; verwacht wordt dat de werkgelegenheid in de Gemeenschap in de scheepsbouw tot onder de 100 000 werknemers teruglopen zal.

4.3. Vooruitzichten

Gezien de vooruitzichten inzake de ontwikkeling van de algemene economie (zie hfdst. 2) zijn de voorwaarden aanwezig die in 1984-1985 een zeker herstel in het zeevaartverkeer teweeg kunnen brengen. Na dit tijdsbestek lijken de prognoses zeer onzeker; de meest gehoorde hypothese houdt een daling van de bescheiden economische groei in 1983 en 1984 in.

Deze ontwikkeling zal niet voldoende zijn om de aard van de problemen van de scheepsbouwsector duidelijk te wijzigen. De overcapaciteit van de vloten is namelijk zo groot, dat zij op min of meer korte termijn niet kan worden opgeheven door een zo bescheiden vooruitgang van het zeevaartverkeer. Zolang deze overcapaciteit blijft bestaan, zal de vraag gedrukt blijven, en moeten de scheepswerven zich voegen naar de wet van de koper.

De Europese en Japanse beroepsorganisaties hadden toen die verslag werd opgesteld de bijstelling van de prognose betreffende de behoeften aan schepen, die zij voor de laatste maal in 1985 hadden opgesteld (zie 5e verslag), nog niet beëindigd, zodat het nu ontbreekt aan bases om de consequenties van de recente ontwikkeling op de scheepsbouwmarkt te kunnen becijferen.

5. Richtlijnen voor acties op gemeenschapsniveau

Gezien de verslechtering van de toestand van de communautaire scheepswerven had de Commissie begin 1983(1) haar beoordeling van de richting die aan het herstrukturingsbeleid in deze sector gegeven dient te worden herzien. De Commissie heeft gepoogd in samenwerking met de belanghebbende kringen de verwezenlijking van de door deze richtlijnen geleverde maatregelen te stimuleren.

In dit kader moet met name worden gewezen op :

- het voorstel voor een richtlijn tot wijziging van de vijfde richtlijn betreffend de steun aan de scheepsbouw; (2)
- de tussenkomst van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling bij omschakelingsoperaties in verscheidene scheepsbouwzones. De ondersteuning van investeringsprojecten in het kader van de quota-gebonden afdeling is in deze zones gedurende de laatste jaren aanzienlijk geweest. In het kader van de niet quota-gebonden afdeling verleent het Fonds steun, uit hoofde van specifieke gemeenschapsmaatregelen voor regionale ontwikkeling, bij omschakelingsoperaties in bepaalde zones die bijzonder getroffen zijn door de herstructurering van de scheepsbouw-industrie. De Commissie overweegt thans in welke mate de achteruitgang van de situatie in de sector de uitbreiding van deze maatregelen ten gunste van verdere zones rechtvaardigt.
- in het kader van de communautaire steun voor onderzoek en ontwikkeling, steunverlening in de vorm van co-financiering samen met het bedrijfsleven van onderzoek dat het eerste stadium vormt van een versterking van de industriële samenwerking binnen de Gemeenschap op technologisch niveau;
- het onderzoek van de mogelijkheden om de communautaire reders ertoe te brengen meer van hun opdrachten te plaatsen bij scheepswerven in de Gemeenschap.

Hieraan moet nog worden toegevoegd dat de Commissie op intern niveau streeft naar een versterkte controle in de havens, ten einde de veiligheid van het verkeer te verbeteren, hetgeen tevens, door de uitschakeling van niet aan de normen beantwoordende schepen, indirect kan bijdragen tot de verbetering van de vraag. Op extern niveau blijft de Commissie het, zoals uit de hieraan voorafgaande analyse blijkt, van de grootste betekenis achten

(1) Doc COM(83) 65 def.

(2) Doc COM(84) 73 def.

dat de landen wier scheepsbouw industrie invloed uitoefent op de markt, zich verbinden tot het voorkomen van alle maatregelen die marktverstoringen kunnen bevorderen en die met name de moeilijkheden van de andere partners op de markt vergroten. In deze geest heeft zij haar inspanningen in het kader van de internationale samenwerking in deze sector, in het bijzonder in het kader van de OESO, voortgezet. In deze context heeft Japan kortgeleden aangekondigd dat het besloten heeft het toezicht op de door haar scheepswerven gehanteerde prijzen te versterken voorts hebben de betrokken kringen in Korea medegedeeld dat zij niet voornemens zijn de capaciteiten verder uit te breiden.

AANHANGSEL

1. De tabellen die de ontwikkeling van de productie, de nieuwe opdrachten en de orderboeken van de werven in de Lid-Staten aangeven, zijn afkomstig van twee verschillende bronnen, de OESO en Lloyd's Register of Shipping(LRS).

Wat de Lid-Staten betreft vormen de statistieken die door de OESO worden verstrekt een officiële inlichtingenbron, doch er kleven de volgende bezwaren aan : de gegevens bestrijken een beperkter gebied en soms bestaat er verschil van opvatting inzake het moment waarop een opdracht in rekening gebracht moet worden alsook wat betreft de klasse-indeling van de schepen, er komen belangrijke sprongen voor in de coëfficiëntenreeks die voor de omrekening in gbrt wordt gebruikt en het is niet mogelijk vergelijkingen op wereldniveau te maken.

De van LRS afkomstige statistische series zijn evenmin geheel vrij van zekere tekortkomingen, maar aangezien zij een uitgebreider gamma van gegevens omvatten en omdat over een langere duur bezien de series in gbrt beter vergelijkbaar zijn, is bij het opstellen van de commentaren aan deze bron de voorkeur gegeven, mede om over een homogeen referentiekader te kunnen beschikken; zij wordt trouwens over de gehele wereld door de betrokken kringen gebruikt. De afwijkingen tussen de twee bronnen zijn in hoofdzaak terug te voeren op de genoemde verschillen in beoordeling van het moment waarop een opdracht als definitief beschouwd moet worden en de klasse-indeling van de schepen, alsook in de coëfficiënten voor de omrekening in gbrt met betrekking tot 1976 en 1977. Ondanks het feit dat hieruit in bepaalde gevallen een gebrek aan overeenstemming voortvloeit, geven de beide series statistieken tendensen aan die over het algemeen in dezelfde richting duiden. Daar de verschillen tussen de beide bronnen in de regel een toevallig karakter hebben en het huidige rapport in wezen slechts beoogt de hoofdtendensen aan te geven, heeft de verwijzing naar een enkele bron over het algemeen geen consequenties.

2. gbrt : gecompenseerde brutoregister-ton, een maat waarin de hoeveelheid werk voor het bouwen van het schip tot uitdrukking komt, berekend op basis van de brutoregister-tonnage en speciale coëfficiënten voor verschillende scheepstypen en grootten ($\text{brt} \times \text{coëfficiënt} = \text{gbrt}$). In 1977 werd in de OESO overeenstemming bereikt over nieuwe coëfficiënten voor de berekening van gbrt. De LRS cijfers voor 1976 zijn gebaseerd op AWES-coëfficiënten, die de grondslag vormden voor de nieuwe OESO-coëfficiënten zonder daarmee geheel vergelijkbaar te zijn; de OESO cijfers vóór 1976 gaan daarentegen uit de OESO-coëfficiënten van 1967 die voor bepaalde scheepstypen aanzienlijk van de nieuwe coëfficiënten verschillen, hetgeen verklaart dat sommige OESO waarden vóór 1976 niet vergelijkbaar zijn met de andere statistieken.