



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 15.11.2000
KOM(2000) 730 endelig

**EUROPA-KOMMISSIONENS TREDJE RAPPORT TIL RÅDET
OM SITUATIONEN INDEN FOR VERDENS VÆRFTSINDUSTRI**

.

.

**EUROPA-KOMMISSIONENS TREDJE RAPPORT TIL RÅDET
OM SITUATIONEN INDEN FOR VERDENS VÆRFTSINDUSTRI**

INDHOLDSFORTEGNELSE

1.	Indledning	5
2.	Generel markedsanalyse	6
2.1.	Markedsandele	6
2.2.	Prisudviklingen	8
2.3.	Containerskibssegmentet	11
3.	Nærmere markedsovervågning og analyse	14
3.1.	Opdatering af tidligere analyser	14
3.2.	Nye analyser.....	16
3.3.	Effekten på EU-værfterne	18
4.	Opfølgning på Rådets konklusioner 9. november 1999 og 18. maj 2000	19
5.	Igangværende og kommende støtteforanstaltninger til fordel for EU-skibsværfter	21
5.1.	Den historiske baggrund for driftsstøtte	21
5.2.	Omfanget af støtte fra medlemsstaterne	23
6.	Konklusioner og anbefalede tiltag	26
7.	Oversigt over tabeller og grafer	28
8.	Referencer	29

SAMMENDRAG

Kommissionen skal i henhold til Rådets forordning (EF) nr. 1540/98 om nye regler for støtte til skibsbygningsindustrien aflægge rapport om situationen inden for verdens værftsindustri. Den første rapport (KOM(1999) 474 endelig) blev forelagt Rådet den 9. november 1999, og den anden rapport (KOM(2000) 263 endelig) blev forelagt Rådet den 18. maj 2000. Rådet bad begge gange Kommissionen om at iværksætte visse foranstaltninger for at løse problemerne på området. Dette er nu den tredje rapport. Den indeholder en analyse af den seneste udvikling inden for verdens værftsindustri og en vurdering af resultaterne af de foranstaltninger, der er blevet iværksat på Rådets anmodning.

Verdens værftsindustri har fortsat store vanskeligheder. Udbuddet overstiger stadig efterspørgslen, og der er ikke meget, der tyder på, at situationen vil forbedre sig. Til trods for en stigende ordreaktivitet i løbet af de første otte måneder af året som følge af gunstige markedsbetingelser inden for sejlads med flydende styrtgods (råolie og olieprodukter) og som følge af udviklingen af nye innovative koncepter (super-containerskibe), har skibspriserne ikke indhentet det massive fald, der fandt sted i 1997. Der er dog visse tegn på forbedring i forhold til det meget lave niveau ultimo 1999. Priserne på andre skibstyper end tankskibe er (med visse begrænsede undtagelser) fortsat faldet i løbet af de sidste 12 måneder, mens priserne på tankskibe er steget med 5-10 %. Det fortsatte prisfald skyldes de lave udbudspriser fra koreanske værfter.

Syd Korea er nu den største skibsbygger i verden. De koreanske værfter fik mere end 40 % af alle nye ordrer i løbet af de første otte måneder af 2000 (Japan: 25 %, EU + Norge: 16 %, resten af verden: 19 %) målt i KBRT (kompenserede bruttoregistertons). Inden for det meget vigtige markedssegment for containerskibe fik de koreanske værfter 60 % af alle nye ordrer i løbet af denne periode (Japan: 4 %, EU + Norge: 8 %, resten af verden: 25 %). For så vidt angår super-containerskibene (post-Panamax), som er begyndt at dominere linjeskibsaktiviteterne, satte de koreanske værfter sig på 82 % af markedet (Japan: 4 %, EU + Norge: 0 %, resten af verden: 14 %). Til gengæld dominerede EU-værfterne fortsat højværdi-segmentet for krydstogtskibe.

De detaljerede omkostningsanalyser af skibsbygningsordrer, som blev beskrevet i de to forrige rapporter, er blevet opdateret for at tage højde for den anslåede inflation og de nye oplysninger fra Korea om skibsværfternes finansielle situation. Det anslås således, at de koreanske værfter har haft et tab på mellem 4 % og 39 % af de reelle konstruktionsomkostninger (hvor det laveste tal vedrører et værft, der ved hjælp af nedskrivninger har nedbragt sin gæld betydeligt). Det gennemsnitlige tab for alle de undersøgte ordrer anslås til ca. 20 %. Yderligere syv ordrer er blevet undersøgt siden Kommissionens sidste rapport, især vedrørende de skibstyper, der er typiske for EU-værfternes ordrebøger. Det fremgår af resultaterne af disse undersøgelser, at de koreanske værfter (med visse undtagelser) fortsat accepterer ordrer til priser, der ikke dækker alle omkostninger. De koreanske værfter er aktive inden for næsten alle markedssegmenter, hvilket kun efterlader små nationale ordrer og højt specialiseret tonnage til EU-værfterne. Denne tredje rapport fra Kommissionen om situationen inden for verdens værftsindustri bekræfter således resultaterne af Kommissionens første og anden rapport.

Alle de foranstaltninger, som (efter anmodning fra Ministerrådet på dets møde den 9. november 1999 og 18. maj 2000) er iværksat for at løse problemet, fortsætter (se kapitel 4). Kommissionen har især gjort sig store anstrengelser for at få Korea til at forpligte sig til ikke at intervenere i værftsindustriens finansiering. Efter adskillige konsultationsrunder nåede Kommissionen og den koreanske regering frem til en aftale i form af et

"forhandlingsprotokollat om skibsbygningsmarkedet på verdensplan", som blev underskrevet den 22. juni 2000. Drøftelserne fortsatte efter aftalens underskrivelse med henblik på at gennemføre de principper, der er fastsat i aftalen. Det var dog ikke muligt at finde en fælles fremgangsmåde til løsning af problemerne, og de bilaterale forhandlinger med Korea er derfor endt uden resultater.

Kommissionens markedsovervågning har givet EU-industrien tilstrækkeligt med bevismateriale til at indgive en klage i henhold til Rådets forordning (EF) nr. 3286/94 (forordning om handelshindringer). Industrien indgav en sådan klage til Kommissionen den 24. oktober 2000. Kommissionen vil fortsætte sin markedsovervågning.

Da IMF efter Kommissionens opfattelse har en vis rolle med hensyn til den industrielle omstrukturering i Korea, er der blevet taget kontakt til IMF for at redegøre for de mulige konsekvenser af de koreanske værfters tilsidesættelse af de markedsøkonomiske principper. IMF har undersøgt sagen og erklæret, at den ikke har beføjelse til at behandle sektorspecifikke aspekter. Kommissionen underretter løbende IMF om udviklingen for at sikre, at den koreanske regering hverken direkte eller indirekte dækker de koreanske værfters akkumulerede tab, og for at sikre, at de markedsøkonomiske principper overholdes.

Kommissionen har ligeledes undersøgt de nuværende støtteordninger til EU-værfter under Rådets forordning (EF) nr. 1540/98 og konkluderet, at driftsstøtten ikke har løst det koreanske problem.

På grundlag af ovenstående foreslås følgende foranstaltninger:

- Kommissionen skal fortsætte markedsovervågningen
- Kommissionen skal så hurtigt som muligt undersøge den klage, som værftsindustrien har indgivet i henhold til forordningen om handelshindringer, og den skal, såfremt klagen accepteres, følge sagen nøje med henblik på eventuelt at behandle sagen inden for WTO
- Kommissionen skal samtidig forblive åben over for eventuelle forslag fra Korea, som tager højde for EU's bekymringer
- Kommissionen og medlemsstaterne skal fortsætte bestræbelserne på at etablere ensartede internationale spilleregler for værftsindustrien inden for OECD
- Kommissionen og medlemsstaterne skal fortsat opfordre IMF til nøje at overvåge og vurdere de koreanske skibsværfters omstrukturering
- Kommissionen skal fortsat arbejde tæt sammen med industrien om konkurrenceanliggender
- Kommissionen skal i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 12 i Rådets forordning (EF) nr. 1540/98 og med forbehold af overstående foranstaltninger så hurtigt som muligt undersøge mulighederne for at foreslå foranstaltninger til at løse problemet.

1. INDLEDNING

Denne rapport fra Kommissionen om situationen inden for verdens værftsindustri, der er den tredje i en række rapporter, er en opfølgning og forlængelse af den første og anden rapport, der blev forelagt Ministerrådet henholdsvis den 9. november 1999 (KOM(1999) 474 endelig) og den 18. maj 2000 (KOM(2000) 263 endelig). Skibsbygning omfatter i denne rapport udelukkende produktionen af handelsskibe, mens flådeskibe, offshore-konstruktioner eller små fartøjer ikke tages i betragtning.

Denne tredje rapport tager udgangspunkt i de to første rapporters fremgangsmåde og resultater, hvorfor visse elementer fra de forrige rapporter ikke gentages i denne rapport. Disse elementer er bl.a. den langsigtede analyse af udbud og efterspørgsel, generelle bemærkninger om skibsbygningskontrakter og det tilgrundliggende analysearbejde, analysen af Sydkoreas finansielle sektor, detaljerede oplysninger om analysen af visse værfter og beskrivelsen af den anvendte metodologi. Dog opdateres oplysningerne fra de to første rapporter, når det er relevant, og vigtige elementer gentages om nødvendigt. Dette gælder især de detaljerede analyser af skibsbygningsomkostninger på ordrer til asiatiske værfter, da den tilgrundliggende omkostningsmodel genanvendes, hver gang nye eller bedre oplysninger foreligger.

Med denne tredje rapport fra Kommissionen opdateres oplysningerne om markedsandele og prisudvikling. Rapporten indeholder desuden resultaterne af nye omkostningsanalyser for ordrer til de sydkoreanske værfter, der er blevet foretaget siden den forrige rapport, og den indeholder en vurdering af udfaldet af forskellige foranstaltninger, som Rådet har anmodet om.

2. GENEREL MARKEDSANALYSE

Der er ikke sket de store fremskridt med hensyn til forskydningen mellem udbud af og efterspørgsel efter skibsbygningskapacitet siden de to første rapporter. De tre største skibsbygningsforeninger, nemlig AWES (Association of European Shipbuilders and Shiprepairers) og SAJ (Shipbuilders' Association of Japan) på den ene side og KSA (Korean Shipbuilders' Association) på den anden, er ikke enige om forskydningens størrelse og anslår forskellige niveauer for den fremtidige efterspørgsel og udbud. Begge sider er dog enige om, at forskydningen mellem udbud og efterspørgsel vil vokse i de kommende år på grund af øget værftsproduktivitet, visse værfters omstilling fra reparation til nybygning og ankomsten af nye konkurrenter på markedet, herunder Folkerepublikken Kina.

Det er fortsat usikkert, hvornår konsekvenserne af den kommende nye EU-lovgivning og af IMO-reglerne vedrørende tankskibe vil kunne mærkes på efterspørgslen, og hvorvidt den yderligere efterspørgsel vil komme EU-værfterne tilgode.

Den samlede nybygningskapacitet på verdensplan udgør p.t. ca. 21 mio. KBRT (kompenserede bruttoregisteretons, som er en måleenhed, der kombinerer skibsstørrelse og skibstype-specifikke bygningsaktiviteter); kilde: OECD og AWES), og den forventes at stige til ca. 24 mio. KBRT i 2005. Den samlede nybygningsproduktion androg 17,5 mio. KBRT i 1999 mod 18,0 mio. KBRT i 1998 og 17,1 mio. KBRT i 1997 (kilde: Lloyd's Skibsregister), hvilket viser, at efterspørgslen er betydeligt lavere end udbuddet, og at der, i det mindste på kort sigt, ikke kan forventes en væsentlig prisstigning på nybygninger på grund af øget efterspørgsel.

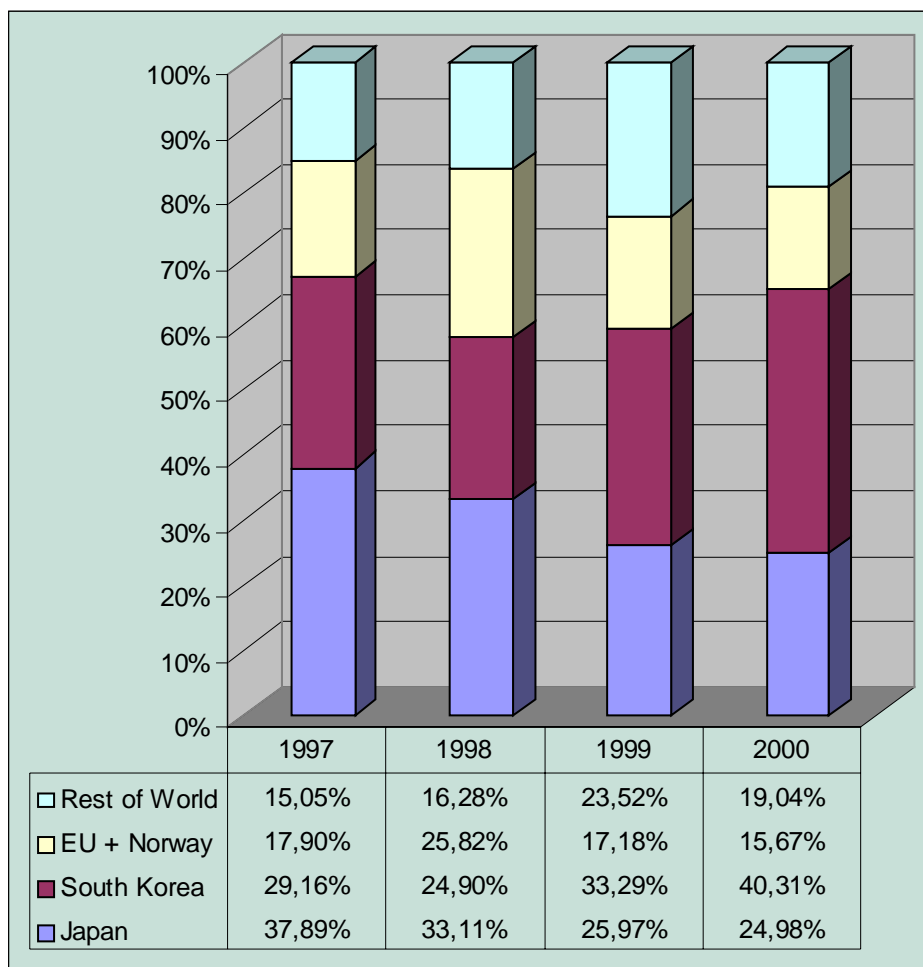
2.1. Markedsandele

For at vurdere de aktuelle bevægelser på markedet er tallene vedrørende nye ordrer de tal, der bedst afspejler den aktuelle situation på markedet. Tallene fra ordrebøger og vedrørende færdigbyggede skibe er nyttige med henblik på at analysere industriens udvikling på langt sigt, men disse tal bygger på ordrer, der med hensyn til afgivelsestidspunkt hører fortiden til, og der skal tages hensyn til, at der inden for skibsbygning er lange produktionstider på op til tre år. Især kan tallene om nuværende færdigbygninger være misvisende, fordi disse leveringer afspejler ordrer, der blev afgivet i 1998, da de koreanske skibsværfter var i en svær situation på grund af de nationale finansielle institutioners manglende vilje til at finansiere skibsbyggeri. Ordrebøgerne og de færdigbyggede skibe for perioden fra 1997 til 1999 blev analyseret i Kommissionens anden rapport, og eftersom tallene for hele 2000 endnu ikke er tilgængelige, er denne specifikke analyse ikke opdateret i denne rapport.

Statistikkerne inden for skibsbygning henviser ofte til bruttoregisteretons eller produktionsværdi. Begge størrelser er forbundet med en vis usikkerhed, dog i hver sin retning. Mens bruttoregisteretons beskriver skibsbygning i form af fysisk volumen og derfor afspejler en større andel i de regioner, hvor der fokuseres på tankskibe og massegodsskibe (*bulk carriers*), vil produktionsværdien få pilen til at pege i den anden retning, nemlig til fordel for de regioner, hvor der produceres avancerede skibe som f.eks. krydstogtskibe, færger og specialiseret tonnage. For at undgå disse skævheder i den ene eller anden retning er analysen i denne rapport baseret på KBRT, som er den størrelse, der bedst afspejler skibsbygningaktiviteterne.

Nedenstående figur viser udviklingen i nye ordrer siden 1997 baseret på KBRT og fordelt på hver større skibsbygningsregion. Efter figuren følger en kort analyse.

Fig. 1 - Markedsandele for nye ordrer i procent og baseret på KBRT, 1997–2000 (*)



Kilde: Lloyd's Skibsregister

(*) Tallene for 2000 dækker de første otte måneder.

Figuren viser den voldsomme udvikling i Koreas markedsandel af nye ordrer siden den økonomiske krise i Asien i 1997. 1998 var et exceptionelt år, fordi de koreanske værfter havde svært ved at konkurrere på grund af den manglende finansiering af skibsprojekter fra de hjemlige finansielle institutter. Der blev på verdensplan afgivet et meget højt antal ordrer i løbet af de første seks måneder af 2000, og der skete næsten en fordobling af den gennemsnitlige ordreindgang pr. måned i forhold til 1999, hvilket gav i alt 10 895 762 KBRT. Målt i KBRT blev 74 % af disse "yderligere" ordrer afgivet til Korea. Dette har medført fulde ordrebøger i Korea (næsten frem til 2004), hvilket giver værfterne mulighed for at hæve prisniveauet (til et niveau, hvor de spekulative ordrer ophører). Det tyder desuden på, at efterspørgslen nu er delvist dækket. Korea opnåede en samlet markedsandel på ca. 40 % i de første otte måneder af 2000, mod ca. 33 % i 1999. Japan havde en andel på 24 % og EU en andel på 16 %. Denne udvidelse af markedsandelen har især fundet sted på Japans bekostning, selv om EU også har mistet andele. EU-værfterne har næsten fuldstændig opgivet produktionen af lavværditonnage i form af standardtankskibe og massegodsskibe, og

de har mistet en betydelig del af deres markedsandel vedrørende containerskibe. De satser mere og mere på passagerskibe og specialiseret tonnage.

Den kraftigt stigende produktion af krydstogtskibe med en relativ høj KBRT-værdi har stabiliseret den overordnede situation for EU's værftsindustri. Det skal dog bemærkes, at der i øjeblikket kun er 10 EU-værfter, som er aktive inden for dette markedssegment, og at det antal værfter, der nemt kan omstille sig til produktion af krydstogtskibe, begrænses af tekniske og kommercielle forhold. Hertil kommer, at de koreanske og japanske værfter aktivt søger ordrer på krydstogtskibe (Japan har allerede modtaget to ordrer på store krydstogtskibe). De seneste ordrer på passagerfærger, som er afgivet til Korea, viser, at de koreanske værfter allerede er ved at udvikle den know-how, der er nødvendig til produktion af store passagerskibe, og disse værfter vil således på mellemlangt sigt kunne skifte fra produktion af avancerede færger til krydstogtskibe. Det synes at fremgå af ovenstående analyse, at EU-værfterne generelt fortsat har et forholdsmæssigt stabilt erhvervs miljø med relativt gode ordrebøger, selv om situationen kan variere kraftigt for visse medlemsstater og for visse værfters vedkommende, alt afhængig af deres produktportefølje. De små og mellemstore værfter, som producerer handelsskibe, f.eks. containerskibe, produkttankskibe eller gastankskibe, er de mest truede, fordi de typisk ikke har mulighed for at kompensere for tabte markedsandele ved at bygge store krydstogtskibe og skibe til søværnet, selv om de generelt konkurrerer godt på produktiviteten. Den seneste udvikling viser, at de større værfter er begyndt at have lignende problemer, især når visse strategiske ordrer går tabt og andre markedssegmenter bliver utilgængelige på grund af konkurrencen fra Korea.

2.2. Prisudviklingen

Der foretages sjældent nogen sammenhængende overvågning af alle nybygningspriser inden for værftsindustrien, hvilket skyldes at skibsbygningskontrakterne er af en sådan art, at de skal betragtes som store enkeltstående ingeniørprojekter, hvor omkostningerne og prisen afhænger af en lang række parametre. Disse parametre omfatter fartøjets specifikationer, leveringsfrister, (eventuelt) antallet af skibe i samme serie, finansieringsbetingelser osv. Priserne oplyses derfor ofte med henvisning til visse standardskibstyper som anført nedenfor. Disse oplysninger bygger hovedsagelig på tal fra skibsmæglere, der ikke altid ser på hele markedet, og som kan have interesse i at sende positive (eller negative) signaler til markedet. Denne form for prisoplysninger skal således anvendes med forsigtighed. Den koreanske regering lagde i forbindelse med forhandlingerne med Kommissionen i henhold til "forhandlingsprotokollatet" disse tal til grund for sin vurdering af situationen inden for verdens værftsindustri, men disse resultater giver som forklaret nedenfor et ufuldstændigt billede.

Tabel 1 - Prisudviklingen for nybyggede skibe (priser i slutningen af året i mio. USD)

	1997	1998	1999	08/2000
Panamax containerskib	53,0	42,0	38,0	41,0
1 100 TEU containerskib	20,0	18,0	17,5	18,0
Supertankere (VLCC)	83,0	72,5	69,0	75,5
Suezmax tankskib	52,0	44,0	42,5	51,0
Capesize massegodsskib	40,5	33,0	35,0	39,0
Panamax massegodsskib	27,0	20,0	22,0	23,0
Gastankskib (LNG)	230,0	190,0	165,0	175,0
Tweendecker på 15 000 dødvægtton	16,5	14,0	13,0	13,8

Kilde: Clarkson World Shipyard Monitor

Tabel 2 - Prisudviklingen for nybyggede skibe (årlige ændringer i %)

	1997/1998	1998/1999	1999/2000	1997/2000
Panamax containerskib	-20,75%	-9,52%	7,89%	-22,64%
1 100 TEU containerskib	-10,00%	-2,78%	2,86%	-10,00%
Supertankere (VLCC)	-12,65%	-4,83%	9,42%	-9,04%
Suezmax tankskib	-15,38%	-3,41%	20,00%	-1,92%
Capesize massegodsskib	-18,52%	6,06%	11,43%	-3,70%
Panamax massegodsskib	-25,93%	10,00%	4,55%	-14,81%
Gastankskib (LNG)	-17,39%	-13,16%	6,06%	-23,91%
Tweendecker på 15 000 dødvægtton	-15,15%	-7,14%	6,15%	-16,36%

Hvis man ser på priserne for disse vigtige skibstyper i årene 1997-2000, fremgår det tydeligt, at stigningen i efterspørgslen fra 1998 til 1999 og det forholdsvis høje antal ordrer i starten af 2000 kun havde en begrænset virkning på priserne. I (numerisk) gennemsnit er priserne på nye skibe fortsat ca. 13 % under 1997-niveauet, og de er først nu ved at nærme sig 1998-niveauet. Der har været en kraftig stigning i priserne på olietankere og visse former for massegodsskibe, hvilket skyldes den store efterspørgsel efter transportkapacitet, der giver mulighed for højere fragtrater, hvilket igen udløser ordrer på nybyggeri. På grund af en begrænset adgang til byggekapalet med hurtig levering på de koreanske værfter, og fordi EU-værfterne ikke konkurrerer ved disse stadig meget lave priser, må ordregiverne betale en præmie i forhold til 1998 og 1999. Desuden er markedet begyndt at forberede sig på konsekvenserne af den kommende EU-lovgivning og IMO-reglerne for tankskibe, der vil begrænse anvendelsen af ældre tonnage. Fordi der i øjeblikket findes et godt marked for små tankskibe, og fordi man frygter, at priserne vil stige betydeligt, når den nye lovgivning træder i kraft, er efterspørgslen steget, hvilket har medført, at værfterne har kunnet hæve prisen på disse skibstyper. På de områder, hvor de koreanske værfter fortsat forsøger at erobre markedsandele, og hvor den interne koreanske konkurrence er stærk, f.eks. inden for segmenter som store containerskibe og gastankskibe, viser priserne i henhold til

Clarkson World Shipyard Monitor kun en begrænset opadgående tendens, og de er fortsat mere end 20 % lavere end før den økonomiske krise i Asien. Det skal bemærkes, at prisen på LNG-tankskibe, som oplyses af Clarkson (USD 175 mio. ultimo august 2000), ikke bekræftes af Kommissionens egne analyser, idet prisen på de seneste ordrer på denne skibstype, der blev afgivet i Korea, var sat til henholdsvis USD 152 og 165 mio. Eftersom der kun produceres et begrænset antal LNG-tankskibe om året (visse år produceres der slet ingen skibe af denne type), er det aktuelle prisniveau sandsynligvis tættere på det tal for 1999, der blev oplyst af Clarkson.

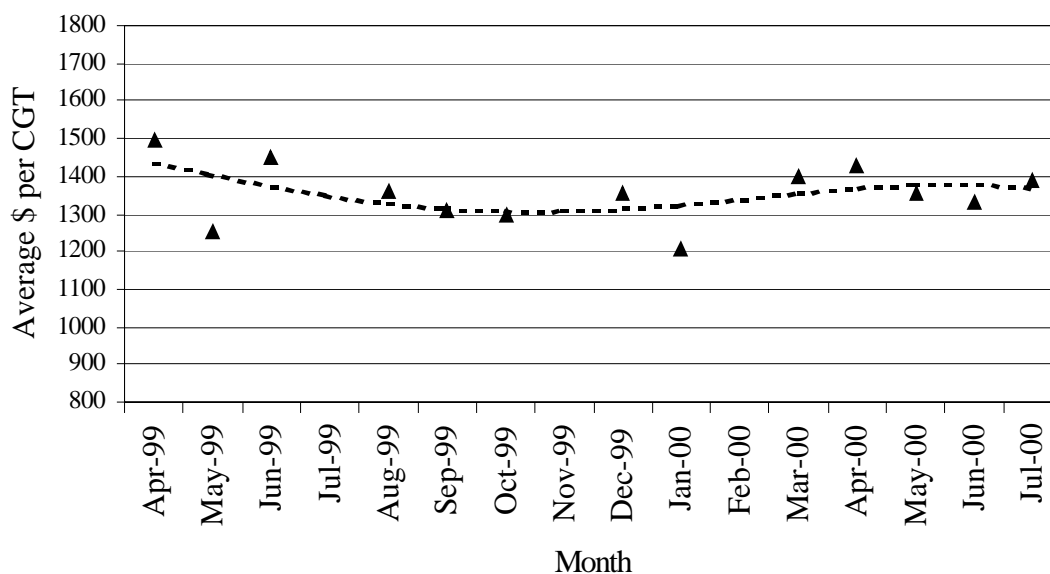
Kommissionen er en smule betænkelig ved ovenstående fremgangsmåde, som den koreanske regering anvender. Følgende tre hovedårsager gør ovenstående oplysninger uegnede til at foretage en korrekt vurdering af prisudviklingen:

- Priserne på individuelle kontrakter er selv for samme skibstype meget ofte ikke direkte sammenlignelige. Priserne påvirkes i høj grad af de forskellige tekniske specifikationer eller finansieringsordninger eller af, hvorvidt det drejer sig om en serieproduktion, og prisoplysningerne pr. skibstype giver således ikke noget fuldstændigt billede af de aktuelle prisniveauer.
- Den liste over skibstyper, der anvendes som reference af Clarkson, er begrænset og omfatter ikke oplysninger om visse vigtige skibstyper som f.eks. post-Panamax containerskibe.
- Den nuværende rapportering om priser for udvalgte skibstyper giver kun et øjebliksbillede, og det er ikke muligt med denne metode at foretage nogen langsigtet analyse af prisudviklingen eller at vurdere de enkelte værfters prispolitik.

For at rette op på disse skævheder foretager Kommissionen en separat analyse af prisudviklingen, hvor prisniveauer i Korea sammenlignes pr. skibstype og pr. skibsværft. Formålet med denne metode er at etablere en "basispris", som er det gennemsnitlige prisniveau for kontrakter indgået i perioden fra april 1999 til april 2000, og derefter at sammenligne denne basispris med de gennemsnitlige kontraktpriser siden april 2000 (hvor "forhandlingsprotokollatet" med Korea blev indgået). De tilgrundliggende oplysninger dækker i øjeblikket priserne på ca. 250 ordrer, afgivet til koreanske værfter. Priserne angives i USD/KBRT. Denne analyse skal vise, i hvilket omfang de enkelte koreanske værfter har hævet priserne, og i givet fald, for hvilke skibstyper.

Den generelle prisudvikling for alle koreanske værfter fremgår af nedenstående figur.

Figur 2 - Prisudvikling for alle sydkoreanske værfter kombineret



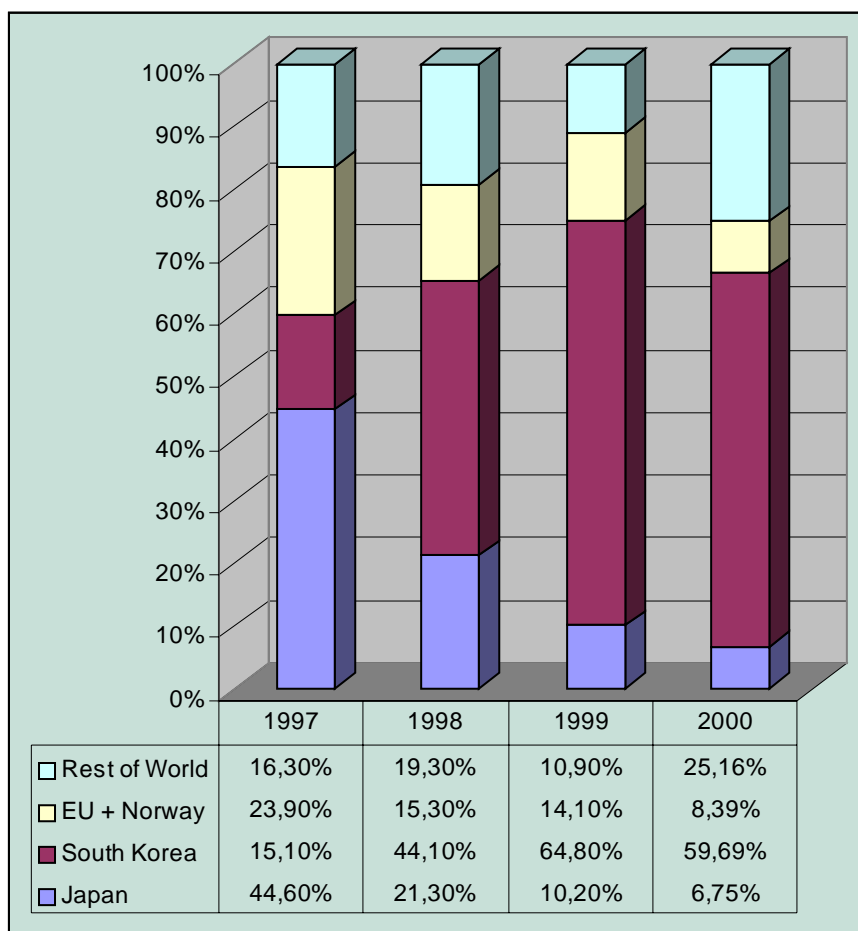
Som det fremgår af ovenstående figur er priserne steget efter det lave niveau ultimo 1999, og der har således været en stigning på ca. 6 % i gennemsnit, men fremgangen sker meget langsomt, og de aktuelle priser er ikke nået op på niveauet fra foråret 1999.

Hvis man ser på priserne pr. skibstype, bekræftes ovenstående påstande, nemlig at tankskibe og massegodsskibe nyder godt af et sundt transportmarked, og at den efterfølgende efterspørgsel på nye skibe har fået priserne til at stige (selv om dette fænomen er mere udtalt for tankskibe). Priserne på containerskibe steg på den anden side i det første halvår af 2000, men de er siden faldet en smule, delvis fordi fragtraterne ikke er steget igen, som det ellers var tilfældet med raterne for flydende masse gods, og væksten i fartøjernes størrelse giver mulighed for stordriftsfordele, der giver selskaberne mulighed for at drive deres aktiviteter med forholdsvis lave fragtrater. Alle de større koreanske værfter satser på dette markedssegment, fordi de vurderer, at det giver et bedre udbytte end produktionen af tankskibe og massegodsskibe. Denne interne koreanske konkurrence har blokeret for enhver vedvarende opadgående tendens i priserne på containerskibe. De større koreanske værfter har ikke nogen homogen prispolitik, fordi deres finansielle situation ikke har været den samme. Det har således for visse værfter været nødvendigt konstant at tiltrække ordrer, hvilket har ført til lavere priser for specifikke store ordrer.

2.3. Containerskibssegmentet

Som omtalt i de første to rapporter er containerskibsmarkedet det største markedssegment inden for kommerciel skibsbygning målt i KBRT, og containerskibe har tidligere været et af de vigtigste produkter fra værfterne i Japan og EU. Det blev i den første rapport ligeledes anført, at de koreanske værfter siden 1997 har gjort betydelige indhug i containerskibsmarkedet. Situationen for dette markedssegment tegner sig i øjeblikket således:

Figur 3 - Markedsandele for nye ordrer på containerskibe i procent og baseret på KBRT, 1997–2000 (*)



Kilde: Lloyd's Skibsregister

(*) Tallene for 2000 dækker de første otte måneder.

Syd Korea har styrket sin dominerende stilling inden for bygning af containerskibe. Gruppen "resten af verden", der med hensyn til dette segment består af lande som Kina, Taiwan og Polen, har vundet en smule terræn, især med bygningen af mindre "forsyningscontainerskibe". EU's stilling inden for dette markedssegment synes at svækkes konstant til trods for euroens betydelige værdiforringelse i forhold til dollaren siden januar 1999. Den japanske yens kraftige værdiforøgelse i løbet af det seneste år har øget de japanske værfters problemer.

Korea dominerer segmentet med super-containerskibe (post-Panamax), der hurtigt er ved at blive standardfartøjet for interkontinental linjeskibsfart. Post-Panamax containerskibene repræsenterede 65,5 % (i KBRT) af alle ordrer på containerskibe, der blev afgivet i løbet af de første otte måneder af 2000. Denne skibstype blev opfundet i Europa i 1988, men den meget komplekse globale logistik, som er nødvendig for at bygge transporttjenester med udgangspunkt i de store fartøjer (f.eks. udvidelse af havnefaciliteter, vandveje og landanlæg), har ikke gjort det muligt at sætte et stort antal fartøjer i drift før nu. Ordrene på denne nye skibstype har som følge af dette været i stor stigning i 2000 med nye ordrer på 85 fartøjer, hvoraf 70 ordrer, dvs. 82 % af de samlede ordrer, blev afgivet til koreanske værfter. Japan modtog 4 % af ordrene på

post-Panamax containerskibe, mens EU-værfterne ikke fik nogen ordrer, selv om visse EU-værfter skulle have specialiseret sig i denne skibstype. Resten af verden havde en andel på 14 %.

Driften af super-containerskibe med en kapacitet på op til 8 000 TEU (Twenty Feet Equivalent Unit, dvs. en standardcontainer) mellem de store trafikknudepunkter kræver en assisterende "forsyningstjeneste" med anvendelse af mindre containerskibe med en kapacitet på mellem 200 og 2 500 TEU til at forbinde mindre havne. Eftersom de koreanske værfter hverken er specialiseret i disse mindre fartøjer eller i øjeblikket har nogen ledig bygningskapacitet på kort eller mellemlangt sigt, er ordrene på disse fartøjer på det seneste gået til visse værfter i EU og Polen. Selv om dette er en positiv udvikling for de berørte værfter, skal det erindres, at disse ordrer kun er et følgefænomen af bygningen af meget store fartøjer, og at de ikke kan sammenlignes med den volumen og den værdi, som ordrene på post-Panamax-skibene repræsenterer.

3. NÆRMERE MARKEDSOVERVÅGNING OG ANALYSE

Kommissionen henvender sig til konsulenter for at indsamle de nødvendige oplysninger. Deres igangværende analyse har fastlagt en omkostningsberegningsmodel, som inkluderer samtlige relevante omkostningskomponenter for selve skibsbygningen og for værftet generelt. Modellen er baseret på både direkte omkostninger (materialer, arbejdskraft, udstyr osv.) og indirekte omkostninger (finansiering af skibet og produktionsanlæg, faste omkostninger, forsikring osv.). Den beregnede konstruktionspris inkluderer også en avance på 5 %. Bilag I til den første rapport indeholder flere oplysninger om omkostningsmodellen.

Som analysen skrider frem indsamles yderligere oplysninger, som bruges til at validere tidligere omkostningsanalyser. Der er således foretaget en ny beregning af de 18 ordrer, der blev afgivet til Korea, og som blev analyseret i de to første rapporter, og de opdaterede resultater er anført nedenfor. Som anført i den første rapport, holdes alle parametre på den sikre side, således at de beregnede minimumsomkostninger for bestemte projekter ikke kan anfægtes. Den opdaterede analyse inkluderer nu en anslået inflationseffekt. Med ordrer, der modtages nu, men først udføres i løbet af to eller tre år, anses det for normal praksis at vurdere de kommende omkostninger på bygningstidspunktet og frem til leveringen.

3.1. Opdatering af tidligere analyser

Der blev i forbindelse med beretning fra Kommissionen til Rådet om situationen inden for verdens værftsindustri (KOM(1999) 474 endelig) foretaget en analyse af ni ordrer, der var afgivet til sydkoreanske værfter. Ud over disse ordrer blev 13 andre analyseret i forbindelse med Kommissionens anden rapport til Rådet om situationen inden for verdens værftsindustri (KOM(2000) 263 endelig) Ni af disse ordrer blev afgivet til seks forskellige sydkoreanske værfter, og fire blev afgivet til fire værfter i Folkerepublikken Kina. Kommissionen sikrede en passende spredning i de udvalgte ordrer samtidig med, at der blev taget højde for analysens overordnede formål, at den hastede, og at meningsfyldte data var tilgængelige til sammenligning. Det er ikke for alle projekter, at ordren er blevet bekræftet, og i visse tilfælde er finansieringen endnu ikke på plads. Dette kan føre til højere eller lavere priser på ordrer afhængig af den enkelte situation. Kommissionen er dog overbevist om, at analysen bygger på de bedste oplysninger, der p.t. er tilgængelige.

I nedenstående tabel opsummeres de opdaterede tal for ovenstående 18 ordrer, der blev afgivet til Korea:

Tabel 3 - Sammenligning af priser på ordrer og beregnede konstruktionspriser på udvalgte nye skibe (opdateret)

Skibsværft	Skibstype	Ordregiver	Kontraktbeløb (mio. USD)	Løbende omkostninger		Inflationsprægede omkostninger	
				Normal pris (mio. USD)	Tab/overskud i % af normal pris	Normal pris (mio. USD)	Tab/overskud i % af normal pris
Daedong	Tankskib på 35 000 dødvægtton	Seaarland	21,5	24,6	-13 %	25,8	-17 %
Daedong	Panamax massegodsskib	Sanama	18,5	24,9	-26 %	26,1	-29 %
Daedong	Kemikalietankskib på 46 000 dødvægtton	Cogema	24,5	28,9	-15 %	30,1	-19 %
*Daewoo	Supertanker	Anangel	68,5	71,5	-4 %	73,6	-7 %
*Daewoo	Færge	Moby	80,0	85,8	-7 %	89,9	-11 %
*Daewoo	Panamax massegodsskib	Chandris	22,5	22,1	+2 %	23,5	-4 %
*Halla	Panamax massegodsskib	Diana	18,9	29,6	-36 %	31,0	-39 %
*Halla	3 500 TEU	Detjen	38,0	50,4	-25 %	52,8	-28 %
*Halla	Capesize massegodsskib	Cargocean	32,0	44,7	-28 %	45,8	-30 %
*HHI	6 800 TEU	P & O Nedlloyd	73,5	80,2	-8 %	81,0	-9 %
*HHI	5 600 TEU	K Line	54,3	57,2	-5 %	59,3	-8 %
*HHI	Gastankskib (LNG)	Bonny Gas	165,0	171,4	-4 %	182,5	-10 %
*HHI	5 500 TEU	Yang Ming	56,0	62,4	-10 %	64,6	-13 %
Mipo	Kabellægger	Ozone	37,3	45,3	-18 %	46,8	-20 %
Il Heung	Kemikalietankskib på 3 700 dødvægtton	Naviera Quimica	10,5	12,3	-15 %	13,0	-19 %
Samsung	5 500 TEU	Nordcapital	55,0	69,2	-21 %	71,5	-23 %
Samsung	3 400 TEU	CP Offen	36,0	56,2	-36 %	59,2	-39 %
Samsung	Færge	Minoan	69,5	90,7	-23 %	94,9	-27 %

(*) Der er også foretaget en ny beregning af disse ordrer, efter at man har modtaget nye oplysninger om selskabernes gældssituation.

Det skal bemærkes, at modellen i intet tilfælde har ført til den konklusion, at prisen på en hvilken som helst af de analyserede kontrakter har været økonomisk bæredygtig, det vil sige en pris, der dækker de direkte omkostninger, et passende bidrag til faste omkostninger, et passende bidrag til gældsbetjening (dvs. betaling af renter og afdrag), og overskud.

Priserne har desuden i en række tilfælde end ikke gjort det muligt at opnå et nulpunkt (det vil sige normal pris uden overskud). De koreanske værfters underskud i forbindelse med disse ordrer er i gennemsnit ca. 20 % af de reelle konstruktionspriser, når der tages hensyn til inflationen. Enkelte ordrer var næsten overskudsgivende, men det vedrører værfter, som har været i stand til at nedbringe

deres gæld ved enten at udstede nye aktier (HHI) eller omlægge deres gæld (udskudt tilbagebetaling, renteudsættelse, nedskrivning af gæld, gældsombytning mod aktier) som det er tilfældet med Daewoo og Halla/Samho. Opdateringen af omkostningsanalyserne er ikke ensbetydende med, at Kommissionen accepterer den nye gældssituation som sådan, især for så vidt angår WTO-bestemmelserne, eftersom de koreanske værfters kreditorer for det meste er regeringsstyrede finansielle institutter, og eftersom de offentlige myndigheder i Korea også har spillet (og fortsat spiller) en væsentlig rolle i gældssaneringsordningerne for kriseramte værfter. Der er i overensstemmelse med omkostningsmodellen dog taget hensyn til ændringer i værfternes gældssituation, hvilket vil sige, at nedskrevet gæld ikke indgår i omkostningsberegningerne.

3.2. Nye analyser

Der er siden Kommissionens sidste rapport foretaget mere detaljerede omkostningsanalyser af ordrer, afgivet til koreanske værfter. Formålet med disse analyser var at dække så meget af den koreanske værftsindustri som mulig og behandle flere selskaber og specifikke ordrer, som kunne være af interesse for EU-værfterne. Nedenstående ordrer blev undersøgt:

- containerskib med en kapacitet på 6 250 TEU (serie på 4), 45 500 KBRT, bygges af Hanjin Heavy Industries & Construction Co. Ltd. (HHIC)
- containerskib med en kapacitet på 5 608 TEU (serie på 2), 43 225 KBRT, bygges af Hanjin Heavy Industries & Construction Co. Ltd. (HHIC)
- containerskib med en kapacitet på 1 200 TEU (serie på 8), 11 250 KBRT, bygges af Hanjin Heavy Industries & Construction Co. Ltd. (HHIC)
- containerskib med en kapacitet på 7 200 TEU (serie på 7), ca. 55 000 KBRT, bygges af Hyundai Heavy Industries
- gastankskib (LNG), 71 250 KBRT, bygges af Daewoo Heavy Industries
- Suezmax tankskib (serie på 2), 36 000 KBRT, bygges af Hyundai Heavy Industries
- produkttankskib (serie på 2), 20 800 KBRT, bygges af Shina Shipbuilding.

Nedenstående tabel opsummerer analyseresultaterne for disse syv ordrer.

Tabel 4 - Sammenligning af ordrepriser og beregnede konstruktionspriser for udvalgte nye skibe (nye analyser)

Skibs-værft	Skibstype	Ordregiver	Kontrakt-beløb (mio. USD)	Normal pris (mio. USD)	Tab/overskud i % af normal pris
HHIC	6 250 TEU	Conti	62,0	62,7	-1 %
HHIC	5 608 TEU	Conti	58,0	59,1	-2 %
HHIC	1 200 TEU	Rickmers	19,5	20,4	-4 %
HHI	7 200 TEU	Hapag-Lloyd	75,0	81,0	-7 %
HHI	Suezmax tankskib	Athenian Sea Carriers	43,0	50,8	-7 %
Daewoo	Gastankskib (LNG)	Bergesen	151,1	148,3	+2 %
Shina	Produkttankskib	Fratelli D'Amato	21,7	24,1	-10 %

Ovenstående analyser af ordrer til HHIC er de første, der er foretaget for dette værft. HHIC er et aktieselskab, der har været noteret på den koreanske fondsbørs siden 1956. Selskabet er fuldgældigt medlem af Hanjin Group og er aktivt inden for skibsbygning, skibsreparation, konstruktion samt ingeniørarbejde vedrørende fabriksanlæg og logistik. HHIC anses generelt for at være et fornuftigt selskab, der ikke har fulgt de øvrige værfters strategi med massiv ekspansion uden hensyntagen til situationen på markedet. Det er derfor ikke nogen overraskelse, at dette værft tilbyder priser, der synes at være i overensstemmelse med de faktiske konstruktionspriser (også når inflationen indregnes). Ordrene til HHIC ville ifølge omkostningsmodellen ikke give noget overskud, men der vil kunne opnås et nulpunktsniveau.

Man har valgt at foretage en detaljeret omkostningsanalyse af ordren fra Hapag-Lloyd til Hyundai og af ordren på et gastankskib til Daewoo, fordi ordrer på skibe af denne type burde være tilgængelige for EU-værfter, og fordi der var tegn på, at EU-værfterne eventuelt havde lidt skade. Der er blevet foretaget nye beregninger for begge ordrer, efter at man har modtaget nye oplysninger om selskabernes gældssituation. Den betydelige nedbringelse af gælden har ændret billedet: Den normale pris var inden omlægningen af gælden beregnet til USD 92,4 mio. for ordren på containerskibet til HHI og til USD 171,0 mio. for ordren på gastankskibet til Daewoo. Dette ville have betydet et beregnet tab på henholdsvis 19 % og 12 %. Som anført ovenfor betyder opdateringen af omkostningsanalyserne ikke, at Kommissionen accepterer den nye gældssituation som sådan.

Omkostningsanalysen af ordren på et produkttankskib hos Shina er den første analyse for dette værft. Shina er et af de mindre koreanske værfter med 350 ansatte. Værftet er dog blevet meget aktivt inden for produktion af let manøvrerende produkttankere til europæiske kunder, mens 75 % af alle leveringer fra Shina førhen gik til koreanske kunder. Shina opnåede ikke det samme niveau af gældsfrihed som andre værfter i Korea, og de finansielle omkostninger, som skal dækkes ind med dette projekt, er derfor lavere. Udbudsprisen dækker dog fortsat ikke fuldstændig alle omkostninger, når der på passende vis tages hensyn til inflationen, og det konkluderes, at ordren vil medføre driftstab.

3.3. Effekten på EU-værfterne

Som anført i de to første rapporter om situationen inden for verdens værftsindustri formodes det at have en negativ effekt på EU-værfterne, når ordren til de koreanske værfter afgives til en pris, som ikke er omkostningsdækkende, og som er tilstrækkelig lav til, at EU-værfter, som ellers ville være konkurrencedygtige, ikke afgiver tilbud. Dette gælder især, hvis ordregiveren traditionelt har givet sine ordrer til EU-værfter. Selv inden for de markedssegmenter, hvor asiatiske konkurrenter tidligere har siddet på store markedsandele, vil denne prispolitik med trykkede priser generelt have en negativ effekt på markedet, og prisen må på grundlag heraf anses for skadelig.

Af de ordrer, der for nylig er blevet afgivet til Korea, kan fire anses for at have en effekt på EU-værfterne. De tre ordrer til HHIC synes at være sat til en økonomisk bæredygtig pris, og det er derfor ikke sandsynligt, at EU-værfterne har lidt skade. Nedenfor angives de vigtigste aspekter ved de fire tilfælde, der kan være til skade for EU-værfter.

- Ordren på containerskibet med en kapacitet på 7 200 TEU til Hyundai Heavy Industries blev afgivet af et større europæisk containerrederi, der også senere vil drive skibet. Det er et af de post-Panamax containerskibe, som koreanske værfter aktivt konkurrerer om, fordi disse ordrer anses som mere rentable end ordrer på massegodsskibe eller tankskibe. Som denne analyse viser, er det svært at se, hvordan denne ordre kan være rentabel.
- Gastankskibe er meget specialiserede og dyre skibe. Det kræver betydelig know-how at bygge lastskibe og maskineri hertil, og EU-værfterne var før i tiden hovedaktørerne inden for dette markedssegment. I perioden fra 1990 til 1998 gik 63 % af alle ordrer på gastankskibe til Japan, mens EU's og Koreas andele udgjorde henholdsvis 27 % og 10 % af markedet. I 1999 gik 43 % af alle ordrer på gastankskibe til Japan, mens 57 % gik til Korea. Ingen ordrer gik til EU. Det er endnu et eksempel på, at Korea gør indhug i et højværdi-segment, som Japan og EU tidligere sad på, og skønt ordren måske kun er marginalt rentabel, når ændringerne i Daewoos gældssituation tages i betragtning, er nettoresultatet, at endnu en EU-niche undergraves.
- Tilbuddet på Suezmax-tankeren fra HHI er sat til en pris, der ikke må anses for økonomisk bæredygtig. Selv om EU-værfterne generelt ikke længere byder på kontrakter på tankskibe, bidrager denne ordre til den fortsatte undergravning af priserne på markedet, og den viser, at oplysningerne om prisstigninger på denne type tankskibe ikke er sammenhængende.
- Ordren på to produkttankskibe til Shina må anses som skadelig for EU-værfterne af tre årsager: (a) ordregiveren har tidligere afgivet ordrer til EU-værfterne, men har nu skiftet fuldstændig til asiatiske værfter i Kina og Korea, (b) den lave pris bidrager til den generelle undergravning af priserne, (c) den potentielle efterspørgsel efter denne type tankskib er steget betydeligt på grund af den kommende EU-lovgivning om sikkerhed til søs. Den yderligere efterspørgsel, man allerede har kunnet konstatere frem til i dag, har ikke været til gavn for EU-værfterne, eftersom ordrene næsten udelukkende er gået til asiatiske værfter.

4. OPFØLGNING PÅ RÅDETS KONKLUSIONER 9. NOVEMBER 1999 OG 18. MAJ 2000

Rådet (industri) tog på møderne den 9. november 1999 og 18. maj 2000 Kommissionens rapporter til efterretning og opfordrede Kommissionen, medlemsstaterne og industrien til at koncentrere indsatsen om en række områder. De foreløbige resultater heraf gennemgås nedenfor.

- Efter at "forhandlingsprotokollatet" med Korea trådte i kraft den 22. juni 2000, blev første konsultationsrunde afholdt i Korea den 18.-19. juli 2000. Den koreanske regering var meget villig til at besvare Kommissionens spørgsmål og udviste en konstruktiv holdning. De dokumenter, som blev udleveret (regnskaber fra skibsværfter, regnskaber fra penge- og finansieringsinstitutter samt juridiske afgørelser af relevans for skibsværftssektoren), bliver nu undersøgt af Kommissionen. Et af de vigtige elementer synes at være, at de koreanske skibsværfter har været i stand til at slippe af med eller omlægge deres gæld - en udvikling, som letter deres nuværende finansielle byrde og sætter dem i stand til at tilbyde lave priser. Regeringen har spillet en vigtig rolle i denne udvikling, men det er vanskeligt at fremskaffe detaljer herom. Desuden var den koreanske regering i overensstemmelse med "forhandlingsprotokollatets" bestemmelser om gennemsommelighed i stand til at overtale to koreanske skibsværfter (Hyundai and Daewoo) til at lade Kommissionens antidumping-eksperter aflægge besøg for at se nærmere på to ordrer om nybygninger, som var blevet udvalgt af Kommissionen og af industrien. Besøget fandt sted ultimo september, men resultaterne var ikke fyldestgørende. Mens Hyundai henviste til, at der var tale om forretningshemmeligheder og ikke samarbejdede fuldt ud om undersøgelsen, udviste Daewoo en konstruktiv holdning. Kommissionen har over for den koreanske regering givet udtryk for sin utilfredshed med hensyn til denne mangel på gennemsommelighed.
- Anden konsultationsrunde fandt sted i Bruxelles den 28.-29. september og fokuserede bl.a. på spørgsmålet om prisfastsættelse. Fra koreansk side blev der givet udtryk for, at myndighederne ville indføre en mekanisme til screening af priserne. Såfremt individuelle priser blev fundet for lave, ville der blive givet afslag på finansiering af de pågældende skibsbygningsprojekter. Den koreanske regering forklarede, at de ville bede regeringskontrollerede banker om at sammenligne pristilbud med "internationale priser" for at vurdere, om de enkelte skibsbygningsprojekter var økonomisk levedygtige. Kommissionen gjorde det klart, at en sådan tilgang ville være meningsløs, idet den dybest set ville være en sammenligning af koreanske prisniveauer, eftersom Korea er internationalt prisførende. Et sådant begreb ville være uacceptabelt for EU. I stedet ville det være nødvendigt at sammenligne mellem pristilbud og begrebet "normalværdi", som defineres af WTO, og som Korea har accepteret i forbindelse med "forhandlingsprotokollatet". Kun gennem denne tilgang vil prisniveauet kunne normaliseres og et lige konkurrencegrundlag genskabes. Desuden skulle der ske en hurtig justering af priserne på markedet. Den koreanske regering erklærede, at en sådan bottom-up omkostningsanalyse pr. projekt var umulig ikke mindst pga. utilstrækkelige menneskelige ressourcer i KEXIM Bank. Da Kommissionen ikke kunne finde yderligere manøvrer muligheder, endte forhandlingerne uden resultat. Efter et møde

mellem handelskommissæren og den koreanske handelsminister sendte Kommissionen igen en delegation til møder den 19. og 20. oktober 2000 i Korea for at se nærmere på et nyt koreansk forslag, men hverken den koreanske regering eller repræsentanter fra de større koreanske skibsværfter tilbød en passende løsning. Den 27. oktober informerede den koreanske regering Kommissionen om, at dens indsats for at få skibsværfterne til at acceptere EU's forslag, var slået fejl. Der blev ikke fremsat andre forslag til løsning af den bilaterale tvist.

- Som følge af dette sammenbrud har EU-industrien nu officielt indgivet klage i henhold til forordningen om handelshindringer (TBR). Undersøgelingsproceduren i forbindelse med en TBR-klage kan i henhold til forordningen tage op til 45 dage, og selve undersøgelsen kan vare 5-7 måneder, hvortil kommer yderligere 18-24 måneder, når et WTO-panel skal nå frem til en afgørelse (såfremt klagen accepteres af WTO). Skibsværfter i Japan og USA har givet udtryk for, at de muligvis vil bakke op om en klage til WTO. I tilfælde af det mest gunstige udfald, dvs. en WTO-afgørelse, som giver tilladelse til modforanstaltninger, vil der være behov for efterfølgende diskussioner om, for hvilke produkter der bør indføres modforanstaltninger, eftersom skibe ikke er underlagt nogen afgift. Dette er ensbetydende med en lang tidshorisont.
- Hvad angår kontakterne med IMF, gav IMF i et brev til Kommissionen dateret 27. juli 2000 en positiv vurdering af situationen i Korea, der stemte overens med den koreanske regerings selvevaluering. IMF gentager, at den ikke har indblik i aktiviteterne i de forskellige sektorer. Den indrømmer, at der for Hallaværftets vedkommende "ikke var noget andet alternativ end at acceptere ordrer for minimumspriser, der dækkede arbejdskraften og andre af værftets driftsomkostninger. Dette blev fundet nødvendigt for at sikre selskabets fortsatte drift, eftersom Hallas kunder i modsat fald ikke var villige til at honorere de eksisterende kontrakter med et værft under konkursbehandling". IMF tilkendegiver ikke sin mening om denne ikke-markedsmæssige praksis. Kommissionen har sendt et svar på dette brev, hvori den igen giver udtryk for bekymring og gør opmærksom på, at værftsindustrien er en af Koreas vigtigste industrier, og at fortsat overtagelse af tabsgivende ordrer er til fare for en generel forbedring af den koreanske økonomi. Kommissionen insisterer på, at koreanske skibsværfters akkumulerede tab hverken direkte eller indirekte skal betales af den koreanske regering, og at markedsøkonomiske principper bør gælde i fuld udstrækning.
- Der er ingen udsigt til, at OECD-aftalen om normale konkurrencebetingelser inden for verdens værftsindustri kan træde i kraft, da USA ikke ser sig i stand til at ratificere aftalen i dens nuværende form. Der er stillet to forslag af henholdsvis Japan og Korea: Japan foreslår, at aftalen skal træde i kraft ved at tage højde for USA's forbehold; Korea, der altid har været modstander af dette, synes nu villig til at sikre aftalens ikrafttræden uden USA's deltagelse. Diskussioner i OECD's arbejdsgruppe 6, som har givet sagen høj prioritet, er blevet genoptaget og vil fortsætte på næste møde den 18.-20. december 2000. Kommissionen hilser en løsning på de nuværende problemer på OECD-niveau velkommen, men tvivler på, at aftalen i dens nuværende form vil kunne løse de aktuelle problemer.

5. IGANGVÆRENDE OG KOMMENDE STØTTEFORANSTALTNINGER TIL FORDEL FOR EU-SKIBSVÆRFTER

5.1. Den historiske baggrund for driftsstøtte

Driftsstøtte til skibsværfter er blevet godkendt af Fællesskabet siden starten af 1970'erne. I mange år var omfanget af støtten usædvanligt stort. Med det sjette direktiv om skibsbygning fra 1987 indførtes en mere restriktiv politik på området. Begrundelsen for at indføre en mere restriktiv politik var, at der var behov for at sikre øget effektivitet og forbedret konkurrenceevne i skibsbygningssektoren for at fremme yderligere omstrukturering i den forbindelse og for at sikre rimelig konkurrence for den indre handel i EU. Målet var en gradvis udfasning af driftsstøtten, som normalt ikke er tilladt i EU, da den som bekendt kan føre til økonomisk ineffektivitet.

Loftet for driftsstøttens omfang i 1987-1988 var 28 %, men blev sænket til 26 % i 1989 og til 20 % i 1990. Politikken blev fastholdt i det syvende direktiv om skibsbygning, som var i kraft fra 1991 til 1993. Loftet for driftsstøtte blev sat til 13 % i 1991 og sænket til 9 % fra 1992. Det syvende direktivs regler om driftsstøtte blev derefter forlænget seks gange.

Tabel 5 - Loftet for driftsstøtte til skibsværfter

År	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	00
Støtte-loft (%)	28	28	26	20	13	9	9	9	9	9	9	9	9	9

Gennem den progressive nedsættelse af støtteloftet virkede driftsstøtten i første omgang som et incitament til at gennemføre konkurrenceforbedrende ændringer og strukturændringer. Imidlertid har den nødvendige fremdrift ikke kunnet opretholdes i de seneste år, da loftets niveau blev statisk. Totalt set har støtten afbødet virkningerne af de fulde markeds kræfter. Den har også resulteret i betydelige finanslovsudgifter for medlemsstaterne. Skibsværfterne er den eneste sektor inden for fremstillingsindustrien, som systematisk drager fordel af driftsstøtte. Det er særdeles tvivlsomt, hvorvidt de pågældende udgifter udgør en omkostningseffektiv anvendelse af begrænsede offentlige ressourcer. I det omfang der er konkurrence mellem EU-værfterne, har støtten desuden haft en tendens til at virke konkurrenceforvridende inden for fællesmarkedet, især da der har været stor forskel på størrelsen af den støtte, som medlemsstaterne rent faktisk har ydet. For eksempel støttede Tyskland i 1998 store skibe med 6,4 %, Nederlandene med 4,4 % og Finland med 3,1 %, mens Frankrig og Italien ydede den maksimalt tilladte støtte på 9 % (se tabel 8 nedenfor).

Kommissionen foreslog i 1997, at statsstøtte skulle omlægges for at fremme og understøtte indsatsen for at forbedre industriens konkurrenceevne, eftersom det var tydeligt, at mange værfter fortsat ikke var konkurrencedygtige og især var bagud i forhold til deres konkurrenter fra Asien. Det medførte et skifte væk fra driftsstøtte til andre former for støtte, som var bedre egnede til at hjælpe industrien med at gennemføre de nødvendige ændringer for at overvinde dens svagheder.

Rådets forordning (EF) nr. 1540/98 forlængede derfor driftsstøtten i to år indtil 1. januar 2001. Den indførte også en række andre foranstaltninger, som indtil slutningen af 2003 fortsat vil være tilgængelige for skibsbygningsindustrien. De fleste af de former for støtte, der vil være til rådighed for sektoren i fremtiden, har alle til formål at skaffe et incitament til at forbedre EU-værfternes ydeevne. Disse støtteformer kan opsummeres som følger:

- Omstrukturingsstøtte, som er nødvendig for at sikre strukturel tilpasning og forbedret konkurrenceevne, kan tillades under forudsætning af, at den overholder Fællesskabets retningslinjer for statsstøtte med det formål at redde og omstrukturere virksomheder i vanskeligheder.
- Støtte til lukning, som omfatter socialstøtte med henblik på at mildne de sociale konsekvenser af tilpasningerne og støtte til dækning af andre normale omkostninger som følge af hel eller delvis lukning, kan tillades, hvis det er i overensstemmelse med artikel 4 i skibsbygningsforordningen. Hvor der er tale om delvis lukning, kan "støtte til lukning" lette den strukturelle tilpasningsproces og således øge foretagendets konkurrenceevne.
- Regional investeringsstøtte til opgradering eller modernisering af bestående værfter med henblik på at forbedre produktiviteten i bestående anlæg kan tillades under forudsætning af, at værfterne er beliggende i regioner, som opfylder støttekriterierne, og at støtten begrænses til støtteberettigede udgifter som defineret i de gældende EF-retningslinjer for regionalstøtte.
- Støtte til forskning og udvikling kan tillades, hvis den er i overensstemmelse med reglerne i EF-rammebestemmelserne for støtte til forskning og udvikling, eftersom sådanne aktiviteter er vigtige for at sikre industriens konkurrenceevne på mellemlang og lang sigt.
- Investeringsstøtte til innovation, hvor op til 10 % af udgifterne i forbindelse med den innovative del af et projekt kan dækkes, er en ny form for støtte, som blev introduceret i skibsbygningsforordningen, og som ikke er almindeligt tilgængelig for andre sektorer,
- Støtte til dækning af skibsværfternes udgifter til miljøbeskyttelse kan tillades, hvis den er i overensstemmelse med reglerne i EF-rammebestemmelserne for statsstøtte til miljøbeskyttelse.

Derudover findes der følgende støttemuligheder:

- Støtte ydet i form af udviklingsbistand til udviklingslande er tilgængelig, da denne støtte er tilladt ifølge OECD's regler.
- Støtte i form af statsstøttede kreditfaciliteter, der ydes til nationale og ikke-nationale skibsrederier til bygning af skibe, kan tillades, hvis det er i overensstemmelse med betingelserne i OECD's arrangement vedrørende eksportkreditter til skibe.

Endelig bør det understreges, at driftsstøtte i henhold til forordning (EF) nr. 1540/98 kan ydes i forbindelse med kontrakter, der er underskrevet inden udgangen af dette år gældende for skibe, som leveres inden udgangen af 2003. Det betyder, at

skibsværfterne i de kommende år fortsat kan modtage sådanne betalinger for de ordrer, de har i bogen pr. 31. december 2000.

5.2. Omfanget af støtte fra medlemsstaterne

Siden begyndelsen af 1990'erne har den samlede årlige statsstøtte til skibsværfter i gennemsnit (gennemsnittet over tre år) beløbet sig til mellem 1 445 mio. og 1 720 mio. euro (jf. Europa-Kommissionens femte, sjette og ottende oversigt over statsstøtte i Den Europæiske Union). Hovedparten af støtten er ydet i form af driftsstøtte og omstrukturingsstøtte. Omfanget af driftsstøtten har siden 1990 være på mellem 198 mio. og 1 102 mio. euro pr. år.

Driftsstøtte er knyttet til kontraktens størrelse. Derfor er den største del af den driftsstøtte, der er tildelt i de seneste år, gået til krydstogtskibe, som udgør et marked, hvor EU-værfterne har en dominerende stilling i verden. Omfanget af driftsstøtte til krydstogtskibe for 1990-1998 var på 1 374 mio. euro eller 24 % af al driftsstøtte i perioden. I 1998 udgjorde driftsstøtte til krydstogtskibe 57 % af den samlede driftsstøtte, og en lignende høj andel forventes for 1999 og 2000.

Tabel 6 - Årlig driftsstøtte til skibsbygningsindustrien (mio. euro [nominelle værdier])

År	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Driftsstøtte (i mio. euro)	1 102	722	198	877	466	855	500	347	548
- heraf til krydstogtskibe (i mio. euro)	198	43	42	314	84	173	71	135	314
- driftsstøtte til krydstogtskibe (i % af samlet driftsstøtte)	18 %	6 %	21 %	36 %	18 %	20 %	14 %	39 %	57 %

Kilde: Kommissionen

Når støtten til skibsbygningsindustrien sammenlignes med sektorens merværdi, får man et klart indtryk af omfanget af den støtte, der ydes til sektoren. For skibsbygningsindustrien udgjorde støtten mellem 20 % og 26 % af sektorens merværdi i faktorpriser fra 1990-1998. For den seneste periode, hvor tal er tilgængelige - 1996-1998 - er støtten i forhold til merværdien 22 %. Til sammenligning beløb støtten til fremstillingssektoren i 1996-1998 sig til 2,3 % af sektorens merværdi (jf. Europa-Kommissionen, Ottende oversigt over statsstøtte i Den Europæiske Union, tabel 3). Tallene for skibsbygningsindustrien er muligvis ikke direkte sammenlignelige med tallene for andre fremstillingsindustrier, men de giver et korrekt billede af støttens størrelse.

En anden måde at sætte støtten i perspektiv på er at udregne støtten pr. ansat. I skibsbygningsindustrien nåede støtten pr. ansat i 1998 op på 28 000 euro. Det kan sammenlignes med den samlede nationale støtte til fremstillingsindustrien pr. arbejdsplads i EU, som i 1996-1998 var på 1 113 euro. Den høje støttrate i forhold til merværdien og antallet af ansatte rejser spørgsmålet om, hvorvidt de begrænsede offentlige midler anvendes optimalt, og hvorvidt kapitalen ikke kan anvendes mere effektivt.

Tabel 7 - Støtte til skibsbygning sammenlignet med andre sektorer

	Skibsbygnings- industrien	Gennemsnit for fremstillings- industriene
Støttens andel af merværdien (*) (1996-1998)	22,0 %	2,3 %
Årlig støtte pr. ansat (**) i 1998 (i euro)	28 000	1 113

(*) Inklusive omstrukturingsstøtte

(**) For skibsbygning var den årlige gennemsnitlige støtte i perioden 1996-1998 på 1 549 mio. euro divideret med det samlede antal ansatte 1999 i skibsbygningsindustrien (55 463) ifølge AWES årsberetning 1999-2000.

Kilder: Europa-Kommissionen, Ottende oversigt over statsstøtte i Den Europæiske Union, tabel 3; AWES annual report 1999-2000

Incitament-relateret støtte, som fx støtte til forskning og udvikling, innovation og regional investeringsstøtte, synes kun at have udgjort en forsvindende lille del. Man kender ikke årsagerne til den ringe interesse for at anvende disse støtteformer. En mulig grund kunne være, at reglerne ikke er tilstrækkeligt godt tilpasset til de særlige forhold inden for skibsbygning. Det er også muligt, at mange værfter ikke har fundet det nødvendigt at udnytte de muligheder, der ligger i andre støtteformer, så længe kontrakt-relateret støtte har været tilgængelig, heller ikke selvom alternative støtteformer har eksisteret i adskillige år. Det ville muligvis være værd at undersøge årsagerne til den beskedne anvendelse af disse støtteformer.

Tabel 8 - Støtte til skibsbygningsindustrien 1996-1998 i procent af skibenes kontraktværdi

	1996			1997			1998		
	Små skibe	Store skibe	I alt	Små skibe	Store skibe	I alt	Små skibe	Store skibe	I alt
Østrig									
Belgien									
Danmark	4,5	9,0	8,9	4,5	9,0	8,9	4,5	9,0	8,1
Tyskland	4,5	6,7	6,6	4,5	6,4	6,3	4,5	6,4	6,4
Frankrig	0,0	9,0	9,0	0,0	9,0	9,0	0,0	9,0	8,6
Finland				0,0	5,3	5,3	0,0	3,1	3,1
Spanien	4,3	8,0	7,4	2,9	7,6	7,4	0,5	4,3	3,9
Grækenland	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Irland									
Italien	4,5	9,0	8,7	4,5	9,0	8,9	4,5	9,0	8,9
Luxembourg									
Nederlandene	3,1	4,8	3,2	3,2	3,8	3,6	2,6	4,4	4,1
Portugal									
Sverige									
Det Forenede Kongerige	4,3	6,0	6,0	0,0	8,7	8,7	-	-	-

6. KONKLUSIONER OG ANBEFALEDE TILTAG

Kommissionen har fortsat sin overvågning af markedet og sine detaljerede undersøgelser af udvalgte ordrer indgået med koreanske skibsværfter. Resultaterne bekræfter i det store og hele resultaterne fra tidligere rapporter og viser, at verdensmarkedet for skibsbygning fortsat står over for alvorlige vanskeligheder.

Udbuddet vil overstige efterspørgslen, og på trods af øget ordreaktivitet i de sidste 8 måneder af dette år grundet gode markedsforhold har priserne ikke genvundet det niveau, de havde, før de begyndte at falde i 1997. Det lader dog til, at skibspriserne har vist tegn på bedring i forhold til, da de var helt i bund mod slutningen af 1999.

Det vedvarende fald i priserne skyldes lave tilbudspriser fra koreanske værfter. Detaljerede undersøgelser af omkostningerne viser fortsat, at koreanske værfter stadig indgår ordrer til priser, som ikke dækker alle omkostningerne.

Republikken Korea er nu verdens største skibsbyggernation. Den er fortsat med at øge sin markedsandel på bekostning af både japanske og europæiske værfter. De koreanske værfter satser på næsten alle markedssegmenter og efterlader kun små nationale ordrer og højt specialiseret tonnage til EU-værfterne. Kun på markedet for krydstogtskibe spiller EU-værfterne fortsat en dominerende rolle.

Foruden overvågningsarbejdet har Kommissionen iværksat de forskellige tiltag inden for sit kompetenceområde ifølge konklusionerne fra Rådets (industri) møde den 18. maj.

Hvad angår handelspolitiske tiltag, har Kommissionen indledt forhandlinger med Korea i overensstemmelse med konsultationsmekanismen i den bilaterale aftale. Korea opfyldte imidlertid ikke alle sine forpligtelser, og der blev ikke indgået aftale om konkrete gennemføringsforanstaltninger.

Under disse omstændigheder vurderer Kommissionen, at medmindre Korea er villig til at acceptere etableringen af en effektiv prisovervågningsmekanisme, vil en handelsforanstaltning være nødvendig og ønskelig. Kommissionen vil undersøge indholdet i den europæiske industris klage i henhold til handelshindringsforordningen og, hvis den accepteres, indlede en undersøgelse.

Derfor mener Kommissionen, at:

- undersøgelsen ifølge handelshindringsforordningen bør gennemføres i fuldt omfang med henblik på at iværksætte en WTO-foranstaltning for at råde bod på den skade, Fællesskabets industri har lidt
- en øjeblikkelig aftale med Korea vil gøre det muligt at undgå risikoen for en bilateral konflikt
- etablering af lige vilkår er fortsat et mål for EU. En hurtig implementering af OECD-aftalen ville dog ikke løse de problemer, som den europæiske industri står over for på kort sigt

- muligheden for tidlig gennemførelse af aftalen af 1994 om eksportstøtte til skibe bør undersøges, selv om dette ikke direkte vil løse problemerne i denne sektor og forhindre Koreas anvendelse af illoyal handelspraksis.

Hvad angår kontakterne med IMF, har disse endnu ikke ført til konkrete resultater med hensyn til at sætte en stopper for de koreanske værfters urimelige konkurrencepolitik. Fonden er imidlertid blevet gjort opmærksom på EU's bekymringer i den sammenhæng. Selvom IMF kun spiller en begrænset rolle i sektor-spørgsmål, er yderligere anstrengelser ønskelige, da de sender et politisk signal om at opretholde presset i denne sag.

Kommissionen har også overvejet, hvordan den skal forholde sig til statsstøtte, og er kommet til den konklusion, at driftsstøtten ikke har løst det koreanske problem.

Set i lyset af ovenstående foreslås følgende tiltag:

- Kommissionen skal fortsat overvåge situationen på markedet
- Kommissionen skal hurtigst muligt undersøge den klage, som industrien har indgivet i henhold til handelshindringsforordningen, og såfremt den kan godkendes, videreføre den, så eventuelle foranstaltninger kan iværksættes af WTO
- sideløbende hermed skal Kommissionen forblive åben over for eventuelle forslag fra Korea, som imødekommer EU's bekymringer
- Kommissionen og medlemsstaterne skal yde en indsats for at skabe lige vilkår for skibsbygningsindustrien inden for OECD
- Kommissionen og medlemsstaterne skal fortsat støtte IMF med henblik på at sikre en tæt overvågning og vurdering af omstruktureringen af de koreanske skibsværfter
- Kommissionen skal fortsat arbejde tæt sammen med industrien om konkurrenceanliggender
- Kommissionen skal i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 12 i Rådets forordning (EF) nr. 1540/98 og med forbehold af overstående foranstaltninger så hurtigt som muligt undersøge mulighederne for at foreslå foranstaltninger til at løse problemet.

7. OVERSIGT OVER TABELLER OG GRAFER

Fig. 1 - Markedsandele i nye ordrer i % og baseret på KBRT, 1997-2000.....	7
Tabel 1- Prisudviklingen for nybyggede skibe (priser ultimo det pågældende år i mio. USD)	9
Tabel 2 - Prisudviklingen for nybyggede skibe (årlige ændringer i %)	9
Fig. 2 - Den samlede prisudvikling for alle sydkoreanske skibsværfter	11
Fig. 3 - Markedsandele i nye ordrer på containerskibe i % og baseret på KBRT, 1997-2000	12
Tabel 3 - Sammenligning af kontraktpriser og beregnede bygningspriser..... for udvalgte nye skibe (opdatering)	15
Tabel 4 - Sammenligning af kontraktpriser og beregnede bygningspriser..... for udvalgte skibe (nye undersøgelser)	17
Tabel 5 - Loft for driftsstøtte til skibsbygning.....	21
Tabel 6 - Driftsstøtte ydet til skibsbygning pr. år (mio. euro [nominelle værdier])	23
Tabel 7 - Støtte til skibsbygning sammenlignet med andre sektorer	24
Tabel 8 - Støtte til skibsbygning 1996-1998..... i % af skibenes kontraktværdi	26

8. REFERENCER

Rapport fra Europa-Kommissionen til Ministerrådet om situationen inden for verdens værftsindustri, KOM(1999) 474, endelig.

Kommissionens anden rapport til Rådet om situationen inden for verdens værftsindustri, KOM(2000) 263, endelig.

Rådets forordning (EF) nr. 1540/98 af 29. juni 1998 om nye regler for støtte til skibsbygningsindustrien, EFT L 202, 18/07/1998 s. 0001 - 0010.

Rådets forordning (EF) nr. 3286/94 af 22. december 1994 om fastsættelse af fællesskabsprocedurer på området for den fælles handelspolitik med henblik på at sikre udøvelsen af Fællesskabets rettigheder i henhold til internationale handelsregler, navnlig regler fastlagt i Verdenshandelsorganisationens regi, EFT L 349, 31/12/1994, s. 0071-0078.

Beretning fra Kommissionen - Femte oversigt over statsstøtte i Den Europæiske Union til fremstillingsindustrien og en række andre sektorer, KOM(1997) 170 endelig.

Sjette oversigt over statsstøtte i den Europæiske Union til fremstillingssektoren og en række andre sektorer, KOM(1998) 417 endelig.

Ottende oversigt over statsstøtte i Den Europæiske Union, KOM(2000) 205 endelig.

"OECD-aftale om overholdelse af normale konkurrencevilkår i den kommercielle skibsbygnings- og skibsreparationsindustri", slutakt underskrevet i december 1994 af Kommissionen for de Europæiske Fællesskaber og regeringerne fra Finland, Japan, Republikken Korea, Norge, Sverige og USA.

OECD-arrangementet af 1994 vedrørende eksportkreditter til skibe.